Regenerierung einer AGM-Starterbatterie

Rainer Kamenz 2021.





Der Minuspol verrät oft das Herstelldatum: Oben die Woche und unten das Datum (2013).

In den Schrottcontainern für Altbatterien landen immer mehr AGM-Batterien. Sie hielten vor rund 10 Jahren verstärkt Einzug in den Neufahrzeugen und mit einer Lebensdauer von 6-10 Jahren haben sie ihren Dienst auch gut getan. Aber nicht jede Batterie ist wirklich Schrott. AGM-Batterien leiden auf Grund ihrer Bauform gern unter Austrocknung, denn sie werden mit Säureverarmung betrieben und da zeigt jedes fehlende Gramm an Flüssigkeit Auswirkungen: Die Elektroden können nur noch schlecht oder nicht mehr atmen – Kapazitäts- und Leistungsverluste treten auf. Aber auch die bei Blei-Kalzium-Batterien bekannte Mangelladung setzt ihnen zu.

Wer gern experimentiert, kann so mancher Batterie wieder Leben einhauchen. Und das geht so:



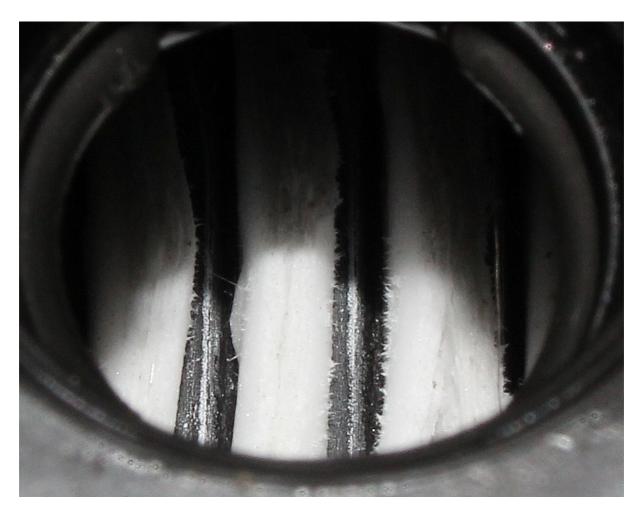
Zieht man die Aufkleber ab, erscheinen die Einfüllstutzen.



Diese sind als Einwegschrauben (Verschließen) ausgeführt, lassen sich aber mit einem Trick wieder öffnen:



Die beiden Schenkel eines Seitenschneiders werden in jeweils eine Hand genommen, mit dem Oberkörpergewicht über die Zange gebeugt und die Spitzen in die Verschraubung gedrückt. Den Oberkörper samt Seitenschneider drehen und die Schrauben lassen sich lösen. Man muß etwas üben.



Ein erster Blick auf das Vlies verrät den Flüssigkeitsgehalt.



Mit dieser Prozedur wurden schon viele Batterien regeneriert. Voraussetzung ist natürlich, daß die Batterie keine anderen Schädigungen aufweist, wie Nebenschlüsse oder Gitterkorrosion.

Die auf den Fotos abgebildete Batterie zeigte vor der Regenerierung im Belastungstest mit 250 A eine Spannung von 9,9 V, mit fallender Tendenz. Die Ladung erfolgte über 14 Tage mit 15 V. Der Ladestrom betrug in den ersten Tagen 0,24-0,14 A und in den letzten Tagen 0,08 A. Der Abschlußtest mit 250 A ergab stabil 10,5 V.