

Test: Lotec-Porsche Carrera RS Turbo mit 420 PS

TUNING

RO-Kost

Für einen kleinen Kreis entschlossener Sportfahrer hat Porsche den Carrera 2 zum drahtigen RS abgespeckt. Tuner Lotec trainiert dem Athleten dank Turbolader zusätzliche 160 PS an

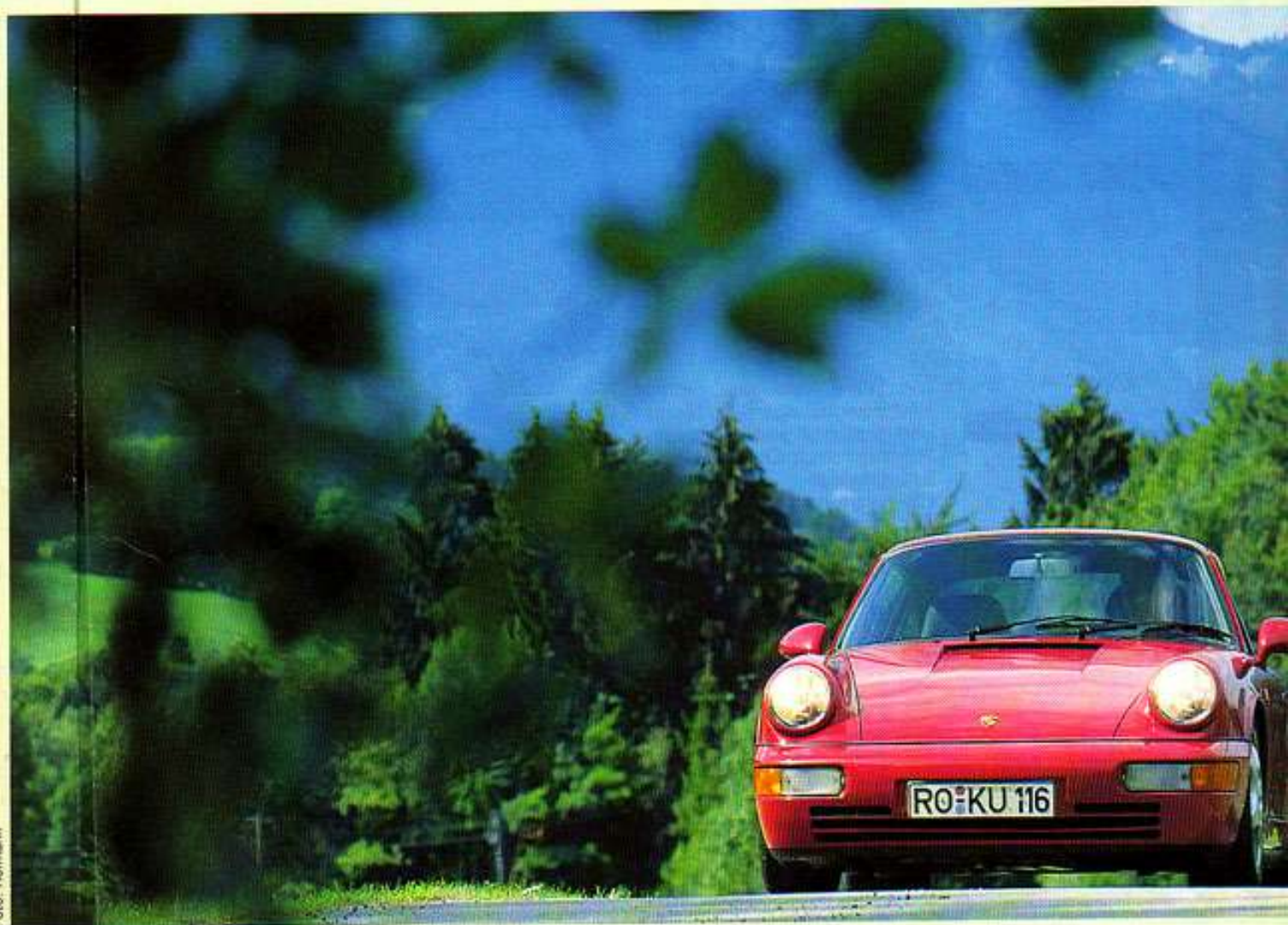


Foto: Hofmann

Besonders den eiligen Benutzern der Salzburger Autobahn geschieht es in den letzten Wochen häufig, daß ihnen bei weit über 200 km/h der Pink Panther in den Rückspiegel lugt. Geschmeidig wendet sich das freche Tier nach links, um zum Sprung nach vorn anzusetzen.

