Es werde Licht…….. oder nennt mich „Meister Windu“

Viele „regen“ sich über das schlechte Licht der FJ auf…. aber die haben alle noch nie den Scheinwerfer einer alten Honda erlebt !! Nun gut, das ist halt so und damit muß man dann leben, aber es kommen auch einige FJ´ler auf den Trichter das Problem allein auf Übergangswiderstände, etc. zu schieben und dann eine Kabel + Relais-Mimik zur direkten Ansteuerung des H4-Lämpchens zu verbauen. Kann man machen….muß man aber nicht. Ich selber habe es erlebt, daß ein simples reinigen der Schalterkontakte das Widerstandsproblem dauerhaft löst. (Hierzu gibt’s einen eigenen Bericht > *Kontaktschwächen richtig lösen*) ABER…. richtiges Licht ist das alles immer noch nicht und so war der Gedanke (wenn schon eine Relaislösung, dann kann man auch ordentlich Ampere drüber jagen) an eine 100W Birne schnell zur Hand. Auch die gibt’s für wenig Geld zu kaufen, jedoch steht hier die Wärmeentwicklung in keinem Verhältnis zum erzielten Ergebnis. Was gibt’s noch…..jaaaaa genau >> Xenon !!! Das ist wie ein Zauberwort, bei dem viele Augen feucht werden (und auch so manche Hose). Hier ist jedoch Vorsicht geboten, da es mehrere Varianten Xenon-Licht gibt, daher hier und jetzt:

Xenon für Anfänger

Die "normalen" Xenonnachrüstsätze sind für Autos ausgelegt, die getrennte Scheinwerfergehäuse für Abblend und Fernlicht haben.... die H7 !! Da kann man dann einfach im Abblendbereich einen Xenonbrenner einsetzen. Bei Autos mit klassischer H4 "Biluxtechnik", sind in einem Gehäuse Abblend- und Fernlicht gleichzeitig drin. Je nach Lichtschalterstellung wird der 55W Abblendfaden (hinter dem Abschirmblech) genutzt oder bei Fernlicht eben die 60W "freie" Glühwendel.
Tja wie machen die das bei den Bi-Xenon, um das Problem der "Doppel-Birne" zu lösen.

Die einfache Schiene: es gibt einen Xenonbrenner für Abblendlicht und so neben dran, an der H4-Fassung angeflanscht eine klassische H7-Glaskolben-glühfadenlampe. Also eher ein Zwitterwesen.... eben KEINE Bi-Xenon, sondern H3-7/Xenon-Mischung. (Das Bild hier ist nur ein Beispiel…..)

oder

es werden 2 Xenonbrenner auf einen Sockel gepackt, was natürlich ein großes Wärme + Platzierungsproblem mit sich bringt

O D E R

man nimmt nur EINEN Xenonbrenner, sperrt den zusätzlich in eine Art offenes Metallgehäuse, das an einem bestimmten Teil ausge-schnitten ist. Somit haben wir eine ähnliche Konstruktion wie beim Bilux H4 (Abblendfaden unterm Metallschild). Zusätzlich wird der Xenonbrenner im Sockelbereich noch mit einem Hubmagneten versehen, der beim Aufblenden den gesamten Brenner nach hinten (in den „Fernlichtbereich“ des Reflektors) zieht >> freie Bahn fürs Licht im gesamten Reflektorbereich.

Vorteil:

1. der Xenonkolben leuchtet IMMER und somit ohne den Lebenszeit fressenden Einschaltvorgang
2. der "Umschaltvorgang" (besonders Lichthupe) geht in Sekundenbruchteilen

Nachteil:

nur EIN Leuchtmittel !!! Wenn an der gesamten Mimik nur ein Teil "freckt", steht man im Dunkeln !!
Nun noch zu den unterschiedlichen Watt-Angaben. Bei den Nachrüstdingern gibts im allgemeinen 35W und 50W. Die 35 W nennen sich meistens "slim", weil die Vorschalt/Zündelektronik kleiner ausfällt und somit für

Moppeds die bessere Wahl ist. Diese Angabe bezieht sich auf die Leistung des Vorschalt/Zündgeräts und somit auf den Strom, den der Brenner bekommt >> Leuchtstärke
Allerdings sind 35W mehr als genug, wie Erfahrungsberichte zeigen. Einen Leuchtkörperwiderstand gibts bei den Xenon´s nicht, da hier ja KEIN Leiter im eigentlichen Sinn vorhanden ist. Der leuchtende "Glühfaden" wird durch einen entzündeten Plasma"schlauch" zwischen 2 Hochspannungselektroden ersetzt. Einen Widerstand gibts jedoch... einen ziemlich massiven sogar (meist ein kompakter, vergossener Block). Der wirkt wie der Vorwiderstand bei den LED... als Strombegrenzung, denn der Glaskolben würde ja jeden Strom "fressen", den er bekommt.... solang, bis das Vorschaltgerät in Rauch aufgeht.
Nachdem wir nun wissen wie es im Prinzip funktioniert, wäre es nicht schlecht auch mal so ein Ding live zu sehen. Dazu muß man jedoch wissen, daß Xenon und Mopped an sich nicht zusammen passen…….
Warum das, nun ganz einfach:
1. Die Xenons benötigen gesetzlich eigentlich eine Scheinwerferreinigungsanlage und eine automatische Leuchtweitenregulierung, um Streuungen durch Verschmutzung und den „Nick-Effekt“ beim Gasgeben und Beschleunigen auszugleichen.
2. Wenn das Licht zu blau wird (hohe Kelvinzahl), dann fällt das jedem Blinden schon gegen die Betonmauer auf….und somit auch den Herren vom MC Grün/Weiß. Moppeds haben nun mal nur Biluxlampen drin.

