

**Der stärkste**

# **Ferrari F 355**

**Biturbo mit  
550 PS**





TEST

Mamerow-Ferrari F355 Biturbo

# ROT macht erfinderisch

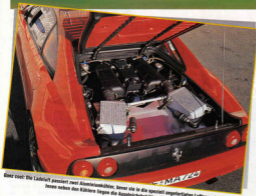
Der Weg vom Strassenauto zum Rennwagen ist steinig. Tuner Peter Mamerow ist ihn mit seinem 550 PS starken Ferrari F355 Biturbo auch noch zurückgegangen. sport auto fuhr den schnellsten F355 mit Nummernschild

**M**otorsport mit Ferrari, das ist für die Mehrzahl der wenigen, die ihn betreiben, Clubsport. In der Ferrari-Challenge bewegen einige Gentlemen ihre sonnennahen F355. Rennprofis auf Ferrari sind rar. Peter Mamerow aus Castrop-Rauxel ist einer von ihnen. Mit seinem spektakulären F355 Biturbo trat er im letzten Jahr gelegentlich beim GT-Cup des ADAC auf. Dort erwies sein Auto auf Anhieb als konkurrenzfähig. Ein Engagement des Ruhrpott-Rennstalls bei den Super-Touringwagen mit Audi machten den Ferrari-Einsatz 1996 obsolet. Daher entschloß sich Mamerow, den Rennwagen zurück in einen Straßensportwagen der Superlative zu verwandeln.

Der leicht, verschlungenen Entstehungsgeschichte entspricht die Entwicklung seiner Technik. Der F355 ist ein toller Sportwagen. Aber vor seiner Verwandlung in ein konkurrenzfähiges Renngerät türmen sich eine ganze Reihe höchst anspruchsvoller Hindernisse. Die Probleme beginnen beim Gewicht und enden beim Getriebe; dazwischen liegen

Aerodynamik und Karosseriesteifigkeit, mechanische Stabilität und Verfügbarkeit von Spezialteilen. Mamerow hat den Hindernisparcours mit seinem F355 Biturbo vor- und rückwärts durchlaufen. Auf dem Retourweg zum Straßensportwagen erledigte er gleich noch die Kapitel Abgasreinigung und Teillastbetrieb mit. Ganz nebenbei entstand so ein fünfstufiges Tuning-Programm für den F355, bestehend aus drei Saugmotoroptionen bis zu

Foto: HACT



**Bier cool:** Die Ladeluft passiert zwei Aluminiumblätter, bevor sie in die speziell angefertigten Luftsammler gelangt. Insexe neben den Kältern liegen die Auspuffbehälter für das Doppelrohr

#### TEST Mamerow-Ferrari F355

453 PS und zwei Turbomotorvarianten bis 600 PS.

sport auto fuhr das mit Kitz-Brief und TÜV-Siegel versehene Ex-GT-Cup-Auto – mit moderaten 0,9 bar Ladedruck und gestandenen 550 PS.

Einer solchen Ladung PS nähert man sich tunlichst mit sensibler Schuhsohle. Zumal sich diese Leistung mit einem Drehmoment von heftigen 618 Newtonmeter paart. Mit 120 Liter Benzin im Sicherheits-tank stehen dem gerade mal 1400 Kilogramm zu bewegendem Masse entgegogen – ein Zentner weniger als beim Original. Dafür übersteigt der Preis des Mamerow-Mobils den des Ausgangsprodukts glatt um das Doppelte.

Dieser Preis, so muß sich der Erbauer eingestehen, ist bei seinem Ferrari-Erbling



Auf letzten Seiten:  
Der spektakuläre Mamerow-  
F305 ruht auf Magnesium-  
rädern mit Zentrallocksystem.  
Das Einflügelrad (rechts) in  
der B-Säule verschleißt ein  
Flugzeugblechteil.



noch nicht einmal kosten-  
deckend. Der Kampf um die  
Pferde geriet fast noch preis-  
günstig im Vergleich zu dem  
um die Pfunde. Man braucht  
in einem Rennwagen keine In-  
nenverkleidungen und Dämm-  
materialien. Hauben lassen

sich aus Kohlefaser fertigen,  
Stahlkoffel sind rasch  
durch solche aus Aluminium  
ersetzt. Aber ein Stahlrohrkäf-  
ig ist für die äußere Steifigkeit  
so nötig wie für die innere Si-  
cherheit. Ein Heckflügel er-  
weist sich bei den angesagten

Geschwindigkeiten als unver-  
zichtbar. Die Turbo-Technik  
addiert Gewicht, auch wenn  
die Spezialkrümmer aus  
dünnwandigem Edelstahl ge-  
schweißt sind und die Lade-  
luftfühler aus Aluminium.  
Bremsscheiben von 380 und

320 Millimeter Durchmesser  
wiegen schwerer als die fil-  
granen Serienteile, auch wenn  
sie mit Aluschüssen ver-  
schraubt sind. All dies bringt  
zusätzlich Pfunde auf die  
Waage, die an anderer Stelle  
eingespart sein wollen.