Zufrieden schnurrend bewegt es sich von dannen, wenn wieder mal ein sportlich gesonnener Zeitgenosse Platz gemacht hat. Das pfliffige Kerlchen mit den schmalen Hüften und dem nagellackfarbenen Anzug hat die Sympathien nahezu ungeteilt auf seiner Seite.

Am Rosenheimer Kennzeichen lesen Kenner ab, aus welchem Gehege das grell gewandete Biest stammen muß: von Turbospezialist Lotec. Nach dem Carrera 2 (siehe sport auto 1/1992) hat sich der rührige Tuner nun auch dem auf 1000 Exemplare limitierten RS angenommen.

Wie gehabt, liefert der aufgeladene 3,6-Liter-Boxer stramme 420 PS an die gesperrte Hinterachse. Doch im Detail zeigt sich das neueste Werk von Lotec Engineering stark verbessert. Statt über eine Zusatzeinspritzung die benötigte höhere Spritmenge bereitzustellen, zerstäuben



Cool Water: Die Ladeluft wird bei Lotec nun von einem wasserdurchströmten Kühler auf bekömmliche Temperaturen gebracht. Das Kühlergehäuse findet rechts oben auf dem Motor Platz. Der Garrett-Lader versteckt sich links hinter dem Stoßfänger

strömten Kühlnetzes zur Absenkung der Ladelufttemperatur. Lotec-Entwickler Ferdinand Pietz hat im Saugrohr nie Temperaturen gemessen, die mehr als 20 Grad über der Außentemperatur lagen. Zudem bleibt der Druck vor und nach dem Kühler konstant.

911-TUNING

Vorteile bringt der mit höherem Wirkungsgrad als ein Luft/Luft-System arbeitende Aufbau für die Unterbringung. Im engen Motorenabteil des 911 muß der Turbo-Tuner um jeden Kubikzentimeter Volumen feilschen.

Das kompakte Aluminiumgehäuse für den Wärmetauscher findet rechts oben auf dem Motor relativ bequem einen angemessenen Platz. Den Radiator für die Kühlflüssigkeit verstaut Pietz vor dem vorderen linken Radhaus. $\frac{3}{4}$ zöllige Kupferleitungen bilden die Pipeline vom Bug zum Heck und retour.

Damit kann der serienmäßige kleine RS-Heckflügel erhalten bleiben. Dies spart Kosten und wahrt vornehm das Inko-

gnito. Um den großflächigen Luft/Luft-Kühler unterzubringen, mußte Lotec bisher auf den ausladenden Turboflügel zurückgreifen.

Der Garrett T03S-Lader sitzt wie gehabt auf seinem geschweißten Edelstahlkrümmer im linken hinteren Eck der 911-Karosserie. Die Turbine entläßt das heiße Abgas über einen Tandem-Metallkatalysator in den serienmäßigen Endschalldämpfer. Der Verdichter stellt einen maximalen Ladedruck von 0,6 bar bereit.

Um die Arbeitsdrücke im Zylinder angesichts des recht kräftigen Ladedrucks auf ein verträgliches Maß zu reduzieren, müssen die serienmäßigen Kastenkolben an der Krone abgedreht werden. Dank des spanabhebenden Verfahrens sinkt die Grundverdichtung so von 11,3 auf moderate 8,5:1. Das Saugrohr wird druckfest abgedichtet.

