



SPEEDART

È scritto nel nome: nelle 911 elaborate, per i cricchi c'è arte. Per noi, pure tanto verde acido.

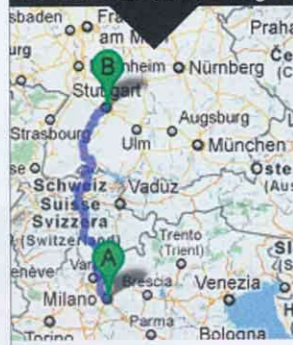
Di soli tre colori non sai che fartene. “E poi il programma Porsche per clienti che vogliono qualcosa di più non solo è costosissimo ma ti costringe a tempi d'attesa enormi”. Non è una questione filosofica ma pratica. Alcuni clienti vogliono sì una 911, ma che sia almeno un po' diversa da tutte le altre. E vengono da noi. Dentro la sua azienda, una specie di cottage alpino nel pieno della periferia industriale di Stoccarda, a Rutesheim, Biörn Striening ha le idee chiare. Viene dall'esperienza Gemballa, lui, come altri del suo staff. “E certi errori ho capito che non si possono proprio fare”. La passione per il design la respiri ovunque nel suo studio. Ci sono poster di sogni più che di auto. Alcuni dei quali è difficile capire cosa

siano. Ci sono anche le coppe di “Miglior tuner dell'anno” assegnategli da qualche rivista tedesca esposte sulla scrivania. Parlare con lui della SP91-R (1), questo il nome che ha dato alla sua 911, è come parlare con il primo della classe che

“Non sempre un kit aerodinamico finisce col dare più velocità...”

DOVE

Leonberger Strasse 44
D-71277 Rutesheim bei Stuttgart



QR CODE
Be', si capisce: se cercate l'originalità, citofonate a Striening. Anche da qui

ti spiega come ha fatto. Un kit sobrio, molto sbilanciato sulla componente aerodinamica. Sobrio è una convinzione che anche io mi sono fatto. Almeno rispetto a quanto visto sin qua. Ma poi apro la portiera e sono investito da un trittico di colore che va dal verde acido (3) con cuciture azzurre al nero trapuntato. Alcantara, soprattutto. Nessun commento, anche se lui li chiede. E comincio ad apprezzare le soluzioni dell'esterno: spoiler (6), minigonne, musetto (7) appena ritoccato. E cerchi da 21”. Alla fine, la 911 così proposta è più larga di 10 cm di carreggiata e più bassa, perché le molle sono state cambiate. L'elettronica è rimasta quella standard, “è il problema più grande per noi preparatori. Servono competenze da ingegnere elettronico”. Stesso problema per l'infotainment, sempre più integrato con tutti i sistemi dell'auto. “Vero. Per questo si vedono spesso upgrade del sistema di entertainment con gadget multimediali, ma pochi si azzardano a intervenire direttamente sul resto”. Gli scarichi (8) della SP91-R sono di diametro più grande per darti quel sound basso che ti fa subito sentire diverso dagli altri. “Stiamo lavorando anche per ottenere 25 cv in più dal motore. Ma non siamo ancora pronti”. E come verificate i cambiamenti? “A volte in galleria del vento, altre la pista. Non sempre un kit aerodinamico come questo finisce per dare più performance o velocità. Sono due cose diverse. Dipende dalle esigenze del cliente. Per sopravvivere, comunque, devi personalizzare. Non solo tirar su potenza e coppia”. **TA**

