

test&tuning
Auto
Bild

Auslandspreise: (A) (B) (L) (NL) 3,20 €; (E) (GR) (I) 3,60 €; (BG) 7,40 BGL;
(CH) 5,50 CHF; (CZ) 130 CZK; (DK) 26 DKK; (H) 980 Ft; (HR) 30 KN; (PL) 15 PLZ

2,80 Euro

Nr. 9

September 2003



test&tuning

Die schönsten und schnellsten Seiten des Automobils. Jeden Monat neu

Eine Frage der Philosophie

Welche Tuningmethode macht beim Porsche Boxster mehr Sinn – größerer Hubraum oder zwei Turbolader?

■ Menschen sind verschieden: Für die einen beginnt ein perfekter Tag mit einem Halbmarathon. Danach geht's ins Fitnessstudio, und abends steht zur Entspannung eine Achterbahnfahrt oder Bungeejumping auf dem Programm. Die anderen wiederum genehmigen sich nach einem sechsgängigen Frühstücksmenü eine entspannte Golfpartie und lassen den Tag bei einer Zigarre im Whirlpool ihrer Villa ausklingen.

Den Ersteren ist der TTP-Boxster auf den Leib geschneidert, zu Letzteren würde der TechArt-Porsche passen. Vom Boxster S ausgehend, haben die Tuner zwei völlig unterschiedliche Charaktere geschaffen.

Das fällt schon beim Platznehmen im Innenraum auf. Competition GT heißt die Kreation von TTP. Den Wettbewerb (*engl. competition*) um das schönste Interieur verliert sie jedoch: Der Fahrer darf sich lediglich an einem Zusatzinstrument erfreuen, das den Ladedruck anzeigt – Zweckmäßigkeit regiert. Wenigstens äußerlich tut sich was: Die ausladende GT2-Frontschürze und die verspielten 18-Zöller brechen mit der reinen Lehre.

Der TechArt-Boxster hingegen verwöhnt mit einem Cockpit, das das Prädikat „exquisit“ verdient. Bei Ampelstopps besteht durchaus die Gefahr, dass ein Verrückter ins Auto springt, um die Sitze zu liebkosen. Die komplette Ausstattung in Leder und Aluminium sieht sehr kostspielig aus – und sie ist es auch. Navigations- und Soundsystem von VDO Dayton unterstreichen die Bemühungen des Tuners, es an wirklich nichts fehlen zu lassen. Natürlich sind auch Äußerlichkeiten wichtig: Das Spoilerpaket ist komplett, die schwarzen Räder todschick.



Anschein von Normalität: im Innern alles serienmäßig. Nur die Ladedruckanzeige auf der Beifahrerseite kündigt von Turbotechnik

TTP Competition GT



Lust auf Leder: Das Interieur verfeinert der Leonberger Tuner mit einer bildschönen Komposition aus Aluminium und Tierhäuten

TechArt Boxster 3.6 S

Weiter auf Seite 79

Auf der Überholspur: Die 390 PS des TTP-Boxsters machen jedem Serien-996-Turbo das Leben schwer. TechArt hält tapfer mit – trotz 65 PS weniger Leistung

Fotos: Sven Krieger



Vorübergehend leider geschlossen: Bei offenem Verdeck und Vollgas drohen nämlich irreparable Schäden an den Frisuren der Passagiere.
Info: TTP AG, Tel. 0 80 61-3 66 66, www.t-t-p.de

TTP Competition GT



TechArt Boxster 3.6 S

Die dunkle Seite der Macht:
Sogar die Felgen lackiert
TechArt in sattem Schwarz.
Info: TechArt GmbH,
Telefon 0 71 52-9 33 90,
www.techart.de



Wer allerdings den TTP-Porsche aufgrund seiner seriennahen Optik unterschätzt, kommt schnell unter die Räder. Zwei Turbolader quetscht Turbopapst und Firmenchef Ferdinand Pietz in die drangvolle Enge des Boxster-Motorraums. Die werden im so genannten Bolt-on-Verfahren montiert. Hierfür muss der Motor weder ausgebaut noch zerlegt werden, der Arbeitsaufwand hält sich in Grenzen. Dank Wasser-Ladeluftkühlsystem bleibt die thermische Belastung im grünen Bereich. Nur der Wärmetauscher im Kofferraum verrät den Umbau. Aus einst 252 (beide Autos basieren auf dem alten Boxster S) zaubert Pietz 390 PS, die es in sich haben. Der Turbomotor quittiert jeden Gasstoß mit unverhohlener Begeisterung. Das zornige Bellen der Auspuffanlage passt vorzüglich dazu.

Der Sprint ist die Königsdisziplin vom TTP Competition GT

Mit ganz so giftigem Antritt kann TechArt nicht dienen. Verständlich – hier fehlt der Turbokick. Der Tuner erhöht den Hubraum um 0,4 auf 3,6 Liter, die Leistung steigt auf 325 PS. An normalen Maßstäben gemessen, ist aber auch dieser Porsche unglaublich schnell: Wenn die Maschine auf Touren kommt, schiebt sie bis in den roten Bereich.

