

Som fast og ivrig leser av MC-avisa har du sikkert fått med deg at vi har sett litt på dette med å se når man kjører MC. Første artikkel handlet om hvordan synet svekkes med alder og hva som kan gjøres for å møte den utfordringen. Andre artikkel gikk på hvordan få maksimal spenning frem til lykta og dermed best mulig effekt av en halogenpære. I denne artikkelen skal vi se nærmere på HID, eller Xenon, lys.



En Xenonpære i all sin enkelhet. Sokkelen er samme som på halogenpærer – lyset 3 ganger sterkere

# Det ultimate lyset

Sluttresultatet. Strekningen er ca 200 meter lang. Veien blir meget godt opplyst i full bredde. Dramatisk forbedring fra originallys. Merk også hvor godt veikantene er opplyst. **Konklusjon: Godt anvendte penger!!**

■ Tekst og foto: Svein Berli



Dette er alt som trengs: Xenonpærer, ballaster og ledningsnett. Montering er tilnærmet plug&play. Ved H4 installasjon trengs bare en pære og en ballast.



Eneste modifisering: Hull i lyktedeksel for gjennomføring av ledninger.



Montering av ballasten (Blank, firkantet boks). Ballasten er stripset på plass og sitter i åpningen foran på kåpa for god kjøling.

## Om Xenonlys (eller mer korrekt: HID)

HID står for High Intensity Discharge og er den korrekte betegnelsen på lyskilden. Xenon HID-pære har ikke glødetråd som konvensjonelle pærer. Lyset kommer av at der skjer en plasmautladning mellom 2 elektroder som er innelukket i et mikromiljø fylt av metalliske salter og xenongass. Ved tenning fordampes saltene og man får en lysbue. Lysets farge, eller temperatur, bestemmes av sammensetningen av saltene. Dersom man skulle tenne pæren uten xenongass ville det ta for lang tid til at pæren kunne brukes i kjøretøysammenheng. Xenongass virker som en akselerator på tenningsprosessen og gjør at full lyseffekt oppnås etter få sekunder. Dette gjelder oppstart fra kald. Dersom pæren fremdeles er varm etter sist tenning (jfr dimming fra fjern til nærllys) vil full lysstyrke oppnåes tilnærmet momentant.

For å tenne lampen kreves en meget høy spenning og man må derfor installere en trafo som kan sørge for dette. På fagspråket kalles dette en ballast og er en boks litt større enn en sigaretteske (politisk ukorrekt sammenlikning) som sørger for en startspenning på ca 23.000 volt og deretter en driftsspenning på 85 volt.

Lyset som lages er meget hvitt. En vanlig halogenpære leverer et lys med fargetemperatur på ca 3200 Kelvin og er gulaktig i farge. Den typiske blåhvite fargen i de mest vanlige Xenon HID-lysene er på ca 6000 Kelvin og lystyrken er ca 3 ganger sterkere enn en halogenpære. Alt ligger altså til rette for virkelig å se hvor man kjører. Du kan velge mellom en rekke forskjellige pærer, inkludert H4, så det skulle være alle sjanser for å finne noe som passer din sykkel.

## Installasjon

Etter å ha sjekket rundt på nettet og funnet et sant mylder av lite seriøse aktører, fant vi Dybvik Trading på Spangereid. (www.dybvik-trading.no). I motsetning til øvrige aktører vi sjekket hadde de saklig info, garantibetingelser i overensstemmelse med kjøpsloven pluss at varen var på lager. (De øvrige opererte stort sett med leveranser direkte fra Kina og reklamasjoner kunne rettes til produsent...). En kjapp telefon med beskjed om hva som trengtes av pærer, 2 dagers vent og varen var i hus. Glimrende og

betryggende.

