



MEHR ISST WENIGER

Die **ECO-OPTIMIERUNG** von Tec-Power im Praxis-Test im großen Concorde Carver auf Iveco Daily. Mehr Leistung bei weniger Verbrauch?

Du kannst nicht alles haben. Wie oft haben wir diesen Satz in unserer Jugend gehört. Nun sind wir erwachsen, das Reisemobil vor der Tür auch, und wieder hören wir diesen Satz. Klar, das tragfähige Iveco-Fahrgestell sollte es unter dem hochwertigen Integrierten schon sein, auch die in den Jahren gereifte Agile-Schaltautomatik. Und jetzt noch der neue 210-PS-Motor aus dem Iveco-Angebot. Stopp. Alles geht nicht: Diese Maschine ist ab Werk nicht mit Agile kombinierbar. Das heißt: Wer Liner fahren und die lästige Schaltarbeit dem Automaten überlassen will, muss sich mit 170 PS begnügen. Es sei denn ...

Bei Tec-Power in Remagen kann hier etwas nachgeholfen werden. Nicht wesentlich in

der Leistung, darauf kommt es den meisten Reisemobil-Piloten auch gar nicht an, als vielmehr beim wichtigeren Drehmoment und dem Zeitpunkt seines Einsatzes.

Die Optimierung der Motorelektronik soll das Power-Plus in unserem testkandidaten, einem Concorde Carver, freisetzen. Nach der Messung der Fahrleistungen wie Elastizität und Beschleunigung im Serienzustand wird das Motorsteuergerät ausgebaut, das sich beim Concorde vorne im Motorraum an der Spritzwand befindet. Zum Ausbau braucht's wegen der Enge schon etwas Fingerspitzengefühl, mehr noch zum Öffnen der sensiblen Elektronik. Was jetzt folgt, gleicht einer chirurgischen Operation

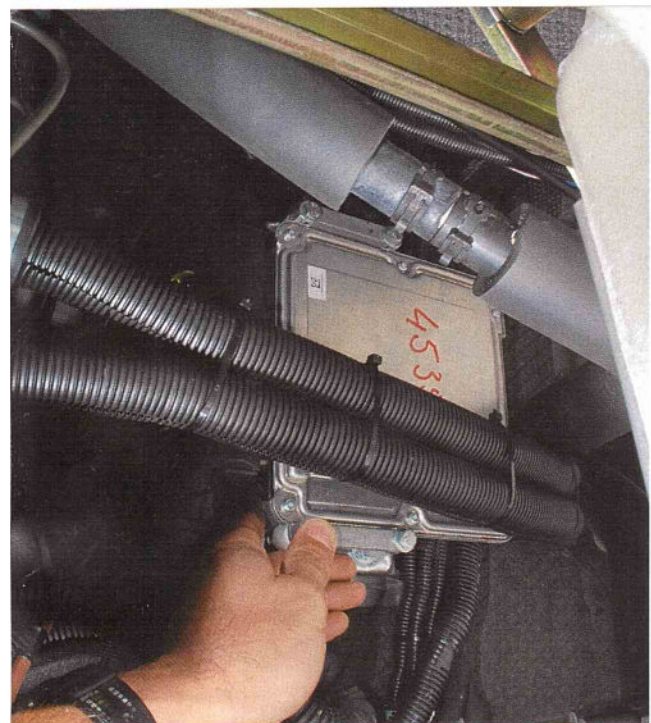


Operation am offenen Herzen. Über ein spezielles Interface wird der geänderte Datensatz auf den Chip des Serienmotorsteuergeräts aufgespielt.

am offenen Herzen. Mit Spezialgerät wird der Chip präzise kontaktiert, ein spezielles Programmiermodul erlaubt das sichere Aufspielen des geänderten Datensatzes. Kaum zwei Stunden brauchen die Spezialisten von Tec-Power für die Softwareänderung, das anschließende Versiegeln und

Wiedereinbauen des Steuergeräts. Und dann: nichts wie raus auf die Teststrecke.

Die Motorcharakteristik des Iveco wirkt nun wie verändert: Angesichts der nur moderaten, auf Dauerhaltbarkeit von Motor und Getriebe ausgelegten Modifikation zeigen sich die Effekte weniger in den ab-



Gut geschützt, aber schwer zugänglich. Das Motorsteuergerät muss zur Umprogrammierung ausgebaut werden.



