



SOFTWARE

EDV-Programme zum Mieten: Die günstige Lösung für Logistikunternehmen **32**



FAHRBERICHT

Auftakt nach Maß auch in der Grube: Der MAN TGS gefällt als Bau-Version **48**



ENTSORGUNG

Professionelle Dienstleister beseitigen die Abfälle in der Werkstatt **56**

Persönliches Belegexemplar

Bitte beachten Sie Seite 52



IMAGE-RANKING 2008

The Oscar

Reifen, LKW, Tankkarten & Co:
Wer hat den besten Ruf?
Die wichtigsten NFZ-Marken
auf dem Prüfstand Seite 18

goes to ...

EXKLUSIV: MIT BWVL-FORUM UND TÜV-AKTUELL



Fremdgestartet: Immer noch hat die Batterie einen großen Anteil an teuren Standzeiten

Starthilfe: Kampf dem Batterietod

Im Schnitt hält eine Batterie im Fahrzeug rund fünf Jahre, dann quittiert sie den Dienst. Bei guter Batteriepflege kann durchaus die doppelte Lebensdauer erreicht und der plötzliche Batterietod vermieden werden.

Ich sage immer: Gib der Batterie zu fressen und zu saufen – sie unterscheidet sich hier in keiner Weise von einem Reitpferd“. So markig bringt es Klaus Krüger, Geschäftsführer der Firma Novitec auf den Punkt. Das „fressen“ ist ab und an eine Nachladung oder Stromstöße von Krügers „Megapulse“, das „Saufen“ ist destilliertes Wasser, das immer wieder mal gecheckt werden soll-

te. „Vor dem Hintergrund betrachte ich die wartungsfreien Batterien mit einem sehr kritischen Auge“, erklärt der ehemalige Batterieverkäufer und fährt fort: „Batterien sind auf fünf Jahre Lebensdauer ausgelegt, obwohl sie deutlich länger halten könnten. Doch als Batteriehersteller verkaufe ich nach der Zeit natürlich lieber eine neue.“

Mehr Elektronik zieht mehr Strom

Der Elektronikanteil in Nutzfahrzeugen steigt kontinuierlich. Elektrische Helfer wie Spiegelheizung, Rückfahrkameras oder Navigationssysteme erleichtern dem Fahrer seinen stressigen Arbeitsalltag. Für die Batterie bedeutet der Betrieb die-

ser Systeme vor allem im Winter Stress, wenn die Kapazität der Stromspender am geringsten ist. Gleichzeitig ist das Motoröl besonders zäh und der Startvorgang braucht bis zu fünfmal mehr Kraft.

Im Transporter wie im LKW kommen nach wie vor klassische Zwölf-Volt-Blei-Akkus mit Schwefelsäurefüllung zum Einsatz. Dieses über 150 Jahre alte Prinzip gilt auch heute noch als die kostengünstigste und zuverlässigste Technik. Zwar weisen moderne Batterien einen immer geringeren inneren Widerstand auf, wodurch sich die Startspannung erhöht. Die häufigste Krankheit des Bleiakkus, die so genannte Sulfatierung, ließ sich aber bis heute nicht abstellen. Mit der



Zwischengeschaltet: Der Megapulse verhindert durch Stromstöße das Sulfatieren der Akkus



Lange Kabel sind gefragt: Starthelfer von Novitec mit doppeltem Spannungsspitzenchutz

Das Dilemma: Im Winter braucht der Starter mehr Kraft, aber die Ladung fällt

Zeit bildet sich während des chemischen Prozesses in der Batterie Bleisulfat, welches kristallisiert und sich an den Bleiplatten ablagert. Dadurch wird die für die Stromerzeugung nötige Verbindung von Bleimasse und Säure behindert. Die Folge: Die Batterie kann weder Ladung aufnehmen noch genügend Energie für den Motorstart abgeben.

