



Langer Arm, kurzes Bein: Die Sitzhaltung im Ferrari fällt nicht jedem. Schalten ist mit einzigem Kraftstoffventil verbunden

Marken-Zeichen: Mit neuem und ein Zehnteil breiten Speedline-Rädern gibt sich der 348 als Lotec-Turbo zu erkennen



Wie sag ich's meinem Lader?

Lotec-Ferrari 348 tb Turbo mit 470 PS



Im Lotec 348 müssen Ferraristi weder die hauseigene Konkurrenz noch die ausländischer Nobodies fürchten

Nur wo Ferrari draufsteht, ist auch Ferrari drin. Und nur wenn dies gewährleistet ist, sind es die Verehrer des Hufe schwingenden Rappon aus Maranello zufrieden. Lotec-Cheftechniker Ferdinand Pietz weiß das. Ebenso sicher ist er sich allerdings auch, daß gerade die Fahrer des Achtzylinders zuweilen unter dem Appdruck leiden, von profanen Großserien-Sportwagen verführt zu werden.

Die Lotec-Strategie lautet also: drastischer PS-Zuschlag bei minimaler optischer Verän-

derung. 470 PS und 580 Nm Drehmoment (Serie: 300 PS, 323 Nm) sind die beeindruckenden Eckdaten nach Einbau eines Bi-Turbo-Systems. Einziges äußerliches Zugeständnis an diese Leistungsfähigkeit bleiben feinst beschichtete Speedline-Räder von acht und 10,5 Zoll Breite.

Damit sind 348-Treiber jeglicher Seelenpein entflohen. Sie müssen weder die hauseigene Konkurrenz des 428 PS starken 512tr noch die der ausländischen Nobodies fürchten. Zudem bleibt ihnen die wohlige Gewißheit, an der technischen Substanz ihres automobilen Kronjuwels nichts verändert zu haben.

Kernstück der Lotec-Kur sind zwei Garrett T-03-Lader, je einer pro Zylinderbank. Für den Einsatz im 348 wurden sie hinsichtlich Gehäuse sowie Turbinen- und Verdichterrad speziell abgeändert. Sie setzen die Atemluft des Motors unter maximal 0,6 bar Ladedruck, was angesichts der hohen Grundverdichtung von 10,4:1 ausreicht. Im Sinne bekömmlicher Frische drückt der Lader die verdichtete Luft durch zwei Ladeluftkühler.

Ein voluminöser Luftsammler mit Lotec-Logo thront prominent im V des Achtzylinders. Größere Einspritzdüsen erlauben das benötigte Plus an Kraftstoffdurchsatz, ihr Wir-

Out of Rosenheim: Lotec läßt die klassische Pleinfarbleuchten unverändert. Nur unter der verbleibenden Heckhaube hilft der Tuner kräftig nach

ken steuert eine mit neu ermittelten Kennfeldern programmierte 2.7-Motronic von Bosch. Sie besorgen einen sehr moderaten Kraftstoffverbrauch: 12,2 Liter waren bei Tempis bis 160 km/h auf der Autobahn darstellbar. Das Testmittel errechnete sich zu sehr ansehnlichen 14,1 Litern Super Plus.

Die einzigen mechanischen Änderungen am italienischen Edelmetall werden dem Auspuffsystem zuteil. Die serienmäßigen Katalysatoren müssen je zwei Metall-Monolithen von Spezialist Emtec wechseln. Dagegen bleiben die Fächerkrümmer wie im Sauger erhalten. Ein kurzes Zwei-



Debriefing: Die beiden Turbo-Sportler haben für jede Menge Gesprächsstoff bei den sport auto-Testen gesorgt

Lefec macht High-Tech: Je ein Games-Lader ist gut zugleich neben dem Luftsammler untergebracht

schenrohr verbindet sie jeweils mit den Turbinen.
Für dieses Bolt-on-Tuning der feinen Art verneht Lefec – vergelt's Gott – 44.850 Mark. Im Gegenzug verneht der 348 nun mit einer Leistungserhöhung, die an einen Turbomotor erinnert. Schon ab 2000/min steht ansprechend Punch abrufbereit, der zumindest für das Empfinden linear mit der Drehzahl anwächst und erst bei 7500/min am Drehzahlbegrenzer endet.

Nahzu unglaublich ist das Erlebnis, wie der turbogedootete Lefec-Ferrari noch jenseits 2000 km/h zur Sache geht. Die Nadel des Vega-Tachos über-

Der karg technisierte 348 verlangt wesentlich mehr Fertigkeit am Volant als das State-of-the-Art-Produkt M3

steicht den Sektor bis 280 km/h mit einer Raszanz, wie dies bei vielen anderen Sportwagen zwischen 100 und 180 km/h wünschenswert wäre. Für dieses Temperament ist sicher die serienmäßig kurze Achsübersetzung mitverantwortlich.

Auf der Rennstrecke im südfranzösischen Lédron zeigte der Ferrari, wie eindrucksvoll die Lefec-Auflistung gelungen ist. Zum einen erlaubt die lineare Kraftentfaltung den situationsbedingt optimalen Einsatz der üppigen PS-Reserven. Zum anderen läßt sich der 348 aufgrund des spontanen Ansprechens mit dem Gaspedal vom neutralen Drift in wohldefiniertes Übersteuern dirigieren.

Griffige Goodyear Eagle-Reifen im 17-Zoll-Format mit 235 und 315 Millimetern Laufflächenbreite geben dem Turbo-Ferrari eine gehörige Extrapolation Haltung.

