

Die G-Modelle eignen sich entgegen landläufigen Vorurteilen ganz ausgezeichnet für sportlichen Einsatz. Es gibt kaum ein tauglicheres Zugfahrzeug für Ihre Motorjacht oder Ihren Pferdeanhänger.

Tuner Lotec in Kolbermoor leuchtet nun eine weitere Facette des sportiven G-Charakters aus: Er lädt den Dreiliter-Sechszylinder mittels Turbolader auf und ermöglicht ihm damit Fahrleistungen, die mit denen des eleganten 300 CE-Cabrios durchaus vergleichbar sind.

Edelholz schönt die Innenarchitektur des GE. Sperren für beide Achsen sichern das Fortkommen in schwerem Gelände



Aus luftiger Höhe erlebt der G-Betreiber das profane Verkehrsgeschehen weit unter sich. An von Touristen besetzten Langweilern spürt er mit einer Souveränität vorbei, die kaum einer von dem nächsten Verwandten des Unimog erwartet. Schon ab 2000/min baut die Garrett-T-03-Turbine gehörig Ladedruck auf. Nachdrücklich wie eine Sportlimousine zieht das fesch gemachte Nutzfahrzeug an.

Schmale acht Sekunden reichen dem turbobefeuerten G-Wagen, um die Spanne von 80 auf 120 km/h zu über-

4x4 Special:

GE-Stern

Lotec-Mercedes 300 GE Turbo mit 280 PS

Dank Turbo-Technik verwandelt sich der behäbige 300 GE in ein agiles Großraum-Cabrio. Selbst flott gefahrenen GTI zeigt der schwere Lotec-Wagen frech die Rücklichter



Mit Side Pipes versehen tönt der Turbo-Sechszylinder wie ein Ami-V8

Anders als jenes eignet sich der robuste G-Wagen jedoch nicht nur zum Asphalt-Cruisen am Starnberger See, sondern ebenso gut für den München-Marrakesch-Raid über holprige Sandpisten – sofern der geneigte GE-Besitzer sich von der Sorge um den tintenschwarz schimmernden Lack und den makellosen Chrom der Rammstoßstangen freimachen kann.

sport auto bewegte einen turbogeladenen GE in der Bilderbuchlandschaft um die oberbayerischen Seen. Auf seinen Hausstrecken in Tutzing und Umgebung durfte er zwar keinen Aufschluß über seine Nehmerqualitäten in schwerem Gelände liefern. Dafür gab das Großcabrio Auskunft darüber, wie souverän es sich durch den Alltagsverkehr manövrieren läßt.



brücken. Von der Ampel weg erreicht der Allradler ohne schwarze Striche und großes Spektakel die 100-km/h-Marke in nur 7,8 Sekunden – und läßt damit die meisten Vertreter der GTI-Fraktion weit hinter sich. Allein der pechschwarze Baß aus den fetten Side Pipes kündigt davon, daß hier ein paar Pferde mehr vorgespannt sind als beim betulichen Serienwagen.

Lotec-Cheftechniker Ferdinand Pietz hat alle Vorkehrungen getroffen, damit sich dieses Temperament notfalls auch unter tropischer Sonne in gewohnter Weise äußert. Im engen Motorenabteil mußte er neben der Lademimik auch einen effektiv arbeitenden Ladeluftkühler im Schuh-schachtelformat unterbringen. Hier bot sich als kompakteste Lösung ein wasserdurchströmter Wärmetauscher an. Eine elektrisch betriebene



Technische Daten

Lotec-Mercedes 300 GE Turbo

MOTOR

Zylinder	6 R, wassergekühlt, vorn längs
Ventile	2, ohc, Kipphebel
Bohrung x Hub	85,5 x 80,2 mm
Hubraum	2960 cm ³
Verdichtung	11,7:1
max. Ladedruck	0,6 bar
Leistung bei	280 PS (206 kW) 5800/min
Literleistung	94,6 PS/L
max. Drehmoment	440 Nm bei 2800/min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antriebsart	Allradantrieb, Planetenradverteiler-Differential mit Sperre
Anzahl der Gänge	5
Übersetzungen	I 3,86, II 2,18, III 1,37, IV 1,00, V 0,80
Achsübersetzung	4,86:1 (Gelände 10,4:1)

