

Auslandspreise: A 5,30 €; B 5,60 €; CH 8,20 CHF  
CZ 200 CZK; DK 48,95 DKK; E (I, B) 6,20 €  
GR 6,20 €; I 6,20 €; L 5,60 €; NL 5,60 €  
P 6,20 €; SLO 6,20 €



PORSCHE 911 GT3 RS

Track-Test mit dem Über-Elfer in Silverstone



## M4 CSL

# SUPERTEST

DER EXTREMSTE BMW M4 ZEIGT, WAS DIE PERFORMANCE-KUR BRINGT

BMW M2 MIT 460 PS  
Viel M4-Technik  
im kompakten Kleid



4x MITTELMOTOR  
Maximaler Fahrspaß  
von 400 bis 830 PS



NEUER AMG C 63 S

Vierzylinder statt V8 –  
halbe Sache oder gleiche Faszination?

WINTERREIFEN IM TEST: 9 Schnee-Experten in 245/40 R 19



Mit einem bis aufs Messer bewaffneten GTS den 911 Turbo S schlagen, auf der Rennstrecke! Das war der Plan von Tuner Speedart. Gelingt's?

**G**RÖSSENWAHNSINNIG – das sind die lieben Tuner gern mal. Meinen, wenn sie einen größeren Turbo einbauen, ein verstellbares Fahrwerk montieren, Flügel dranpappen und leichte Räder aufstecken, dass das automatisch schnell ist. Solche „Experten“ hatten sich bei uns schon oft versucht.

Im Porsche-Lager geht es dagegen seriöser zu. Hier hat in der Regel alles Hand und Fuß, wird ausgiebig getestet und vom TÜV abgesegnet. Wer es sich geradeaus besorgen lassen will, geht zu 9FF, für das Komplettpaket mit Rennstrecke geht man zu Techart, und den Rest übernimmt Speedart.

Der etwas kleinere, aber nicht langweiligere Laden von Björn Striening bedient seit Jahren die Elfer, Macan, Cayenne und Taycan, denen die Serienoptik zu unspornlich ist. Ab und zu kommt auch eine Leistungssteigerung, Federn und Auspuff dazu. Aber die Zeiten, als so ein Speedart-911 beim Tuner-Grand-Prix in Hockenheim um den Sieg mitfuhr,

# AUF SPEEDART



sind schon lang vorbei. Und genau das wollte Striening mit seinem neuen Projekt nun ändern.

Das hört auf den Namen 911 GTS-R 580. Die Zahlen und Buchstaben sagen alles, Basis ist ein aktueller GTS, das „R“ zielt auf Rennstrecke und in Sachen Leistung 580 statt 480 PS. Ziel: die längsdynamische Performance vom 992 Turbo erreichen und auf der Rennstrecke den Turbo S überholen.

100 PS Mehrleistung klingen nach neuen Daten für das Steuergerät plus Auspuff. Nichts da, der Dreiliter-Biturbo-Boxer ist mit der 480 PS starken GTS-Ausbaustufe am Limit. Da geht nur was mit größeren Ladern. Und so wurden größere Turbinen eingebaut, die

Cross Spoke Competition nennt Speedart diese geschmiedeten Räder, vorn und hinten in 21 Zoll, gibt es in Schwarz glänzend, Silber oder in Platin

## Speedart 911 GTS-R 580

Mit den Gewinde-Sportfedern liegt der Speedart rund 25 Millimeter tiefer als die Serie. Vorn zu sehen: der Frontsplitter

**Knapp 30 000 Euro kostet der Tuning-umbau. Genauso viel wie der Aufpreis vom 911 Turbo zum S**

Elektronik angepasst und das PDK-Getriebe auf die neuen Leistungsdaten eingestellt. Schließlich will man bei nun 700 Newtonmetern (Serie 570 Nm) keinen Getriebesalat.

So weit zur Power, doch um einen Turbo S am Ring zu schlagen, braucht es noch mehr. Zum Beispiel ein sportlicheres Fahrwerk. Ein Gewindefahrwerk war Striening einen Tick zu viel des Guten, schließlich sollte der Elfer noch komfortabel sein. So entschied er sich für KW-Gewinde-Sportfedern. Quasi das Serien-Adaptivfahrwerk, nur tiefer, die Verstellungen bleiben aktiv. Bei den Rädern kommt hauseigenes Rundmetall zum Einsatz, 21 Zoll rundum, vorn etwas breiter als beim Serien-GTS. Für

die Rennstrecke hat der Tuner aber noch ein Ass im Ärmel, und das heißt Cup 2 R. Striening besorgte sich extra einen Satz vom GT2 RS mit N0-Kennung. So weit, so gut.

