

am

das österreichische
automagazin

1-2/09

P.b.b.
GZ 02Z034771 M
HEFT 01/09
ÖSTERREICH EUR 3,00
ITALIEN EUR 3,50
UNGARN FT 7,00



9 006003 000246 01

www.automagazin.at

**EXTRA
Supplement**



Jännerrallye 2009



Offroad-Zubehör: LiteXpress



...BMW M3 Cabrio, VW Scirocco 2.0 TSI, VW Golf 2.0 TDI, Mazda2 Sport 1.3i, Peugeot 4007 2.2 HDi 160, Subaru Forester 2.0D X, Renault Grand Modus TCe 100...



**KTM X-Bow im
GT4 Race-Format**

F1 Test Fiorano: Österreicher im Ferrari



Chipupdate Tuning

Blue Chips



Keine Angst, das wird keine Abhandlung über starke Aktien – gibt's die noch? – sondern über „veredelte“ elektronische Chips. Konkret jene Motorsteuergeräte, die durch die Hände der Hofmarchers gegangen sind. Sie sorgen für effizienzoptimierte Motorleistung bei allen, die sich für ein Tuning bei Chipupdate, der kleinen aber feinen Elektronikschmiede entschieden haben. Wir besuchten die Tuning-Zampanos, um mehr zu erfahren.

■ Mitten im niederösterreichischen Mostviertel, in der 1.500 Seelen-Gemeinde Winklarn bei Amstetten, einer Landwirtschaftlich geprägten Gegend, findet man einen Geheimtipp erster Ordnung. Chipupdate beschäftigt sich hoch professionell mit der Leistungssteigerung von Antriebsaggregaten. Das automagazin nutzte die Gelegenheit, Gerhard Hofmarcher, Gründer und Mastemind von Chipupdate nach der Entstehungsgeschichte und seiner Einstellung zum Tuning um Wortspenden zu bitten.

■ „Eigentlich war ich immer schon „Auto-geschädigt“, eröffnet Hofmarcher das Gespräch und erklärt weiter, dass das nur am Anfang mit der weit verbreiteten juvenilen Liebe zum fahrbaren Untersatz zu tun hatte. Konkreter bekennt er: „Leistung und Beschleunigung, das technische „wieso und warum“ ist es, was mich seit damals fasziniert und nicht mehr los gelassen hat.“

■ Einer aus der Gilde der technisch be-

geisterten also, der sich so nebenbei auch immer mit dem Computer und vor allem elektronischen Bausätzen beschäftigt hat und seine technische Neugierde im konsequenten „Learning by Doing“ gestillt und gleichzeitig sehr viel an Hintergrund-Fachwissen erworben hat. Was ihm später enorm zugute kommen sollte.

■ Seine Auto-Affinität und die Einstellung „dass ein starkes Auto die Leistung auch ordentlich auf die Strasse bringen muss“ ließ ihn eine Präferenz für allradgetriebene Autos entwickeln. Er ergatterte einen Audi S2 das Sportcoupe des Audi 80 B3 mit satten 220 PS.

■ Und er staunte nicht schlecht, als ihm ein Bekannter ein gleiches Modell mit 270 PS präsentierte. Eine Initialzündung für Hofmarcher, als er merkte, was innerhalb sicherheitstechnischer Grenzen an Leistungsoptimierung möglich ist.

■ „So zwanzig bis fünfundzwanzig Prozent Mehrleistung sind schon möglich,“

erzählt er weiter im sympathischen Mostviertler Dialekt, „ohne dass der Motor oder die Bremsen und des Fahrwerk überbeansprucht werd'n,“ plaudert er aus der Schule.

■ Fortan beschäftigte er sich intensiver mit den Möglichkeiten der elektronischen Leistungssteigerung, vorerst als Auftragnehmer eines befreundeten Tuningbetriebes. Aber es wäre nicht Hofmarcher, hätte er nicht bald Lust verspürt, mehr aus diesem Nebenjob zu machen.

