

PORSCHE SCENE LIVE

03/2013 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community

März 2013 · Deutschland · € 4,30



Zeitreise: 1972er 911 S/R 2.5 in musealem Zustand

Ein Mann lebt seinen Traum

Stephan Rössel alias
"Don Stephano"

1975er Carrera 2.7 Coupé

Leichtbau-Sportler mit 902
Kilogramm

Upgrade nach Knall-Studie

1996er 911 (993) turbo
Coupé WLS





Interessanter Kontrast: Die Fronthaube trägt nach wie vor die Werks-Auslieferungsfarbe, der Rest der Karosserie ist analog zum 987c Cayman R in "Peridot metallic" neu lackiert worden

OPERATION MASTERMIND

SpeedART: durchdachtes Upgrade für Porsches offenen Mittelmotor-Athleten

Der Weg ist das Ziel – kaum ein anderes Fortbewegungsmittel versinnbildlicht diese (Binsen-)Weisheit so treffend wie ein offener Sportwagen. Ein besonders dynamischer Vertreter dieser Fahrzeuggattung ist der Porsche Boxster. In seiner jüngsten Ausführung, der Generation 981, hat er abermals an Reizen hinzugewonnen. Der in Rutesheim nahe Stuttgart beheimatete Veredler SpeedART interpretiert den Zweisitzer auf seine eigene Weise. Unternehmensgründer Björn Striening bediente sich verschiedener Charakteristika, die ab November 2010 das Fahrdynamikwunder des Typs 987c Cayman R mit sich brachte. Dementsprechend hört das überaus ansehnliche Gesamtkunstwerk auf den Namen "SP81-R".

Längst hat sich der Boxster als eine angesehene Größe im Portfolio des Hauses Porsche etabliert. Mit Einführung der nunmehr dritten Modellgeneration im April 2012 ist der zweisitzige Roadster endgültig erwachsen geworden – wir berichteten. Bereits in der Standard-Ausführung der Baureihe 981, die mit 265 PS gesegnet ist, bietet der Boxster die reinste Fahrfreude. Das vergnügliche Treiben endet werkseitig derzeit mit der 315 PS starken S-Variante. Eine Neuauflage des leichtgewichtigen Boxster Spyder dürfte nach dem Erfolg des 987-Derivates beschlossene Sache sein. Wann es jedoch konkret wird, steht derzeit noch in den Sternen. Björn Striening, Mastermind des Porsche-Veredlers SpeedART, setzt genau an dieser Stelle an. Seiner Kundschaft bietet er ein Upgrade-Kit an, welches er "SP81-R" getauft hat. In gewisser Weise bietet es einen Vorgriff auf all das, was an Fahrdynamik-Programmen aus dem Werk noch kommen mag.

Dank eines neuen Außentrimm-Pakets zeigt sich der veredelte 981 Boxster S überaus eigenständig. Ein tiefer gezogener Spoiler-Ansatz beschert dem Bug ein offensiveres Aussehen. Nur logisch, dass

das Zubehörteil dem aerodynamischen Auftrieb an der Vorderachse entgegenwirken soll! Das Heck gewinnt durch einen Diffusor-Ansatz sowie einen interessant geformten Flügel an Ausstrahlung. Das Luftleitwerk ist auf Wunsch in einer Kohlefaser-Ausführung erhältlich. Bei der Konzeption stand die American Le Mans Series (ALMS) Pate: Das Hauptblatt wird von oben an zwei Trägerelementen aufgehängt. Die Unterseite des Leitwerks bleibt frei. Dieser Lösung liegt eine einfache Erkenntnis zugrunde: Zwei Drittel des Anpressdrucks, den dieser Heckflügel generiert, wird an seiner Unterseite erzeugt. Stützen können den Luftstrom unnötig verwirbeln und der angestrebten Wirkung buchstäblich im Wege stehen. Ein weiteres Highlight der überarbeiteten Karosserie stellen die Seitenwände dar. Sie erhielten von SpeedART konturenscharfe Intarsien aus Sicht-Karbon, die kurz hinter den vorderen Radläufen ansetzen und die Lufteinlässe am anderen Ende umschließen.

