



Classic Honda V4 Forum

For eiere av Honda V4 motorsykler
Mest om de klassiske modellene...
Webside - <http://www.honda-v4.com/>

[Hjelp](#)
[Søk](#)
[Medlemsliste](#)
[Grupper](#)
[Profil](#)
[Du har ingen nye meldinger](#)
[Logg Ut \[sabmagadmin \]](#)

Lading av batterier, + ladesystemet.

[nytt emne](#)

[skriv svar](#)

[Classic Honda V4 Forum Forum Hovedsiden](#) -> [Tekniske spørsmål Honda V4](#)

[Vis Forrige Tema](#) :: [Vis Neste Tema](#)

Av

Innlegg

UlfG

Moderator

□ Skrevet: 16:44 - Mandag 25 Feb 2008 Tittel: Lading av batterier, [siter](#) [endre](#) [ip](#)
 + ladesystemet.

moderator



Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701

Bosted: N - 3514 Hønefoss

Hei på dere.

Hvordan en lader et Blysyrebatteri kjenner vel de fleste til, da et blybatteri bør lades opp ved ca: 14,4 til 14,7 Volt. Og helst ved bruk av en "Intelligent lader" som automatisk slår over til vedlikeholdslading når batteriet er ferdigladet til 100%. Slike ladere leveres fra Ctek eller andre produsenter. Det er faktisk mulig å lade med opptil ca: 16 Volts ladespenning på batterier, som har ventilerte vannfyllerpropper med mulighet for vannpåfylling. For ved slike høye ladespenninger, vil det bli gass som MÅ ut, og nytt destillert (avminneralisert) vann må etterfylles.

Men: Dette gjelder BARE for Blysyre batterier. Hvis Gelebatterier lades med for høy spenning, så vil det "bule ut" til overtrykksventilen åpner seg, eller batteriet vil gå i stykker. Når et slikt Gelebatteri er blitt "overladet", så ventilen har åpnet seg, for så å stenge igjen, vil dette batteriet når det er kaldt, bli litt rart i fasongen, da det kan bli vakuum inne i batteriet. Men det vil antageligvis fortsatt virke like godt.

Etter å ha lest igjennom "store deler av internett" så har jeg funnet ut at Gele batterier skal ha Lavere spenning enn Blysyre batterier når de lades opp, men de skal ha Høyere vedlikeholds ladespenning enn Blysyrebatterier når de vedlikeholdslagres (langtidslagring). Jeg har faktisk ikke funnet en eneste "hobby" batterilader for KUN Gelebatterier. Men Ctek og noen andre leverandører av BlysyreBatteriladere , sier at deres ladere også kan brukes til lading av Gelebatterier. Her er hva Ctek skriver på sin hjemmeside:

GEL and all other types of lead-acid batteries can be charged using CTEK chargers with no problems whatsoever.

Hele artikkelen er her: <http://www.ctek.com/NO/FAQ.aspx?category=3&question=21>

Her er hva jeg har funnet ut om Ladespenninger ved lading av batterier:

Maximum Ladespenning ved følgende temperatur i grader Celsius:

25 °C: Blybatteri = 14,34V og Gelebatteri = 14,05V

20 °C: Blybatteri = 14,49V og Gelebatteri = 14,20V

10 °C: Blybatteri = 14,82V og Gelebatteri = 14,52V

0 °C: Blybatteri = 15,24V og Gelebatteri = 14,93V

Veiledende Ladespenning for vedlikeholdslading ved følgende temp. i grader Celsius:

25 °C: Blybatteri = 13,30V og Gelebatteri = 13,70V

20 °C: Blybatteri = 13,44V og Gelebatteri = 13,85V

10 °C: Blybatteri = 13,75V og Gelebatteri = 14,16V

0 °C: Blybatteri = 14,13V og Gelebatteri = 14,56V

☑ Hvis det fulgte med en ladespenningsveiledning i fra din batteri leverandør, så skal jo den følges.

Fryspunkt:

Denna tabell visar sambandet mellan elektrolytens fryspunkt och laddningen på batteriet.

Dessa temperaturer gäller för blysyre-, Gel-, och AGM- batteri.

