

Pannensache Nr. 1: Batterie

Knapp zwei Millionen Mal mussten die Pannenhelfer des ADAC im vergangenen Jahr ausrücken, um „Erste-Auto-Hilfe“ zu leisten. Rund 461000 Mal fanden die gelben Engel die Pannensache in der Batterie begründet. Seit Jahren versuchen Verantwortliche der Novitec GmbH Werkstätten und Autofahrer auf diese Schwachstelle hinzuweisen: „Ein Batterieausfall muss nicht sein – wenn Pflege und Wartung ordentlich betrieben werden!“

Torsten Verch (30) ist Geschäftsführer der Novitec GmbH mit Firmensitz in Saarbrücken. Gemeinsam mit seinem Vorgänger Klaus-Ernst Krüger, der Verch nach wie beratend vor zur Seite steht, vertreibt das Unternehmen Produkte für das professionelle Batteriemangement. Zielgruppe sind nicht nur Werkstätten, Autohäuser und Fahrzeughändler, sondern auch Autofahrer, die sich mit nur geringen Investitionen und wenigen Handgriffen vor einem Ausfall der Starterbatterie schützen können. Krüger gilt in der Szene als Pionier des fachmännischen Batteriemangements und erklärt seit etlichen Jahren, dass Batterien ihren Exodus bereits im Sommer erleben, aber erst im Winter ausfallen. Verch setzt die Bemühungen der Aufklärung von Autofahrern und Werkstätten fort und stand bei einem Interview Rede und Antwort.

Redaktion: Herr Verch, von zwei Millionen dem ADAC gemeldeter Pannen gehen über 460 000 auf die Kappe defekter Batterien. Was sagen Sie zu diesem Ergebnis?

Verch: Ich empfehle Werkstätten, sich im breiten Spektrum von Fachzeitingen stets auf dem Laufenden zu halten – schließlich abonnieren die Betriebe ja nicht ohne Grund. Wir unterstützen die Fachredaktionen nämlich auch bei ihrer Aufklärungsarbeit im Bereich Batteriemangement, um eben Werkstätten in diesem Arbeitsbereich zu sensibilisieren. Seit Jahren stellen wir den aktiven Batterieservice in den Vordergrund, von dem Reparaturunternehmen wie Autofahrer gleichermaßen profitieren können.

Redaktion: Das heißt, Sie sind überzeugt davon, dass viele der Pannen nicht hätten sein müssen?

Verch: Ein kompletter Batterieausfall kommt selbstverständlich vor und dagegen kann niemand was machen. Die meisten Pannen jedoch beruhen auf entladenen Batterien – und das lässt sich verhindern.

Redaktion: Liegt es an den modernen Fahrzeugen und der vielen Elektronik, dass sich die Batterien entladen?

Verch: Das und die Tatsache, dass viele Autos nicht ausreichend lange gefahren werden, lässt die Batterie schneller altern als gewünscht. Wenn der Batterie durch die Bordelektronik nur Energie entnommen und der Speicher nicht durch normalen Fahrbetrieb aufgeladen wird, entstehen die berüchtigten Kristalle. Danach kann der Akkumulator keine Energie mehr aufnehmen, es wird aber weiterhin entnommen - mit der Folge, dass die Kristalle sich stetig vermehren. Dann irgendwann ist die Batterie tatsächlich defekt.

Redaktion: Welche Möglichkeit hat ein Fachbetrieb seinen Kunden eine Panne zu ersparen?

Verch: In dem frühzeitig mit entsprechender Pflege und Wartung der Batterie begonnen wird. Die Ladungskontrolle steht auf der Arbeitsliste ganz oben und wenn das Kundenfahrzeug in der Werkstatt ist, sollte die Möglichkeit einer Ladung genutzt werden. Zusätzlich könnte die Werkstatt dem Kunden ein einfaches, aber effektives Ladegerät verkaufen. Auf Nummer sicher gehen damit beide, wenn die Werkstatt dem Autofahrer einen Pulser verkauft und montiert.

Redaktion: Eine Werkstatt verdient aber am Verkauf einer Batterie mehr als am entsprechenden Service.

Verch: Im ersten Moment stimmt die Aussage, zweifelsohne. Auf längere Sicht betrachtet geht die Rechnung aber nicht auf.

Redaktion: Bitte erklären Sie diese Aussage.

Verch: Sie sind Autofahrer und fahren im Oktober in ihre Werkstatt, um das Auto winterfest machen zu lassen. Dabei vertrauen Sie voll und ganz dem Wissen und Können der Werkstatt. Bereits ein paar Wochen später fällt die Batterie ihres Wagens aus. Was denken Sie dann wohl?

Redaktion: `Schlechte Werkstatt, da geh ich nicht mehr hin`.

Verch: Genau. Überdies haben Sie die Rechnung der Servicearbeit zu zahlen und unter Umständen wird Ihnen noch eine neue Batterie verkauft, was in der Regel noch nicht mal nötig ist. Wahrscheinlich reden Sie auch im Bekanntenkreis schlecht über die Werkstatt. Das zieht seine Kreise und wie beim Kinderspiel „Stille Post“ wird die Werkstatt von Erzählung zu Erzählung schlechter.