Erste Fahrt auf die Waage, 1602 Kilo, knapp 50 mehr als der letzte GTS-Testwagen. Wie kommt's? Das Speedart-Auto hatte eine Komfort-Ausstattung mit Glasdach und normalen Sportsitzen. Auch bei der Bremse verzichtet man auf Keramik, würzt lediglich mit Stahlflex und anderer Flüssigkeit nach.

Zweite Fahrt, ab zum Flugplatz, Längsdynamik. Auf dem Weg über Landstraßen und Autobahn fällt das Fahrwerk etwas negativ auf. Die Abstimmung zwischen Werkskennlinien und Sportfedern passt

nicht perfekt. Das Auto schwimmt, die Hinterachse ist unruhig, bei Highspeed ist das kritisch. Etwas besser ist es, wenn man die Dämpfer auf Sport stellt. Der Tuner arbeitet aber bereits an einer Optimierung. Die 100 PS Mehrleistung spürt man, der Sound der Auspuffanlage ist deutlich männlicher, etwas kerniger als bei den Turbos. Die Lader plustern sich untenrum etwas sanfter auf als in der Serie. Ab 3500 Touren sind die 700 Newtonmeter hellwach, Attacke! Der Ladedruck baut gefühlt niemals ab, selbst obenrum ist noch viel Luft zum Atmen. Dennoch scheinen die breiteren Reifen und der größere Heckflügel den Fahrspaß zu bremsen. >>



In den Kurven ist der Speedart teilweise über 10 km/h schneller als der Turbo S



„Mit einem gemachten GTS den Turbo S knacken? Anfangs hab ich gelacht, dann ...“

Guido Naumann, Redakteur



Typisch Speedart: keine Tuning-Kur ohne Interieur. Björn Striening steht auf Farben und Karomuster. Die Verarbeitung ist qualitativ so gut wie vom Werk



Die serienmäßigen Standard-Sportsitze sehen nun deutlich einladender aus

## Rundenzeiten Lausitzring



Den Turbo S mit einem GTS geschlagen? Geht hauptsächlich über Power und Reifen. Die Mehrleistung hilft dem Speedart vor allem aus den Ecken heraus. Mit den Michelin-Cup-2-R-Reifen vom GT2 RS fährt sich der Elfer wie mit Slicks. Immer die engste und direkteste Linie, die Stahlbremsen ankern fast so ausdauernd und bissig wie die Keramikstopper. Das auf der Straße negativ aufgefallene Fahrwerk passt hier perfekt, Curbs kann man überfliegen, ohne dass die Fuhre unruhig wird. Platz zehn zwischen echten Supersportwagen, Glückwunsch!



## FAHRZEUGDATEN

	911 GTS	SPEEDART
Motorbauart	B6	B6
Aufladung	Biturbo	Biturbo
Einbaulage	hinten längs	hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	2981 cm <sup>3</sup>	2981 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	91,0 x 76,4 mm	91,0 x 76,4 mm
Verdichtung	10,2:1	10,2:1
kW (PS) b. 1/min	353 (480)/6500	426 (580)/6650
Literleistung	161 PS/l	195 PS/l
Nm b. 1/min	570/2300-5000	700/5300
Getriebe	Achtgang-Doppelkupplung	Achtgang-Doppelkupplung
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad
Bremsen vorn	410 mm Innenbel., gelocht	408 mm Innenbel., gelocht
Bremsen hinten	390 mm Innenbel., gelocht	380 mm Innenbel., gelocht
Bremsscheibenmaterial	Carbon-Keramik	Stahl
Radgröße vorn-hinten	8,5 x 20" - 11,5 x 21"	8,5 x 20" - 11,5 x 21"
Reifengröße vorn-hinten	245/35 R 20 - 305/30 R 21	265/30 R 20 - 325/30 R 21
Reifentyp	Pirelli P Zero (NA1)	Michelin Pilot Sport Cup 2 R (NO)
Maße L/B/H	4533/1852-2024*/1303 mm	4533/1852-2024*/1283 mm
Radstand	2450 mm	2450 mm
Tank-/Kofferraumvolumen	90/132 l	90/132 l
Normverbrauch · CO <sub>2</sub>	10,7 l/100 km · 244 g/km**	10,7 l/100 km · 244 g/km**
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM

