



NA NASZYCH ŁAMACH:

MATAS BUZELIS

KOSZTOWNE
COFANIE LICZNIKÓW

MICHAŁ CZARZASTY

USTERKI ALTERNATORA
I ROZRUSZNIKA

ANDRZEJ HUSIATYŃSKI

ZAAWANSOWANE OLEJE
DO SAMOCHODÓW
HYBRYDOWYCH

JOANNA KRĘZEŁOK

BENDIX
– NIEZAWODNE HAMULCE

WIOLETTA PASIOŃEK

OSIEM LAT
RETROFITÓW MARKI PHILIPS

BARTOSZ SIERADZKI

ZESTAWY SPRĘŻYN
POMOCNICZYCH

DOMINIK ZWIERZYK

RYZYKOWNE
OSZCZĘDNOŚCI

PAWEŁ ŻYLIŃSKI

ROZSĄDNY ZAKUP
FILTRA LUB KATALIZATORA

Wysokie temperatury mogą wpływać na pojemność i żywotność akumulatora litowo-jonowego. Niskie temperatury obniżają wydajność baterii. Bez skutecznego zarządzania temperaturą akumulator wymaga częstego ładowania, ograniczając tym samym zasięg pojazdu elektrycznego. Taki akumulator należy częściej wymieniać.

Obecnie większość producentów pojazdów elektrycznych wykorzystuje pośredni układ chłodzenia, łącząc wodę z glikolem etylenowym. W celu schłodzenia akumulatora ciecz ta przepływa przez metalową płytkę. Jest to funkcjonalna, lecz niezbyt wydajna metoda, ponieważ tylko zewnętrzna część ogniw akumulatora styka się z metalową płytką. Efektywniejszą regulację termiczną można osiągnąć metodą chłodzenia bezpośredniego.

►►► str. 42

