

Czas eksploatacji akumulatora



JANUSZ DRUCHLIŃSKI
KIEROWNIK DZIAŁU AKUMULATORÓW
INTER CARS SA

PRODUCENCI AKUMULATORÓW PRZYJMUJĄ, ŻE 4-LETNI OKRES EKSPLOATACJI AKUMULATORA W PRZECIĘTNYM SAMOCHODZIE OSOBOWYM JEST ZADOWALAJĄCY, CZYLI POTEM POWINNO SIĘ GO WYMIENIĆ. Z NASZYCH DOŚWIADCZEŃ PŁYNĄ INNE WNIOSKI

W praktyce wymiana akumulatora okazuje się czasem konieczna już po dwóch latach, a bywa też, że dopiero po sześciu. Zależy to nie tylko od jakości samego produktu, lecz w równym co najmniej stopniu od warunków jego współpracy z instalacją elektryczną pojazdu.

Dlatego w ofercie Inter Cars SA znalazły się zarówno akumulatory standardowe do samochodów z podstawowym wyposażeniem elektrycznym (marki: 4Max, Varta Black, Bosch S3), jak i do pojazdów o większym zapotrzebowaniu energii do rozruchu silników i zasilania wielu odbiorników prądu (marki: Bosch S4, S5, 4Max, Varta Blue, Silver, Panasonic). Wszystkie te rodzaje i marki akumulatorów spełniają w 100% stawiane im wymagania, jeśli zostaną prawidłowo dobrane do konkretnych samochodów. Ponieważ jednak trwałość akumulatora zależy nie tylko od czasu, lecz także od intensywności jego użytkowania, Inter Cars SA udziela 2-letniej gwarancji w przypadku baterii do samochodów osobowych i 1,5-letniej gwarancji do ciężarowych.

Praktycznym miernikiem jakości poszczególnych modeli akumulatorów jest procentowy współczynnik zasadnych reklamacji zgłaszanych przez użytkowników. W ostatnim okresie udało się nam znacznie go ograniczyć, a tym samym – poprawić jakość oferowanych produktów. Uzyskaliśmy ten efekt dzięki eliminacji z naszej oferty tych modeli akumulatorów 4Max, które wykazywały wyższy niż 1,5% współczynnik reklamacji.

Udoskonalone zostały też konstrukcje dystrybuowanych przez nas akumulatorów. Postęp technologiczny w przypadku marki 4Max pozwala obecnie wymieniać modele starsze na nowe o lepszych parametrach, czyli o większej pojemności i prądzie rozruchowym, przy zachowaniu tych samych gabarytów. Dotyczy to np. wymiany akumulatorów 44AH na 74AH. Na próbę zaproponowaliśmy klientom akumulatory do samochodów ciężarowych marki 4Max o konstrukcji zamkniętej, wykonane w technologii Ca/Ca, z matą szklaną wzmacniającą. Zostały one ocenione pozytywnie i w związku

ku z tym w przyszłym sezonie wejdą już na stałe do naszej oferty.

Większość zgłaszanych reklamacji wiąże się jednak z błędami popełnianymi podczas wymiany i eksploatacji akumulatora w samochodzie. Czasami wymieniany jest akumulator uszkodzony z powodu nieprawidłowej instalacji elektrycznej, co z kolei doprowadza do uszkodzenia następnego. Uruchomiony przez nas program szkoleń nie tylko dla pracowników IC, ale i dla klientów naszej firmy, czyli warsztatów i serwisów, pozwolił wyeliminować już wiele tego rodzaju problemów. Zamierzamy też promować profesjonalną wymianę akumulatorów poprzez platformę internetową *Motointegrator.pl*.

