

09. November 2023

Pressemitteilung

Ihr Ansprechpartner
Frank Reichert

Leiter Unternehmenskommunikation

Tel. +49 (0)711 97676-620

Fax: +49 (0)711 97676-609

frank.reichert@gtue.de

Den E-Bike-Akku im Winter am besten trocken und warm lagern

- + **Der Energiespeicher leidet unter kalten wie heißen Temperaturen**
- + **Alterungsprozess lässt sich nicht vermeiden**
- + **Die GTÜ nennt Fakten zur Aufbewahrung und zum Einsatz in kalten Monaten**

__ Stuttgart. Kälte stresst Batterien. Akkus aller Art verlieren bei kühlen Temperaturen an Leistung. Bei Handys sinkt die mögliche Dauer für Gespräche oder Internetsurfen. Bei Pedelecs und E-Bikes verringert sich die Reichweite. Das gilt ebenso für E-Scooter, E-Roller und Elektroautos. Ein Unterschied besteht zwischen E-Auto und E-Bike: Beim Fahrrad lässt sich der Energiespeicher mit wenigen Handgriffen demontieren und ins Warme nehmen. Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH erklärt, was bei Lagerung und Aufladen der Akkus zu beachten ist.

__ Die offensichtlich nicht mehr ganz so kalten Wintermonate verführen so manche Radfahrerin und manchen Radfahrer dazu, das ganze Jahr über auf zwei Rädern mit elektrischer Unterstützung unterwegs zu sein. Doch die Leistung eines bei Minusraden eingesetzten Akkus verringert sich erheblich. Somit ist es sinnvoll, die Reichweitenanzeige im Auge zu behalten und öfter als gewohnt zu laden.

__ Bei Temperaturen um plus 20 Grad Celsius fühlen sich die Akkus besonders wohl. Bei Raumtemperatur ist auch ihre Ladeleistung optimal. Deswegen empfiehlt die GTÜ, einen Akku nicht sofort nach dem Abnehmen vom kalten Rad zu laden, sondern einige Zeit verstreichen zu lassen, bis er sich akklimatisiert hat. Grundsätzlich gilt:

Steigen die Außentemperaturen, stellt sich die gewohnte Leistung in aller Regel wieder ein.

__ Während der Fahrt wärmt sich ein Akku bei der Leistungsabgabe von innen heraus selbst. Gängige Neoprenschutzhüllen sind dennoch nicht sinnlos, weil sie ihn vor eisigem Wind schützen. Und vor Spritzwasser, das im Winter mitunter mit Salz versetzt ist. Übrigens: Hitze verkürzt das Akkuleben ebenfalls. Deswegen sollten E-Biker ihr Fahrrad vor allem im Sommer möglichst im Schatten abstellen, um direkte Sonneneinstrahlung und eine mögliche Überhitzung zu vermeiden.

__ Viele Pedelecs und E-Bikes werden in der kalten Jahreszeit in trockenen Garagen oder Kellern abgestellt, vor Temperaturen unter dem Gefrierpunkt bleiben sie verschont. Dennoch hält es die GTÜ für sinnvoll, die Speicher abzunehmen und in wärmeren Räumen zu lagern. Führende Batteriehersteller empfehlen dabei einen Ladezustand von 30 bis 60 Prozent. Dieser sollte alle paar Wochen kontrolliert werden, zum Beispiel mit Blick auf die meist grünen Leuchtdioden seitlich am Akku. Moderne Akkus entladen sich während der Ruhemonte fast nicht oder gar nicht. Kritischer als ein zu hoher Ladezustand ist eine so genannte Tiefentladung: Diese kann zu irreparablen Schäden führen. E-Bike-Akkus – wie auch Autobatterien – sollte nie bis zum kompletten Spannungsabfall entladen werden.

__ Grundsätzlich ist der Akku wartungsfrei. Er hält allerdings nicht für alle Ewigkeiten. Eine gute Pflege verlängert die Lebensdauer. Das ist schon deswegen von Bedeutung, weil der Ersatz eines gängigen Lithium-Ionen-Akkus zwischen 500 Euro und 800 Euro kostet und damit ein Vielfaches der klassischen Autobatterie. Fahrradhändler mit jahrelanger E-Bike-Erfahrung gehen davon aus, dass ein vier Jahre alter Akku im Durchschnitt noch 75 Prozent seiner ursprünglichen Leistung erreicht.

__ Mitunter wird empfohlen, die Akkus in feuerfesten Kisten zu lagern, um jegliche Brandgefahren auszuschließen. Falsch ist das sicher nicht. Doch Fahrradhändler halten mit ihrer Erfahrung dagegen, dass von unbeschädigten und unverbastelten Akkus so gut wie keine Gefahr ausgeht.

