

Wahre Schönheit – so zumindest der Volksmund – kommt von innen. Doch die Realität sieht zuweilen anders aus: Wer lässt sich zunächst nicht von äußeren Reizen leiten, egal, ob sie einem aus Fleisch und Blut oder aus der automobilen Welt entgegen treten. Der erste Blickkontakt entscheidet. Und demzufolge stellt der Stola S82 Spyder auf den asphaltierten Laufstegen dieser Welt seinen Widersacher, den TTP-Porsche Boxster S, ganz klar in den Schatten.

Wo immer das italienische Designerstück seine Bahnen zieht, versammelt es Neider und Bewunderer um sich. Doch im Gegensatz zum richtigen Leben gibt es diese automobile Schönheit wenigsten bisher noch nicht zu kaufen. Der retrospektive Traum in moderner Umsetzung ist Showobjekt und Spielzeug zugleich. Denn das tägliche Brot verdienen Alfredo Stola und seine 2000 Angestellten als Zulieferer für die Automobilindustrie.

Der südländische Spieltreib trägt zuweilen aber erfrischende Früchte. Zahllose Details reizen das Auge. Und im Gegensatz dazu wirkt ein serienmäßig belassener Boxster fast schon bieder.

Dabei soll dem TTP-Exemplar keineswegs eine optische Langeweile nachgesagt werden. Schließlich steht der im bayrischen Kolbermoor modifizierte Boxster S auf üppig bemessenen, mehrteiligen 18-Zoll-Rädern und kauert durch den Einsatz eines Gewindefahrwerks nur wenige Zentimeter über dem Asphalt. Aber es bleibt dabei: Das italienische Stola-Gewand wirkt im Vergleich zum Serienauftritt des Porsche Roadster wie ein eng geschnittenes Gucci-Kostüm gegenüber biederer Kaufhausware im Ausverkauf.

Was beide Pretiosen dennoch eng miteinander verbindet, sind die inneren Werte. Die krafttrotzenden

Der Schöne und das Biest

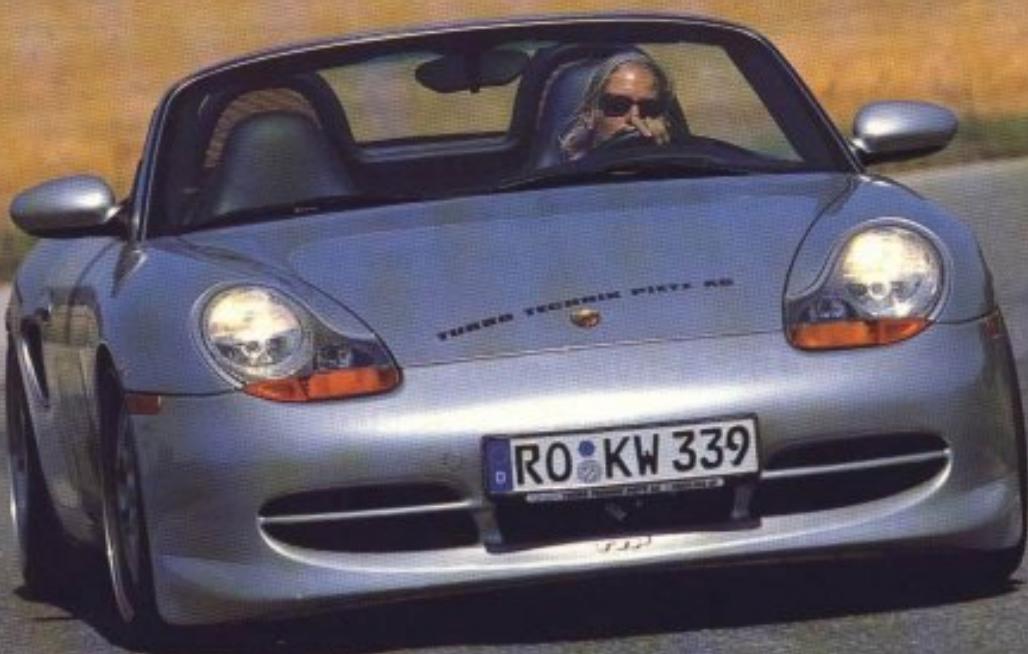
Der Stola S82 Spyder verbindet den Sportsgeist des Porsche Boxster mit einem betörenden Design. Der Porsche Boxster S Biturbo von Turbo Technik Pietz verführt hingegen mit hochkarätigen inneren Werten