Laddningsnivå Fryspunkt

100 % -57 °C

79 % -45 °C

75 % -43 °C

58 % -29 °C

50 % -23 °C

25 % -15 °C

0 % -9 °C

Håper dette var av interesse. Det jeg har skrevet her, er jo bare litt info, i henhold til diverse skrivelser jeg fant på internett. Og en skal jo aldri stole 100% på det som skrives der. Så kommentarer og korrigeringer av dette innlegget mottas med TAKK ☺ ☺

☑ Husk gassing fra batterier ved lading, er eksplosjonsfarlig.

Her står det mye om Ctek ladere:

<http://www.ctek.com/NO/Buy-Charger.aspx?vehicle=mc>

Her er en oversikt over batteriladere:

http://www.fk.no/filemanager/download/259/REPORTASJE_billader.pdf

Hilsen fra

Ulf G

Hønefoss

[Til Toppen](#)

[profil](#) [pm](#) [e-post](#)

UlfG

Moderator

↳ Skrevet: 15:27 - Søndag 19 Apr 2009 Tittel:

[eller](#) [endre](#) [ip](#)

moderator



Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701

Bosted: N - 3514 Hønefoss

Hei igjen.

Det er vel på denne tiden av året, at en finner ut, at MC batteriet er gått i stykker i løpet av vinterlagringen. I de fleste tilfeller er dette pga at vi har glemt å VEDLIKEHOLDS LADE batteriet. Slik at blyplatene har sulfatert og batteriet således ikke "tar lading". Slik Sulfatering oppstår når et blybatteri faller til en spenning under 12,4 Volt og lavere. Og jo lavere spenning en har på batteriet og jo lengre tid det tar før batteriet blir gjenoppladet, jo mere sulfatert blir ditt batter.

Hvis du lurer på om ditt nåværende MC batteri er i faresonen for sulfatering, så koble fra minus polen på batteriet og lad det helt opp, med en egnet batterilader. Etter at batteriet er oppladet, så venter du i ca 12 timer (eller til dagen etter) og så måler du spenningen over batteripolene. Hvis du da har ca 12,6 Volt eller høyere så er du ikke i faresonen. Men om ditt batteri er falt til 12,4Volt eller lavere, så er det en fare for at du begynner å få litt sulfatering og du bør tenke på å kjøpe nytt batteri. Det batteriet du har, vil mest trolig holde ut sommerensongen, men kanskje du trenger nytt batteri til neste sommer.

PS: Om du måler spenningen over batteripolene med en gang du har ladet batteriet, får du en feil avlesning. For da er batterispenningen normalt over 13Volt, uansett hvor dårlig batteri du har.

Hvis du har lyst til å ta en "enkel spenningstest" av ditt batteri, så er det jo en mulighet at du kjøre en lengre tur, uten å gjøre for mange start og stopp (som belaster ditt MC batteri). Etter at du da har parkert sykkelen, så venter du i ca 12 timer og så måler du spenningen over polene. Du vil på denne måten kunne få en pekepinn på om både lading og batteri er OK. Om du har en klokke eller lignende som trekker strøm, når din sykkel er parkert, så vil dette gjøre at batteriet får en litt lavere spenningsavlesning, enn om ditt batteri hadde vært frakoblet.

Hvis du får en "dårlig" spenningsavlesning, så husk også å sjekke at din MC sin generator lader med korrekt spenning. For det hjelper ikke å montere nytt batteri, hvis generator, eller regulator er dårlig.

For dere som vil vite mere om hvordan et batteri skal behandles, så kan det være en god ide å lese dette:

1. SIKKERHET

- Det er viktig å tenke sikkerhet når en arbeider med og rundt batterier. Ta av ringer og armbånd. Det er relativt ubehagelig å la klokkelenken smelte mens klokken annå er på armen. Hydrogengassen batteriene produserer under ladning (gjelder ikke AGM) er svært eksplosiv. Selv har jeg to ganger opplevd å bli oversprøytet av syre fra eksploderende batterier. Det er ingen morsom opplevelse. Dette er en god anledning til å prøve sikkerhetsbrillene du har hengende på veggen! Svovelsyre løser opp tekstiler og vil kanhende bruke klær av polyester da disse er naturlig syrebestandige. Selv benytter jeg velbrukte klær jeg ikke er redd for. Når du utfører reparasjoner på det elektriske anlegget i kjøretøy er det en fordel å koble av jordledningen. Husk alltid at du jobber med etsede syre, eksplosiv gass og flere hundre ampere med elektrisk strøm.

