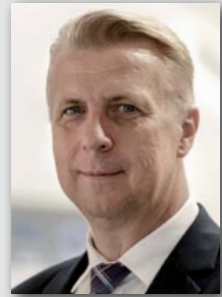


Gdy samochód jeździ głównie po mieście...

Jak dbać o akumulator EFB?



SŁAWOMIR GOSŁAWSKI

DYREKTOR SPRZEDAŻY NA WSCHODNIĄ I CENTRALNĄ EUROPE
NOCO COMPANY

NOCO – PRODUCENT ZAAWANSOWANYCH ŁADOWAREK I BOOSTERÓW – WSKAZUJE NA WYZWANIA STAWIANE PRZED WSPÓŁCZESNYMI AKUMULATORAMI, WYJAŚNIA, DLACZEGO SĄ ONE NARAŻONE NA RYZYKO ROZŁADOWANIA LUB PRZEDWCZESNEGO ZUŻYCIA, I RADZI, ABY JE OKRESOWO DOŁADOWYWAĆ



W latach osiemdziesiątych kierowcy często zmagali się z rozładowanymi akumulatorami, zimą zabierali je nawet na noc do mieszkania. Później problem zniknął – akumulatory stały się coraz lepsze, a systemy ładowania w samochodach – coraz wydajniejsze. Prawdopodobnie nikt nie przypuszczał, że kłopoty powrócą!

Wprawdzie dzisiejsze akumulatory są dobre, jak nigdy przedtem, ale znacznie wzrosło zapotrzebowanie na energię pokładową. Jej zachłannymi odbiorcami stały się rozbudowane multimedia, elektronika wspomagająca pracę kierowcy, sterowniki silnika (i wybrane elementy jego osprzętu), a także coraz popularniejszy system start-stop, który cyklicznie wyłącza i uruchamia silnik podczas jazdy w korkach. Ten ostatni miał służyć nie tylko rozwiązaniom ekologicznym, ale także być receptą na obniżenie zużycia paliwa. Już w latach osiemdziesiątych niektórzy producenci eksperymentowali z jego użyciem (m.in. Audi, Fiat i Volkswagen). Na masową skalę systemy start-stop weszły

na rynek w ofercie producentów (początkowo jako wyposażenie dodatkowe) w latach 2005-2008. Szybko okazało się, że ich zastosowanie w codziennej eksploatacji jest uciążliwe i nie przynosi oczekiwanych korzyści. Dopracowano je jednak i utrzymano w produkcji ze względów ekologicznych. Gestem w stronę użytkowników prywatnych jest przycisk, który pozwala ten system wyłączyć, ponieważ po pierwsze – nie każdy lubi z niego korzystać, a po drugie – bardzo mocno obciąża on akumulator. Trudno przecież jednoznacznie przewidzieć, ile cykli start-stop na każde 100 km będzie musiał wytrzymać. Nie bez powodu na straży elektroniki pokładowej stoi oprogramowanie, które w takich sytuacjach automatycznie dezaktywuje system start-stop, wyświetlając na desce rozdzielczej komunikat o chwilowej niedyspozycji.

Akumulatory do samochodów z systemem start-stop są zdecydowanie droższe. Wyróżnia je oznaczenie EFB, czyli *Enhanced Flooded Battery*. Nadają się one do częstego uruchamiania silnika, ponieważ lepiej od ich tańszych odpowiedników znoszą stan częściowego lub głębokiego i długotrwałego rozładowania. Właściwości te zapewnia podkład z włny poliestrowej nałożony na powierzchnię płyt dodatnich. Akumulatory EFB są wytrzymalsze od tańszych odpowiedników, ale nie oznacza to, że są niezniszczalne. Wręcz przeciwnie – w samochodach, które większą część przebiegu wykonu-

ją w mieście, zużywają się po roku lub najdalej po 2-3 latach. Głównym winowajcą jest właśnie wspomniany, długotrwanie utrzymujący się stan częściowego lub głębokiego rozładowania. Jest rzeczą oczywistą, że w samochodach, które fabrycznie wyposażono w akumulatory EFB, należy w przypadku wymiany ponownie zamontować baterie tego typu. W przeciwnym razie doszłoby do zakłócenia działania systemu. Zdarza się, że wymiana akumulatora w nowoczesnym samochodzie wymaga aktualizacji danych w komputerze pokładowym samochodu, a zatem bez pomocy wykwalifikowanego serwisu się niestety nie obejdziesz!