Hinter dem Wildlederlenk-  
rad des F305 sind all die tech-  
nischen Probleme vergessen.  
Festgezurrt von einem Sech-  
spunkt-Gurtsystem im Carbon-  
Korsett eines ultraleichten  
Schalenstuhles, fokussieren  
sich die Sinne auf eine Be-  
gegnung mit der Schwerelosig-  
keit. Versonnen tasten die  
Finger nach den vier Sicher-  
heitsschaltern für die Ben-  
zinpumpen. Sie sind in einer  
Reihe auf dem Mittelteil  
gleich hinterm Schaltstock an-  
gebraten. Ein monotonen Sur-  
ren ertönt das leere rote  
Blechgehäuse. Jaulend ruf  
der Anlasser acht Zylinder und

#### Mamerow Automobiltechnik

### Pott-Blitz

Peter Mamerow ist ein in die  
Wolle gefärbter Faser: Er fährt  
Renaults, er baut Renaults, und er macht  
Stahlerautos stärker. Mit allem zu-  
sammen begann er 1982. Seine Ren-  
nkarriere führte ihn vom VW Golf-Cup  
über die Tourenwagen-EM bis zum  
Langstreckenpokal. Weiter ging's mit  
Porsche Super Cup, ADAC GT Cup bis  
hin zu den Super-Tourenwagen in der  
STW. Bis 1990 ließ Mamerow als Tuner  
und Rennspezialist die Fahrer von  
VW und Opel hoch. Seit 1990 hat er  
sich auf Porsche spezialisiert – mit  
Hendallizenstatus. Inzwischen steht er

als Technologie-Lieferant hinter den  
Angeboten von 12 Porsche-Zentren.  
Wer dort mehr PS oder mehr Hu-  
braum ordert, bei voller Garantie ver-  
steht sich, wird aus dem Hintergrund  
von Mamerow Automobiltechnik be-  
reitet. Mit einem Acht-Mann-Team hat  
Mamerow jedoch auch ein eigenes Tun-  
ing-Programm aufgebaut, und zwar  
für Porsche und Ferrari. Dazu steht  
der Ruhrpott-Motorschaft ein hoch-  
technisierter, tagelanger Betrieb in  
Castrop-Rauxel zur Verfügung, inklu-  
sive modernster Motoren- und Alu-  
miniumprüfständen.



**TEST**  
**Mamerow-Ferrari F355**

40 Ventile zur Arbeit. Diesem atavistischen Lockruf folgt der scharfgemachte V8 mit eisernem Gebläse und einem erstaunlich ebenmäßigen Leerlauf. Hohl dröhnt es im leeren Blechgehäuse. Der Achtzylinderwolf im Heck ist starb an das Stahlchassis gekettet.

Der Blick des Fahrers richtet sich auf das nächste digitale Kombi-Instrument, das die klassischen Uhren des Serienwagens ersetzt. Neben der Drehzahl gibt der Flüssigkristall-Bildschirm auch sämtliche wichtigen Motordaten wieder. Knopfdruck genügt. Die Rechte führt den Schaltstock mit Ferrari-typischer Leichtigkeit zu der gewünschten Abstellung in der Schaltkulisse. Progressiv schließt sich die Sintermetallreibeisbe auf

der Kupplungsdruckplatte fest – fast so komfortabel wie beim Einkuppeln in der Zivilversion des F355. Dafür hält das Spezialteil dem Ansturm von 41 Prozent mehr Drehmoment ungerührt stand.

Die bronzenen Synchronringe im Getriebe wichen Spezialanfertigungen aus hochwertigem Stahl. Das Ergebnis sind butterzarte, exakte und schnelle Gangwechsel.

Ab 4000 Umdrehungen auf dem Drehzahlmesser beginnt sich die Nadel des Ladedruckmanometers von ihrem unteren Anschlag zu heben. Hartig wedelnden die beiden Garmotoren im Heck die Aermflut des Fünftventilers. Geschmiedete Spezialkolben von Mahle halten dem gesteigerten Mitteldruck dank Verringerung der Grundverdichtung auf 8,5:1 klaglos stand. Turbogerechte Nockenwellen lassen



**Durchblick:** Kunststoffschlebeisen im Heck helfen Gewicht sparen. Scheibe und Hebelmechanismus konnten die Ferrari-Tuner einbauen



**Alpensteige:** Die Innenverkleidung des F355 beschränkt sich auf das bare Minimum. Der Käfig stützt zu geneigten Seiten über dem Fahrer- und Beifahrer. Rechts unten ist ein Teil der Schmelzeisenbeuge zu sehen

Drehzahlen bis zu schwindelerregenden 9000/min zu.

Mit voll geöffneten Drosselklappen schnellte die Digitalanzeige im Pi-Instrument nach oben.

Beim Messen der Beschleunigung gab der F355 Biturbo dank seines Temperaments einige Probleme auf. Denn die Haftung der 295-Millimeter breiten Pirelli P-Zero-Reifen auf der Hinterachse kapitulierte bei jedem Hauch zuviel Anfahrtdrehzahl. Dichte weiße Rauchwolken umwehten die allfälligen Fehlstarts. 4,5 Sekunden für den Sprung auf 100 km/h, 13,0 s auf 200 km/h sind daher nicht eigentlich leistungs-, sondern allenfalls traktionsgerecht.

