



Test: Lotec-Porsche Carrera 4 Turbo mit 450 PS



Flieg und fahr

Trotz fulminanter Leistung bleibt der Lotec mit allen vieren fest auf dem Boden. Reisen geht damit wie im Flug

Ausgerechnet der allradgetriebene Carrera 4 läßt wieder klassisches 911-Feeling aufkommen. Er galt früher als der untersteuernde Lustfeind schlechthin. Die gesamte Antriebsmechanik haben die Porsche-Techniker für das neue Modell vereinfacht und im Gewicht so weit optimiert, daß kaum noch ein spürbarer Unterschied zum

Hecktriebler hinsichtlich der Fahrdynamik zu verzeichnen ist. Der Allradantrieb mit seiner variablen Kraftverteilung zwischen den Achsen – normalerweise gelangen 20 Prozent der Antriebsleistung an die Vorderräder – bietet zudem geradezu ideale Voraussetzungen zur Übertragung von PS-Quantitäten, wie sie ein Turbomotor auf die An-

triebsräder schaufelt. Porsche wird denn auch den neuen Carrera Turbo-Boxer (408 PS) in jedem Fall auf vier angetriebene Räder loslassen. Im März 1995 soll es endlich soweit sein.

Tuner Lotec aus Pullach bei Rosenheim ist dem Werksturno mal wieder eine Nasenlänge voraus. Cheftechniker Ferdinand Pietz installierte dem

Technische Daten

Lotec-Porsche Carrera 4 Turbo

Motor

Zylinder	18, luftgekühlt, hinten längs
Ventile	2, 2 x oben, Kipphebel
Bohrung x Hub	100,0 x 76,4 mm
Hubraum	3100 cm ³
Verdichtung	11,3:1
max. Ladedruck	0,5 bar
Leistung	455 PS (330 kW)
bei	4200/min
Umschaltung	125 PS/L
max. Drehmoment	620 Nm bei 4200/min

Kraftübertragung

Antriebsart	Allradantrieb mit Benz- und Sperrdifferential
Anzahl der Gänge	6
Übersetzungen	I 3,82, II 2,15, III 1,54, IV 1,24, V 1,03, VI 0,82
Achsenübersetzung	1,444

Fahrwerk

Vorne	Dreiecksquerlenker, Federbein, Stahl
hinten	Mehrlenkerachse, Stahl
Bremsen	Scheiben, vorn innenbelüftet, Ø 330/299 mm, Vierkolben-Feststell, ABS
Bereifung	vorn 255/40 ZR 17, hinten 255/40 ZR 17

Karosserie

Abmessungen (LxBxH)	4245/1715/1300 mm
Gewicht vollgetankt	1484 kg
z. Kfz.-Schw.	1760 kg
Leistungsgewicht	3,3 kg/PS
Tankvolumen	75 Liter

Fahrleistungen

0-40 km/h	1,6 s
0-60 km/h	2,4 s
0-80 km/h	3,5 s
0-100 km/h	4,5 s
0-120 km/h	6,1 s
0-140 km/h	7,7 s
0-160 km/h	9,8 s
0-180 km/h	12,1 s
0-200 km/h	15,3 s
Überholzeit	4. Gang 5. Gang 6. Gang
60-100 km/h	5,6 s 7,6 s 10,6 s
80-120 km/h	7,4 s 10,5 s 15,4 s
100-140 km/h	11,2 s 15,5 s 20,1 s
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Kleiner Kurs Hockenheim	1:17,3 min
Reichweite der Gänge	45/101/140/189/228 km/h
Testverbrauch	17,3 l/100 km Super Plus

Preise

Grundpreis	134 340 Mark
Wichtige Extras	Motorsuning 48 875 Mark, 17-Zoll-Räder 1905 Mark, Klimaanlage 4218 Mark, Lederstreifen 2700 Mark, bremsenartige 3674 Mark
Testwagenpreis	ca. 198 000 Mark
Steuern	475 Mark
Haftpflichtversicherung	2293 Mark
TK/VK	3055/4246 Mark
Lotec Engineering	81753 Pulach 48

jüngst auf den Markt gelangten Carrera 4 sein bereits im heckgetriebenen 993 bewährtes Biturbo-System. Es bläst die Leistung von saugenden 272 auf turbogeladene 450 PS. Das Drehmoment verdoppelt sich nahezu: Jetzt stellen 620 statt 330 Newtonmeter die Traktion auf die Probe. Dieses fulminante Angebot spielt schon bei 4200 Umdrehungen statt erst bei 5000/min in seiner ganzen Dramatik auf.

