13
10.6.2011
WWW.MOTORRADONLINE.DE

MOTORRAD

Vergleichstest
ALLE GEGEN MULTISTRADA

EDLER RENNER
Test Bimota DB8

REIFENTEST 2011
So schlecht sind Billig-Reifen

SCHON GEFAHREN
Aprilia RS4 125

UNTERWEGS MIT PIAGGIOS APE 50
Lieber schlecht gefahren als gut gelaufen?

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,30 € Schweiz 7,70 SFr
BeNeLux 4,50 € Finnland 5,70 € Griechenland 5,60 €
Italien 5,- € Norwegen 53,- NOK Portugal 5,- €
Slowenien 5,- € Spanien 5,- €
4 190497 303800 13

STROM-BERG

Wer ist der Chef im Akku-Ring? Zehn Saftspender treten im MOTORRAD- und GTÜ-Batterietest an, um für Spannung zu sorgen. Watt Volt ihr? Immer die volle Ladung!

Text und Fotos von Klaus Herder

Es gab mal Zeiten, da wurden Motorradbatterien (ja, es heißt korrekterweise Akkumulatoren, aber das hier sind NICHT die „VDI-Nachrichten") kaputt gefahren. Einfach so. Sie starben auf dem Feld der Ehre, wurden zerrüttelt und zerschüttelt oder litten nach vielen, vielen Anlasser-Bespaßungen an Überarbeitung. Diese Zeiten sind vorbei.

Heutzutage sterben Starterbatterien meist einen stillen Tod. Sie werden vergessen, nicht benötigt, nicht gepflegt – sie sultatieren und stehen sich einfach so kaputt. Die immer mehr werdenden Wenigfahrer sind schuld. Da kann man sich als Batteriehersteller einen Wolf konstruieren, es hilft alles nichts, wenn Unwissen, Vergesslichkeit und Ignoranz eine unheilige Allianz eingehen und Otto Normalfahrer erst dann übers Dasein eines säuregefüllten Bauteils reflektiert, wenn es mal wieder zu spät ist: beim vergeblichen Startversuch nach neun Monaten Winterpause.

Die Konsequenz für eine nutzwertorientierte Motorradzeitschrift müsste eigentlich lauten, nur noch Grundlagengeschichten zum Thema Batteriepflege zu veröffentlichen und ergänzend so alle zwei, drei Jahre einen Test von (Dauer-)Ladegeräten zu lancieren. Wie zuletzt geschehen in MOTORRAD 25/2010.

Da der letzte MOTORRAD-Batterietest nun aber doch schon über sieben (!) Jahre zurückliegt, war es mal wieder an der Zeit, den schwarzen Kästen etwas genauer auf den Zahn zu fühlen. Glückes Geschick, dass die Gesellschaft für Technische Überwachung, kurz GTÜ, eine im Wettbewerb mit TÜV und Dekra stehende Sachverständigenorganisation, ebenfalls das Thema Motorradbatterien auf der Agenda hatte. Zusammen holte man noch das in der Kfz-Branche als unabhängiges Prüfinstitut renommierte Kraftfahrtechnische Prüf- und Ingenieurzentrum FAKT ins Boot und kaufte im freien Handel zehn wartungsfreie Batterien der beliebten Größe zwölf Volt/zwölf Amperestunden. Der eine exakte Zuordnung erlaubende Japan-Code lautet YTX14-BS und verrät dem Kenner, dass der Saftspender in jede Menge japanischer Bigbikes, aber auch in K- und R-Modelle von BMW, die eine oder andere Triumph, bei Aprilia und sogar für diverse Harleys passt.

