

VOLLE KONTROLLE



Mit dem Kraft-Tool PowerControl steigert Tuner DTE Systems die Leistung moderner Wagen um bis zu 30 Prozent. Wir fahren das Ergebnis in einem nun 373 PS starken Cupra Formentor



Es gibt gar nicht so wenige Menschen, die halten 310 PS in einem Auto für zu wenig. Unter uns: Klar ist das zu wenig. Oder anders ausgedrückt: Mehr geht immer. Und mehr macht meistens mehr Spaß. Und wenn man erst nach dem Kauf eines Autos merkt, dass man mehr Spaß will? Genau, dafür gibt's Tuner.

Wie DTE Systems aus Recklinghausen. Tuning-Techniker Patrick van Drunen gründete seine Firma 1996 und ist jetzt nach eigener Angabe Deutschlands führender Hersteller für Chiptuning. Das Hauptprodukt, die „PowerControl“-Box, steigert die Motorleistung elektronisch grundsätzlich zwischen 25 und 30 Prozent und kann auch für Minderverbräuche sorgen. DTE steckt seine Powerboxen dabei nicht nur in Pkw, sondern auch in Trucks, Traktoren. Und sogar in Bootsmotoren.

Im Pkw wird die Box an die zentralen Sensoren des Motormanagements angeschlossen und thront bei dem von DTE gestellten Testwagen Cupra Formentor mit werksseitigen 310 PS auf der Luftfilterbox. Sie erfasst und optimiert die eingehenden Signale und gibt sie dynamisch an das neue Steuergerät weiter. Dank Multi-Kennfeld-Technologie steuert die PowerControl Common-rail, Ladedruck, Turbodruck, Saugrohrdruck oder Luftmasse, abhängig den wählbaren Fahrmodi. Dazu drückt man auf Tasten direkt auf der Tuningeinheit – bei rot ist der Sport-Mode eingeschaltet, bei gelb „Dynamic“ und bei grün „Efficiency“. Die Plus- und Minus-Tasten lassen den gewünschten Effekt nachjustieren. Die vorgeschriebenen Emissionswerte sollen dabei eingehalten werden, die optimierte Verbrennung soll den Kraftstoff sogar zu 100 Prozent nutzen, was es ermöglicht, diese Technik auch bei Autos mit Dieselpartikelfiltern einzusetzen.

Die bluetoothfähige PowerControl X (etwas teurer als die normale Box) wird übers Smartphone angesteuert nach Herunterladen der passenden App. Alle relevanten Leistungsdaten des Motors werden auf dem Display dargestellt. Ein Remote-Update ist inkludiert, ebenso ein Beschleunigungssensor, der die in Echtzeit die auftretenden g-Kräfte misst. Ein konfigurierbarer Warm-Up-Timer sorgt dafür, dass die Zusatzkraft erst bei warmem Motor abgerufen wird.

Die PowerControl arbeitet übrigens nur, wenn sie gebraucht wird – das bedeutet: Zum Beispiel beim Überholvorgang fährt das System automatisch hoch. Wird die Leistung längere Zeit nicht abgerufen, reduziert sich die Zusatzsteuerung fließend. Die Technik reagiert dabei nicht nur auf den Lastzustand, sondern auch auf Drehzahlen. Sie soll sogar die individuellen Eigenschaften des jeweiligen Fahrzeugs erlernen können.

Beim Cupra Formentor hat eine DTE-Messung auf dem Scheitelrollenprüfstand MSR 500/3 ohne unsere Gegenwart ergeben: Die Norm-Motorleistung ohne Tuning beträgt 316,7 PS (Werksangabe: 310 PS), mit der PowerControl X sind es 373 genau PS.



BU2) Borisquia
sinimus id ut lam et
vitione autem.
Itate ipistrundis



BU1) Borisquia
sinimus id ut lam et
vitione autem.
Itate ipistrundis



FACTs

DTE Cupra Formentor
VZ 2.0 TSI 4Drive
Vierzylinder-Turbo
1.984 cm³
274 kW (373 PS) bei
6.525/min
471 Nm max. bei
3.300/min
Siebengang-DSG
Allradantrieb
4.450/1.839/1.511
L/B/H mm
1.466 Kilo
250 km/h Vmax
Preis Basisauto:
46.390 Euro
Preis PowerControl X:
799 Euro
Preis Pedalbox:
259 Euro
Preis Testwagen:
47.448 Euro

GRIP Faktor

Drivestyle ★★★★★
Performance ★★★★★
Preis 127,21 €/PS



BU3) Borisquia sinimus id ut lam et vitione autem. Itate ipistrundis



Für das maximale Norm-Drehmoment ohne Tuning werden 401,1 Nm (Werksangabe: 370 Nm) angezeigt, nach dem Tuning sind es 487,1 Nm.

