

EXIDE accu's Een lezing over accu's.

Het lijkt er wel eens op dat er, als het over accu's gaat, anno 2017 alleen maar over batterijen voor elektrische voertuigen gesproken wordt en dat de oude getrouwe start-accu niet meer interessant is. Niets is minder waar, de start-accu is volop in ontwikkeling.



Omdat ATC Drenthe in de maanden april en mei niet bij het Drenthe College in Assen terecht kan zitten wij in zaal "de Weme" in Dalen. Wij de heer **Reinier Schreurs**, accountmanager bij **Exide Technologies b.v.** bereid gevonden de presentatie te verzorgen. Misschien is Exide voor sommigen een onbekend merk, het is wereldwijd actief op de accumarkt. Exide levert eerste-montage accu's aan alle bekende Europese auto fabrikanten, Toyota en Suzuki. Daarnaast

grote aantallen aan industrie, tweewieler en truckfabrikanten, scheepvaart en aan de agrarische sector. De oprichting van het merk **Tudor in 1890** is het begin van Exide. Merken als **Fulmen**, **Hagen**, **Skinnak**, **Sonnenschein**, **Deta** en **Ceac** behoren tot het Exide concern. Exide houdt zich niet bezig met de batterij voor elektrisch voertuigen, dit is een heel andere markt dan de startaccu.

De startaccu is te verdelen in drie groepen namelijk de **klassieke loodaccu**, de **EFB accu** en de **AGM accu**. De reden om EFB en AGM accu's te monteren is de komst van de start/stopsystemen in 70 % van alle nieuw geproduceerde personenauto's. De EFB accu (enhanced flood battery) is een verbeterde vloeistof accu. De EFB accu heeft ongeveer 10 % meer vermogen en gaat zo'n 3 x langer mee dan een vergelijkbare loodaccu. Eveneens een groot voordeel ten opzichte van de loodaccu is dat de EFB accu veel beter en sneller lading kan opnemen dan de loodaccu, een eigenschap die van belang is wanneer de auto met een start/stop systeem is uitgerust.



Een AGM accu is gevuld met gel in plaats van vloeistof. De AGM accu heeft nog betere eigenschappen dan de EFB accu. Het vermogen van de AGM accu is ongeveer 25 % hoger en hij gaat zo'n 4 x langer mee. Ook weer in vergelijking met de klassieke loodaccu. In het opnemen van lading scoort de AGM accu nog weer beter dan de EFB. Het nadeel van de AGM is de hogere prijs, tevens moet een AGM accu op een koele plaats gemonteerd worden. Door het ontbreken van vloeistof tussen de platen inde cellen kan een AGM accu de warmte minder goed afvoeren. De EFB accu heeft hier hoegenaamd geen last van en kan wel

op een warmere plaats in de motorruimte gemonteerd worden. De prijs van de EFB accu ligt tussen die van de klassiek loodaccu en de AGM accu.

De ontwikkeling van de klassieke start accu heeft naast komst van EFB en AGM niet stilgestaan maar is ook doorontwikkeld. De Premium accu's van Exide hebben inmiddels al 30 % meer startkracht dan een aantal jaren geleden. De Premium accu in Carbon Boost uitvoering heeft door de toepassing van koolstof minder last van sulfaatvorming op de platen en heeft daardoor een langere levensduur.



Om de accu conditie en de ladingstoestand nauwlettend te controleren zijn veel moderne auto's uitgerust met een BMS (batterij monitoring systeem). Dit is een element dat tussen de minpool van de accu en massakabel gemonteerd is, het meet alle stroom die in en uit de accu gaat. Zo weet de ECU of het start/stop systeem wel of niet gebruikt kan worden. Wanneer de accu onvoldoende geladen is zal het start/stop systeem niet werken. Het BMS zal meten

wanneer de accu weer voldoende opgeladen is en de gegevens doorgeven aan de ECU zodat het start/stop systeem weer zal gaan werken.

Het opladen en testen van de accu kwam aan bod. Dit gaat dank zij moderne apparatuur een heel stuk beter en efficiënter dan vroeger. De kans op meetfouten is kleiner en voor een betrouwbare test is opladen van de accu niet noodzakelijk.

Wij kijken terug op een leerzame ATC avond en danken Reinier Schreurs hartelijk voor zijn uitstekende presentatie.