Żywotność tych drogiej akumulatorów można nawet dwukrotnie wydłużyć, stosując markowe ładowarki – takie jak np. NOCO – do okresowego doładowywania. Raz w miesiącu albo – w razie potrzeby – częściej warto podłączyć do akumulatora ładowarkę i przez noc pozwolić doładować go do pełna. Podczas ładowania akumulator może pozostać w samochodzie. Ładowarki NOCO są wyposażone w zaawansowany układ automatycznego sterowania, który gwarantuje pełne bezpieczeństwo obsługi włącznie z zabezpieczeniem przed omyłkowym, odwrotnym podpięciem klem. Ładowarki NOCO rozpoznają rodzaj akumulatora, diagnozują jego stan i ustawiają optymalny tryb ładowania. To niezwykle ważne w przypadku nowoczesnych, drogiej samochodów. ■

FOT. NOCO

FOT. EXXONMOBIL

Nowa, zmodyfikowana formuła do nowoczesnych samochodów

Olej silnikowy Mobil 1 ESP 5W-30

EXXONMOBIL ZMIENIŁ FORMULACJĘ OLEJU MOBIL 1 ESP 5W-30 ORAZ ZAPREZENTOWAŁ NOWY PRODUKT – MOBIL 1 ESP FORMULA P 5W-30, PRZEZNACZONY DO POJAZDÓW PSA I GENERAL MOTORS. WPROWADZONE ZMIANY GWARANTUJĄ ZGODNOŚĆ NOWYCH OLEJÓW MOBIL 1 Z WYMAGANAMI I APROBATAMI WSZYSTKICH NAJWAŻNIEJSZYCH PRODUCENTÓW OEM. WŚRÓD NOWYCH APROBAT OLEJU MOBIL 1 ESP 5W-30 ZNAJDZIEMY BMW LONGLIFE-04 ORAZ OPEL OV 040 1547 - D30/G30. NOWE PRODUKTY SĄ JUŻ DOSTĘPNE W SIECI AUTORYZOWANYCH DYSTRYBUTORÓW OLEJÓW MOBIL

Branża olejowa we współpracy z producentami OEM regularnie modyfikuje formułę produktów w celu zagwarantowania zgodności z najnowszymi wymogami. W ostatnich latach doszło do szeregu zmian w specyfikacjach branżowych i aprobat producentów OEM. Właśnie w takich okolicznościach ExxonMobil zdecydował o konieczności opracowania nowej formuły oleju Mobil 1 ESP 5W-30 oraz wprowadzenia do oferty nowego produktu Mobil 1 ESP Formula P 5W-30.

Nowy Mobil 1 ESP Formula P 5W-30 powstał z myślą o nowoczesnych samochodach z silnikiem benzynowym i wysokoprężnym oraz autach hybrydowych, w szczególności tych produkowanych przez PSA Group (Peugeot, Citroën, DS). Ponadto jest przeznaczony do silników pojazdów Mercedes-Benz Group (MB, Smart) i General Motors (Chevrolet, Cadillac) oraz odpowiedni do samochodów producentów OEM z Azji (m.in. Toyota, Hyundai, Kia, Honda, Mitsubishi), wymagających oleju o klasie lepkości SAE 5W-30. Posiada aprobaty PSA B 71 2290 / PSA B 71 2297, GM dexos2, MB-Approval 229.31/51/52. Spełnia lub przekracza wymagania ACEA C2, ACEA C3 API SN, SM, SL, SJ oraz jest przeznaczony do aplikacji wymagających API CF.

Dotychczasowa formuła oleju Mobil 1 ESP 5W-30 została zmodyfikowana. Nowy olej zapewnia doskonałą ochronę silników pojazdów spełniających normę



Euro 6 oraz przekracza wymagania wielu wiodących producentów samochodów. Nowa formuła otrzymała dodatkowo aprobaty marek BMW, Opel/Vauxhall i jest zgodna z najnowszymi normami (ACEA-2021, API SP). Została tak opracowana, aby sprostać oczekiwaniom niemieckich producentów OEM, wymagających oleju silnikowego SAE 5W-30. Posiada aprobaty Porsche C30, VW 504 00/507 00, MB-Approval 229.31/51/52, BMW LongLife-04, Opel/Vauxhall OV 040 1547 D30 / G30. Spełnia lub przekracza wymagania ACEA C3, API SP, SN PLUS, SN, SM, SL, SJ oraz jest przeznaczony do aplikacji wymagających normy Fiat 9.55535-S3.

Oleje syntetyczne Mobil 1 ESP 5W-30 – obecne i sprzed zmiany formuły – w większości przypadków są ze sobą kompatybilne. Ich zmieszanie nie wpływa na wydajność, jeżeli są użytkowane zgodnie z tymi samymi specyfikacjami OEM, np. w pojazdach Porsche, VW i MB

w przypadku Mobil 1 ESP 5W-30 oraz pojazdach PSA, GM i MB w przypadku Mobil 1 ESP Formula P 5W-30. Należy jednak unikać mieszania produktów do zastosowania w pojazdach BMW, Opel i Vauxhall, których dotyczą nowe aprobaty oleju Mobil 1 ESP 5W-30.

Warsztaty ucieszy fakt, że nowa formuła oleju Mobil 1 ESP 5W-30 jest dostępna również w opakowaniach Mobil Boxx. To 20-litrowe, odporne na rozdarcie worki plastikowe z kranikiem w kartonowym opakowaniu. Dzięki temu są wygodniejsze w użyciu, a jednocześnie bardziej przyjazne dla środowiska, bo zawierają 85% mniej plastiku w porównaniu z tradycyjnymi opakowaniami 20 l.

Więcej informacji o nowych olejach Mobil 1 znajduje się na stronie internetowej www.mobil.pl lub u autoryzowanych dystrybutorów produktów smarnych Mobil.

Opracowanie na podstawie materiałów ExxonMobil