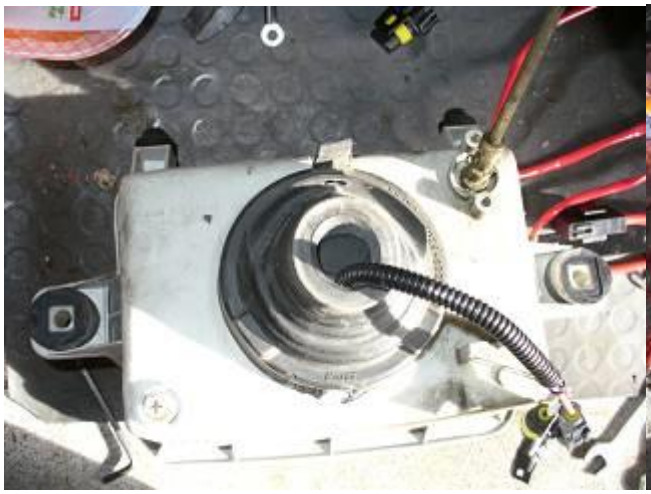
Ich haben also die 4300 K 35W slim Version gewählt….. selbige wird jetzt hier beschrieben und eingebaut.
Um den Unterschied zu dokumentieren, machen wir jetzt noch ein Bild des „normalen“ Lichts

Zunächst muß allerdings mal die Verkleidung weg und das ist selbst bei einer mäßig verkleideten FJ ein ganz schönes Gefrickel. Die Bilder dazu lasse ich absichtlich so klein, das hat ja nix mit dem Licht zu tun….

Sobald wir problemlos an den Scheinwerfer kommen, geht's ans Eingemachte…….
Den originalen 3-fach Stecker abziehen und „verstauen".

Dann die H4 Birne raus und den neuen Xenonbrenner einsetzen.

Dabei wird man unweigerlich feststellen, daß die neue Lampe um einige cm länger ist…. logisch, irgendwo musste ja der Magnet hin. Am besten dann gleich den Gummi wieder drüber, dann vergisst man das nicht. Als nächstes braucht man einen Platz für die Zündelektronik….bei mir: Unterseite Lampengehäuse



Die Slim-Variante passt hervorragend in den kleinen Spalt zwischen Rahmen und Lampe

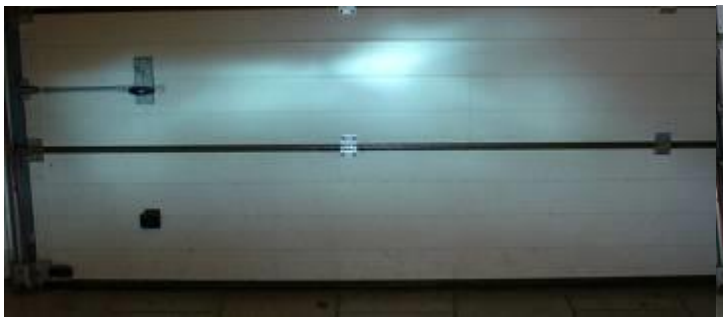
Die beiden Kabel von der Zündbox verlegen wir schön sauber nach oben…aber ohne scharfen Knick...

und den Lastwiderstand verstauen wir auch passen am Lampenrahmen

Ab jetzt wird es individuell, denn der restliche Kabelbaum (also der mitgelieferte) muß so am Mopped verlegt und befestigt werden, daß die rote Plusleitung entweder direkt zur Batterie langt, oder zu einem evtl. schon für andere Zwecke nach vorne gelegten Zentral-Plus. Ich habe mich trotz sekundärem Zentral-Plus für die erstere Möglichkeit entschieden, da der „Strick“ haargenau gereicht hat und damit keine aufgerollten Kabelbündel irgendwo verstaut werden mussten. Das notwendige Lastrelais muß logischerweise auch einen vernünftigen Platz irgendwo im Rahmenbereich (und der Optik halber) hinter der Verkleidung bekommen. Ein gewisser Spritzwasserschutz für die Anschlüsse trägt zum dauerhaften Funktionserhalt bei.
Ich habe meins kopfüber montiert, da es kabelbaumtechnisch grad so passend war….. sinnvoll ist es eigentlich nicht, da besagtes Wasser dann aufm Gehäuse stehen bleiben kann…..
Dann die Steckverbinder zusammen stöppeln und den 3-fach Flachstecker auf den alten Lampenbuchsenstecker.