Die Technik blieb gegenüber dem zweiradgetriebenen 911 Turbo nahezu identisch (siehe sport auto 6/1994). Die technischen Maßnahmen dahinter noch mal im Telegrammstil: Zwei zierliche Garrett-T28-Lader verstecken sich samt dem zugehörigen Krümmer- und Rohrleitungssystem unter dem hinteren Stoßfänger. Die Ladeluft läßt Pietz in einem eigens aus Alu gegossenen Luftsammler mit integriertem Kühlernetz leistungsfördernd kühlen. Er duckt sich in die rechte obere Ecke des Motorraums. Der Wärmetauscher ist von einem eigenen separaten Wasserkühlkreislauf mit Elektropumpe durchströmt. Die Energieabfuhr übernimmt ein weiterer Kühler unter dem Heckflügel. Dieser kompakte Aufbau läßt allfällige Schwingungsprobleme der komprimierten Luftsaule gar nicht erst aufkommen.

Wie schon im Hecktriebler entfaltet der Lotec-Treibsatz auch im Carrera 4 seine grimmige Leistung mit der Souve-

ränität: eines gigantischen Saugmotors. Pietz läßt mit maximal 0,7 bar beim Beschleunigen (sonst: 0,5 bar) auf die Serienverdichtung von 11,3:1. Der Boxer verwischt den Übergang vom Saug- in den Ladedruckbereich bis zur Unkenntlichkeit. Selbst akustisch hält sich der chnedies extrem leise laufende Sechszylinder sittsam bedeckt. Nur feine Ohren identifizieren den Gewalttäter im Heck am flüsterleisen Abblasgeräusch beim Gaswegnehmen als Turbo.

So ist der Topspeed von 287 km/h im Handumdrehen erreicht. Geschwindigkeiten selbst jenseits 250 km/h sind in aller Selbstverständlichkeit verfügbar. Der Eindruck unerschütterlichen Geradeauslaufs und der Kurstabilität in Kurven bleibt trotz serienmäßiger Fahrwerksabstimmung ohne Abstriche erhalten. Allein die für diesen Anwendungsfall recht kurze Serienüberset-

zung limitiert weiteren Vorwärtsschub. Dabei signalisiert der Drehzahlmesser dann angesichts wenig drehzahlfester Hydrostößel astronomische 7300/min.

Auf der Rundstrecke zeigt sich das außerordentliche Kaliber des Lotec-befeuerten Allradlers mit vergleichbarer Souveränität: 1:17,5 Minuten sind eine sehr gute Zeit für eine Runde auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim. Hier würden breitere Reifen und eine härtere Abstimmung sicher noch bessere Ergebnisse zulassen. Zudem relativiert das Gewicht von 1484 Kilogramm des vollausgestatteten Wagens die Reifenhaftung.

Was auf öffentlichen Straßen allentfalls auf Schnee legalerweise auszuloten ist, zeigt der Carrera 4 auf der Rundstrecke in Perfektion. Trotz angetriebener Vorderräder lenkt der Porsche-Wolf mit der kehligen Rasselstimme

Wie bei Christo Lotec nahm sich ein Beispiel an dem bulgarischen Verpackungskünstler Christo Javachev. Rechts im Eck versteckte er den Ladeluftkühler



Verzögerungstaktik: Heftig dimensionierte Bremscheiben und feiste Vierkolbenzangen aus der Porsche-Rennabteilung halten die Energie im Zaum

Test Lotec-Carrera

ausnehmend willig ein. Unter Last zieht er neutral über alle vier gleitend seine Bahn und nimmt am Kurvenausgang wieder mit Macht Fahrt auf.

Selbst bei unvermitteltem Schließen der Drosselklappe bei forcierter Kurvenfahrt bleibt das Heck verlässlich auf Kurs. Die Porsche-Ingenieure lassen die Sperre des Hinterachs-Differentials im Schiebetrieb 40 Prozent (unter Last 25 Prozent) Sperrwirkung aufbauen. Zudem unterstützt ein selektiver Bremsengriff die Traktion. Das Automatische Bremsdifferential (ABD) unterbindet via ABS mittels selektiven Bremsengriffs das Durchdrehen an einem der Räder. Ein Antriebsmoment in gleicher Größe fließt seinem Partner auf der anderen Fahrzeug-



Ausbruchsicher: Dank Sperrdifferential bleibt das Heck auch unter Lastwechsel artig auf Kurs

Schürzen-Jäger: Die Biturbo-Mimik hält der Carrera 4 unter der Heckschürze artig bedeckt

seite zu. Folge: Unter Lastwechsel tendiert der Carrera 4 eher zum Unter- denn zum Übersteuern. Die gewaltigen Energien des Lotec-Turbos hält eine überragende Rennbremsanlage von Porsche narrensicher im Zaum.