Acht der zehn getesteten Batterien vom Typ AGM wurden als „Bausatz" geliefert, bei denen der Kunde ein beiliegendes Säurepack noch selbst aufsetzen darf/muss und anschließend mindestens 30 Minuten war-

Bei konventionellen Polverschraubungen (rechts) ist durch eine lose eingelegte Mutter Fummeln angesagt. Intact macht's mit integrierten Gewinden bedienungsfreundlicher

BANNER

MODELL: Bike Bull 51214, Japan-Code YTX14-BS
KAPAZITÄTSANGABE: 12 Ah
ANBIETER: Banner, Tel. 0 81 66/6 86 92 30 00, www.bannerbatterien.com
PREIS: 73,20/73,20 Euro (UVP/tatsächlich bezahlt)
GEWICHT: 4,30 kg
KAPAZITÄT: Lieferzustand: 80 %; nach Erstladung: 102 %; nach Zyklenfestigkeits-Tests: 77 %; nach Kaltstartprüfung: 80 %; nach Tiefentladung: 78 %
ZYKLENFESTIGKEIT: Tiefste Entladespannung nach 100 Zyklen: 12,06 V
MÖGLICHE KALTSTARTS: 11
DURCHHALTEZEIT BEI TIEFENTLADUNG: 1,84 Stunden

→ FAZIT

Erreicht nur nach der Erstladung so gerade ihre Nennkapazität und dümpelt ansonsten permanent im hinteren Teil des Testfelds – vorletzter Platz.

MOTORRAD Urteil: ausreichend

BERGA

MODELL: Art.-Nr. 512140107904, Japan-Code YTX14-BS
KAPAZITÄTSANGABE: 12 Ah
ANBIETER: Berga, Tel. 05 11/9 75 02, www.berga-batterien.de
PREIS: 108,70/71,53 Euro (UVP/tatsächlich bezahlt)
GEWICHT: 4,70 kg
KAPAZITÄT: Lieferzustand: 81 %; nach Erstladung: 114 %; nach Zyklenfestigkeits-Tests: 64 %; nach Kaltstartprüfung: 68 %; nach Tiefentladung: 66 %
ZYKLENFESTIGKEIT: Tiefste Entladespannung nach 100 Zyklen: 11,98 V
MÖGLICHE KALTSTARTS: 8
DURCHHALTEZEIT BEI TIEFENTLADUNG: 1,79 Stunden

→ FAZIT

In nahezu allen Prüfpunkten markiert die Berga das Schlusslicht und landet folgerichtig auf dem letzten Platz. Der hohe UVP macht's nicht leichter.

MOTORRAD Urteil: ausreichend

BOSCH

MODELL: M6018, Japan-Code YTX14-BS
KAPAZITÄTSANGABE: 12 Ah
ANBIETER: Bosch, Tel. 09 00/1 94 20 10, www.bosch-automotive.com
PREIS: 94,00/93,71 Euro (UVP/tatsächlich bezahlt)
GEWICHT: 4,49 kg
KAPAZITÄT: Lieferzustand: 115 %; nach Erstladung: 116 %; nach Zyklenfestigkeits-Tests: 91 %; nach Kaltstartprüfung: 88 %; nach Tiefentladung: 79 %
ZYKLENFESTIGKEIT: Tiefste Entladespannung nach 100 Zyklen: 12,23 V
MÖGLICHE KALTSTARTS: 18
DURCHHALTEZEIT BEI TIEFENTLADUNG: 2,21 Stunden

→ FAZIT

Solide Leistung. Fängt stark an, fällt nur wenig ab. Mit Bosch macht man nichts verkehrt – wenn da nur nicht die noch etwas bessere Konkurrenz wäre.

MOTORRAD Urteil: gut

DELO

MODELL: Power, Best.-Nr. 10036205, Japan-Code YTX14-BS
KAPAZITÄTSANGABE: 12 Ah
ANBIETER: Detlev Louis, Tel. 0 40/73 41 93 60, www.louis.de
PREIS: 114,95/114,95 Euro (UVP/tatsächlich bezahlt)
GEWICHT: 4,74 kg
KAPAZITÄT: Lieferzustand: 90 %; nach Erstladung: 113 %; nach Zyklenfestigkeits-Tests: 102 %; nach Kaltstartprüfung: 105 %; nach Tiefentladung: 101 %
ZYKLENFESTIGKEIT: Tiefste Entladespannung nach 100 Zyklen: 12,14 V
MÖGLICHE KALTSTARTS: 20
DURCHHALTEZEIT BEI TIEFENTLADUNG: 2,58 Stunden

→ FAZIT

Eine Hausmarke zum ambitionierten Markenpreis – kann das gut gehen? Und wie: punktgleich mit dem noch teureren Harley-Akku auf Platz zwei.

