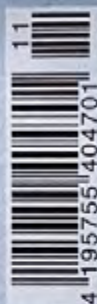


Auslandspreise: A 5,30 €; B 5,60 €; CH 8,20 CHF  
CZ 200 CZK; DK 48,95 DKK; E (I, B) 6,20 €  
GR 6,20 €; I 6,20 €; L 5,60 €; NL 5,60 €  
P 6,20 €; SLO 6,20 €



PORSCHE 911 GT3 RS

Track-Test mit dem Über-Elfer in Silverstone



## M4 CSL

# SUPERTEST

DER EXTREMSTE BMW M4 ZEIGT, WAS DIE PERFORMANCE-KUR BRINGT

**BMW M2 MIT 460 PS**  
Viel M4-Technik  
im kompakten Kleid



**4x MITTELMOTOR**  
Maximaler Fahrspaß  
von 400 bis 830 PS



NEUER AMG C 63 S

**Vierzylinder statt V8 –**  
halbe Sache oder gleiche Faszination?

**WINTERREIFEN IM TEST: 9 Schnee-Experten in 245/40 R 19**



Mit einem bis aufs Messer bewaffneten GTS den 911 Turbo S schlagen, auf der Rennstrecke! Das war der Plan von Tuner Speedart. Gelingt's?

**G**RÖSSENWAHNSINNIG – das sind die lieben Tuner gern mal. Meinen, wenn sie einen größeren Turbo einbauen, ein verstellbares Fahrwerk montieren, Flügel dranpappen und leichte Räder aufstecken, dass das automatisch schnell ist. Solche „Experten“ hatten sich bei uns schon oft versucht.

Im Porsche-Lager geht es dagegen seriöser zu. Hier hat in der Regel alles Hand und Fuß, wird ausgiebig getestet und vom TÜV abgesegnet. Wer es sich geradeaus besorgen lassen will, geht zu 9FF, für das Komplettpaket mit Rennstrecke geht man zu Techart, und den Rest übernimmt Speedart.

Der etwas kleinere, aber nicht langweiligere Laden von Björn Striening bedient seit Jahren die Elfer, Macan, Cayenne und Taycan, denen die Serienoptik zu unspornlich ist. Ab und zu kommt auch eine Leistungssteigerung, Federn und Auspuff dazu. Aber die Zeiten, als so ein Speedart-911 beim Tuner-Grand-Prix in Hockenheim um den Sieg mitfuhr,

# AUF SPEEDART



sind schon lang vorbei. Und genau das wollte Striening mit seinem neuen Projekt nun ändern.

Das hört auf den Namen 911 GTS-R 580. Die Zahlen und Buchstaben sagen alles, Basis ist ein aktueller GTS, das „R“ zielt auf Rennstrecke und in Sachen Leistung 580 statt 480 PS. Ziel: die längsdynamische Performance vom 992 Turbo erreichen und auf der Rennstrecke den Turbo S überholen.

100 PS Mehrleistung klingen nach neuen Daten für das Steuergerät plus Auspuff. Nichts da, der Dreiliter-Biturbo-Boxer ist mit der 480 PS starken GTS-Ausbaustufe am Limit. Da geht nur was mit größeren Ladern. Und so wurden größere Turbinen eingebaut, die

Cross Spoke Competition nennt Speedart diese geschmiedeten Räder, vorn und hinten in 21 Zoll, gibt es in Schwarz glänzend, Silber oder in Platin





In den Kurven ist der Speedart teilweise über 10 km/h schneller als der Turbo S



„Mit einem gemachten GT3 den Turbo S knacken? Anfangs hab ich gelacht, dann ...“

Guido Naumann, Redakteur



Typisch Speedart: keine Tuning-Kur ohne Interieur. Björn Striening steht auf Farben und Karomuster. Die Verarbeitung ist qualitativ so gut wie vom Werk



Die serienmäßigen Standard-Sportsitze sehen nun deutlich einladender aus

## Rundenzeiten Lausitzring



Den Turbo S mit einem GT3 geschlagen? Geht hauptsächlich über Power und Reifen. Die Mehrleistung hilft dem Speedart vor allem aus den Ecken heraus. Mit den Michelin-Cup-2-R-Reifen vom GT2 RS fährt sich der Elfer wie mit Slicks. Immer die engste und direkteste Linie, die Stahlbremsen ankern fast so ausdauernd und bissig wie die Keramikstopper. Das auf der Straße negativ aufgefallene Fahrwerk passt hier perfekt, Curbs kann man überfliegen, ohne dass die Fuhre unruhig wird. Platz zehn zwischen echten Supersportwagen, Glückwunsch!



