

Porsche

SCENE LIVE

Das unabhängige Magazin für alle Porsche-Fans

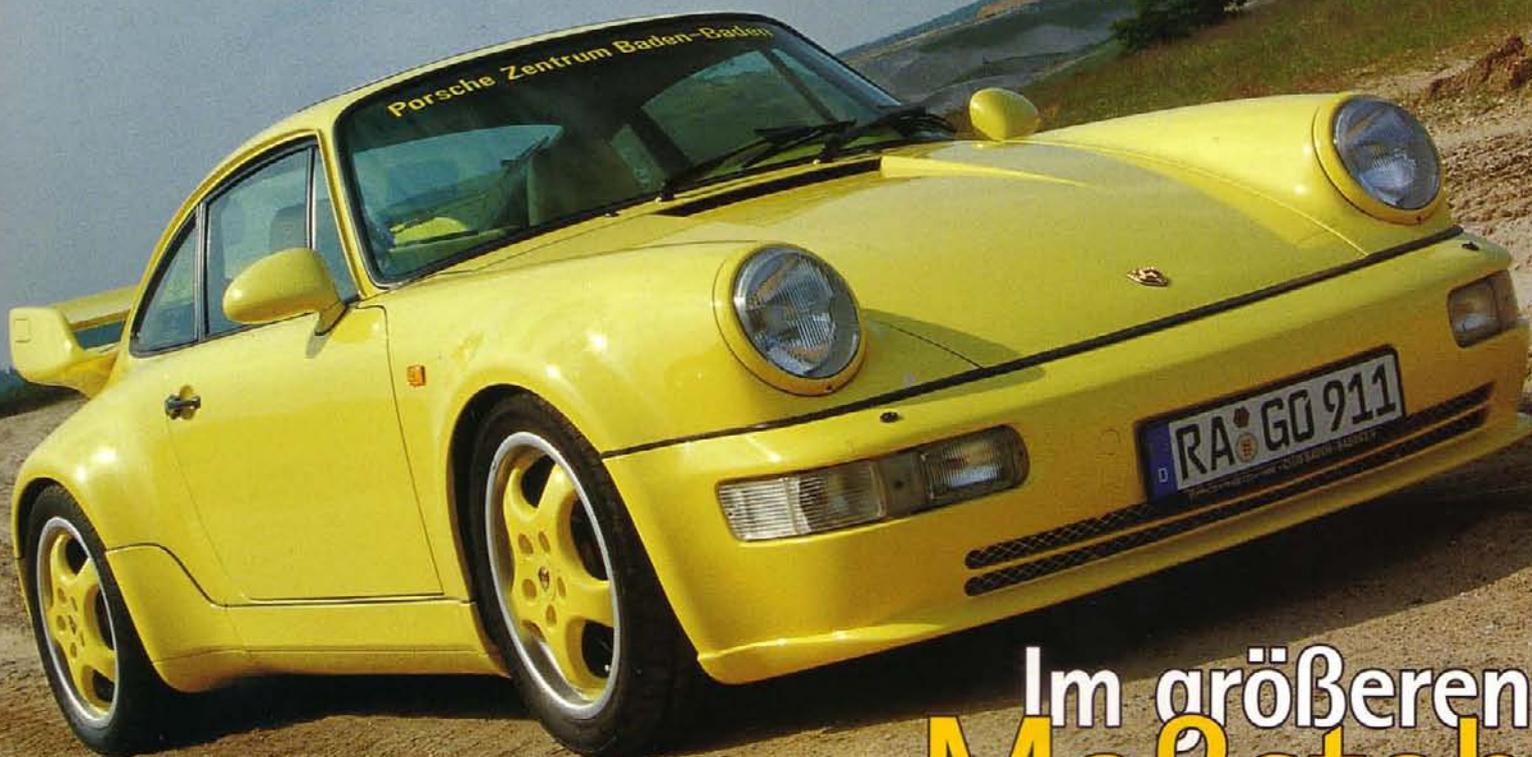


Take five!

Generations sprünge im 911 SC

Mächtig viel Kraft

Doppelter Turboschub im 986



Im größeren
Maßstab

965 Werksturbo im Sonderlack

AKTUELL: F.-A.-Porsche-Cup, Zell am See





The shining: TTP-Boxster S 3,2 mit 390 PS im historischen Würzburger Schlosshof

MÄCHTIG VIEL KRAFT

Mancher Blattmacher spielt bei Gelegenheit gern Rennfahrer. Wir finden, dass es andersherum sehr viel mehr Sinn macht! Und setzen deshalb einem Branchen-Profi den Hut des Journalisten auf. Im übertragenen Sinne, versteht sich. Denn als Erik Schwarz seinen ersten Porsche-Performance-Check durchführte, herrschte Kaiserwetter. Ausgewählte Objekte: zwei Boxster mit Aufsatz-Turbosystemen. Was die Umrüstung bringt, hat der Ex-Carrera-Cup-Teilnehmer und Diplom-Ingenieur im Fahrversuch herausgearbeitet.

