

Fahrbericht: Porsche 928 GT Kompressor von Lotec mit 520 PS

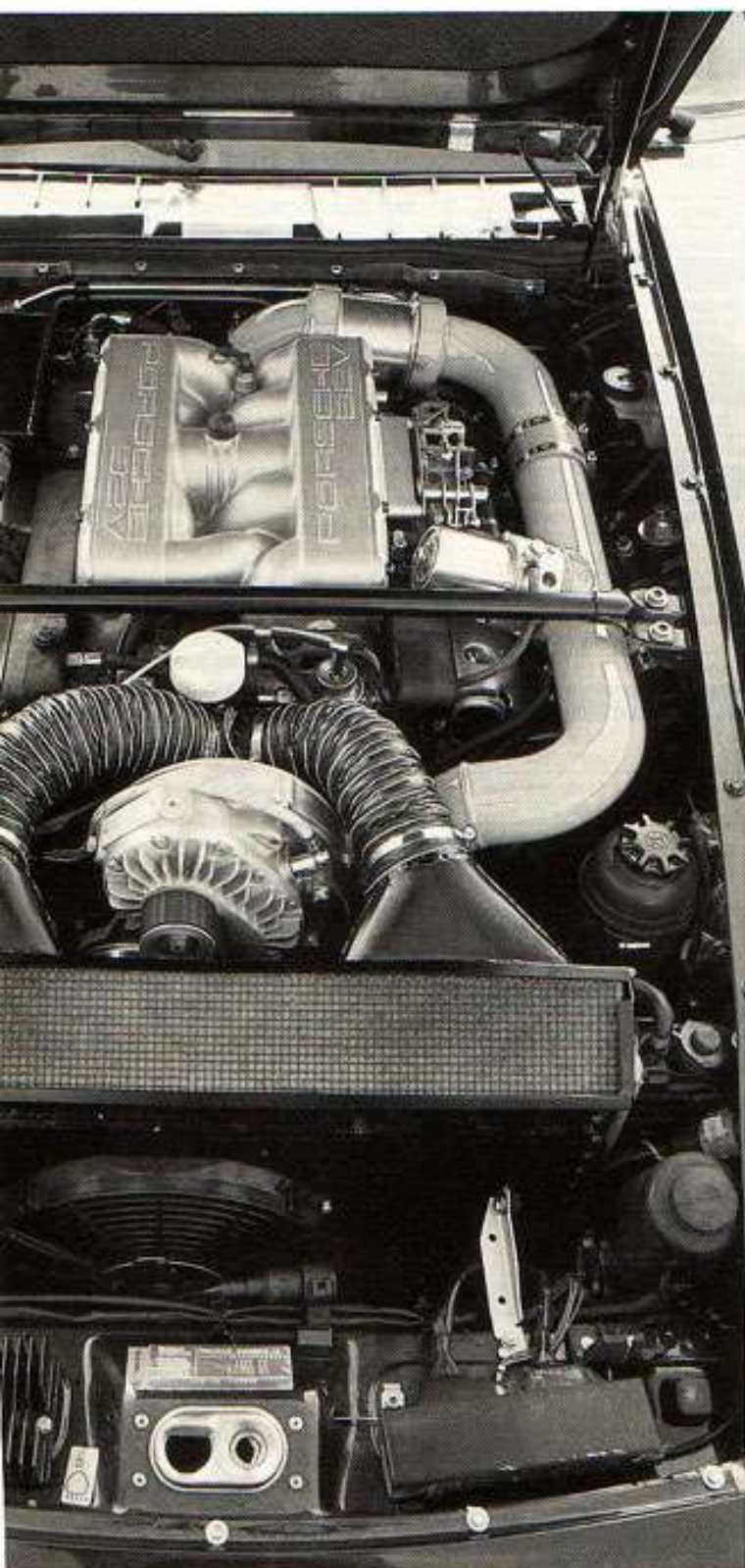
# Blow-Tech



Kürzere Fahrwerksfedern setzen die breite Karosserie um 40 Millimeter tiefer. Federung und Dämpfung sind kompromißlos hart



Der Kompressor verhilft dem Achtzylinder zu 520 PS und 700 Newtonmeter bei einheitlichen 5300 Umdrehungen. Wheelspin beim Anfahren ist fast nicht zu vermeiden



**Der Porsche 928 ist eigentlich von Haus aus recht ordentlich motorisiert. Wem 330 PS aber etwas karg vorkommen, der kann bei Tuner Lotec 520 Kompressor-PS in Auftrag geben**

