

MOTORRAD



Erwischt:
KTM 1290
Super Duke



50 000 km:
Triumph
Tiger 800 XC

Fahrbericht

KTM 1190 ADVENTURE

Neu in **MOTORRAD**
Leben...



Küsten in Kroatien
Harley-Club in Peking
Killer-Kurve in den USA
Dazu: Neckbrace-Erfinder Chris Leatt; Aufmachen, Polizei! Hausdurchsuchung wegen 48 km/h



- Kawasaki ZX-6R 636
- Suzuki GSX-R 750
- Triumph Daytona 675

SPORTLER-VERGLEICHSTEST

Leicht, stark, schnell



KAUFBERATUNG: BATTERIEN
Für wen sich die neue Technik lohnt

Deutschland 3,90 €
 Österreich 4,40 € Schweiz 7,70 sFr
 BeLux 4,60 € Finnland 5,90 € Griechenland 5,70 €
 Italien 5,20 € Norwegen 55,- NOK Slowenien 5,20 €
 Spanien 5,20 € Kanaren 5,40 €





Foto: M+S

„Bleiben Sie beim gleichen Batterietyp“

Eine neue Batterie kaufen ist das eine, deren Leistung erhalten das andere. MOTORRAD sprach mit Jürgen Osterkamp (54), Geschäftsführer des renommierten Ladegeräteherstellers M+S.

? Wie beurteilen Sie die verschiedenen Batterietypen?
! Alle Akkutypen

haben ihre Berechtigung, da sie auf unterschiedliche Ansprüche ausgelegt sind. Für den „normalen“ Motorradfahrer hat eine wartungsarme Blei-Säure-Batterie sicherlich das beste Preis-Leistungs-Verhältnis. Wenn ein Motorrad mit einer zu kleinen Batterie ausgerüstet ist, häufig Schwierigkeiten beim Anlassen hat – auch nach nur ein bis zwei Wochen Nichtbenutzung –, wenn zusätzliche elektrische Verbraucher betrieben werden oder das Motorrad auch im Winter bei tiefen Temperaturen gefahren wird, sind für mich Reinblei-Batterien (Hawker Odyssey) die erste Wahl. Sie haben bei gleicher Baugröße zwar mehr Gewicht,

aber auch deutlich mehr Leistung und ein wesentlich besseres Kaltstartverhalten als andere Batterien. Lithium-Ionen-Akkus sind meiner Meinung nach nur etwas für Sportmotorräder, bei denen es auf jedes Gramm Gewicht ankommt. Sie wurden entwickelt, um über längere Zeit eine möglichst konstante Leistung abzugeben. Sie sind leicht, haben keinen Memory-Effekt, aber sie sind auch teuer.

? Was empfehlen Sie, wenn die Batterie ausgetauscht werden soll?

! Möglichst beim gleichen Batterietyp zu bleiben, der als Original verbaut wurde. Wird eine Blei-Säure-Batterie gegen eine Gel-Batterie getauscht, hat man zwar den Vorteil der niedrigen Selbstentladung, dafür aber höhere Kosten und die geringere Batteriekapazität durch eine beim Fahren nicht komplett geladene Batterie.

? Warum wird die neu ausgetauschte Gel-Batterie beim Fahren nicht komplett geladen?

! Der Spannungsregler der Lichtmaschine ist vom Hersteller auf einen bestimmten Batterietyp (nicht Marke!) eingestellt. Gel-Batterien brauchen wegen des höheren Innenwiderstands eine um zirka 0,2 bis 0,3 Volt höhere Ladespannung, um komplett vollgeladen zu werden. Wenn die Lichtmaschine lädt, fehlt aber genau diese „Mehrspannung“, gleichbedeutend mit 20 Prozent weniger Batteriekapazität.

? Ihr wichtigster Lade-Tipp?

! Das beste Ladegerät mit allen möglichen Features nützt sicherlich nichts, wenn die Batterie nicht daran angeschlossen wird. Wird das aber regelmäßig und von Anfang an gemacht, hält eine Batterie durchaus sechs bis neun Jahre.

Die besten Ladegeräte im MOTORRAD-Test



SAITO PROCHARGER XL: sehr einfache Bedienung; umschaltbar Motorrad/Auto; großes beleuchtetes Display, maximal 4 A Ladestrom; 99,95 Euro, www.louis.de



M+S INTELLI2: top ausgestattetes Hightech-Gerät mit diversen Lade- und Testprogrammen; maximal 3 A Ladestrom; 79,95 Euro, www.m-u-s.com



CTEK MXS 5.0: robustes Gerät, für Outdoor-Einsatz geeignet; einfache Bedienung, Automatik-Programme; maximal 5 A Ladestrom; 79,95 Euro, www.ctek.com

Kaufberatung Batterien

und sie sollen eine lange Lebensdauer haben – einige Anbieter versprechen, dass sie bis zu 3000-mal wiederaufladbar seien.

Ein paar kleine Haken hat die Sache allerdings auch: Da Lithium-Eisenphosphat-Akkus und herkömmliche Blei-Säure-Akkus annähernd die gleiche Ladeschlussspannung haben, lässt sich vermuten, dass sie auch mit den gleichen Ladegeräten geladen werden können. Das gilt aber nur sehr bedingt, denn die Lithium-Eisenphosphat-Akkus vertragen es nicht, an modernen Dauerladegeräten angeschlossen zu bleiben. Speziell die bei konventionellen Akkus segensreiche

Pulsladung für die Ladeerhaltung ist Gift für sie. Konsequenz für passionierte Batteriepfleger: auf einfachste Ladegeräte mit Abschaltautomatik zurückgreifen. Oder aber ein Spezialladegerät für Lithium-Eisenphosphat-Akkus nehmen. Als einer der ersten Ladegeräteanbieter hat CTEK mit dem „Lithium XS“ ab Mai ein solches im Programm. Sehr tiefe Temperaturen mögen die Akku-Leichtgewichte ebenfalls nicht. Über zehn Grad gibt's erfahrungsgemäß keinerlei Probleme, und auch bis zum Gefrierpunkt sollten gut gefüllte Exemplare ordentlich funktionieren. Unter null Grad wird's beim Starten aber oft zäh, Winterfahrer sind folglich nicht die Lithium-Ionen-Zielgruppe. Ein weiteres – zugegebenermaßen kleines und

mit etwas Improvisationstalent lösbares – Problem ist das momentan noch etwas eingeschränkte Angebot an Gehäusegrößen. Da diese aber meist kleiner als die Original-Akkus ausfallen, ist mit (selbst gebauten) Adaptern die Problemlösung recht einfach.

Noch sind die Praxiserfahrungen mit Lithium-Eisenphosphat-Akkus im Motorrad nicht so zahlreich, aber eine entsprechend bestückte BMW R 1000 SS im MOTORRAD-Redaktionskreis bereitet seit über zwei Jahren keinerlei Probleme. Und auch die positiven Aussagen namhafter Ladegerätehersteller lassen erahnen, dass den momentan noch recht teuren Leichtgewichten die Zukunft gehört.

www.motorradonline.de/zubehoer