

SIHTTAM

blinklicht

ATR-Magazin für die Kraftfahrzeugbranche

Ausgabe 1/2013

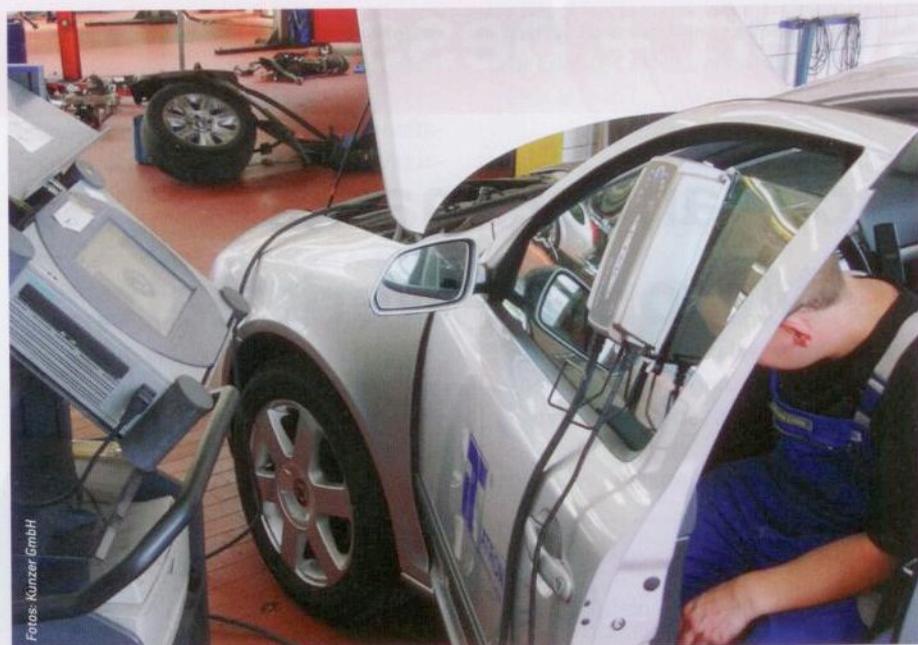
Original?

Die Qualität vieler Teile lässt sich häufig erst nach dem Auspacken erkennen

Tipps zum Batterieservice

Strom verkaufen

Ohne Batterie funktioniert auch keine Elektronik, so einfach ist das. blinklicht hat sich bei der Kunzer GmbH ein paar wertvolle Tipps rund um den Batterieservice abgeholt.



Fotos: Kunzer GmbH

Es ist schon erschreckend: Jahr für Jahr bleiben Tausende von Autos im Winter wegen einer kaputten Batterie liegen. Rund 60 Prozent aller Pannen haben mit der Elektrik zu tun, davon 40 Prozent unmittelbar mit dem Akku. Erschreckend ist das, weil Werkstätten das verhindern und damit Geld verdienen könnten. Denn wo das Kundenfahrzeug nach einer Panne zum Batteriewechsel landet, das haben die Kfz-Betriebe nicht unbedingt auf dem Radar. „Eine Werkstatt kann in nur zwei Minuten genau überprüfen, wie lange die Batterie des Kundenfahrzeugs noch hält. Das ist ganz einfach. Und so kann sie mit dem Batteriecheck, dem Laden oder dem Austausch dem Kunden und sich selbst einen Gefallen tun“, erklärt Thomas Buchner, Geschäftsführer der Kunzer GmbH, Exklusivvertriebspartner für CTEK-Ladegeräte.

Werkstätten haben die Kundenfahrzeuge mindestens zwei Mal im Jahr auf der Bühne: im Oktober/November und im

April/Mai zum Reifenwechsel. Zu beiden Terminen müsste ein Batteriecheck obligatorisch sein. Denn, das wissen die Batterieexperten: Batterien gehen im Sommer kaputt, weil hohe Temperaturen ihnen zusetzen. Der Ausfall folgt dann bei Kälte, weil die Batterie weniger Leistung hat, und viele zusätzliche elektrische Verbraucher wie Sitz-, Stand- und Scheibenheizungen ihr den Lebensgeist quasi aussaugen.

Batteriecheck obligatorisch

Besonders empfindlich reagieren Fahrzeuge ab einem Alter von fünf bis sechs Jahren. Denn bei ihnen ist die Elektronik noch nicht bis ins Detail vor einem plötzlichen Stromausfall abgesichert. Ein rechtzeitiger Austausch ist daher sinnvoll. Da der „Sterbeprozess“ sich länger hinzieht, sollten Kfz-Betriebe auch nach dem Winter die Leistung der Batterie überprüfen. Denn nach der Heizperiode folgt die Kühlperiode.



▲ Das CTEK MXS 25 HH hat ausreichend Leistung und lässt sich sicher an der Hebebühne befestigen. Mit dem sechs Meter langen Ladekabel erreicht der Fachmann jede Batterie

Seit drei bis vier Jahren weisen einige Fahrzeughersteller ihre Servicebetriebe an, Fahrzeuge in der Werkstatt sofort an ein Ladegerät anzuschließen. Denn normalerweise kommt die Batterie des Kundenwagens mit einem miserablen Ladezustand in den Betrieb. Zusätzlich stressen Servicearbeiten den Stromspender. „Beim aktuellen 5er BMW fließen beim Betätigen der Zündung kurzfristig 35 Ampere Strom. Die elektrischen Schiebeteuren von Citroën C8 und Peugeot 807 kommen sogar auf fast 40 Ampere. Ohne Einsatz des Generators kann das einer angeschlagenen Batterie schnell den Garaus machen“, so Buchner.