Einen schönen guten Tag! Ich heiße Erik Schwarz, bin 28 Lenze jung und Diplom-Ingenieur. Wenn meine Pflichten bei der Bundeswehr erfüllt sind, darf ich Rennen fahren. 1998 gewann ich den VW ADAC Lupo Cup, ein Jahr später den New-Beetle-Cup. 2000 gelang mir der Aufstieg in den Carrera-Cup. 2001 saß ich gar in einem Le-Mans-Prototypen. Erstmals galt es, Kohlefaser-Bremsen und knapp 600 Turbo-PS zu bewältigen. Ich finde, dass mich diese Stationen für einen Job als Testfahrer bei PORSCHE SCENE durchaus qualifizieren! Aber Spaß beiseite - die Vestische Mediengruppe Welke ist seit Beginn meiner Produktionswagen-Karriere ein verlässlicher Partner. Darum habe ich gerne zugesagt, als zwei Boxster meine Beurteilung erwarteten.

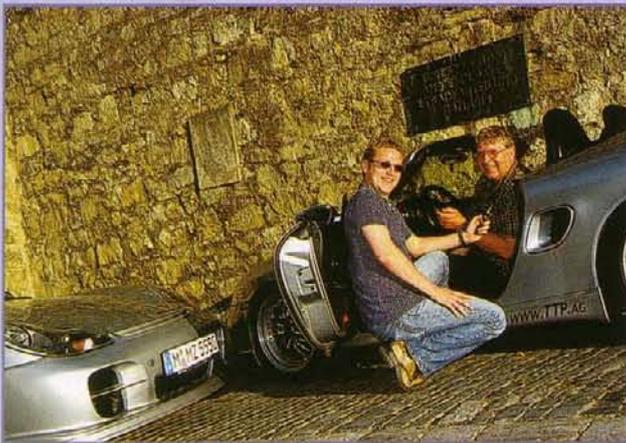
Um es gleich vorwegzunehmen: Ich hätte mich so oder so um den Testtermin in Würzburg gerissen! Denn ein silbergraues Doppel mit nachgerüsteten Turboladern verspricht einiges. Zumal der Umbau auf tieferschürfende Eingriffe in die Serien-Mechanik verzichtet. Und ökonomisch relevant ausfällt. Ach ja - schon die Anfahrt war ein Vergnügen, fand sie doch im Cockpit eines Original-Boxster 2,5 statt. Quasi zur Einstimmung auf das, was Ferdinand Pietz am Zielpunkt meiner Dienstreise bereithalten sollte. Der 56-jährige Tuner gilt innerhalb der Branche als Daniel Düsentrieb - ein Meister seines Fachs. Seit 1975 selbstständig, münzte er bei Alpina gesammelte Erkenntnisse unter dem Dach des Rosenheimers Kurt Lotterschmid um. Lotec hieß die Manufaktur,

vor der die Big Names der damaligen Deutschen Rennsportmeisterschaft in die Knie gingen.

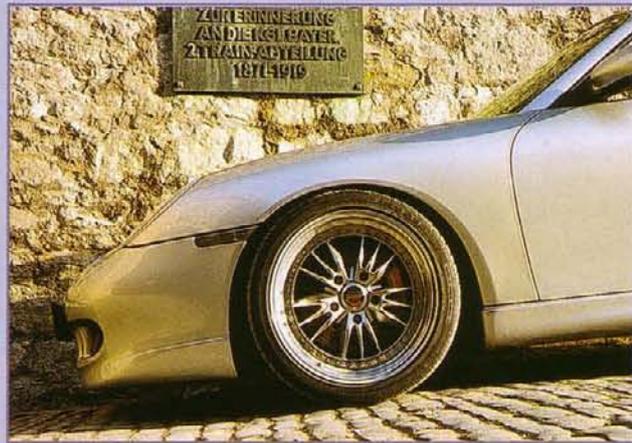
Nachdem sich die Gruppe C im Februar 1985 als schwer finanzierbar erwiesen hatte, stürzten sich die Bajuwaren auf Turbo-Technologien für den Straßenbetrieb. Weit waren sie ihrer Zeit voraus, fanden aber nicht immer absatzfördernde Märkte. Ihre Durchsetzungskraft war stärker. Wohl auch die der aufgeladenen Triebwerke. Unter der Firmierung Turbo Technik Pietz mauserte sich Rosenheim zur bevorzugten Destination vieler Porsche-freunde. Bis heute ist das so. Das Hauptgeschäft machen zwar leistungsstarke 996 Biturbo im Tarnanzug aus, aber auch Boxster beanspruchen ihren Platz. Ferdinand Pietz begründet dies mit Image-Aspekten: "Hätten wir für den



Familientreffen: 2,5 oder 3,2 Liter Hubraum sind letztlich nur eine Frage des Budgets!



