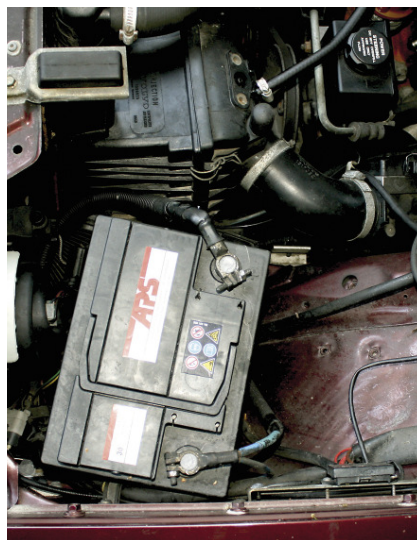


Pflegen statt neu kaufen

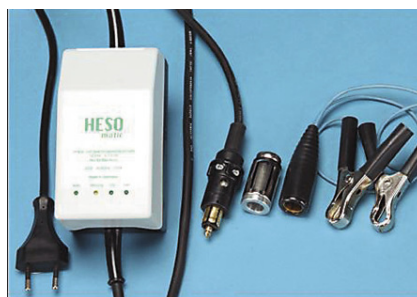


Einmal mit und einmal ohne Megapulse: Im VR-Test startete nur das gepulste Fahrzeug nach längerer Standzeit noch problemlos

Der größte Feind aller Batterien ist Ablagerung von Sulfat an den Bleiplatten

Auch die Fahrzeugbatterie benötigt eine regelmäßige Wartung. Das gilt vor allem in der kalten Jahreszeit. Die VR hat mit dem Megapulse von Novitec und dem Hesomat von Heso zwei Produkte für die Batteriepflege getestet.

Laden statt Kaufen, lautet die Devise bei Klaus Krüger von Novitec und Wilhelm Hensel von Heso. Beide eint das Wissen, dass Batterien im Prinzip ewig halten. Allerdings nur bei entsprechender Pflege. Größtes Problem ist neben der Entladung durch die Verbraucher auch die Selbstentladung. Dabei wandelt sich die Säure in Bleisulfat um, das sich in den Poren und an den Außenflächen der Bleiplatten in unterschiedlicher Stärke absetzt. Versucht man, den Akku mit starker Ladung wieder zum Leben zu erwecken, verhärtet sich die Sulfatschicht teilweise und kann nicht



Der Hesomat kostet mit Zubehör knapp 200 Euro

mehr abgebaut werden. Zusätzlich leidet die Bleischicht an den abgebauten Stellen, was Kapazität und Lebensdauer schadet.

Megapulse im VR-Praxistest

Entsprechende „Gegenmittel“ haben Krüger und Hensel im Portfolio und der VR für einen Praxistest zur Verfügung gestellt. Im ersten Versuch musste Krügers Novitec beweisen, dass er die Akkus aus eigener Kraft lebendig hält, wozu eine einfache Versuchsanordnung diente: Zwei weitgehend identische Fahrzeuge mit identischen Batterien – eins mit Novitec gepulst, das andere ohne. Beide Autos stehen in der

gleichen Garage und werden alle zwei Wochen gestartet und anschließend kurz bewegt – zu kurz, um die Batterie wieder komplett zu laden. Das Ergebnis spricht schon beim ersten Startversuch für den Megapulse von Novitec: Während das gepulste Fahrzeug sofort problemlos anspringt, spürt man beim ungepulsten Fahrzeug erste Anzeichen von Schwäche, die sich im Laufe der Wochen erwartungsgemäß verstärken. Nach zwölf Wochen startet das gepulste Fahrzeug weiterhin problemlos, während der ungepulste Akku weitgehend entladen ist.

Hensels Hesomat vereitelt Überladung

Das Ergebnis stützen diverse Internetforen, vor allem von Reisenden, die Mopeds oder Wohnmobile immer wieder über mehrere Wochen einmotten, ohne die Batterie abklemmen zu wollen. Aber zum Beispiel auch im VW-Sharan-Forum ist der Megapulse als „Batteriestütze“ bekannt und geschätzt. Im kommerziellen Einsatz lohnt sich das Pulsen also vor allem dann, wenn saisonbedingt längere Standzeiten zu erwarten sind oder die Batterie oft gefordert wird, ohne den Motor laufen zu lassen.

Pflegen und Laden ist auch das Thema von Heso, wobei Hensels Hesomat vor allem das Thema Überladen vermeidet, was die Batterien nachhaltiger schädigt als eine Tiefentladung. Tatsächlich schaffte es der Hesomat, die geschwächte Versuchsbatterie wieder „genesen“ zu lassen. Dabei erkennt der Hesomat einen Spannungsabfall und schaltet entsprechend selbsttätig zu. Bei Erreichen der Sollspannung wird dann automatisch wieder abgeschaltet, was die Überladung verhindern soll. Praktisch: Auch beim Hesomat muss man die Batterie nicht abklemmen.

Wie Krüger von Novitec prognostiziert auch Hensel zehn Jahre Lebensdauer für eine Batterie, womit sich die Anschaffungskosten wieder amortisiert hätten. Verwendet wird der Hesomat vor allem im KFZ-Gewerbe, wo gebrauchte oder neue Fahrzeuge mitunter lange Standzeiten haben. Bei Spannungsmessungen in Verkaufsräumen will Hensel bei über 90 Prozent der Fahrzeuge vernachlässigte Batterien vorgefunden haben. ☒☒☒

Gregor Soller