

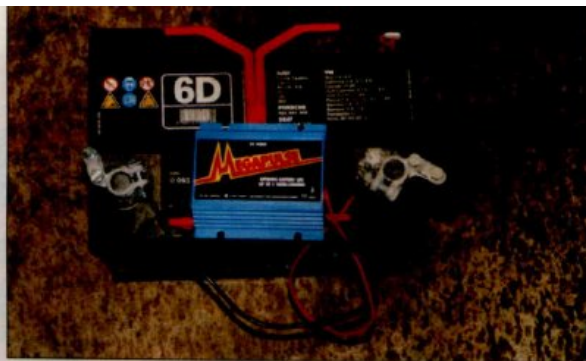
amz-Praxistest

Lebensretter für Akkumulatoren

Batterien haben zwar ab Werk bereits eine sehr lange Garantiezeit. Dennoch ist ihre Lebensdauer ab der Erstinbetriebnahme begrenzt. Die Stromspender werden altersschwach und quittieren meist dann ihren Dienst, wenn man sie dringend braucht. Ein neues Gerät der Firma Novitec macht es möglich, die Lebensdauer zu verdoppeln, verspricht der Hersteller

Springt im Sommer das Fahrzeug jeden Morgen tadellos an, ist es meistens in der Winterzeit soweit: Die Batterie ist defekt, das Auto springt nicht an, ADAC oder ein freundlicher Nachbar müssen Starthilfe leisten. Lässt man den normalen Ärger über vertane Zeit mal ganz außer Acht, so stehen immer noch Kosten für eine neue Batterie ins Haus. Wobei die Frage nach sofortiger Lieferung ebenfalls noch nicht geklärt ist. „Batterien gehen in den meisten Fällen bereits über die Sommermonate kaputt. Temperaturen über 30 °C verursachen eine

Sulfatierung. Zwar springt das Auto über die warmen Monate immer an, doch der chemische Prozess senkt den Kältestrom. Die Starterbatterie bringt bei Minusgraden nicht mehr die volle Leistung. Das Ergebnis kann sich jeder selbst ausmalen“, erklärt Klaus Ernst Krüger den Lebenszyklus einer Batterie. Krüger ist Geschäftsführer der saarländischen Firma Novitec und kennt sich mit Batterien bestens aus. Schließlich war er langjähriger Mitarbeiter eines renommierten Batterie Herstellers. An seiner Seite arbeitet Kurt

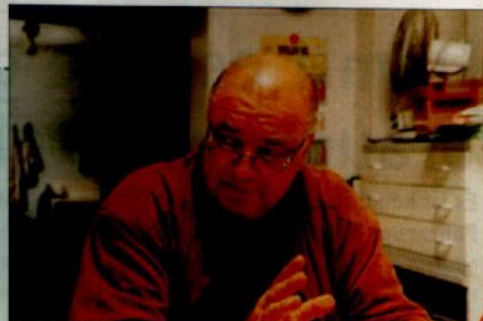


Hebben, ebenfalls ein Profi auf dem Gebiet der Akkumulatoren. Krüger und Hebben sind bestrebt, lebenserhaltende und -verlängernde Geräte für Batterien zu entwickeln und zu vermarkten. Ihr aktuellstes Werk, das der Öffentlichkeit erstmals auf der diesjährigen automechanika vorgestellt wird, ist der Megapulser. Dazu Kurt Hebben: „Heute haben die Batterien zwar eine längere Lebensdauer als noch vor einigen Jahren, dennoch gehen sie irgendwann einmal kaputt. Der Grund ist zwar nicht selten mangelnde Pflege, aber meistens ist die Sulfatierung schuld am Defekt einer Batterie.“ Was aber ist denn eine Sulfatierung?

