

INSTALLAZIONE LAMPADA ALLO XENON

Wotan K1200GT2004 18 aprile 2005

Ieri la pioggia a scroscio mi ha convinto a starmene in garage a installare la lampada allo xenon per il faro anabbagliante, acquistata tramite il link www.xenonlamp.it.

ACQUISTO

Non avendo trovato in tempi rapidi un partner di acquisto per un kit H7, ho acquistato separatamente una lampada (cod. PPH74500) e un ballast (PPB-2110), presenti nel catalogo Plug&Play del sito.



Il kit completo H7 a due lampade sarebbe costato 299 Euro + spedizione, io invece ho speso 160 Euro + spedizione, quindi l'acquisto singolo si può fare tranquillamente.



Si noti che quello che interessa a noi mukkisti (che il mio K mi perdoni...) è la serie Plug&Play, le cui lampade hanno lo stesso attacco delle varie H3/H4/H7 ecc..

Il sig. Ceccaroni è gentilissimo e disponibile via telefono e mail per qualsiasi chiarimento.

Ho fatto il pagamento con un bonifico e ho faxato la ricevuta, il kit è arrivato il giorno dopo.

INSTALLAZIONE

Per prima cosa, bisogna togliere il fusibile da 7,5 A del faro anabbagliante e metterne uno da 20 A. La lampada allo xenon infatti assorbe meno di quella normale (circa 3 Ah contro 4), ma alla prima accensione il ballast assorbe un picco intorno ai 10-15 Ah per qualche secondo, secondo le misurazioni di bi-power.

Un consiglio per chi ha il K (e credo che sia valido anche per RT e LT): conviene smontare il cupolino e il faro e lavorare con calma sul banco.

Una volta estratto il faro, si smonta il suo coperchio posteriore, tenuto in sede da una molletta sganciabile con le mani (con forza) ruotandola verso il basso, Poi si estrae il connettore della lampada anabbagliante (sul K è quello in alto), si sgancia la molletta che tiene la lampada e si estrae quest'ultima.

A questo punto si inserisce la lampada allo xenon e la si fissa con la molletta (un po' a fatica, perché l'attacco della xenon è lievemente più spesso di quello dell'alogeno).

La lampada è dotata di un cablaggio lungo una ventina di cm, lungo il quale è inserito un tappo in gomma morbida dotato di flangia a tenuta d'acqua.

Occorre praticare un foro sul coperchio posteriore del faro, del diametro del tappo (punta da 22 mm), poi si fa passare il cablaggio attraverso il foro e si sigilla quest'ultimo con il tappo.

A questo punto, all'interno del coperchio abbiamo 2 faston, che vanno collegati al connettore originale dell'abbagliante. **ATTENZIONE:** verificare la polarità del connettore con un tester e seguire esattamente le istruzioni allegate al kit xenon.

Fatto questo, si rimonta il coperchio del faro e si collega il ballast al cablaggio rimasto all'esterno (gli innesti sono obbligati, non c'è possibilità di errore).

Il ballast va fissato da qualche parte nel cupolino o nella carenatura; i cavi sono abbastanza lunghi (circa 50 cm); un buon posto nel K è la protezione posta a sinistra sopra alle trombe, protetta sia dalla pioggia che dagli schizzi provenienti dalla strada.

Per la cronaca: almeno nei primi minuti di funzionamento, il ballast praticamente non scalda, e dubito che andando avanti la situazione cambi, per cui state tranquilli.

Alla fine, si rimonta il tutto, si accende il quadro e, meraviglia, il faro funziona!

Fa una luce incredibile, chi ha già i fari allo xenon sull'auto rimane stupito nel vederlo su una moto.

E' talmente potente che al confronto l'abbagliante (che monta una H3 alogeno) sembra una candela, pallido e giallino. Questa luce è fantastica, tutti quelli che l'hanno vista la vogliono!

CONSIDERAZIONI

1) Sono diventato un fuorilegge; l'installazione di queste lampade è infatti illegale senza un lavafari e la regolazione automatica dell'altezza del fascio luminoso. Questi accessori sono pensati per limitare al massimo l'abbagliamento dei veicoli che incrociano.

Chi installa un faro allo xenon ha il DOVERE di tenere puliti i fari, di tarare l'altezza del faro in modo da evitare assolutamente ogni possibilità di abbagliare e di regolare il fascio luminoso ogni volta che c'è un passeggero a bordo.

2) La lampada può essere acquistata in varie gradazioni di colore, da 4.500 a 12.000 Kelvin.

Consiglio la 4500: di colore bianco con una leggera sfumatura azzurra, è già splendida così.

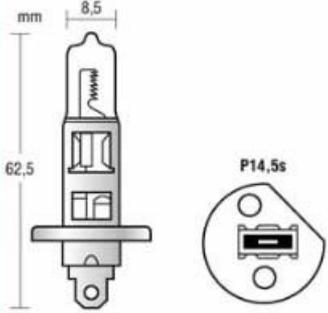
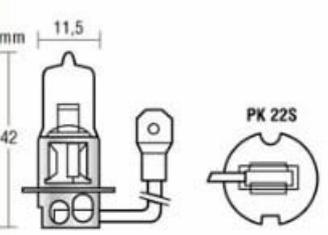
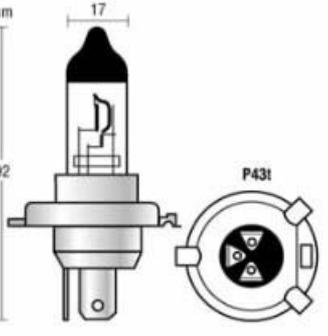
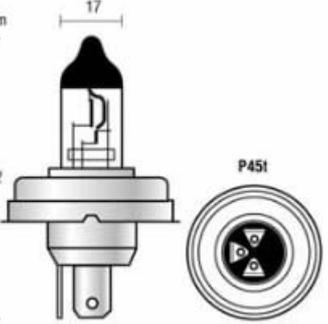
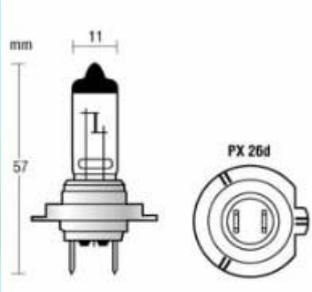


Aumentando la gradazione, la luce vira verso l'azzurro-violetto, senza alcun miglioramento della potenza, e diventa più sospetta agli occhi delle forze dell'ordine.

3) Vista la breve durata dell'assorbimento iniziale, ho ritenuto accettabile montare il kit xenon senza inserire un relè né un interruttore dedicato.

Ritengo che in futuro non dovrei avere problemi di affidabilità: in caso contrario ve lo farò sapere.

4) L'installazione è reversibile: in qualsiasi momento è possibile togliere l'H7 xenon e rimontare l'H7 alogeno, l'unico inconveniente è il foro sul coperchio del faro. Consiglio di portarsi dietro un'H7 alogeno nel caso che il ballast o la lampada H7 xenon decidessero di interrompere il servizio.

| | |
|--|---|
| <p>H1 alogena (iodio)</p>  <p>E</p>  | <p>H1 inerte (xenon)</p>  |
| <p>H3 alogena (iodio)</p>  <p>E</p>  | <p>H3 inerte (xenon)</p>  |
| <p>H4 alogena (iodio)</p>  <p>E</p>  | <p>H4 inerte (xenon)</p>  <p>H4 Lo</p>  <p>H4 Hi/Lo</p> |
| <p>H5 alogena (iodio)</p>  <p>E</p>  | |
| <p>H7 alogena (iodio)</p>  <p>HIGH WATT</p>  | <p>H7 inerte (xenon)</p>  |

Wotan K1200GT2004 20 aprile 2005

A quanto pare, il primo effetto della xenon è rendere insopportabile l'abbagliante.

