

OFFENBARUNG

Basis-911-Cabrio mit S-Fahrleistungen? **Speedart** macht es möglich. Ob der 485-PS-Leistungskit hält, was er verspricht, checken wir!

TUNER VERSPRECHEN GERN VIEL. Auch Speedart, einer der wenigen Porsche-Tuner hierzulande. Das Team rund um Bjoern Striening hat dabei bisher nicht übertrieben

– und bei den letzten Projekten stets Wort gehalten. Die zusätzliche Power war mess- und spürbar. Und nun das: Die Jungs aus Gerlingen (8 km entfernt von der Porsche-Zentrale in Zuffenhau-

sen) wollen den Basis-Carrera mit ein paar Eingriffen auf das Niveau des Carrera S hieven. Nur nicht beim Preis, am Ende ist der Speedart-Porsche viel günstiger als das S-Modell. Unser Testwagen, ein

Basis-Cabrio mit 385 PS kostet 120 600 Euro, die Leistungssteigerung 4750 Euro, macht zusammen einen Preisvorteil von 10 752 Euro (Carrera S Cabrio: 136 102 Euro). Klar, in diesen Käuferschichten sind solche Summen in der Regel nicht der Rede wert. Aber wenn es die annähernd gleiche Leistung für ein paar „Peanuts“ weniger gibt – warum nicht?

Bevor wir den Messcomputer auf den Beifahrersitz schnallen, ein kurzer Rundgang um den 911. Schließlich ist dieser Elfer augenscheinlich etwas anders als die anderen.

Farbe und Folie, das war schon immer eines der Markenzeichen der Speedart-Porsche. Auch bei

diesem Cabrio hat Striening wieder ordentlich Gas gegeben. Neben dynamischen Farben gibt es echte Aerodynamik. Vorn zum Beispiel, da kommt eine Spoilerlippe zum Einsatz. Hinten? Ja, da ist ein Brett montiert. Keine Frage, die auf dem elektronisch ausfahrbaren Heckspoiler montierte Theke ist Geschmackssache. Unserer Meinung nach braucht es den Flügel nicht. Die Räder dagegen sind eine Empfehlung. Der Tuner montiert seine eigenen Fox-Evo-II-Rundlinge. Fox heißt auf Deutsch Fuchs, die Räder ähneln dem legendären Porsche-Felgendesign von früher. Dimensionen? Vorn 21 und hinten 22 Zoll. Tieferlegung?

Die 21 auf der Tür?

Seit 1999 gibt es Speedart, erstes Projekt ein Breitbau-993 Turbo mit über 600 PS

Per höhenverstellbaren Torsionsfedern. Heißt, das serienmäßige Adaptivfahrwerk bleibt aktiv und kann je nach Wunsch härter und weicher eingestellt werden. Sound? Bei einem Cabrio nicht unwichtig. Speedart hat eine Klappen-auspuffanlage montiert. >>



„Mit dem Leistungskit können Sie Ihren Basis-Elfer auf das S-Niveau beamen.“

Guido Naumann
Redakteur



» Wie die klingt? Dazu gleich mehr, wenn wir losfahren. Noch ein Wort zur Leistung. 100 PS verspricht der Kit vom Tuner, erreicht per neuer Software inklusive angepasster PDK-Steuerelektronik. So viel Power ohne Änderungen an den Turbos? Ja, im Prinzip ist der Basis-Elfer ein gedrosselter S.

Einsteigen, Dach auf, los geht's in Richtung Flugplatz-Messgerade. Das Interieur verwöhnt mit penibel verarbeiteten Ziernähten und dem weiß aufpolsterten Volant. Hinten läuft sich der Boxer und die Sportauspuffanlage tief grollend warm. Und dann Ortsausgang, Sport-Mode, Feuer frei. Der Sound ähnelt dem Boxer-Bollern von früher, das macht süchtig, gar nicht zu vergleichen mit der dünnen Musik der Serienautos. Ein Genuss, der nach manuellen Schalteingriffen förmlich bettelt und die Schuhsohle wie von selbst aufs Leichtmetallpedal heftet. Auch die Autos mit optionaler Sportauspuffanlage klingen bei Weitem nicht so kernig und sonor wie der Speedart. Schön auch, das Musizieren wird nie nervig.

Die 485 PS sind genauso munter wie die Soundkulisse. Die Speedart-Software übernimmt den Charakter des Carrera-S-Triebwerks mit stimmig linearem Leistungsaufbau bis an die Drehzahlgrenze. Bei hohen Touren ab 5000 hat der Motor noch Reserven und legt kräftig nach. Was sagt der Messcomputer? Bis 100 schindet der Speedart im Vergleich

Tieferlegung, große Räder und Komfort? Funktioniert! Das Speedart-Set-up ist rundum gelungen

Die weißen Ziernähte und das aufgepolsterte Bicolor-Lenkrad machen das Elfer-Cockpit noch ansehnlicher



Optisch die optionale Serien-Sportauspuffanlage, dahinter stecken aber die größer dimensionierten Rohre der Speedart-Anlage. Sound? Ein Genuss!



