

Manche mögen's heiß. Aber man sollte es möglichst nicht sehen. Nach diesen Maximen verwandelt Lotec in Kolbermoor das elegante 300 CE-Cabriolet von Mercedes in einen grimmigen Sportwagen. Wie selbstverständlich fügt sich die Turbo-Mimik ins dichte Package des Motorenabteils. Wie angegossen paßt die Frontpartie im SL-Look; Haube und Spoiler sind aus glasfaserverstärktem Kunststoff laminiert.

Für 47317 Mark entsteht unter der kundigen Hand der Bayern ein Edel-Cabrio, das fast ebenso gut geht und aussieht wie ein 600 SL und trotz vollständiger Ausstattung rund 60000 Mark weniger ko-

Fahrbericht:

Lotec-300 CE Cabrio Turbo
mit 360 PS

Die Air-Seite

Wem das elegante Mittelklasse-Cabriolet von Mercedes etwas zu betulich geraten ist, wende sich getrost an Tuner Lotec. Nach Einbau eines Turboladers verfliegt auch der letzte Rest von Langeweile

stet. Der verwöhnte Mercedes-Kunde muß weder auf Klimaanlage und Schlupfregelung noch auf elektrohydraulisch betätigtes Verdeck verzichten.

Für den Betrieb mit Turbolader ließ Lotec-Entwickler Ferdinand Pietz einen speziellen Auspuffkrümmer gießen. Der Garrett T-03 liefert im normalen Betrieb 0,6 bar Ladedruck. Beim Beschleunigen gestatteten Wastegate und Elektronik kurzzeitig einen Druckanstieg bis zu 0,75 bar (Overboost).

Um das beeindruckende Leistungsniveau auch unter hohen Außentemperaturen realisieren zu können, bringt ein Ladeluftkühler die kom-

Fotos: Augustin



Kühle Brise:
Die Garrett-Turbine bläst die komprimierte Ladeluft durch einen Kühler in einen speziellen Luftsammler. Beim Beschleunigen steigt der Ladedruck bis auf 0,75 bar





He's got the looks: Dank SL-Front und 17-Zoll-Rädern gewinnt die Optik erheblich. Die 235er macht das Cabrio allerdings empfindlich auf Längsrillen



primierte Luft auf bekömmliche Temperaturen.

Um das empfindlichste Bauteil des Laders, nämlich die Turbinenwelle, gegen Hitze zu schützen, schaltet Pletz einen Ölkühler in den ladereigenen Schmierkreislauf.

Eine elektronische Schaltung bewahrt das hochgezüchtete Triebwerk zudem vor Überlastung und erhöhtem Verschleiß, ehe korrekte Betriebstemperaturen erreicht sind. Immerhin leistet der Mercedes-Viertventiler im Lotec-Trim stolze 121 PS/Liter. Bevor die Wassertemperatur nicht auf 78 Grad geklettert ist, gestattet das Motormanagement nur maximal 4000/min.

Unkontrollierter Verbrennung angesichts der drastisch gesteigerten Mitteldrücke im Zylinder wirkt Pletz durch Reduzierung der Verdichtung von 10,0 auf 8,8:1 vor. Die serienmäßige Klopfregelung bleibt somit voll erhalten. Zudem bekommen die Kolben die für Turbobetrieb nötigen Mulden in den Kolbenboden gefräst.

Die serienmäßige KE-Jetronic erhält zur Anpassung der Kennfelder auf Ladedruckbetrieb eine Lotec-eigene Elektronik (Novotronic) vorgeschaltet. Sie diktiert der Nockenwellenverstellung auch eine neue Kennlinie im Teillastbereich zu.

Eine spezielle edelstählerne Auspuffanlage komplettiert das Umbauwerk. Ein großdimensionierter, zweiflutiger Metallkatalysator übernimmt das Reinigen des Abgases. Er sorgt für weniger Gegendruck im System ebenso wie Aus-

Lotec 300 CE

pufftöpfe, die nach dem Expansionsprinzip arbeiten. Dadurch klingt der Lotec-Turbo erfrischend kernig, ohne die Umwelt mit erhöhter Lärmmission zu belasten.

Mit dem Meßrad an der Seite gibt der turbobefeuerte 300 CE ganz erstaunliche Fahrleistungen zu Protokoll. Den Spurt von null auf 100 km/h erledigt er in spritzigen 6,3 Sekunden. Bis 200 km/h vergehen gerade 25,1 Sekunden. Dies gelingt sogar mit der äußerst komfortabel agierenden Viergangautomatik. Mit einem fünfstufigen Automaten sähen die Werte sicher noch freundlicher aus.

Als Temperamentszügler wirkt zudem die 3,07:1 verlängerte Hinterachsübersetzung (2875 Mark inklusive Tachop Anpassung). In diesem Trimm rennt der CE mit aufgesetzter Stoffmütze nach durchaus glaubwürdiger Auskunft des Herstellers 255 km/h schnell.