\* Breite mit Außenspiegeln; \*\* kombiniert nach WLTP-Norm

## KOSTEN/GARANTIEN

	911 GTS	SPEEDART
Steuer pro Jahr	516 €	516 €
Typklassen HPF/VK/TK	12/28/28	12/28/28
Werkstattintervalle	30 000 km/2 Jahre	30 000 km/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	500/950 €	500/950 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	unbegrenzt

## MESSWERTE

AUTO BILD SPORTSCARS testet bei der **DEKRA**

Beschleunigung	911 GTS	SPEEDART
0-50 km/h	1,5 s	1,5 s
0-80 km/h	2,5 s	2,4 s
0-100 km/h	3,3 s	3,1 s
0-130 km/h	4,9 s	4,6 s
0-160 km/h	6,8 s	6,8 s
0-180 km/h	8,4 s	8,9 s
0-200 km/h	10,4 s	10,9 s
0-402,34 m (Viertelmeile)	11,31 s	11,43 s
Elastizität		
80-100 km/h im 4./5. Gang	2,9/4,5 s	4,7/7,1 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	3,8/5,9 s	5,6/9,0 s
80-120 km/h im 7./8. Gang	9,4 s/nicht messbar	14,4 s/nicht messbar
Bremsweg		
100-0 km/h kalt (m/s <sup>2</sup> )	33,6 m (11,5 m/s <sup>2</sup> )	28,5 m (13,5 m/s <sup>2</sup> )
100-0 km/h warm (m/s <sup>2</sup> )	30,8 m (12,5 m/s <sup>2</sup> )	28,1 m (13,7 m/s <sup>2</sup> )
200-0 km/h warm (m/s <sup>2</sup> )	130,0 m (11,9 m/s <sup>2</sup> )	108,9 m (14,2 m/s <sup>2</sup> )
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	11,0 l Super Plus	10,9 l Super Plus
Reichweite	815 km	830 km
Gewichte		
Leergewicht/Zuladung	1555/380 kg	1602/333 kg
Balance Vorderachse/Hinterachse	36/64 %	35/65 %
Leistungsgewicht	3,2 kg/PS	2,8 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit (lt. Hersteller) **311 km/h** **320 km/h**

## PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Porsche 911 GTS	Speedart 911 GTS-R 580
Grundpreis	146 336 €	146 336 €
Leistungssteigerung	-	14 960 € <sup>3</sup>
Radsatz	S	5590 € <sup>4</sup>
Sportfahrwerk	5462 € <sup>5</sup>	1690 € <sup>5</sup>
Bremse	8936 € <sup>6</sup>	780 € <sup>6</sup>
Exterieur	S	4950 € <sup>7</sup>
Testwagenpreis (wird gewertet)	160 734 €	174 306 €

S = Serie; 1) Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) 3213 Euro, Hinterachslenkung 2249 Euro; 2) Keramikbremse; 3) inkl. Sportauspuffanlage 4970 Euro; 4) 21-Zoll-Radsatz Bicolor mit Hankook-Reifen; 5) Gewindefedern; 6) Stahlflexleitungen, Bremsflüssigkeit; 7) Dachspoiler, Heckflügel



» Und das können wir dann wenig später auch auf unserem Messcomputer sehen. Auf 100 nur einen Tick schneller, ab 160 ist das Werksauto vorn. Woran liegt's? Zum einen bauen die Cup 2 R immensen Grip auf, der 911 kommt nicht so knallig aus dem Startblock, wie wir es vom GTS kennen. Zum anderen kosten die Gummis durch ihre Breite einiges an Speed. Der einzige Lichtblick sind Rekordwerte beim Bremsen.

Ab zum Lausitzring. Die 2020 gefahrene Zeit des 911 Turbo S von 1:29,95 Minuten war schon heftig. Doch die ersten Kurven zeigen, mit dem Speedart-Elfer geht noch mehr. Das Fahrwerk passt hier in seiner weichen Form perfekt, Curbs werden überflogen, das Auto bleibt auf Linie. Die Semislicks fühlen sich hier zu Hause, Unter- oder Übersteuern Fehlanzeige. Auf den Geraden fehlt etwas Speed, doch in den kurvigen Sektoren ist der Elfer viel, viel schneller als der Turbo S. Am Ende ist der Speedart unter 1:30 Minuten gefahren, hat den Turbo S geschlagen, ist nah dran an McLaren und Co, die neue Nummer zehn am Lausitzring. ☹