## FAHRZEUGDATEN

	911 GTS	SPEEDART
Motorbauart	B6	B6
Aufladung	Biturbo	Biturbo
Einbaulage	hinten längs	hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	2981 cm <sup>3</sup>	2981 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	91,0 x 76,4 mm	91,0 x 76,4 mm
Verdichtung	10,2:1	10,2:1
kW (PS) b. 1/min	353 (480)/6500	426 (580)/6650
Literleistung	161 PS/l	195 PS/l
Nm b. 1/min	570/2300-5000	700/5300
Getriebe	Achtgang-Doppelkupplung	Achtgang-Doppelkupplung
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad
Bremsen vorn	410 mm Innenbel., gelocht	408 mm Innenbel., gelocht
Bremsen hinten	390 mm Innenbel., gelocht	380 mm Innenbel., gelocht
Bremsscheibenmaterial	Carbon-Keramik	Stahl
Radgröße vorn - hinten	8,5 x 20" - 11,5 x 21"	8,5 x 20" - 11,5 x 21"
Reifengröße vorn - hinten	245/35 R 20 - 305/30 R 21	265/30 R 20 - 325/30 R 21
Reifentyp	Pirelli P Zero (NA1)	Michelin Pilot Sport Cup 2 R (NO)
Maße L/B/H	4533/1852-2024*/1303 mm	4533/1852-2024*/1283 mm
Radstand	2450 mm	2450 mm
Tank-/Kofferraumvolumen	90/132 l	90/132 l
Normverbrauch · CO <sub>2</sub>	10,7 l/100 km · 244 g/km**	10,7 l/100 km · 244 g/km**
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM

\* Breite mit Außenspiegeln; \*\* kombiniert nach WLTP-Norm

## KOSTEN/GARANTIEN

	911 GTS	SPEEDART
Steuer pro Jahr	516 €	516 €
Typklassen HPF/VK/TK	12/28/28	12/28/28
Werkstattintervalle	30 000 km/2 Jahre	30 000 km/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	500/950 €	500/950 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	unbegrenzt

## MESSWERTE

AUTO BILD SPORTSCARS testet bei der **DEKRA**

Beschleunigung	911 GTS	SPEEDART
0-50 km/h	1,5 s	1,5 s
0-80 km/h	2,5 s	2,4 s
0-100 km/h	3,3 s	3,1 s
0-130 km/h	4,9 s	4,6 s
0-160 km/h	6,8 s	6,8 s
0-180 km/h	8,4 s	8,9 s
0-200 km/h	10,4 s	10,9 s
0-402,34 m (Viertelmeile)	11,31 s	11,43 s
Elastizität		
80-100 km/h im 4./5. Gang	2,9/4,5 s	4,7/7,1 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	3,8/5,9 s	5,6/9,0 s
80-120 km/h im 7./8. Gang	9,4 s/nicht messbar	14,4 s/nicht messbar
Bremsweg		
100-0 km/h kalt (m/s <sup>2</sup> )	33,6 m (11,5 m/s <sup>2</sup> )	28,5 m (13,5 m/s <sup>2</sup> )
100-0 km/h warm (m/s <sup>2</sup> )	30,8 m (12,5 m/s <sup>2</sup> )	28,1 m (13,7 m/s <sup>2</sup> )
200-0 km/h warm (m/s <sup>2</sup> )	130,0 m (11,9 m/s <sup>2</sup> )	108,9 m (14,2 m/s <sup>2</sup> )
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	11,0 l Super Plus	10,9 l Super Plus
Reichweite	815 km	830 km
Gewichte		
Leergewicht/Zuladung	1555/380 kg	1602/333 kg
Balance Vorderachse/Hinterachse	36/64 %	35/65 %
Leistungsgewicht	3,2 kg/PS	2,8 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit (lt. Hersteller)	311 km/h	320 km/h
--	----------	----------

## PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Porsche 911 GTS	Speedart 911 GTS-R 580
Grundpreis	146 336 €	146 336 €
Leistungssteigerung	-	14 960 € <sup>3</sup>
Radsatz	S	5590 € <sup>4</sup>
Sportfahrwerk	5462 € <sup>5</sup>	1690 € <sup>5</sup>
Bremse	8936 € <sup>6</sup>	780 € <sup>6</sup>
Exterieur	S	4950 € <sup>7</sup>
Testwagenpreis (wird gewertet)	160 734 €	174 306 €

S = Serie; 1) Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) 3213 Euro, Hinterachslenkung 2249 Euro; 2) Keramikbremse; 3) inkl. Sportauspuffanlage 4970 Euro; 4) 21-Zoll-Radsatz Bicolor mit Hankook-Reifen; 5) Gewindefedern; 6) Stahlflexleitungen, Bremsflüssigkeit; 7) Dachspoiler, Heckflügel



» Und das können wir dann wenig später auch auf unserem Messcomputer sehen. Auf 100 nur einen Tick schneller, ab 160 ist das Werksauto vorn. Woran liegt's? Zum einen bauen die Cup 2 R immensen Grip auf, der 911 kommt nicht so knallig aus dem Startblock, wie wir es vom GTS kennen. Zum anderen kosten die Gummis durch ihre Breite einiges an Speed. Der einzige Lichtblick sind Rekordwerte beim Bremsen.

Ab zum Lausitzring. Die 2020 gefahrene Zeit des 911 Turbo S von 1:29,95 Minuten war schon heftig. Doch die ersten Kurven zeigen, mit dem Speedart-Elfer geht noch mehr. Das Fahrwerk passt hier in seiner weichen Form perfekt, Curbs werden überflogen, das Auto bleibt auf Linie. Die Semislicks fühlen sich hier zu Hause, Unter- oder Übersteuern Fehlanzeige. Auf den Geraden fehlt etwas Speed, doch in den kurvigen Sektoren ist der Elfer viel, viel schneller als der Turbo S. Am Ende ist der Speedart unter 1:30 Minuten gefahren, hat den Turbo S geschlagen, ist nah dran an McLaren und Co, die neue Nummer zehn am Lausitzring. ☹

## Wertung

	Punkte max.	SPEEDART
Karosserie	15	8
Qualität	10	9
Sitze/Sitzposition	25	22
Ausstattung	10	10
Motoreigenschaften	20	16
Fahrleistungen	50	45
Getriebe/Schaltung	20	18
Sound	10	8
Fahrkomfort	10	7
Fahrsicherheit	20	18
Handling	30	27
Rundenzeiten	50	42
Lenkung	20	19
Bremsen	30	29
Unterhalt	10	3
Verbrauch	20	12
Preis	50	11
<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>400</b>	<b>304</b>

Zur Leistungssteigerung gehört auch eine Sportauspuffanlage im Serien-Look. Der Heckspoiler - Geschmackssache



## Fazit

Guido Naumann

Ziel erreicht, mit einem 911 GTS den Turbo S am Lausitzring überholt! Doch die Kurvendynamik kostet leider Langsdynamik. Mit den breiteren Semis ist der Elfer nicht so flott auf Tempo, wie man es für 580 PS erwartet hätte.

Nachträgliche Info bzgl. den Beschleunigungswerten  
Subsequent information regarding the acceleration values

## Beschleunigungswerte / Acceleration Porsche 992 GTS\* : speedART GTS-R 580\*\*

	Serie	speedART
0-100 Km/h	3,4 Sek.	3,1 Sek.
0-160 Km/h	7,6 Sek.	6,8 Sek.
0-200 Km/h	11,6 Sek.	10,9 Sek.

\*Werksangaben laut Porsche-Homepage / Manufacturer information

\*\*Messwerte laut Auto Bild Sportscars 11/2022 / Measured data Auto Bild



[www.speedart.de](http://www.speedart.de)