
GTÜ testet Oldtimerbatterien – mit Überraschungen

Ein Blick in den Motorraum lässt keine Zweifel: Alles ist originalgetreu, alles sitzt am richtigen Fleck. Nur die moderne, wartungsfreie Starterbatterie mit ihrem modernen Kunststoffgehäuse passt nicht ins Bild. Alternativ bietet der Handel spezielle Oldtimer-Starterbatterien an. Ihre Optik mit außen liegenden Zellverbindern, Nachfüllöffnungen mit Verschlussstopfen und schwarzem Kunststoffgehäuse ist den historischen Vorbildern nachempfunden. Für ihr Innenleben nutzen sie hingegen aktuelle Blei-Säure-Technik. Die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) hat zusammen mit dem Fachmagazin „Auto Bild Klassik“ acht solcher Batterien zu Preisen zwischen 88 und 298 Euro unter die Lupe genommen – mit erstaunlichen Ergebnissen.

Die Riege der Testkandidaten setzte sich aus je vier Batterien mit zwölf Volt und sechs Volt Spannung zusammen. Jeweils zwei Batterien besitzen annähernd dieselbe Kapazität. Unter den Zwölf-Volt-Akkus sind das die Batterien der Anbieter FAW und Keckeisen (intAct Oldtimer-Power) mit einer Kapazität von je 60 Ah sowie Bosch (Classic) mit 44 Ah und Limora mit 48 Ah. In die Gruppe mit sechs Volt fallen Varta (Classic) und Banner mit je 84 Ah sowie Panther und Langzeit mit je 66 Ah Kapazität. Bei den Messungen im Labor interessierte uns vor allem die Kapazität sowie das Verhalten bei Kaltstart und nach Tiefentladung.

Die erste Überraschung: Ausgerechnet der Kandidat mit dem höchsten Preis, die Zwölf-Volt-Batterie von Limora für 298 Euro, quittierte mit einem Komplettausfall bereits nach dem zweiten Ladezyklus ihren Dienst. Für die Limora war der Test an dieser Stelle beendet. Mustergültig zeigte sich hingegen der Testsieger mit 12 Volt, die Intact von Keckeisen. Entsprechend ihrer günstigen Ausgangslage, einer Kapazität, die nach dem ersten Laden um 19 Prozent über dem Nennwert lag, glänzte sie auch in den restlichen Disziplinen mit guten Ergebnissen. Nach Erstladung über dem Nennwert (plus zehn Prozent) lag ebenso die Kapazität der Varta Classic, Testsieger unter den Batterien mit sechs Volt. In den Disziplinen „Kapazität“, „Kaltstart“ und „Tiefentladung“ holte sie jeweils die volle Punktzahl. Die restlichen Testteilnehmer erreichten nach dem ersten Laden hingegen Kapazitäten, die zwischen fünf und 29 Prozent unter den von den Herstellern angegebenen Werten lagen.

Recht unterschiedliche Resultate lieferten die Testkandidaten bei der Kaltstartprüfung. In der Klimakammer mit minus 20 Grad Celsius wird dabei innerhalb von 30 Sekunden ein Strom von 100 Ampere abgerufen. Nach 60 Sekunden Pause folgt der nächste Zyklus. Besonders standfest zeigten sich hier die Kandidaten mit sechs Volt. Die Varta Classic ließ die Prozedur ganze 22-mal über sich ergehen, die Langzeit auf dem zweiten Rang 20-mal. Unter den Akkus mit zwölf Volt brachte es die Intact auf 15 Zyklen, die Bosch auf dem dritten Rang gab bereits nach zwei Kaltstarts auf.

Ins Grübeln kamen die GTÜ-Tester angesichts des Zustands, in dem zwei per Internethändler gelieferte Testkandidaten im Labor ankamen. Die nach dem zweiten Ladezyklus ausgefallene Limora mit zwölf Volt zerbröselte an den Gehäuseecken, kleinere Teile waren abgebrochen. Auf dem Gehäuse der Zwölf-Volt-Batterie von Bosch fanden sich Rückstände eines alten oder anderen Etiketts.

Fazit der GTÜ: Wer Wert auf lückenlose Authentizität im Motorraum legt, wem eine wartungsfreie Starterbatterie mit hellem Gehäuse im historischen Fahrzeug ein Gräuel ist, kommt an einer Oldtimer-Batterie nicht vorbei. Hingegen sind Befürchtungen, dass sich alte, mechanische Lichtmaschinenregler nicht mit aktuellen Blei-Säure-Batterien vertragen, unbegründet. Wer die Optik unter der Motorhaube hingegen aus

pragmatischem Blickwinkel betrachtet, ist mit einer konventionellen, wartungsfreien und in der Regel preiswerteren Blei-Säure-Batterie besser bedient. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



GTÜ-Test Oldtimerbatterien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GTÜ



GTÜ-Test Oldtimerbatterien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GTÜ

A screenshot of a GTÜ test report titled "GTÜ-Test Oldtimerbatterien 06/2018". The report contains a table with columns for "Batterie", "Hersteller", "Typ", "Nennkapazität", "Nennspannung", "Nennstrom", "Nennleistung", "Nennenergie", "Nennleistungsdichte", "Nennenergie pro Liter", "Nennleistung pro Liter", "Nennenergie pro Kilogramm", and "Nennleistung pro Kilogramm". The table lists various battery models and their specifications. At the bottom of the report, there is a QR code and some small text.

GTÜ-Test Oldtimerbatterien.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GTÜ