2. ULIKE BATTERITYPER

- Det finnes to forskjellige batterityper; start og driftsbatteri. Startbatteriet er laget for å levere mye strøm på kort tid og har flere tynnere plater. Driftsbatteriet leverer midndre strøm over lengre tid. de har tykkere plater har har lengre levetid. Startbatterier bør ikke brukes som driftsbatteri. Såkalte flerbruksbatteri er et kompromiss mellom de to andre typene.

3. VÅTCELLE, GEL-CELL OG ABSORBED GLASS MAT (AGM)

- Våtcelle, gelê, Absorberende Glass Matte (AGM) er ulike variasjoner av blybatteriet.
- Våtcellebatteriet kommer i to varianter; med vedlikeholdsmulighet og vedlikeholdsfrie. Begge er fylt med elektrolytt og jeg foretrekker det som jeg kan fylle vann på og kontrollere syrevekten på .
- Gele og AGM batteriet er "spesial" batterier med høyere innkjøpskostnad enn det tradisjonelle våtcelle batteriet. De har imidlertid bedre lagringsegenskaper og sulfaterer heller ikke så lett som våtcellebatteriene. Med slike batterier er også sjansen for en hydrogengass eksplosjon eliminert.
- Gele og AGM batterier trenger en spesiell lader, dette gjelder særlig for "deep cycle" modellene. En bør vurdere om AGM batterier er et bedre alternativ i applikasjoner som i marine fartøy, mobile boenheter, veteran- og spesialkjøretøy. Dersom ikke utstyr eller kjøretøy er i daglig bruk, noe som ofte fører til for tidlig kapasitetsreduksjon, eller om du er avhengig av topp ytelse er den ekstra innkjøpskostnaden en god investering.
- Gele batterier selges stadig men blir i økende grad erstattet av AGM batterier. Det hersker noe forvirring rundt AGM batterier fordi ulike fabrikanter bruker ulike betegnelser på dem, tørrcelle og ventilregulert er vanlige betegnelser. I de fleste tilfeller vil AGM ha dobbelt levetid og langt flere dyputladninger enn våtcelle batteriet. Vi selger Sunox serien og i dag er disse batteriene representert i størrelser fra 3,2 til 200 amperetimer.

4. CCA, CA, AH OG RC; VANLIGE FORKORTELSER ?

- CA, CA, AH and RC er betegnelser for hva? Det er standarder de fleste batteriselskaper benytter for å beskrive ytelse og kapasitet for batterier. CCA (cold cranking amps) er et mål på hvor mange ampere batteriet yter ved -18 grader celsius i 30 sekunder uten å komme under en spenning på 7,2 volt. Dermed er en høy CCA bra for bruk særlig i kaldt klima.
- CA er ampere målt ved 0 grder celsius, denne er også kjent som "Marine Crancing Amps" MCA.
- Reserve kapasitet (RC) er en viktig enhet. Dette er antall minutter et fulladet batteri ved 25 grader celcius vil levere 25 Ampere inntil batteriet når et spenningsnivå under 10,5 volt.
- Amperetimer (AH) er et vanlig mål på batterier. Hvis et batteri f. eks er på 100Ah skal det kunne levere 5 ampere i 20 timer, eller 20 ampere i 5 timer, osv.

5. BATTERIVEDLIKEHOLD

- Batterivedlikehold var viktig med våtcelle baterier, med AGM blir det nesten et ikke tema. Utvendig holdes batteriet rent ved rengjøring med vann. Koblingene til batteripoler skal være fast tilskrudd og rene. Med AGM trenger du ikke å tenke på veskenivå, med våtcelle må denne jevnlig kontrolleres og evt etterfylles. Overkang mellom batteripoler og kabel kan med fordel smøres med vaselin, dersom du ikke bruker AGM kan du redusere korrosjon ved å påføre grease på evt løse ledningsstumper og bare metallflater.