Warsztaty i serwisy są bowiem w stanie znacznie przedłużyć żywotność akumulatorów w obsługiwanych przez nie pojazdach, konsekwentnie stosując się w swej praktyce do kilku prostych zasad. Akumulator powinien być eksploatowany zgodnie z instrukcją obsługi opracowaną przez jego producenta i producenta samochodu, czyli przede wszystkim powinien być zawsze naładowany, czysty i mieć zaciski posmarowane wazeliną techniczną. Poza tym przy każdym przeglądzie samochodu należy skontrolować układ jego ładowania, stan całego obwodu rozrusznika i tzw. stopień upływności. Obecnie nie robi tego prawie żaden warsztat. Fachowcy zaczynają interesować się instalacją elektryczną dopiero wtedy, gdy użytkownik samochodu nie może go uruchomić, ale wówczas zazwyczaj akumulator jest już trwale uszkodzony. ■



FOT. 4MAX, BOSCH, INTER CARS, JOHNSON CONTROLS

OGROMNY POTENCJAŁ



Małgorzata Kluch
Marketing manager
GG Profits

Kłopoty z uruchomieniem silnika i jego nierówna praca mogą być skutkiem zużycia przewodów zapłonowych. Dlatego warto pamiętać o ich regularnej wymianie, szczególnie gdy auto jest zasilane gazem.

Wymiana przewodów zapłonowych jest bardzo łatwa. Można ją przeprowadzić w każdym motoryzacyjnym warsztacie i serwisie, nie tylko w specjalistycznym, zajmującym się elektrotechniką samochodową. Należy jednak przestrzegać przy tym następujących zaleceń:

- ▶ przed rozpoczęciem pracy silnik musi ostygnąć do temperatury otoczenia;
- ▶ nie wolno demontować połączeń elektrycznych ze świecami i aparatem zapłonowym, ciągnąc za przewód, gdyż prowadzi to do urywania końcówek, których usunięcie staje się potem trudne;
- ▶ decyzję o wymianie podejmować należy według dopuszczalnego okresu użytkowania przewodów w pojeździe, a nie na podstawie uproszczonej diagnozy.

Nawet bardzo stare kable zapłonowe zwykle wystarczają do tego, by uzyskać elektryczną iskrę podczas prób polegających na zbliżeniu ich zdemontowanej końcówki do metalowych części silnika. Zdarza się również często, że mimo zużycia przewodów zapłon działają poprawnie przy średnich obrotach i małym obciążeniu. Kłopoty pojawiają się przy rozruchu, gdy spada napięcie w instalacji elektrycznej, oraz na wysokich obrotach, gdy skraca się czas ładowania cewki zapłonowej.

Przyczyny tego zjawiska łatwo zrozumieć. Impuls elektryczny w układzie zapłonowym powinien wyzwać ogromny poten-

cjał energii. Cewka zapłonowa przetwarza napięcie znamionowe 12-woltowej instalacji elektrycznej na ponad 25 000 V. Dopiero przy takim napięciu iskry na świecy pojawiają się niezawodnie i mają energię wystarczającą do zapalenia mieszanki paliwowo-powietrznej. W starych przewodach zapłonowych część prądu płynącego do świecy znajduje bliższą drogę do ujemnego bieguna instalacji przez zużytą izolację. Iskra staje się wtedy bardzo słaba lub całkowicie zanika.

Zużycie przewodów bardzo często ujawnia się w przypadku silników zasilanych gazem LPG, gdzie uboższy skład mieszanki sprawia, że trudniej zainicjować jej zapłon. Dlatego jeżeli nie jesteśmy w stanie ocenić profesjonalnie stanu przewodów, powinniśmy je wymienić profilaktycznie co 50 000 km przebiegu pojazdu lub co trzy lata.

Wybierając nowe przewody, nie warto oszczędzać. Przewody słabej jakości nie tylko pogarszają warunki zapłonu, ale także mogą być powodem dużych zakłóceń w odbiorze stacji radiowych. Dobre przewody mają zwykle rdzeń syntetyczny osłonięty materiałem ferromagnetycznym, który pochłania zakłócenia elektromagnetyczne. Rdzeń powinien być otoczony gęsto nawiniętym drutem oraz warstwą tworzywa sztucznego (najlepiej elastomeru). Niektóre przewody mają powłokę wykonaną z silikonu, co jest również dobrym rozwiązaniem, chociaż są one mniej odporne na uszkodzenia mechaniczne.





GG Profits Sp. s o.o.
ul. Spacerowa 6/8
95-200 Pabianice
POLAND
tel./fax +48 42 214 51 50
fax +48 42 227 19 32
www.sentech.pl



SENTECH®

NAJWYŻSZA JAKOŚĆ - NIEZAWODNY ZAPŁON