



Der schwedische Hersteller Ctek stellte auf der Automechanika das neue Batterieladegerät Pro25S vor.

Foto: Ctek

BATTERIEMANAGEMENT-GERÄTE

Umsatzbringer Batterie

Fahrzeuggatterien müssen heute enorm viel leisten und geben auch immer wieder mal den Geist auf. Mit entsprechenden Batteriemangement-Geräten können Werkstätten hier punkten und Umsätze generieren.

Durch die steigende Anzahl elektrischer Verbraucher und den Einsatz von Technologien wie Start-Stopp-Systemen ist die Fahrzeugbatterie stark belastet. Auch 2017 war sie wieder Pannensache Nummer eins und führt die jährliche ADAC Pannenstatistik. Das Thema Batteriepflege wird daher immer wichtiger – gerade auch für Kfz-Betriebe. Denn häufig werden Fahrzeuge mit unterladener Batterie in die Werkstatt gebracht, weiß man zum Beispiel beim schwedischen Batteriespezialisten Ctek. Damit sich ein vorzeitiges Batterieversa-



Das Ladegerät Bat 645 von Bosch verfügt auch über einen Stütz- und Pufferbetrieb.

gen nicht bei Wartung oder Reparatur häuft, bietet das Unternehmen, wie andere Hersteller auch (Banner, Bosch etc.), entsprechende Ladegeräte an. Auf der Automechanika hat Ctek beispielsweise das neue Ladegerät Pro25 für das professionelle Laden aller 12V-Batterien vorgestellt – ob für Nassbatterien, Ca/Ca-Batterien (Kalzium), Gelbatterien, AGM- und EFB-Batterien für Start-Stopp-Fahrzeuge oder auch für Lithium-Ionen-Batterien (LiFePO4). Das Pro25 soll für eine sichere Stromversorgung während der Diagnose sorgen und schützt wichtige Konfigurati-

KURZFASSUNG

Fahrzeuggatterien sind immer noch Pannensache Nummer eins. Werkstätten, die Batterien bei jedem Service präventiv testen, können ihren Kunden ein ungewolltes Liegenbleiben ersparen und den Umsatz im Batterieverkauf ankurbeln.

onen, wenn die Batterie vom Fahrzeug getrennt werden muss. Ein eingebauter Temperatursensor passt dabei die Lade-rate in Abhängigkeit von der Temperatur an, um eine maximale Ladeleistung zu erreichen.

Auch das Thema Batteriediagnose gewinnt an Bedeutung. So hat etwa Hella Gutmann Solutions mit dem BPC-Tool



Das BPC-Tool von Hella Gutmann Solutions

Foto: Hella Gutmann Solutions

(Battery Power Check) einen Batterietester im Portfolio. Auf Grundlage mathematischer Algorithmen beurteilen solche Batteriediagnosegeräte den Zustand der Batterie (siehe dazu auch das Interview auf Seite 14).

Kein Austausch auf Verdacht

Wichtige Prüfwerte wie Batteriespannung, Anzeige des Kaltstartprüfstroms oder Batterie- und Ladezustand werden dabei vom BPC-Tool drahtlos über Bluetooth an das Diagnosesystem Mega Macs übertragen und angezeigt. Bei Bedarf lässt sich ein Protokoll für den Kunden ausdrucken, das einen notwendigen Batteriewechsel belegt und als Grundlage für ein Verkaufsgespräch dienen kann.

Das Batteriediagnosegerät BPC-Tool wurde in Zusammenarbeit mit dem Batteriespezialisten Midtronics entwickelt. Das niederländische Unternehmen mit Sitz in Houten hat verschiedene Batteriediagnosetester im Programm. Diese ge-

ben Werkstätten die Möglichkeit Batterien präventiv bei jedem Fahrzeug zu testen, um Kunden so rechtzeitig eine neue Batterie anzubieten (siehe Interview unten).