Der modelgepflegte Turbo-Umbau beweist seine Reife nachdrücklich durch gewaltige 600 Nm Drehmoment, die bei 4500/min anliegen. Bereits bei 3200/min zerren 380 Nm an der Schwungscheibe. Diese Charakteristik erlaubt eine ausgesprochen schaltfaule Fahrweise. Glatt und ohne nennenswertes Turboloch setzt das Triebwerk den nur 1267 Kilogramm leichten RS in Bewegung – kein Vergleich zum urtümlichen Werk-Turbo.

Dem Eingeweihten nötigen diese Eckdaten bereits einigen Respekt ab. Doch eine Probefahrt im Lotec-RS wirkt wie ein automobiles Selbsterfahrungsseminar auf Geist und Seele. Mit kindlicher Hingabe verschreiben sich selbst abgebrühte Vielfahrer dem Spiel mit der Fliehkraft.

Mit einem eleganten Schwung streicht die Nadel des Drehzahlmessers behende über das Ziffernblatt, um bei 6800/min sachte zum Gangwechsel zu mahnen. Entzückt wartet der RS-Treiber im ledertapezierten Kohlefasersitz darauf, daß der rosarote Panther erneut zum Sprung ansetzt, sobald die Serienkupplung einrückt und das rechte Pedal wieder den vertrauten Platz auf dem Blech einnimmt.

Allein im Übergang vom vierten zum fünften Gang erlaubt sich das bayrische Ge-

nun sechs größere Einspritzdüsen den Kraftstoff. Anders als bisher erhielt die Motronic einen komplett neuen Satz Kennfelder einprogrammiert. Die Lotec-eigene Novotronic entfällt.

Den entscheidenden Fortschritt markiert jedoch der Einsatz eines wasserdurch-

bläse eine kleine Verschnaufpause. Dank längerer Übersetzung (0,756 statt 0,868:1) fällt knapp jenseits 200 km/h eine Gedenksekunde an, bevor es mit selten erlebter Vehemenz bis hinauf zum illustren Topspeed von 293 km/h weiter vorangeht. 300 km/h scheinen bei absolut freier Autobahn und einem kleinen Plus an Ladedruck durchaus erreichbar.

Ein Gratisgenuß am Rande ist der mit gutturaler Raspelstimme vorgetragene Boxer-Blues aus dem Heck. Die Turbine dämpft das Auspuffgeräusch wohlthuend. Fahrer und Passagier können sich selbst jenseits 250 km/h noch ohne Schreierei verständigen.

Reinsetzen und wohl fühlen war allerdings nicht die Devise, nach der das Turbo-Tier von Lotec zu höheren Weihen der Fahrdynamik führte. Verantwortungsbewußt hatten die Bayern neue Michelin MXX3 auf die Cup-Felgen gezogen. Dem Geradeauslauf gereichte diese Vorsichtsmaßnahme sehr zum Nachteil.

Selbst mutige Ladedruck-Freaks stellten bei Tempo 230 weitere Beschleunigung ein.

Mit neuen Reifen ist der Geradeauslauf problematisch

Der Grund: Auf hohen Profilstollen erlaubt sich das RS-Fahrwerk ausgelassene Hüftschwünge. Die Pendelbewegungen um die Hochachse wecken unangenehme Bedenken, der leichtgewichtige Elfer wollte seinen Motor abrupt nach vorn drehen. Luftdrücke jenseits 2,5 und 3,0 bar vorn und hinten verstärkten diese Unart zusätzlich.

Der ungemütliche Effekt verlor sich glücklicherweise bis auf einen akzeptablen Rest, nachdem der RS einige verschleißintensive Rennrunden auf dem kleinen Kurs in Hockenheim abgespult hatte.