Beim Anblick der Messwerte werden die 65 PS Differenz zwischen den beiden Autos augenfällig. TechArt benötigt 5,5 Sekunden bis 100 km/h und eher zurückhaltende 21,1 Sekunden bis 200 km/h. Der TTP-Boxster lässt bis 100 km/h gerade mal 4,7 Sekunden verstreichen und hat nach fulminanten 15,5 Sekunden die 200 km/h erreicht.

Nur die TTP-Sportbremse ertauscht. Die normalen Porsche-Scheiben des TechArt-Boxsters verzögern vor allem aus hoher Geschwindigkeit besser.

Obwohl der Boxster ab Werk wieselflink um die Ecken geht, setzen die Tuner auf Sportfahrwerke. Gut so: Adjektive wie agil, handlich und dynamisch scheinen extra für diese beiden Sportwagen erdacht worden zu sein. Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten hängen einzig und allein vom Wagemut der Fahrer ab. Der Grenzbereich liegt in schwindelerregenden Höhen. Der TTP-Boxster federt einen Tick härter als der TechArt, ausreichenden Restkomfort bieten beide.

Preislich langen beide Veredler ordentlich hin. TechArt verlangt für weniger Leistung logischerweise weniger Geld. Die entscheidende Frage lautet: Supersportler oder Luxusgeschöpf? Keine Frage der Qualität – eine Frage der Philosophie. [Ben Arnold]

Technische Daten	TTP	TechArt
Motor	B6, Turbolader	B6
Einbaulage	Mittelmotor	Mittelmotor
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	3179 cm ³	3596 cm ³
Bohrung x Hub	93,0 x 78,0 mm	96,0 x 82,8 mm
Verdichtung	11,0:1	11,0:1
kW (PS) bei U/min	287 (390)/5800	239 (325)/6900
Nm bei U/min	510/5200	375/4200
Literleistung	122 PS/Liter	90 PS/Liter
Leistungsgewicht	3,7 kg/PS	4,3 kg/PS
Bremsen vorn	330 mm/bel./gelocht	318 mm/bel./gelocht
Bremsen hinten	299 mm/bel./gelocht	299 mm/bel./gelocht
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang manuell
Radgröße vorn/hinten	8,5 x 18/9,0 x 18	8,5 x 18/10,0 x 18
Bereifung vorn	225/40 ZR 18	225/40 ZR 18
Bereifung hinten	265/35 ZR 18	265/35 ZR 18
Reifenfabrikat	Conti SportContact 2	Conti SportContact 2
Länge/Breite/Höhe	4315/1780/1290 mm	4315/1780/1290 mm
Radstand	2415 mm	2415 mm
Spurweite vorn/hinten	1465/1504 mm	1465/1504 mm
Wendekreis links/rechts	10,9/11,1 m	10,9/11,1 m
Tankinhalt	64 l	64 l
Leergewicht/Zuladung	1440 kg/175 kg	1400 kg/215 kg
Höchstgeschwindigkeit	285 km/h	282 km/h

Testwerte	TTP	TechArt
Beschleunigung		
0–100 km/h	4,7 s	5,4 s
0–130 km/h	7,2 s	8,6 s
0–160 km/h	9,8 s	12,2 s
0–200 km/h	15,5 s	21,1 s
AUTO BILD test & tuning-Spurt		
100–200 km/h	10,8 s	15,7 s
Elastizität		
60–100 km/h im 4. Gang	3,6 s	5,8 s
80–120 km/h im 5./6. Gang	4,7/7,2 s	6,9/9,6 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100–0 km/h kalt	39,1 m (–9,8 m/s ²)	39,2 m (–9,8 m/s ²)
100–0 km/h warm	38,7 m (–10,0 m/s ²)	36,8 m (–10,4 m/s ²)
200–0 km/h warm	147,2 m (–10,5 m/s ²)	123,9 m (–11,1 m/s ²)
Verbrauch auf 100 km		
minimal/maximal	9,3/22,4 l	10,5/20,8 l
Durchschnitt	14,2 l Super plus	14,3 l Super plus
Reichweite	450 km	450 km

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	TTP	TechArt
Serienfahrzeug	49 764	49 764
Tuning		
Leistungssteigerung	19 140	16 970
Fahrwerk	2680	2494
Bremsen	2900	Serie
Rad einzeln vorn/hinten	650/713	525/585
Radsatz inkl. Reifen	3782	3983
Anbauteile	3892	ca. 5000
Auspuff	im Motorkit enthalten	im Motorkit enthalten
Innenausstattung	Serie	ca. 10 000
Lenkrad	Serie	im Interieurpaket
Sitze	Serie	Serie
Preis Testwagen	82 158 Euro	88 211 Euro

Auto Bild Einen ausführlichen Test des Serienfahrzeugs in AUTO BILD können Sie sich per Faxabruf zusenden lassen. Der Faxdienst in Zusammenarbeit mit der Firma CompuTel kostet 0,62 Euro pro Minute. Das AUTO BILD-Archiv hält mehr als 1300 Artikel ab dem Jahr 1998 im Angebot – natürlich wöchentlich ergänzt. Ausführlichere Informationen finden Sie auf Seite 30 in diesem Heft.

FAX-ABRUF	► Porsche Boxster S (Serie)	► Porsche Boxster S (Serie)
Rufnummer 0 19 05-16 16-...	... 9 60 04	... 3 60 04