Am Ende macht der Akku schnell schlapp

So kommt es zwangsläufig zum gefürchteten Batterietod, der dann für ärgerliche und teure Standzeiten sorgt. Oft liegen die Gründe fürs Batterieversagen aber gar nicht bei der Batterie selber, sondern vielmehr in mangelnder Pflege und Wartung. Günter Helmchen vom Batteriehersteller Banner rät daher, den Flüssigkeitsstand des Akkus mindestens einmal pro Jahr zu

kontrollieren, gegebenenfalls mit destilliertem Wasser aufzufüllen und einmal durchzuladen. „Auf diese Weise lässt sich die Lebensdauer schnell um ein Jahr erhöhen“, weiß der Profi.

Wem dies allerdings zu umständlich ist, findet im Zubehörhandel zahlreiche Helfer, die das kleine Kraftwerk im LKW überwachen und pflegen. Ein Beispiel ist der Megapulse der Firma Novitec, der dem Plus- und dem Minuspol der Batterie zwischengeschaltet wird.

Das Gerät sendet kontinuierlich Stromstöße in hoher Frequenz in die Batterie. Dadurch soll die Entstehung der batterie-mordenden Bleisulfatkristalle verhindert werden, und sogar schon abgeschriebene Batterien können laut Novitec auf diese Weise wieder zu neuem Leben erwachen.



Für ein langes Batterieleben:

- Die Startleistung der Batterie einmal jährlich vor dem Winter von einer Werkstatt überprüfen lassen. Das dauert lediglich ein paar Minuten.
- Bei Startschwierigkeiten die Batterie nicht durchgehend länger als fünf bis zehn Sekunden belasten. Besser kurze Startfrequenzen, gefolgt von einer halbhminütigen Ruhepause durchführen.
- Auf Stop-and-go-Fahrten möglichst verzichten, da die Lichtmaschine vor allem im Winter auf kurzen Fahrten nicht so viel Strom erzeugen kann, wie benötigt wird.
- Auf den Einsatz von Stromfressern wie Sitzheizung oder Navigationsgeräte auf Kurzstrecken möglichst verzichten.
- Plus- und Minuspolanschluss müssen stets sauber, trocken und leicht gefettet sein, um unerwünschte Kriechströme zu vermeiden. Die elektrischen Verbindungen müssen außerdem immer fest sitzen.
- Keilriemen zwischen Motor und Lichtmaschine regelmäßig auf richtige Vorspannung überprüfen, ansonsten findet der Ladevorgang nicht mehr korrekt statt.

Berücksichtigt man, dass sich durch steigende Rohstoffpreise Batterien allein im Jahr 2007 um bis zu 100 Prozent verteuert haben, kann sich der Einsatz eines rund 80 Euro teuren Megapulse gerade in großen Flotten durchaus rechnen. Denn bei der Batterie gilt wie beim Reifen: Ab und an ein paar Minuten Kontrolle sparen lange Standzeiten und damit bares Geld.

Jan Burgdorf, Gregor Soller



Kleiner Ausfall, große Wirkung: Vor allem im Winter machen die Batterien schnell schlapp

BATTERIEPULSER IM PRAXISEINSATZ



Eine Tiefkühlspedition setzt auf intensive Pflege

Die 40 Mercedes Atego des Tiefkühlspeditions Spezialisten Bierbichler aus dem bayerischen Stephanskirchen gehen mit Megapulsern auf Tour.

Am 9.1.2001 hat die Spedition Bierbichler die ersten Megapulser bestellt und seitdem jährlich nachgeordert. „Im Verteilerverkehr benutzen wir häufig Ladebordwand und Laderaumbeleuchtung. Dadurch haben unsere Fahrzeuge einen erhöhten Strombedarf“, erklärt Fuhrparkleiter Stefan Häusinger. „Bisher mussten wir im Schnitt nach zwei Jahren die Batterien tauschen, durch den Megapulse

hat sich dieses Intervall verdoppelt.“ Vor allem für große Flotten könnte sich ein Batteriemangement lohnen, in dem die Kraftspender regelmäßig gewartet und durchgetauscht werden. Sobald ein Fahrer merkt, dass die Batterie an Leistung verliert, könnte er sie gegen einen regenerierten Block, der gerade auf „Kur“ war tauschen und damit teure Standzeiten sparen.