

Wir kaufen und verwenden eine Menge Batterien. Die meisten von ihnen werden jedoch ausgetauscht, weil sie zerstört wurden, entweder zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme oder später durch Vernachlässigung. Nur wenige verschleissen richtiggehend. Dies muss nicht so sein. Bei korrektem Einsatz und regelmässiger Pflege können Motorradbatterien mehrere Jahre halten, wie sie es in Autos auch tun. Batterien werden "trocken vorgeladen" versandt. Nachdem sie mit Säure befüllt wurden, befinden sie sich in einem einigermaßen geladenen und einsatzbereiten Zustand. Wie dem auch sei: Eine Batterie, die nicht sofort nachgeladen wird, wird nicht mehr als 80% ihrer angegebenen Kapazität sowie eine kürzere Lebensdauer haben.



Eine frisch befüllte Batterie sollte man eine halbe bis eine Stunde stehen lassen und anschliessend drei bis fünf Stunden lang laden. Die Ladeleistung sollte konstant bei ein Zehntel der angegebenen Batteriekapazität liegen. Ihr könnt nicht bis zum nächsten Tag warten oder euch sicher sein, dass sie beim Fahren eurer Maschine die volle Ladung erhält. Zum Beispiel handelt es sich bei der Yuasa YB16-B, wie die Teilenummer vermuten lässt, um eine Batterie von 16 Amperestunden(Ah) und benötigt eine Initialladung von 1,6 Ampere(A). Es würde nicht viel ausmachen, wenn die Batterie mit 1,4 oder 1,8 A geladen würde, der Wert sollte des besten Resultats halber nur im Bereich um ein Zehntel liegen. Eine vollständig entladene Batterie zerstört sich schnell selbst, oft innerhalb von bloss zwei Wochen. So eine Zerstörung ist eine Folge von Schwefelablagerungen. Bleisulfat bildet sich normalerweise beim Entladen einer Batterie. Eine vollständig entladene Batterie wird beginnen, auf der Oberfläche der aktiven Platten eine harte Isolierschicht aus Bleisulfat aufzubauen. Diese Schicht isoliert die Platten gegen die normale chemische Reaktion, und wenn man dies lange genug zulässt, wird ein erneutes Aufladen unmöglich. Die Batterie ist ruiniert. Schwefelablagerungen sind kein Problem, falls das Motorrad täglich etwa 30 Kilometer bei normalen Geschwindigkeiten und mit wenig Stops oder Anlassvorgängen gefahren wird. Andererseits kann durch kurze Spritztouren oder wochenlanges Abgestelltlassen eine Batterie chronisch zu gering geladen bleiben und eine kurze Lebensdauer haben.

Eine schnelle und akkurate Methode, den Ladezustand eurer Batterie zu ermitteln, ist mittels eines Hydrometers. Das auf dem (Foto) gezeigte von Yuasa ist ein ausgezeichnetes Beispiel. Es wurde für die Verwendung bei Motorradbatterien ausgelegt. Wenn sich eine Batterie entlädt, verringert sich der Säuregehalt. Tatsächlich wird die Säure (ca. 10% Schwefelsäure und 90% Wasser) fast ganz zu Wasser. Ein Hydrometer misst diesen Unterschied der Dichte, die wiederum eine akkurate Wiedergabe des Batterieladezustands ist.

Der Ladezustand lässt sich auch mit einem Voltmeter ermitteln. Um dies zu tun, schliesst man das Messgerät an die Batterie an und schaltet bei stehendem Motor die Zündung und das Licht ein. Falls die Spannungsanzeige unter 11,5 V (oder 5,75V bei einer 6V-Anlage) fällt, muss die Batterie aufgeladen werden. Eine einfache Methode um sicherzustellen, daß die Batterie seiner Maschine stets voll geladen ist, besteht darin, alle paar Wochen einen Kleinlader anzuschliessen. Yuasa-Exide stellt seit etwa zwei Jahrzehnten solche Lader her. Diese Lader besitzen Schnellverbinder, welche es ermöglichen, die Anschlüsse ständig an der Maschine angebracht zu lassen. Einmal eingestellt lässt sich der Lader fix in eine Steckdose und in den Schnellverbinder der Maschine stecken.

Hohe Ladestrome (mehr als das doppelte der empfohlenen 10%) können ebenfalls zu Beschädigungen führen, durch Hitzeverzug oder Oxidation. Deshalb sollte man eine Motorradbatterie nie mit einem amperestarken Autoladegerät aufladen. Normalerweise verliert eine Batterie während des Betriebs Wasser. Dies liegt an der geringfügigen Überladung, die beim Fahren der Maschine auftritt. Ihr müsst den Flüssigkeitsstand eurer Batterie überwachen und ihn von Zeit zu Zeit mit destilliertem Wasser ausgleichen. Falls die Platten nicht bedeckt sind, werden sie oxidieren, und der oxidierte Teil wird sich nicht erholen, wenn der Flüssigkeitspegel wieder erhöht wird. Die Kapazität der Batterie wird auf Dauer vermindert bleiben. Wie schnell bei eurer Maschine der Flüssigkeitspegel eurer Batterie sinken wird, hängt von einer Anzahl Faktoren ab: wieviel Energie das Ladesystem bietet, wie weit man bei normaler Geschwindigkeit fährt ohne anzuhalten, wie häufig man den Anlasser benutzt usw. Ihr solltet den Pegel häufig überprüfen, bis ihr ein Gefühl dafür entwickelt habt, wie schnell er sich senkt. Überprüft ihn anschliessend so häufig, wie es euch die Erfahrung gelehrt hat.

Natürlich solltet ihr die Oberseite eurer Batterie sowie deren Pole sauber halten. Ein verschmutztes Gehäuse kann zwischen den Polen genügend Strom leiten, um eine Entladung herbei zu führen. Lockere oder korrodierte Pole werden den Stromfluss in und aus einer Batterie heraus begrenzen, was zu einem schlechten Startverhalten sowie einem chronisch zu geringen Ladezustand führt.

Kauft keine kleinere Batterie als benötigt. Kauft ihr eine grössere, so werft ihr Geld raus. Doch wenn ihr eine zu kleine kauft, könntet ihr irgendwo parken, wo ihr es lieber nicht tun würdet. Eine Maschine mit Kickstarter benötigt keine Spitzenbatterie mit hoher Speicherkapazität. Ein Big Twin mit E-Starter hingegen benötigt die leistungsfähigste Batterie, die man kriegen kann. H-D baut die kräftigsten Batterien, die heute erhältlich sind. Sie werden von Yuasa in Pennsylvania hergestellt, und bessere gibt es nicht.

Ein paar Vorsichtsmaßnahmen: Während des Ladevorgangs entweicht von einer Batterie ein explosives Gemisch aus Wasserstoff und Sauerstoff. Haltet auch offenes Licht fern und zieht den Stecker des Ladegeräts, bevor ihr es von der Batterie trennt, um Funken zu vermeiden. Ausserdem kann Batteriesäure bleibende Augenschäden verursachen und einem die Haut verätzen. Vorsichtiger Umgang damit wird also empfohlen.