6. BATTERITESTING

- Først må batteriet full lades. Overflatespenningen må bort før testing, det kan gjøres ved å vente ca 12 timer. Ellers kan en belaste batteriet med 20 Amp i minst tre minutter, f. eks ved å slå på frontlyktene (langlys) på bilen. Etter å ha slått dem av er du klar.
- Sulfatering av ordinære bly/syre batterier starter i det syrevekten faller under 1.225 eller spenningen er under 12,4 volt på et 12 volt batteri, eller 6,2 på et 6 volt. Sulfatering gjør blyplatene harde, og reduserer batteriets evne til å yte volt og ampere.

7. VALG AV BATTERI

- Generellt er anbefaler vi at en kjøper så stort batteri som mulig, innenfor de fysiske rammene. Gele eller AGM batterier bør vurderes dersom batteriet skal brukes i et krevende miljø, eller dersom det ikke vil motta jevnlig vedlikehold og lading. Vær sikker på at batteriet du velger er det rette til ditt bruk. Den store forskjellen er mellom start og driftsbatterier. Batterier er ferskvare og bør ikke ha stått for lenge.

8. BATTERIETS LIV OG VIRKE

- Bare omtrent 30% av omsatte batterier (alle typer) varer i fire år. I 80% prosent av tilfellene skyldes forkortet levetid sulfatering. Sulfateringsprosessen skyldes at svovel molekyler i elektrolytten blir so utladet at de legger seg som et belegg rundt blyplatene. Til slutt vil blyplatene bli så tildekket at batterier dør.
- Årsakene til sulfatering kan være mange, her er noen:
 - batteriet står for lenge mellom hver lading
 - batteriet lagres uten vedlikeholdslading
 - bruk av startbatterier til driftsoppgaver
 - utilstrekkelig lading av batteriet, dersom en lader batteriet opp til ca 90% er det 10% av de kjemiske veskene som er uaktivert og som kan legge seg rundt blyplatene.
 - Høy temperatur, ved høy temperatur øker selvutladningen i batteriet.
 - lavt syrenivå, blottlagte blyplater sulfaterer raskt.
 - feil lading og ladeinnstillinger. Mange billige batteriladere gjør mer skade enn nytte.
 - Kulde, et batteri yter mindre i lave temperaturer enn i høye. Eót dårlig ladet batteri kan bunnfryse i kuldegrader.
 - krypestrøm, belaster batteriet selv om anlegget er slått av.
- Hvordan forlenge levetiden til batteriet og forbedre ytelsen ?
 - Ett eksempel: La oss si du har "leker"; En ATV, veteranbil, båt, Harley, osv. Dette er ting du mest sannsynelig ikke bruker 365 dager i året i motsetning til din bil. Mange av disse "lekene" er sesongbaserte og står ofte lagret. Hva skjer med batteriene ? De fleste batteriene som forsyner "lekene" våre med strøm varer kun i 2 sesonger. Vi må forhindre at

batterinene våre sulfaterer ellers må vi kjøpe nytt, dette kan forhindres ved bruk av intelligente ladere.

•Man bør også være obs på såkalte "parasittiske utladinger", disse kan være klokker, dataenheter, lensepumper, gps og radio. Parasittiske utladinger er utladinger som forekommer uten at motor er startet mao. nøkkelen trenger ikke å stå i. Denne typen utlading kan også forekomme av kortslutninger i elektriske systemer.

•Er batteriet ditt flatt eller generelt ikke leverer den strømstyrken det skal gjøre, kan det være ett tegn på denne typen utlading som igjen vil korte ned på levetiden til batteriet ditt. Det finnes løsninger for dette i form av spesielle dataenheter som kutter strømmen om det er fare for å utlade batteriet ved oppstart og dermed ødelegge det.

