

# CLASSIC DRIVER

## Bei Sportec ist „Swiss Made“ ein leidenschaftliches Gesamtkunstwerk

### Lead

Sportec zählt zu den ersten Adressen in der Schweiz, wenn es um Motorsport, Tuning und Restaurierung geht. CEO Gregor Burkard erzählt uns von den größten Leistungen des Unternehmens, der einzigartigen Philosophie und wie sich die Zukunft der Marke gestalten wird.



### Gregor, Danke, dass wir uns heute zu einem Gespräch treffen können. Zu allererst: Wie kam es, dass Sie Chef bei Sportec wurden?

Ich bin seit Langem [Sportec](#)-Fan und zugleich Kunde in den Bereichen Tuning und Motorsport. Nach mehreren optimierten Fahrzeugen und drei Jahren im Porsche Sports Cup Suisse habe ich 2020 die Anteilsmehrheit bei Sportec übernommen und möchte nun mit dem Unternehmen das nächste Kapitel aufschlagen.

In diesen veränderlichen Zeiten muss sich auch Sportec verändern, aber dabei den Kernwerten treu bleiben: Passion, Performance und technische Exzellenz, alles unter dem Label „Swiss Made“. Wir arbeiten unter Hochdruck an verschiedenen neuen Produkten und Projekten in den Bereichen Tuning, Porsche Classic und Motorsport. Ich möchte nichts weniger, als dieses Unternehmen in ein neues goldenes Zeitalter führen.



### Wie würden Sie Sportec beschreiben und was ist Ihre Expertise?

Das Alleinstellungsmerkmal von Sportec sind seine Menschen – wir sind eine Haufen von Petrol Heads, die ihren Traum leben. Wir haben aktuell einen gesunden Mix aus erfahrenen Gründervätern und jungen, engagierten, innovativen und tatkräftigen Angestellten. Alle Angestellten besitzen eine Stimme und werden gehört. Gerade diese

unterschiedlichen Meinungen und der offene Austausch sind enorm wichtig. Nur so gelingt es uns, etwas Neues zu schaffen, moderne Projektfahrzeuge zu entwickeln und dadurch immer wieder aufs Neue unsere technische Exzellenz unter Beweis zu stellen. Die Hilfsbereitschaft ist immer hoch, Wissen und Expertise werden geteilt und wir arbeiten zusammen, um die geplanten Ziele zu erreichen. Ich sehe Sportec als meine Familie an.



Wir sind sehr breit aufgestellt – das reicht vom Erhalt von Sammlerstücken bis hin zur kompletten Fahrzeugkonstruktion. Dieser Anspruch verlangt ein hohes Maß an Kompetenz und Flexibilität von jedem Mitarbeiter, ich bin mir bewusst, dass diese Einstellung von ihnen mehr verlangt, als in einer normalen Werkstatt üblich wäre. Wir alle bewegen uns zwischen langen, harten Tagen auf den europäischen Rennstrecken einerseits, Restaurierungen, umfassende Umwandlungen und Instandhaltungen andererseits. Ich betrachte unsere Mechaniker als technische und kreative Künstler, die unsere Projekte zum Leben erwecken. Man haucht einem Fahrzeug Seele ein mit der eigenen Manpower und dem Reichtum an Ideen.

Wir blick zurück auf 30, 40 oder 50 Jahre Erfahrung in den verschiedensten Aufgabenbereichen zurück. Heute befinden wir uns in dem Prozess, dieses Wissen an die nächste Generation weiter zu vermitteln. Für die Gründer galt Performance in allen Bereichen als oberste Priorität. Das ist der Weg, den auch wir heute eingeschlagen haben, und alle, die hier arbeiten, leben diesen Auftrag. Sportec ist nicht allein die Geschichte erfolgreicher Produkte, Autos oder Weltrekorde. Es sind schlussendlich die Mitarbeiter, die diese Geschichte schreiben.