Non potendo vedere l'abbagliante pallido e giallino, mi faceva proprio pena, ho installato una Philips BlueVision H3 (mortalaccio 20 euri). La potenza non è cambiata granché, ma almeno fa una luce bianca accettabile (colore 4000° K contro 4500° K della xenon).

Bisogna mettere in conto pure questa spesa.

Wotan K1200LT 10 luglio 2005

Trasferito l'H7 xenon sul K1200LT, funziona (per ora) anche qui.

Per l'installazione valgono le considerazioni precedenti, con due sole differenze:

(1) non è necessario smontare la carena, l'accesso al faro è relativamente agevole (dal basso, intorno alla forcella c'è molto spazio) e il coperchio posteriore viene via senza sforzo.

(2) la molletta di fissaggio della lampadina, a differenza che sulla GT, blocca perfettamente anche la H7 xenon senza alcuna necessità di forzarla o di adattarla.

Wotan K1200LT 12 luglio 2005

PICCOLA NOTA NEGATIVA PER LA NUOVA K1200LT

(non valida per R1100RT - R1150RT - K1200RS/GT - K1200LT '99).

La lampada H7 di Xenonlamp (e credo tutte le altre) è priva del terminale argentato che impedisce alla lampada di proiettare la luce direttamente in avanti.

Mentre sulle moto elencate sopra il doppio faro (abbagliante davanti, anabbagliante dietro) elimina il problema, dato che la lampada anabbagliante è nascosta alla vista dalla parabola dell'abbagliante, nelle moto con faro anabbagliante semplice l'estremità della lampadina è visibile dal davanti e proietta un po' di luce in tutte le direzioni, non solo verso il basso.

E' poca cosa e in realtà non abbaglia (è un po' più evidente di una luce di posizione), però non la ritengo una bella cosa e vorrei evitarla.

Non so se verniciare l'estremità della lampada con una vernice opaca resistente al calore, o se è meglio realizzare un cappello in metallo da fissare in qualche modo.

Luigi R100RT+R80ST 18 aprile 2005

Puoi quantificare l'aumento del fascio luminoso della lampada H7 xenon rispetto all'H7 alogena?

Wotan K1200GT2004 18 aprile 2005

Una lampada alogena emette dai 1100 (anabbagliante) ai 1800 lumen (abbagliante), mentre una xenon fornisce tra i 2800 e i 3200 lumen, cioè circa la stessa luce fornita da un'alogena rally da 100 W (non omologata su strada).

Varia anche la temperatura di colore: una lampada alogena normale emette luce a 3200° Kelvin (giallo chiaro), mentre le xenon partono da almeno 4500°K (bianco) per arrivare anche a 10.000 (sul violetto, non serve a niente).

A livello visivo, la differenza è schiacciante: montando l'H7 xenon, il fascio luminoso rimane apparentemente identico per ampiezza (in particolare, la distinzione tra zona illuminata in basso e zona in ombra in alto è netta e posta alla stessa altezza rispetto all'alogena), ma la luce è bianchissima e molto più potente, tanto che nelle giornate nuvolose è possibile vedere spesso l'impronta a terra del faro anche in pieno giorno.

Il paragone con l'alogeno H3 55W dell'abbagliante è impietoso, al confronto la sua luce appare assai più pallida e di tonalità sul giallino.
Ora l'abbagliante, così com'è, perde molta della sua importanza e diventa essenzialmente uno strumento di segnalazione.

Luigi R100RT+R80ST 18 aprile 2005

Senza dispositivo di stabilità c'è il rischio di abbagliare gli altri, specialmente con forcelle ad ampia escursione (RT).

Wotan K1200GT2004 18 aprile 2005

Sicuramente questa luce abbaglia più dell'alogeno, per questo ritengo necessario e doveroso regolare esattamente l'altezza in funzione del carico. Di sicuro, una forcilla morbida non aiuta.
Visto che aumentando la velocità la moto tende a cabrare, tenderei a regolare il faro leggermente più basso del normale, in modo di avere la giusta altezza in velocità.

cardano4ever K75S 19 aprile 2005

Interessantissimo Wotan, non conoscevo queste lampade aftermarket.
Vorrei sapere se la nuova lampada scalda di più lo specchio del faro.
Avendo io una H4 che lampada mi consiglieresti? la normale H4/HB2 (solo 6.000° K) o la H4 bi-xenon?
Il picco di assorbimento di 20A mi fa paura per l'interruttore sul blocchetto, credo che potrebbe rimanere offeso...

bi-power R1150RT 19 aprile 2005

Rispondo io. La lampada dovrebbe essere più fredda, avendo solo 35 W di assorbimento.
Le H4 bi-xenon sono lampade ad un unico filamento. Lo scambio tra anabbagliante/abbagliante avviene per mezzo dello spostamento della lampada stessa per mezzo di una elettrocalamita.

Wotan K1200GT2004 19 aprile 2005

Esatto. Il bello delle H4 bi-xenon (che costano più delle altre) è che hai anche l'abbagliante xenon.
Se invece le lampade sono separate, è sconsigliabile mettere la xenon all'abbagliante, perché:

- il ritardo di accensione (qualche secondo) rende inefficace il lampeggio;
- ogni volta che lampeggi tiri una schicchiera di 5/15 A sull'interruttore degli abbaglianti.

Dovendo avere le luci sempre accese, dopo la prima accensione l'interruttore degli anabbaglianti non subisce più alcuno stress.

Rado R1150GS 20 maggio 2005

Conversione xenon del faro.
Qui si è detto che lo xenon va installato solo come anabbagliante (se i due fari sono distinti, come nei GS), perché come abbagliante non potrebbe funzionare bene dati i tempi lunghi di risposta all'accensione. E' quanto consiglia anche Xenonlamps.it.

Ma la Touratech vende sia in USA che in Europa il kit xenon incorporato SOLO PER L'ABBAGLIANTE, sostenendo che come anabbagliante è vietato (il che è vero), e senza segnalare alcun problema di rapidità di funzionamento.
Probabilmente il kit Touratech, che comprende una parabola faro da sostituire a quella esistente, ha una centralina di accensione (ballast) idonea anche per il lampeggio.

La Touratech USA dice poi che non vi sono problemi di fusibili per i GS fino al 2002, dopo di che bisogna mettere un fusibile da 15 A, oppure un relais (optional) che evita la bruciatura del fusibile normale all'accensione.

Qualcuno sa illuminarmi?

Wotan K1200LT 23 maggio 2005

I fari allo xenon abbaglianti sono vietati, come lo sono le lampade rally da 100-110W.

Per quanto riguarda la risposta delle luci allo xenon, esse (almeno quelle che conosco) si accendono istantaneamente, ma con una luminosità ridotta, che a freddo cresce progressivamente per circa 10 secondi (a caldo la riaccensione è istantanea).

Tuttavia, la mia automobile ha i fari bixeno che lampeggiano all'istante: non ho capito se c'è una lampada alogena abbagliante che affiancata lo xenon abbagliante, oppure se si tratta di una xenon ad accensione istantanea governata da un ballast particolare.

claudiotrab R1100RT 23 maggio 2005

Ho appena terminato di installare un kit bixeno (Xenonlamp) per lampade H4 in una R1100RT.

La luce che diffonde è incredibilmente potente.

La commutazione anabbagliante/abbagliante avviene tramite l'eccitazione di un piccolo elettromagnete che, montato coassialmente alla lampada, determina lo spostamento del punto focale muovendo avanti/indietro la lampada stessa.

