

TUNING

28.12.2010 11:00 Uhr

So halten die Auto-Veredler Schritt

Der neue Audi A1 war noch gar nicht im Handel, da kündigte die Firma Abt schon die erste Tuning-Variante an. Und das war kein Einzelfall.



Überholmanöver: Tuner Abt hatte den Audi A1 schon nachgeschärft, als der Serienwagen noch gar nicht im Handel war. Quelle: dpa

dpa/tmn ESSEN. Die Autoveredler werden immer schneller: Kaum sind neue Serienmodelle von den Herstellern vorgestellt worden, findet man schon Werbung für die Veredlung und Individualisierung. "Natürlich liegt das auch an der gewachsenen Erfahrung und den immer größeren Entwicklungsabteilungen der Tuner", sagt Bodo Buschmann, Präsident des Verbandes der Automobil Tuner (VDAT) in Roßbach/Wied. "Doch vor allem profitieren die Veredler dabei von den Plattformstrategien und den Baukastensystemen der Autohersteller", erläutert Buschmann, der zugleich Chef des Mercedes-Spezialisten Brabus in Bottrop ist. "Wenn sich die C-Klasse und das Coupé der E-Klasse das Serienfahrwerk teilen, dann können wir auch unser Sportfahrwerk schneller übernehmen", erklärt er. Das gleiche gilt für Reifen und Räder und erst recht für Zierteile im Interieur.

Selbst bei neuen Baureihen geht es immer schneller: "Nach 30 Jahren im Geschäft weiß man, was man an einem Auto machen kann und wie", sagt Buschmann. Brabus hat zum Beispiel die eigene SLS-Version nur wenige Wochen nach Mercedes vorgestellt. So gibt es jetzt schon Tuning für Optik, Interieur, Fahrwerk, Räder und einen Auspuff aus Titan. "An einer großen Leistungssteigerung arbeiten wir noch, da die Erprobung länger dauert", erläutert Buschmann.

Bei Sportwagen wie dem SLS legen schon die Hersteller die Latte immer höher. "Bei Großserienfahrzeugen dagegen ist das Tuning mittlerweile eine leichte Übung", sagt Florian Büngener vom Tuner Abt in Kempten. "Wenn Audi im A1 die gleichen Motoren einbaut wie VW im Polo, dann sind wir mit einer Leistungssteigerung natürlich schnell am Markt", erklärt er die erfolgreiche Aufholjagd der Branche. So verwundert es wenig, dass Abt den A1 schon aufgemotzt hatte, bevor das Auto tatsächlich beim Händler war.

"Dabei helfen uns natürlich auch die ständig wachsenden Möglichkeiten der Computertechnologie", sagt Büngener. Schon anhand weniger Fotos ließen sich Konstruktionsdaten ermitteln und täuschend echte Showcars retuschieren. "Allerdings müssen die gezeigten Produkte innerhalb kürzester Zeit verfügbar sein, sonst wird man schnell unglaubwürdig", warnt er vor voreiligen Trickserien am PC.



Von Brabus aufgemotzt: Mercedes GLK. Quelle: dpa

Die Autobauer machen zu den Strategien der Tuner eine gute Miene. Sie wollen sich zwar eigentlich nicht die Show stehlen lassen, sagt Nick Margetts vom Marktbeobachter Jato Dynamics in Limburg. Doch erstens erfüllten die Veredler oftmals Wünsche, bei denen die Hersteller passen müssen. "Und zweitens verdienen sie an jedem Tuningfahrzeug mit", sagt Margetts. "Bei irgendwem müssen die Tuner ja ihre Basisfahrzeuge kaufen."

Hin und wieder machen beide Parteien sogar gemeinsame Sache. So ist Brabus offizieller Entwicklungspartner des Smart. Bei den Händlern in Amerika stehen die M-Modelle von BMW in denselben Showrooms

wie die überarbeiteten Versionen von Alpina. Und Saab verkauft in Deutschland ganz offiziell Tuningsätze der Firma Hirsch.

Bei der US-Tuningmesse SEMA, die wie jedes Jahr Anfang November in Las Vegas über die Bühne ging, kooperierten Hersteller und Tuner sogar noch enger. Um ihre neuen Modelle vor dem Debüt in den USA besonders populär zu machen, gaben einige Autobauer bei den Veredlern Showcars in Auftrag. So ließ Volvo dort schon den Kompaktwagen C30 zum Rennwagen aufrüsten. Und Mercedes hatte den sportlichen Geländegänger GLK mal als Rallyeauto, mal als Cabrio für Hip-Hop-Fans präsentiert.

"Generell dürfen Tuningfans nicht alles für bare Münze nehmen, was sie auf Messen, den Homepages der Tuner und in Internetforen präsentiert bekommen", betont Hans-Georg Marmit, Sprecher der Sachverständigenorganisation KÜS: "Denn Papier ist geduldig, die Grafikprogramme der Computer sind leistungsfähig und der Blick unter die Haube bei vielen Ausstellungsmodellen noch tabu." Deshalb seien unter Tuning-Neuheiten immer mal wieder eilige Versprechungen, die erst noch eingelöst werden müssen - "aber das machen die Fahrzeughersteller ja nicht anders", sagt Marmit.

© 2010 Handelsblatt GmbH

Verlags-Services für Werbung: www.iqm.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | Sitemap | Archiv | Schlagzeilen

Powered by Interactive Data Managed Solutions

Keine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben. Bitte beachten Sie auch folgende [Nutzungshinweise](#), die [Datenschutzerklärung](#) und das [Impressum](#).