#### **Erzählen Sie mir mehr von Sportec Racing: Wann fing es an und was waren Ihre herausragenden Leistungen?**

Sportec Racing – vorher Sportec Motorsport – wurde 2010 von Andreas Hodel gegründet, Bruder von Ueli Hodel, der ebenfalls zu den Mitbegründern gehörte. Weil Andreas aus dem Motorsport kommt und immer mehr Sportec-Kunden auf die Rennstrecke wollten, war es ein logischer Schritt, eine professionelle Racing-Abteilung aufzubauen. Sportec Racing wurde im Lauf der Jahre ausgebaut und im letzten Jahr haben wir für die Abteilung eine eigene Anlage gekauft.

Sportec Racing hat an verschiedenen nationalen und internationalen Rennserien wie beispielsweise das 24-Stunden-Rennen in Barcelona teilgenommen. Wir waren seit den Anfängen beim Porsche Sports Cup Suisse dabei. In 2018 gewannen wir mit Ernst Keller die Meisterschaft und schafften auch mit verschiedenen Fahrern den Sprung aufs Podium. Ein großer Anteil am wachsenden Erfolg im Motorsport gebührt Marcel Fässler, der 2021 zu uns stieß. Ihm ist es zu verdanken, dass unsere Kunden direkt vom Knowhow eines mehrfachen Le Mans-Siegers profitieren können, um mit seinen Tipps und Tricks auf einen Podiumsplatz zu fahren. Marcel ist auch mitverantwortlich für das finale Setup in unseren Fahrzeugen und testet sie auch regelmäßig auf der Rennstrecke. Für mich ist es bewundernswert, dass einer der Größen des Motorsports sein Potenzial in unsere kleine Firma einbringt.



Mit dem neuen KTM X-BOW GT2 und Christoph Ulrich gewannen wir 2021 die neu geschaffene SRO GT2-Meisterschaft in der AM-Klassifikation. Schon bemerkenswert, dass eine kleines Unternehmen aus Höri das KTM-Werksteam und alle anderen in einer neuen Serie mit neuen und bisher unbekanntes Rennwagen in den Schatten stellt, oder?

Zusätzlich kümmern wir uns um eine große Zahl von Track Day-Kunden mit ihren GT4, GT3 Cup und GT3-Autos. Hier handelt es sich vor allem um die Marken Porsche und Lamborghini. Wir stellen zur Miete auch unsere eigenen Rennwagen der KTM X-BOW-Reihe (GTX und GT2) sowie Porsche Cup-Fahrzeuge der verschiedenen Generationen zur Verfügung.



#### **Weil wir gerade dabei sind: Was ist Ihr Ziel bei der Sportec Trackday Academy?**

Wir beobachten immer mehr, dass sich unsere Kunden auf der Rennstrecke ausprobieren und bewähren wollen. Mit der Sportec Academy, die von Marcel Fässler geleitet wird, können wir jene mit dieser besonderen Leidenschaft fördern. Wir fangen mit kurzen und einfacheren Rennstrecken an und arbeiten uns dann in verschiedenen Etappen hoch. Mit viel Talent, Erfahrung und den richtigen Fähigkeiten können Sie mit uns zum Abschluss der Academy in einen Rennwagen steigen.

So begleiten wir unsere Kunden gleich von Anfang an. Unsere Trackday Academy gibt uns auch die Möglichkeit, potenzielle Kunden, die Rennfahrer werden wollen, optimal vorzubereiten und zu begleiten. Mit Marcel Fässler haben wir einen der besten Rennfahrer überhaupt, der die Kursteilnehmer auf glaubwürdige und ernsthafte Weise näher an die Rennstrecke führt. Ich kann mir niemanden vorstellen, der unsere Kunden besser in das, was sie auf der Rennstrecke erwartet, einführen kann.