MOTORRAD Urteil: gut

So testen MOTORRAD und GTÜ

Immer unter Strom

Drei starke Partner für einen großen Test: MOTORRAD und die Sachverständigenorganisation GTÜ (Gesellschaft für Technische Überwachung) sorgten dafür, dass beim Kraftfahrtechnischen Prüf- und Ingenieurzentrum FAKT im bayerischen Heimertingen über vier Monate lang heftigste Lade- und Entladetätigkeit erfolgte und FAKT-Testleiter Ralf Lämmle Sonderschichten einlegen musste. Zehn im freien Handel gekaufte Akkus durchliefen nach dem **Wiegen** ein umfangreiches computergesteuertes Testprogramm. Ein immer wiederkehrender Prüfpunkt war die **Kapazitätsmessung.** Die Kapazität gibt an, welchen nutzbaren Energiegehalt ein Akku besitzt. Die Kapazitätsmessungen erfolgten im Anlieferzustand, nach der Erstladung, nach den **Zyklenfestigkeits-Tests** (zyklische Lade- und Entladevorgänge, die Vermutungen über die Lebensdauer eines Akkus zulassen), nach der **Kaltstartprüfung** (nach zwölf Stunden in der Klimakammer bei minus 20 Grad) und nach dem **Tiefentladungs-Test** (Stichwort „vergessener Verbraucher"; bewertet wird die Entladedauer bis zu einer Klemmenspannung von 6 V). Zwischen den einzelnen Prüfpunkten wurden die Akkus immer wieder vollgeladen – was u. a. erklärt, warum ein Batterietest zu den zeitaufwendigsten Produkttests gehört, die der Redaktionsalltag zu bieten hat. Neben den reinen Messwerten flossen auch die Ergebnisse in der Kategorie **Handhabung** in das Gesamtergebnis ein. Darunter fallen Bewertungen der Auslaufsicherheit beim kurzzeitigen Kippen, des Gefahrenpotenzials bei der Erstinbetriebnahme (konkret: das Befüllen mit Säure) und der Qualität und Bedienungsfreundlichkeit der Pole und Polverschraubungen. Die letzten Punkte konnten die Testkandidaten in der Kategorie **Kosten** sammeln, für die das jeweilige Preis-Leistungs-Verhältnis entscheidend war.

Strom-Mann: Dipl.-Ing. Ralf Lämmle vom Kraftfahrtechnischen Prüf- und Ingenieurzentrum FAKT suchte Anschluss

FB

MODELL: Super MF, Best.-Nr. 31611110010, Japan-Code FTX14-BS (YTX14-BS)
KAPAZITÄTSANGABE: 12 Ah
ANBIETER: Hein Gericke, Tel. 01 80/5 22 95 22, www.hein-gericke.de
PREIS: 89,99/89,99 Euro (UVP/tatsächlich bezahlt)
GEWICHT: 4,66 kg
KAPAZITÄT: Lieferzustand: 79 %; nach Erstladung: 109 %; nach Zyklenfestigkeits-Tests: 85 %; nach Kaltstartprüfung: 85 %; nach Tiefentladung: 78 %
ZYKLENFESTIGKEIT: Tiefste Entladespannung nach 100 Zyklen: 12,09 V
MÖGLICHE KALTSTARTS: 14
DURCHHALTEZEIT BEI TIEFENTLADUNG: 2,26 Stunden

→ FAZIT

Unauffällig wuselt sich die FB durchs Test-Mittelfeld. Von einem „gut" ist sie weit entfernt, aber deutlich besser als „ausreichend" ist sie allemal.