9. BATTERILADING

- Husk at du må umiddelbart lade opp igjen batteri etter bruk. Om dette ikke blir gjort vil batteriet sulfatere, noe som går utover effekten og levetiden.
- Vekselstrøms generatoren er en batterilader som fungerer bra om batteriet ikke er dyputladet, men den har en tendens til å overlade batterier som er dyp utladede og dette kan skade batteriet. Ett startbatteri har faktisk i gjennomsnittet kun 10 dyputladninger tilgjengelig om det lades av en vekselstrømsgenerator.
- Batterier liker å bli ladet på en bestemt måte, dette gjelder spesielt dyputladede batterier. Denne type lading kalles 3 stegs regulert lading og dette kan kun utføres av såkalte intelligente ladere som styres av data teknologi.
- Det første steget er "bulk" lading hvor opptil 80% av batteriets kapasitet er gjenopprettet av laderen ved den høyest mulige volt og strøm styrken laderen kan levere.
- Når batteriets spenning når 14,4volt begynner "absorbsjons" ladingssteget. På dette trinnet holdes voltstyrken konstant på 14,4v og stømstyrken(A) avtar til batteriet er 98% oppladet.
- Neste steg er "Float" steget, som er en regulert spenning på 13,4v og vanligvis er strømstyrken lavere enn 1 ampere (A). Dette vil med tiden føre til at batteriet vil være tilnærmet lik 100% oppladet. "Float" ladingen vil ikke medføre koking eller oppvarming av batterier, men den vil holde batteriet klart til bruk og forebygge utlading om batteriet er inaktivt over lengre perioder.
- Enkelte Gel-Cell og AGM batterier kan kreve spesielle innstillinger eller ladere.

10. TING DU BØR GJØRE

- Tenk sikkerhet først.
- Les hele bruksanvisningen.
- Regelmessig inspeksjon og vedlikehold i varmt vær.
- Lad umiddelbart opp batteriet etter utlading.
- Anskaff batteri med høyest mulig RC (Reserve Capacity) eller Ah amperestyrke som passer din konfigurasjon.
- Om etterfylling er nødvendig, fyll opp med destillert vann.

11. TING DU IKKE BØR GJØRE

- Ikke glem å tenke sikkerhet først.
- Ikke etterfyll med batterisyre.
- Ikke bruk ladere med "modifisert" sinus.
- Ikke plasser utstyr for lagring uten noe enhet som sørger for å holde batteriet oppladet.
- Ikke koble kabler fra batteriet mens en motor er i gang (Batteriet fungerer som ett filter).
- Ikke utsett gjenopplading av batterier.
- Ikke etterfyll batterier med springvann eller urent vann, dette kan inneholde mineraler som forurenser elektrolyttene.
- Ikke lad ut batterier mer enn nødvendig.
- Ikke la ett batteri bli for varmt(skall kunne berøres), eller overkoke under opplading.
- Ikke bland forskjellige størrelser og batterityper.

Materialet er hentet fra www.sunoxpower.com som er den offisielle nettsiden til batteriprodusenten.

Denne internett artikkelen er hentet herfra:

<http://verktøy-maskin.com/subdir/fbf/Batteribehandling.htm>

Hilsen fra
Ulf G
Hønefoss



Til Toppen

UlfG

Moderator



Ble Medlem: 05 Mar 2005

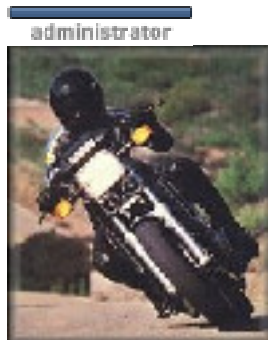
Innlegg: 701

Bosted: N - 3514 Hønefoss

Til Toppen

sabmagadmin

Site Admin



Ble Medlem: 02 Mar 2004

Innlegg: 336

Bosted: N - 3737 Skien

Skrevet: 16:09 - Søndag 19 Apr 2009 Tittel:



Har du problemer med ladingen av ditt MC batteri, så sjekk koblingsklemmen som sitter på ledningene i fra generatoren og til spenningsregulatoren. Får du dårlig kontakt i denne koblingen, så kan du i værste fall ødelegge både batteri, regulator og generator.

Se litt info om dette her:

<http://www.honda-v4.com/sabmag/phpBB2/viewtopic.php?t=2084&highlight=d%E5rlig+lading>

Hilsen fra
Ulf G
Hønefoss



Skrevet: 22:46 - Fredag 21 Des 2012 Tittel:



Hei, her er noen batteritips jeg kom over i dag 😊

Verdt å vite

Ladere

Bruk helst elektronisk styrte ladere, dette er for å unngå gassing av batteri

Sulfatert

Sulfatering oppstår når batteriet lagres i utladet tilstand.