Als einziger Schwachpunkt erwiesen sich im serienmäßigen Einsatz die schon in der Serie nicht eben souveränen Bremsen. Unter der Gewalt jener dynamischen Energien, die der Lefec-Treibsatz verfügbar macht, kollabierte die Bremsleistung nach wenigen Runden gänzlich, das Pedal sank ermattet auf das Bodenblech. Zum Preis von 7820 Mark offeriert Lefec eine rennwarnmäßige Alcon-Anlage mit großkalibrigen Vierkolben-

sein vorn, die aus Termingründen leider im Prototyp noch fehlte.

Trotz dieses Schwachpunktes untermauert der Lefec-348 eindrucksvoll seinen Anspruch, zu den schnellsten Straßensportwagen überhaupt zu gehören. Dies läßt sich wegen widriger Wetterbedingungen im Hochwasser-geprägten Südranzen untermauern. Doch die erhebenen Maßwerte für Beschleunigung (0-200 km/h in 14,4 s) und Durchzug (12,6 s für 60-160 km/h im vierten Gang) sagen es deutlich. Der Topsped liegt bei 277 km/h (M3 Turbo: 270 km/h).

Von seinem Fahrer verlangt der karg technisierte 348 Turbo allerdings einiges mehr an Fertigkeiten als der beispielhaft gummierte, erstklassig ausgestattete M3. Seinem 121.000 Mark billigeren Vergleichspartner kann der Ferrari aufgrund des günstigeren Leistungsgewichts unter optimalen Bedingungen die Show stehlen. Dies wird die Ferrari-Afficionados befriedigen. Den Freunden bayerischer Spitzentechnik bleibt die Genugtuung, daß der zu Recht hochgeobte M3 auch mit 400 PS souverän umzugehen weiß und dem Ferrari zeigt, wie man State-of-the-Art im Sportwagen buchstabiert. □



Technische Daten

	Lefec-Ferrari 348b Turbo	H & H-BMW M3 Turbo
MOTOR		
Zylinder	18, wassergekühlt, Injektion	18, wassergekühlt, Injektion
Vertrieb	4,2 x 60,0, Teilerdteile	4,20L, Teilerdteile
Bohrung x Hub	86 x 75 mm	86,3 x 68,8 mm
Hubraum	3483 cm ³	2300 cm ³
Verdichtung	12:1	12:1
Max. Leberdruck	9,3 bar	9,3 bar
Leistung	470 PS (344 kW) 7500/min	404 PS (297 kW) 5800/min
Umdrehung	130 PS/121,8 km/h	120 PS/120,0 km/h
Max. Drehmoment	240 Nm bei 4000/min	247 Nm bei 3000/min
KRAFTÜBERTRAGUNG		
Antriebsart	Hinterradtrieb, Sperrdifferential (10%)	Vorderradtrieb, Sperrdifferential (25%)
Anzahl der Gänge	5	5
Übersetzungen	1:7,71, 1:2,70, 1:1,62, 1:1,04, 1:0,81	1:4,25, 1:2,49, 1:1,56, 1:1,24, 1:1,00
Achsenabstand	3,751	3,811
FAHRWERK		
Vorn	Asymmetrische Doppellenker, Stabilisator	Drucklenkerlenker, Federn, Stabilisator
Hinten	doppelte Doppellenker, Lenker, Stabilisator	Zahnradlenker mit Stabilisator, Querschwinge, Stabilisator
Brücken	Schalenbrücke, Ø 210 mm, verstellbar, von Vorderachse	Schalenbrücke, Ø 215 mm, verstellbar, von Hinterachse
Beaufschlagung	vorn 202/25, 26/17 auf Höhe 9 x 17 hinten 202/25, 26/17 auf Höhe 11 x 17	vorn 225/45, 23/17 auf Höhe 9 x 17 hinten 225/20, 23/17 auf Höhe 10,5 x 17
KAROSSERIE		
Abmessungen L x B x H	4270/1860/1170 mm	4405/1715/1030 mm
Gewicht vollgeladet (Werkzeugtasche)	1507 kg (1482 kg)	1528 kg (1482 kg)
Zf. Gesamtgewicht	1880 kg	1900 kg
Leistungsgewicht	3,2 kg/PS	3,8 kg/PS
Tankvolumen	95 Liter	65 Liter
FAHRLEISTUNGEN		
0-40 km/h	1,7 s	2,1 s
0-60 km/h	2,3 s	2,9 s
0-80 km/h	3,3 s	4,2 s
0-100 km/h	4,8 s	6,3 s
0-120 km/h	6,6 s	8,2 s
0-140 km/h	7,7 s	9,2 s
0-160 km/h	8,4 s	11,3 s
0-180 km/h	11,9 s	14,9 s
0-200 km/h	14,4 s	18,1 s
Elektronik	4 Gänge, 5 Gänge, 6 Gänge	4 Gänge, 5 Gänge, 6 Gänge
0-100 km/h	8,7 s	9,5 s
0-120 km/h	10,1 s	11,1 s
0-140 km/h	11,7 s	12,7 s
0-160 km/h	13,1 s	14,1 s
0-180 km/h	15,1 s	16,1 s
0-200 km/h	17,1 s	18,1 s
PREISE		
Grundpreis	187.000 Mark	81.000 Mark
Wichtige Extras	Motor-Tuning 14.800 Mark, Alcon Bremsanlage 3000 Mark, Räder 9000 Mark	Motor-Tuning 24.900 Mark, Injektoren 1.000 Mark, Bremse 2000 Mark, Benzinpumpe 200 Mark, Sportreifen 2000 Mark
Tachogewinn	14.200 Euro Stück	14.200 Euro Stück
Strom	400 Mark	200 Mark
Halbpreisen*	1070 Mark	1070 Mark
*NAC	inklusive Einleitung	345417 Mark