

Problèmes de batteries MF (YTX; YTZ)

De nombreux cas de défauts prématurés de batteries scellées pour motos ont été subies ces dernières années par des fabricants de véhicules de loisirs bien connus. Une raison majeure en est que les concessionnaires n'effectuent pas de première charge d'activation correcte – absolument vitale pour la batterie.

Au lieu de ça, les concessionnaires – parfois à défaut d'un chargeur approprié – sont souvent tentés de simplement remplir la batterie à l'aide des dosettes d'acide fournies, fixer la languette de scellage et installer la batterie sur le véhicule.... dont le système de charge délivrera un courant largement supérieur à 20A, endommageant la batterie irrémédiablement.

Afin d'éviter déception, coûts, tracas, et autres dégâts infligés à l'environnement, il est essentiel que de nouvelles batteries de ce type soient chargées de façon appropriée à l'aide d'un chargeur spécial, capable de charger jusqu'à 16,9V, avant exposition au système de charge embarqué.

A défaut, il est quasi-garanti que la durée de vie de la batterie sera réduite à 12-18 mois.

Même si la batterie a été remplie, scellée, et pré-chargée en usine (p.e. modèles YTZ), il est toutefois important, pour éviter une panne prématurée, que l'atelier procède à une recharge complète avant installation sur le véhicule. En effet, il se passe souvent un temps considérable entre le remplissage en usine et l'installation sur un véhicule, temps durant lequel la batterie se sera déchargée, et ce d'autant plus qu'elle aura été exposée à des températures ambiantes élevées durant le transport et le stockage.

Nous avons eu l'occasion, grâce à un concessionnaire américain, de constater en première main une tension restante de 4V et moins sur des batteries pré-remplies et chargées de type YTZ âgées de moins d'un an !

La plupart des motards et même certains concessionnaires ne sont pas conscients de l'importance que revêt une procédure correcte de charge d'activation pour ce type de batteries. Malheureusement, les fabricants de batteries ne communiquent généralement pas de façon active à ce sujet, peut-être afin d'alimenter le marché du remplacement !

Le message important est donc celui-ci : si une batterie MF a été installée sur un véhicule sans avoir reçu de charge d'activation préalable, elle ne délivrera jamais plus qu'environ 80% de sa puissance nominale, « peinera » toujours un peu pour faire son travail, et deviendra h.s. avant l'heure...

Nos BatteryMate 150-09 & 60-03 et OptiMate PRO4-S & PRO4x4 ont un mode « spécial MF » permettant de charger jusqu'à 16,9V, sous une surveillance électronique évitant tout risque de surcharge.