Die Fox-Felgen (Deutsch: Fuchs, Sie erkennen den Zusammenhang ...) gibt es in Gold und Silber



Optik und Abtrieb hin oder her, über den 1565 Euro teuren Heckflügel kann man sich streiten

So schnell wie der S
Bis 100 km/h so schnell wie ein Test-911-S-Cabrio mit Chrono-Paket, bis 200 1,8 Sekunden schneller als das Basisauto



FAHRZEUGDATEN

Motorbauart	B6
Aufladung/Ladedruck	Biturbo
Einbaulage	hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4
Hubraum	2981 cm³
Bohrung x Hub	91,0 x 76,4 mm
Verdichtung	10,2:1
kW (PS) bei 1/min	355 (485)/6500
Literleistung	163 PS/l
Nm bei 1/min	610/2900
Getriebe	Achtgang-Doppelkupplung
Antriebsart	Hinterrad
Bremsen vorn	330 mm innenbelüftet/gelocht
Bremsen hinten	330 mm innenbelüftet/gelocht
Bremsscheibenmaterial	Stahl
Radgröße vorn - hinten	9 x 21 - 11 x 22
Reifengröße vorn - hinten	255/30 R 21 - 305/25 R 22
Reifentyp	Conti Sport Contact 6
Maße L/B/H in mm	4519/1852*/1300
Radstand	2450 mm
Tank-/Kofferraumvolumen	64/132 l
Normverbrauch - CO ₂	9,6 l/100 km - 218 g/km**
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM

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

KOSTEN/GARANTIEN

Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM
Steuer pro Jahr	256 €
Typklassen HPF/VK/TK	11/28/28
Werkstattintervalle	30 000 km/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	ca. 500/1000 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt

MESSWERTE

Beschleunigung	
0-50 km/h	1,5 s
0-80 km/h	2,6 s
0-100 km/h	3,5 s
0-130 km/h	5,5 s
0-160 km/h	8,4 s
0-180 km/h	10,9 s
0-200 km/h	13,4 s
0-402,34 m (Viertelmeile)	11,81 s
Elastizität	
60-100 km/h im 4./5. Gang	3,0/4,5 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	4,1/6,0 s
80-120 km/h im 7./8. Gang	10,2/17,3 s
Bremsweg	
100-0 km/h kalt (m/s²)	32,3 m (11,9 m/s²)
100-0 km/h warm (m/s²)	31,0 m (12,4 m/s²)
200-0 km/h warm (m/s²)	125,4 m (12,3 m/s²)
Testverbrauch	
Ø auf 100 km	11,8 l Super Plus
Reichweite	540 km
Gewichte	
Leergewicht/Zuladung	1616/399 kg
Balance VA/HA	37/63 %
Leistungsgewicht	3,3 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit (lt. Hersteller)	300 km/h

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Porsche 911 Cabriolet
Grundpreis	120 632 €
Leistungssteigerung	4750 €
Radsatz	6360 €¹
Fahrwerk	1100 €²
Sportauspuffanlage	3890 €³
Exterieur/Interieur	2730*/1480 €⁵
Testwagenpreis (wird gewertet)	140 942 €

1) Schmiederäder 21/22 Zoll mit Reifen; 2) Federnsatz; 3) inkl. Klappensteuerung; 4) Heckspoiler + Frontspoilerlippe; 5) Lenkrad aufgepolstert Bicolor, farbige Ziernähte; Designfolierung 1950 Euro

SPEEDART 911

B6
Biturbo
hinten längs
4 pro Zylinder/4
2981 cm³
91,0 x 76,4 mm
10,2:1
355 (485)/6500
163 PS/l
610/2900
Achtgang-Doppelkupplung
Hinterrad
330 mm innenbelüftet/gelocht
330 mm innenbelüftet/gelocht
Stahl
9 x 21 - 11 x 22
255/30 R 21 - 305/25 R 22
Conti Sport Contact 6
4519/1852*/1300
2450 mm
64/132 l
9,6 l/100 km - 218 g/km**
Euro 6d-ISC-FCM

zum Basis-Elfer-Cabrio (mit Chrono-Paket) eine halbe Sekunde heraus. Bis 200 km/h sind es fast zwei Sekunden Vorsprung. Schneller war nur ein von uns gemessenes Carrera S Cabrio (12,5 s). Auch weit jenseits der 250 glänzt das getunte Cabrio noch mit deutlichem Schub, für Topspeed 300 km/h (Serie 291 km/h) braucht es nicht viel Anlauf.

Genauso positiv überraschend wie die Fahrleistungen auf der Messstrecke ist sein Kurventalent. Denn trotz Sportfedern und großer Räder mit flachen Reifen kann man von Restkomfort reden.

Lohnt sich also das Tuning? Ganz klares Ja! Für die im Vergleich zum Fahrzeugpreis günstigen 4750 Euro bekommt man einen Basis-Elfer mit den Fahrleistungen des S-Modells. Gönnen Sie sich auch die Sportauspuffanlage, dann ist der Porsche-Genuss perfekt. ☛

Wertung

	Punkte max.	SPEEDART 911 CABRIO
Karosserie	15	10
Qualität	10	9
Sitze/Sitzposition	25	23
Ausstattung	10	7
Motoreigenschaften	20	17
Fahrleistungen	50	42
Getriebe/Schaltung	20	18
Sound	10	8
Fahrkomfort	10	5
Fahrsicherheit	20	17
Handling	30	27
Rundenzeit	-	-
Lenkung	20	18
Bremsen	30	28
Unterhalt	10	3
Verbrauch	20	10
Preis	50	19
GESAMTWERTUNG	350	261

Fazit

Guido Naumann



Besser und schneller als die Basis, lautete das Ziel. Und am Ende schafft es Speedart, ein deutlich emotionaleres Carrera Cabrio auf die Räder zu stellen. Die Optik ist und bleibt Geschmacksache.