

# «WIR MÜSSEN NICHT ALLES MÖGLICHE MÖGLICH MACHEN»

Die AR war zu Besuch bei Sportec in Höri, Kanton Zürich, einem der renommiertesten Autoveredler weltweit. Die Geschäftstätigkeit verschiebt sich dort laufend.

**B**ei den echten Powerfreaks steht Sportec seit 1997 ganz oben auf der Favoritenliste. Damals wurde die auf Porsche-Tuning spezialisierte Unternehmung von Ulrich Hodel und Günter Mandl in unmittelbarer Nähe der Klotener Anflugschneise in einem Industriequartier nahe Bülach gegründet.

Neun Jahre später fuhr Sportec einen publicityträchtigen Weltrekord ein: «Der international bekannte Schweizer Fahrzeugveredler Sportec hat in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern Toyo Tires und Shell nicht nur die 300-km/h-Marke für SUV überschritten, sondern mit gemessenen 308,45 km/h auch den bestehenden Weltrekord von 282 km/h pulverisiert. Die Rekordfahrt mit dem Sportec SP600M auf Basis des 2,5-t-Kolosses Porsche Cayenne Turbo fand in Anwesenheit der internationalen Presse statt», lautete die Sportec-Pressemitteilung. Es folgten weitere Preise und vor allem erbauliche Klassierungen in der darauf sehr erpichten und manchmal wenig hinterfragten Tuning-Szene. Ursprünglich hatte man sich auf die Rolex unter den Automarken fokussiert, weil es eben viele davon gibt und deshalb das Bedürfnis, sich von anderen abzuheben, besonders gross ist.

## Enggewordenes Tuning

«Aber die Welt und die Kundenbedürfnisse verändern sich unheimlich rasant», sagt Andreas Hodel, der Geschäftsführende der auf 18 Mitarbeiter angewachsenen Unternehmung. «In den Anfängen konnten in den Radhäusern noch Katzen und Hunde schlafen. Das ist jetzt vorbei, das Tunen ist eng geworden, die Hersteller lassen uns kaum mehr Spielräume. Deshalb müssen wir uns laufend und sehr schnell neuen Entwicklungen anpassen.»

Man habe sich deshalb im Tuning-Bereich etwas zurückgenommen. Denn: «Mehr wäre zwar immer noch möglich, aber wir sind nicht darauf erpicht, alles möglich zu machen, zuoberst steht bei uns die Fahrbarkeit.» Gold lasse sich nämlich auch versilbern, hören wir da heraus. Man entwickelt zwar weiterhin leistungsgesteigerte Motoren im obersten Segment, stellt dies aber nicht mehr in den Vordergrund. «Wir beraten die Kunden, statt ihnen einfach Dinge zu verkaufen. Davon leben wir gut, grösstenteils dank der Mundpropaganda – bis hin nach Russland oder in die VAR.»

Sportec ist auf die Entwicklung von eigenen Motorsteuerungssystemen, Motoren- und Turboladerherstellung und -revisionen sowie auf Massanfertigungen von Abgassystemen spezialisiert. Zudem bietet das Unternehmen online Leistungsoptimierungen mit Messungen auf dem eigenen 4x4-Prüfstand an, macht Fahrwerksabstimmungen und Bremsrevisionen sowie Fahrzeugwartungen; dazu auch Design und Entwicklung von Aerodynamik- und Interieurkomponenten aus Carbon, Titan, Edel-



stahl und Aluminium. Das Tuning beschränkt sich dabei nicht auf das Ausreizen der elektronischen Motorsteuerung, sondern umfasst beispielsweise sogar eigens entwickelte Nockenwellen. Für die Diagnose und die Entwicklung werden Computer mit der aktuellsten Software eingesetzt.