Bei mir kam dann noch eine kleine Änderung der Hupenaufnahme, da ich ja die Nautilus Kompressorfanfare drin habe und die sehr knapp am Lichtstecker vorbei ging…. nur jetzt eben nicht mehr !!!
Wenn das nicht gewesen wäre, hätte ich den Einbau (inkl. der Verkleidungsgeschichte und Bilder machen) in ca. 4 Stunden erledigt.
So, nun kommt es zum Moment der Wahrheit…. Das neue Licht erstrahlt zum ersten Mal. Ich stelle die eingangs gezeigten Bilder auch mal direkt zum Vergleich daneben

Abblend



Fern

Ich würd jetzt mal sagen: da erübrigt sich jede weitere schriftliche Erklärung !!!
Die genaue Einstellung ist jedoch bei dem „Laserschwert“ ein absolutes muß, denn die Blendwirkung ist immens. Da man über genug Licht auch im „oberen“ Bereich verfügt, sage ich ganz klar: Lieber etwas niedriger und damit weniger Probleme mit dem Gegenverkehr…. dann klappts auch mitm Nachbarn !!! Außerdem darf man N I E vergessen, daß man bei Soziusbetrieb oder Zuladung die Leuchtweiteneinstellung der FJ ab jetzt nutzen M U S S !!!

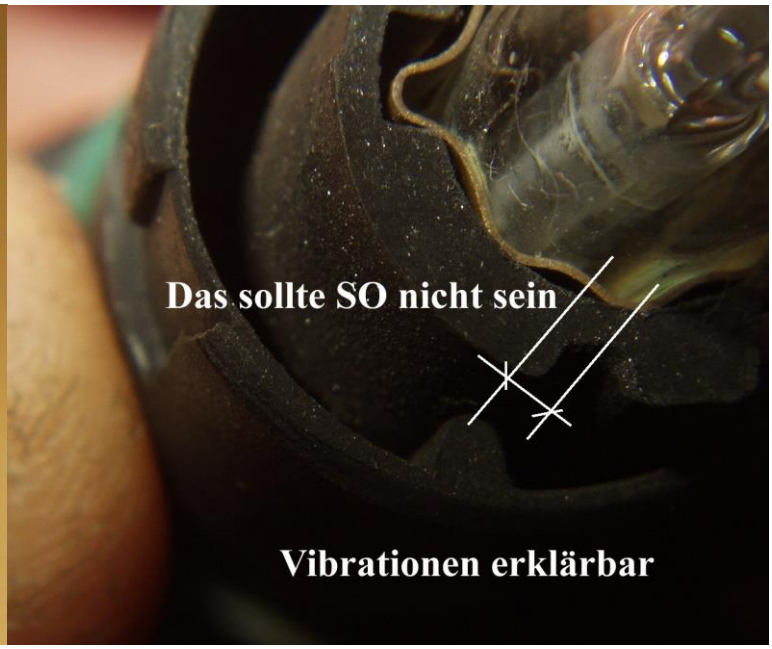
<u>Und noch ein Hinweis….bzw. deren zwei:</u>

1. nehmt euch eine normale H4 Birne für alle Fälle mit….warum: wenn irgendwas technisch ferkelt, könnt ihr relativ leicht wieder zurückrüsten

2. Da ihr ab jetzt OHNE Betriebserlaubnis rum fahrt, könnte es sein, daß ihr bei einer Kontrolle das Mopped stehen lassen müsst (zur Strafe), wenn ihr nicht an Ort und Stelle wieder die normale Birne einsetzen könnt.

© Alex 27.10.2009

Nachtrag:
Im Mai 2015 hatte ich das „Vergnügen“ ohne Hauptscheinwerfer von der Arbeit heimfahren zu müssen….. zum Glück am Tag ! Des Rätsels Lösung war ein offensichtlich „ampere + vibrationsgeschädigter“ Zuleitungsdraht und die Führungsnut in der Bakelitfassung war ebenfalls ausgelutscht.



Glücklicherweise hatte ich mir seinerzeit schon mal einen kpl Satz (inkl. Elektronik) als Ersatz für diesen Fall gekauft und der Austausch war problemlos. Na ja… das Geficke mit der Verkleidung (muß ja immer alles vollständig demontiert werden) ist schon ein Akt.
Deswegen hab ich mir auch mal Gedanke über alternative Leuchtmittel (LED) gemacht. Gerade in dem Sektor hat sich die letzten 5 Jahre ja ziemlich viel getan. Dazu aber in einer gesonderten Rubik mehr.

© Alex 27.8.2017

2. Nachtrag
Nachdem nun der 2. Brenner mehrfach Ende 2018 unter der Fahrt ausgefallen ist und ich trotz umfangreicher Testfahrten KEINE Problemlösung gefunden habe, ist die gesamte Xenongeschichte übers Jahr nun wieder ausgebaut worden. Bin Anfang 2019 kurzfristig mit Glühfadenlampen gefahren (WÜRG), konnte ich dann Anfang April aber für SEHR kleines Geld eine wirklich interessante Alternative erwerben…..
Hierzu mehr unter:
http://www.alien-girl.de/msr/FJ-Seite/Alternative Lichtquellen.pdf

© Alex 04.05.2019