Im Prinzip ist bereits jede Entladung eine Sulfatierung. Genau genommen ist es die Tendenz des Bleisulfats zur Bildung von Kristallblöcken. Dadurch verringert sich die gewollte große Oberfläche. Ergebnis: Die Batterie verliert Kapazität und somit Leis-

Aus der Praxis

Betriebsleiter Michael Grün, von Autotechnik Grün, hat für uns den Megapulser getestet. Die Werkstatt befindet sich im saarländischen Püttlingen und genießt als freie Werkstatt einen überdurchschnittlich guten Ruf. Grün ist Kfz-Technikermeister und konnte so ein fachmännisches Urteil über das Gerät abgeben. „Der Test eines solchen Gerätes bedarf keines längeren Zeitraumes. Schon nach kürzester Zeit muss ein Erfolg erkennbar sein. Und bei mir war es auch so. In unserem Unternehmen haben wir eine Starterbatterie, die zur Überbrückung hergenommen wird. Sie ist nicht nur in der Werkstatt im Einsatz, sondern wird auch bei Abschleppfahrten mitgenommen. Seit etwa zwei Jahren ist die Batterie in unserer Werkstatt im Einsatz. Stöße, Kälte, Schmutz und Staub verhelfen dem Akkumulator sicher nicht zu einer langen Lebensdauer. Angegeben wurde auf der Batterie ein Kälteprüfstrom von 300 Ampere. Bereits seit einiger Zeit machte die Batterie oft schlapp, sodass wir sie mehrfach an der Ladestation aufladen mussten. Der Erfolg dieser Aktion war nur mäßig. Zeit und Kosten der Ladevorgänge ließen mich überlegen, eine neue Batterie zu kaufen. Von der Fachzeitschrift amz bekamen wir den Tipp der Revitalisierung von Batterien. Sofort erklärten wir uns bereit, das Gerät einem Test zu unterziehen. Nachdem Herr Krüger den Megapulser lieferte, hängte ich die Starterbatterie mit dem Megapulser an die Ladestation. Vor der Ladung überprüfte ich den Kältestrom, um Referenzwerte zu haben. Das Messgerät zeigte mir nur noch 100 A Kälteprüfstrom an. Über Nacht erholte sich die Batterie derart, dass wir nicht gezwungen sind, eine neue, teure Batterie zu kaufen. 240 Ampere leistet der Akkumulator nach der Pulskur wieder. Ich habe das Gerät sofort behalten. Die 110 Mark sind gut angelegt. Schließlich kann ich meinen Kunden eine Pulskur verkaufen und dadurch einen zusätzlichen Service anbieten. Überdies werde ich mich an ortsansässige Taxiunternehmen und Speditionen wenden, den Megapulser erklären, anbieten und auf Wunsch einbauen. Wieder eine Möglichkeit, Geld zu verdienen.“



Klaus Ernst Krüger von Novitec: „Ein gewaltiges Potenzial liegt brach. 80 Millionen Autobatterien warten auf eine Pulskur. Für Werkstätten ein riesiges Geschäft.“

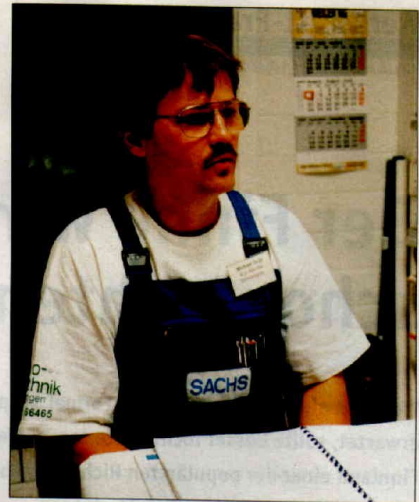
tung. Die entstandenen Kristallblöcke sind beim Ladevorgang nicht mehr zu knacken. Bis dato war die Batterie defekt und nicht mehr zu retten. „Auch Tricks wie zyklieren d. h. laden, entladen, laden usw. helfen da nur wenig und auch nur für kurze Zeit. Überdies sind solche Maßnahmen kostspielig und zeitaufwendig“, erklärt Krüger. Der Megapulser verhindert nicht nur die Sulfatierung, sondern erweckt darüber hinaus auch bereits defekt geglaubte Batterien wieder zum Leben.

