

CTEK MXS 0.8 (XS 800) Motorrad-Ladegerät

Von Säureschichtung und sulfatierten Zellen

Mit maximal 800 mAh Ladestrom ist das Ladegerät der schwedischen Firma CTEK genau das Richtige für Motorradbatterien. Denn der Ladestrom sollte nur ein Zehntel der Nennleistung (in Ampere) betragen. Motorradspezifische Problemfälle und Standschäden können damit behandelt werden: Sulfatierte Zellen in der Batterie treten als typischer Standschaden auf. Sie äußern sich bei Blei Akkus durch harte oder weiß gewordene Platten.

Achtung, bei CTEK wurden seit Dezember 2010 Typenbezeichnungen der Ladegeräte vereinfacht: Aus dem XS 3600 wurde das MXS 3.6, aus dem XS 800 das XS 0.8 und das MXS 5.0 ersetzt das Multi XS 4003.

Bleisulfat-Kristalle lagern sich an und verringern die aktive Oberfläche der Metallplatten. Das führt zu einer schlechteren Reaktionsfähigkeit der Batterie. Stark sulfatierte Zellen nehmen keine Ladung mehr auf. Meistens entsteht **Sulfatierung** bereits dann, wenn die Spannung im Stromspeicher unter einen Wert von 12,3 Volt abfällt. Für solche Fälle startet das MXS 0.8 (ehemals XS 800) einen Versuch der Entsulfatierung, der sich durch ein Klackergeräusch (Pulsmodus) und ständiges Umschalten zwischen den beiden Dioden am Gerät bemerkbar macht. Nur bei schneller Wiederaufladung kann das Sulfat wieder an die Säure abgegeben werden.

Dem kann das Gerät zumindest teilweise abhelfen. Allerdings können die Kristalle durch Erschütterungen von den Elektroden abfallen, was zu einer Schlammschicht am Boden der Batterie führen kann. Wenn die Schlammschicht so hoch wird, dass sie beide Elektroden überbrückt, entsteht ein Kurzschluss, die Akkuzelle ist zerstört.

Das Gerät kann auch als Überwinterungsprogramm permanent angeschlossen bleiben. Mitgeliefert wird ein Batterieanschlusskabel mit Ringkabelschuhen und Stecker zum Ladegerät. Alternativ sogar ein Indikator-Stecker ‚Eyelet‘, der per Ampel-Diode den aktuellen Ladestand des Akkus und somit ggf. Handlungsbedarf anzeigt.

Die **Säureschichtung** in Blei-Akkus ist ein anderes Problem: Ist die Säure und das Wasser in der Batterie geschichtet, tritt ein relevanter Kapazitätsverlust durch die Entmischung der Elektrolyte ein: Die dichtere Säure lagert sich unten ab, die dünnere oben. Bei Vliesakkus tritt dieses Problem wegen der geschlossenen Bauform zumindest nur vermindert auf. Das CTEK Gerät erkennt auch diese Situation und versucht über ein Pflegeprogramm eine Regeneration.

Wunder kann das Gerät auch nicht erwirken, nur macht es sich schnell bezahlt, wenn die Batterie auf einmal die doppelte Lebensdauer hat. Bei der Benutzung bitte unbedingt darauf achten, dass die Batterie offen ist (falls möglich).

Gut gefallen haben im Test die einfache Handhabung und die sehr gut isolierten Klippzangen für die Batteriepole. Als Zubehör kann man zum Gerät einen Indikatorstecker ‚Comfort Indikator Eyelet‘ ordern (7,50 EUR).

MR-Batterie-Tipp: Erhaltungsladung nur für AGM (MF), und Gelbatterien. Blei-Säure Akkus vertragen oft die dauerhaft Pulsladung nicht so gut. Reconditionierung nur einmal im Jahr. Blei-Säure Akkus bei nicht Gebrauch nur gelegentlich und bei Bedarf aufladen, wenn dann mit einem CTEK Ladegerät mit IUoU-Ladeverfahren.

