

W akumulatorach AGM między elektrodami znajdują się nasączone elektrolitem maty z włókna szklanego



nym wzroście ciśnienia nagromadzonych gazów (zjawisko to może nastąpić np. podczas przeładowywania akumulatora) i bezpiecznie odprowadza powstały gaz na zewnątrz, zapobiegając rozsadzeniu hermetycznej obudowy.

Dzięki technologii AGM akumulator ma też bardzo niski opór wewnętrzny, a tym samym skraca się czas reakcji pomiędzy masą czynną płyty a elektrolitem, co w przypadku ładowania akumulatora w skrajnie niskiej temperaturze albo w warunkach miejskich (częste rozruchy i krótkie odcinki jazdy) pozwala uzyskać znacznie lepsze parametry magazynowania energii.

#### Kratka PowerFrame

Na rynku obecne są dziś również akumulatory najnowszej generacji wyposażone w specjalnie skonstruowaną kratkę PowerFrame z dodatkiem srebra do stopu ołowiu, opatentowaną przez koncern Johnson Controls. Przy jej produkcji stosuje się nową metodę sztańcowania. PowerFrame w porównaniu z innymi znanymi technologiami produkcji kratki (np. kratki odlewanej czy też kratki cięto-ciągnionej) pozwala na uzyskanie najlepszych parametrów technicznych.

Zamknięta konstrukcja kratki PowerFrame zabezpiecza przed zwarcieniem oraz uszkodzeniem separatora, znacznie po-

prawia wytrzymałość i stabilność, a także odporność na uszkodzenia mechaniczne. W miejscach największego skupienia ładunków elektrycznych zapewniony jest lepszy i krótszy przepływ prądu.

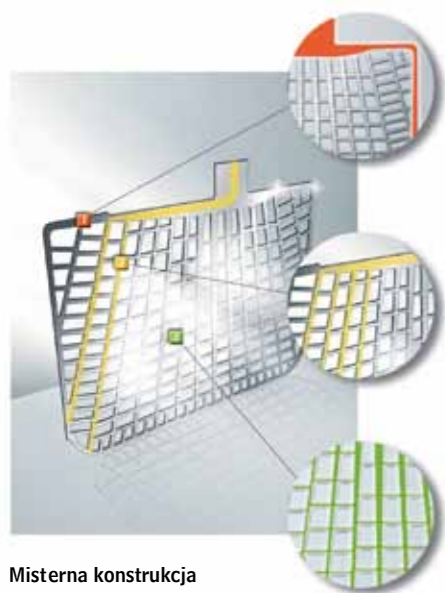
Dzięki zoptymalizowanej geometrii kratki udało się uzyskać większą jej odporność na wstrząsy i wibracje, a precyzyjnie wykonane oczka zapewniają lepszą przyczepność masy czynnej nawet przy największych obciążeniach, co znacznie wydłuża żywotność i zwiększa niezawodność akumulatora.

#### Wpływ temperatur zewnętrznych

Niskie temperatury nie sprzyjają zachowaniu nominalnych parametrów akumulatorów. W pełni sprawny akumulator, który w temperaturze +25°C ma 100% pojemności elektrycznej, w temperaturze 0°C będzie miał jej tylko 80%, a przy mrozie -25°C już zaledwie 60%. Jeżeli akumulator jest już częściowo rozładowany, to przy niskich temperaturach jego pojemność elektryczna będzie jeszcze mniejsza.

Podobnie jest z prądem rozruchu, którego wartość obniża się również wraz ze spadkiem temperatury. Podaje się, że przy -18°C zdolność rozruchowa akumulatora wynosi 50% wartości uzyskiwanej przy 20°C. Jednocześnie podczas niskich temperatur rośnie zapotrzebowanie silnika na moc rozruchową. Cdn.

Fot. Johnson Controls



Misterna konstrukcja kratki PowerFrame

## PRZEWODY ZAPŁONOWE NA 2010 ROK



Małgorzata Kluch

Marketing manager GG Profits

**Problemy z przewodami zaczynają się zazwyczaj wraz z jesiennymi deszczami, a nasilają zimą. Wilgoć, a później też sól, sprzyjają upływom i przebiciom prądu, z drugiej zaś strony – korozji połączeń elektrycznych.**

Dla zapewnienia niezawodności zapłonu należy wszystkie kable sprawdzić i jeśli któryś z nich budzi zastrzeżenia – niezwłocznie wymienić całą wiązkę na nową.

W tym miejscu pojawia się jednak naturalne pytanie, jaki typ przewodów wybrać? Generalnie można powiedzieć, że najlepsze są te, które powodują najmniejszy spadek napięcia, czyli zapewniają iskrę o największej energii. A zatem powinny to być przewody o jak najmniejszym oporze elektrycznym. To właśnie niski opór sprawia, że energia przekazywana na świecę nie jest tłumiona, wyładowania między elektrodami są najsilniejsze i trwają dłużej, a tym samym zapłon staje się pewniejszy.

Jest to ważne zwłaszcza w przypadku silników zasilanych płynnym gazem i w pracujących w trudnych warunkach atmosferycznych. Podane wyżej wymogi spełniają dzięki swej konstrukcji przewody wysokiego napięcia Sentech. Mają one rdzeń syntetyczny o bardzo małej średnicy, osłonięty materiałem ferromagnetycznym, który pochłania zakłócenia elektromagnetyczne, a jednocześnie przewodzi prąd wysokiego napięcia bez strat energii na całej długości kabla. Zapewnia więc bardzo silną iskrę, a zarazem eliminuje (bez dodatkowych oporników przeciwzakłóceńowych, tłumiących przepływ prądu) zakłócenia źle wpływające na działanie radia, telefonu komórkowego oraz wszelkich innych pokładowych urządzeń elektronicznych.

