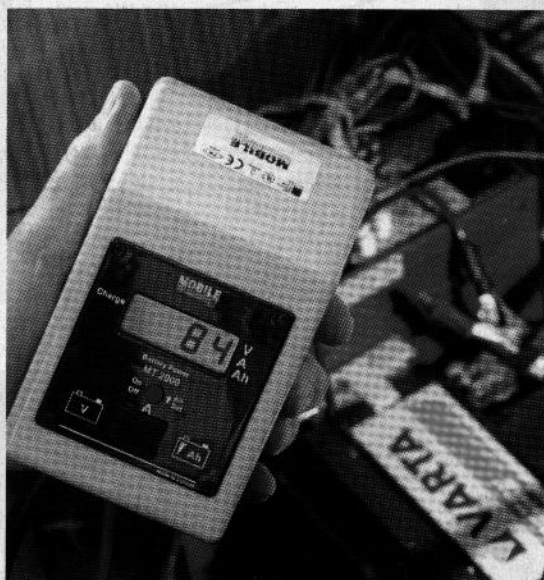




Fernab von Stell- und Campingplätzen ist die zuverlässige Selbstversorgung mit Energie besonders wichtig.

Ein Batteriecomputer informiert während des Tests über die vorhandene Energie des Akkus – hier sind es 84 Ah.



kontrolliert zudem mit einer Sensorleitung die Spannung der Starterbatterie. Optional lässt sich auch noch ein Temperaturfühler zur Überwachung der Bordbatterie anschließen, um bei besonders tiefen oder hohen Temperaturen eine entsprechend schonendere Ladekennlinie zu fahren.

Ohne fundierte Kenntnisse der Kfz-Elektrik sollte man den Einbau dem Fachhändler überlassen. Vor allem sehr starke Booster, sie liefern Ladeströme über 25 A, erfordern neue, sehr dicke Leitungen zwischen der Starterbatterie und dem Booster sowie weiter zum Bordak-

ku. Ein Fachbetrieb kennt dieses Problem, hat Erfahrung in der Dimensionierung und der Verlegung der Leitungen. Zudem liegen dort die nötigen Kleinteile und Werkzeuge zur Hand und können die Leitungen mit passenden Sicherungen vor Überlastung im Schadensfall geschützt werden.

Für den fachgerechten Einbau sollte man etwa ein bis zwei Arbeitsstunden kalkulieren. Danach erledigt der elektronische Lademeister seinen Dienst unauffällig und wartungsfrei – auch beim Tingeln von Stellplatz zu Stellplatz.

.....Sascha Zdrahal

nung war mit 14,4 Volt konstant hoch. Der Bordakku wurde in nur zwei Stunden mit insgesamt 50 Ah aufgefüllt. Damit erreichte die Technik die gesteckten Ziele. Dieser Energienachschub reicht auch für einen Spielfilmabend während der dunklen Jahreszeit aus.

Wie kompliziert ist der Einbau eines Boosters? Die Montage des Geräts erfolgt möglichst nahe an der Bordbatterie. Dazu werden die Plus- und die Minusleitung von der Startbatterie zum Aufbauakku durchtrennt und der Booster dazwischengeschaltet. Zusätzlich ist eine Verbindung zum Zündungsplus (D+ oder „Klemme 15“) nötig, damit er während des Motorlaufs aktiv ist. Der hochwertige Mobile-Technology-Booster

■ BOOSTER STATT GENERATOR

Nicht nur in Wintermonaten, wenn die Solarpaneele kaum noch Ertrag bringen, flammt alljährlich die Diskussion über den Sinn und Zweck von benzinbetriebenen Generatoren auf. Doch wie stark laden diese Motorgeräte den Bordakku wirklich?

Der oft vorhandene Gleichstromausgang am Generator liefert meist nur wenig mehr als zwölf Volt – zu wenig für eine direkte Ladung eines Bleiakkus. Also nutzt man den 230-Volt-Wechselstromausgang und speist die Batterie via Außensteckdose über das bordeigene Ladegerät. Dann bestimmt aber das Ladegerät den maximalen Ladestrom – oft nur

15 A. Beim Anschluss an eine Netzsteckdose genügt das meist, denn über Nacht bleibt genügend Ladedauer. Doch den Generator neben dem Mobil möchte man in der Regel nur so kurz wie möglich betreiben. Um etwa 45 Ah zu laden, müsste der handliche Brummer dann drei Stunden knattern.

Ein kräftiger Booster mit IUoU-Kennlinie dagegen pumpt während einer Stunde Fahrt bis zu 45 Ah in den Akku. Dabei sind der Ladestrom und die -spannung weitgehend unabhängig von der Motordrehzahl. So liefert der Booster auch im Leerlauf oder bei einer ausgesprochen gemütlichen Fahrweise volle Ladeleistung.

„Wenn man öfter den Standort wechselt, ist ein kräftiger Booster deshalb durchaus eine Alternative zu Generator oder Brennstoffzelle.“



Für eine volle Batterie muss ein Generator oft lange laufen.