

Wetterauer Stellungnahme zu den Artikeln:

'Finger weg vom Chiptuning' Bild Zeitung Ausgabe 28 vom 14.07.06

und

'Volles Rohr ins Risiko' Auto Bild sportscars Ausgabe 8 vom August '06

Uns freut an dem Artikel, dass wir im Verhältnis zu den anderen getesteten Kollegen ganz gut abgeschnitten haben in den Punkten guter Service, kompetente Beratung und schnelle Bedienung.

An dieser Stelle sei jedoch gleich angemerkt, dass Herr Lederer von der Firma Wetterauer im Gespräch mit dem Redakteur der Auto Bild Sportscars Herrn Schneider, diesen sehr wohl informiert über die Eintragungspflicht einer solchen Maßnahme, sowie über das Wegfallen der Werksgarantie und die Möglichkeit zum Abschluss einer Zusatzgarantie. Schließlich schreibt Herr Schneider in seinem Brief an Wetterauer vom 03.05.06, dass er auf die zusätzliche Garantie und den TÜV-Eintrag verzichtet.

In dem Bericht steht allerdings:

"Keine Hinweise auf Gewährleistung, lediglich eine Mahnung, das Tuning eintragen zu lassen."

Dies ist also definitiv eine Falschaussage des Redakteurs Herrn Schneider.

Allerdings fragen wir uns auch, warum Markenhersteller wie B&B, MTM und wir mit – wir sparen uns hier jegliche Attribute – Ebayhändlern und Zusatzmodulherstellern im selben Test in einen Sack geschmissen werden, die ihre Produkte nicht einmal vom TÜV haben prüfen lassen. Auf dieses Thema wird in beiden Artikeln so gut wie gar nicht eingegangen. Warum werden hier Produkte getestet, die gar nicht verkauft und in Betrieb genommen werden dürfen. Dadurch, dass Sie diese testen, suggerieren Sie den Kunden, dass es wohl doch erlaubt sei, solche Produkte zu verbauen!

Zu unserer wie auch zu Ihrer Verwunderung erreichen wir in Ihrem Test nicht die von uns angegebene Leistung. Da fragen wir uns allerdings doch, wie ein von uns getestetes Fahrzeug mit diesem Steuergerät auf eine höhere Leistung auf unserem Prüfstand kam.

Sie sollten bei solchen Testkäufen keine Motorsteuergeräte "ohne Fahrgestellnummer" verschicken - das fällt nun wirklich auf. Denn Fahrzeuge ohne Fahrgestellnummer gibt es wohl nicht. Gleiches trifft auch auf die Wegfahrsperrcodes zu. Wir haben also bewusst dieses Steuergerät vor dem Rückversand in einem VW Golf 2.0 TDI mit DPF auf unserem Leistungsprüfstand getestet.

Bei dem abgebildeten Foto (*„Günstige Bedingungen“*) bemerken Sie zwar, dass den Aspiranten bessere Bedingungen durch freies Atmen ohne Luftfilter gewährt werden, verschweigen aber, dass kein Luftmassenmesser montiert ist. Ohne diesen wird das Steuergerät schon aus Sicherheitsgründen keine Leistung produzieren! Und wer garantiert, dass das eventuell nachgebildete (errechnete) Ersatzsignal dem des realen Luftmassenmessers entspricht? Außerdem saugt der Motor auf dem Bild die warme Umgebungsluft des Prüfstandes an! Beim fahrenden realen Fahrzeug wird von vorne kühle Ansaugluft sogar mit RAM-Effekt gewährleistet! Sicher ist den VW Ingenieuren nicht entgangen, dass das Steuergerät aufgrund Ansauglufttemperatur einige Sicherheitsbeschränkungen prüft und Massenzumessungen anders ermittelt.

Was die Abgastemperaturen angeht, fragen wir uns ernsthaft, wie dort gemessen wurde?

Aber das Messergebnis ist natürlich in vielerlei Punkten manipulierbar. Ohne Fahrtwindsimulation und Kühlung geht die gesamte Thermik hoch. Und ob die Werte von 950 Grad definitiv abgelesen wurden, können wir ja auch nicht überprüfen. Wir haben auf unserem Prüfstand eine Abgastemperatur von 852 Grad gemessen. Auch mit dem VW-Eigenen Diagnosegerät können wir diese Werte verifizieren!

Wie und wann die veröffentlichten Messergebnisse produziert wurden steht nicht im Artikel.

Vermutlich im beladenen Zustand des Dieselpartikelfilters!?

Denn durch stärkere Beladung des Filters steigt der Abgasgegendruck und damit nimmt die Leistung ab.

Die in Ihrem Bericht veröffentlichten Messwerte können defakto nur angezweifelt werden, nicht für falsch erklärt werden. Jedes Mess-Equipment – nenne es sich modern oder auch nicht – unterliegt immer dem gewollten oder ungewollten Messfehler des Bedieners. Unsere Messungen waren definitiv andere. Es ist nur sehr schade und hinterlässt einen unangenehmen Beigeschmack, dass die Ergebnisse mit einem zum neutralen Gutachter erklärten Partner gemacht werden, der selber ein maximales Interesse hat, das Thema schlecht zu reden.

Wir fragen uns auch, warum Ihr getesteter Serien-2.0 TDI genau 140 PS bringt?
Weil es so von VW angegeben wird? Wir hatten schon mehrere dieser Fahrzeuge auf einem Leistungsprüfstand. Alle wiesen eine Serienstreuung nach oben auf und keiner hatte genau 140 PS. Des Weiteren soll das Drehmoment 1 Nm unter dem Serien angegebenen Wert liegen?
Diese Zahlen sehen nun doch etwas merkwürdig aus.

