



NIEUWSBRIEF Garage Classic Service NR: 10-10

Betreft: Dynamo bij klassiekers

Elke klassieke auto die met een startmotor gestart kan worden beschikt over een accu. Ook andere bekende stroomverbruikers worden in eerste instantie door de accu gevoed als de motor nog niet draait. Er zijn stroomverbruikers die buiten het contact om direct van de accu stroom betrekken en verbruikers die pas werken als het contact aan staat. Een accu heeft maar een beperkte opslag capaciteit van stroom en zal regelmatig opgeladen moeten worden.

In de klassieke auto kan de accu op verschillende manieren opgeladen worden. Er is aan de motor een dynamo gekoppeld die meestal door een V-snaar wordt aangedreven. Zodra de motor draait en voldoende toeren maakt zal de dynamo de accu gaan opladen. De dynamo neemt ook de taak van de accu over als er stroomverbruikers zijn ingeschakeld zoals de ontsteking en/of de elektrische benzinepomp of eigenhandig stroomverbruikers worden ingeschakeld zoals verlichting of de ventilator.

Is de vraag naar stroom groter dan de dynamo kan leveren dan zal de accu het tekort gaan leveren aan de stroomverbruikers. Bij gelijkstroomdynamo's zal dat veel eerder voorkomen dan bij wisselstroomdynamo's ook al zouden ze een gelijk vermogen leveren. Gelijkstroomdynamo's gaan bij meer motor toeren ook meer stroom leveren en kunnen bij een hoog motortoerental pas het maximale vermogen afgeven. Wisselstroomdynamo's hebben daarentegen bij een verhoogd stationair toerental al veel meer stroom beschikbaar, zodat een tekort aan gevraagde stroom veel minder voorkomt. Daarom is een accu bij een wisselstroomdynamo ook al veel eerder volledig opgeladen.

De accu wordt gedurende het rijden feitelijk ontzien en de dynamo neemt het hele proces over. Bij relatief korte ritten zal de klassieker met gelijkstroomdynamo de accu niet altijd weer geheel opgeladen hebben. Nu zijn korte ritten sowieso niet aan te raden en het advies is dan ook om minimaal 50 km per rit af te leggen. Als de accu tijdens de koude start zwaar is belast en er is een gelijkstroomdynamo dan zou een langere rit nodig kunnen zijn om de accu weer volledige op te laden.

De meeste klassiekers hebben op het dashboard een controlelampje voor de dynamo. Bij contact aan behoort het lampje te branden. Zodra de motor draait en voldoende toeren maakt gaat het lampje uit ten teken dat de dynamo meer spanning levert dan de accu bezit. Er zijn ook klassiekers die nog een amperemeter hebben voor de laadstroom naar de accu en de afname van de stroom uit de accu. De laadstroom wordt als + ampere afgelezen en de ontladstroom als de - ampere. Er kan ook een voltmeter in het dashboard aanwezig zijn. Die geeft de accuspanning aan in volt of met een kleurenschaal die een grove indicatie moet geven van de accu-toestand.

Hoe herkent u het uiterlijk verschil van een gelijkstroom- en een wisselstroomdynamo in uw klassieker? Een gelijkstroomdynamo heeft bijna altijd een behuizing van staal en een aparte spanningsregelaar. Ook is de bouwwijze rond en langwerpiger van vorm. Een wisselstroomdynamo heeft vrijwel altijd een aluminiumbehuizing en heeft een korte ronde gedrongen vorm. De spanningsregelaar is meestal in de wisselstroomdynamo ingebouwd, maar bij de oudere ontwerpen is ook een aparte spanningsregelaar terug te vinden.

Het koude jaargetijde komt er weer aan. Het is verstandig om elke vier tot zes weken een rit van minimaal 50 km te rijden bij droge en pekelvrije wegen. Dat is beter dan een klassieker "winterklaar" te maken en deze vervolgens niet meer te gebruiken.