

Von Stefan Anker

**A**ll die fröhlichen Menschen, die von heute an zur Essen Motor Show pilgern, der größten Tuningmesse Europas, haben eins gemeinsam: keine Skrupel. Sie freuen sich an Spoilern und Schwellern, an Leistungssteigerungs-Kits und Tieferlegungssätzen. Sie haben Lust auf Leistung, und die Frage, ob es etwas mehr sein dürfe, beantworten sie mit einer Gegenfrage: Nur etwas?

Im Land der skrupellosen Mehr-Fetischisten finden die aktuellen Debatten um das „Weniger“ bei Verbrauch und Kohlendioxid kaum Widerhall. Der olympische Dreiklang – höher, schneller, weiter – weicht hier dem Monotonen: schneller, schneller, schneller. Und gern ein wenig lauter. Dennoch hat die Industrie mittlerweile das „Eco-Tuning“ erfunden. Mehr Mumm und weniger Sprit, das soll möglich sein. Tuninggenuss ohne Reue verspricht neben anderen die saarländische Firma Carlsson, die ausschließlich Mercedes-Modelle behandelt.

Der Carlsson CD22 etwa ist unschwer als Modell der C-Klasse zu erkennen. Man bekommt ihn, wenn man will, optisch völlig unverändert, nur mit einem stärkeren Motor. 204 statt 170 PS, das klingt zunächst nicht überwältigend, doch wer erst einmal einsteigt und den Wagen ausprobiert, versteht schnell, was dran ist an dem Ringen um die bessere Abstimmung.

Der 2,2 Liter große Turbodiesel verhält sich wie ausgewechselt. Er hängt gierig am Gas, dreht sauber hoch, und beim Zwischenbeschleunigen auf der Autobahn schaltet die Automatik kaum noch zurück. Das ist überhaupt das Beste: Gas geben – und das Auto zieht durch, einfach so, als schüttele es seine Kraft aus dem Ärmel.

„Das Zurückschalten kostet ja zwei Sekunden“, sagt Hans-Jürgen Wächter, der Ingenieur, der bei Carlsson die neue Motorsteuerung für den Mercedes programmiert hat. Um die Steigerung des Drehmomentes sei es ihm gegangen, dass der Wagen also mehr Kraft schon bei niedrigeren Drehzahlen hat. „Dadurch haben wir auch einen geringeren Verbrauch. Das ist eine belegbare Aussage.“ Wächter wirft seinen Computer an und schickt das Beweisstück per Mail – ein Gutachten des TÜV Pfalz. Da steht: „Im Mittel wurde ein Kraftstoffverbrauchsvorteil von ca. 7% im Vergleich zum Serienfahrzeug erreicht.“

Es kommt bei solchen Angaben ja immer auf den Messzyklus an, aber der TÜV schreibt, die Werte gerade auch für „höhere Beschleunigungen und Geschwindigkeiten“ ermittelt zu haben. Besonders außerhalb der Stadt sei

## Darf es etwas mehr sein?

Die Räder breiter, das Auto tiefer, der Motor stärker – Bericht von der ersten Begegnung mit einem getunten C-Klasse-Mercedes



Gewogen und für zu leicht befunden: Der Mercedes C 220 CDI (rechts) hat spürbar weniger Kraft als der Carlsson CD22 Evo

der Vorteil augenfällig gewesen: zehn Prozent. Der Bordcomputer des WELT-Testwagens zeigte nach 300 Kilometern 9,8 l/100 km an – das Auto war aber auch zu zwei Dritteln zügig auf der Autobahn unterwegs. Immerhin fährt der CD22 knapp 240 km/h, und ein wenig kann man es den Fans der Essener Tuning-Messe nachfühlen: Das Mehr macht Spaß.

1421 Euro muss zahlen, wer aus einem C 220 CDI einen CD22 machen will. Für das Geld wird ein neues Motorsteuergerät geliefert, das ein geschickter Mechaniker einbauen kann, ohne sich die Hände schmutzig zu machen. Eine Beschädigung des Motors sei ausgeschlossen, sagt Ingenieur Wächter, weil die von ihm entwickelte Elektronik „die Leistung zurücknimmt, wenn es kritisch wird. Das macht das Serienauto auch, aber bei typischem Chiptuning geht das nicht.“

Seit Carlsson die „C-Tronic Diesel Eco“ im Programm habe, seien Autos schon mehr als 300 000 Kilometer damit gelaufen, der Tuner übernimmt außerdem drei Jahre Garantie auf den Antriebsstrang des hochgerüsteten Fahrzeugs. Halten wir also fest: Tuning kann ziemlich seriös sein. Zwar lässt sich auch ein Carlsson-Mercedes mit aberwitzig großen und bis zu 9000 Euro teuren Rädern ausstatten, zwar war die Federung des tiefgelegten Testautos unangenehm hart, doch all dies muss man ja nicht mitkaufen. Ein bisschen Alcantara am Lenkradkranz, der Kühlergrill aus poliertem Edelstahl und eben der spürbar belebte Motor reichen schon, um auf die Frage, ob es denn etwas mehr sein dürfe, zu antworten: Ja, sehr gern.

### Autonom



Stefan Anker

## Die Zeichen der Macht

Opel löst das Modell Vectra ab und ändert auch dessen Namen. Ob das gut geht?

Immerhin: Der Name ist nicht peinlich. Insignia als Bezeichnung für ein Auto mit stattlichen Ausmaßen, das geht in Ordnung. Und es ist sicher Absicht der Opel-Verantwortlichen, dass man beim Nachfolger des Vectra, der 2008 auf den Markt kommen wird, an das Schlagwort von den Insignien der Macht denkt. Über einen Produktnamen Bedeutung gewinnen, das kann man ja versuchen. Und es hat ja in früheren Zeiten gut geklappt damit.

Da hießen die großen Wagen bei Opel Kapitän, Admiral, Diplomat sogar. Nur irgendwann hielten sie nicht mehr so ganz, was ihre Namen versprochen, und von allen großen Titeln blieb irgendwann nur der

Anzeige

Bitte umblättern für...

Exklusive Dienstfahrzeuge der Volkswagen AG

TradePort  
Gebrauchte Transporter



Nutzfahrzeuge

kleine Kadett übrig Der Kadett A, das erste Modell dieser Reihe, war auch der erste Wagen meines Vaters. Nagelneu, schneeweiß und so herrlich kastenförmig, dass mein Bruder und ich ihn ganz leicht malen konnten. Keine Überraschung, dass mein erstes Auto auch ein Kadett war, ein Gebraucher aus der B-Reihe, mit orangefarbener Lackierung und 55 PS. Ich konnte ihn mir nur wenige Monate leisten, da meine Eltern mir nicht – wie heimlich erhofft – finanziell unter die Arme griffen für das Auto.

Lehrjahre sind eben keine Herrenjahre, und mit 19 Jahren war ein Kadett ein paar Nummern zu groß für mich. Heute könnte ich wohl über den Erwerb eines Insignia nachdenken, aber vielleicht möchte ich gar kein Auto, dessen Name so unverblümt auf das Macht-Thema anspielt. Denn was ist, wenn das Produkt am Ende nicht zum Namen passt? Dann steht man da wie ein Kadett in Admiralsuniform – irgendwie unpassend gekleidet.

Anzeige