Oppstår også når batteriet brukes uten at det har blitt ladet godt nok opp. Kan i enkelte tilfeller lades med lav ladestrømstrøm noen døgn.

Lagring av batteri

Fulladet og kjøligst mulig nær 0 grader. Sjekk ladetilstanden hver 6. måned, og etterlad om nødvendig. Bør fullades før batteriet settes bort for vinteren. Bør ikke stå med konstant lading, heller ikke såkalt vedlikeholdslading gjennom hele vinteren, dette kan medføre uttørking av batteriet. Noen ladere stopper ladingen automatisk når batteriet er fulladet.

Selvutlading

Reduseres med ca 50% for hver 10 grad temperaturen synker. Ved temperatur over 25 grader halveres lagringstiden. AGM og Gel batterier har svært lav selvutlading.

Syklingskapasitet/dyputlading

Beskriver hvor mange ganger et batteri kan lades ut og opp innen det er ødelagt. AGM og Gel er typiske dyputladningsbatterier.

Seriekoble batterier

2x12 V blir 24 V. Koble pluss til minus. Bytte av kun ett batteri medfører at det nye batteriet tilpasser seg det dårligste, bytt derfor begge.

Parallellkoble batterier

Blir 12 V kapasiteten (Ah) doblet. Kolble pluss til pluss og minus til minus.

Rekombinasjonsbatteri

Betyr at evt. gass rekombineres i lokket og går tilbake til batteriet.

Amperetimer (Ah)

Kapasitetsverdiene tilsvarer de Ah som batteriet kan gi ved en strøm som lader ut det helt ved 5 timer (C5), 10 timer (C) og 20 timer (C20). Jo raskere man lader ut batteriet (jo høyere strøm man tar ut) desto mindre kapasitet (Ah) kan batteriet gi. Reservekapasitet er den tid (min) som batteriet kan gi 25 A ved en temperatur på 25 grader.

Hva er CCA?

Cold Crank Amps, eller kaldstartstrøm uttrykker hvor mye energi batteriet yter i startøyeblikket. (måles ved minus 18 grader).

Hva er MCA?

Marine Crank Amps, som CCA, men måles ved 0°C.
Hvilespenning Spenning målt over batteriets poler ved avslått "kald motor". Et fulladet batteri skal ha 12,72 V.
En blysyre celle gir $2,12 \text{ V} \times 6 = 12,72$.

Ladespenning

Ladespenning i bilen skal være mellom 14,2 V og 14,4 V, ved 25°C målt over batteriets poler på tomgang.

Forklaring artikkelnummer

560 408 054 5 = <100 Ah 60 = Ah 408 =

kasseutførelse 054 = 540CCA. 6 = > 100 Ah 7 > 200 Ah

Batteriet tar ikke til seg lading

Batteriet kan være for dypt utladet eller ha for lav spenning slik at laderen ikke føler motstand. Løsning kan være:
Parallellkoble det svake batteriet med et sterkt batteri (+plusspol mot +plusspol, og -minuspole mot -minuspole) for å lade.
Dårlig kontakt polsko/poler, ledningsbrudd eller feil med dynamo.
Batteriet kan være utslitt.

Ladet batteri lades ut etter kort tid

Mål, for å sjekke kryptstrøm. Rengjør polene.
Kan være ledningsbrudd dynamo/batteri.
Kortslutning mellom platene. Batteriene kan være ødelagt.

AGM batterier

Lav indre motstand gir høy startkraft, tåler mange ut-og oppladninger, samt tåler mer dyputladninger. Lades raskt opp. Vedlikeholdsfritt og lekkasjesikker. Mindre fare for frostskafer.

GEL batterier

Som for AGM, men med noen avvik. Høyere indre motstand gir lav startkraft, egner seg for forbruksbatteri, ikke til start. Lades ikke så raskt opp som AGM. Maks ladestrøm 14,4V. Spenningen faller kraftig når det nærmer seg tomt. Ikke alle ladere egner seg til GEL.