MOTORRAD
Urteil: befriedigend

HARLEY-DAVIDSON

MODELL: Teile-Nr. 6594800, Japan-Code YTX14-BS
KAPAZITÄTSANGABE: 12 Ah
ANBIETER: Harley-Davidson, Tel. 01 80/3 00 13 40, www.harley-davidson.com
PREIS: 178,20/154,20 Euro (UVP/tatsächlich bezahlt)
GEWICHT: 5,14 kg
KAPAZITÄT: Lieferzustand: 42 %; nach Erstladung: 80 %; nach Zyklenfestigkeits-Tests: 100 %; nach Kaltstartprüfung: 102 %; nach Tiefentladung: 98 %
ZYKLENFESTIGKEIT: Tiefste Entladespannung nach 100 Zyklen: 12,33 V
MÖGLICHE KALTSTARTS: 20
DURCHHALTEZEIT BEI TIEFENTLADUNG: 2,53 Stunden

→ FAZIT

Sie ist sackschwer. Sie ist unverschämt teuer. Sie war im Auslieferungszustand eine Frechheit. Aber unterm Strich ist sie ein richtig guter Akku.

MOTORRAD
Urteil: gut

INTACT

MODELL: HVT-08, Japan-Code YTX14-BS
KAPAZITÄTSANGABE: 12 Ah
ANBIETER: Keckeisen Akkumulatoren, Tel. 0 83 31/94 44 40, www.intact-batterien.de
PREIS: 119,90/119,90 Euro (UVP/tatsächlich bezahlt)
GEWICHT: 4,86 kg
KAPAZITÄT: Lieferzustand: 133 %; nach Erstladung: 135 %; nach Zyklenfestigkeits-Tests: 114 %; nach Kaltstartprüfung: 119 %; nach Tiefentladung: 123 %
ZYKLENFESTIGKEIT: Tiefste Entladespannung nach 100 Zyklen: 12,32 V
MÖGLICHE KALTSTARTS: 21
DURCHHALTEZEIT BEI TIEFENTLADUNG: 3,08 Stunden

→ FAZIT

96 von 100 möglichen Punkten. Muss man da noch viel schreiben? Nur so viel: Die Hausmarke hatte eigentlich keiner auf dem Schirm. Überraschungssieg!

MOTORRAD
Urteil: sehr gut

SAITO

MODELL: Energy, Power, Best.-Nr. 10036813, Japan-Code YTX14-BS
KAPAZITÄTSANGABE: 12 Ah
ANBIETER: Detlev Louis, Tel. 0 40/73 41 93 60, www.louis.de
PREIS: 56,95/56,95 Euro (UVP/tatsächlich bezahlt)
GEWICHT: 4,50 kg
KAPAZITÄT: Lieferzustand: 89 %; nach Erstladung: 103 %; nach Zyklenfestigkeits-Tests: 96 %; nach Kaltstartprüfung: 95 %; nach Tiefentladung: 91 %
ZYKLENFESTIGKEIT: Tiefste Entladespannung nach 100 Zyklen: 12,17 V
MÖGLICHE KALTSTARTS: 16
DURCHHALTEZEIT BEI TIEFENTLADUNG: 2,41 Stunden

→ FAZIT

Sie kostet weniger als die Hälfte des Testsiegers, ist immer im oberen Testfeld dabei und damit Sparers Liebling. Klarer kann ein Kauftipp nicht sein.

MOTORRAD
Urteil: gut

Neuester Trend:

Lithium-Ionen-Batterie

Sie haben (fast) nur Vorteile: zwei Drittel leichter als vergleichbare Blei-Säure-Akkus; in jeder Position einbaubar, da sie keine Säure enthalten; Schnellladung mit hohem Ladestrom möglich (bis zu 90 % in sechs Minuten); minimale Selbstentladung (max. 5 % pro Monat) – Lithium-Ionen-Batterien sind bei Akku-Gourmets schwer angesagt. MOTORRAD testet einen Akku von JMT (www.matthies.de) seit ein paar Monaten in einer BMW S 1000 RR und hatte bislang keinen Grund zur Klage. Die einzigen bislang bekannten Nachteile: teuer (195 Euro) und unter null Grad Celsius nur bedingt einsetzbar.