■ Ansichtssache:
Der Stola S82
besticht durch
seine Optik, der
TTP-Boxster
vor ihm durch
schiere Kraft

Foto: Hettling

DER MOTOR IM TTP-BOXSTER IST EINE WUCHT



Der extrem tiefe TTP-Porsche untersteuert im Grenzbereich, erzielt aber fabelhafte Fahrleistungen



Hinter den mehrteiligen Rädern steckt eine üppige Bremsanlage. Ihre Leistung ist jedoch nicht durchweg überzeugend



Der Wärmetauscher (links) reduziert das Kofferraumvolumen, die Auspuffanlage steigert das Klangvolumen

Boxerherzen schöpfen ihre Leistung dank modifizierter Zylinderköpfe und geänderter Kolben nun aus 3,4 anstatt 3,2 Liter Hubraum. Hinzu kommt noch eine Zwangsbeatmung durch jeweils zwei KKK-Turbolader, die den offenen Zweisitzern eine Power von 450 (TTP), beziehungsweise 410 PS beim Stola Spyder bescheren.

Nominell hat der TTP-Turbo also einen gehörigen Vorteil. Und bei den gebotenen Drehmomentwerten läuft das Exemplar von Turbo Technik Pietz dem Schöning noch deutlicher den Rang ab. Den maximal 590 Newtonmeter stehen hier die 540 des Italieners gegenüber.

Motorisch derart gut gerüstet, geht das TTP-Biest mit einer Vehemenz zu Werke, die man diesem Boxster auf den ersten Blick keinesfalls

zutrauen möchte. Jeder kleine Gasstoß wird mit einem tiefen Brüllen aus der neu gestalteten Auspuffanlage quittiert. Das impante Grullen steigert sich parallel zum fulminanten Anstieg der Drehzahl zum heiseren Schreien.

Ähnlich drastisch zeigt sich auch der Leistungsausbruch des mit maximal 1,0 bar Druck aufgeladenen Vierventilers. Während bis zirka 3000 Touren noch eine gewisse Ruhe herrscht, peitscht der darauf folgende Orkan die 1427 Kilogramm brutal nach vorn: bei Bedarf von

null auf 100 km/h in 4,5 Sekunden. Und nach sage und schreibe 13,7 Sekunden ist auch die 200-km/h-Marke passiert.

Um das brachiale Angebot der nachdrücklich, aber nicht zu ungestüm einsetzenden Kraft zu genießen, steht eine breite Drehzahlspanne von immerhin 4000 bis 7000 Touren zur Verfügung.

Der beeindruckende Sprung aus dem Stand, hinein in die Tiefen der Hockenheim-Messgeraden, wird nur von minimalen Gedenksekunden des Turbotriebwerks beim Gangwechsel unterbrochen. Jedoch wird der Fahrstufenwechsel vom dumpfen Abblasen überschüssigen Ladedrucks begleitet. Wie der heiße Atem eines Drachens faucht der

Biturbomotor aus den Nüstern seitlich hinter dem Fahrer.

Der betörende Spaß mit dem kräftigen Tritt ins Kreuz hat natürlich seinen Preis. 57 420 Mark kostet der umfangreiche Umbau. Neben der Hubraumaufstockung und der Adaption der beiden Turbolader verfügt der Sechszyylinder über eine geänderte Ansaugung, eine andere Auspuffanlage inklusive durchsatzfreudigeren Katalysatoren und einen im Bug versenkten Ölkühler. Separate Ladeluftkühler halten die Temperaturen der Ansaugluft im Rahmen. Der für dieses System notwendige Wärmetauscher reduziert aber auch das Ladevolumen im hinteren Kofferraum.