Auf den Straßen des Chiemgaus gefiel das gekräftigte Cabriolet durch seine turbinenartig gleichmäßige Kraft-



Vollsortimenter: Airbag, Elektroverdeck, Klimaanlage und Schlupfregelung treiben das Gewicht des Cabriolets auf über 1,7 Tonnen

Face-lift: Haube und Spoiler im SL-Look fertigigt Lotec nach Maß aus GfK

Diese frohe Botschaft läßt sich über das Fahrwerk jedoch nicht ohne Einschränkungen verbreiten. Zwar helfen 235 Millimeter breite Goodyear Eagle GS-D, die gebotene Turbo-Power schlupf arm in Vortrieb zu übersetzen. Die fetten Schlappen auf der Vorderachse laufen Längsrillen jedoch nach wie ein Fährtenhund.

Auch die Feder-/Dämpferabstimmung, serienmäßig belassen, will überhaupt nicht mit den erhöhten ungefederten Massen harmonieren. Von Bodenwellen angeregt, nickt der Turbo-CE wie ein Schaukelpferd. Auf Lastwechsel in Kurven reagiert er weit heftiger als das Original.

Hier zeigte sich exemplarisch, daß der Einbau fetter 17-Zöller auch Änderungen am Fahrwerk erzwingt, zudem dann, wenn die Leistung so drastisch gesteigert wird wie im Fall 300 CE Turbo. Zwar ist das Fahrverhalten so nicht ausgesprochen gefährlich, doch eine verstärkte Neigung zu adrenalintreibendem Übersteuern ist unabweisbar. Lotec sollte dem Kunden, der das Testfahrzeug freundlicherweise zur Verfügung stellte, dringend zur Nachrüstung an diesem Punkt überreden.

Von solchen Nigglichkeiten abgesehen, zeigt der neu firmierte Lotec-Fahrzeugbau, welche technischen und formalen Potenzen auch in der zu Unrecht als langweilig verschrienen Mittelklassereihe des schwäbischen Herstellers schlummern. Es lebe der Turbo-„SL“ aus Kolbermoor. *kr*



Hochbeinig: Wer breit sagt, sollte auch tiefer und straffer hinzufügen. Die erhöhten Radmassen passen einfach nicht zur serienmäßigen Abstimmung

entfaltung über nahezu den gesamten Drehzahlbereich. Auch wenn Geschwindigkeiten jenseits 140 km/h bei voll geöffneten Fenstern den Fahrtwind in Orkanstärke durch das ledertapezierte Cockpit pfeifen lassen. Maximale 470 Nm Drehmoment sind der Stoff, der frischluftbegeisterten Mercedes-Fahrern jederzeit ein breites Grinsen auf die wind- und sonnengegerbten Backen malt.

Technische Daten

Lotec-300 CE Cabrio Turbo	
MOTOR	
Zylinder	6 R, wassergekühlt, vorn längs
Ventile	4, dohc, Tassenstößel
Bohrung x Hub	88,5 x 90,2 mm
Hubraum	2960 cm ³
Verdichtung	8,8:1
Leistung bei	390 PS (285 kW) 6200/min
Literleistung	121,6 PS/l
max. Drehmoment	470 Nm bei 3800/min
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Antriebsart	Hinterradtrieb
Anzahl der Gänge	4-Stufen-Automatik
Übersetzungen	13,87, II 2,25, III 1,44, IV 1,00
Achsübersetzung	3,07:1
FAHRWERK	
vorn	Dreiecksquerlenker, Dämpferbein, Stabi
hinten	Querlenker, Schräglenker, Spurstangen, Stabi
Bremsen	hinten Scheiben, vorn innenbelüftet, Ø 284/258 mm, vorn Vierkolben-Festsattel, hinten Zweikolben-Festsattel, ABS
Bereifung	235/45 ZR 17 auf 8,5-Zoll-Feigen
KAROSSERIE	
Abmessungen (L x B x H)	4655/1740/1400 mm
Gewicht vollgetankt	1710 kg
Zul. Gesamtgewicht	2180 kg
Leistungsgewicht	4,8 kg/PS
Tankvolumen	70 Liter
FAHRLEISTUNGEN	
0-40 km/h	2,5 s
0-60 km/h	3,6 s
0-80 km/h	4,8 s
0-100 km/h	6,3 s
0-120 km/h	8,3 s
0-140 km/h	11,1 s
0-160 km/h	14,1 s
0-180 km/h	18,6 s
0-200 km/h	25,1 s
V _{max}	255 km/h (lt. Hersteller)
Reichweite d. Gänge	63/118/173 km/h
PREISE	
Grundpreis	101.488 Mark
Wichtige Extras	Motorumbau 31.625 Mark, längere Achsübersetzung 2875 Mark, SL-Look-Motorhaube 3623 Mark, SL-Look-Spoilerstange 2432 Mark, 17-Zoll-Radsatz 6762 Mark, Beifahrer-Airbag 1484 Mark, ASR 4347, Automatik (5-Gang) 4830 Mark, Klimaanlage 4835 Mark, elektrohydraulisches Verdeck 4146 Mark
Testwagenpreis	ca. 160.000 Mark
Steuern	391 Mark
Haftpflichtvers.*	1934 Mark
TK/VK*	851/4831 Mark

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