Links das BMW-Original (3,1 kg), rechts JMT Lithium Ionen (1,0 kg)

Vom Umgang mit der Batterie

Die „beliebtesten" Pflegesünden

Der Mensch hat mit der Ladetechnik nicht ganz Schritt gehalten und begeht immer noch die gleichen Pflegesünden. Das fängt beim Ausbau an: Minuspol IMMER zuerst abklemmen (und beim Einbau IMMER zuletzt anklemmen) – sonst kann es beim ungewollten Massekontakt ein nettes Feuerwerk geben. Batterie zwar frostfrei, aber NICHT in warmen Räumen lagern, denn dort ist die Selbstentladung am größten. Als Ladegerät bitte kein ungeregeltes, bestenfalls für alte Auto-Akkus gemachtes Billigteil aus dem Baumarkt verwenden, sondern nur ein elektronisch geregeltes, mehrstufiges Ladegerät, das seine Ladekennlinie dem Akku anpasst. Eine Batterie muss NICHT regelmäßig entladen (früher gern mit einer Glühlampe gemacht) und dann wieder geladen werden, damit sie fit bleibt, denn das sorgt nur für einen unnötigen Verschleiß. Laden allein reicht völlig. Auch gern falsch gemacht: Beim Einbau werden die Batteriepole satt mit Polfett eingeschmiert und danach die Klemmen angeschlossen. Umgekehrt ist es richtig: Klemmen an die sauberen und fettfreien Pole montieren, erst dann den Klemmenbereich vor Korrosion schützen.
Ebenfalls ein Sündenklassiker: Die Batterie wird im eingebauten Zustand geladen (was mit modernen Ladegeräten in der Regel auch problemlos möglich ist), aber irgendein Trollo (meist der ungeduldige Besitzer) schaltet die Zündung ein – eine Geschichte über die Reparatur von Motorsteuergeräten steht in MOTORRAD 19/2010.
Batteriesäure macht zwar keine Flecken, aber dafür (mit Verzögerung) ordentliche Löcher und schädigt Haut und vor allem Augen. Also Vorsicht!

VARTA

MODELL: Art.-Nr. 5120140103104, Japan-Code YTX14-BS
KAPAZITÄTSANGABE: 12 Ah
ANBIETER: Varta, Tel. 05 11/9 75 01, www.varta-automotive.de
PREIS: 129,99/79,90 Euro (UVP/tatsächlich bezahlt)
GEWICHT: 4,76 kg
KAPAZITÄT: Lieferzustand: 106 %; nach Erstladung: 118 %; nach Zyklenfestigkeits-Tests: 80 %; nach Kaltstartprüfung: 78 %; nach Tiefentladung: 79 %
ZYKLENFESTIGKEIT: Tiefste Entladespannung nach 100 Zyklen: 12,12 V
MÖGLICHE KALTSTARTS: 12
DURCHHALTEZEIT BEI TIEFENTLADUNG: 2,74 Stunden

FAZIT

Das „befriedigend" verfehlt sie nur haarscharf; aber wäre das bei dem Markennamen ein Erfolg gewesen? Sie ist nicht wirklich schlecht, aber gut ist anders.

MOTORRAD Urteil: ausreichend

YUASA

MODELL: Super MF Pafecta, Japan-Code YTX14-BS
KAPAZITÄTSANGABE: 12 Ah
ANBIETER: Yuasa, Tel. 02 11/41 79 00, www.yuasaeurope.com
PREIS: 114,95/114,95 Euro (UVP/tatsächlich bezahlt)
GEWICHT: 4,63 kg
KAPAZITÄT: Lieferzustand: 96 %; nach Erstladung: 113 %; nach Zyklenfestigkeits-Tests: 93 %; nach Kaltstartprüfung: 89 %; nach Tiefentladung: 81 %
ZYKLENFESTIGKEIT: Tiefste Entladespannung nach 100 Zyklen: 12,25 V
MÖGLICHE KALTSTARTS: 20
DURCHHALTEZEIT BEI TIEFENTLADUNG: 2,38 Stunden

FAZIT

Das beliebte Erstausrüster-Fabrikat bietet genau das, was man von einem Markenprodukt erwartet: eine grundsolide Leistung ohne Überraschungen.

