

Sternstunden der Motorradtechnik

★ Teil 8: Der Elektrostarter ★

Der Elektrostarter

Ein Druck aufs Knöpfchen und der Motor nimmt seine Arbeit auf. Das ist heute so selbstverständlich, dass sich in der Regel nur die Älteren an die Zeiten des Kickstarters erinnern, Zeiten in denen der lässige Kick zu einer schweißtreibenden Tret-Orgie ausarten konnte, wenn das 'Mopped' einfach nicht anspringen wollte.

Sollte das Motorrad auch dem E-Starter den Dienst versagen, so wird man in die Frühzeit des Motorradfahrens zurückgeworfen, in der Anschieben die Regel war. Weil das unbequem und anstrengend war, wurde recht schnell eine Lösung ersonnen. 1908 baute der Engländer Alfred Scott Zweitaktmotorräder mit Kickstarter. Übrigens war er auch der erste, der seine Maschinen mit Bremsen ausstattete!

Schon 1914 baute die Firma Indian Motorräder mit elektrischem Anlasser. Doch während die Automobilhersteller bereits Mitte der 1920er Jahre damit begannen, die mechanischen Anlassverfahren generell durch Elektrostarter zu ersetzen, setzte man im Motorradbau noch sehr viel länger auf den einfachen Kickstarter.

Wer in Deutschland auf den Luxus des Startknöpfchens Wert legte, hatte in den 50er und den frühen 60er Jahren noch wenig Auswahl. Ein ab 1956 mit E-Starter erhältlicher NSU Roller der Reihe Prima gehörte zu den Ausnahmeerscheinungen. Weitaus bekanntere frühe Beispiele für Motorräder, an denen neuerlich und serienmäßig E-Starter verbaut wurden, sind die Harley-Davidson Electra Glide von 1965, die Moto Guzzi V7 von 1967 und die BMW R 60/5 bzw. R75/5 aus dem Jahr 1969. In den 1970er Jahren setzte sich der E-Starter dann allmählich, aber längst nicht gleich bei allen Motorradtypen als Standard durch.

Der Anfangs oft noch parallel verbaute Kickstarter ist mittlerweile fast gänzlich verschwunden. Umso wichtiger ist es, dass die Batterie, die den E-Starter mit dem nötigen Strom versorgt, immer topfit ist. Moderne Batterien sind zwar wartungsfrei, brauchen ab und an aber trotzdem etwas **Pflege und Zuwendung**. Prüfen Sie hin und wieder, ob die Kabel fest angezogen und die Pole frei von Verschmutzungen sind. Werfen Sie dabei auch mal ein Blick auf das Gehäuse. Sind bei den Akkus Risse oder Ausbeulungen erkennbar, ist ein Austausch fällig. Tiefentladungen mögen die Akkus übrigens gar nicht, weshalb sie bei längeren Standzeiten des Motorrads an ein Ladegerät gehängt werden sollten.

Und wenn die Kiste trotz vollem Akku immer noch nicht anspringen will? Schauen Sie mal auf die Stellung des Killschalters. Upps? Kommt in den besten Familien vor 😊.

Eine gute Fahrt & schönes Wochenende!

Ihr ifz-Team



[Newsletter weiterempfehlen](#)

Institut für Zweiradsicherheit e.V. | Servicepark Essen
Gladbecker Straße 425 | 45329 Essen
Telefon (0201) 83 53 9-0 | Telefax (0201) 83 53 9-99
E-Mail: info@ifz.de | Webpage: www.ifz.de
Steuernummer 111 / 5785 / 1976
VR Essen, Nr. 3943

Für den Inhalt verantwortlich gemäß § 6 MDStV:
Matthias Haasper (Institutsleiter)

[Abmeldelink](#) | [unsubscribe](#) | [Lien de désinscription](#)