

Mehr Diesel-Power für die ganze Welt

ISNY - Dieselmotoren sind längst das verschnarchte Image los, gelten als High-Tech-Triebwerke mit ungeheurem Drehmoment. Michael Hämmerle und Steffen Nerlich aus Isny machen sie durch elektronisches Tuning des Motor-Managements noch leistungsfähiger und noch sparsamer. Weltweit.

Von unserem Redakteur
Bernd Guido Weber

Testfahrt Der Audi A 6 mit seinem 1,9-Liter TDI ist zwar kein Rennwagen, kommt aber durchaus flott von der Stelle. Es geht noch flotter. Schaltet man das unscheinbare Kästchen zu, wird der A 6 plötzlich temperamentvoller, geschmeidiger, auch im Drehzahlkeller bissiger. Die Steigerung der Motorleistung durch einen kleinen digitalen Eingriff ist überdeutlich – ohne den Ladedruck zu erhöhen, ohne direkt in das Motorsteuergerät einzugreifen. „Wir haben von 130 auf ungefähr 160 PS erhöht“ sagt Michael Hämmerle. Und sein Kompagnon Steffen Nerlich: „Dabei ging es uns weniger um die PS-Zahl als um ein höheres Drehmoment.“ Kein Zweifel: Mit Dieselloptimierung durch Digital-Power aus Isny hämmert der A 6 unterschiedener nach vorne.

Weltweit der größte Hersteller für Dieselloptimierungs-Systeme ist die kleine Firma H. & N. Electronics aus Isny. Mit eigener Entwicklungs- und Produktionsstätte in Barcelona, der Firma Diesel Power S.L. Die wurde im Juli vom bisherigen Partner übernom-

men, ist zuständig auch für den Vertrieb in Spanien, Portugal und ganz Südamerika. Um den US-Markt aufzurollen, haben die beiden Isnyer Geschäftsleute gerade die H.&N. Electronics in Vancouver in Kanada gegründet. Hier werden die Tuning-Kits zusammengesetzt, gelten damit als „assembled in Canada“, sind von diversen Zöllen ausgenommen und dürfen in die USA eingeführt werden. Auch dort, im Land des billigen Benzins, schlägt jetzt die Stunde der High-Tech-Diesel.

„In Deutschland wird viel zu viel Negativstimmung erzeugt“ sagt Michael Hämmerle. „Wir wollen zeigen, dass es auch innovative Unternehmen gibt, die Erfolg haben.“ H. & N. Electronics will den Umsatz von zwei Millionen Euro in 2002 im nächsten Jahr auf drei bis vier Millionen Euro steigern. Und weiter wachsen – auch in Asien. Mit einem Konzept, bei dem auf den eigenen Markennamen verzichtet wird, viele Partner das Produkt vertreiben. Ein Produkt, das im übrigen erschwinglich ist – manche Luxus-Felge kostet mehr.

Begonnen hat diese Erfolgsstory vor zehn Jahren. Michael Hämmerle – sein Vater war früher Schulleiter an den Gewerblichen Schulen Isny – hatte Fahrzeugbau studiert, arbeitete als Diplom-Ingenieur zunächst beim TÜV, später bei RMB, dem Wolfegger Reisemobil-Hersteller der Luxusklasse. Damals waren die Dieselaggregate noch nicht ganz soweit wie heute, die Kunden verlangten mehr Leistung. Die gab es auf dem Markt nicht zu kaufen. „Zunächst habe ich den Mercedes R 14 getunt, mit Turboladern, damit das schwere Reisemobil mehr



Michael Hämmerle

Foto: bgw

Leistung bekommt“ berichtet Hämmerle. Dann schlug die Stunde des digitalen Motor-Managements. Erstaunlich: selbst die modernsten Entwicklungen sind noch zu optimieren.

Hämmerle bekam Verbindung zu einem „Daniel Düsentrieb“, einem, wie er sagt, genialen Erfinder, der sich in Spanien selbständig machte. Gemeinsam entwickelten sie Tuning-Kits für die verschiedenen Einspritzsysteme sowie für Lkws. Ob Pumpe-Düse, Common-Rail, Bosch oder Denso: getunt wird die ganze Palette.


Besonderheit der Diesel-Optimierung von Hämmerle und Nerlich: sie steigt, so die Aussage der beiden Isnyer, das Drehmoment und die Leistung um bis zu 30 Prozent, wodurch entweder ein sparsamerer Betrieb oder eine größere Power erzielt wird. Das digitale Gerät wird parallel zur eigentlichen Motorsteuerung eingebaut, kann in der Leistung frei eingestellt und jederzeit wieder ausgebaut werden. Sicherheitsvorkehrungen wie Wegfahrsperre werden dabei nicht beeinträchtigt. Installiert ist das Gerät

schnell, die Firma gibt 100 000 km Fahrzeuggarantie.

Klingt bestechend. Auch die Geschichten, in denen Hämmerle und Nerlich von heimlichen Wochenendeinsätzen erzählen, sind spannend. Da ist die Rede von Speziallastern, die fix und fertig zur Auslieferung stehen, sich aber kaum von der Stelle rühren. Die Lkw-Bauer hatten schlicht die hohe Zuladung des Wassertanks verpennt. „Da bekommen wir durch aufwändige Messungen heraus, was den Motor stärker macht.“ Oder die Flotte Riesenlaster im Steinbruch, die jetzt fast 20 Prozent weniger Diesel verbraucht. Oder die zehn Promotions-Escorts, deren Dieselmotor nichts her machte. Ein Fall für H. & N.

Seit vier Jahren arbeiten die beiden zusammen, Steffen Nerlich war damals noch bei Gardinia, hatte nebenbei einen Hardware- und Software-Vertrieb. Der Funke sprang über, als Michael Hämmerle Nerlichs Auto, einen Sharan Diesel, tunte. Die beiden gründeten eine Gesellschaft bürgerlichen rechts (GbR), 2001 die GmbH. Diese erzielte 250 000 Euro Umsatz, mehr als das Doppelte des Vorjahres.

Jetzt, nach der Übernahme von Diesel Power S.L. und der Gründung des Kanada-Vertriebes, gibt es erstmals Probleme, von denen andere Unternehmer nur träumen: die Produktionskapazität wird knapp. H. & N. Electronics stehen vor der Entscheidung, einen Teil der Herstellung an Zulieferer zu vergeben. Oder die eigene Produktion auszubauen.

 Infos und Leistungs-Diagramme unter www.h-n-e.com