## Wertung

	Punkte max.	SPEEDART
Karosserie	15	8
Qualität	10	9
Sitze/Sitzposition	25	22
Ausstattung	10	10
Motoreigenschaften	20	16
Fahrleistungen	50	45
Getriebe/Schaltung	20	18
Sound	10	8
Fahrkomfort	10	7
Fahrsicherheit	20	18
Handling	30	27
Rundenzeiten	50	42
Lenkung	20	19
Bremsen	30	29
Unterhalt	10	3
Verbrauch	20	12
Preis	50	11
<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>400</b>	<b>304</b>

Zur Leistungssteigerung gehört auch eine Sportauspuffanlage im Serien-Look. Der Heckspoiler - Geschmackssache



## Fazit

Guido Naumann

Ziel erreicht, mit einem 911 GTS den Turbo S am Lausitzring überholt! Doch die Kurvendynamik kostet leider Langsdynamik. Mit den breiteren Semis ist der Elfer nicht so flott auf Tempo, wie man es für 580 PS erwartet hätte.

Nachträgliche Info bzgl. den Beschleunigungswerten  
Subsequent information regarding the acceleration values

**Beschleunigungswerte / Acceleration**  
**Porsche 992 GTS\* : speedART GTS-R 580\*\***

	Serie	speedART
0-100 Km/h	3,4 Sek.	3,1 Sek.
0-160 Km/h	7,6 Sek.	6,8 Sek.
0-200 Km/h	11,6 Sek.	10,9 Sek.

\*Werksangaben laut Porsche-Homepage / Manufacturer information

\*\*Messwerte laut Auto Bild Sportscars 11/2022 / Measured data Auto Bild

die Beschleunigungswerte vom originalen Porsche 911 GTS, die Sie in der Tabelle auf Seite 75 angeben, deutlich von den Daten abweichen, die Porsche auf seiner Homepage für das Modell angibt. Sie schreiben z. B. bei 0-160 km/h eine Zeit von 6,8 Sekunden, auf der Porsche-Seite wird aber ein Wert von „nur“ 7,6 Sekunden (jeweils mit PDK und Sport-Chrono) angegeben. Wie kann dieser deutliche Unterschied von fast einer Sekunde bei den Messungen entstehen? Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie meine Frage als Leserbrief veröffentlichen könnten, da ich sicher bin, dass dies auch andere Leser sehr interessiert.

**ANDREAS ULRICH,**  
78048 Villingen-Schwenningen

*Anm. d. Red.: Ihr Wunsch ist uns Befehl. Bei den Messwerten des Serien-GTS hatte sich selbst Porsche gewundert. Aber wir waren so schnell. Und tatsächlich können die Motoren ganz normal nach oben streuen. Hinzu kommen auch Parameter wie Temperaturen, beide Autos wurden mit 13 Grad Temperaturunterschied gemessen.*

**Leserbrief**  
**Autobild Sportscars**  
**Nr. 01/2023**

**letter to the editor**  
**Autobild Sportscars**  
**No. 01/2023**

Translation:

I read the test of the speedART Porsche 911 with great interest. Really very impressive driving performance from the tuned GTS! I drive a Porsche 911 and therefore took a very close look at the readings in your test. I noticed that the acceleration values of the original Porsche 911 GTS, which you specify in the table on page 75, differ significantly from the data that Porsche specifies for the model on its website. For example, you write a time of 6.8 seconds at 0-160 km/h, but the Porsche website gives a value of "only" 7.6 seconds (each with PDK and Sport Chrono). How can this be clear difference of almost a second in the measurements? I would be very pleased if you could publish my question as a letter to the editor, as I am sure that this will also be of great interest to other readers.

*editor's note: Your wish is our command. With the measurements of the series GTS, even Porsche was surprised. But we were so fast. And in fact, the motors can scatter upwards quite normally. There are also parameters such as temperatures, both cars were measured with a temperature difference of 13 degrees.*

**PORSCHE 992 SPEEDART**

**Schneller als Porsche erlaubt?**

Mit großem Interesse habe ich den Test des speedART Porsche 911 gelesen. Wirklich sehr beeindruckende Fahrleistungen vom getunten GTS! Ich fahre einen Porsche 911 und habe mir deshalb die Messwerte in Ihrem Test mal ganz genau angeschaut. Dabei ist mir aufgefallen, dass



[www.speedart.de](http://www.speedart.de)