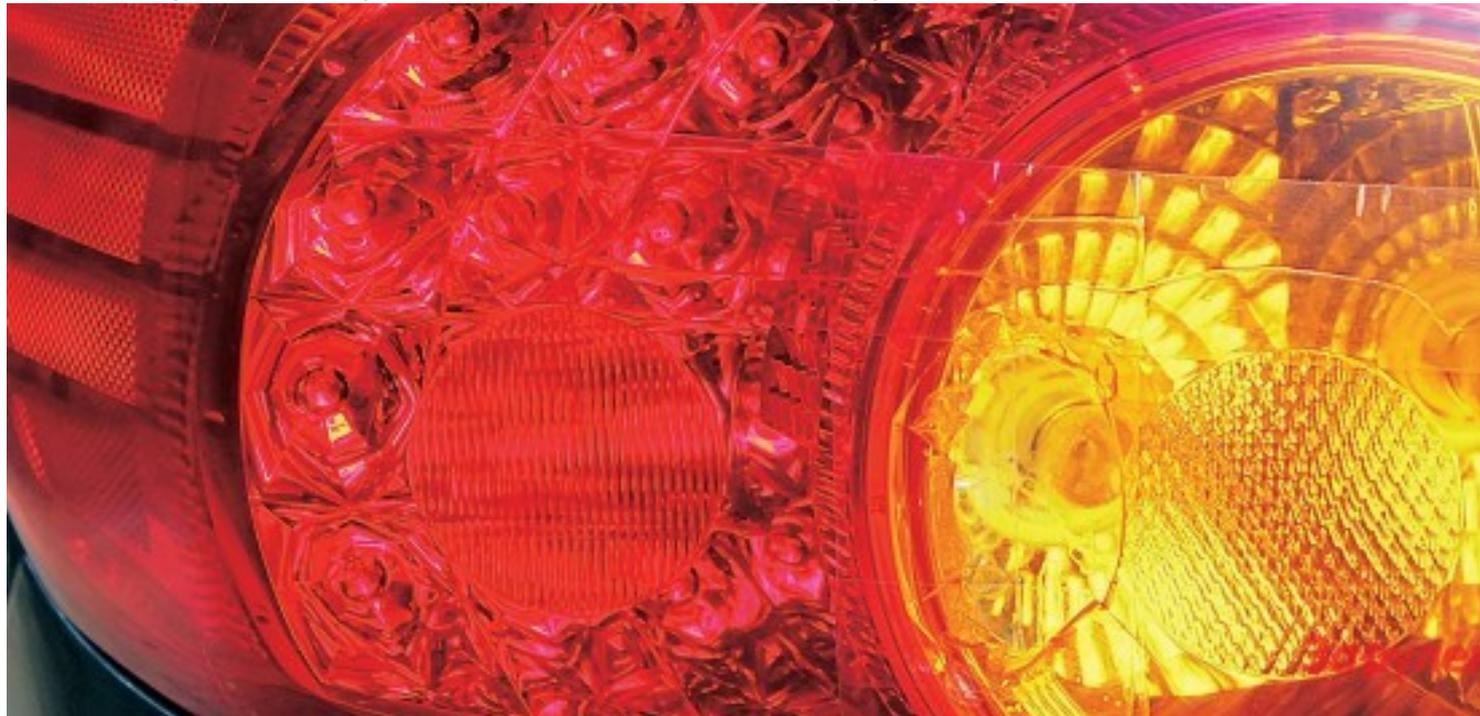


Лампы в стоп-сигналах перегорают чаще, чем в других приборах. Оно и понятно: число включений у них многократно больше. Изделия какой фирмы надежнее?



Чтобы приблизиться к реальным условиям работы стоп-сигналов, мы заставляли лампочки то и дело вспыхивать и крепко трясли подопытных. Напомним читателям, что срок службы лампочек накаливания очень сильно зависит от напряжения. Поэтому вместо того, чтобы ждать тысячи часов, можно ускорить процесс, повышая напряжение до значений, которых в бортовой сети, конечно же, не бывает. Сказать при этом, каким будет реальный ресурс, невозможно, зато сравнить лампочки между собой – легко. Та, которая на стенде перегорит первой, и в автомобиле проработает меньше, а та, что останется гореть дольше всех, заслужит звание победителя.

Участников испытаний разделили на две группы: однонитевые и двухнитевые – в зависимости от моделей авто. Кроме того, мы решили потрясти инновационную светодиодную «лампочку» SHO-ME. О том, что ставить подобные вместо нормальной лампы нельзя, мы многократно писали – и подтверждаем еще раз. С лампами накаливания такие светодиодные стоп-сигналы тягаться не могут: их почти не видно, особенно на фоне включенных габаритов. А любители физики могут поспорить между собой, каким станет спектр голубоватого светодиода, пропущенный через красный светофильтр.

Любопытно, что в целом лампы стоп-сигналов оказались куда более живучими, нежели их коллеги из головной оптики. Если те испытания закончились на рубеже 18,5 В, то «стоповые» здесь, по сути, только начались. Первая лампочка (заметьте, безымянная!) погасла лишь при 19 В, а победитель продержался аж до 22 В, но и в этом варварском режиме исправно светил несколько часов. Кстати, о часах: их на испытания ушло много – по четыре на каждые полвольта, начиная с 14,5 В.

Печальный, но ожидаемый итог: перегорели все лампы, кроме светодиодной. Конечно, на самом деле ее не стоило пытаться таким образом, ведь законы, которые описывают происходящее с нитью накаливания и с кристаллом кремния, совершенно разные. Тем интереснее результат: даже при 22 вольтах в лампе еще оставались работоспособными

около половины светодиодов! Так что в реальном автомобиле это был бы вечный свет, хотя, увы, довольно тусклый. Но со временем потускнели от осевшего на колбу вольфрама и обычные лампочки: эффект, который в галогенках не наблюдается. Получается, есть смысл в профилактической замене столь важных для безопасности ламп.



Конкретные результаты (в часах и вольтах) показаны на фото, где все лампочки расставлены по часовой стрелке в порядке перегорания. Какие же выводы? Во-первых, наличие второй нити накаливания не влияет на долговечность первой. Во-вторых, безымянное изделие хоть и стоит пятерку, но прослужит меньше и почернеет раньше. И наконец, похоже, что победа лампы OSRAM в предыдущем тесте не была случайной. Знают там, видимо, некую тайну долголетия.

ТОЛЬКО ПОХОЖИЕ

Изготовители автомобилей не слишком задумывались о бедном владельце, который решит сам поменять лампочку стоп-сигнала. Мало того, что лампы бывают цокольные и бесцокольные, – первые только кажутся одинаковыми. И ладно бы еще одноститевые или двухститевые, так еще у каждого из типов фиксирующие выступы на цоколе расположены по-разному! Несколько лет назад эти штырьки всегда располагали по диаметру, то есть строго напротив друг друга, – все было хорошо, просто и ясно. Но потом зачем-то придумали сместить их по дуге окружности на пару десятков градусов – и ассортимент вырос вдвое! Кроме того, осталась традиционная «фишка» двухститевых ламп: здесь штырьки расположены хоть и по диаметру, но на разной высоте. В общем, не полагайтесь на глазмер, а возьмите перегоревшую лампочку с собой в магазин для тщательного сравнения.





