



Der BMW 318i wird nach den Lotec-Eingriffen unter starken Leistungsdruck gesetzt. Die Ladedruckanzeige in der Konsole weist maximal 0,50 bar aus

Die Leistungssteigerung von 115 auf 190 PS per Turbo-Aufladung gelang bei Lotec zu einem auffallend günstigen Preis: 9000 Mark sind in Anbetracht des hinzugewonnenen Temperaments geradezu ein Sonderangebot

Dezent tiefergelegt und auf 16-Zoll-Momo-Felgen unterwegs: Der 318i Turbo von Lotec zeigt sich bissig und kultiviert – ein Wolf im Schafspelz



## Test: Lotec-BMW 318i Turbo

# Turbogeiles Sonder

Die Wirkung ist unübersehbar und kommt in teils erschrockenen, teils belustigten Gesichtern zum Ausdruck: Das Klangspektrum dieses BMW 318i im Fahrbetrieb könnte von Musik-Kritikern als außergewöhnlicher Beitrag aus dem schrillen Bereich der Zwölfton-Musik beschrieben werden.

Mit jedem Lastwechsel ertönt ein Geräusch, das zwischen dem Gezische einer urtümlichen Lokomotive und dem metallischen Klang einer überdimensionalen Zimbel angesiedelt ist. Bei jedem Gaswegnehmen, also in zeitlich rascher Folge, sorgt diese aku-

stische Untermauerung für kurzweilige Unterhaltung – quasi als Reminiszenz an die alten, martialischen Turbo-Zeiten.

Aber manchmal nervt es auch. Hervorgerufen wird dies etwas ordinäre Spektakel durch das Abblasventil am Garrett-Turbolader, das dafür sorgt, daß dem geschlossenen System zwischen Turbine, Ladeluftkühler und Brennraum nicht mehr als 0,50 bar Ladedruck aufgebürdet wird.

Die Mechanik des Zweiventilers bleibt völlig unangetastet. Die Serienverdichtung war mit 9,7:1 laut Lotec-Cheftechniker Ferdinand Pietz niedrig genug, um das Druck-

Alles wie immer: Die Mechanik des Vierzylinders bleibt völlig unangetastet. Der grundsolide 1,8-Liter-Motor bringt es dank Turbo-Aufladung auf eine Leistung von knapp 100 PS pro Liter Hubraum





# erangebot

mittel ohne Veränderung an der motorischen Substanz adaptieren zu können.

Die Mehrleistung von 75 PS für den ab Werk 115 PS starken Vierzylinder soll, so das Versprechen der Tuner aus dem bayerischen Kolbermoor, keine Nachteile in Sachen Standfestigkeit mit sich bringen.

Nicht die stattliche Spitzenleistung von 190 PS, sondern das Drehmoment, reichliche 270 Newtonmeter, könnte zu Sorge um den nachgeschalteten Antriebsstrang Anlaß bieten. Immerhin, die harte Meßprozedur, noch dazu bei hochsommerlichen Temperaturen um 30 Grad, erledigte der

318i Turbo ohne Anzeichen mechanischer Schwäche.

Exakt 8,6 Sekunden aus dem Stand bis Tempo 100 (Serie: 11,2 s) sind ein achtbarer Wert. Das Seriengetriebe ist recht kurz übersetzt. Das Drehzahlniveau ist daher speziell auf Autobahn-Etappen durchweg hoch. Auf der anderen Seite kommt dies dem Durchzugsvermögen sehr zugute. Von 60 auf 140 km/h im fünften Gang vergehen nur 20,1 Sekunden. Der Serien-318i veranschlagt dafür langatmige 33,2 Sekunden. Die Leistungsentfaltung ist nahezu gleichmäßig. Ein „Turbo-Loch“ existiert nicht.

Trotz seiner stattlichen Mehrleistung bleibt der von Lotus unter Druck gesetzte 318i bei seiner Sprit-Diät: im Schnitt 11,1 Liter Superkraftstoff pro 100 Kilometer. Der wesentlich schwächere Serien-318i konsumiert auf derselben Distanz kaum weniger: knapp zehn Liter.

Ferdinand Pietsch sieht das vorzüglichste Einsatzgebiet seines für alle BMW-Vierzylinder konzipierten Turbo-Kits aber noch kommen: „Der neue BMW-Roadster Z3 wird erst nach unserem Tuning zur vollen Leistungsblüte reifen.“

Horst von Saurma

## Technische Daten

Lotec-BMW 318i Turbo

### Motor

Zylinder	4R, wassergekühlt, vorn längs, Turbolader Garrett T25
Ventile	2, ohc
Bohrung x Hub	84,0 x 81,0 mm
Hubraum	1796 cm <sup>3</sup>
Verdichtung	9,7:1
Ladedruck	0,50 bar
Leistung	190 PS (140 kW)
bei	5200/min
Literleistung	94,5 PS/L
max. Drehmoment	270 Nm bei 4400/min

### Kraftübertragung

Antriebsart	Hinterradantrieb
Anzahl der Gänge	5
Übersetzungen	I 4,23, II 2,52, III 1,66, IV 1,22, V 1,00
Achsübersetzung	3,38

### Fahrwerk

vorn	Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator
hinten	Doppelquerlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Bremsen	Scheiben vorn, Trommeln hinten, ABS
Bereifung	vorn 205/50 ZR 16, hinten 225/55 ZR 16, Dunlop SP 8000

### Karosserie

Abmessungen (LxBxH)	4433 x 1698 x 1393 mm
Gewicht vollgetankt	1290 kg
lt. Kfz.-Schein	1205 kg
zul. Gesamtgewicht	1665 kg
Leistungsgewicht	6,8 kg/PS
Tankvolumen	65 Liter

### Fahrleistungen

0-40 km/h	2,1 s
0-60 km/h	4,1 s
0-80 km/h	5,8 s
0-100 km/h	8,6 s
0-120 km/h	11,6 s
0-140 km/h	15,6 s
0-160 km/h	20,3 s
Elastizität	4. Gang 5. Gang
60-100 km/h	7,8 s 10,9 s
60-120 km/h	11,4 s 15,6 s
60-140 km/h	15,4 s 20,1 s
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Reichweite der Gänge	43 / 82 / 126 / 165 km/h
Testverbrauch	11,1 L/100 km Super
Störungen im Testbetrieb	keine

### Preise

Grundpreis	41 500 Mark
Wichtige Extras	Motoruning 9085 Mark, Tieferlegung 603 Mark, Radsatz 3415 Mark
Testwagenpreis	ca. 55 000 Mark
Steuern	237,60 Mark
Hilfspflichtovers*	2293,50 Mark
TK/VK*	247 / 2112 Mark

\* Durchschnittlicher jährlicher Beitrag für ein in Berlin zugelassenes Auto in SF-Klasse 100 Prozent