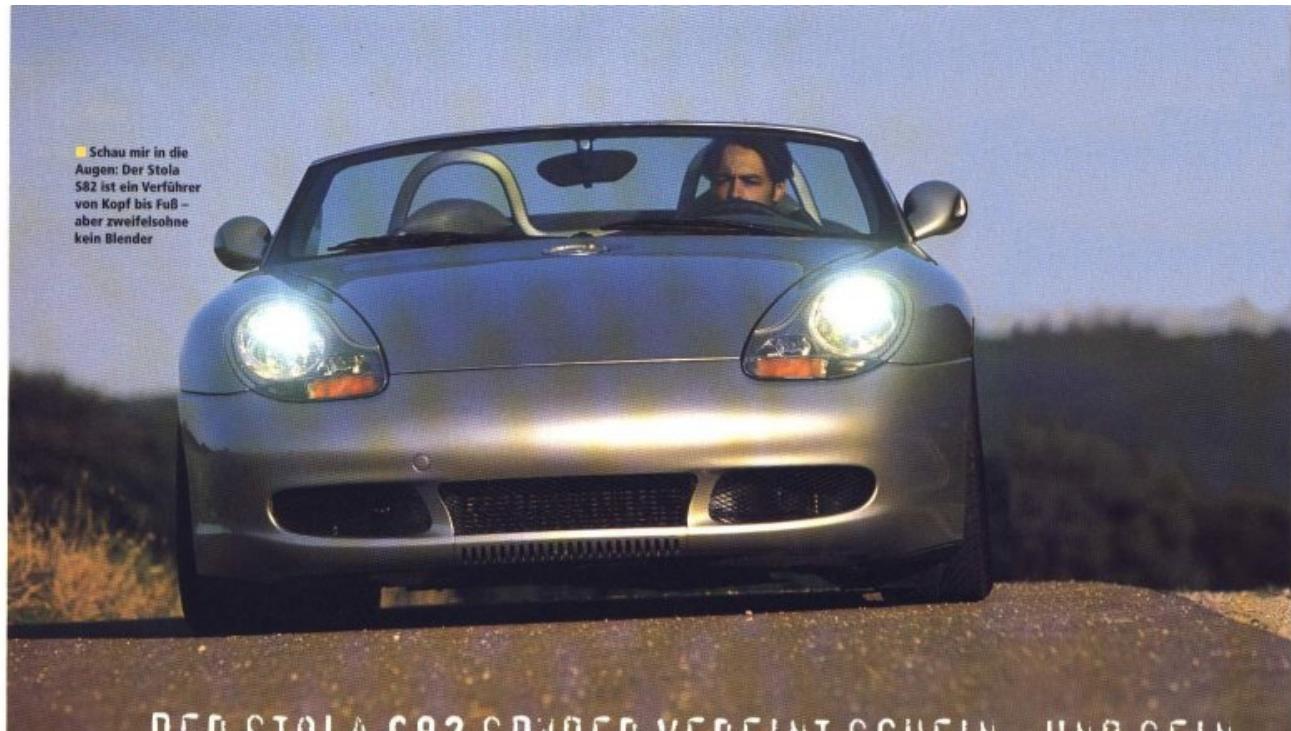
Derartige Einbußen sind jedoch zu verkraften. Schließlich sind die Entschädigungen für diese Entbehrung groß-

Das kostet das Tuning

Motorumbau	57 420 Mark
Bremsanlage	5684 Mark
Radsatz	10 550 Mark
Fahrwerk	4280 Mark

Hersteller

Turbo Technik AG
Im Pullach 4b, 83059 Kolbermoor
Telefon 0 80 613 66 66
www.turbo-technik-pietz.de



Schau mir in die Augen: Der Stola S82 ist ein Verführer von Kopf bis Fuß – aber zweifelsohne kein Blender

DER STOLA S82 SPYDER VEREINT SCHEIN UND SEIN



Durch die seitlichen Kiemen lauscht man den Abblasgeräuschen des Turbomotors. Der Tankdeckel ist nur Attrappe



Gegensätze ziehen sich im Stola an – verspielte Details an der Karosserie (links) und nüchterne Daten im Innenraum



Das Felgendesign geht mit der faszinierenden Karosserie Hand in Hand. Die Bremsanlage hält, was sie optisch verspricht

züglich bemessen. Denn auch bei schaltfauler Fahrweise geizt der 450-Ps-Zweisitzer nicht mit seinen Reizen. Immerhin präsentieren sich die Elastizitätswerte auf dem Niveau eines Porsche 911 Turbo.

Beim Sprint bis 200 km/h hat ein serienmäßiger 911 Turbo sogar das Nachsehen – nur um einmal die Verhältnismäßigkeiten ins rechte Licht zu rücken. Die inneren Werte

der TTP-Version sind zumindest aus motorischer Sicht vollkommen überzeugend. Stellt sich also die Frage, ob der Stola-Spyder nur Schein oder auch Sein für sich verbuchen kann. Sein faszinierendes Äußeres versucht zumindest, aus jedem Betrachtungswinkel vom technisch Wesentlichen abzulenken. Ob mit dem flacheren Scheibenrahmen, den minimalistisch ausgefäl-

lenen, geschwungenen Seitenscheiben oder den grazilen Seitenspiegeln, die dem Boxster zweifelsohne bereits ab Werk gut zu Gesicht stünden. Auch wenn der Tankdeckel im Herzen der Fronthaube nur Attrappe ist, ein Hingucker ist er allemal. Und die umgestaltete Frontschürze giert geradezu danach, über kurvenreichen Asphalt hinwegzufegen.