**D**ipl.-Ing. Ferdinand Pietz mit seiner Firma Lotec hat sich in jüngster Zeit verstärkt der Porsche-Modellpalette angenommen. Nach Carrera mit Kompressor und 350 PS sowie mit Turbo und 420 PS kommt nun als vorläufige Krönung der 928 Kompressor. Das Leistungsprotokoll auf

dem hauseligen Prüfstand weist nach dem Lotecschen Krafttraining eindrucksvolle 520 PS und ein rekordverdächtiges Drehmoment von beachtlichen 700 Newtonmeter aus. Zwar beträgt der Leistungszuwachs gegenüber der Serie mit 330 PS stolze 57,5 Prozent, doch liegt die Literleistung mit

104,9 PS/l noch deutlich unterhalb der Schmerzgrenze für aufgeladene Motoren.

Meister Pietz vertraut auf einen Albrex-Lader als Leistungsträger. Für den Antrieb sorgt die Kurbelwelle über einen 30 Millimeter breiten Zahnriemen an der Stirnseite des Motors. Der relativ zierliche Kompressor liefert den Brennräumen Ladeluft, die mit einem Druck von maximal 0,38 bar verdichtet ist. Damit die Mitteldrücke bei der Verbrennung nicht in den kritischen Bereich wandern, mußte die Grundverdichtung von ehemals 10,0:1 auf nunmehr 8,5:1 zurückgenommen werden. Zu diesem Zweck lassen die Kolbenböden gezielt Späne. Ansonsten vertraut der Tuner der soliden Porsche-Konstruktion und beläßt Motor und Antriebstechnik im Serienzustand. Im Bereich des Motormanagements freilich bedarf es gekonnter Eingriffe. Hierzu bedient sich Lotec seiner hauseligen Novotronic, um die Bosch-Motronic für Zündung und Einspritzung mit den passenden Signalen für die neuen Gegebenheiten zu füttern.

Der Kompressorumbau ist natürlich nicht nur dem GT-Modell vorbehalten. Den S4 kann der geneigte Porsche-Kunde ebenfalls einer Kraftkur unterziehen lassen. Dann fal-

len allerdings wegen der etwas zahmeren Steuerzeiten der Nockenwellen „nur“ etwa 470 PS an. Dagegen schlagen GTS-Fahrerherzen höher, wenn sie von einem maximalen Drehmoment von 750 Newtonmeter bei ebenfalls 520 PS hören.

Da der Arbeitsaufwand sich bei allen drei vierventiligen Porsche 928 nicht voneinander unterscheidet, bleibt auch der Preis mit 45 000 Mark für den Motorumbau immer der gleiche.

Wer auch nach außen seine Zugehörigkeit zur Leistungsgesellschaft dokumentieren will, kann bei Lotec die ultimative Breitversion in Auftrag geben. Den Umbau besorgt die Firma Lotterschmid. Ebenfalls in Kolbermoor ansässig und nur einen Steinwurf vom Motortuner entfernt, verbreitert der Karosserie-Spezialist den 928 um fast 30 Zentimeter.

Lotterschmid zieht dabei nicht nur die Kotflügel nach außen, wie viele andere Tuner, sondern kümmert sich auch intensiv um den Bereich zwischen den vorderen und hinteren Radhäusern. Auf diese Weise bleibt die 928-Grundform erhalten; auf den ersten Blick wirkt der Lotec-Porsche lediglich ungemein bullig. Die Klappscheinwerfer weichen modernen Ellipsoid-Strahlern. Front- und Heckschürze wer-

Wenn es im Straßenverkehr mal eng werden sollte, ist Vorsicht geboten. Denn wo die Außenspiegel noch reibungslos am Hindernis vorbeipassen, ist noch lange nicht Schluss: 212 Zentimeter mißt der Lotec 928 zwischen den hinteren Kotflügeln

den wegen der geänderten Maße gegen entsprechende GfK-Teile getauscht, die allerdings empfindlicher auf kleine Rempier reagieren als die Serienschürzen.

In dem Umbaupreis von 58 000 Mark sind bereits die extrabreiten Walzen enthalten. Vorn sorgen 255/40er und hinten 335/35er im 17-Zoll-Format für mehr Bodenhaftung. Trotzdem taten sich die aufgezogenen Bridgestone



RE 71 schwer, das immense Drehmoment von 700 Newtonmeter bei der Beschleunigungsmessung schlupffrei auf den Asphalt zu übertragen. Spontan und ohne zu mucken liefert der Kraftsportler aus Oberbayern schon bei niedrigen Drehzahlen Leistung im Überfluß. Die Folge: Das Anfahren für die Sprintprüfung bedarf eines äußerst sensi-