Doppelt so groß wie eine Zigarettenschachtel. Der Megapulser verhilft Batterien nicht nur zu einer verlängerten Lebensdauer, sondern kann auch totgeglaubte Batterien revitalisieren.

In der Praxis getestet

Ungefähr doppelt so groß wie eine Zigarettenschachtel ist der Megapulser. Er kann sowohl ins Fahrzeug eingebaut als auch beim stationären Ladevorgang an die Batterie angehängt werden. Verursacht wird durch den kleinen blauen Kasten ein zusätzlicher Stromimpuls. Hebben kommentiert die Funktion wie folgt: „Zählleibige, unerwünschte Kristalle werden durch den zusätzlichen Strom zerstört. Die Kristalle bilden sich nach und nach zurück. Die Struktur der Bleiplatten wird wieder in die Aktivmassenstruktur verwandelt. Dadurch wird die Fläche vergrößert. Die Batterie erhält wieder ihre volle Leistung.“ Rechtzeitig installiert verhindert der Megapulser die Bildung von Kristallen. Für die Autofahrer ergibt sich dadurch die Möglichkeit der „aktiven Batteriepflege“. Wer sich als Pkw-Besitzer das Gerät nicht in den Motorraum schrauben lässt, kann in der Werkstatt eine Pulskur durchführen lassen. „Bis zu zwei Mal pro Jahr sollten Batterien mit dem Megapulser bearbeitet werden“, erklärt Krüger. „Selbstverständlich nur dann, wenn das Gerät nicht im Fahrzeug installiert ist. Das größte Problem der Autofahrer besteht

darin, dass sie keinen Sinn in der Batteriepflege sehen. Winterreifen, Frostschutz und Winterdiesel haben sich durchgesetzt. Frühzeitig rüsten sich die Fahrer gegen die kalte Jahreszeit. Die Starterbatterie hat dabei stets das Nachsehen. Verweigert sie ihren Dienst, ist der Ärger groß.“ Der Umsatz der Batteriehersteller gehe durch den Megapulser auf keinen Fall zurück, erklärt Krüger weiter. Man müsse neue Wege gehen, um die Kunden an ein Unternehmen zu binden. Das gelte sowohl für die Industrie als auch für die Werkstätten. Rund 80 Millionen Fahrzeugbatterien stehen für die Pulskur oder zur Nachrüstung mit dem Megapulser bereit. Ein gewaltiges Potenzial für die Werkstätten. Es ist jedoch deren Aufgabe, die Kunden auf das neue System aufmerksam zu machen. Trotz des Megapulser gibt Krüger noch einen Tipp: „Werkstätten sollten ihren Kunden keine Billigbatterien verkaufen. Auch wenn die Diskussion um den Preis losbricht, müssen die Werkstattverantwortlichen den Kunden die Vorteile einer hochwertigen Batterie nahe legen.“ Auch den Megapulser gibt es natürlich nicht kostenlos. Der Einführungspreis zur automechanika liegt bei rund 110 DM. Später wird das Gerät etwa 150 DM kosten.



*Der Tester: Betriebsleiter der Firma Autotechnik Grün, Michael Grün, ist vom Megapulser überzeugt: „Ich werde künftig meinen Kunden das Gerät anbieten. Nachdem ich es selbst getestet habe, kann ich die Empfehlung ruhigen Gewissens aussprechen.“
Fotos: Uwe Meuren*

Übrigens: Die meisten Australier vertrauen schon jetzt auf den Megapulser. Im Land der Kängurus wird das Gerät schon seit zwei Jahren erfolgreich vertrieben. Und die Batteriehersteller verkaufen trotzdem noch ihre Produkte. Den Pulser und dessen Funktion erklären die Profis gerne auf der automechanika in Halle 8 auf Stand E89.

Uwe Meuren