Il kit prevede come fornitura tutto!! Mi spiego meglio, con tutto intendo: lampada, ballast, relettino di chiusura del nuovo circuito, fusibile da 20 A, cassetteria completa di capicorda e connettori vari ovviamente precablati, istruzioni varie.

Il montaggio diventa di una semplicità estrema e il risultato risulta più che buono.

Naturalmente, ora più di prima, bisogna porre particolare attenzione alla regolazione dell'altezza del fascio di luce perchè si rischia realmente di abbagliare i conducenti provenienti dalla parte opposta.

In occasione della sostituzione della lampada alogena con altra xenon, avendo il faro completo in mano ed avendo quindi la possibilità di controllare l'interno dalla parte del foro della lampada, mi sono reso conto che mancava la brillantezza che sarebbe normale trovare.

In maniera un po' empirica, attraverso l'unico accesso al faro sono riuscito fare un lavoro di pulizia a parabola e vetro. Il risultato adesso è evidente anche dall'esterno perchè oltre che riflettere più luce dà anche la sensazione di maggior brillantezza.

Sembra impossibile che il vetro sfaccettato si sporchi così tanto all'interno, eppure dopo molti Km (la mia ne ha ora 100.000 e rotti) si forma una patina di sporcizia che lo opacizza e la stessa cosa avviene sulla parabola.

Denta R1150GS 19 aprile 2005

E se montassi il kit xenon al posto di una delle lampade originali dei miei faretto aggiuntivi Hella FF100? Secondo voi è possibile?

Così avrei un antinebbia (il dx) che mi illumina il ciglio strada, il sx trasformato in xenon che mi illumina in lontananza, e i fari di serie che fanno il lavoro sporco a mezza via...

Wotan K1200GT2004 19 aprile 2005

Dipende da che lampada monta il faretto, non tutti i formati esistono in versione xenon.

Se le trovi, devi trovare posto per il ballast.

Se trovi posto per il ballast, non puoi comunque trasformare un faretto antinebbia in un faro di profondità, perchè la focale è diversa e il fascio di luce ha caratteristiche completamente differenti.

Tutto quello che puoi ottenere è un antinebbia più potente, ma direi che non ti serve a niente.

claudiotrab R1100RT 29 aprile 2005

Ho ordinato un kit H4 a Xenonlamp, è arrivato il kit bi-xenon H4.

Con mio grande stupore, compreso nel kit e già cablato, mi sono trovato il relé e i cavi con relativi capicorda (di cui il positivo già con fusibile da 20A) di lunghezza tale da arrivare fino alla batteria!!

Nelle note di installazione di Wotan e in altre un po' più datate, leggo di un foro da praticare sul coperchio del faro... ma, premesso che devo ancora iniziare il lavoro, mi sembra che, almeno nel caso di H4 su R1100RT, non sia necessario alcun foro aggiuntivo.

In quanto alla sostituzione del fusibile originale da 7,5A, la cosa non si rende necessaria in quanto il nuovo impianto ha anche un nuovo circuito già protetto.

A rigore, ci sarebbe eventualmente da ridurre la portata del fusibile originale in quanto si troverebbe ad alimentare il solo relé del nuovo circuito.

Questo weekend spero di trovare il tempo per il montaggio..

Denta R1150GS 29 aprile 2005

Non ho capito a cosa serve il relé... non prende corrente direttamente dai cavi di alimentazione dell'ex-anabbagliante standard?

claudiotrab R1100RT 29 aprile 2005

Hai detto bene, il sistema di comando è lo stesso di prima infatti non va modificata una virgola del precedente impianto, solo che per effetto degli spunti dovuti all'accensione che sono notevolmente superiori al sistema tradizionale (vedi le precedenti considerazioni e misure di bi-power) c'è il reale pericolo che i contatti dei blocchetti di accensione luci, e il relativo circuito di comando, col tempo subiscano danni.

Per ovviare al possibile insorgere di questo tipo di problemi è consigliabile anche se non obbligatorio, realizzare "un circuitino di potenza" a cui demandare il lavoro più gravoso ovvero chiudere e aprire quella parte di circuito dove istantaneamente circolano picchi di corrente.

In sostanza, il pulsante di accensione luci, va a pilotare il relettino che disponendo di contatti adeguatamente dimensionati sarà in grado di reggere quel surplus di lavoro per il quale l'originale circuitazione non è stata progettata.

Nel caso del sistema H4 o bi-xenon, il comando dell'abbagliante eccita un elettromagnete che ha il compito di spostare un cursore sulla lampada che, come conseguenza, da anabbagliante diventa abbagliante.

Rado R1150GS 7 giugno 2005

Ho montato all'anabbagliante la lampadina xenon 4500° K, tipo H1.

Ecco una scheda che può essere utile a chi ha la stessa moto.

Fornitore: xenonlamps

Costo: 159 euro

Contenuto: centralina (ballast), lampadina, cavi, fusibile 20 A

Note di montaggio: ho smontato il faro. E' stato necessario allargare di un minimo il foro di ingresso della lampadina; poi ho fatto un buco centrale di 25 mm sul coperchio a scatto per inserire la guarnizione stagna dei fili xenon; il ballast l'ho montato sotto il trave del telaio (dentro) con 2 faston passanti in un foro preesistente del telaio e sigillo in resina epossilica (la touratech lo monta sull'attacco clacson fornendo una prolunga per il clacson e una staffa per il ballast, io per ora mi sono arrangiato così, ma è il punto più nascosto); ho dovuto piegare la staffa del clacson da orizzontale a verticale perchè interferiva con il ballast; il fusibile non serve perchè la mia moto non ha fusibili per

le luci, ma un "load relief relay" che ha proprio il compito di assorbire i carichi iniziali all'accensione dei fari.

Note d'uso: potentee! La mia moto (2002) ha l'interruttore, perciò accendo dopo alcuni secondi dalla messa in moto. Non so se il relè sia da 15 o 20 A (non c'è scritto e il dato è introvabile), quindi vedremo se è affidabile nel tempo.

Già che c'ero ho anche messo una lampadina alogena Vision Plus Philips all'abbagliante.

Dei faretto non me ne farei nulla. Se dovessi fare lunghi sterrati di notte agirei sulle viti frontali dei fari, sempre accessibili, "disassandoli" (abbagliante più a sx e anabbagliante più a dx) per illuminare il tutto a giorno.

zucca74GS R1150GS 9 giugno 2005

Pensi sia possibile installare il kit senza relè di interfaccia nei modelli senza interruttore delle luci? Ovvero servono relè aggiuntivi o basta collegare i cavetti ed il gioco è fatto?

Rado R1150GS 9 giugno 2005

Sicuro che è possibile, anche perchè il sovraccarico dura poco. Ma non è la soluzione ottimale.

Wotan K1200GT2004 9 giugno 2005

Io l'ho fatto, e finora (2000 km percorsi) non ho avuto problemi.

mauSicilia R1150GS 15 luglio 2005

Sto tentando di montare il kit Plug&Play Xenon di Xenonlamp sul mio R1150GS del 2001.

Il problema è: dove diavolo mettere il ballast? Ho cercato dappertutto ma, secondo me, non c'è un posto realmente protetto dove sistemare in modo pulito e definitivo sto maledetto aggeggio!

Qualcuno ha qualche foto? Qualche aiuto o suggerimento da darmi?

ghostrider R1150GS 15 luglio 2005

Semplice, almeno così ho fatto. Ti costruisci una piastrina dalla forma che ha il ballast, da una parte gli piazzii il ballast in oggetto con delle fascette piccole nere e dall'altra parte gli fai uscire una vite.

La piastrina la piazzii nel canotto di sterzo (vicino la piastrina che indica n° telaio per intenderci) dove sulla dx c'è un foro dove infilare la vite.

