

# Det ultimate lyset

## - del 2



Dette er fjernlys med 6000K. Bildet er tatt på en lys grusvei med grønt gress langs kanten.

■ Tekst&foto: Svein Berli

### 6000K kontra 4300K

I forrige nummer av MC-avisa så vi, bokstavelig talt, lyset og prøvde ut Xenonlys. Som det ble nevnt finnes det flere varianter av denne typen pærer og forskjellene går på fargetemperatur: Jo høyere temperatur, jo blåere lys. Pærene vi installerte først hadde en temperatur på 6000 Kelvin. Etter en tids bruk kunne det se ut som om en så høy fargetemperatur hadde sine bakdeler. Rett nok ga den et skikkelig superlys hvis det var ordentlig mørkt, men effekten var ikke så imponerende hvis man kom fra dagslys og inn i mørk tunnel. Heller ikke

ved kjøring i sent tussemørke eller regn var 6000K lyset veldig imponerende. Hvordan lys oppfattes av øyet avhenger av hvor mye som reflekteres tilbake. Det virket som om mye av det blå lyset ble absorbert av omgivelsene under bestemte forhold, og vi ønsket derfor å prøve et hvitere lys med temperatur 4300K. Dybvik Trading ([www.dybvuik-trading.no](http://www.dybvuik-trading.no)) leverte pærene og tålmodighetsprøven med å lirke dem inn i trange omgivelser på Gottfried tok til. Etter den vanlige dosen med fortvilelse, blod og flytende norsk var de på plass og klar for test. Fargen på 4300 lyset er mer kremaktig i fargen, d.v.s. knallhvitt med en anelse gult. Det er pærer med denne temperaturen som leveres originalt på nye biler.

### Var de bedre?

Det var naturlig å begynne testen under de forholdene hvor vi synes 6000K etterlot litt å ønske, så ut bar det i tunneler, tussemørke og regn. Det er mulig at personlige preferanser og lysfølsomhet spiller inn, men under slike forhold var 4300, etter vårt skjønn, klart bedre. Ved kjøring i kveldslys kunne en, med 6000 lampene, av og til lure på om lyset var på mens det var et klart og greit lysfelt foran sykkelene med 4300. I tunneler var det ikke konkurranse. Med hvitere lys følte tunnelene godt opplyst og det følte tryggere å kjøre.

Ved nattkjøring var det også markert forskjell. Veien var bedre opplyst med

”Vi føler imidlertid at 4300K gir et lys som er bedre egnet for vårt bruk fordi lyset er bedre i tunnel, regn og tussemørke. Under vanlig mørkekjøring var farger mer fremtredene og korrekte.”

4300, d.v.s. at mindre av lyset ble absorbert av vei/omgivelser. Veien ble ikke opplyst lenger frem, følelsen var bare at lysutbyttet var bedre. Lyset følte også behageligere for øyet og myknet kontrastene. Felles for begge er at egenblending ved tåke og dis er mye kraftigere enn ved konvensjonelle pærer og man blir derfor tvunget over på nærlys tidligere. I regnvær er det hvite lyset fra 4300 overlegent.

Begge pærene gir et svært kraftig lys og man må være meget oppmerksom på blendingsfaren overfor andre trafikanter - Xenonlys er ikke egnet for cowboyer med mer testosteron enn hjerne. En fin effekt av disse pærene er imidlertid at det virker som om bilister lettere blir oppmerksom på at det er en motorsykkel på veien. Om dette skyldes at lyset er så intenst at det ikke kan overses, eller at blåskjæret bringer tanken hen på våre uniformerte vaktposter skal være usagt. Sikkert er det imidlertid at virkningen er kjærkommen.

### Sammenfatning

Etter å ha kjørt en del kilometer under ulike forhold med begge typer lyspære mener vi at begge gir et fabelaktig lys som er langt overlegent det som motorsykler normalt er utstyrt med. Vi føler imidlertid at 4300K gir et lys som er bedre egnet for vårt bruk fordi lyset er bedre i tunnel, regn og tussemørke. Under vanlig mørkekjøring var farger mer fremtredene og korrekte med 4300. Lysutbyttet fra veien var også bedre, så hvis du ønsker å installere xenonlys med tanke på høstsesongen anbefales 4300K.



Dette bildet er fjernlys med 4300, tatt på en vanlig asfaltvei. Lysutbyttet er bedre, fargene riktige.



Nærlys med 4300K. Bredt, jevnt og klart opplyst felt foran sykkelene. Fargene vises klart og godt.