BMW-CAN-bus Tipps

- Für das Ladegerät einen direkt an der Batterie einen [Adapterstecker](#) anschließen, dann kann die Batterie auch mit einem nicht CAN-bus tauglichen Ladegerät jederzeit geladen werden.
- BMW CAN-bus Bordsteckdosen schalten sich ohne Zündungsstrom nach kurzer Zeit ab. Wird ein Ladegerät über die Bordsteckdose angeschlossen, sendet der daueraktive CAN-Bus ein Signal um das Ladegerät zu identifizieren. Dieses Signal ist bisher nur auf die ca. 100€ kostenden [BMW Ladegeräte](#) abgestimmt. Auch mit dem [Optimate 4 DUAL Programm](#) soll dieser Vorgang über die Bordsteckdose (ergo unter Einbeziehung des CAN-bus) möglich sein.
- CAN-bus tauglich sind auch die CTEK Ladegeräte, das ergibt sich schon aus der genormten Ladekurve. BMW versucht sich durch das Signal über die Steckdose nur dahingehend abzusichern, das keine Schäden am System durch ungeeignete Ladegeräte entstehen können. **MR** empfiehlt in jedem Fall die oben genannten [Adapterstecker](#), bzw. die Batterie direkt zu laden. Als Schutz vor etwaigen hochfrequenten Impulsen, die Ladegeräte sonst auch in die parallel geschaltete Bordelektronik schicken würden, ist es sowieso besser, einen Pol vom Bordnetz abzutrennen.
- Zunehmend häufig kommt es nicht nur bei CAN-bus gesteuerten Automobilen und Motorrädern zu auch im Stillstand 'ausgelaugten' Batterien. Techniker der [Kunzer GmbH](#) erklären das wie folgt: Stellt man ein CAN-bus Motorrad ab, scannt der Systemcheck alle angeschlossenen Geräte und Verbraucher der Reihe nach auf Fehler. Kommt es zu einer Fehlermeldung bevor alle Elemente gescannt sind, werden folgende Verbraucher unter Umständen nicht abgeschaltet, es fließt meist kontinuierlich ein minimaler Strom. Die Folge, schon nach kurzen Standzeiten kann die Batterie leer sein.

Features und Daten XS 800/MXS 0.8

- 4-stufig vollautomatisch primär geschaltet mit IUoUp-Kennlinie ([MXS 5.0](#) = 8 Ladeabschnitte)
- Lädt Blei-Säure-Batterien (Offene, MF, GEL und AGM) von 1,2Ah bis 32Ah, 1,2-100Ah Erhaltungsladung.
- Erhaltungsladung mit Pulsen verlängert die Lebensdauer und erhöht die Leistung der Batterie.
- Lädt auch vollkommen entladene Batterien.
- Pulse zum Auffrischen von Batterien mit leichtem Sulfatgehalt.
- Niedriger Rückstrom, niedriger Rauschwert und Unabhängigkeit von der Eingangsspannung (220-240V).
- Hohe Effektivität: 85%
- Lieferung mit zwei austauschbaren Anschlusskabeln, einem mit Polklemmen und einem mit Ringkabelschuhen.
- Kann monatelang angeschlossen bleiben, ideal für Saisonfahrzeuge.
- 5 Jahre Garantie

Das MXS 0.8 ist für Gel-, MF- und Bleiakkus konzipiert und kostet zwischen 43 und 50 EUR im Fachhandel. Das MXS 3.6 (früher XS 3600) mit ähnlichen Features kann man auch für das Auto mitbenutzen. Beim MXS 3.6 kann man zwischen drei verschiedenen Ladeströmen wählen. Preis: 70 EUR (MXS 5.0: 79,95€)
M.G.

Kommentar zum Test

Letzte Änderung: 04.02.2017