

Viel Spaß, wenig Sprit

Auf der Essen Motor Show ist zum ersten Mal Eco-Tuning zu sehen

Von Thomas Imhof

„YOUR CAR IS MORE“, heißt das Motto der Essen Motor Show, die am kommenden Freitag beginnt. Wurde das „more“ von der Tunergilde bislang stets mit „Stärker, tiefer und edler“ übersetzt, betreten

der Motoren verringern, dabei aber den Fahrspaß nicht schmälern. Zwar gehe der Trend weiter eindeutig in Richtung mehr Leistung, beschwört Hans-Jörg Köninger vom Verband Deutscher Automobil-Tuner (VDAT) die hehren Ziele des klassischen Tunings. Doch als Chef des Renault-Tuners Elia zeigt auch Köninger selbst in Essen einen Clio Turbodiesel, der 15 PS mehr Leistung und 40 Nm mehr Drehmoment hat. Noch seien keine offiziellen Tests gelaufen, der getunte Motor soll aber fünf bis zehn Prozent weniger verbrauchen als das Serienaggregat.

Hohe Leistung und niedrigerer Verbrauch sind kein Widerspruch, glaubt auch Mercedes-Tuner Carlsson aus Merzig, der die „C-Tronic Diesel-Eco“ im Sortiment führt. Dahinter steckt ein zusätzliches Steuergerät, mit dem Carlsson zum Beispiel eine Mercedes B-Klasse mit Zweiliter-Diesel erfolgreich zum Spritsparen animiert.

Das Fachmagazin „auto, motor und sport“ liek die auch optisch herausgeputzte B-Klasse jüngst in einem Verbrauchsvergleich gegen ein Serienmodell des B 200 CDI antreten. Bei den stets gemeinsam unternommenen Verbrauchsfahrten kam der getunte Mercedes nicht nur zügiger vom Fleck, sondern konsumierte im Schnitt auch 0,5 Liter pro 100 Kilometer weniger. „Auf der Autobahn“, so Tester Bernd Stegemann, „waren es mitunter sogar bis zu 1,5 Liter weniger.“ Bei einem Preis von 690 Euro



Als Carlsson CD20 hat der Mercedes B 200 CDI 168 statt 140 PS. Preis: 1242 Euro

zuzüglich 138 Euro für den Eintrag in die Papiere sei die Carlsson-Lösung eine durchaus überlegenswerte Sparmöglichkeit, wird „auto, motor und sport“ in seinem am Mittwoch erscheinenden Bericht empfehlen. Wer dann noch skeptisch ist: Beim Carlsson-Angebot gibt es die dreijährige Mercedes-Werksgarantie gratis dazu.

Das Geheimnis von Diesel-Eco steckt im zweiten Steuergerät, das im Huckepackverfahren auf das serienmäßige Rechengehirn aufgesteckt wird. Mehr Leistung gibt es mit diesem Doppelpack zwar nicht, dafür liegen aber bis zu 15 Prozent mehr Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich an. „Der Fahrer wird durch diese Auslegung zu einer niedertourigen Fahrweise bewegt, er fährt eigentlich immer einen Gang höher, als er es sonst tun würde“, beschreibt Hans-Jürgen Wächter, Leiter der Carlsson-Elektronikabteilung, das Fahrgefühl.

Auch Abt aus Kempten, Spezialist für Audi und VW, gehört zu den Branchengrößen, die längst am neuen Trend-Thema arbeiten. Sprecherin Marieke Teunissen läßt zwar noch offen, welchen Autotyp die Firma Ende nächster Woche der Öffentlichkeit vorstellt,

auskommen“, sagt Schiffer. Einsparen könne man bei entsprechender Fahrweise vor allem in der Stadt, weniger auf der Autobahn. Die Umrüstkosten für einen Golf TDI beziffert er mit rund 510 Euro – „Papierkram“ inklusive.

Eco-Tuning sei im übrigen nicht nur auf Diesel beschränkt. Einem Porsche Cayenne Turbo habe man bei SKN schon etwas manierlichere Trinksitten beigebracht. Er verbrauche jetzt 24 statt 27 Liter. Klingt lachhaft, ist aber eine Ersparnis von gut elf Prozent.

Unter dem Schlagwort „Factor 4“ – doppelte Leistung bei halben Verbrauchskosten – will SKN in Essen das Thema Eco-Tuning mit einem speziellen Nissan 350 Z Roadster weiter vorantreiben. In der Motorleistung von 280 auf 410 PS gesteigert, ist der Japaner mit normalem Super-Benzin (statt dem teureren Super Plus) oder auch mit besonders billigem und noch bis 2009 steuerbefreiten Autogas zu betanken. Ein Bi-Fuel-Konzept also, wie es sonst nur in biederen Familienkutschen wie Fiat Multipla, Opel Zafira oder Volvo V70 zu haben ist.

Tuning verkehrt – oder nur ein Beleg dafür, wie weit dehnbare dieser Begriff in Wirklichkeit ist.

auskommen“, sagt Schiffer. Einsparen könne man bei entsprechender Fahrweise vor allem in der Stadt, weniger auf der Autobahn. Die Umrüstkosten für einen Golf TDI beziffert er mit rund 510 Euro – „Papierkram“ inklusive.

Eco-Tuning sei im übrigen nicht nur auf Diesel beschränkt. Einem Porsche Cayenne Turbo habe man bei SKN schon etwas manierlichere Trinksitten beigebracht. Er verbrauche jetzt 24 statt 27 Liter. Klingt lachhaft, ist aber eine Ersparnis von gut elf Prozent.

Unter dem Schlagwort „Factor 4“ – doppelte Leistung bei halben Verbrauchskosten – will SKN in Essen das Thema Eco-Tuning mit einem speziellen Nissan 350 Z Roadster weiter vorantreiben. In der Motorleistung von 280 auf 410 PS gesteigert, ist der Japaner mit normalem Super-Benzin (statt dem teureren Super Plus) oder auch mit besonders billigem und noch bis 2009 steuerbefreiten Autogas zu betanken. Ein Bi-Fuel-Konzept also, wie es sonst nur in biederen Familienkutschen wie Fiat Multipla, Opel Zafira oder Volvo V70 zu haben ist.

Tuning verkehrt – oder nur ein Beleg dafür, wie weit dehnbare dieser Begriff in Wirklichkeit ist.

ANZEIGE

Bessere Nachtsicht?

In der neuen S-Klasse.

Die neue S-Klasse von Mercedes-Benz setzt Maßstäbe bei Sicherheit und Komfort. Ein Beispiel ist Night Vision, der neue, von Mercedes-Benz und Bosch gemeinsam entwickelte Nachtsichtassistent – das erste System mit aktiver Infrarottechnik: Es verdreifacht den Sichtbereich des Abblendlichts, ohne den Gegenverkehr zu blendet. Direkt im Kombiinstrument erhält der Fahrer ein realistisches Videobild der vor ihm liegenden Straße und kann so in kritischen Situationen früher reagieren. Das nennen wir Technik fürs Leben.

Technik fürs Leben

einige Firmen angesichts der aktuellen Lage an den Zapfsäulen Neuland und bieten Eco-Tuning an. Diese Maßnahme soll den Durst