

Ebay PowerBox R5 ?

Beitrag von „mschulte“ vom 1. Oktober 2004 um 08:38

Hallo Leute,

hat jemand Erfahrung mit so einer PowerBox - wei bei Ebay gesichtet:

<http://cgi.ebay.de/ws/eBayISAPI.d...7921938314&rd=1>

Grüsse Michael

Beitrag von „owolter“ vom 1. Oktober 2004 um 09:35

dieser stecker verfälscht das signal der kraftstofftemperatur (wurde auf der homepage gut beschrieben). dadurch rechnet das steuergerät mit einer anderen kraftstoffdichte und spritzt mehr ein.

die 16kW leistungssteigerung sind völlig überzogen. mehr als 6kW und 20Nm kannst du nicht erwarten. wenn du oft die höchstgeschwindigkeit ausnutzt oder mit hohen drehzahlen hohe anhängelasten ziehst, kannst du mit schäden im bereich des krümmers bzw. atl rechnen. dies ist auch bei anderen/teuren tuningvarianten zu erwarten (wurde in einem thema auch schon bestätigt. der nutzer hatte schon den 3. krümmer, hat sich aufgeregt und im letzten satz erwähnt, dass er getunt fährt und immer die max-geschwindigkeit ausnutzt)

Beitrag von „Sandokahn“ vom 1. Oktober 2004 um 09:41

@ owolter

Du scheinst dich mit den Maschinchen sehr gut auszukennen ,Arbeites du etwa im Motorenwerk oder so .

Was kann man denn gegen das Turboloch bis 1500 Umdrehungen machen mein 130 er PD hat schon ab 1100 Touren ordentlich gedrückt .

MfG Sandro

Beitrag von „owolter“ vom 1. Oktober 2004 um 10:33

turbolader müssen für die maximale leistung des motors ausgelegt sein. sie müssen die benötigte luftmasse in den motor schaufeln.

große leistung -> große luftmasse -> großes laufzeug (durchmesser/masse der räder) -> hohe trägheit -> schlechteres ansprechverhalten

at1 mit variabler turbinengeometrie (VNT) sind zwar schon besser im ansprechverhalten, aber jetzt auch schon langsam an der grenze, da die leistung der motoren steigt.

die auslegung des at1 für einen motor ist nicht so ganz trivial, schließlich soll er auch möglichst lange halten. wenn man bei den at1's versuch untenrum noch mehr raus zuquetschen, kommt man in die pumpgrenze, was zu lagerschäden im at1 führen kann.

dein angesprochener 96kW muß weinger luft in den motor schaufeln (ist somit kleiner -> geringeres trägheitsmoment -> schnelleres hochdrehen des laders) und das fahrzeug was er bewegt wiegt fast eine tonne weniger.

Beitrag von „Carli“ vom 1. Oktober 2004 um 12:10

Oder einfach zwei verschiedene Lader verwenden.

Gibt es m.E. schon (ich glaube im BMW 535d). Ein kleiner für die unteren Drehzahlen und ein großer für die höheren. Ist aber eben mit Aufwand verbunden.

Carli

Beitrag von „owolter“ vom 1. Oktober 2004 um 13:01

sicher geht das.

kostet halt geld und zeit und die abstimmung der übergänge wird aufwendiger.

bmw ist damit in serie und opel hat eine studie vorgestellt.

bei motoren mit hoher leistung und (relativ) geringem hubraum (downsizing) wird der weg in diese richtung bei allen herstellern gehen. die massenmotoren werden vorerst sicher bei einem at1 bleiben (kosten).

die frage ist, wofür man sich entscheiden wird. 2 at1 oder mechanischer lader und at1.

Beitrag von „Sandokahn“ vom 1. Oktober 2004 um 23:20

[owolter](#)

Wat en nu Motorenwerker oder nich

Schon mal über Wassereinspritzung nachgedacht gibt´s jetzt auch für Diesel´s

MfG Sandro

Beitrag von „holger.ihle“ vom 2. Oktober 2004 um 13:48

[mschulte](#)

Wollte mal Bezug auf Deine allererste Frage nehmen: Ich habe diese Powerbox mal für zwei Tage drin gehabt und wieder zurückgegeben. Ausser extremer Russbildung beim Anfahren, habe ich nichts bemerkt.