Quindi canotto di sterzo, a sx ci infili il ballast e a dx la vite per bloccare il tutto.

mauSicilia R1150GS 15 luglio 2005

Non ho capito: all'esterno del canotto o all'interno? All'interno c'ho provato, lo spazio ci sarebbe ma temo che vada in conflitto con la sospensione anteriore.

ghostrider R1150GS 15 luglio 2005

Dove c'è la targhetta in metallo che riporta scritto il telaio e altre info sulla moto (ossia zona dove finisce il serbatoio), se guardi bene lì vicino c'è un foro libero.

Ovviamente dall'altra parte del foro c'è spazio per posare il ballast.

Puoi ancorare il tutto tramite questo foro con una vite esagonale o brugola.

Io ho fatto fare una piastrina in acciaio sagomata ed ho attaccato il ballast con delle fascette piccole e nere.

riga R1100S 11 luglio 2005

L'ho montato anche io! Mi sono comandato il kit H1 (6000° Kelvin) e l'ho montato sulla mia eSSe.

Come ha già scritto Wotan, il montaggio è semplicissimo e il kit è veramente "plug&play", e chiunque provvisto di una comune manualità può tranquillamente montarlo senza paura di fare danno. Occorre unicamente smontare le due semicarenne destra e sinistra, 12 viti in tutto.

Il kit è ben fatto e comprende tutti i collegamenti con spinotti muniti di guarnizione.
La stessa centralina è impermeabile.

Io ho pagato in contrassegno e la spedizione è arrivata velocissima (paccocelere 3).
Nel kit addirittura era presente il fusibile piccolo adatto alla eSSe (e pensare che io ero andato addirittura a comprarmelo apposta...)

La cosa che nella eSSe ha richiesto più tempo è stata la scelta del posto dove fissare il "ballast": chi ha la eSSe sa che lo spazio proprio non eccelle. L'ho poi montato in verticale sulla scatola dei relé di destra, fissato con due fascette (foto disponibili su richiesta).

Come già riportato, il risultato è sorprendente: un fascio di luce molto più potente dell'originale e bianchissimo. A livello estetico è decisamente piacevole, ma anche la sicurezza ci guadagna.

La cosa interessante, poi, è che puoi smontare tutto in breve tempo e la moto è esattamente quella di prima: non devi fare assolutamente nessuna modifica, ad eccezione di un foro di ca. 20 mm nella cuffia di plastica molle che copre l'accesso alla lampadina, e che comunque puoi comperare come ricambio per una manciata di euri.

Credo che l'abbagliante, a questo punto, sia diventato superfluo: pur montando una lampadina "blue vision", il fascio risulta (comparato con quello allo xeno) debole e "giallino".

Considerato il costo (160 euro + spedizione), la facilità di montaggio (2 ore a fare le cose con grande calma, smontando le due carenature) e il risultato più che ottimo, lo consiglio a tutti.

mamu R1150R 12 luglio 2005

Si può montare anche sulla R1150R 2005 Twin Spark, cioè senza interruttore fari ?
Stessa procedura di montaggio? E dove mettereste il ballast?

riga R1100S 12 luglio 2005

Secondo me lo puoi fare tranquillamente. Anche la mia eSSe non ha l'interruttore del faro.
Controlla solo che tipo di lampadina monti.
Per l'alloggiamento del ballast.....non so che dirti. Cerca un posto riparato e non troppo visibile.
Lo puoi fissare con il biadesivo fornito o con delle fascette tipo elettrico (come ho fatto io).

Wotan K1200LT 12 luglio 2005

Io l'ho montato su due moto prive di interruttore dei fari.
Con la prima moto ci ho fatto circa 5.000 km quasi tutti in città, quindi con frequenti accensioni della lampada xeno, senza il minimo inconveniente.

Per il ballast non so che dirti, ogni moto ha le sue caratteristiche, l'importante è che sia assicurato solidamente in un posto possibilmente poco visibile e non esposto all'acqua.

miki 46 R1200GS 11 luglio 2005

Si può montare all'anabbagliante della R1200GS (con canbus)? E dove si alloggia il " ballast"?

Wotan K1200LT 11 luglio 2005

Se non ricordo male, sulla R1200GS si monta il kit H7.
Lo spazio per la posizione del ballast si trova sicuramente, perché è un oggetto delle dimensioni di un pacchetto di sigarette.

Credo che sia necessario un semplice adattamento al circuito (una piccola resistenza), per evitare che il check di bordo scambi il minor assorbimento della xenon rispetto alla lampada originale per un malfunzionamento, e lo segnali come tale.

Per maggiori dettagli su tale adattamento, interpella bi-power qui sul forum.

pongo R1200RT 3 agosto 2005

Ho preso da Xenonlamp il kit di trasformazione per la mia R1200RT (2 lampade e 2 ballast).

Montandolo al posto delle lampade originali il canbus mi dà errore e lo spegne (non avendo una resistenza ma un gas, legge il circuito aperto come se la lampadina fosse bruciata).

Nel frattempo mi sono organizzato così: l'R1200RT ha due lampade, monto due relé uno per ogni lampadina: all'accensione la bobina si eccita e chiude il circuito, ingannando il canbus.

Dalla batteria alimento direttamente i due ballast, tramite il relé che mi fa da interruttore.

A parole sembra un casino, in pratica sono 4 fili il problema più grosso è piazzare tutta sta roba dentro la carena, sembra vuota ma non ci sta nulla!

Sapevo che il maledetto sistema canbus mi avrebbe fregato e così è stato.

C'è qualcuno che ha montato il kit su moto con canbus, e nel caso come ha risolto il problema?

tamrac R1200RT 3 agosto 2005

Io su R1200GS ho montato il kit xenon ma nessun problema col can-bus.

Nelle istruzioni c'erano però, nel caso il can-bus avesse rilevato anomalie, i dati per inserire una resistenza in modo da portare i 35 Watt della lampadina xenon a 55 Watt di quella originale.

Wotan K1200LT 3 agosto 2005

Sì, il problema per il sistema can-bus è lo scarso wattaggio della lampada xenon, che genera un errore del sistema.

La K1200LT non pone questo problema, perché ha un impianto elettrico tradizionale.

Bi-power sa con esattezza come risolverlo. Se non ricordo male, il trucco consisteva nell'inserire una resistenza in serie alla lampada, c'era anche un post al riguardo.

pongo R1200RT 3 agosto 2005

Dopo un po' di esperimenti ci sono arrivato.

Bastava una piccola resistenza in parallelo al contatto della bobina del relé, e tutto funziona.

Ma un'altra volta ci penso due volte prima di farlo, ho dovuto smontare pure le carene per far passare un cavo diretto dalla batteria, in più per regolare bene il faro bisogna rismontare un pezzo perché le mie manacce non ci passano.

Montato tutto!! Mazza fa una luce della madonna. PERO' CHE BELLO! SEMBRA GIORNO!

hoover R1150GS 26 maggio 2005

Problemi con Kit xenon di Xenonlamp!

Ho montato da circa un mese il kit di lampade allo xenon comprato da Xenonlamp sul mio 1150GS e fino a pochi giorni fa non ho avuto nessun tipo di problema, ma da qualche giorno noto che la lampada fa dei flash (scariche) come quando un neon sta per accendersi!

Mi potete dare una mano a capire e risolvere il problema ??

claudiotrab R1100RT 26 maggio 2005

Parlo per esperienza personale con identico problema, stessa marca, e stesso periodo di acquisto.

Dalla sintomatologia da te descritta c'è da sostituire il ballast.

Con ogni probabilità appartiene ad una partita di produzione difettata.