Redaktion: Was wäre denn nötig?

Verch: Die Batterie zu laden und zu pulsen. Entweder über ein Ladegerät mit Pulser oder den Pulser an die Batterie anschließen und mindestens eine Stunde am Stück fahren – nicht das Auto im Leerlauf laufen lassen.

Redaktion: Welche Möglichkeiten bleiben dem Autofahrer, um seine Batterie vor einem Ausfall zu schützen?

Verch: Im Prinzip kann der Autofahrer die gleichen Arbeiten wie die Werkstatt durchführen. Prüfen – laden – pulsen in dieser Reihenfolge sollen Pflege und Wartung ablaufen.

Redaktion: Beschreiben Sie das bitte etwas genauer.

Verch: Geprüft wird mit einfachen Geräten – über den Zigarettenanzünder. Einstecken, ablesen, Wert vergleichen und gegebenenfalls handeln. Auch die Ladung kann über den Zigarettenanzünder erfolgen. Soll eine Pulsladung durchgeführt werden, wozu wir immer raten, muss ein entsprechendes Ladegerät direkt an die Batterie angeschlossen werden. Als Präventivmaßnahme empfehlen wir ständiges Pulsen, was mit einem zwischen die Batteriepole geschalteten Pulser am einfachsten geht.

Redaktion: Das heißt um Geld zu sparen oder zu verdienen, muss man erst investieren – sowohl als Autofahrer als auch als Werkstatt?

Verch: Selbstverständlich, von nichts kommt nichts. Werkstätten können diesen Service entweder im Rahmen der Kundenbindung oder –gewinnung kostenlos anbieten oder sich die Arbeit entlohnen lassen. Fahrzeugbesitzer sollten es mit Modernisierungsmaßnahmen am Haus vergleichen: Erst die neuen, extrem Wärme dämmenden Fenster bringen Einsparungen

Redaktion: Noch ein Wort zu den Investitionen. Wie hoch sind diese?

Verch: Einer Werkstatt empfehlen wir den Kauf eines professionellen Ladegerätes mit Pulser und eines Prüf- und Diagnosegerätes mit Drucker oder Druckeranschluss. Hier sind mit Kosten von rund 500 Euro zu rechnen. Für den Autofahrer stehen lediglich Kosten von rund 100 Euro an. Damit hat er aber alle Bereiche abgedeckt und kann nahezu hundertprozentig sicher sein, ohne Ausfall durch den Winter zu kommen.

Redaktion: Herr Verch, wir danken für die aufschlussreichen Informationen!

Das Ergebnis des ADAC

In der Motorwelt Ausgabe 5/2007 sowie im Internet (www.adac.de) veröffentlichte der Automobilclub die Pannenstatistik 2006. Nicht nur die verschiedenen Modelle einzelner Hersteller standen auf dem Prüfstand, sondern auch die Pannenursache und deren Häufigkeit. Im vergangenen Jahr musste der Pannendienst des ADAC und die Kollegen der etwa 1000 ADAC-Straßendienstunternehmen knapp vier Millionen Mal ausrücken um „Technische-Erste-Hilfe“ zu leisten. Die Techniker waren dabei, so heißt es, sehr erfolgreich und konnten rund 84 Prozent der Gestrandeten helfen.

Nach Erkenntnissen des ADAC liegt die Batterie seit Jahren an der Spitze der Ausfallgründe. Die Baugruppe „Fahrzeugelektrik“ ist in fast 40 Prozent aller Fälle ursächlich für die Panne. Die Batterie trage dabei den größten Anteil an Elektronikausfällen, weiß der ADAC zu berichten. Der Abstand zum zweithäufigsten Pannengrund, der Zündanlage mit fast 14 Prozent, ist schon gewaltig. Motorprobleme (7,9 Prozent), Räder und Reifen (6,7 Prozent), Einspritzanlage (6,6 Prozent), Kühlung und Heizung (6 Prozent) folgen auf den Plätzen.

Nach Auskunft des ADAC arbeiten die Automobilhersteller an der Beseitigung des Problems. So sollen künftig Ruhestrome und nicht „lebensnotwendige“ Verbraucher abgeschaltet werden, sämtliche wichtige Funktionen blieben jedoch erhalten. Einige Fahrzeughersteller hätten, so beschreibt es der ADAC, die Batteriepannen auf diese Weise um bis zu zwölf Prozent reduzieren können. Neue Fahrzeuge seien seltener vom Defektteufel befallen, dagegen steigen die Pannenzahlen bei älteren Autos. Eine mögliche Ursache sieht der ADAC besonders bei betagten Fahrzeugen in mangelnder Wartung und Pflege. Aber auch mangelnde Langzeitqualitäten seien als Ursache in Betracht zu ziehen. Ein weiterer Knackpunkt, so der ADAC, liege in der technischen Komplexität der Fahrzeuge begründet, die im Alter eben anfälliger werde.

Quelle: www.adac.de; ADAC Motorwelt 5/2007