Dafür regiert das Abblasgeräusch der applizierten Lader das Geschehen. Das Zischeln ist vernehmlich vorhanden und verleiht dem S82 im Verbund mit dem Sound aus dem Endschalldämpfer mehr das Klangbild einer Turbine als eines Hubkolbenmotors. So eindringlich sich der Biturbo aber auch zu Wort meldet – bei seinem Tatendrang geht er zurückhaltender zu Werke.

Die im Vergleich zur TTP-Version weniger aufwendig gestaltete Abgasanlage zeichnet für den vorhandenen Leistungsnotstand verantwortlich. Und vor allem: Das nutzbare Drehzahlspektrum fällt deutlich kleiner aus.

Auch hier holt der auftrainierte Boxer ab zirka 3200 Touren zum kräftigen Schlag aus. Während das TTP-Triebwerk ohne Leistungseinbruch bis zum Drehzahlbegrenzer durchzieht, geht dem Stola-Biturbo bereits über 5000 Umdrehungen schon wieder deutlich die Luft aus. So muss sich der Spyder-Fahrer grundsätzlich mit mäßigeren Fahrleistungen begnügen.

Um sich aus dem Stand auf Tempo 100 zu schießen, vergehen 5,1 Sekunden. Die 200-km/h-Marke knackt er nach 19,1 Sekunden. Auch bei den Elastizitätsmessungen schiebt ihn das schmal nutzbare Drehzahlband etwas ins Abseits. Trägt ist der S82 zwar keineswegs, aber an die Drehfrequenz des TTP-Motors kommt er eben nicht heran.

Hingegen kann seine großzügig dimensionierte Bremsanlage durchweg überzeugen. Zwar gibt's auch an den Bremsleistungen des TTP nichts zu mäkeln. Während er aber beim Vortrieb ganz klar den Ton angibt, spielt er bei der Verzögerung nur die zweite Geige. Die Brembo-Komponenten der Stola-Version packen auch nach der zehnten Verzögerung noch mit Werten von 10,4 m/s² zu.

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Messbedingungen:
Lufttemperatur 32° Celsius
Asphaltempatur 40° Celsius
Luftdruck 1050 mbar

	TTP-Porsche Boxster S	Stola S82 Spyder
Motor	Sixzylinder-Boxermotor	Sixzylinder-Boxermotor
Ventile	4 pro Zylinder	4 pro Zylinder
Bohrung mal Hub	96,0 x 78,0 mm	96,0 x 78,0 mm
Hubraum	3387 cm³	3387 cm³
Leistung	450 PS bei 6950/min	410 PS bei 5970/min
Drehmoment	590 Nm bei 5100/min	540 Nm bei 4850/min
Bremsen Ø v/h	330/300 mm	355/300 mm
Bereifung (VA)	Yokohama AV5 225/40 ZR 18	Goodyear Eagle F1 225/40 ZR 18
Bereifung (HA)	265/35 ZR 18	265/35 ZR 18
Leergewicht	1427 kg	1408 kg
Länge x Breite x Höhe	4315 x 1780 x 1290 mm	4315 x 1780 x 1114 mm

Beschleunigung

0 - 40 km/h	1,6 s	1,5 s
0 - 60 km/h	2,4 s	2,4 s
0 - 80 km/h	3,6 s	3,9 s
0 - 100 km/h	4,5 s	5,1 s
0 - 120 km/h	6,2 s	7,1 s
0 - 160 km/h	9,7 s	11,0 s
0 - 180 km/h	11,5 s	13,9 s
0 - 200 km/h	13,7 s	19,1 s

Elastizität

im 4/5/6. Gang aus 80 km/h		
bis 100 km/h	1,9 s / 2,9 s / 4,4 s	2,3 s / 3,0 s / 4,1 s
bis 120 km/h	3,5 s / 5,4 s / 8,3 s	4,0 s / 6,0 s / 7,9 s
bis 140 km/h	5,0 s / 7,3 s / 11,4 s	5,6 s / 7,9 s / 11,1 s
bis 160 km/h	6,4 s / 9,1 s / 14,1 s	7,6 s / 10,0 s / 13,9 s