Quando era successo a me, in prima istanza mi era parso logico pensare ad problema di cablaggio e quindi ad un contatto incerto, per cui ho ricontrollato tutto il circuito al punto da smontare il tutto

per testarlo al banco. Risultato: la circuitazione era efficiente, relè, fusibile, ponticelli vari, connessioni, tensione di alimentazione ok, unica incertezza la centralina.

Parlando con il sig. Ceccaroni ha riconosciuto il tipo di problema e mi ha sostituito la centralina ovviamente in garanzia.

Chiama il buon Ceccaroni che la cosa non gli è nuova. Il tel. di Ceccaroni è: 0542 668084.

hoover R1150GS 27 maggio 2005

Attenzione attenzione,

Ho telefonato a Ceccaroni e mi ha detto che i ballast della serie "Q....." (bisogna controllare il codice a barre che è attaccato al ballast), e il mio è uno di quelli, sono difettosi.

Sempre il Ceccaroni mi ha detto che tutte le suddette centraline vengono cambiate in garanzia senza nemmeno verificarne il corretto funzionamento e vengono sostituite con nuovi ballast della serie "Z....." che sono stati completamente rivisti e verificati.

riga R1100S 3 agosto 2005

Help Xenon.

Circa un mesetto fa ho montato sulla mia eSSe il kit xeno di Xenonlamp.it, e fin qui tutto bene.

Ieri sera durante una breve uscita ho notato (per la prima volta, credo) che la lampada di tanto in tanto emetteva delle "scariche", come se per qualche millesimo di secondo non arrivasse corrente.

Al ritorno il problema non si è più riproposto.

Ho contattato il sig. Ceccaroni della Xenonlamp, che mi ha confermato un probabile difetto a una partita di centraline di accensione (ballast). Visto che chiudono domani, mi invierà (sulla fiducia) una nuova centralina in sostituzione di quella difettosa, che poi gli ritornerà a fine mese.

Nella sfiga complimenti a Xenonlamp per la gentilezza e il servizio!

hoover R1150GS 7 settembre 2005

PROBLEMI con faro Xenon !!!!! è diversi mesi che ormai ho installato il kit della "XenonLamp" e devo dire che sotto l'aspetto dell'utilità è veramente una grande cosa, amplia di molto l'angolo di copertura della luce e l'intensità, si riesce a guidare fuori città benissimo anche senza abbaglianti !!!

Purtroppo però ho avuto dei problemi di "SFARFALLIO" !! rendendo inguidabile la moto perchè da fastidio ai veicoli che incrocio !!! la prima volta telefonai a Ceccaroni (XenonLamp) e molto gentilmente mi spiegò che erano problemi sulla centralina della mia serie e me la cambiò subito.....

....dopo qualche tempo ho iniziato ad avere problemi di nuovo identici a prima e adesso mi ha detto di rispedirgli la lampada perchè a nessun altro era capitato di avere problemi del genere con centraline di quella serie. Praticamente capita che la lampada inizia a sfarfallare senza motivo e non si capisce quale possa essere la causa.

Possibile che non sia capitato a nessun altro lo stesso problema ???

La centralina è della serie "Z....." mentre la precedente era della serie "Q....."

Ho anche il relè montato e la moto è un R1150GS del '03

ripeto, l'oggetto è davvero utile ma se funziona così diventa inutilizzabile.

TAPIOCCA R1150GS 7 settembre 2005

E' un mese che ho montato il tuo stesso faro sempre su un gs del 2003 come il tuo quindi con il relè di serie. Dal montaggio ho fatto circa 4000 km e fino ad ora nessun problema.

Non so il n° di serie.... ma oggi se ho tempo provo a guardare.

riga R1100S 7 settembre 2005

Ho avuto lo stesso problema.

Sfarfallio della lampada, telefonato a Ceccaroni, mi ha cambiato il ballast.

Il mio vecchio ballast era della serie Z...., quello nuovo sempre della serie Z....
Non ho relé ma ho solo sostituito il fusibile con uno da 20A.

Ci ho fatto ca. 1500 km con il nuovo, e per il momento non ho notato nulla. Devo dire però che non ho mai viaggiato al buio, ad eccezione delle gallerie, quindi può averlo fatto e non ho notato nulla.

Comunque la motivazione con la quale mi era stato cambiato il ballast era che si trattava di una serie difettosa. Il fatto che la Z mi sia stata sostituita con una Z.....boh.

hoover **R1150GS** **7 settembre 2005**

Che ti ha detto per cambiarti il ballast con quello nuovo ??

A me l'aveva cambiato perchè il mio era della serie Q..... e quindi difettoso e mi ha spedito un nuovo ballast della serie Z..... perchè a suo dire la serie Z.... non aveva problemi !!!!!

Come mai a te l'hanno cambiato ?

riga **R1100S** **7 settembre 2005**

Quando l'ho chiamato non avevo il numero di serie. Mi ha semplicemente detto che il difetto proveniva dal ballast, di ritornarglielo pure che me l'avrebbe sostituito.

Poi quando mi è arrivato quello nuovo ho controllato il numero di serie e ho visto che era della medesima partita (Z....).

Gli ho ritornato il vecchio segnalando questo fatto, ma non ho sentito più nulla.

claudiotrab **R1100RT** **3 giugno 2005**

Chi mi sa spiegare l'utilità o necessità del "bicchierino" sito all'interno di un faro sul quale è installata una lampada H4?

E, se con lampada alogena aveva una utilità, ritenete che con lampada xenon (sempre H4) possa essere rimosso senza che tale mutilazione abbia da comportare fenomeni di riflessione indesiderati?

So che qualcuno di voi con impianto luci H4 è già migrato verso l'universo xenon; come vi siete comportati? Avete lasciato l'interno del faro così com'era o avete operato una qualche operazione al fine di migliorarne la resa?

rasù **3 giugno 2005**

Per funzionare bene, le lenti posizionate sul vetro devono ricevere il fascio di luce proveniente dalla parabola e non direttamente dalla lampada, altrimenti si noterebbe una sorgente puntiforme altamente abbagliante per i veicoli incrociati.

claudiotrab **R1100RT** **3 giugno 2005**

Concordo, ma la mia domanda chiedeva anche "...se con lampada alogena aveva una utilità, ritenete che con lampada xenon (sempre H4) possa essere rimosso senza che tale mutilazione abbia da comportare fenomeni di riflessione indesiderati?"

Perchè questa puntualizzazione? perchè la lampada xenon che ho appena installato dispone già di un "minibicchierino" (se così vogliamo definirlo) sulla sommità di se stessa e ciò mi fa ragionevolmente ritenere che svolga funzioni analoghe a quello ben più grande montato originariamente all'interno del faro. Non vorrei che la diversa dimensione dello schermo originale tagliasse parte della luce creando zone di ombra.

Wotan **K1200LT** **3 giugno 2005**

Io ho lasciato tutto com'era: l'adozione della xenon (H7) ha comportato modifiche marginali alla forma del fascio luminoso, pertanto non mi sono posto il problema di eventuali aggiustamenti.

Wotan **K1200LT** **14 giugno 2005**

Se ho capito bene, quindi, la scodellina diminuisce la luminosità montando le xenon H4, perché queste non riproducono esattamente la geometria e il meccanismo di funzionamento delle H4 normali.

bi-power **R1150RT** **14 giugno 2005**

Esatto. Praticamente è così.

All'inizio pensavo di aver sbagliato io qualcosa, ma la segnalazione di altri utenti e la affermazione di Claudio mi ha convinto che in realtà le lampade hanno qualcosa che non quadra.

Wotan **K1200LT** **14 giugno 2005**

Pensi che le lampade Hella siano fatte meglio?

