



IMMER MEHR

TURBO TECHNIK PIETZ
NIMMT SICH DES BOXSTERS
AN. NICHT DES VIERZYLIN-
DER-T URBOS, SONDERN DES
HOCHDREHZAHL-SAUGERS.
WIE FÄHRT SICH DER 718
SPYDER MIT MEHR LEISTUNG
UND MEHR DREHMOMENT?

TEXT ANDREAS HAUPT
FOTOS MAX BALÁZS

Die Ortsausfahrt ist nicht mehr weit weg. Gleich kann sich der 718 Spyder ausleben. Er darf Geraden niederrennen, Kehren zerlegen, S-Kurven hinterherjagen – und obendrein Nackenhaare aufstellen, Ohren betäuben, Schallwellen in die umliegenden Hügel und Wälder schmettern, sich dem Hochdrehzahlkonzept hingeben. Keiner Sieht dem Mittelmotor-Sportwagen an, dass in ihm mehr schlummert als die 420 PS und 420 Newtonmeter, die Porsche ab Werk einverleibt. Keine Tieferlegung, kein zusätzliches Spoilerwerk, nicht einmal Aufkleber zum Hinweis trägt er auf der Karosserie.

Der Sechszylinder läuft sich in unteren Drehzahlen warm, säuselt vor sich hin. Er wartet auf den Befehl,

Noch spurtstärker nach Update

Die 100-km/h-Marke soll der aufgemotzte Spyder nach 3,9 Sekunden reißen. Der Toppspeed klettert laut Tuner von 301 auf 308 km/h

seiner Leidenschaft nachzugehen und den Fahrer zu beglücken. Gaspedal und Motor sind wie gewohnt bestens vernetzt, der Boxer schiebt die rund 1,4 Tonnen energisch an. Da will einer schnellstmöglich die zentrale Nadel über die Ziffern scheuchen, Tempo bolzen, um sich ja nicht anhören zu müssen, nicht kräftig genug anzuschieben. Sie wissen ja: Der Sauger braucht eigentlich Drehzahl, um so richtig auf Touren zu kommen.

Umbau im Detail

Es ist jetzt nicht so, dass man im Serienmodell bei unteren und mittleren Drehzahlen etwas arg vermissen würde. Doch mehr geht immer. Deshalb kommt Turbo Technik Pietz – kurz TTP – aus Kolbermoor bei Rosenheim

einem Kundenwunsch nach und verschafft dem Saugmotor zusätzliche Arbeitskraft. Heißt übersetzt in die Automobil-Sprache: mehr Drehmoment durch die Bank weg aus dem Drehzahlkeller bis in die Spitze, maximal 462 Newtonmeter. Der Fahrer kramt im Kopf, meint, der getunte Spyder fühle sich durchaus spritziger an. Eine stichfeste Antwort gäbe es erst, wenn man Serie und getuntes Modell nacheinander fahren und am besten selbst messen würde.

Bereits ab 2000 Touren stehen laut TTP-Messprotokoll 380 Nm parat. Der Blick auf das Schaubild von Porsche verrät, dass es im Serien-Spyder bei dieser Drehzahl etwas über 340 Nm sind. Knapp unterhalb von 4000 Touren legt der TTP-Boxster weitere Koh-



len nach, giert nach mehr, röhrt herzallerliebste. Die Auspuffklappen sind längst geöffnet, der Sound wird immer krawalliger. Ab 5500 Umdrehungen schreit und brüllt einem der Sauger von hinten ins Genick, jubelt sei nem Drehzahlmaximum entgegen. Der Gipfel naht, der Fahrer legt bei 8000 Touren den nächsten Gang ein.

Aus einem Turbomotor lässt sich verhältnismäßig einfach mehr Leistung gewinnen. Über einen größeren Lader oder durch eine angepasste Software, um zum Beispiel mehr Ladedruck freizugeben. Ein Sauger verlangt nach mehr Detailarbeit, um bedeutend mehr herauszukitzeln. Im Fall des 718 hier sind es zehn Prozent.