■ Wie viele Erfolgsgeschichten begann es in der hauseigenen Garage „ernst“ zu werden. Als Hofmarcher schließlich anno 2006 seinen Brotberuf in einem staatsnahen Betrieb an den sprichwörtlichen Nagel hängte, um in Folge ein erfolgreicher Autotuner zu werden, wurde er von Freunden und Bekannten taxfrei für „narisch“ erklärt, wie er es selbst formuliert.

■ Die Programmierarbeit an den Steuergeräten brachte rasch Erfolge. Immer

mehr Freunde der Leistungsoptimierung ließen Hofmarcher an ihrem Gefährt Gutes tun. Siebzig bis Achtzig Prozent Mundpropaganda, beziffert er den damaligen Anteil seines Kundenzulaufs. Was durchaus glaubhaft erscheint, wenn man den Informationsfluss der eingeschworenen Tunergemeinde kennt.

■ Heute läuft das alles natürlich viel professioneller, aber der gute Ruf ist noch immer das wichtigste Kapital des Hausherrn. Dieser Ruf ließ schon in den Anfängen den einen oder anderen Motorsport-Crack aufmerksam werden und des Meisters Kenntnisse für sich in Anspruch nehmen.

■ Treffsicher erkannte Hofmarcher, dass zweifelsfreie und exakte Diagnose ein Grundbaustein für erfolgreiche Leistungsoptimierung darstellt. So begann er mit dem Generalimport des Diagnose-tools VAG-COM für VW, AUDI, SEAT und Skoda, der Vorläufer des heutigen VCDS Tools.

■ Durch anhaltenden Erfolg und über 1.000 zufriedene Kunden stellte sich im Jahr 2003 die Frage nach Miete oder Zu-

■ Mitte 2004 waren bereits über 2000 Autos getuned und einige davon gewonnen Beschleunigungsrennen. Außerdem



Im Einsatz für optimierte Leistung: Junior und Programmier-Chef Andreas Hofmarcher

bau einer geeigneten Werkstatt, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Man entschied sich, nicht zuletzt durch überzeugende Argumente des Filius Andreas – übrigens jetzt der „Programmier-Guru“ von Chipupdate – für den Zubau. Eine richtige Entscheidung, wie sich herausstellte.

■ Aufträge für ein Rallyeteam der Paris-Dakar folgten ebenso, wie das Tuning der Suzuki Ignis Sportserie und weitere Tu-

lieferte man sich bereits Qualitätsmatches mit Branchengrößen wie ABT und MTM.

■ 2005 wurde, getreu dem Wahlspruch „optimale Diagnose ist die halbe Miete“ ein wichtiger Meilenstein des bisherigen Erfolgslaufs gesetzt. Mit der Entscheidung für den „Rolls Royce“ unter den Leistungsprüfständen, den MAHA LPS 3000. Er gilt als das Non plus Ultra auf diesem Gebiet und wird von Motorsport-



... und LKW's bringt's bessere Leistung und Treibstoffersparnis

ningprodukte und Prüfgeräte wurden in den Verkauf genommen. Wobei Hofmarcher betont, dass er mit optischem Tuning „nix am Hut“ hat. Nur Leistungsbezogene und selbst getestete Produkte kommen bei ihm ins Haus. Vielleicht auch ein Kriterium, das seinen Ruf in der Branche immer weiter festigte.

verbänden genauso wie von Gutachtern und Ziviltechnikern als Maßstab mit Aussagekraft bewertet. Der Einstieg in die erste Liga der Leistungsdiagnostik war geschafft, obwohl der Chef freimütig zugibt, dass die Wahl des teuersten „net grad leicht g'falln is“. In Österreich gibt es genau zwei davon, einer steht bei den

Hofmarchers.

