

Fahrbericht Carlsson-Mercedes CD 20

Eco-Freak

Das ist mal ein Wort. Mehr Leistung, mehr Drehmoment – und das bei geringerem Spritverbrauch. Und siehe da: Der auf der Mercedes B-Klasse basierende CD 20 hält in der Praxis, was Tuner Carlsson verspricht

Die Erfolgsrezepte im Tuning sind so schlicht wie in der klassischen englischen Fußball-Lehre. Wo den Briten das „Ärmel hoch, Ball vor, alle Mann hinterher“ des Kick-and-Rush das Herz erwärmt, lautet die These ins Feld der Tuner übersetzt: härter, breiter, schneller.

Das gilt im Prinzip auch für Carlsson. Wo aber die Spritpreise für Krampfadern im Gasfuß sorgen und immer mehr Hersteller die Gier nach mehr Power ab Werk befriedigen, schnüffeln werksunabhängige Veredler nach neuen Marktlücken.

Das auf Exklusiv-Tuning für Mercedes spezialisierte Unternehmen aus Merzig glaubt, eine solche Lücke aufgespürt zu haben. Eco-Tuning nennt sich die Technik, die in einem silberfarbenen Kästchen in Größe



Fotos: REINHARD SCHMID

Schneller, stärker, schöner: Carlsson CD 20

Nicht nur praktisch:
Sport-Lenkrad
mit merkwürdigen
Eingriffen



Dezent wie das
ganze Tuning-Paket:
Räder der Serie
Brilliant Edition

Die C-Tronic schiebt den Carlsson CD 20 mächtig an, manchmal auch über die Vorderräder

einer Zigarrenschachtel steckt – und mit der Carlsson auf höheres Drehmoment, nicht aber auf höhere Endgeschwindigkeit setzt.

Hört sich gescheit an, weil das Prinzip nicht nur bessere Fahrleistungen verspricht, sondern auch weniger Dieserverbrauch. Bis zu eineinhalb Liter gegenüber dem B 200 CDI, wie ihn Mercedes auf die Straße stellt.

Erreicht wird das nun so, dass durch ein neues Motorsteuergerät, die C-Tronic Diesel Eco, das Drehmoment von 300 auf 345 Nm erhöht wird. Aber nur bis zu einem Bereich um die 3500 Touren, danach gleicht sich der Verlauf der Drehmomentkurve wieder dem Serienmodell an.

Das höhere Drehmoment wiederum erlaubt eine Fahrweise mit niedrigeren Drehzahlen, was dann den Spareffekt beim Spritverbrauch bringen soll – bei weitaus agileren Fahreigenschaften.

Auf der Straße mündet das Versprechen bolzengerade in Vergnügen. Was zunächst bei der Optik beginnt. Ein bisschen breiter, etwa 25 Millimeter tiefer, von vorn und hinten geschürzt, macht Carlsson mit leichter Hand aus der Mercedes B-Klasse das, was die Marketingstrategen aus dem Haus mit dem Stern versprechen, aber nicht halten: ein

ziemlich cooles Gefährt für Jungdynamikern.

Die Schärfung der Optik setzt sich bei den Fahrleistungen fort. Schon von Haus aus mit sehr ordentlichen Fahrleistungen gesegnet, wirkt der vom B 200 CDI zum CD 20 mutierte Mercedes kraftvoller, entschlossener. Die Mehr-Power von 28 PS, mehr noch das Drehmoment-Plus, bestätigen sich schwarz auf weiß. Während der um sein Eco-Futter beraubte CD 20 den Spurt von 0 auf Tempo 100 in 10,0 Sekunden bewältigt, geht es mit C-Tronic um 0,7 Sekunden schneller.

Und was macht nun der parallel zum gesteigerten Fahrvergnügen versprochene geringere Spritverbrauch? Der stellt sich erst einmal nicht ein. So gefahren, wie es die Straßenverkehrsordnung befiehlt und es die Gurus der Verbrauchsoptimierung empfehlen, passiert überhaupt nichts. Der CD 20 braucht auf der Normrunde im Schnitt rund 5,4 L/100 km – mit und ohne Steuergerät.

Die Stunde der C-Tronic schlägt auf der Autobahn, wenn das Leistungsband des Motors ausgenutzt wird. Unter Vollast gurgelt der CD 20 ohne C-Tronic 12,2 Liter durch, mit aber nur 10,3 L/100 km. Und das ist ja mal ein Wort. *Frank Volk*



Nicht nur Eco, sondern auch ein bisschen Öko: Partikelfilter ist selbstverständlich

TECHNISCHE DATEN

Carlsson-Mercedes CD 20

Motor Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Diesel-Direkteinspritzung, Turboaufladung, Ladeluftkühler, Hubraum 1991 cm³ **Leistung 140 PS (103 kW) bei 4200/min, maximales Drehmoment 345 Nm bei 2000/min, Literleistung 70,3 PS/L**

Kraftübertragung Vorderradantrieb, Sechsgang-Schaltgetriebe, ESP

Fahrwerk Einzelradaufhängung vorn mit McPherson-Federbeinen, hinten Quer/Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Sportfedern mit 30 Millimeter Tieferlegung; Bremse: innenbelüftete Scheiben vorn, Scheibenbremsen hinten, Durchmesser vorn/hinten 288/258 mm, ABS; Bereifung: Dunlop SP Sport Maxx, 225/40 ZR 18 auf 8,5-Zoll-Leichtmetallfelgen

Karosserie Fünfsitzige Limousine, Länge x Breite x Höhe (mm) 4270 x 1777 x 1574, Radstand 2778 mm, Tankinhalt 54 Liter, Leergewicht 1501 Kilogramm, Leistungsgewicht 10,7 kg/PS

Fahrleistungen *

Beschleunigung, 0 - 100 km/h	9,3 s
Elastizität 80 - 120 km/h im 5. Gang	9,8 s
Topspeed	200 km/h

Testwagenpreis 34 560 Euro

* Eigene Messwerte



Steuergerät C-Tronic Diesel Eco passt für Motoren A-/B-Klasse 160, 180, 200 – 690 Euro

DAS KOSTET DAS TUNING

18 Zoll-Radsatz.....	3180 Euro
Sport-Tieferlegung.....	346 Euro
Auspuffendblende.....	284 Euro
Frontspoilerlippe.....	371 Euro
Sportlenkrad.....	1016 Euro
C-Tronic Diesel ECO CD20.....	690 Euro*

* Preise zuzüglich Montage

HERSTELLER

Carlsson Autotechnik GmbH
66663 Merzig
Telefon 0 68 61/9 33 20
www.carlsson.de

Anzeige