Auffällig ist auch die Farbgebung des "SP81-R". Der Roadster erhielt einen Neuanstrich in "Peridot metallic" – mit Ausnahme der



Nur eine der vielen Schokoladenseiten: Das Heck gewinnt durch einen Diffusor-Ansatz an Kontur, der innovative Flügel ist auf Wunsch in einer Kohlefaser-Ausführung erhältlich

Einsteigen, wohlfühlen, losfahren! Die SpeedART-Kreation verfügt über ein individuell hergerichtetes Interieur, Alcantara® spielte bei der Ausgestaltung eine wesentliche Rolle



Mit allen Sinnen genießen: Der SpeedART "SP81-R" auf Basis des aktuellen Boxster S richtet sich an Puristen, diese erwartet ein in vielerlei Hinsicht reizvoller Sportwagen



Optische Highlights: Die originalen Seitenwände des 981 Boxster verzierte der Veredler mit Kohlefaser-Intarsien, der gewichtsoptimierte 21-Zoll-Rädersatz ist zweiteilig ausgeführt

Fronthaube. Diese präsentiert sich nach wie vor in "Basaltschwarz metallic", der originalen Werks-Auslieferungsfarbe des Vorfahrwagens. Eine Design-Folierung kam für SpeedART-CEO Björn Striening nicht in Betracht: "Ich bin erklärtermaßen kein Freund von Klebefolie. Außerdem wünschten wir uns für unser Fahrzeug eine authentische Porsche-Farbe." Den giftgrünen Farbton kennen Insider vom 987c Cayman R, auf dem der (Sonder-)Lack am 17. November 2010 der Öffentlichkeit vorgestellt worden ist. Im Einklang mit der Außenhaut gestalteten die Inneneinrichter von SpeedART die Fahrgastzelle neu. Die schwarze Leder-Original-Ausstattung reicherten sie mit einem hellgrünen Alcantara®-Mikrofaserstoff im Rauten-Steppmuster und ebenfalls grünen Kontrastnähten an. Darüber hinaus sind ein passend eingekleidetes, aufgepolstertes Lenkrad sowie ein Drehzahlmesser mit grünem Zifferblatt anzutreffen.

Weitere Maßnahmen galten der Peripherie des von Hause aus lebhaften Motors. Der 3,4-Liter-Boxer erhielt im schwäbischen Rutesheim ein spezielles, aus Edelstahl gefertigtes Abgassystem. Zum Liefer- und Leistungsumfang gehören ein Fächerkrümmer-Satz, 200-Zellen-Katalysatoren sowie ein mittels Klappen gesteuerter Endschalldämpfer mit zwei jeweils 10 Millimeter umfassenden Endrohren. Das Resultat: Anstelle der 315 PS in der Serie soll der Boxer nunmehr 335 PS freisetzen. Analog dazu sei das Drehmoment um 20 auf 380 Newtonmeter gestiegen, lässt Björn Striening sich zitieren. Die Fahrleistungen sollen in gleichem Maße verbessert worden sein. So sei der Zweisitzer imstande, 284 km/h anstelle von bisher 277 km/h zu erreichen. Besonders leistungshungrigen Kunden wird ein aufwändigeres Motortuning bis hin zum Bolt-On-Turbo-Package offeriert. Damit nicht genug: Bei SpeedART kümmerte man sich darüber hinaus um die weitere Optimierung der Querdynamik. Das Vorfahrfahrzeug ist mit Sportfedern ausgerüstet worden, die

den Aufbau – und damit auch den Fahrzeug-Schwerpunkt – um etwa 20 Millimeter abgesenkt haben.

Alternativ dazu können maßgeschneiderte Gewinde-Fahrwerke bis hin zu einer Clubsport-Variante für den gelegentlichen Einsatz auf der Rundstrecke bezogen werden. Einen ähnlich positiven Effekt auf das Handling soll der Rädersatz des Typs "LSC Forged" mit sich bringen. Bei diesen Sportfelgen handelt es sich um gewichtsoptimierte Zweiteiler, die jeweils mit einem austauschbarem Außenhorn aus Edelstahl und einem geschmiedetem Stern aufwarten. Bereift sind sie mit den Michelin-Referenz-Pneus der Spezifikation "Pilot Super Sport" in 235/30 ZR 21 vorn sowie 305/25 ZR 21 hinten. "Mit unserem Vollprogramm sprechen wir genau jene Puristen an, die offenes Fahren mit all ihren Sinnen genießen möchten", definiert Björn Striening die angepeilte Zielgruppe. Diese könnte er um das Trackday-Publikum noch erweitern. Hinter diesem Sammelbegriff verbergen sich Fahr-Aktive, die gern berühmte Rundkurse unter die Räder nehmen. Ohne störenden Wettbewerbsdruck, ohne eine laufende Stoppuhr im Genick. Hedonisten eben, die es dennoch sportlich mögen.

Wie wir einleitend konstatiert haben, ist in einem offenen Sportwagen wie dem 981 Boxster S der Weg das Ziel. Bei SpeedART ist man sich dieser Tatsache bewusst. "Carpe viam – nutze den Weg" lautet denn auch der Slogan des mit 14 Jahren noch recht jungen Betriebes. In diesem Sinne ist ein Gesamtkunstwerk entstanden, das die Vorlage der Ingenieure in Weissach keineswegs in Frage stellt. Es geht vielmehr um eine akzentuierte Auslegung all der guten Gaben, die dem aktuellen Boxster von gutem Hause aus in die Wiege gelegt worden sind.