MOTORRAD Urteil: gut

Batterietest

ten sollte, bis die exakt bemessene Schwefelsäuremenge die sechs Zellen geflutet hat. Danach werden die Einfüllöffnungen mit Verschlussstopfen dauerhaft verschlossen und dürfen nie wieder geöffnet werden. Das Prozedere war bei der Intact- und Harley-Batterie nicht erforderlich, da beide Akkus bereits vor Auslieferung werksseitig mit Säure befüllt und mit Stopfen fest verschlossen werden. Der Harley-Akku hatte vermutlich schon etwas länger auf Kundschaft gewartet, was sein bescheidener Kapazitätswert im Lieferzustand offenbarte. Doch das Schwergewicht leistete sich nach dem ersten Laden – was übrigens nach der Erstbefüllung für jede Batterie zu empfehlen ist – keine weitere Schwäche mehr. Wie überhaupt das gesamte Testfeld von echten Ausfällen verschont blieb, was aber nicht heißt, dass es keine gravierenden Qualitätsunterschiede gab. Es bleibt allerdings zu befürchten, dass die Unterschiede im entscheidenden Pflegeverhalten noch gravierender sind.

www.motorradonline.de/batterietest

Bewegte Bilder: Den Batterietest-Film plus Batterie-Pflegetipps gibt es unter www.motorradonline.de/batterietest

ENDWERTUNG

	Kapazität	Zyklenfestigkeit	Kaltstart	Tiefentladung	Handhabung	Kosten	Summe	MOTORRAD -Urteil	Preis in Euro
max. Punktzahl	20	10	30	12	18	10	100		
INTACT	**20**	**10**	**30**	**12**	**18**	**6**	**96**	**sehr gut**	**119,90**
HARLEY-DAVIDSON	**15**	**10**	**29**	**10**	**17**	**3**	**84**	**gut**	**178,20**
DELO	**17**	**8**	**29**	**10**	**15**	**5**	**84**	**gut**	**114,95**
YUASA	**15**	**9**	**29**	**10**	**15**	**5**	**83**	**gut**	**114,95**
SAITO	**16**	**9**	**23**	**10**	**15**	**10**	**83**	**gut**	**56,95**
BOSCH	**16**	**9**	**26**	**9**	**15**	**6**	**81**	**gut**	**94,00**
FB	**15**	**8**	**20**	**9**	**15**	**6**	**73**	**befriedigend**	**89,99**
VARTA	**15**	**8**	**17**	**11**	**15**	**4**	**70**	**ausreichend**	**129,99**
BANNER	**14**	**8**	**16**	**8**	**15**	**6**	**67**	**ausreichend**	**73,20**
BERGA	**13**	**7**	**11**	**8**	**15**	**4**	**58**	**ausreichend**	**108,70**

*Schlüssel: 100 bis 91 Punkte = sehr gut; 90 bis 81 Punkte = gut; 80 bis 71 Punkte = befriedigend; 70 bis 51 Punkte = ausreichend; 50 bis 0 Punkte = mangelhaft

FAZIT

Die große Spreizung der Testurteile täuscht etwas darüber hinweg, dass es bei diesem Batterietest keine echten Ausfälle gab. Selbst die drei Letztplatzierten dürften im normalen Alltagsbetrieb keinen Ärger machen. Wirklich überraschend ist dafür aber, wie souverän ein „No-Name-Produkt" den Testsieg abräumt und dass ausgerechnet der mit Abstand günstigste Akku den „Kauftipp" einheimst.