Leider spuckt der Prüfstand keine Werte der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h aus – das Werk gibt 4,9 Sekunden an, es sollte also mit Zusatzkraft schneller passieren. Die Prüftechnik erlaubt aber immerhin einen Vergleich der Elastizität von 80 auf 160 km/h: Das dauert 13,5 Sekunden im Werkszustand, getunt sind es nur noch 10,6 Sekunden. Ein deutlicher Unterschied.

Subjektiv geht der DTE-Cupra ab (im Cupra-Modus und mit der vollen Zusatzkraft) wie Schmitz Gepard – wobei man wissen muss, dass ein Gepard die welt-schnellste Katze ist. Aus dem Stand bei voll durchgetretenem Gaspedal benötigt der Antrieb aber eine gefühlte Sekunde, die knapp 1,5 Tonnen in Bewegung zu versetzen. Beim Kickdown aus höheren Tempi kann es sogar einen kleinen Schlag in den Rücken geben – als würde die Siebengang-Doppelkupplung im Automatikbereich nicht genau wissen, welchen Gang sie nehmen soll. Sie arbeitet auch nicht besonders schnell – ein Cupra Formentor ist eben auch mit 373 PS kein Supersportler. Die werksseitige Tempobegrenzung von 250 km/h rührt DTE Systems übrigens nicht an – mehr als 254 digital angezeigte km/h auf dem 300-km/h-Tacho sind nicht drin. DTE Systems hat übrigens noch ein zweites, etwas kleineres Standbein: die

„Pedalbox“. Sie verkürzt die Reaktionszeit der Gasannahme bei allen Autos mit elektronischem Gaspedal, was zu einer Verbesserung der Beschleunigung um etwa zehn Prozent führen soll. Der Schalter dazu ist beim Cupra zum Beispiel links am Getriebetunnel angebracht, dort kann man während der Fahrt die Sensibilität ändern. Ein Gimmick, das nicht unbedingt nötig ist, aber mit 259 Euro auch keine große Lücke ins Portemonnaie reißt. Wird die Pedalbox gleichzeitig mit der PowerControl gekauft, wird das Package etwas günstiger.

Die Preise für die PowerControl-Varianten unterscheiden sich leicht je nach Auto, in das sie eingebaut werden. Beim Cupra Formentor kostet die bluetoothfähige Version 799 Euro. Die PowerControl ist zurzeit für mehr als 4000 Pkw-Modelle zu haben inklusive TÜV-Teilegutachten – der Kunde muss die Kraftspitze aber dann noch in die Papiere eintragen lassen. DTE gibt zwei Jahre Motorgarantie ab Einbau bei Laufleistung bis 80.000 Kilometer, für die Variante PowerControl X wie beim Cupra drei Jahre bis zu einer Laufleistung von 100.000 Kilometern. Dabei darf das Auto nicht älter als fünf Jahre sein, weil Signale des Motormanagements Sensoren

und Motorsteuerung überwachen und somit vor Überlastung schützen. Interessant: PowerControl soll von jedem Nutzer selbst problemlos eingebaut werden können dank Einbauanleitung, Video-Channel als Hilfe und Original-Steckverbindungen. Man kann allerdings auch nach Recklinghausen fahren, wo der Einbau keine Zusatzkosten verursacht. Wer die Reise scheut, kann sich für 49 Euro das Gerät auch vor der Haustür montieren lassen. Ein Rückbau ist jederzeit möglich.

Wem übrigens 373 PS immer noch nicht genug Power im Formentor ist, sollte noch ein bisschen warten: Bald kommt der Cupra Formentor VZ5 mit werksseitig 390 PS und 480 Nm dank eines Fünfzylinders auf den Markt. Das Auto ist zwar ebenfalls auf 250 km/h limitiert, aber schafft den Sprint in 4,2 Sekunden ...