Le Hella funzionano col ballast Xenonlamp, oppure ogni lampada deve usare il proprio ballast?

bi-power **R1150RT** **14 giugno 2005**

Il problema sono i cavi di connessione. Nella mia auto ho le hella 6500° K, ma non posso usare le Xenonlamp perchè i connettori sono diversi... tuttavia pensandoci sono dei normali packard 1 via... potrei tentare...

I ballast secondo me sono tutti uguali. I ballast Hella hanno il marchio e lo stampiglio dell'omologazione, i ballast Xenonlamp no... ma sembrano gli stessi.

Wotan **K1200LT** **14 giugno 2005**

Grazie, era quello che speravo.

TAPIOCCA **R1150GS** **11 agosto 2005**

Ho installato il faro xenon (acquistato su xenonlamp) sul faro anabbagliante del mio GS1150 '03.

FANTASTICO

La mia moto non ha l'interruttore per accendere il faro, e non esiste neanche il fusibile! Credo che abbia già di serie un relè. Collegato il tutto e.....funziona senza nessuna modifica elettrica.

Il faro rimane sempre acceso come da codice della strada.

Allargato leggermente ((basta allargarlo 1/3 di millimetro con il Dremel) il foro dove va inserita la lampadina altrimenti non passa.

Forato con fresa da 25mm il tappo dell'anabbagliante per far passare i fili nella guarnizione stagna.

Ballast installato all'interno del canotto di sterzo, utilizzando una delle tre piastrine che sostengono il clacson. Costo circa 150euro.

tamrac **R1200GS** **11 agosto 2005**

L'ho installato anch'io la settimana scorsa è veramente da consigliare. Ho preso il kit H7 6000°K.

Hai dei miglioramenti sia in luminosità sia in ampiezza, secondo me sono soldi spesi bene.

Mi lascia un po' perplesso il MADE IN KOREA, avrei preferito un kit della Hella o della Bosch.

smarf **R1200GS** **6 settembre 2005**

.... che vengono fatti in CINA.

mascam **R1150GS ADV** **6 settembre 2005**

Il faro rimane sempre acceso come da codice della strada.

Ma nel momento in cui metti in moto, il faro si spegne per poi riaccendersi poco dopo, come accade per quello originale? Se così fosse andresti a stressare non poco il ballast, che eseguirebbe un numero di accensioni doppie rispetto al giusto!

Potresti comunque aggiungere un interruttore a parte.

TAPIOCCA R1150GS 6 settembre 2005

Che si stressi il ballast...è coperto da garanzia....quindi.....!!!
Il faro va a meraviglia.

mapa 6 settembre 2005

Il problema è che al ballast non importa nulla di fare 1 o 1000 impulsi di alta tensione per accendere la lampada, me è la lampada che accorcia la sua vita se gli vengono ripetutamente mandati impulsi di qualche migliaio di volt, si accende, quindi shock termico, si spegne, si riaccende e quindi in nessun caso entra a regime sia termico che elettrico.

Pensavate che solo le ns. care mukke fossero complicate ? Non sto a tediarvi su come vengono calcolate le durate di vita statisticamente presunta della lampada.

Consiglio da amico: trovare la maniera di bypassare il sistema che accende/spegne la lampada all'avviamento del motore.

smarf R1200GS 6 settembre 2005

L'ho ordinato anch'io oggi; dove hai messo la centralina?

TAPIOCCA R1150GS 6 settembre 2005

Sul gs1150: dentro il canotto dello sterzo. Io ho fatto così:

1 togli il clacson.

2 prendi le barrette di supporto del clacson (sono 3).

3 ne giri una verso l'interno del canotto dello sterzo e le fissi sopra il ballast incastrandola tra le due uscite dei cablaggi. Rinforzi il tutto con delle fascette facendo un paio di fori sulla barretta.

4 il ballast si troverà all'interno del canotto sulla parte dx; lo blocchi del tutto utilizzando un paio di fascette facendole passare dal foro che si trova sulla parte dx del canotto.

In questo modo non devi costruirti nessuna piastra di supporto.

Non è facile spiegarlo a parole, ma se riesco in questi giorni posto delle foto.

hekker 6 settembre 2005

La durata di una lampada allo xenon quanto è? Più o meno di una normale?

Wotan K1200LT 7 settembre 2005

No, dura circa 2,5 volte più di una lampadina normale.

giubba90 R1150GS 7 settembre 2005

1) In sede di collaudo ci possono essere problemi?

2) Il tutto è omologato?

smarf R1200GS 9 settembre 2005

1) In sede di collaudo ci rimetti la lampadina normale daiiii.

2) Assolutamente no. I fari xenon sono pure vietati x le moto!

Wotan K1200LT 9 settembre 2005

Errore, la nuova KLT ha il faro allo xeno (evidentemente ammesso) come optional.

smarf R1200GS 9 settembre 2005

Oh gran visir della luce, ricordo una tua nota in cui affermavi che il faro allo xeno era vietato perchè necessita di sistema di regolazione altezza e impianto lavafari.

Concludevi che era vietato sulle moto.

Se il codice è cambiato sono contento e chiedo venia a chi ho indotto in errore.

Wotan K1200LT 9 settembre 2005

Ti dirò, la norma dice così sul serio, mentre dalle foto non sembra che la Kappona Xenon sia dotata di lavafari; a questo punto, le possibilità sono tre:

Il lavafari c'è, ma non si vede;

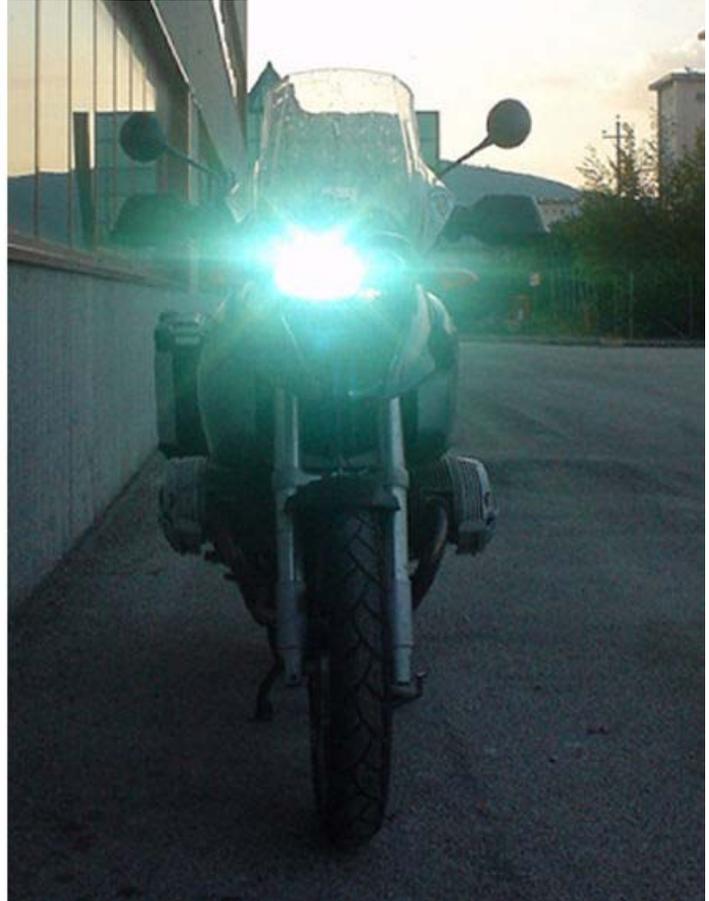
BMW ha strappato una deroga alla legge (come fu per il casco sul C1);

BMW propone un optional illegale.