Hvilespenning for 12V batteri

Ladningsgrad:

12,7 - fulladet 100%

12,3V - halv kapasitet ca. 50%

12,0V - kritisk, må lades ca. 30%

11,6V - flatt, eller ødlagt ca. 10%

Forutsetter fullt oppladet batteri

Ladningsgrad: Frysepunkt:

100% ca. -70°C grader

40% ca. -25°C grader

10% ca. -25°C grader

Et batteri som er dyputladet,

kan fryse ved noen få minusgrader.

Kuldens innvirkning på batteriet

Temperatur: Kapasitet:

+25°C 100%

0°C 65%

-18°C 40%

Ved synkende temperatur, blir motoroljen mer tyktflytende. Det er derfor viktig å holde batteriet fulladet vinterstid.

Under ladning 230 volt eller dynamo

14,4V Vanlig ved lading, batteriet tar mye strøm

14,0V Batteriet begynner å fylles opp

13,6V Batteriet er fulladet

Elektronisk lader går over til vedlikeholdsladning

Forbruk uten lading

12,0V Alt er ok

11,5V Stort forbruk eller lav kapasitet

11,0V Spenning under 11V ved jevnt

forbruk må batteriet lades

10,5V Stort forbruk. Farlig lav spenning

Kilde : http://www.hellanor.no/no/produkter/tilbehor/batterier/verdt_a_vite/

Til Toppen

sabmagadmin
Site Admin

administrator

↳ Skrevet: 22:12 - Fredag 28 Feb 2014 Tittel:

Hei, jeg legger til noen gode videoer fra Youtube om emnet batterivedlikehold, og måling av regulator og dynamo.

Det skrives og sies så mye om f.eks batterivalg på internett. En tema som stadig kommer opp, er valg av batterimerker. Biltema får vanligvis mye pepper for sine batterier.





Ble Medlem: 02 Mar 2004

Innlegg: 336

Bosted: N - 3737 Skien


Men det er delte meninger om disse også, akkurat som Yuasa og Varta batteri feiler . Fabrikasjonsfeil, dårlig lagring av nye batterier på vei til kunde, manglende maks førstegangsopplading før bruk, manglende vedlikeholdslading, dårlig regulator som gir feil ladestrøm, dårlige / brente stikk / koblinger, dynamo.. batteri som plutselig kortslutter. Glemt jeg noe nå ...? 😊

How to test a typical motorcycle rectifier regulator.

Rick's Motorsport Electrics, Inc. How to test a motorcy...  



How to test a motorcycle stator on a 3 typical 3 phase charging system.

Ricks Motorsport Electrics, Inc. How...  



How to Maintain your Motorcycle Battery

How to Maintain your Motorcycle Ba...



Til Toppen


SveinT
Moderator

Skrevet: 18:19 - Lørdag 07 Jun 2014 Tittel:


 moderator

Her er linker til flere tråder som er opprettet om emnet LADING , inkludert problematikken rundt stikk / kontakt mellom dynamo og likeretter.

<http://www.honda-v4.com/sabmag/phpBB2/viewtopic.php?t=1727>
<http://www.honda-v4.com/sabmag/phpBB2/viewtopic.php?t=2084>
<http://www.honda-v4.com/sabmag/phpBB2/viewtopic.php?t=3181>

Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424

Bosted: N - 3277 Steinsholt

- Svein Tore

Til Toppen


 Vis Innlegg fra:

[Classic Honda V4 Forum Hovedsiden ->](#)

Alle klokkeslett er CET (Europa)

[Tekniske spørsmål Honda V4](#)

Side 1 av 1

[Abonner på dette temaet](#)
Gå Til: 

Du **kan** starte nye temaer i dette forumet
 Du **kan** svare på temaer i dette forumet
 Du **kan** endre dine egne innlegg i dette forumet
 Du **kan** slette dine egne innlegg i dette forumet
 Du **kan** delta i avstemninger i dette forumet
 Du **kan** [moderere dette forumet](#)

[Administrasjonspanel](#)

 phpBB.no - Norsk phpBB support
 Powered by phpBB © 2001, 2005 phpBB Group