



Fejlfinding i ladekredsløbet.

Inden fejlfindingen skal batteriet være ladet op, og man skal sikre sig at alle forbindelser er rene, både mellem generator og ensretter, og mellem ensretter og batteri.

Måling af generator.

Generatoren er forbundet til ensretteren med 3 gule ledninger. Skil stikket ad og mål (Kig i service manualen for din model for at lokalisere stikket):

1. med et multimeter i OHM stillingen må der ikke være forbindelse fra de gule ledninger til stel
2. med et multimeter i OHM stillingen må der ikke være mere end et par OHM mellem 2 vilkårlige gule ledninger. Prøv alle kombinationer
3. med et multimeter i stilling VAC at der mellem 2 vilkårlige gule ledninger være mellem 20-70 volt, når motoren kører alt efter omdr. Prøv alle kombinationer

Er der afvigelser fra ovenstående er generatoren defekt.

Måling af ensretter:

Med fuldt opladet batteri og forbundet generator startes motoren. Mål med et multimeter i stilling VDC direkte på batteriet

1. ca 13V med motoren gående i tomgang.
2. mellem 14 og 15 volt ved ca. 5000 omdr., uanset om der er lys på eller ej.

Er der afvigelser fra ovenstående er ensretteren defekt (Kig i service manualen for din model for at lokalisere ensretteren).

Måling på batteri:

Batteriet skal når det er fuldt opladet kunne holde ca. 12,6V når det står ubelastet i et par dage.

Udskiftning af ensretter:

Når man er nået til erkendelsen af, at det er ensretteren der er gået i udu, køber man en ny. Der findes 2 konstruktionsprincipper for ensretterne:

1. Der er en zenerdiode inde i ensretteren, der sørger for at holde generatorspændingen nede på det niveau, der skal bruges til at lade på batteriet. Det er dette princip Honda har valgt til deres ensrettere.

Fordel: Den er billig at konstruere.

Ulempe: Den bliver utrolig varm, da der afsættes et par hundrede watt i zenerdioden. Da ensretteren sidder bag plastik, hvor al den luft der passerer den har været gennem køleren og forbi topstykkerne, er kølingen elendig. Samtidig sidder den på et bagstel af jern, der har en rigtig dårlig varmeledningsevne.

Resultat: Ensretteren koger af med tiden. Ikke et spørgsmål **OM** men **HVORNÅR**

Det går rygter om at da VTEC modellen blev introduceret, blev ensretteren lavet 'rigtigt'. Det står stadig til at bevises, da de jo ikke er så gamle endnu.

2. Man 'spærrer' for generatorspændingen, og tillader kun så meget energi at slippe igennem, som der er behov på motorcyklen til forbrug og batteriopladning. Princippet er kendt som 'switch mode' og vinder indpas flere og flere steder.

Fordele: Den bliver mindre varm, hvilket giver længere levetid.

Ulempe: Den er lidt dyrere at producere, men det betyder mindre når man først har prøvet at stå kl. lort om natten uden for lands lov og ret med en defekt ensretter og et fladt batteri.

En del af de uoriginale ensrettere, der fås på marked, er konstrueret ligesom Hondas originale, med samme fordele og ulemper.

Ét eksempel på en ensretter, der er konstrueret efter princip 2 er Schnabels.

Han er leveringsdygtig i 2 størrelser. Forskellen er hvor kraftig en generator de kan håndtere.

Begge størrelser er fuldt konkurrence dygtige på prisen i forhold til den originale.

Hav målt opspændingshulafstanden inden du kontakter ham.

Ved montage af den nye ensretter, sørg for at der kan passere luft på alle sider af den. Hvis det ikke er muligt at flytte den ud i frisk luft, så monter den som minimum oven på et par møtrikker, så den bliver løftet lidt fra bagstellet.

Schnabel kan kontaktes:

Erik Schnabel.
ES Elektro
Kronborggade 5
2200 Kbh Ø
35 85 40 80.

Han har ikke internet, dankortautomat, fluesmækker ect. Hans eneste computer er en mere end 20 år gammel Commodore 64, der bruges som labelprinter, så det er enten personligt fremmøde eller telefonisk henvendelse.