Suche mal nach "R5 Motor-Tuning" im Forum, da wurde das ganze schon besprochen.

Schönen Gruß, Holger

Beitrag von „edrue“ vom 2. Oktober 2004 um 21:41

Ich bin auch geheilt!

Finger weg von dem Ding. Spritverbrauch ging zwar runter (700 km Test) aber Russwolken wie bei eine ´m alten MB /8

Beitrag von „owolter“ vom 2. Oktober 2004 um 22:33

@Sandokahn

wassereinspritzung ist ein alter hut. (ich hab kein motorenwerk)

das "problem" war bisher, daß man 2 tanks benötigt.

irgentwelche wissenschaftler haben es jetzt aber geschafft, daß sich ein gemisch aus diesel und wasser nicht mehr trennt. dadurch werden auf alle fälle die NOx`e gesenkt.

das die fahrzeuge so russen ist klar, denn wenn es kalt ist denkt das steuergerät es ist noch kälter und jaucht den brennraum so richtig voll

Beitrag von „Sandokahn“ vom 3. Oktober 2004 um 12:57

[owolter](#)

Das mit der Wassereinspritzung hab ich von der Turbo-Motors Homepage.

Das ist meiner Meinung nach die Sauberste Tuning-Variante Das Wasser nehmen die aus ´nem extra Tank aber ist halt auch ncht ganz so einfach und geht erst bei warmen Motor .

Das mit dem Motorenwerker : ich wollte eigentlich nur wissen ob du beruflich mit "unseren" Motoren zutun hast.

MfG Sandro

Beitrag von „agroetsch“ vom 3. Oktober 2004 um 15:19

Hallo,

cool, dann hatte der Eric mit seiner Art der Wassereinspritzung ja sogar was positives..!

Vielleicht hätte man die Dichtung nicht reparieren sollen 😄

:p

Beitrag von „Connor“ vom 3. Oktober 2004 um 15:40

Zitat von agroetsch

Hallo,

cool, dann hatte der Eric mit seiner Art der Wassereinspritzung ja sogar was positives..!

Vielleicht hätte man die Dichtung nicht reparieren sollen 😄

:p

Hello,

sowas hab ich mir auch schon gedacht... wollte das aber nicht schreiben... aus Piitätsgründen (schreibt man sicherlich nicht so - vielleicht neue Rechtschreibreform??)

Gabs doch damals für den Lancia Delta Integrale HF4WD auch als Tuning!

Gruß Connor

Beitrag von „Janni-Mann“ vom 4. Oktober 2004 um 08:42

Habe die Ehre,

habe seit unserem Treffen die Power-Box in meinem R5 installiert. Bei der Endgeschwindigkeit ist nur marginal (max. 6 km/h schneller als vorher) ein Unterschied zu bemerken. Allerdings hat sich der Dicke im Anzug gewaltig gesteigert. Insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten, ca. ab 160 km/h kam er nur sehr langsam auf seine Endgeschwindigkeit. Mit der Box ist das nun passé. Gleichzeitig brauche ich durchschnittlich 1,7 Liter weniger Diesel. Da ich sehr viel fahre (seit dem 9. Januar 2004 über 50.000 km) zahlt sich die Box bei mir aus. 😊

Richtig ist allerdings auch, daß er etwas mehr qualmt. Allerdings - so habe ich gehört - ist das bei jedem Tuning der Fall.

Das Gerät ist auch nicht im Bordcomputer "registriert". Beim Ausleser sämtlicher Steuereinheiten wird es nicht erkannt. Habe das letzte Woche bei einer Routine-Inspektion in meiner Hauswerkstatt überprüfen lassen.

Fazit: Ich bin mit dem Ding zufrieden und möchte auch nicht mehr darauf verzichten.

PS: Und übrigens: qualmen tu´ich auch!

Beitrag von „agroetsch“ vom 4. Oktober 2004 um 09:21

Hallo Janni-Mann,

also bei der oettinger-Software qualmt er auch, habe ich ja in einem anderen Beitrag schon geschrieben. Allerdings werden beim "richtigen" Chiptuning ja auch noch andere Werte außer der Einspritzmenge verändert, wie Ladedruck etc. Damit ist schon eine bessere Anpassung möglich. Allerdings- qualmen tut's trotzdem, und wenn Du mit Deiner Variante zufrieden bist, ist doch alles in Ordnung.