

Tord Sundström

BATTERIET

- svagaste länken för perfekt elstart!

För varje år blir fler skotermodeller försedda med elstart. Antingen direkt från fabrik eller att återförsäljaren skruvar dit ett s.k. elstartkit. Visst är det elegant och komfortabelt med elstart. har man en gång köpt en sådan maskin blir det i regel det vid nästa byte också.

Men...glöm inte det gamla ordspråket att ingen kedja är starkare än den svagaste länken. I det här fallet är den svaga länken batteriet!

En modern skoter är byggd så lätt som möjligt (hopplas vi ju iallafall). För att bara ytterligare vikt monterar tillverkarna ett batteri som är precis tillräckligt stort för att klara sin uppgift, d.v.s. dra runt startmotorn med tillräcklig fart för att starta motorn.

Missköter man batteriet så att det inte har full kapacitet, får man startproblem vid stark kyla. Det finns i regel ingen utrymme att montera dit ett större batteri utan det gäller att handha det man har på bästa sätt.

Det största fel många gör är att koppla på en för kraftig batteriladdare. Man helt enkelt kokar sönder cellerna. Ofta använder man samma laddare med samma inställning, 60 amp, som till bilbatteriet.

Det är katastrof för det lilla 16-20 amp. skoterbatteriet!

Alla batterier levereras tomma och s.k. torrladdade. Även helt nya skotrar med elstart levereras till återförsäljaren med tomma batterier. Säljaren fyller batteriet med syra och så sätts det på svag laddning i 4-5 timmar. Enbart att fylla

batteriet med syra ger 60-70 proc. laddeffekt. Mikssar man den första grundladdningen kan man vara säker på att man aldrig under batteriets livslängd når högre laddeffekt än cirka 80 proc!

kan även explodera.

Laddningsprocessen genererar värme och det skapar hydrogen- och oxygengaser som är explosiva. Mellan 10-30 amp. laddning är OK för ett bilbatteri, men

ra i ett mätglas och läser av den specifika vikten på en flytkropp i mätglaset. Ett perfekt värde är 127.

Snöskotern i sig självt laddar också batteriet. Men med lyset alltid på, handtags- och tumvärmare, fullt lysande instrumentbelysning, EFI-pump m.m. som drar ström måste man ibland spetsa på med lite laddström i garaget.

Men lyd ett gott råd - köp en liten, för ändamålet avsedd laddare. Det är väl använda pengar!

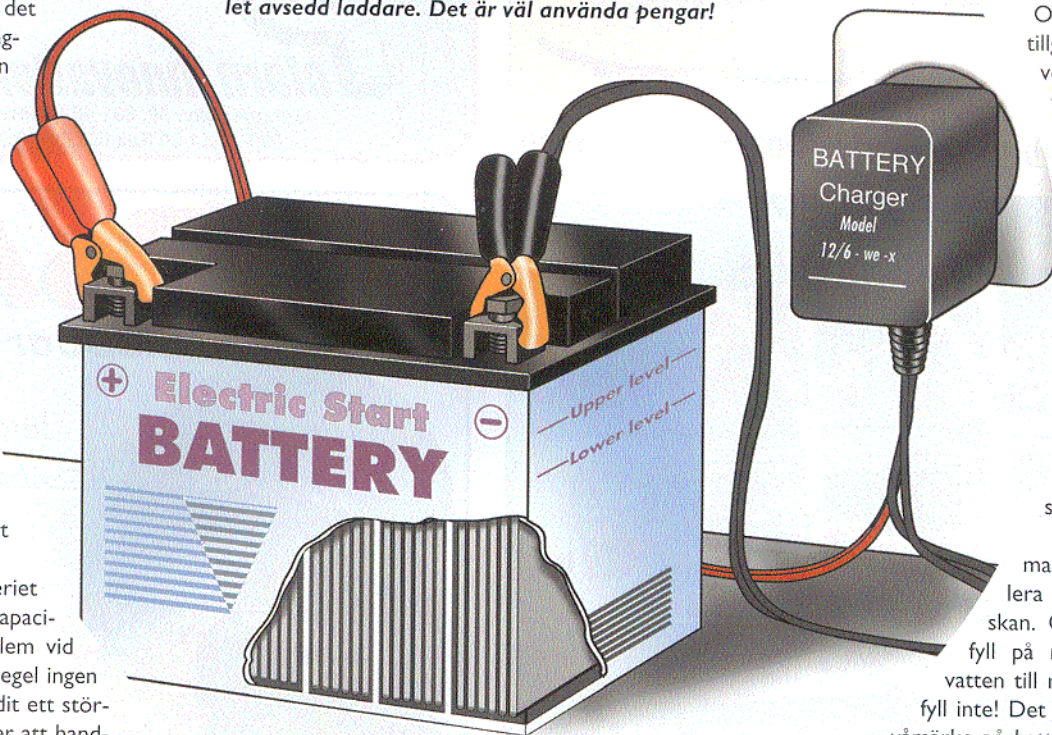
Om man inte har tillgång till varken voltmätare, multimeter eller hydrometer kan man känna på batteriet. det får bli ljummet men aldrig riktigt varmt. Man kan också se små bubblor stiga upp från botten och även känna en karaktäristisk syralukt.

I det läget bör man även kontrollera nivån på vätskan. Om den är låg fyll på med destillerat vatten till rätt nivå. Överfyll inte! Det finns i regel nivåmärke på batteriet. Om inte, fyll max 5 m.m. över cellerna.

Kontrollera även att evakueringslangen är kopplad till batteriet och den öppna ändan är på avsedd plats. Syra som läcker ut från batteriet p.g.a. övertryck kan ge väldigt fula fläckar på chassit som i regel inte går att få bort.

När skotern sommarförvaras bör man plocka bort batteriet, ladda på det och förvara det på en sval plats. Om batteriet har ett par års användning bör man ev. kontrollera dess laddnivå någon gång under sommaren.

Det största fel många gör är att koppla på en för kraftig batteriladdare. Man helt enkelt kokar sönder cellerna. Men lyd ett gott råd - köp en liten, för ändamålet avsedd laddare. Det är väl använda pengar!



Med det i minnet förstår nog alla vad det innebär en kall vintermorgon.

Kylan påverkar elstarten på tre sätt:

- * kapaciteten på batteriet
- * startmotorn går kärvarare
- * skotermotorn går tyngre (plus den mänskliga faktorn med handhavandet av prime och choke).

Man inte bara skdar batteriet med för hög laddningsstyrka. Det

är för mycket för ett

litet skoterbatteri.

Man räknar med ett tal på tio procent av batterikapaciteten. T.ex. ett 20 amp. batteri bör laddas med 2 amp.

En fulladdad cell bör ligga mellan 2,10 och 2,20 volt. Då ger ett sexcelligt 12-volts batteri max 13,2 volt.

Man kan även mäta om batteriet är fulladdat. Med hjälp av en hydrometer suger man upp batterisy-