__ Auch wenn eine herkömmliche Auto- oder Motorradbatterie ganz anders aufgebaut ist, decken sich manche Erfahrungswerte. Laut ADAC steht bei minus 20 Grad Celsius nur noch rund die Hälfte der normalen Leistung zur Verfügung. Weil zudem der Start eines Verbrennungsmotors mit kaltem Öl besonders viel Kraft erfordert,

wird die Batterie zusätzlich belastet. Werden dann nur Kurzstrecken zurückgelegt, schafft es die Lichtmaschine nicht, die Batterie wieder vollständig zu laden. Hat die schon ein paar Jahre Einsatzzeit hinter sich, droht der Ausfall. Die Erfahrung lehrt, dass Autobatterien gerade in der kalten Jahreszeit besonders häufig streiken. In der Pannenstatistik des Automobilclubs sind defekte Batterien ganz oben zu finden.

__ Bei Elektroautos ergibt sich ein ähnliches Bild: Kälte setzt der Leistungsfähigkeit der Batterien erheblich zu, die Reichweite sinkt. Die Wohlfühltemperaturen der meist im Wagenboden untergebrachten Batterien liegen bei plus 15 bis 35 Grad. Deswegen werden die Batterien bei kühlen Außentemperaturen beheizt. Was natürlich ebenfalls Energie kostet. Ziel ist der ideale Kompromiss in einer Jahreszeit, in der auch Verbraucher wie Heizung oder Sitzheizung Energie erfordern. Immerhin reicht die Reichweite moderner E-Autos auch bei kalten Temperaturen für den Alltag aus, und selbst im Stau auf der Autobahn muss man nicht auf die Heizung verzichten.

__ Elektrisch betriebene Roller setzen sich zunehmend gegen benzingetriebene Motorroller durch. Auch bei ihnen ist die Batterie im Winter die sensibelste Komponente, egal ob Lithium-Ionen- oder Blei-Gel-Akku. Lässt sie sich herausnehmen, ist eine Lagerung in trockenen Räumen bei Temperaturen von mindestens plus zehn Grad sinnvoll. Falls nicht, fühlt sich der Roller in einer trockenen Garage am wohlsten. Auch hier empfehlen die GTÜ-Fachleute, alle zwei bis vier Wochen den Ladezustand der Batterie zu prüfen. Auch diese Akkus sollten nicht bei tiefen Minusgraden geladen werden. Die Ladeleistung sinkt, außerdem drohen Schäden.

__ Ob E-Bike oder Pedelec, Elektroauto oder Elektroroller: Frostige Temperaturen bringen eigene Bedingungen mit sich. Wer sie beachtet, hat eine verlässlichere Mobilität mit seinem Fahrzeug – und länger Freude daran.

Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH

— Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH ist die größte amtlich anerkannte Kfz-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kraftfahrzeugsachverständiger in Deutschland und zählt damit zu den größten Sachverständigenorganisationen überhaupt. Sie versteht sich als ein umfassendes Expertennetzwerk. 2.500 selbständige und hauptberuflich tätige Sachverständige sowie über 2.600 Prüfsachverständigen und Prüfsachverständigen und deren qualifizierte Mitarbeitende stehen an rund 10.300 Prüfstützpunkten in Werkstätten und Autohäusern sowie an mehr als 800 eigenen Prüfstellen der GTÜ-Vertragspartner zur Verfügung. Die GTÜ-Prüfsachverständigen und -Prüfsachverständigen sind im Sinne der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes tätig.

— Gesellschafter der GTÜ sind die drei Sachverständigenverbände: AGS (Arbeitsgemeinschaft der Kfz-Sachverständigen e.V.), BVS-KSV (BVS-Kraftfahrzeugsachverständigen-Verein e.V.) und BVSK (Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V.).

**GTÜ GESELLSCHAFT
FÜR TECHNISCHE
ÜBERWACHUNG MBH**
Vor dem Lauch 25
70567 Stuttgart
Deutschland

KONTAKT
FON +49 711 976 76-0
FAX +49 711 976 76-199
MAIL info@gtue.de
WEB www.gtue.de

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Thomas Emmert, Gabriele Schmidt-Rauße,
Dr. Frederik Schmidt
SITZ DER GESELLSCHAFT/REGISTERGERICHT
Stuttgart HRB Nr. 9610
STEUERNUMMER | UID
99040/00522 | DE147841514

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHE BANK
IBAN: DE37 6005 0101 0002 3223 46
BIC: SOLADEST600
DEUTSCHE BANK
IBAN: DE21 6007 0070 0134 1809 00
BIC: DEUTDE33XXX