

Bedre batteri



Minst, men best: AGM-batteriet Odyssey (t.v.) gir mer strøm enn et dobbelt så stort tradisjonelt batteri

I motorsykler stilles det ekstra store krav til batteriet. Lite volum, lav vekt, stor startstrøm og høy kapasitet er viktige egenskaper. Lav selvutladning er også bra under vinterlagringen. Vi har funnet et som funker.

Tekst&foto: Jon Fredheim

Batteriteknologien har gjort store fremskritt de siste årene. De tradisjonelle batteriene som har elektrolytten i form av fortynnet svovelsyre, blir etter hvert erstattet av forseglede enheter som ikke trenger vedlikehold. I gel-batteriene er elektrolytten i gelé-form og ikke flytende, mens det i AGM (absorbed glass mat) er en glassfiberduk som holder på batterisyren.

Vanlige batterier med flytende elektrolytt er billige å produsere, men de har mange ulemper. De tar stor plass i forhold til den kapasitet og ytelse de gir. De må monteres med fyllepluggene opp, ellers vil syren renne ut. De lader seg ut selv dersom de ikke vedlikeholdslades, og de har ofte ikke tilstrekkelig startstrøm å gi. Væsknivået må kontrolleres jevnlig og etterfylles med destillert vann.

Stor motor, tung start. Vår gamle Yamaha FJ1200 var tung å starte. Den har gjennom

årene vært gjenstand for diverse effektøkende modifikasjoner. Disse har vært svært vellykkede og har gitt en motor med betydelig økte krefter, men også noen sideeffekter. Det største problemet har vært at big bore-kit'et med høykompresjonstempler har gjort at selvstarteren ikke klarer jobben når den 1314 kubikk store luftkjølte motoren skal startes i varm tilstand.

Det er plass til et vanlig batteri med 14 amperetimers kapasitet i batterikassen. Når motoren var glovarm etter en hard kjøretur, klarte ikke starteren å dra den rundt, og det var ikke annet å gjøre enn å trille i gang eller å vente til den hadde kjølet seg ned. Det hjalp litt med et 16 Ah batteri i en litt større batterikasse, men det løste ikke problemet helt. Et større batteri var det ikke plass til. Med startkabler og et ekstra batteri startet den greit, så problemet lå i at batteriet ikke var i stand til å levere stor nok startstrøm.

Odyssey. Letingen etter et batteri som var i

stand til å levere høyere strømstyrke førte oss til USA-firmaet Enersys. De har en serie med AGM-batterier, Odyssey, som er utviklet for blant andre det amerikanske forsvaret. Disse har kompakte mål, høy startstrøm og lang levetid, men de kommer bare i et begrenset antall størrelser.

Hos den norske distributøren Gylling Teknisk AS har vi lånt det aller minste av alle Odyssey-batteriene, PC310 med en nominell kapasitet på 8 Ah.

Dette var det eneste som hadde mål som passet i vår batterikasse. Det var med en viss skepsis vi byttet ut det store Yuasa-batteriet med den lille orange klossen.

Prøven bestått. Skepsisen ble gjort til skamme. Allerede ved kaldstarten kunne det merkes at starteren dro motoren raskere rundt. Den startet lett, selv om lyset stod på (det hadde tidligere vært nødvendig å slå av lysbryteren for å spare all strømmen til starteren). Etter en morsom kjøretur i sensommervarmen var motoren glovarm. Motoren startet etter ett trykk på startknappen. Starteren jobbet riktignok tungt, men den fikk tilstrekkelig strøm til å dra motoren rundt. Vi har kjørt med Odyssey-batteriet en stund, og så langt har det ikke vært noen problemer med å starte.

Stor startstrøm. Platene i Odyssey-batteriet er bygget med "pure lead technology". Det vil si at platene består av rent bly. I tradisjonelle batterier er platene leget med et annet grunnstoff, antimon. Dette er nødvendig for at platene skal tåle mekaniske påkjenninger, men det går ut over både kapasiteten og levetiden. Dessuten blir det stor indre motstand i batteriet, med tilhørende spenningsfall når det belastes.

Den lave indre motstanden i Odyssey-batteriet er hemmeligheten bak evnen til å levere høy strømstyrke. Spenningsfallet blir lite, selv om starteren drar tungt. Med det gamle Yuasa-batteriet falt batterispenningen helt ned mot 8 volt ved start av varm motor. Odyssey falt ikke lenger enn til 10 volt før motoren startet. Startstrøm-målingene viste at Odyssey leverte over 250 ampere, men Yuasa-batteriet ikke klarte mer enn 190 A.

Odyssey tåler å lades helt ut. Vanlige batterier tåler ikke dette uten å ta skade. Mange og dype utladninger, høye og lave temperatur er også noe som Odyssey skal tåle mye bedre enn andre batterityper. Dette har vi ikke testet, men etter vinteren vil vi få svar på om det holder det som loves når det gjelder lagringsegenskaper. Hele to år lover fabrikken at skal det klare uten vedlikeholdslading. Vi har ikke tålmodighet til å vente i to år, men en vinterlagring uten lading skal vi prøve. Nå kjører vi snart motorsykkelen innerst i hjørnet i garasjen og trekker lakenet over den. Til våren trykker vi på startknappen og venter at den skal starte. Resultatet kommer i MC-avisa.

Odyssey

Odyssey distribueres i Norge av Gylling Teknisk as (www.gylling.no). Forhandler-nettet er under utbygging. Det er foreløpig to forhandlere, begge i Nord-Norge; Kickstart Tromsø (www.kickstart.no) og Harstad Batteriservice.

Prisen på Odyssey-batteriene er høyere enn vanlige batterier. PC310-modellen som vi tester, koster 1350 kroner. Levetiden skal være bortimot dobbelt så lang som hos vanlige batterier, dette jevner ut mye av prisforskjellen. Noen av de større Odyssey-modellene er litt billigere, men de har mål som ikke passer i alle mc-modeller.