Abschließend zum Thema Messungen würden wir doch gerne einmal die uns relevanten Messprotokolle wie auch das Serienmessprotokoll einsehen.

In unseren Augen sollte die Presse eine neutrale Stellung einnehmen. Sie sollte Ihre Leser über Für und Wider informieren. Hier nutzt aber offensichtlich das VW Werk den Mechanismus Presse, um den Markt zu verunsichern. Überschriften wie „Volles Rohr ins Risiko“ oder „der Motor ist nach fünf Minuten kaputt“ können wohl nicht als realistisch oder neutral bezeichnet werden. Wenn alle unsere Kunden nach fünf Minuten Vollgas einen Motorschaden hätten, würden wir jetzt sicherlich nicht im 15. Jahr erfolgreich Leistungssteigerungen verkaufen. Alleine mit dem getesteten Motor – dem 2.0 TDI mit 140 PS – sind nun mehr als 500 Fahrzeuge unterwegs, die eine Optimierung aus unserem Hause erhalten haben. Auch unser Rückversicherer bestätigt gerne, dass keinem solch ein beschriebenes Szenario widerfahren ist.

Dass eine Leistungssteigerung im Vollastbetrieb eine stärkere Belastung für das Material sein kann, erklären wir jedem Kunden sogar schriftlich auf unseren Webseiten. Aber der Motor ist mit Sicherheit nicht nach fünf Minuten Kernschrott. Sonst gäbe es uns sicher nicht mehr und auch unser Garantievversicherer würde die Übernahme der Garantien inzwischen wohl verständlicherweise ablehnen.

Aber das alles ist ja nicht wirklich verwunderlich, wenn der Test im VW Labor in Wolfsburg gemacht wird und die ganze Beurteilung von einem Volkswagenmitarbeiter vorgenommen wurde. Das kommt uns vor, als wenn man bei einem Verkehrsunfall den Gutachter spart und einfach der Versicherung mitteilt, was man für den Schaden haben möchte. Im Übrigen wundert man sich auch, wenn das Teststeuergerät von einer Versandadresse aus Hamburg kommt (Axel-Springer Sitz) und das Fahrzeug in Wolfsburg (VW Sitz) zugelassen ist.

Gerne hätten wir, wie auch Ihre Leser, die uns telefonisch nach dem Erscheinen Ihrer Berichte fragten, gewusst, zu welchem getesteten Tuner denn nun die defekten Motoren, Zylinderköpfe, Kolben, Turbolader und Rußpartikelfilter gehörten, die Sie abgebildet haben. Oder sind diese Aggregate während Ihres Tests gar nicht kaputt gegangen? Sie haben dies Ihren Lesern aber suggeriert, dass die Tuner diese Schäden verursacht haben. Bitte erklären Sie uns und Ihren Lesern, wie die getesteten Tuner den von Ihnen abgebildeten beschädigten Motorblock des VW 2.0 TDI zerstört haben. Auf dem Foto ist ein 5 Zylinder abgebildet - der VW 2.0 TDI ist aber immer noch ein 4 Zylinder!

Lassen Sie uns raten - es ist nichts kaputt gegangen. Es waren wohl Bilder aus der Asservatenkammer der Garantieabteilung von VW und spiegeln nicht zwangsläufig Ergebnisse einer Leistungssteigerung wieder!

Dann möchten wir natürlich zu einem Satz des VW Dieselchefs Herrn Dr. Jens Hadler Stellung nehmen:
„Um die Einspritzmenge durch die unveränderten Düsen zu quetschen, muss der Einspritzbeginn extrem vorverlegt werden.“

Das stimmt nicht! Auch ohne Veränderung des Spritzbeginns ist eine massive Leistungssteigerung problemlos möglich. In der Tat ist natürlich bei mehr Einspritzmenge eine höhere Verbrennungstemperatur die Folge. Diese sind aber von uns so abgestimmt, dass es eben nicht zu solch extremen Schädigungen kommt und setzt keinen vorverlegten Einspritzbeginn voraus. Wir haben den Einspritzbeginn etwas (ca. 0.8 Grad) vorverlegt, um weniger Russ zu produzieren. Das hat nichts mit der Einspritzmenge zu tun. Die Einspritzmenge wird nur durch mehr Düsenöffnungszeit realisiert. Und das geschieht durch Erhöhung des Fahrerwunschkraftmomentes, der Momentenbegrenzung sowie der Düsenwirkungsgradkennfelder. Hier bleiben alle Sicherheitsfunktionen unangetastet. Das heißt alle Temperatur- und Druckkompensationen haben Wirkung. Die von uns programmierten Mehrmengen werden im Regenerationsfalle reduziert. Was wiederum heißt, dass während sich der Filter in der Regenerationsphase befindet, werden weder Ladedrucke noch Einspritzmenge so stark angehoben wie beim normalen Einspritzszenario. Des Weiteren kommt es im normalen Fahrbetrieb nicht zu den von Ihnen dargestellten unkontrollierbaren Verbrennungen. Dies alles ist extrem überzogen dargestellt.

Ach – hat VW nicht auch einen 2.0 TDI mit 170 PS im Programm und hat nur einfach Angst um Konkurrenz? Diesen Anschein hinterlässt der Artikel jeweils in seinem letzten Satz! Diese theatralisch überzogenen Gefahren mögen zwar in Einzelfällen möglich sein, sind unseren Kunden aber zum Glück noch nicht widerfahren.

Mit besten Grüßen

Ihr Team von Wetterauer