



Einbau einer elektrischen Standheizung in Funny 1

Ich möchte hier von einer neuen Errungenschaft, einer elektrischen Standheizung berichten, bei der sich die Anschaffung nicht gelohnt hat. Auch das gibt es. Nicht alles Neue ist gut. Ich habe mir über Conrad Elektronik eine auf dem Markt ganz neue elektrische Standheizung bestellt. Diese Standheizung ist mit einem eigenen Akku, der bei Bedarf an einer 220 Volt Steckdose oder 12 Volt Bordstrom aufgeladen werden kann und einer Zeitschaltuhr ausgerüstet. Der Kostenpunkt von der Standheizung liegt bei ca. 70,- Euro. Die Bedienung ist sehr einfach. Man kann per Timer zweimal am Tag die Standheizung einschalten und zweimal ausschalten lassen und hat sieben Wochentage zum vorprogrammieren.



Bis hierhin ist soweit alles klar. Also morgens kann ich um 6:00 Uhr die Heizung angehen lassen und um 6:30 Uhr ausschalten lassen. Das anschließende Problem ist nur: "Der eingebaute Akku hat eine max. Laufzeit von 27 Minuten". Dann ist er leer und muss an die Steckdose zum laden. Also nix mit Nachmittags wieder an und vorwärmen. Nun zur Leistung der elektrischen Standheizung. Bei Temperaturen so bis Minus 8° bringt die Standheizung ca. 3-4 Grad. Das bedeutet, habe ich im Innenraum der Ape 0°, bekomme ich mit einer Akkuladung immerhin plus 3-4 Grad.

Für dieses kleine Teil mit einer Heizleistung von nur 150 Watt immerhin recht akzeptabel. Zugegeben, eine richtige, echte Standheizung ist es nicht. Aber es reicht aus, dass die Scheiben nicht innerhalb von Sekunden beschlagen oder anfrieren. Um ein ständiges laden außerhalb des Fahrzeuges zu vermeiden, kann man diese Standheizung an ein unabhängiges Strombordnetz anschließen. Damit meine ich eine zweite Batterie im Fahrzeug, die nur für die elektrische Standheizung und ein Zusatzgebläse genutzt wird. Ich habe mich für eine Gel-Batterie in der Stärke 12 Volt 17 Ah entschieden. Geladen wurde diese Batterie über den Dynastarter während der Fahrt.



Dies funktioniert allerdings nur in Verbindung mit einem Zwei-Akkulader-System 12 Volt. Das ist eine Schaltzentrale, welche den Ladestrom des Dynaladers an die entsprechende Batterie leitet. Zunächst wird 70% des Ladestromes an die normale Fahrzeugbatterie geleitet und diese dadurch aufgeladen. Die Restlichen 30% gehen in die Zweitbatterie und laden diese entsprechend langsam auf. Ist die Fahrzeugbatterie zu 100% geladen, schaltet die Zentrale komplett auf die Zweitbatterie um. Es kann also niemals zu einer leeren Batterie kommen, es sei denn beide Batterien bekommen einen Zellenbruch oder der Dynastarter fällt unbemerkt aus.

Resümee des Kaufes:

Eine Standheizung die man nicht unbedingt haben muss. Die Heizleistung ist zu niedrig um wirklich einen Kauf zu rechtfertigen.

Aber wenigstens habe ich durch den Kauf dieser Standheizung Erfahrungen gesammelt mit dem Duolader. Dieser Kauf rentierte sich absolut. Sehr praktisch um eine zweite Batterie als Reserve oder um Verbraucher unabhängig vom Bordnetz an der zweiten Batterie anzuschließen.