**Jetzt würde ich gerne von Ihnen mehr über Sportec Classic erfahren.**

Old but gold. Hier schlägt die Stunde unserer Künstler. Alles, was sich irgendwie um ältere Porsche-Modelle dreht, geht direkt an unser Porsche Classic Department. Vor zehn Jahren startete Sportec seine ersten Porsche Classic-Umwandlungen, aber man hatte sich bereits vorher schon um verschiedene Autos aus dem Bereich Classic gekümmert wie beispielsweise den radikal umgebauten 964 mit Karbon-Kevlar-Wide Body.

Wenn es um Umwandlungen geht, sind unserer Fantasie keine Grenzen gesetzt. Als Schweizer Firma verstehen wir Qualität nicht einfach als Konzept, sondern als Kernstück unserer Mentalität. Seit vier Jahren wird unsere Porsche Classic-Abteilung von Raphael Jaggi geleitet. Ich sehe in ihm großes Potenzial. Dank seiner Ausbildung als Autoingenieur verfügt er über sehr viel theoretisches Wissen und eine strukturierte Arbeitsmethodik. Dieses Wissen bildet eine ideale Ergänzung zum Knowhow unserer alten Garde und erlaubt beiden Seiten von einander zu profitieren. Um unsere Porsche Classic-Abteilung weiter zu verstärken haben wir junge, kompetente und ehrgeizige Mechaniker eingestellt, die diese Arbeit in die Zukunft ausrichten. Und ich weiß dadurch, dass sich unsere Klassiker in guten Händen befinden. Heute und auch morgen.

Die Industrie erlebt zur Zeit einen akuten globalen Mangel an Fachkräften, zugleich gehen die alten, erfahrenen Mechaniker, die ihr Handwerk an diesen Autos gelernt hatten, in den Ruhestand. Deswegen ist es für mich umso dringlicher, dass wir das Wissen unserer alten Garde an die junge Generation der Sportec-Mechaniker weitergeben. Unsere Expertise aus 50 Jahren Porsche-Motoren bleibt somit in-house. Zum Glück sind unsere erfahrenen Senioren nach wie vor mit Leib und Seele bei der Arbeit, immer engagiert, bemüht um den Expertise-Transfer und dabei junge Köpfe mit kreativen Lösungen zu beflügeln.



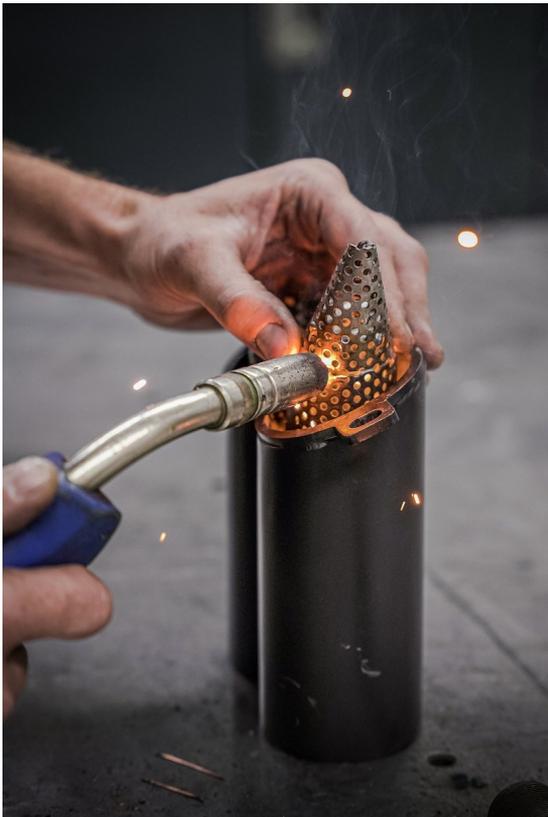
**Sie erwähnten Ihre eigenen Modelle. Reden Sie von dem Ferdinand und dem SUB1000?**

Ja, wir stehen kurz davor, zwei unterschiedliche Porsche Restomod-Serien mit Namen Ferdinand und SUB1000 zu enthüllen - bei jedem Modell wurde ein individueller Ansatz verfolgt. Aber für beide gilt, dass jedes Auto ein absolutes One-off mit vielen innovativen Lösungen von Sportec sein wird. Um diese Einzigartigkeit zu garantieren, wird jede Farbe nur einmal vergeben.