Kapazität bestimmen

Auf der Automechanik stellte das Unternehmen unter anderem das neue Batteriediagnosegerät CPX 900 vor. Mit diesem soll sich der Zustand der Batterie noch genauer prüfen lassen. Denn der Tester verfügt über die spezielle „Conductance Profiling“-Technologie zum Prüfen der Reservekapazität. Schließlich sei die



Das neueste Gerät von Midtronics: das CPX-900

Foto: Midtronics

Fahrzeuggatterie heute nicht mehr nur zum Starten notwendig, sondern müsse eine Vielzahl elektrischer Verbraucher versorgen. Mit dem neuen Verfahren soll bestimmt werden, ob die Leistung der Batterie dafür noch ausreicht. Die Technologie basiere auf der Leitwertmethode, die um eine Messung mit kleiner Last erweitert und mit Batterieprofilen von neuen und gebrauchten Batterien aus Labortests verglichen wird.

Valeska Gehrke

MIT BATTERIEN GESCHÄFT GENERIEREN

asp: Wird dem Thema Batteriediagnose in der Werkstatt zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt?

C. Streng: In den Werkstätten fallen eben sehr viele Routearbeiten an, beispielsweise Ölwechsel und der Tausch von Verschleißteilen. Bei einer Bremse sieht der Monteur gleich, wenn sie abgefahren ist. Aber die Batterie ist für viele immer noch eine Black Box. Werkstattmitarbeiter sollten erkennen, dass man mit dem Thema Batterie wirklich Geschäft generieren kann. Wenn man den Werkstätten vorrechnet, dass schon fünf Batterietests pro Tag einen interessanten Return on Invest bringen, dann wächst auch die Bereitschaft, sich mit dem Thema Batterie auseinanderzusetzen. Man kann die Investition in einen Batterietester in zwei bis drei Monaten wieder durch Mehrumsatz hereinholen.

asp: Dabei ist es nicht so schwer, eine Batterie zu testen, oder?

C. Streng: Es ist ziemlich einfach. Die Diagnosegeräte sind leicht zu bedienen, man muss dem Gerät nur sagen, welchen Batterietyp man testen will, sonst kann das Ergebnis um bis zu acht Prozent vom tatsächlichen Wert abweichen.

asp: Wie erkennt der Mechaniker, mit welcher Batterie er es zu tun hat?

C. Streng: Mit der neuesten Technologie kann man die Fahrzeug-Identifizierungsnummer scannen und das Gerät weiß automatisch, welche Batterie verbaut ist. Manchmal sind QR Codes auf der Batterie. Aber im Zweifel können alle wichtigen Informationen der Batteriebeschriftung entnommen werden. Manchmal ist es allerdings eine Herausforderung, die Batterien überhaupt zu finden, denn sie sind an allen möglichen Orten im Fahrzeug verbaut.

asp: Was genau bedeutet präventive Batteriediagnose?

C. Streng: Dahinter steckt die Botschaft, dass die Werkstatt immer auch präventiv die Batterie testen sollte. Damit verhindert man, dass der Kunde unterwegs Probleme mit dem Fahrzeug bekommt. Es ist doch so: Wenn die Batterieschwäche in der Werkstatt festgestellt wird, verbleibt das Geschäft für den Batterietausch in der Werkstatt. Wenn das Auto unterwegs liegenbleibt, macht der ADAC das Geschäft.

asp: Wie eng ist Ihre Zusammenarbeit mit den Fahrzeugherstellern bei neuen Batterietechnologien?

C. Streng: Wir stellen viele Autohersteller mit Batterietestern aus. Jetzt verbessern wir die Geräte weiter und machen einen Technologiesprung bei den Batterien. Start-Stopp-Batterien haben ein ganz anderes Anforderungsprofil. Sie müssen nicht nur sehr viel Power für eine kurze Zeitspanne beim Start liefern, sondern sie müssen die bis zu 50 Steuergeräte an Bord versorgen und zahlreiche Stromverbraucher. Deshalb muss man die Batterie auch daraufhin testen, ob diese Verbraucher mit einer stabilen Spannung versorgt werden können. Wir passen in Zusammenarbeit mit unseren OE-Kunden auch die Testverfahren an. Aus der Zusammenarbeit mit den Fahrzeugherstellern und den Batterieproduzenten lernen wir sehr viel. Sie öffnen ihre Batterien für uns und wir passen die Algorithmen maßgeschneidert an.

Interview: Dietmar Winkler



Clemens Streng, Marketing Manager Midtronics