Im Ansaugtrakt verbaut TTP zwei BMC-Sportluftfilter. Sie erhöhen den Luftdurchsatz. Größer ist der Umbau an anderer Stelle. In der Werkstatt wird der Krümmer entfernt, in den Porsche den Katalysator für die Abgas-Nachbehandlung einpflegt. TTP verbaut stattdessen eine eigens entwickelte Fächerkrümmer-Anlage mit längeren Rohren – und versetzt die HJS-Katalysatoren zwischen Ausgang und Federbein.

Der Ottopartikelfilter muss bleiben, doch das Verbindungsrohr wächst im Durchmesser von 54 auf 60 Millimeter. TTP passt den OPF am Eingang an die geänderten Größen-Verhältnisse an. In Summe sorgt mehr Durchsatz beim Ausatmen für

einen geringeren Wattlebensch-Effekt des Filters. Hardware ist die eine Sache, Software die andere. TTP programmiert die Motorelektronik um. Die Kosten für das Tuning-Upgrade belaufen sich auf über 11000 Euro.

Tiefflieger für die Landstraße

Den 0–100-Sprint soll der TTP-Spyder in 3,9 statt 4,4 Sekunden abwickeln. Mit 460 PS soll er bis 308 km/h (Serie: 301 km/h) stürmen. Das sich früh auftürmende Drehmoment erlaubt es, ihn durchaus schaltfaul zu fahren. Es müsste dem zweisitzigen Roadster aber besonders auf der Rennstrecke unter die Arme greifen, um im höheren Gang aus Kurven zu pfeffern. Ein Schaltvorgang inmitten der Querschleunigung bringt eher Unruhe ins Spiel. Auf der Landstraße führt man den Knauf lieber einen Gang nach unten, die Drehzahl schnellst hinauf, der Vierliter-Sauger rockt, während einem der Wind die Haare zerzaust.

Der Boxster ist einer, der auch mit Außenspiegeln keine zwei Meter breit ist, also prädestiniert für schnelle Sonntagsausflüge. Die nächste Kurve naht, bremsen, runterschalten, Zwischengas-Raunzer. Einlenken, schon kämmt er den Scheitel, die Semi-slicks (Dunlop Sport Maxx Race 2) haften maximal, während sich der Tiefflieger schwungvoll aus der Ecke drückt. Die Leistungsentfaltung ist schön progressiv, mit Druck durch die Mitte und mit Punch oben. Mehr Kurven und mehr Geraden, bitte! Er fleht danach. ⚙️

Harmonie und Leistung

Der Handschalter ist eine Wohltat, der Sound des getunten Vierliter-Saugers ebenfalls

DATE N & FAKTEN

TTP-Porsche 718 Spyder

Motor Sechszylinder-Boxermotor, Bohrung mal Hub (mm) 102,0 x 81,5, Hubraum 3995 cm³, Verdichtung 13,0 : 1, Leistung 460 PS (338 kW) bei 7200/min, Drehmoment 462 Nm bei 6340/min

Kraftübertragung Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, PSM

Bremsen Innenbelüftete Stahlscheiben rundum, Durchmesser 380/380 mm, ABS

Bereifung 245/35 R 20 vorn und 295/30 R 20 hinten auf 8,5- und 11,0-Zoll-Leichtmetall-felgen

Karosserie Zweisitziger Roadster, L x B x H (mm) 4430 x 1801 x 1258, Radstand 2484 mm, Tankvolumen 64 Liter, Gewicht 1420 kg, Leistungsgewicht 3,1 kg/PS

Fahrleistungen * 0–100 km/h in 3,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 308 km/h

Grundpreis 95 642 Euro; Umbau Tuning für Aufpreis 11 305 Euro inkl. MwSt.

* Herstellerangaben