Höchstgeschwindigkeit

Kleiner Kurs Hockenheim	285 km/h	285 km/h
1,17,2 mi	1,17,8 mi	1,17,8 mi

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt)	39,0 m	37,2 m
Verzögerung	9,9 m/s²	10,4 m/s²
aus 100 km/h (warm)	39,2 m	36,9 m
Verzögerung	9,9 m/s²	10,4 m/s²
aus 80% v_{top}	213,3 m (236 km/h)	192,8 m (228 km/h)
Verzögerung	10,2 m/s²	10,3 m/s²
Testverbrauch (SuperPlus)	17,3 l/100 km	18,7 l/100 km
Testwagenpreis	175 284 Mark	355 865 Mark

auto Wertung

	TTP-Porsche Boxster S	Stola S82 Spyder
Kleiner Kurs Hockenheim	5	5
Slalom (18 m)	64,8 km/h	68,1 km/h
0 - 160 - 0 km/h (Bremi-Brempe)	13,8 s	15,2 s
100 - 0 km/h (BremiProf., warm)	42,5 m	41,4 m
Elastizität (80-180 km/h)*	14,1 s	13,9 s
Preis-Leistungs-Verhältnis	389 Mark/PS	847 Mark/PS
Summe (maximal 36 Punkte)	30	26

*im höchsten Gang

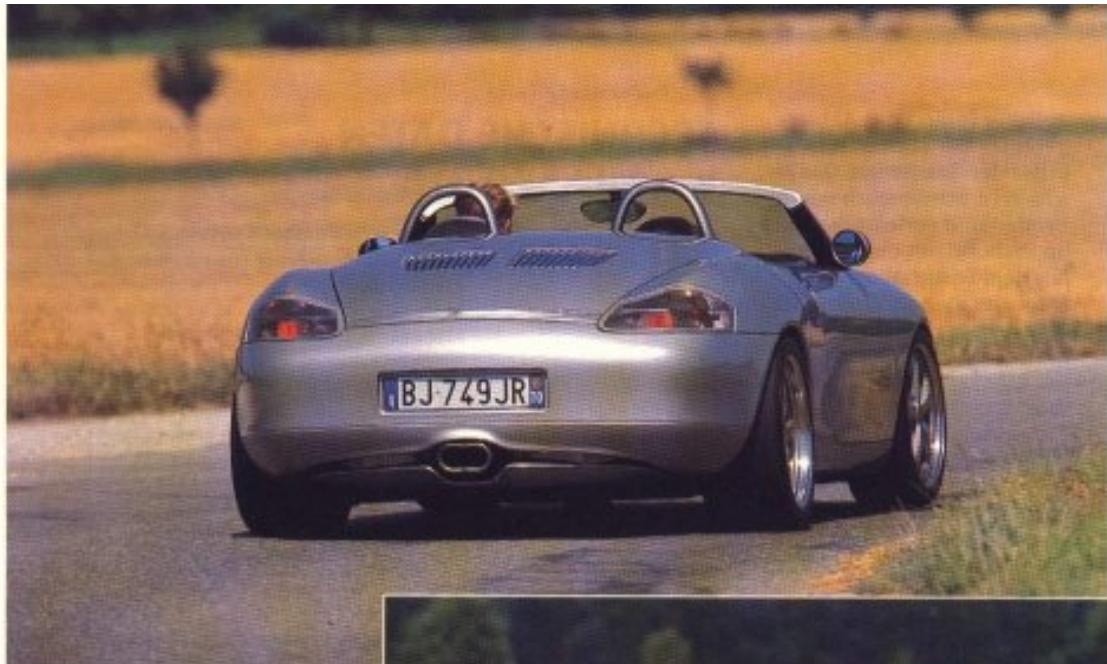
Zudem arbeitet das ABS im TTP-Roadster sehr grob. Und in Verbindung mit dem harten Fahrwerk erlebt man zuweilen auf unebenen Landstraße unschöne Momente.

Wenn nämlich mangels Federweg die Vorderachse den Bodenkontakt verliert, ist es auch mit der übertragbaren Bremskraft vorbei.