## Lösungen für alle Marken

Mit dem Modul Sportec Performance wurde eine Lösung geschaffen, die es erlaubt, fast jeden Fahrzeugtyp beinahe jeder Marke mit einer Leistungsoptimie-

**Diskretion ist alles. Wenn die Tore geschlossen sind, deutet nichts auf das exklusive Gewerbe hin.**

Fotos: Wick

rung auszustatten. Das Performance-Modul wird über den Kabelbaum mit der Motorsteuerung verbunden. So ist etwa eine Leistungssteigerung um 17 % für den Audi S3 inklusive Leistungsmessung und Garantie ab 1250 Franken erhältlich.

Mit der Zeit kamen Revisionen von älteren Porsche 911 dazu, bis hin zu totalen Neuaufbauten mit neuester Technik, aber im damaligen schmalen 964er-Gewand. Revisionen von so bezeichneten – luft- und wassergekühlten – Mezger-Motoren mit zweiteiliger

Aluminium-Ölwanne gehören ebenfalls zur Kernkompetenz von Sportec.

«Weil wegen des zunehmenden Verkehrs und damit einhergehend auch den verschärften Strassenverkehrsgesetzen das Bedürfnis steigt, Autos an Trackdays auf Rennstrecken zu bewegen, können wir uns im Moment über Arbeitsaufträge nicht beklagen», sagt Hodel. «Trotzdem haben wir unseren Geschäftsbereich auf den professionellen Motorsport ausgedehnt und bieten heute einen Rundumservice für diverse Rennserien an. Mit Lamborghini und Ferrari sind wir auch quasi fremdgegangen – und dies sehr erfolgreich. So wächst dann unser Mitarbeiterstab während neun oder zehn Rennwochenenden auf das Doppelte an.»

Aktuell ist man mit drei Lamborghini Huracan Supertrofeo engagiert, bis hin zum Service wie in einem Reisebüro, dem Fahrzeugtransport und allem, was sonst noch dazu gehört. «Der Aufwand ist immens, aber wir bemühen uns stets um Nachhaltigkeit, so absurd das klingen mag.»

## 700 PS problemlos

Der 43-Jährige scheint nicht nur technisch sehr versiert und brancheninteressiert, sondern gibt sich auch offen: «700 PS in einem Elfer sind für uns via Lader, Abgasanlage, Katalysator und Elektronik problemlos möglich. 1000 PS verlangten dann schon tiefere Eingriffe bis zu neuen Gussteilen, aber wir fragen uns schon, wohn das Verlangen nach Leistungssteigerung und mehr Kurvengrip noch führen soll. Letztlich sind nicht nur die Reifen, sondern vor allem auch die Fahrer überfordert.» Und er ergänzt: «Hinter dem Verlangen nach noch mehr Power steckt viel Prestigedenken. Wir stecken da in einer Spirale, aus der nur schwer herauszukommen ist.»

Wir einigen uns letztlich darauf, dass die Erfindung des ESP der Verkehrssicherheit sicher geholfen, aber eben die enorme Leistungseskalation erst möglich gemacht hat. Ohne ESP wären die heutzutage angepeilten Drehmomentpackungen allein schon wegen den Einsparungen der Versicherungen niemals möglich gewesen.

Gemeinsam wandern wir schliesslich durch die Lager der Sportec AG mit vielen in Eigenregie angefertigten Spezialteilen, mit den horrend schweren Bremsscheiben und den gigantischen Felgenbreiten und sehen es so: Auf Fortschritt – und im Einklang damit Prestige – müssen wir in der Schweiz bauen, obwohl wir wissen, dass eine günstige Swatch die Zeit ebenso exakt anzeigen kann, wie eine Parmigniani aus Fleurier. Neben dem neueren Rennsport- und Klassikgeschäft bleiben die Kunden von Porsche Turbo S und Panamera Turbo S die besten Umsatztreiber. Betonung auf S, so ist das in diesen Sphären.



Der allradtaugliche Leistungsprüfstand in Höri reicht bis etwa 1000 PS und 1100 Nm.



Bei Sportec wird gerechnet man entwickelt sogar eigene Nockenwellen.



Ein Lamborghini wird untertunnelt in die Rennsportabteilung verschoben.



Eines Tages wird dieser 964er-Porsche sogar besser fahren als im Neuzustand.