Attendo di vedere l'aggeggio dal vivo per capire meglio la cosa.

smarf R1200GS 28 settembre 2005

Tecnicamente si può fare. Il gs1200 usa H7.



azzo F650GS 28 settembre 2005

Vedremo come ha fatto la BMW a mettere tra gli optional del K1200LT lo xenon, non mi pare di vedere sistemi di lavaggio. Qui una foto.



EFFETTI DELLA TEMPERATURA DELLA LUCE EMESSA DAI FARI

Come da titolo, qui vorrei semplicemente soffermarmi sugli effetti dell'illuminazione delle moderne lampadine (xenon e non). Chiedo scusa per la sintassi raffazzonata e se raccolgo le argomentazioni in maniera un po' approssimativa e spiccia. Condurrò il discorso per le auto, ma è chiaro che quasi tutto potrà essere riferito anche alle moto. Premetto subito che l'illuminazione dipende moltissimo anche dalla parabola o dal proiettore, non solo dal tipo di lampada. Poiché però non ha molto senso stilare considerazioni sui fanali che per l'utente sono quello che sono, mi limito qui agli item su cui possiamo scegliere: le lampade, appunto.

Dunque, cominciamo dalle lampade HID (high intensity discharge), quelle che eccitano il gas xenon e che vengono ormai montate su molti modelli di auto. Tecnicamente parlando, si possono installare anche sulle moto. La luce prodotta da questi sistemi è davvero molto potente, anche oltre il 50% in più di una lampada alogena. Stiamo parlando in termini di "lumen" che è l'unità di misura fisica del flusso luminoso. Come vedremo, i lumen da soli non sono però discriminanti. Attenzione, il montaggio di questo sistema è legale solo se avete un sistema lavafari e la regolazione automatica del fascio. In pratica, queste lampade sono da codice incompatibili con le moto di oggi e con tutte le vetture che non dispongono dei suddetti sistemi ausiliari. Inoltre, credo che le potenze di lavoro delle HID non debbano superare i 35 W, anche se alcune versioni in commercio sono di potenza superiore (50 o 60 W). Le lampade HID di secondo equipaggiamento sono comunque prodotte in modo da essere perfettamente compatibili col corpo del fanale tradizionale (dimensioni parabola, materiali, ecc). Infatti, sono vendute per le categorie H1, H4, H7, etc. che contraddistinguono le più tradizionali lampade alogene. Ci sono i tipi HID per riflettore e quelli per proiettore. Il riflettore è in pratica la parabola nuda, il proiettore è invece il sistema con lente anteposta. Naturalmente, una lampada HID necessita di ballast e di cablaggi appositi (talvolta il sistema è quasi di tipo plug and play rispetto all'impianto preesistente). Dettagli sul montaggio li trovate nei link sopra elencati.

Non scendo in particolari tecnici in questa esposizione superficiale. Una cosa va però detta: le lampade HID differiscono per molti fattori, ma soprattutto per la temperatura del colore emesso. Che vuol dire questo? Dobbiamo intenderci sul concetto di "spettro". La luce visibile è compresa in una finestra di frequenze elettromagnetiche che va dal rosso al viola. Questa finestra si chiama appunto "spettro visibile". Una radiazione che emetta uniformemente su tutte le frequenze visibili appare bianca all'occhio umano. Se non è bianca è evidentemente perché l'intensità di qualche frequenza prevale su altre. Una luce rigorosamente di una sola frequenza (entro scostamenti minimi) è una luce laser. Si parla anche di emissione "monocromatica". Laser a parte, le lampade anabbaglianti e abbaglianti per auto non sono monocromatiche, cioè irradiano su diverse frequenze, col peso ora spostato più verso il rosso, ora verso il blu (c'è un diagramma di distribuzione caratteristico per ogni lampada). La misurazione del colore emesso (mix di frequenze) è una questione fisica un po' complessa che qui non c'interessa conoscere a menadito. Basta pensare che più riscaldiamo un corpo e più questo emette frequenze luminose elevate (a frequenze elevate corrispondono superiori energie radianti). Si passa così dal calore rosso, a quello bianco, a quello blu (si pensi ai diversi tipi di fiamma o a metalli sempre più riscaldati).

Prendiamo una normale lampadina a filamento sotto vuoto, cioè a incandescenza. Ad esempio, per la semplice luce di posizione abbiamo in media un valore di circa 2500°K (gradi Kelvin). Siamo nel dominio della luce bianco-gialla. Alcune lampadine raggiungono valori più elevati. Ad esempio, una Philips BlueVision 5W5 (5 watt, attacco a baionetta) per luce di posizione ha circa 3400°K, il che significa che il colore emesso è più bianco e meno giallo. Se poi prendiamo una Philips BlueVision 55 W per anabbaglianti (H1, H4 o H7) la temperatura sale a 4000°K. Questo fascio di luce è ancora più bianco, quasi glaciale. Sopra i 4000°K la luce inizia a virare verso l'azzurro, poi verso il blu e il violetto, spostandosi verso le frequenze superiori dello spettro visibile. Vi sono lampade HID che raggiungono addirittura i 10000°K. Esse appaiono in pratica di un viola intenso. Si noti

che il colore visto dall'esterno dipende in parte anche dalla diffrazione provocata dalle lenti dei proiettori. Le lampade a riflettore non presentano questo fenomeno e quindi il colore irradiato è quello genuino della sorgente.

Anche le lampadine alogene possono superare i 4000°K. In tal caso il loro bulbo è trattato e rivestito con un film colorato. Le stesse Philips BlueVision per anabbaglianti (55W) e altri prodotti di marca hanno una leggera copertura. La differenza tra i vari tipi sta essenzialmente nella qualità del trattamento. Philips, Osram, Pias e altri grandi produttori vendono articoli di gran lunga migliori di quelli confezionati da terze parti minori (taiwanesi e non). Alcune di queste lampade "ruspanti" sono talmente blu che non sono nemmeno omologate (e talvolta non hanno neppure filtri diacronici). Sono le classiche bufale che vi rifilano negli ipermercati. Sono coreografiche, ma durano poco e il film di copertura abbatte moltissimo la radiazione emessa. Le frequenze emesse sono sì elevate (energie superiori), ma il flusso si riduce notevolmente per la barriera selettiva sul bulbo. In pratica, non vengono generate frequenze superiori addizionali, vengono semplicemente selezionate per il fascio quelle già prodotte, mentre le altre vengono abbattute dal filtro colorato. Nel caso, fate attenzione che queste lampadine abbiano subito un buon trattamento anti-UV. I raggi ultravioletti, quelli che vengono subito dopo le frequenze del blu e che sono già fuori dallo spettro visibile, tendono a interagire con la struttura molecolare della plastica delle parabole, ovviamente danneggiandole.

Quello su cui vorrei ora concentrare l'attenzione è proprio il colore del fascio luminoso. Abbiamo visto che i filtri blu intensi abbattano il flusso, diminuendo l'illuminazione della strada. Questo significa che una lampadina alogena trasparente, anche se appare eventualmente un po' giallognola, farà sempre più luce di qualche lampada (sempre alogena) di un bel blu intenso. Ma che dire di una lampada HID bluastra? Qui il discorso è un po' diverso, perché tutte le HID tendono per loro conto a virare un po' verso la zona spettrale superiore. E' implicito nel processo fisico della scarica. Ci sono comunque anche lampade HID piuttosto bianche. Ora, se anche producono una luce azzurrata, il loro valore di lumen è comunque sempre elevato. Nessun filtro diminuisce i lumen. Pertanto, a parità di temperatura del colore, una lampada HID farà sempre molta più luce di una lampada alogena. Naturalmente, se aumentiamo il wattaggio (potenza) delle lampade alogene possiamo compensare il divario. In commercio ci sono lampade alogene anche da 100 o 130 Watt. Richiedono cablaggi modificati. Tuttavia, non solo sono illegali, ma durano poco e il calore sviluppato cuoce facilmente le parabole. Da sconsigliare vivamente. Sono lampade speciali per veicoli speciali, come le vetture da rally, ad esempio. Le HID producono poco calore per rapporto ai lumen irradiati. In questo senso potremmo dire che sono lampade "fredde"; sono comunque più efficienti. Infatti con 35 W generano un flusso luminoso simile a quello di una lampada alogena da 100 W (poi ci possono essere variazioni da tipo a tipo), durando peraltro di più. In effetti, le lampade alogene da 100 W sono piuttosto "tirate" e subiscono quindi stress termomeccanici non indifferenti.