Viele aktuelle Automodelle kommen schon ab Werk mit leistungsfähigeren AGM-Batterien auf den Markt, die eine andere Ladetechnik erfordern. Kleine Ladegeräte kommen dort schnell an ihre Grenzen, zum Teil reicht der gelieferte Strom nicht einmal aus, um den Ladezustand der Batterie zu erhalten. Kunzer

empfiehlt Kfz-Betrieben, vor dem Kauf eines Ladegeräts die eigene Aufgabenstellung in Bezug auf die Autobatterie genau unter die Lupe zu nehmen.

Volle Spannung, keine Kraft

Der Zustand einer Batterie lässt sich nicht alleine anhand der Batteriespannung beurteilen. Ein Akku kann voll geladen, aber komplett kraftlos sein. Exakten Aufschluss gibt nur ein Batterietester wie der Argus Analyzer. Er wird an die Batterie angeschlossen, bezieht von ihr den notwendigen Strom und gibt dem Fachmann innerhalb von zwei Minuten einen kompletten Überblick über den Zustand der Batterie. „Drei Kriterien sind bei der Starterbatterie entscheidend: Ladezustand, Kaltstartstrom und Spannungsabfall beim Starten. Nur aus diesen lässt sich ermitteln, wie es um die Batterie steht“, so Buchner. Zudem misst der Argus die Batterietemperatur, was für die Beurteilung sehr wichtig ist. Hat diese 100 Prozent Leistung bei 25 Grad, sind es bei null Grad 80 Prozent, bei minus zehn Grad nur 60 Prozent. Mit dem integrierten Drucker kann der Betrieb dann die Ergebnisse dem Kunden vorlegen. So hat es der Betrieb in der Hand, den Kunden vor dem Liegenbleiben zu bewahren.

Batteriezustandsmessung

Spannungsmessung: Eine Batterie kann zwischen 11,85 und 12,7 Volt Strom abgeben. 0,1 Volt entsprechen rund zehn Prozent Kapazität. Daher gibt nur eine genaue Spannungsmessung Aufschluss darüber, ob die Batterie überhaupt Strom abgeben kann.

Startfähigkeit: Das Gerät misst den Spannungsabfall in der Batterie bei einem Startvorgang. Je weiter die Spannung abfällt, desto schlechter ist der Zustand der Batterie. Es handelt sich also um einen individuellen Belastungstest, da die Batterie genau mit dem Strom belastet wird, dem sie täglich beim Anlassen ausgesetzt ist.

Kaltstartstrom: Der Kaltstartstrom ist die Kraft, die eine neue und voll geladene Batterie über eine bestimmte Zeit bei einer bestimmten Temperatur abgeben kann, ohne dass eine gewisse Spannung unterschritten wird. Das Gerät vergleicht diesen Wert mit den eingegebenen Sollwerten und gibt Auskunft, wie viel Kaltstartstrom die Batterie abgeben kann. Der gemessene Kaltstartstrom ist sowohl spannungs- als auch temperaturkompensiert. ■



▲ **Der Argus-Batterietester mit Thermodrucker testet den Batteriezustand mit drei Methoden: Spannungsmessung, Startfähigkeit (Belastungstest am Fahrzeug) und Messung des Kaltstartstroms. Nach Abschluss des Batterietests gibt der Tester auch Auskunft über die vom Generator abgegebene Spannung und bewertet die Diodenoberwelligkeit. Er ist für sämtliche Bleisäure-Batterien geeignet (offen, wartungsfrei, AGM, GEL). Der Tester ist elektroniksicher, die Batterien können in eingebautem Zustand getestet werden**

Lieber mehr Leistung

Was sollten Kfz-Betriebe beim Kauf eines Batterieladegerätes beachten?

Thomas Buchner: Der Batterieservice wird von vielen eher als notwendiges Übel, denn als lohnenswerte Dienstleistung gesehen. Dabei hat die Batterie heute wesentlich anspruchsvollere Aufgaben zu erledigen, ihr Stellenwert innerhalb der gesamten Elektrik und Elektronik ist stark gestiegen. Daran sollte sich die Investitionsentscheidung orientieren. Unserer Meinung nach kaufen Werkstätten häufig zu leistungsschwache und semiprofessionelle Ladegeräte.

Stimmt bei Ladegeräten das Motto: Viel hilft viel?

Ja. Es macht einen Unterschied, ob der Betrieb zwei oder elf Stunden für das komplette Laden eine Batterie mit 60 Am-

perestunden braucht. Das Auto steht nicht so lange auf der Bühne. Das passt nicht zu den Prozessen einer modernen Werkstatt. Den Kunden mit halbgeladener Batterie vom Hof zu schicken, ist fahrlässig.

Wie können die Betriebe den Batterieservice vermarkten?

Jeder ist dankbar, wenn ihn seine Werkstatt vor einer Panne bewahrt. Laut Erhebungen kommt auf zehn gemessene Batterien eine verkaufte. Da steckt also Potenzial drin. Vielleicht koppelt der Betrieb das Prüfen auch an den Zustand. Ist dieser okay, ist die Prüfung umsonst. Wenn nicht, kann der Betrieb drei Euro nehmen. Da sind die Investitionen in Lade- und Prüfgerät schnell wieder drin. Und der Kunde ist zufrieden.



▶ **Thomas Buchner, Geschäftsführer der Kunzer GmbH**