

MEHR PS UND WENIGER VERBRAUCH FÜR ALLE AUTOTYPEN

In Österreich gibt es eine andere PS-Staffelung der Versicherungsklassen als in Deutschland. Aber natürlich bauen die Werke nicht für ein einzelnes Land Sondermodelle. Brauchen sie auch nicht, denn es gibt Spezialisten, die relativ einfach mittels „Chip Tuning“ die Standardfahrzeuge um ein paar PS „tunen“. Eindeutiger Marktführer ist „Competence Tuning“ aus Graz, wo man über ein eigenes Entwicklungs- und Testzentrum verfügt.



Der Gießener Carsten Fetzer vertritt „Competence Tuning“ in Deutschland. Er soll ein Netz von Niederlassungen, so genannten „Tuning Points“, aufbauen. Geeignet sind dafür besonders „freie Werkstätten oder Auto-HiFi- und Elektronikspezialisten“, die somit über die erforderlichen Kenntnisse in Elektronik verfügen.

In Deutschland geht es freilich um ein Mehr an PS und nicht um ein Weniger. Seit acht Monaten ist Fetzer im Metier und der typische Kunde ist nicht etwa der PS-süchtige Sportwagenpilot. Vielmehr geht es um Leistungsmangel beim Ziehen von Anhängern oder Wohnwagen.

Fetzer verspricht bei der Standardveränderung je nach Modell: Bei einem Turbo-Diesel steigt die PS-Leistung um 20 bis 40 Prozent, beim Turbo-Benziner um 30 bis 40 Prozent. Ein Standard-Benziner legt um 10 bis 15 Prozent zu. Entscheidend ist aber nicht nur die reine Spitzenleistung, sondern der Drehmomentverlauf. „Das Auto fährt sich ganz einfach besser.“, so Fetzer. Besonders deutlich „unten und ganz oben“ gehen die Autos besser. Dabei macht es nichts, wenn bereits 100.000 km auf dem Tachometer stehen! Einzig zu beachten ist, ob das Standard-Getriebe den Lei-

stungszuwachs auch verkraften kann. Willkommener Nebeneffekt: Der Kraftstoffverbrauch sinkt prinzipiell (statt PS-Plus geht „auch ein reines Tuning zum Verbrauchsminus“) und die Abgaswerte verbessern sich! „Wir bieten ein Premiumprodukt in einer Super-Qualität.“ Und da es offenbar im Metier „schwarze Schafe“ gibt, hat sich Carsten Fetzer ganz bewusst für eine Kooperation mit Competence Tuning entschieden. Selbstverständlich gibt es eine Garantie auf Motor und bewegliche Teile, also inklusive Getriebe, Elektronik, Motorsteuerung oder Nebenaggregate wie die Servolenkung.

Carsten Fetzer führte AUTOmobil ein solches Chip Tuning an einem Mercedes ML 270 CDI vor. Das Firmenfahrzeug wird überdurchschnittlich viel und meist mit dritter Sitzreihe (für sieben Personen) gefahren. Das wirkt sich natürlich auf Durchzug und Verbrauch aus. Der Originalmotor leistete 163 PS und wird nun von 201 Pferdestärken gezogen. Der Vortrieb stieg von 400 auf 460 Newtonmeter. Soviel Drehmoment holt gerade das aktuelle ML 500-Modell aus annähernd doppelt soviel Hubraum. Die Original-Software wird heruntergeladen, an die Zentrale in Österreich „gemailt“ und von Programmierern bear-

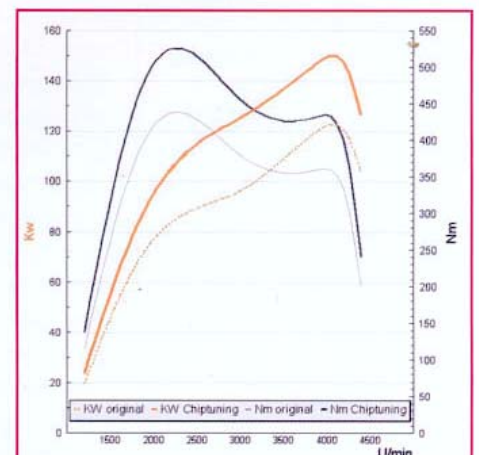
beitet. Der Kunde kann aber auch eine ganz individuelle PS-Zahl nennen. Wichtig: Das Tuning lässt sich jederzeit rückgängig machen! Der Kunde erhält die Daten der Original-Software auf Chip oder CD. Das ML-Tuning kostete gerade mal 690 Euro. Die Preisspanne reicht von 390 bis 1.990 Euro; nur eine Handvoll ist indes teurer als 1.000 Euro. Fetzer schließt sein Laptop entweder an der üblichen Diagnoseschnittstelle oder



an das Steuergerät selbst an. In Einzelfällen muss der zuständige Chip abgelöst und durch einen neuen ersetzt werden. Das ganze Tuning ist eine Frage von Stunden, „die Lötgeschichte (Chip) ein bisschen aufwändiger“. Aber der Grundsatz „Mittags gebracht –abends geholt“ kann stets eingehalten werden.

Gibt es noch Modelle oder Hersteller, die kein Chip Tuning von Competence Tuning zulassen? Carsten Fetzer lacht: „Nein, Sie können auch Ihren Ferrari vorbeibringen!“

Kontakt-Telefon: 06 41 - 94 88 994 oder www.chiptuner24.de.



Leistungsdiagramm Mercedes ML 270 CDI, 163 PS, Automatik