Eppure, anche in questo confronto alogene/HID la graduatoria dell'efficienza visiva può presto ribaltarsi. Occorre in questo contesto tenere conto di un fattore discriminante: l'occhio umano. Provate a guidare una vettura con fari HID viola intenso in una notte piovosa o, peggio, nebbiosa: non si vede una fava cotta! Perché? Perché l'occhio umano è poco incline a rilevare la luce di quella parte dello spettro. E' invece molto più sensibile al bianco-giallo. Eppure, le lampade bluastre "spiccano". Perché? Non certo perché fanno più luce, bensì proprio perché, essendo poco propenso a rilevare queste frequenze, l'occhio (collegato al cervello) tende ad aprire di più la pupilla quando le individua e a selezionare la relativa sorgente luminosa, trascurando il resto. Si tratta dunque di un effetto che passa per fasi fisiche, fisiologiche e psicologiche. Si tenga anche presente che rilevare dall'esterno è un conto, vedere la strada da dentro l'abitacolo un altro. In un caso si tratta di luce diretta, nell'altro di luce riflessa e qui le frequenze sono molto importanti: meglio appunto che non siano troppo elevate, dato che il blu lavora male di riflesso. Il bianco lavora meglio anche per il semplice fatto che produce uno spettro diretto e riflesso molto più ampio.

Nella pioggia e nella nebbia un fascio giallo risulta dunque ottimale (meglio se parte da più in basso possibile, così che la linea dello sguardo e quella del fascio abbiano un'intersezione più angolata, a garanzia di minor fastidio del riverbero luminoso sulle goccioline di acqua). In sostanza, per quanto attiene al solo colore, i fanali migliori sono quelli gialli. Le lampade alogene tendono però al bianco. Per avere il giallo occorrerebbe mettere davanti un filtro, il che abbatterebbe il flusso luminoso. Così, il vantaggio del colore verrebbe pagato con una diminuzione dell'illuminazione. Il gioco non vale la candela (però una volta le auto d'importazione francese avevano tutte fari gialli). Forse sarebbe più conveniente mettere un filtro giallo ai fari HID, dato che questi emettono comunque parecchi lumen e perderne qualcuno non sarebbe grave. Bisognerebbe però vedere la distribuzione delle frequenze, per cui non mi sbilancio su questo aspetto... Sta di fatto che oggi molti vogliono il blu e quindi giocano un ruolo anche (stupide) questioni di marketing.

In sostanza, se volete montare dei fari HID vi consiglio di non eccedere i 5000-6000 °K. Oltre questo valore il vantaggio del superiore flusso luminoso di questo sistema viene penalizzato da un'illuminazione che, per il colore emesso dal faro, non è idonea rispetto alle prerogative del nostro sistema visivo naturale. Per fare un esempio: io ho realmente guidato una vettura con fari HID sugli 8000°K, passando poi a un'altra con delle meno pretenziose (ma ottime) lampade Philips BlueVision. Beh, vi assicuro che con queste ultime vedevo molto meglio. Il flusso luminoso (lumen) è inferiore, ma i contrasti e i bordi sono più marcati e anche la messa a fuoco è migliore. Ribadisco che la situazione diventa estrema in caso di pioggia o nebbia. Un impianto HID di secondo equipaggiamento per auto costa 250-500 euro (mica noccioline), le suddette Philips sono sui 20 euro (per un paio di H7, le più costose). Non sempre chi più spende meno spende. Ci riflettereì sopra.

Vi chiederete: ma perché acquistare delle BlueVision (o similari)? Solo per l'effetto bluastro? Ma non abbiamo stabilito che è proprio quanto rovina la visione? Dunque, ricordo innanzitutto che le BlueVision non virano ancora sull'azzurro. Possono forse apparire lievemente azzurrognole se poste a fianco di lampade più vecchie e senza coat sul bulbo, ma in realtà emettono una luce molto bianca, glaciale. Il rivestimento del bulbo è di primordine e non ha particolari scopi scenografici. A cosa serve allora? Serve soprattutto per la segnaletica. I cartelloni riflettenti sul bordo della strada si vedono meglio con luce di alta frequenza. Con le HID blu il fenomeno è ancora più marcato. Ma mentre con una HID molto in là con la temperatura (10000°K) vedete molto i segnali e poco la strada, specie nelle notti piovose, con una BlueVision (o similare Osram, Paa, etc.) ottenete anche una buona illuminazione del manto stradale.

Nell'ambito delle alogene tenete conto del fatto che molte lampade a 4000°K o dintorni sono delle versioni colorate di lampade già in commercio. Ad esempio, le BlueVision di Philips non sono altro che delle (eccellenti) VisionPlus con lo strato ad hoc sul bulbo di vetro. La colorazione di marca si paga. Infatti, le VisionPlus costano parecchio meno delle BlueVision. Ma le VisionPlus non evidenziano la segnaletica come le BlueVision (provare per credere). D'altronde, la perdita di lumen delle BlueVision rispetto alle VisionPlus è veramente minima, a testimonianza della bontà dello strato applicato. Per le alogene, restando in Philips, io metterei le VisionPlus per gli abbaglianti (sono davvero forti) e le BlueVision per gli anabbaglianti. Se invece volete a tutti i costi le HID ricordate di non andare oltre i 6000°K, perché altrimenti paghereste una cifra di euro per un plus relativo o addirittura inesistente in termini di visibilità della strada. Per la cronaca, queste considerazioni non sono solo mie, ma di riviste specializzate.

Termino con le luci di posizione, facendovi una semplice segnalazione. In commercio si vedono da qualche tempo delle lampadine denominate a led, a diodo o anche laser. Funzionano appunto a diodo (led, light emission diod), sono molto resistenti, vanno subito a regime, risultano anche più luminose (a parità di wattaggio) e possono produrre vari effetti luminosi (sorgenti puntiformi, giochi geometrici). Siccome si possono avere in varie colorazioni e non costano molto (circa 6 euro la coppia), vengono montate a scopo scenografico, spesso anche per accompagnare il colore delle luci

anabbaglianti azzurre. Attenzione: non sono omologate! Se vi fermate siete in contravvenzione. Meglio saperlo.

Termino, segnalandovi alcuni interessanti link sull'argomento (ma ce n'è molti altri), con ragguagli tecnici importanti anche per rapporto alle varie marche: lumen, watt, °K, etc. Gli ultimi 3 link riportano una classifica condotta dall'inglese AutoExpress su alcuni tipi di lampade.

<http://www.gass1.it/print.php?sid=5...22a3241ea19b1bf>
<http://www.idaf.it/modules.php?name...article&sid=124>
<http://www.idaf.it/modules.php?name...article&sid=155>
http://www.autoexpress.co.uk/produc...s_standard.html
http://www.autoexpress.co.uk/produc...0_per_cent.html
http://www.autoexpress.co.uk/produc...0_per_cent.html