■ Aber die Tatsache, dass dieser Allradprüfstand von Audi, BMW, Mercedes, Porsche und VW anerkannt und freigegeben ist, spricht wohl eine deutliche Sprache. Und lässt Hofmarcher über ein lustiges Bonmot schmunzeln. Auf Grund der Messungen am MAHA stellte ein Kunde fest, dass er ein Auto fuhr, das ihm mit der Leistungsangabe 250 PS vom Importeur verkauft worden war, tatsächlich aber nur deren 235 „auf die Waage brachte“. Eine Tatsache, die selbigen nach längerem Hin und Her zur Refundierung von einigen Tausend Euro zwang. Eine hoch interessante G'schicht,“ grinst der Hausherr und verschweigt dezent weitere Details.

■ Heute ist Chipupdate nicht nur offizieller Prüfstand des Histo Cup Austria, sondern auch Importeur für D2 und BN Pipes Vertriebspartner. Subaru- und Mitsubishi-Erst-Tuning gehören genauso zum Leistungsspektrum wie die Referenzen,

in hohem Maß mit Effizienz zu tun hat. Soll heißen: Nicht nur Leistungssteigerung, sondern auch Treibstoffersparnis ist das Ergebnis eines fachgerechten Tunings. Die Anfragen zum so genannten „Oko-Tuning“ häufen sich, obwohl das immer schon ein Kriterium der Leistungsoptimierung war. Aber viele erkennen eben erst jetzt, „dass des net nur PS-Orgien bedeutet, sondern auch was Sinnvolles ist,“ so Hofmarcher im O-Ton.

■ Sinnvoll in jedem Fall. Denn nicht nur der Motorsportler und „normale“ PKW-Benutzer profitieren von diesen Maßnahmen, auch Wohnmobile oder LKWs und Busse können unter die Fittiche des Tuningmeisters genommen werden und danken es mit besserer Leistung und geringerem Verbrauch. Und in ein bis maximal zwei Jahren, je nach Nutzungsfrequenz und Fahrweise, haben sich die Kosten locker amortisiert. Wäre vielleicht auch ein Gedankenstoß für das Überdenken veralteter Versicherungsklassifi-



Das Chiptuning ist nicht nur für PKW's sinnvoll. Auch bei Wohnmobilen...

den ersten Mazda MPS und DPF in Österreich getuned zu haben. Auch der neue EVO X weist Hofmarchers „Programmierspuren“ auf. Einer der aktuellsten Erfolge der Winklerner Tuningschmiede: Man betreute den KTM X-BOW Abgas- und Chiptechnisch, auf dass er noch bessere Performance bringt. Ein Plus von 60Nm war die Ausbeute. Somit wird der schon nicht schwache KTM zu dem, was man sich von einem X-BOW vorstellt.

■ Hofmarcher bekennt sich zu „bauartgerechtem“ Tuning, also innerhalb einer gewissen Leistungsbandbreite, die das Auto noch verträgt. Natürlich ist technisch vieles machbar, aber er warnt auch jeden Leistungsfanatiker davor, den Bogen zu überspannen. Schließlich hängt die Betriebssicherheit davon ab.

■ Grundsätzlich stellt er fest, das Tuning

zierungen und Kfz-Steuergrundlagen. Aber das ist eine andere Geschichte.

■ Chipupdate jedenfalls hat eine erstaunliche Entwicklung hinter sich, und laut Marktanalyse Hofmarchers, auch vor sich. Schließlich hat er auf der Tuning-Fachmesse in den USA, dem Mekka dieser Branche einen selbst programmierbaren Luftmassenmesser entdeckt, ist gerade dabei, einen Kraftstofffrequenzfilter zu testen, betreut kommende Saison den Suzuki Cup...

Text: Michael Meister

Fotos: Chipupdate

CHIPupdate Tuning GmbH
Hinterberg 5, 3300 Winklarn
Tel.: 07472/28162
www.chipupdate.com
chiptuning@comteam.at