Die Rennstrecke ist denn auch das geeignete Terrain, um sich an den Grenzbereich des aufgeblasenen RS heranzutasten. Leider erlauben die gestreßten Straßenreifen bei weitem nicht das Ausschöpf-

Technische Daten

Lotec-Porsche Carrera RS Turbo	
MOTOR	
Zylinder	6, Boxer, luftgekühlt, hinten längs
Ventile	2, 2 x ohc, Kipphebel
Bohrung x Hub	100,0 x 75,4 mm
Hubraum	3600 cm ³
Verdichtung	8,5:1
Leistung bei	420 PS (309 kW) 5800/min
Literleistung	117 PS/l (85,8 kW/l)
max. Drehmoment	600 Nm bei 4500/min
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Antriebsart	Hinterradtrieb, Differentialsperr
Anzahl der Gänge	5
Übersetzungen	I 3,500, II 2,089, III 1,407, IV 1,096, V 0,756
Achsübersetzung	3,444:1
FAHRWERK	
vorn	Dreiecksquerlenker, Federbein, Stabilisator
hinten	Schräglenker, Stabilisator
Bremsen	vorn und hinten Scheiben, Ø 322/299 mm, innenbelüftet, Vierkolben-Festsattel, ABS
Bereifung	vorn 205/50 ZR 17 auf Felge 7 1/2 x 17 hinten 255/40 ZR 17 auf Felge 9 x 17
KAROSSERIE	
Abmessungen (L x B x H)	4250/1650/127 mm
Gewicht vollgetankt (Werksangabe)	1267 kg (1220 kg)
Zul. Gesamtgewicht	1420 kg
Leistungsgewicht	3,0 kg/PS
Tankvolumen	77 Liter
FAHRLEISTUNGEN	
0-40 km/h	1,8 s
0-60 km/h	2,4 s
0-80 km/h	3,6 s
0-100 km/h	4,5 s
0-120 km/h	5,9 s
0-140 km/h	7,9 s
0-160 km/h	9,9 s
0-180 km/h	12,5 s
0-200 km/h	15,4 s
Elastizität	4. Gang 5. Gang
60-100 km/h	5,6 s 9,6 s
60-120 km/h	7,6 s 13,2 s
60-160 km/h	11,7 s 20,5 s
Kleiner Kurs Hockenheim	1:19,1 min
V _{max}	293 km/h
Reichweite d. Gänge	67/118/165/207 km/h
Testverbrauch	15,5 l/100 km Superplus
PREISE	
Grundpreis	145.400 Mark
Wichtige Extras	Motor tuning 37.620 Mark, langer 5. Gang 3990 Mark
Testwagenpreis	187.010 Mark
Steuern	475 Mark
Haftpflichtvers.*	1617 Mark
TK/VK*	774.5616 Mark

* jährlicher Beitrag bei HUK-Verband (für ein in Stuttgart zugelassenes Auto in SF-Klasse 100%)



Linientreu: Dank präziser Lenkung und straff abgestimmtem Fahrwerk lenkt der Turbo-RS äußerst willig ein. Sacht es Schieben über die Vorderräder läßt sich mit dem Gaspedal feinfühlig neutralisieren

fen der üppigen PS-Reserven. Eine Rundenzeit von 1,19,1 min darf dennoch als respektabel gelten.

Beim Herausbeschleunigen aus Kurven hängt der Kraftmeier gelassen das Heck nach außen und stürzt unter leichtem Gegenlenken im Krebsgang dem nächsten Eck entgegen.

State of the art ist die Bremsanlage mit belüfteten Scheiben und Vierkolben-Aluzangen rundum. Dank solidem Druckpunkt und untadeliger Standfestigkeit bleibt auch angesichts der vielen zusätzlichen PS kein realistischer Verzögerungswunsch offen.

Die Beschleunigung von null auf 100 km/h fällt mit 4,6 Sekunden hervorragend aus, obwohl die begrenzte Reifenhaftung trotz ausgezeichneter Traktion noch günstiger Werte vereitelt (Serien-RS 5,4 s, Serien-Turbo 5,5 s).

Der RS Turbo aus Kolbmoor zeigt sich dem mit Kit 365 PS starken Werks-Turbo in fast jedem Belang überlegen (siehe sport auto 11/1991) – außer in puncto Komfort und Ausstattung.

In den Genuß schlitzohriger Untertreibung kommen Lotec-Kunden zudem für rund 187.000 Mark. Für den pausbäckigen Werks-Turbo muß die Porsche-Klientel immerhin 21.500 Mark mehr abdrücken – und der guckt nicht halb so freundlich in die Rückspiegel der anderen Verkehrsteilnehmer wie der Pink Panther. *kr*