## Technische Daten

Lotec 928 GT Kompressor	
MOTOR	
Zylinder	8V, wassergekühlt, vorn längs
Ventile	4, dohc, Tassenstößel
Bohrung x Hub	100,0 x 78,9 mm
Hubraum	4657 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	8,5:1
Ladedruck	0,38 bar
Leistung bei	500 PS (363 kW) 5300/min
Literleistung	104,9 PS/l
max. Drehmoment	700 Nm bei 5800/min
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Antriebsart	Heckantrieb mit elektronischem Sperrdifferential
Anzahl der Gänge	5
Übersetzungen	I 3,765, II 2,512, III 1,790, IV 1,354, V 1,000
Achsübersetzung	2,538
FAHRWERK	
vorn	doppelte Dreiecksquerlenker, Stabi
hinten	Schräglenker, Querlenker, Stabi
Bremsen	Scheiben, innenbelüftet, Ø 282/289 mm, Vierkolben-Fauststapel, ABS
Bereifung	vorn 255/40 ZR 17, hinten 335/35 ZR 17 auf Felge 9 bzw. 13 x 17
KAROSSERIE	
Abmessungen (L x B x H)	4520/2120/1240 mm
Gewicht vollgetankt	1700 kg
Zul. Gesamtgewicht	1920 kg
Leistungsgewicht	3,3 kg/PS
Tankvolumen	86 Liter
FAHRLEISTUNGEN	
0-40 km/h	2,1 s
0-60 km/h	3,2 s
0-80 km/h	4,4 s
0-100 km/h	5,7 s
0-120 km/h	7,2 s
0-140 km/h	9,2 s
0-160 km/h	11,4 s
0-180 km/h	14,4 s
0-200 km/h	17,7 s
Elektrizität	4. Gang 5. Gang
60-100 km/h	6,4 s 9,9 s
60-120 km/h	9,3 s 14,4 s
80-160 km/h	14,6 s 23,2 s
V <sub>max</sub>	290 km/h
Reichweite d. Gänge	76/115/157/210 km/h
PREISE	
Grundpreis	151 800 Mark
Tuning	Kompressormotor 45 000 Mark, Karosserieumbau einschließlich breiterer Räder 59 000 Mark
Testwagenpreis	ca. 264 000 Mark
Steuern	654 Mark
Haftpflichtvers.*	1617 Mark
TK/VK*	774/6687 Mark

\* Jährlicher Beitrag für ein in Stuttgart zugelassenes Auto in SF-Klasse 100%, TK 300 Mark SB, VK 650 Mark SB

blen rechten Fußes, der im ersten Gang niemals Bodenkontakt haben darf; sonst verpufft all die Kraft in dicken Schwaden aus Gummiqualm. Auch im zweiten Gang fordert der Lotec noch viel Konzentration, um den Schlupf der Hinterräder in Grenzen zu halten. In höheren Gängen ist die Kraftentfaltung des Kompressormotors ein reines Vergnügen. Noch bei 160 km/h stürmt dieser 928 ungestüm nach vorn und preßt den Passagieren die Sitzlehnen ins Kreuz. Die ausladende Karosserie mit ihrem vermutlich nicht gerade optimalen Luftwiderstandswert setzt dem Vorwärtsdrang bei 290 km/h ein Ende.

Dank kürzerer Fahrwerksfedern kauert der Lotec-Porsche um 40 Millimeter tiefer auf der Straße und reagiert naturgemäß deutlich empfindlicher auf Fahrbahnebenheiten. So manche grobe Stöße dringen scheinbar ungefiltert bis zum Fahrer vor. Gepaart mit den recht straffen Bridgestone-Reifen führt der überbreite Hecktriebler selbst auf Landstraßen mit nur wenig ausgeprägten Spurrillen schon ein deutlich erkennbares Eigenleben, das nach fest zupackenden Händen am

## Zu breit für die linke Spur in Autobahn-Baustellen

Lenkrad verlangt. Ferdinand Pietsch hat auf seinen privaten 928 deshalb Goodyear Eagle montiert: „Da habe ich mehr Komfort und einen deutlich verbesserten Geradeauslauf. Auf welchem Gummi meine Autos später rollen, entscheiden in den meisten Fällen die Kunden, und die bestehen nun mal auf den Japanern.“

Eines kann sich der geneigte 928-Breitversion-Eigner nicht aussuchen: Das ist in Autobahnbaustellen die Fahrspur. Hier hat er sich nämlich wegen einer Spannweite von 2,12 Metern brav zwischen den Brummis einzusortieren, denn der Gesetzgeber schreibt für die linke Spur eine maximale Fahrzeugbreite von 2,00 Metern vor.

Grö