Text: Marcel Kühler
Fotos: SpeedART

TECH-SPECS

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 2012er Boxster S (Generation 981)

Karosserie: zweisitziger Roadster; Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise; Türen sowie Kofferraumdeckel vorn und hinten aus Aluminium; vollelektrisches, dreigliedriges Stoffverdeck; Überrollbügel in Aluminium-Stahl-Bauweise; Original-Werkslackierung in "Basaltschwarz metallic"

Nachrüstungen: SpeedART-Karosseriepaket Typ "SP81-R", bestehend aus Frontspoiler-Lippe, Seitenwänden mit Karbon-Einlagen, Heckflügel und Heckdiffusor; Neulackierung in "Peridot metallic" (987c Cayman R); Fronthaube in "Basaltschwarz metallic" belassen

Motor: wassergekühlter Sechszylinder-Boxer; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; einlassseitig variable Steuerzeiten und Ventilhub-Umschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzin-Direkteinspritzung; ein Dreibege-Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; 10,1 Liter Motoröl; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule); Thermo-Management für Motor- und Getriebe-Kühlmittelkreislauf; Auto-Start-Stopp-Funktion

Nachrüstungen: SpeedART-"Powerkit", bestehend aus Edelstahl-Fächerkrümmerersatz, Edelstahl-Katalysatoren (200 Zellen), Sport-Endschalldämpfer aus Edelstahl mit Klappensteuerung sowie Doppel-Endrohren (2 x 100 mm), Sportluftfilter

Bohrung: 97,0 mm

Hub: 77,5 mm

Hübraum: 3.436 ccm

Verdichtung: 12,5 : 1

Motorleistung (Serienumfang): 315 PS bei 6.700/min

Motorleistung (optimiert): 335 PS bei 6.900/min

maximales Drehmoment (Serienumfang): 360 Nm bei 4.500 bis 5.800/min

maximales Drehmoment (optimiert): 380 Nm bei 4.700/min

Höchststrehzahl: 7.800/min

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Hinterradantrieb; Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Radaufhängungen (Vorderachse): einzeln an Quer- und Längslenkern; Federbeinachse in McPherson-Bauart (Porsche-optimiert) mit radführendem Federbein; elektronisch geregelte Zweirohr-Gasdruck-Stoßdämpfer (PASM); Schraubenfedern; Stabilisator

Radaufhängungen (Hinterachse): einzeln an Querlenkern mit Längslenkern, Spurstangen und Federbeinen in McPherson-Bauart (Porsche-optimiert); elektronisch geregelte Zweirohr-Gasdruck-Stoßdämpfer (PASM); zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen, innenliegenden Schwingungsdämpfern; Stabilisator

Nachrüstungen: SpeedART-Sportfedern (20 mm Tieferlegung)

Bremsanlage: Zweikreis-System mit achsweiser Aufteilung;

2012er Boxster S (Generation 981)

Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Sättel; gelochte, innenbelüftete Scheiben (330 x 28 mm vorn und 299 x 20 mm hinten); Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; elektrisch betätigte Duo-Servo-Feststellbremse; Auto-Hold-Funktion

Nachrüstungen: Sattelgehäuse in "Peridot metallic" (987 Cayman R) lackiert; Stahlflex-Leitungen, Bremsflüssigkeit mit höherem Siedepunkt

Räder: zweiteilige SpeedART-Leichtmetallfelgen Typ "LSC Light Spoke Competition Forged", jeweils mit geschmiedetem Stern und austauschbarem Außenhorn aus Edelstahl (9,0J x 21 vorn und 11,0J x 21 hinten)

Reifen: Michelin "Pilot Super Sport" (235/30 ZR 21 vorn und 305/25 ZR 21 hinten)

Interieur: individuell angefertigte Leder/Alcantara®-Ausstattung mit Kontrastnähten in der Wagen-Konzeptfarbe; Lenkrad aufgepolstert und mit Alcantara® sowie perforiertem Leder bezogen; gesticktes SpeedART-Logo in den Kopfstützen; Drehzahlmesser in Grün ausgeführt; SpeedART-Kohlefaser-Einstiegsleisten

Leergewicht: 1.350 kg

Beschleunigung (0 - 100 km/h, Serienumfang): 4,8 sec.

Beschleunigung (0 - 100 km/h, optimiert): 4,7 sec.

Höchstgeschwindigkeit (Serienumfang): 277 km/h

Höchstgeschwindigkeit (optimiert): 284 km/h

Moderate Absenkung: Der Aufbau liegt dank Sportfedern rund 20 Millimeter tiefer, alternativ dazu bietet SpeedART noch spezifischere Gewinde-Fahrwerkslösungen an

