

Przewody pod specjalnym nadzorem

Praktyka wskazuje, że najczęstszym powodem awarii układu zapłonowego są obecnie przewody wysokiego napięcia. A zatem powinny być regularnie wymieniane.

Nowoczesne, elektronicznie sterowane układy zapłonowe stosowane we współczesnych samochodach zostały już tak dopracowane, że cechują się olbrzymią niezawodnością, choć prawie nie wymagają obsługi. Do mikroprocesorowych sterowników zapłonu przez cały okres eksploatacji pojazdu praktycznie w ogóle nie trzeba się dotykać.

Obsługa świec zapłonowych sprowadza się dziś tylko do ich wymiany po przebiegu przewidzianym przez producenta pojazdu, który to przebieg zresztą stale jest wydłużany dzięki postępowi w konstrukcji świec i w technologii ich produkcji. Obowiązek regularnego sprawdzania odstępu między elektrodami i ich czyszczenia należy już do przeszłości.

Pewien problem wciąż niestety stanowią przewody zapłonowe, i to pomimo, że zdaniem niektórych mechaników samochodowych, kable wysokiego napięcia nie ulegają eksploatacyjnemu zużyciu. Jest to jednak błędne przekonanie, utrzymujące się być może dlatego, że niektórzy wytwórcy przewodów wysokiego napięcia udzielają na swe wyroby gwarancji wydłużonej nawet do 5 lat, choć nie znajduje to uzasadnienia w rzeczywistej trwałości ich produktów. Rzecz w tym, iż takie czynniki jak wibracje, znaczne zmiany napięć i temperatur, kontakt z wilgocią, olejem, ozonem i paliwem przyspieszają nieuchronne procesy starzenia kabli. Pod ich wpływem, stosownie do upływu czasu i intensywności użytkowania pojazdu, każdy przewód

zapłonowy niestety zaczyna pękać, jego izolacja staje się porowata, metalowe końcówki ulegają korozji. W efekcie dochodzi najpierw do osłabienia a następnie zanikania iskier mających zainicjować spalanie mieszanki paliwowo-powietrznej, co z kolei zakłóca prawidłowy przebieg procesów spalania.

Dlatego przewody, niezależnie od rodzaju (szczególnie zaś tzw. węglowe) powinny być regularnie wymieniane na nowe. Praktyka wskazuje, iż najlepiej to robić co trzy lata lub co 50 tys. km przebiegu pojazdu (w samochodach zasilanych gazem co 30 tys. km). I nie ma nic tu do rzeczy tzw. klasa przewodu, której oznaczenie jest zwykle umieszczone bezpośrednio na kablu. Odpowiednia litera (od A do F), zgodnie z normą **ISO 3808**, **mówi bowiem o odporności temperaturowej przewodu, a nie (jak się niektórym wydaje) o jego jakości.** Jakość i odporność temperaturowa to zaś dwie zupełnie różne rzeczy. Przewody mogą być bowiem bardzo wysokiej jakości (starannie wykonane, o zwiększonej odporności na starzenie i uszkodzenia mechaniczne) i jednocześnie mało odporne na wysoką lub niską temperaturę.



Co to są klasy przewodów (A, B, C, D, E, F)?

Według normy ISO 3808 są to klasy **odporności temperaturowej**, a nie (jak niektórzy twierdzą) **odporności jakościowej**. A - odpowiada najniższej odporności temperaturowej, F - najwyższej. Jakość i odporność temperaturowa to dwie różne rzeczy. Przewody mogą być bardzo wysokiej jakości i jednocześnie odpowiadać standardom klasy C lub D, a nie E lub F.

Oznaczenia te są zwykle zamieszczone bezpośrednio na kablu *-(patrz kabel na reklamie).*

Klasa kabla	A	B	C	D	E	F
Temperatura maksymalna (°C)	80	100	120	140	160	180
Temperatura minimalna (°C)	-20	-30	-30	-30	-30	-30
Temperatura przeciążenia (°C)	105	120	155	180	220	250

