

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-

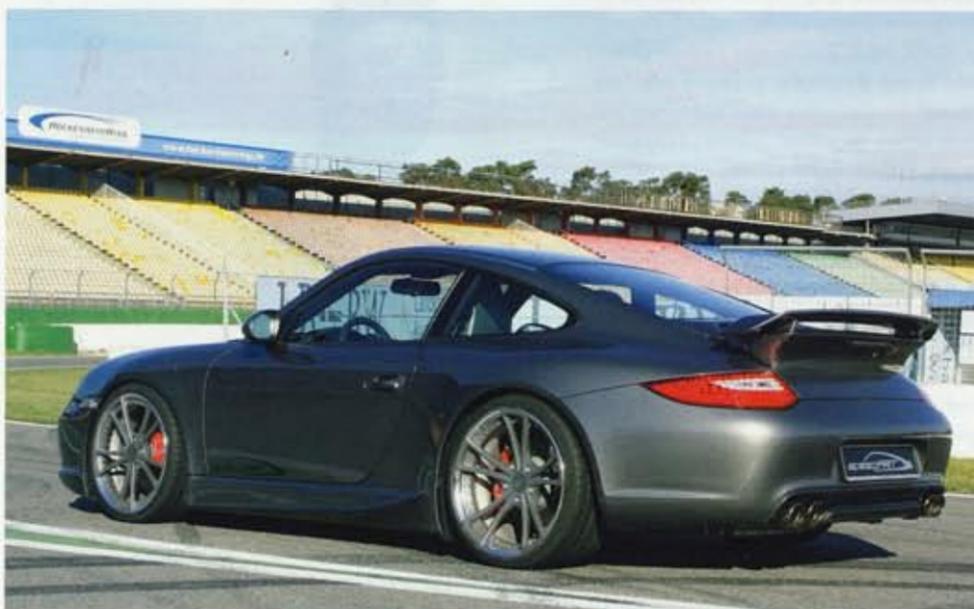
SPEEDART

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

SPEEDART

die Entwicklung von Tagfahrlichtern für 997 turbo, Carrera und Cayenne. Selbstverständlich legen wir höchsten Wert auf Qualität und bieten Komponenten mit TÜV-Teilgutachten oder ABE an."

P.S.: "Porsche und Tuning – manche sehen ausgerechnet darin einen Widerspruch. Was haben Sie für den Imageaufbau von speedART – und letztlich der Veredlerbranche schlechthin – unternommen?"

B.S.: "Aus meiner Sicht sollte Tuning nicht nur die optische Veredelung umfassen. Ich versuchte schon früh, Performance und Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. In den letzten zehn Jahren kam es zu vielen erfolgreichen Pressetests und Rundenrekorden auf Rennstrecken in ganz Europa. Als eine der ersten Zeitschriften hat PORSCHE SCENE bereits zu Beginn dieses Jahrzehnts immer wieder ausführlich über speedART berichtet, so zum Beispiel in der Anfangszeit über unseren 'BTR-XL 600' auf Basis des 993 biturbo mit mehr als 600 PS."

P.S.: "Sie sprechen auf die PORSCHE-SCENE-Ausgabe 04/2003 an. Der damals vorgestellte 993 biturbo 'BTR-XL

600' war für einen russischen Exportkunden bestimmt. Welchen Stellenwert nahm das Exportgeschäft generell für speedART ein?"

B.S.: "Durch die Vielfalt der verschiedenen Porsche-Modelle konnten wir zu jeder Saison ein Highlight präsentieren und uns stetig weiterentwickeln. Auch unsere Entwicklungspartner sowie Vertriebsstützpunkte im In- und Aus-



Abteilung Classic: Services und Restaurationen an Oldtimern der Marken Porsche und Mercedes

land trugen dazu bei. Über die Jahre hinweg ist der Exportanteil auf über 50 Prozent gestiegen und der Name speedART weltweit zum Begriff für professionelles Tuning 'made in Germany, made for Porsche' geworden."

P.S.: "Die ersten zehn Geschäftsjahre waren nicht zuletzt von Ortswechsellern geprägt. Haben Sie Ihren endgültigen Platz nun gefunden?"

B.S.: "In den zehn Jahren unseres Bestehens sind wir einige Male umgezogen, um heute mit einem festen Stamm

von zehn Mitarbeitern auf einem knapp 3.000 Quadratmeter großen Firmengelände mit Ausstellungshalle, sehr gut ausgestatteter Werkstatt und eigenem Modellbau professionell arbeiten zu können. Das Gebäude in Rutesheim liegt zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Weissach direkt an der Autobahn. Es bietet übrigens auch die Möglichkeit für Services und Restaurationen an Oldtimern der Marken Porsche und Mercedes, was man auf unserer Homepage im Bereich Classic findet."

P.S.: "Könnte man sagen, dass Sie die Prägung Ihrer Anfangszeit allmählich einholt?"

B.S.: "Zurzeit konzentrieren wir uns neben dem Tagesgeschäft voll auf Entwicklungsarbeiten am neuen Panamera. Wir wollen jeden Tag aufs Neue schnelle und schöne Autos bauen."

P.S.: "Schlussfrage – Ihr Claim lautet 'Carpe viam'. Wie würden Sie dies für Ihre Welt schöner und schneller Autos übersetzen?"

B.S.: "Sie wissen, dass 'Carpe diem' übersetzt 'Nutze den Tag' bedeutet. 'Carpe viam' steht nach meinem Verständnis für die Aufforderung 'Nutze den Weg, die Straße'."

P.S.: "Björn Striening, wir danken für dieses Gespräch und wünschen auch in den nächsten zehn Jahren viel Erfolg!"



Gleich nach der Vorstellung des Cayenne turbo: 2003er speedART TITAN BTR mit 510 PS



600 PS, Leichtbau-Karosserie: 1999er speedART BTR-XL 600 auf Basis 993 biturbo