Die geringen Federwege sollten da schon besser zum topfebenen Parcours des Kleinen Kurses von Hockenheim passen. Aber auch hier überzeugt der potente Boxster nicht vollauf. Die starke Tendenz des TTP-Porsche zum Untersteuern verhindert mögliche Großtaten. Das Poten-



Flachmann: Der gekürzte Scheibenrahmen verhilft dem S82 zu einer aufregenden Figur



Durch die an den 550 Spyder erinnernden Lüftungsgitter sorgt der Stola S82 auch bei Nostalgikern für feuchte Augen



Breit und stämmig kommt der TTP-Boxster daher – und damit drückt er seine Kraft von 590 Newtonmeter auch am besten aus

Auf den Punkt gebracht

Zweifelsohne wäre es ungerecht, die optische Komponente bei diesem Vergleich mit in die Waagschale zu werfen. Denn der Stola S82 Spyder verdeckt jedem den Kopf. Die flachen Scheiben, die seitlichen Kienen, das extravagante Heck – aus allen Blickwinkeln macht die italienische Interpretation eines Porsche Boxster eine elegante und betörende wirkende Figur. Wenden wir uns also davon ab und betrachten die inneren Werte.

Auch hier kann der S82 durchaus glänzen. Vor allem bei der Fahrwerkauslegung spielt er seine Stärken aus. Das spontane und direkte Einlenken ist perfekt. Zudem zeigt er sich im Grenzbereich weitestgehend neutral. Und auch an der Bremsanlage gibt es nichts auszusetzen.

In Sachen Leistungsentfaltung muss der italienische Beau dem Turbo-Technik-Pietz-Boxster jedoch klar den Vortritt lassen. Der Antritt des optisch nahezu serienmäßig belassenen Zweisitz-

zial des Motors ist nicht in außergewöhnliche Rundenzeiten umzumünzen. Mit einer Zeit von 1,17,2 Minuten bleibt er hinter seinen tatsächlichen Fähigkeiten zurück.

Die unter der Stola-Haut durchgeführten Änderungen am Fahrwerk wirken sich auf der Rennstrecke weitaus positiver aus. Dank anderer Stützlager, modifizierter Querlenker und stärkeren

Stabilisatoren erweist sich der S82 im Grenzbereich als erfreulich neutral.

Zudem lenkt er mit einer bestechenden Perfektion und begeisterten Spontanität ein. Beiden Pretiosen gemein ist jedoch, dass die Härte der Fahrwerke bei schlechter Wegstrecke die Verwindungssteifigkeit der Boxster-Karosse auf eine harte Probe stellt. Dank seiner fahrwerkssei-

tigen Stärken macht der Stola S82 das Leistungsmanko in Hockenheim wieder wett.

Mit einer Rundenzeit von 1,17,8 liegt er auf ähnlichem Niveau wie sein Widersacher. Und beim Slalomparcours, wo das Zusammenspiel von Fahrwerk und Reifen eine noch wichtigere Rolle spielt, zeigt auch der Schönling endgültig, dass er das halten kann, was sein Äußeres verspricht. Seine sportlichen Tugenden enden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 66,1 km/h. Mit dem ausgeprägten Schieben über die Vorderachse kommt der TTP-Boliden nicht über 64,8 km/h hinaus.

Damit belegt der Stola S82 Spyder eindeutig: Er kokettiert keineswegs nur mit Oberflächlichkeiten. Und um das auch einem breiteren Publikum unter Beweis zu stellen, plant Alfredo Stola mit Porsche-Tuner Uwe Gemballa eine weiterentwickelte Kleinserie. Jochen Übler

Rundenzeiten Kleiner Kurs Hockenheim

Verschiedene Wege führen zum Ziel

Trotz seines leistungsfähigeren Motors und des großflächig nutzbaren Drehzahlbands kann sich der TTP-Boxster auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim nicht allzu deutlich vom Stola

Spyder absetzen. Der S82 gleicht das Leistungsmanko durch ein ausgewogen abgestimmtes Fahrwerk und eine standhafte sowie bissige Bremsanlage fast wieder aus.



sport auto-Redakteur
Jochen Übler

zers ist phänomenal. Zudem verfügt der TTP-Porsche über ein weit reichendes Drehzahlband, das weder Durchzugskraft noch Mumm im oberen Bereich vermissen lässt. Kurzum: Der Motor ist eine Bombe, die man nur allzu gern zündet. Dafür sind im Schnitt 17 Liter Super Plus pro 100 Kilometer notwendig.

Schade nur, dass die Untersteuerdistanz der Fahrwerksabstimmung dem Leistungsdrang auf der Rennstrecke Grenzen setzt. Wäre das gegeben, wären die inneren Werte nicht zu schlagen.