



Die Batterie muss in modernen Autos Schwerstarbeit leisten und hält heute nur noch wenige Jahre

FOTO: PA/BILD-AGENTUR HUBER

# Wie die Batterie länger leben kann

Ein kleines Kästchen zum Nachrüsten soll viele Pannen verhindern, doch der Hersteller scheitert an den Autowerkstätten

Von Lutz Algermissel

Der ADAC könnte einiges Geld sparen: In mehr als 35 Prozent der Fälle rückten die Pannenhelfer des Automobilklubs vergangenes Jahr wegen defekter oder entladener Autobatterien aus, das waren fast 870 000 Einsätze. Seit Jahren ist die Tendenz steigend und die Batterie Pannennursache Nummer eins. Wenn es nach Klaus Krüger geht, müsste das alles nicht sein, und viele dieser Pannen könnten durch ein kleines nachrüstbares Kästchen vermieden werden – aber der große Erfolg der Erfindung lässt noch auf sich warten.

Schon vor fast zehn Jahren brachte Krügers Firma Novitec den „Megapulse“ auf den Markt, ein kleines Gerät, das mit wenigen Handgriffen an den Polen der Batterie befestigt

wird und dem Stromspender ein deutlich längeres Leben beschern soll. „Die Batterielebensdauer wird dadurch im Schnitt verdreifacht“, sagt Krüger. Solche Versprechungen klingen immer ein bisschen unseriös, und es gibt genügend Beispiele auf dem Auto-Zubehörmarkt, bei denen sie es auch sind. Aber zahlreiche Tests in Fachzeitschriften, Erfahrungen der Bundeswehr sowie ein Gutachten der Technischen Universität Wien bescheinigen dem kleinen Kästchen seine Wirksamkeit.

Zudem kennt sich Krüger mit der Materie bestens aus. Der Wirtschaftsingenieur arbeitet seit fast 40 Jahren in der Branche, war Geschäftsführer bei drei großen Batterieherstellern und saß im Fachbereich Batterien der Stiftung Waren-test. „Um den Megapulse zu verstehen, muss man sich nur an den

Chemie-Unterricht erinnern“, sagt Krüger. „Das ist alles keine Hexerei.“ Blei-Batterien altern, da sich in ihrem Inneren Bleisulfat bildet und auskristallisiert. Dadurch sinken schrittweise Kapazität und Ladefähigkeit der Akkus, bis sie eines Tages nicht mehr genug Kraft haben.

Normalerweise wird das Auskristallisieren beim Nachladen der Batterie fast vollständig verhindert. „Aber bei den heutigen vielen Verbrauchern in den Autos und den kurzen Fahrstrecken wird häufig mehr Strom aus der Batterie entnommen, als sie zurückbekommt“, erklärt Krüger. Längere Standzeiten, wie sie etwa bei Oldtimern oder auch Booten häufig vorkommen, hätten denselben Effekt. Und genau dieses Auskristallisieren soll der „Megapulse“ verhindern, indem das Gerät kontinuierlich Spannungsimpulse abgibt und so die

Kristalle zertrümmert. Solange kein Kurzschluss oder ein anderer irreversibler Schaden vorliege, könne man mithilfe eines Ladegeräts und des Megapulse sogar Batterien vom Schrott regenerieren. „Viele Batterien sind nicht tot, sie liegen nur im Koma“, sagt Krüger. Beim Test der TU Wien konnte ein Großteil vermeintlicher Schrott-Akkus wiederhergestellt werden.

Bei Einsatz des Megapulse und dem Befolgen einiger Regeln könnten die meisten Batteriepannen vermieden werden, ist sich Krüger sicher. „Wichtig ist, dass immer genug Flüssigkeit in der Batterie ist und sie auf Dauer eine Spannung von mehr als 12,4 Volt hat“, sagt er. „Wird der Wert unterschritten,

muss unbedingt nachgeladen werden.“ Um die Spannung zu überprüfen, gibt es bei Novitec das Anzeigergerät APM-1, das über den Zigarettenanzünder funktioniert. Auch der ADAC hat unter dem Namen ADAC-Battwatch ein ähnliches „Batterie-Frühwarngerät“ im Angebot. Und wer nach einer kalten Nacht für eine halbe Stunde eine Wärmflasche auf die

Batterie lege, könnte sich den Anruf beim Pannendienst oft sparen.

Fragt man bei Batterie-Herstellern nach dem Megapulse, bekommt man unisono dieselben Antworten. Entweder kenne man das Gerät nicht, oder man habe es nicht getestet. Deshalb könne man dazu nichts sagen. „Klar, in Deutschland werden pro Jahr etwa zehn Millio-

nen Batterien verkauft, die machen sich doch nicht ihr eigenes Geschäft kaputt“, sagt Krüger. „Aber bei der Entsorgung einer Batterie fallen 1,5 Kilo Giftmüll an, rechnen Sie das mal hoch.“

Als der Novitec-Chef die Vertriebsrechte für den Megapulse kaufte, war er sich des Erfolgs sicher. Aber obwohl sich auf seinem Tisch die Dankeschreiben von Kunden häufen, wie er sagt, ist bei dem 73-jährigen Ernüchterung eingetreten. „Verkauft haben wir etwa 65 000 Stück, gerechnet habe ich mit mehreren 100 000 Exemplaren.“ Das liege auch daran, dass das Gerät zwar über Elektronikversender angeboten werde, Autowerkstätten das ab rund 60 Euro angebotene Gerät aber nicht ins Programm nehmen würden. „Die wollen lieber weiter Batterien verkaufen, daran kann man mehr verdienen.“

„Batterien sind nicht tot, sie liegen nur im Koma“

Klaus Krüger, Novitec