

PORSCHE SCENE LIVE

09/09 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community

September 09 · Deutschland · € 4,30



► **924 Carrera GTS Clubsport:** kleine Evolutionsserie



► **Carrera 4 Leichtbau:** 1.100 Kilogramm, 23 Stück

Experimentalprojekt aus dem Alpenpokal-Umfeld

968 turbo Clubsport: 1,1 bar Ladedruck, 305 PS

WWW.PORSCHE-SCENE.DE



4 195955 704 304

09



State of the art: 2008er "Bi-Turbo-Racer – Extra Large" (BTR-XL) 630 mit ebenso vielen PS

"Für mich heißt 'Carpe viam': 'Nutze den Weg!'"

Interview: Björn Striening über zehn Jahre speedART



Die ersten zehn Jahre sind geschafft: 1999 gründete Björn Striening (41) speedART

Seit zehn Jahren bietet SpeedArt exklusive Umrüstungen und individuelles Tuning für Porsche-Fahrzeuge an. In einer Classic-Abteilung werden Services und Restaurationen durchgeführt. Mit Björn Striening (41), Gründer und Geschäftsführer, sprach Carsten Krome über Werdegang, Unternehmensphilosophie und Perspektiven.

PORSCHE SCENE: "Björn Striening, unsere Glückwünsche zum zehnjährigen Betriebsjubiläum! Für Fahrzeugveredler typisch sind drei mögliche Bildungswege – die einen kommen aus der Kraftfahrzeugtechnik, andere aus dem Motorsport, wieder andere von der akademischen Seite. Wie würden Sie Ihren Werdegang als Porsche-Tuner charakterisieren?"

Björn Striening: "Bei mir handelte es sich um eine Mischform. Ich studierte Betriebswirtschaft und arbeitete während meiner Semesterferien in einer Auto-Mietwerkstatt. Als Verkäufer bei Gemballa in Leonberg sammelte ich erste Erfahrungen in der Tuningbranche. Die Aufgabenstellung und das Produkt Porsche haben mich sehr stark fasziniert, 1999 machte ich mich unter dem Firmennamen speedART selbstständig."

P.S.: "Hätten Sie Ihre Selbstständigkeit auch mit einer anderen Fahrzeugmarke als Porsche aufbauen können oder wollen?"

B.S.: "Mit 17 Jahren hatte ich dank einer Sondergenehmigung die Möglichkeit, den Führerschein zu machen. Seitdem war ich allen schnellen und schönen Fahrzeugen verfallen. So besaß ich zu Beginn meiner automobilen Laufbahn meist noch große und ältere Mercedes. Zwei sind aus Hobbygrün-

den noch heute in meinem Bestand. Aber schon mit Anfang 20 kaufte ich mir einen 911 T mit 130 Vergaser-PS. Da dieser frühe 911 noch nicht verzinkt war, konnte ich so auch meine Fähigkeiten beim Schutzgas-Schweißen einbringen und habe einiges über die Technik der 911er gelernt. Da ich vorher schon an einigen Karman Ghia und VW Käfern geschraubt hatte, war dies die logische Weiterentwicklung, die in einem 930 turbo der ersten Serie gipfelte."



Hauseigener Modellbau: Im Bild entsteht eine Frontspoiler-Lippe für den 997 Carrera Mk2

P.S.: "Mit Verlaub – Ihre Neigungen hätten Sie auch in die Lage versetzen können, einen Restaurationsbetrieb zu gründen. Was gab den Ausschlag, Neufahrzeuge oder zumindest sehr junge Porsche zu modifizieren?"

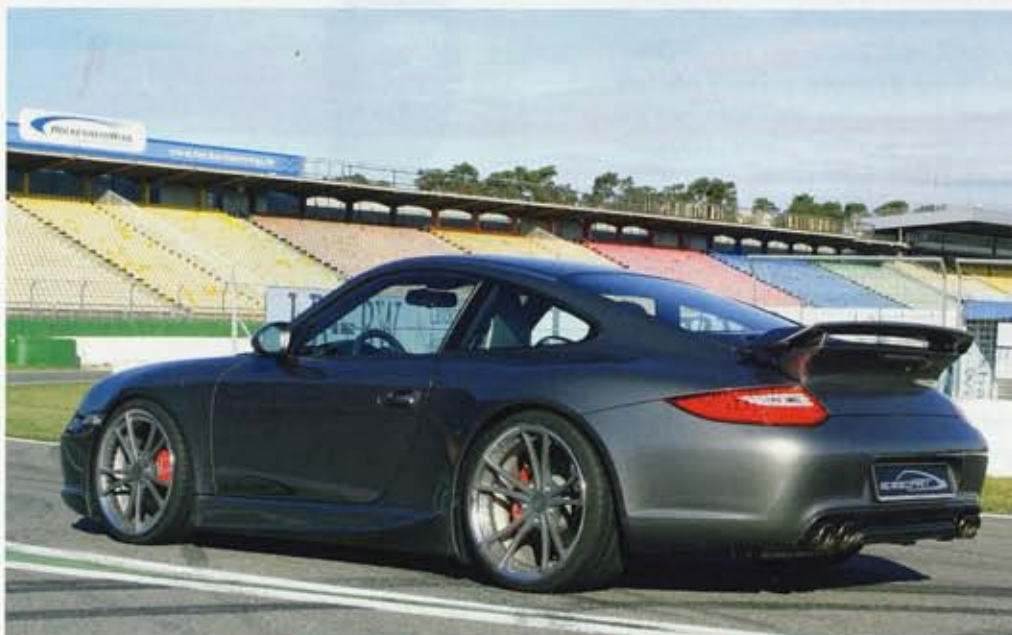
B.S.: "Als ich speedART im ersten Jahr noch allein gemanagt habe, begann es mit dem Import von Felgen aus Italien. Ich konnte sie so erfolgreich vermarkten, dass mein Wunsch, die Produktpalette auf ein Vollsortiment für Porsche-

SPEEDART

Tuning zu erweitern, schnell in Erfüllung ging. In den ersten Jahren von speedART war der Fokus auf den 993 sowie 996 Carrera und 986 Boxster gerichtet. Ein Meilenstein in der Entwicklung von speedART war die sogenannte 'Turbo-Look-Frontschürze', die für die Modelle 996 Carrera und Boxster 986 exklusiv auf den Markt kam. Schnell entstanden weitere Karosserieteile, um für eine möglichst umfassende Modellauswahl speedART-Produkte anzubieten."

P.S.: "Was zeichnete – oder zeichnet – diese Produkte aus Ihrer Sicht aus?"

B.S.: "Das Konzept war dahingehend angelegt, dass speedART ein ureigenes Design und Gesicht entwickelte. Dies trug zum starken Wiedererkennungswert über die letzten zehn Jahre bei. Unterstützt wurde dies natürlich auch durch eine umfassende Produktpalette mit Leistungssteigerungen, Sportauspuffanlagen, Fahrwerkskomponenten und Interieur-Veredelung. Heute bieten wir darüber hinaus ein umfassendes Aerodynamik-Sortiment und eigene geschmiedete Felgen an. Als aktuellste Neuheit ist das Tuning-Programm für den Cayenne Diesel zu nennen sowie



Hockenheimring 2009: speedART SRS mit 420 PS aus gleich lautendem Power-Kit



Auf dem Nürburgring: 2007er speedART BTR 530 auf Basis des 997 turbo mit 530 PS



Cayenne turbo mit Leistungssteigerung auf 600 PS: 2008er speedART TITAN BTR 600