Bei beiden Modellen starten wir zunächst mit einer neu aufgebauten, lackierten Rohkarosserie, die mit Karbonfaserelementen optimiert und verbreitert worden ist. Der Sportec SUB1000 ist unsere puristische Fahrmaschine, die jeden faszinieren sollte, der echtes Fahrvergnügen erleben möchte. Es basiert auf dem 911 G-Modell und wie der Namen verrät, sollte dieses Auto unter 1.000 Kilo wiegen. Viel Karbonfaser, keine Dämmung, kein Radio, keine Klimaautomatik. An deren Stelle bieten wir einen komplett neu aufgebauten Antriebsstrang mit der Wahl zwischen 280 PS bis 330 PS und noch mehr. Das Auto hat ein sonderangefertigtes Auspuffsystem, ein sonderangefertigtes Chassis aus Bilsteins Motorsport-Spektrum, ein größeres Bremssystem und verschiedene technische haus-eigene Lösungen für mehr Effizienz, Sicherheit, Laufleistung und Kühlung. Ich will hier nicht allzu sehr ins Detail gehen, aber unsere Klassik-Umwandlungen dürften jedenfalls die nächsten 40 Jahre unterwegs sein - es gibt immer Raum für individuelle Kundenwünsche, allerdings darf bei der Umsetzung das vorgeschriebene maximale Gewicht von 1.000 Kilo nicht überschritten werden.



Der Ferdinand wiederum besitzt als Grundlage einen Porsche 964 und wird in diesem Herbst der Öffentlichkeit vorgestellt. Performance hat auch bei diesem Modell die oberste Priorität, allerdings nicht so kompromisslos wie beim SUB1000 umgesetzt. Wir wollen, dass der Kunde dieses Auto täglich und komfortabel fahren kann. Hier wurde der Antriebsstrang ebenfalls komplett neu aufgebaut, die Komponenten des Motors adaptiert und wir haben eigens ein Auspuffsystem entwickelt - alles konform mit der Straßentauglichkeit. Der Motor wurde bereits auf unserem Prüfstand getunt und leistet 325 PS mit einem Drehmoment von 399 Nm. Natürlich wurden das Chassis, Bremssystem und andere Elemente ebenfalls für den Ferdinand optimiert. Ohne die Gewichtsbeschränkung können wir hier auch viel mehr Optionen für die Individualisierung anbieten. Das Interieur wird abgerundet durch eine moderne Media-Lösung inklusive Klimaautomatik, die beide wunderbar in das klassische Design integriert werden konnten.



#### Was ist Ihre Philosophie bei Restaurierungen und wie unterscheidet sich Sportec von der Konkurrenz?

Auch hier gilt „Swiss Made“ als Ziel und als Anspruch. Perfektion ist für uns das Maß in allem, was wir tun. Ich habe von meinem Vater gelernt, dass der ausschlaggebende Unterschied in den Details liegt. Vor allem im Interieur, in der Fahrer viele Stunden verbringt, wollen wir Harmonie erschaffen. Letztlich sollen alle Sinne angeregt werden. Der Fahrer sieht, fühlt, hört und riecht das Fahrzeug. Diese vier Sinne und deren Wahrnehmung sind die Richtlinien, die uns zur Perfektion führen.

Ein Beispiel: Wenn man heute ein modernes Auto kauft, dass weiß man gleichzeitig, dass es an Qualität einbüßen wird. Neue Autos werden unter massivem Kostendruck hergestellt und das macht sich bemerkbar. In meinem neuen Auto beispielsweise vibrieren verschiedene Kunststoffelemente, wenn ich Musik höre. Ich muss fast die Zähne zusammenbeißen und es verdirbt fast mein Erleben des Fahrzeugs. Unser Ziel ist nicht, die stärksten, schnellsten, lautesten oder exaltiertesten Autos zu bauen, sondern die Kombination der unterschiedlichen Elemente oder Sinneseindrücke so mit einander abzustimmen, dass sich das Gesamterlebnis perfekt anfühlt.