Fotos: Thiemo Fleck

Mehr Harmonie, weniger Stress. Mehr Drehmoment sorgt für entspannt niedrige Drehzahlen am Berg, die Zahl der Schaltvorgänge wird merklich reduziert.

soluten Beschleunigungswerten aus dem Stand auf 100 km/h. Hier sprintet der Optimierte nur zwei Sekunden schneller. Eine Aussage über die neue Souveränität des Reisens erlaubt eher die Messung der Elastizität: Im fünften wie im sechsten Gang zieht der Iveco rund drei Sekunden schneller von 60 auf 100 km/h, bei

einem Testgewicht von 6,1 Tonnen: Respekt.

Was sofort auffällt: Der Motor hängt deutlich besser am Gas, Schub steht nach Schaltvorgängen viel früher zur Verfügung. Auch auf das Schaltverhalten wirkt sich das höhere Drehmoment aus. Auf Tour wird so ein früheres Hochschalten erreicht, bei Bergfahrten

reduziert sich das Drehzahlniveau spür- und hörbar.

Dies kann letztendlich auch für einen geringeren Verbrauch sorgen. Allerdings nur, wenn Mehrleistung und -drehmoment nicht ständig voll genutzt werden. Wunder sollte man hier nicht erwarten.

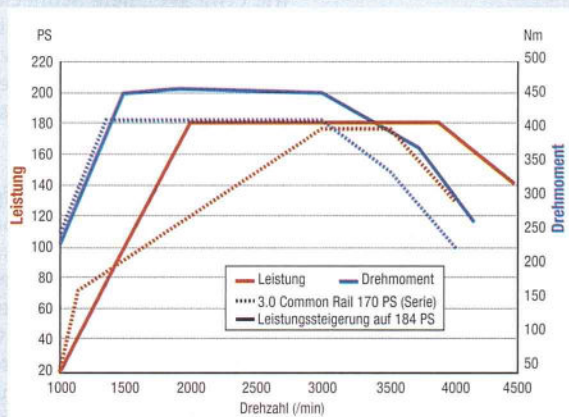
Als Fazit hinterlässt die Tec-Power-optimierte Motor-Getriebe-

be-Kombination einen harmonischeren und zugleich kraftvolleren Gesamteindruck, der sich positiv von der Serie abhebt – ein Fahrgefühl, wie man es sich von komfortablen Reisemobilen wünscht. Gegen 890 Euro kann man, außer einem deutlicheren Minderverbrauch, doch (fast) alles haben.

..... **Thiemo Fleck**

■ DATEN UND MESSWERTE

Mit 460 Nm ist der leistungsgesteigerte Iveco spürbar dynamischer unterwegs. Insbesondere der schnellere Leistungseinsatz nach dem Schalten lässt den schweren Concorde messbar zügiger beschleunigen. Sind im Serienzustand gelegentlich unnötige Schaltvorgänge zu bemängeln, wirkt die Zusammenarbeit des Tec-Power-Triebwerks mit Agile nun eindeutig harmonischer.



Bei nur wenig gesteigerter Nominalleistung bringt das deutlich erhöhte Drehmoment spürbar früheren Krafteinsatz.

Modell	Serie	ECO-Optimierung
Hubraum	2998 cm ³	
Motor	4-Zylinder-Turbodiesel mit Vierventiltechnik, Common-Rail-Direkteinspritzung, gekühlte Abgasrückf., Vorkatalysator und Dieselpartikelfilter, Euro 5.	
Aufladung	Turboaufladung mit VTG-Lader und Ladeluftkühlung	
Leistung	125 kW/170 PS ab 2990/min	135 kW/184 PS ab 3150/min
Nenn Drehmoment	400 Nm bei 1800/min	460 Nm 1900/min
Fahrleistungen (Testgewicht 6100 kg)		
Beschleunigung 0–60/80/100 km/h	12,9/19,7/32,5 s	13,0/19,2/30,4 s
Elastizität 60–80/100 km/h (5. Gang)	9,1/20,4 s	7,9/17,6 s
60–80/100 km/h (6. Gang)	14,7/30,0 s	12,5/27,2 s
Fahrstufe/Drehzahl bei Bergfahrt 7 % Steigung	80 km/h: 5/2700/min 100 km/h: 5/3400/min	80 km/h: 5/2700/min 100 km/h: 6/2900/min
Kraftstoffverbrauch		
Testverbrauch	16,9 L/100 km	16,5 L/100 km
Kontakt und Preise		
Tec-Power, Tel.: 0 26 42/90 38 43; www.tec-power.de	890 Euro inkl. Montage	