Wer es allerdings darauf anlegt, kann mit dem Carrera 4 Powerslides realisieren, wie sie bisher nur ausgebufften Könnern an Volant und Gaspedal möglich waren. Anders als der Hecktreiber, neigt er nicht so verbissen dazu, den einmal abgerissenen Grip an der Hinterachse wieder aufzubauen. Der Drift läßt sich ziehen wie zäher Hefeteig. Wunderbar.

Für das exklusive Vergnügen Carrera 4 Turbo addieren sich die Gestehungskosten auf rund 198.000 Mark mit allen Zutaten. Dies liegt auf dem zu erwartenden Preisniveau des Werkswagens. Wenn der erscheint, wird Lotec bereits die nächste Stufe anvisieren. Man munkelt von 600 PS.

Klaus Rosshuber



Test: Gemballa-Porsche 993 Biturbo

Nur nicht übertreiben



289 km/h Spitze, Verbrauch 16,8 Liter/100 km: Gemballa-Porsche

Der Name Gemballa stand vor einigen Jahren noch für Extrem-Karosserien auf Porsche-Basis. Mit den aktuellsten Modellen besinnt der Tuner sich mehr auf pure Sportwagen-Tugenden.

Wo immer früher in Porsche-Fankreisen das Wort Gemballa fiel, zuckten 911-Puristen unwillkürlich zusammen. Die entzogen Kreationen des Tuners aus Leonberg erschienen aus

heutiger Sicht als Auswuchs des Bestrebens, Luxus und Aufmerksamkeit einer amerikanischen Stretch-Limousine in knappen 2+2-Kleid des Sportwagen-Klassikers unterzubringen.

Für seine neuesten Modelle, die unter der Firmenbezeichnung G-Topline entstehen, kreierte Uwe Gemballa weniger schwülstige

Gewänder. Gerade weil kein zusätzlicher Raum gestiftet wurde, verwundete es um so mehr, daß unter der Haube ausgerechnet ein Biturbo-Aggregat Platz hat. Doch der vom bayrischen Tuner Lotec entwickelte und von Gemballa übernommene 450-PS-Trieb-satz baut trotz zweier Garrett-T 28-Lader und eines wassergekühlten Ladeluftkühlers so kompakt, daß äußerliche Retuschen an der Karosserie überflüssig sind.

Auch mit großem Flügelwerk kommt der Leistungswagen nicht übermäßig nach. Daher – schon gar nicht angesichts der immensen Kraft, die der Sechszylinder-Doppelturbo auf die Straße zu bringen in der Lage ist. Gut 600 Newtonmeter Drehmoment innerlich vor-tragen auch einen größeren Spoiler und ein Sportfahrwerk äußerlich.

Lebensnotwendig ist diese Ausstattung allerdings nicht. Der schon serienmäßig exzellente aktuelle Carrera zeigt sich auch dem Plus von 176 PS – das sind gut 65 Prozent Mehrleistung – locker gewachsen.

Beeindruckend ist beim Lotec-Motor vor allem die Art, wie er

seine Kraft entfaltet. Im Stadtverkehr zähm und brav wie jeder Alltags-Bfz, hat der Fahrer bei vollem Leistungseinsatz das zunkelnde unglaubliche Gefühl, daß der Schub womöglich überhaupt nicht mehr abreißen könnte.

Zu dieser Schlagkraft des Gemballa-Lotec-Biturbo paßt nicht nur die Carrera RSF 3.8-Bremsanlage, deren rote Sättel zwischen den Epochen der dreiteiligen Cup-Folgen hervorzuwinkern, sondern auch die opulente Bemalung in den Dimensionen 235/45 ZR 18 (vorne) und 265/35 ZR 18 (hinten). Ein paar Zentimeter mehr Gummi an der Hinterachse verkürzen trotz der bekannt guten Traktion des Heckmotors-Sportlers die Durchdriftphase und ermöglichen den Sprint auf 100 km/h in 4,4 Sekunden.

Mit viel Leistung und nur dem Nödigsten an aerodynamischen Zutaten fährt der Gemballa 993 Biturbo eher in der Tradition der Porsche, die auf das Anhängsel RS horten – und das nicht einmal mit übertriebenen Preisen. Der Testwagen kostet rund 190.000 Mark.