Freundliche Übernahme: Ferdinand Pietz (re.) mit unserem Testingenieur Erik Schwarz



Rotierende Entlüftung: DynaTech liefert dieses laufrichtungsgebundene Exklusivrad

986 nichts anzubieten, könnte man uns Unvermögen nachsagen. Immerhin erweist sich die kompakte Einbaulage des Motors als prekär!"

Hinzu gesellt sich die derzeitige Marktlage - wer einem Exemplar aus zweiter oder dritter Hand den Zuschlag erteilt, hat sein Budget häufig ausgereizt. Geld für Modifikationen ist keines vorhanden. Zunächst nicht - womöglich baut Pietz auf ein bekanntes Phänomen: Wer mit seinem Porsche einmal auf und Du ist, gibt ihn nicht wieder her! Steht dann die nächste Investitionsrunde an, wird lieber das bestehende Gefährt gehätschelt. Aus dieser Sicht interessant: eine so genannte Bolt-On-Lösung für den Boxster 2,5. Wer 290 Pferde satteln möchte, sollte



Vorfahrt gewähren! Leistungsträger wie ein TTP-Boxster mahnen zur Besonnenheit



Wotta reel cool machine! Nein, dieses Bild haben wir ganz gewiss nicht gestellt!

18.000 Euro bereithalten können. Geringfügig teurer, dafür aber auch für 390 PS gut, ist das Paket für den Boxster S mit 3.179 cm Hubraum. Jeweils enthalten: die Optimierung der Steuerelektronik, Sportluftfilter, Fächerkrümmer, Abgasanlage, zwei Turbolader sowie ein Wasser-Ladeluftkühler.

Dieser befindet sich dort, wo es ohnehin heiß wird: im rückwärtigen Wärmekraftwerk - Entschuldigung! - Gepäckabteil. Eins ist gewiss: PS-Zuwächse in solchen Größenordnungen erfordern Ein-



Kuckuck, hier ist das Vögelchen!
Gruppenfoto nach gewonnenem Fahr-Eindruck

griffe bei Fahr- und Räderwerk. Ferdinand Pietsch kooperiert mit den Herstellern KW sowie Dynatec. Damit traf er eine gute Wahl. Bei beiden Testwagen fiel eine ausgewogene Grundabstimmung auf. Geht man Kurven zu optimistisch an, fällt der Umschwenk in ein kontrolliertes Power-Oversteering leicht. Dabei wird durch einen bewussten Gasstoß die Hinterhand nach außen manövriert. Geht die Straße aus, rettet dieser Kniff Auto- und gelegentlich Menschenleben. Wirklich eng wird es mit den TTP-Roadstern nie. Dafür sind die Sicherheitsreserven großzügig genug bemessen. Das gilt auch für die Akustik. Mich hat die Geräuschkulisse an einen urigen

935 erinnert. Der einst die Nürburgring-Nordschleife dominierte, als ich selbst noch ein kleiner Eifeler Junge war.

Und so gelangen wir schließlich zum Kernaspekt: Sind die aufgesetzten Turbolader tatsächlich einen Mittelklassewagen wert? Ich finde: eindeutig ja! Die Kraft ist mächtig, der Spaß am Steuer riesig. Setzt bei mittlerer Drehzahl das Turbinen-Pärchen ein, geht es zur Sache. Dabei kommt im Cockpit Skepsis auf - wie lange halten die Sechszylinder? Ferdinand Pietsch übt sich in Gelassenheit: "Zwischen 150.000 und 200.000 Kilometer sind möglich. Alle 15.000 Kilometer steht eine Wartung ins Haus. Die führen bundesweit vernetzte Service-Stützpunkte durch!" Eigentlich ein reizvoller Gedanke - wie wär's mit einem Rosenheimer Dauertest-Boxxie? Ich würde mich jederzeit gern zur Verfügung stellen!