**Gab es in der letzten Zeit für Sie Highlights unter den Restaurierungen? Wer ist Ihr Favorit unter den Autos, die Sie restauriert haben?**

Das vermutlich schönste Projekt, das wir kürzlich hatten, war ein 964 RS N/GT, der auf der Rennstrecke beschädigt wurde. Das Auto fing Feuer und der Schaden war erheblich, aber wir waren überzeugt, dass dieses Exemplar trotzdem wieder hergestellt werden sollte. Während der Konstruktion kam zu Tage, dass es sich um Chassis Nummer 1 des limitierten RS N/GT handelt – früher ein Presseauto. In einem Prozess, der sich über einige Jahre erstreckte, wurde das komplette Fahrzeug umfassend restauriert und in enger Abstimmung mit dem Eigner 100 Prozent originalgetreu neu aufgebaut.

Wir laden regelmäßig unsere Kunden zu Updates über den Verlauf des jeweiligen Projekts ein und diskutieren im Detail die individuellen Schritte. Für uns beginnt die „perfekte Erfahrung“ mit einer Diskussion über die Ideen und zieht sich fort durch die nachfolgende Wartung und weiteren Support. Wir möchten, dass sich der Kunde als Teil eines größeren Zusammenhangs begreift.



Aber zurück zum 964 RS N/GT. Aufgrund des Aufpralls mussten wir die Karosserie an die ursprünglichen Dimensionen anpassen. Letztlich betrug die Abweichung weniger als 1mm – ein ausgezeichneter Wert, weil die Fahrzeuge, die damals das Werk verließen, wesentlich höhere Toleranzen aufwiesen. Wir haben folglich die Werksspezifikation übertroffen.

Nachdem wir sie gerade gezogen hatten, erhielt die Karosserie ein Laugenbad und wurde in der Originalfarbe – ein schönes tiefes Schwarz – lackiert. Natürlich wurden Motor, Getriebe, Aufhängung, Fahrwerk und alle anderen technischen Komponenten überarbeitet, restauriert oder durch originale Porsche-Ersatzteile ersetzt. Heute steht das Fahrzeug wie neu da und zaubert mir bei jedem Besuch ein großes Lächeln ins Gesicht. Dass es sich hier um Chassis Nummer 1 handelt, macht dieses ganze aufwändige Projekt zu etwas ganz Besonderem.



**Eine abschließende Frage: Wie unterscheidet sich Ihr Ansatz bei modernen und klassischen Autos?**

Gute Frage. Für mich liegt der größte Unterschied in der Dauer der Projekte. Wie ich schon bemerkt habe, ist uns die umfassende Erfahrung, das Gesamterleben, äußerst wichtig. Wir wollen diese umfassende Erfahrung mit jedem Fahrzeug, das wir ausliefern generieren. Mit dem Ferdinand oder dem SUB1000 rechnen wir mit einer Bauzeit von ungefähr einem Jahr. Zum Vergleich: Ein komplett wieder aufgebauter B9 RS4 braucht zwei bis drei Wochen. Aus dem folgt, dass die Supervision eines Klassikerprojekts viel mehr Ressourcen erfordert, mehr Gespräche und je nach der Basis des Fahrzeugs ein gewisser Grad Ungewissheit.

Aber was schlussendlich für uns zählt, ist die Liebe zu den Autos. Das mag sich merkwürdig anhören, aber es ist, was es ist. Wir lieben Automobile und möchten diese Hingabe mit unseren Kunden teilen. Ich bin fest überzeugt, dass man das auch spürt, wenn Sie uns in Höri besuchen.

**Galerie**



































