Vår BMW R1150RT har 2 separate pærer for nær- og fjernlys, derfor måtte 2 ballaster monteres. Ballasten bør få kjøleluft og de ble derfor hendig stripset fast inne i kåpeåpningen foran. Pærene var noe mer kronglete å få på plass. Som du ser på bildet må ledningene til pæren føres gjennom dekslet bak lykta og så må pærene settes i holderen mens dekslet henger i veien på et sted det allerede er trangt nok fra før. Dette førte til gjenoppdagelse av en del glemte/lite brukte gloser, men anstrengelsene endte med suksess og skrellet hud på knokkene. Ballasten får strømtilførsel fra de originale pæreholderne, altså er det ikke nødvendig å modifisere ledningsnett. Jobben totalt tok et par timer og inkluderte å skjære 2 hull i lyktedeksel. Etter at alt var stripset på plass så sluttresultatet riktig hederlig ut for et lekmannsøye..

**Betegnelsen Xenonlys stammer fra at der er tilsatt en viss mengde Xenongass i selve pæren**

## Lyser det, da...?

Når man slår på et Xenon HID lys virker det hele litt tvilsomt: Først kommer der et blaff (Xenongassen som akselererer prosessen) og så går det noen få sekunder mens lysbuen bygger seg opp. Når det først er kommet i gang er der imidlertid ingen tvil: Dette er sinte greier! Lyset er blendende hvitt, spredningen på veien aldeles fabelaktig. Fjernlyset skjærer seg inn i mørket mye lenger enn et vanlig halogenlys kan drømme om og nærllyset gir en fullt opplyst flate foran sykkel. Cut-offen er markert og god. Fjernlyset synes å gi bredere lystråle enn halogen, men dette skyldes at strølyset på siden av hovedstrålen også er tre ganger sterkere. Sett fra førerplass er det ingen tvil: Dette er lys som duger – selv for aldrende menn med svekket lysfølsomhet...

## Fra et trafikalt synspunkt...

Når man installerer et så kraftig lys er det en betingelse at man tenker på sine medtrafikanter. Det er lite poeng i å ha godt lys hvis man blander andre og de så kjører deg ned... Justering av lyset er alfa og omega: Nærllyset må justeres nøyaktig slik at ikke lysbunten går i ansiktet på møtende eller i speilet på forankjørende. Den utbredte uvanen med å kjøre med fjernlys i dagslys (ulovlig er den også!!) er en definitivt ikke-ting når du har Xenon HID.

Du må ta hensyn til blending når du kjører med last – det vil derfor være logisk at dette lyset egner seg best på sykler hvor det er lett å gjøre høydejustering på lykten. Xenon HID lyser intenst kraftig – mer enn godt nok til å blende møtende trafikk selv i dagslys. Hvis møtende trafikk fokuserer på deg fordi lyset ditt er sjenerende, vær da også klar over at de har en tendens til å styre dit de har rettet blikket – og der er du! Når du setter inn et slikt lys krever det at du er voksen nok til å vite hva du installerer og at du er erfaren nok til å bruke det fornuftig. Fjernlyscowboyene burde forbyes å installere et slikt lys uten å ha blitt opplyst (!) først. På en motorsykkel sitter lykten høyere enn på en bil – faktisk ligger den sånn omtrent i øyehøyde for en fører av en vanlig personbil og feiljustert lys vil derfor være svært sjenerende og farlig. (Husk at det er lite poeng i å bli sett hvis du blander møtende slik at de ikke ser hvor de kjører.) En annen ting som kan være kjekt å vite, spesielt med tanke på kjøring i dagslys, er at du langt på vei mister lyshornet. På dagtid kjører du på nærllys (i hvert fall hvis du har noe annet enn testosteron innafor panna...) og som vi har sagt før: Det tar litt tid å fyre opp pærene - blinking med lyshornet vil derfor ikke ha noen effekt av betydning. Det betyr i praksis at du, til tross for mye bedre lys, må kjøre mer defensivt ettersom du har mistet en av dine beste varslingsmuligheter. Det er likevel hevet over tvil: I mørke gir Xenon HID et suverent mye bedre lys – men det krever at du bruker det med fornuft! Prisen er det også: Utstyret vi monterte på 1150'en koster kun 1990,- fra Dybvik Trading. For et lys som er så radikalt mye bedre enn originalt er det billig, folkens!!