Text: Dipl.-Ing. Erik Schwarz
Fotos: Carsten Krome



Freak out! Ex-Carrera-Cup-Pilot Erik Schwarz kommt im TTP-986 2,5 auf Touren



Auf und davon: Das intelligente Bolt-On-Konzept beschert üppigen Kraftzuwachs



Tiefgang: Der vordere Stoßfänger kombiniert Spiegelelampen mit GT2-Elementen



Zentrale Einbaulage: Der Mittelmotor macht zahlreiche Kunstgriffe erforderlich



Souveränität auf jedem Pflaster: Das KW-Fahrwerk funktioniert ausgewogen

TECH-FACTS

Typ: TTP-Boxster 2,5 Biturbo Bolt-On

Karosserie: Stahlblech, offener Roadster, vorderer Stoßfänger im GT2-Look, hinterer Stoßfänger Typ MJ 2002, Rückleuchten Typ MJ 2002

Motor: wassergekühlter Sechszylinder-Boxer, vier Ventile pro Zylinder, zwei Spezialturbolader Typ Garret T25, wasserdurchspülter Wärmetauscher zur Ladeluftkühlung im hinteren Kofferraum, Sport-Luftfilter, speziell gefertigte Fächerkrümmer, speziell gefertigte Doppelrohr-Katalysator-Abgasanlage, modifizierte elektronische Steuerung

Hubraum: 2.480 ccm

Motorleistung: 290 PS bei 5.700/min

maximales Drehmoment: 400 Nm bei 4.950/min

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe

Bremsanlage: innenbelüftete Scheibenbremsen, ABS

Fahrwerk: nach TTP-Vorgaben abgestimmtes KW-Doppelfedern-Gewinde-fahrwerk

Räder: 225/40-ZR18 vorn und 265/35-ZR18 hinten auf zweiteiligen BBS-Felgen Typ SportClassic II (7,5J x 18 ET50 vorn und 9J x 18 ET52 hinten)

Cockpit: Original-Ausstattung, zusätzliche Ladedruck-Anzeige in der Armaturentafel

Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h

Typ: TTP-Boxster 3,2 Biturbo Bolt-On

Karosserie: Stahlblech, offener Roadster

Motor: wassergekühlter Sechszylinder-Boxer, vier Ventile pro Zylinder, zwei Spezialturbolader Typ KKK K16, wasserdurchspülter Wärmetauscher zur Ladeluftkühlung im hinteren Kofferraum, Sport-Luftfilter, Kohlefaser-Airbox, speziell gefertigte Fächerkrümmer, speziell gefertigte Doppelrohr-Abgasanlage, modifizierte elektronische Steuerung

Hubraum: 3.179 ccm

Motorleistung: 390 PS bei 5.800/min

maximales Drehmoment: 510 Nm bei 5.100/min

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe

Bremsanlage: innenbelüftete, gelochte Scheiben, ABS

Fahrwerk: nach TTP-Vorgaben abgestimmtes KW-Doppelfedern-Gewinde-fahrwerk

Räder: Dunlop (225/45-ZR 18 vorn und 265/35-ZR18 hinten) auf laufrichtungsgebundenen Dyna-Tec-Felgen (8J x 18 vorn und 9J x 18 hinten)

Cockpit: Original-Ausstattung, zusätzliche Ladedruck-Anzeige in der Armaturentafel

Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h

Ein junger alter Hase!

Zur Person: Erik Schwarz

Als Erik Schwarz mit 24 Lenzen in den ADAC VW Lupo Cup einstieg, hatte er sich vier Jahre lang in der Formel Junior gegen heutige Topstars zur Wehr gesetzt. Der Mühe Lohn: die Meisterkrone bei den kleinsten Wolfsburgern. Eine Saison später fuhr der Berufssoldat im neu geschaffenen New-Beetle-Cup voraus. Anschließend erfolgte der Einstieg in den Porsche-Carrera-Cup. Auf dem Sachsenring teilte sich der Zauberlehrling mit Jörg Bergmeister die vorderste Startreihe. Im Regen des Eurospeedway Lausitz erreichte der Debütant Rang fünf. 2001 gastierte Erik Schwarz im Carrera-Cup-Rennstall Tolimit Motorsport. Gleichzeitig testete er im französischen Dijon einen Reynard-LMP-675-VW. Doch der Absprung nach Le Mans scheiterte am Budget. Heute teilt sich der Diplom-Ingenieur mit Rap-Größe Smudo (Die Fantastischen Vier) einen VW New Beetle TDI.

Carsten Krome



Porsche-Premiere: Erik Schwarz im blauen Cup-Carrera eines Reibbelag-Herstellers