Drugim elementem istotnym przy wyborze przewodów wysokiego napięcia jest ich izolacja. Niektórzy wytwórcy przewodów bardzo mocno podkreślają zalety zastosowania w tej roli silikonu, czyli materiału syntetycznego, który jest używany do izolacji kabli wysokiego napięcia od kilku dziesięciu lat. Jednak nie wszyscy producenci samochodów zalecają użycie tego taniego surowca. Nie jest on bowiem w stanie spełnić wszystkich wymagań stawianych dobrej izolacji.

Wiele pozytywnych zmian i ulepszeń w technologii materiałów stosowanych na izolacje wiązek Sentech opracowała produkująca je firma GG Profits. Dzięki nim osłona zewnętrzna przewodów daje gwarancję maksymalnej szczelności oraz odporności na działanie wszystkich czynników zewnętrznych (wysokiej temperatury, wilgoci, oleju, paliwa, solanki).

Najlepiej i najbezpieczniej kupować takie przewody, jakie zaleca producent samochodu. Wybierając wiązki zapłonowe z katalogu Sentech, mamy pewność, że ich parametry elektryczne i izolacja są dokładnie takie, jak przewiduje wytwórca pojazdu.

Staranny i solidnie wykonany przegląd powinien zapewnić bezawaryjną pracę układu zapłonowego przez co najmniej kilka miesięcy. Klientowi warto zlecić jego przeprowadzenie wyspecjalizowanemu warsztatowi, a warsztatowi opłaca się świadczyć tego rodzaju usługi.



# SENTECH®

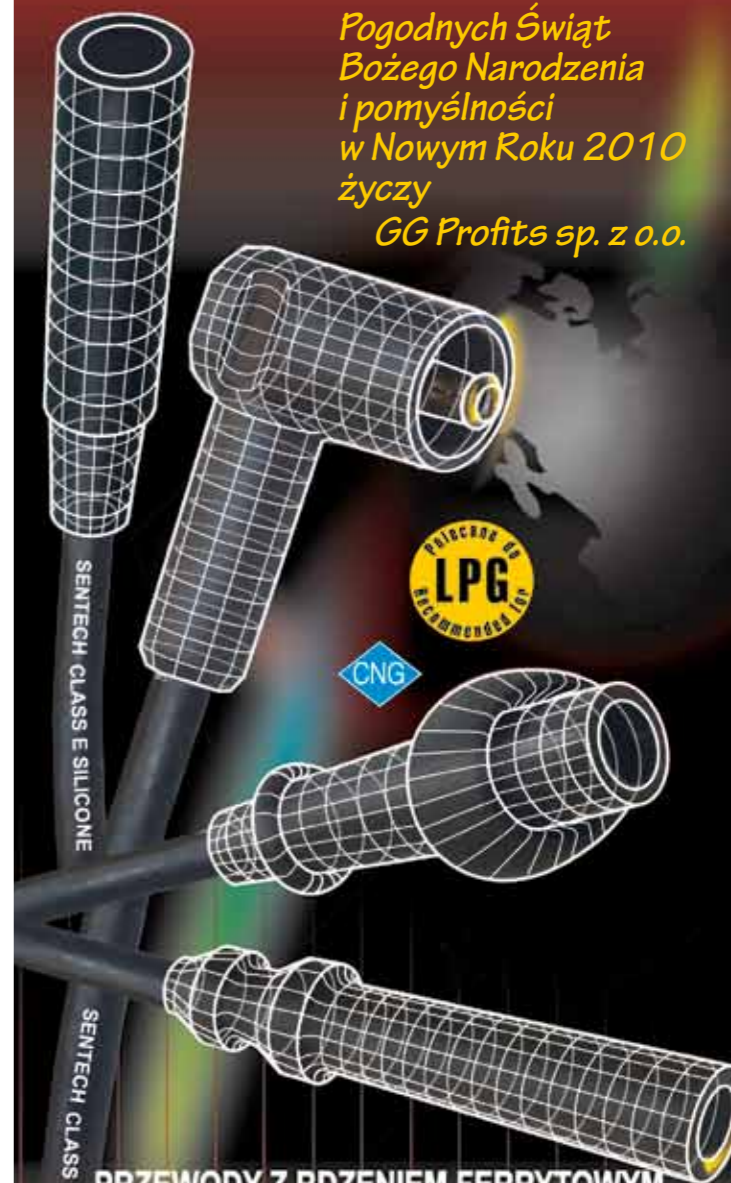
## HIGH POWER

\* INDUCTIVE IGNITION LEADS SET

PRZEWODY Z RDZENIEM FERYTOWYM

*Pogodnych Świąt Bożego Narodzenia i pomyślności w Nowym Roku 2010 życzy*

*GG Profits sp. z o.o.*



PRZEWODY Z RDZENIEM FERYTOWYM

**W przewodach najważniejszy jest rdzeń - to on przewodzi prąd !**

\* Jedyni w Polsce producenci przewodów zapłonowych z rdzeniem ferrytowym

PRODUCENT: GG Profits Sp. z o.o.  
ul. Spacerowa 6/8, 95-200 Pabianice  
e-mail: sentech@sentech.pl  
tel./fax +48 42 214 51 50, fax +48 42 227 19 32

[www.sentech.pl](http://www.sentech.pl)

# KONKURS