FAHRWERK

vorn	Starrachse, Länglenker, Panhardstab, Stabi
hinten	Starrachse, Länglenker, Panhardstab
Bremsen	vorn innenbelüftete Scheiben, Ø 303 mm, hinten Trommel
Bereifung	285/75 R 15 S auf 7-Zoll-Feigen

KAROSSERIE

Abmessungen (L x B x H)	4260/1774/1908 mm
Gewicht vollgetankt	2133 kg
lt. Ktz.-Schein	2020 kg
zul. Gesamtgewicht	2710 kg
Leistungsgewicht	9,7 kg/PS
Tankvolumen	98 Liter

FAHRLEISTUNGEN

0–40 km/h	2,0 s
0–60 km/h	3,4 s
0–80 km/h	5,3 s
0–100 km/h	7,8 s
0–120 km/h	11,3 s
0–140 km/h	16,2 s
0–160 km/h	24,2 s
Elastizität	4. Gang 5. Gang
60–100 km/h	8,4 s 12,0 s
60–120 km/h	12,6 s 18,3 s
60–160 km/h	25,4 s 36,4 s
Vmax	200 km/h
Reichweite der Gänge	42/76/120/164 km/h

PREISE

Grundpreis	82168 Mark
Wichtige Extras	Motorumbau 33350 Mark, ABS 3623 Mark, Lederpolster 4968 Mark
Testwagenpreis	ca. 130 000 Mark
Steuern	391 Mark
Haftpflichtversicherung*	1934 Mark
TKVX*	140/2135 Mark

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

Pumpe läßt das Kühlmittel in einem eigenen Kreislauf zirkulieren.

Um die gewünschten Brennräume zu realisieren, griff Pietz auf den Zweiventil-Zylinderkopf aus dem 300-E zurück. Die Kolben müssen soviel Material lassen, bis die Verdichtung auf bekömmliche 8,7:1 abgesenkt ist. Nach diesem Eingriff hält die Mechanik einem Ladedruck von maximal 0,6 bar ohne Murren stand, nachdem auch die Einspritzanlage (K-Jetronic) softwaremäßig auf Turbo-Betrieb vorbereitet ist.

Die Fahrdynamik des Zweitonen-Cabrios läßt sogar GTI-Treiber vor Neid blaß werden. Das Starrachs-fahrwerk bietet limousinenhaften Komfort.



Viel Platz blieb Lotec nicht, um die Lademimik neben dem Sechszylinder zu verstauen. Der kompakte Ladeluftkühler ist wasserdurchströmt

Mit dem kernigen Leistungsschub wird der 300 GE ohne Mühe fertig. Alle Komponenten der Kraftübertragung bieten Reserven, wie sie im Nutzfahrzeubau üblich sind: reichlich Getriebe und Kuppelung überstanden selbst den Brutalbetrieb bei den Meßfahrten ohne Zähneknirschen. Sahngig gleitet der Schaltstock wie eh und je in die ihm zuge-dachte Rastposition.

Auch das Starrachs-fahrwerk läßt ob der drastisch forcierten Gangart keine Schwächen erkennbar werden. Sauber, ohne zu schlingern, folgt der G auch in schnellen, langgezogenen Kurven seinem Kurs. Seitenneigung ist spürbar, ohne daß die kurveninneren Räder nennenswert entlastet würden.

Selbst in flott gefahrenen Wechselkurven enthält sich der offene Zweitonner zickiger Reaktionen durch Schwanken des Aufbaus. Über eine leicht-gangige, aber hinreichend sensible Lenkung sind die gut-mütigen Lebensäußerungen des schwäbischen Elefanten gut zu beherrschen.

Allentalls die Fading-anfälligen Bremsen mit archaischen Trommeln an der Hinterachse verlangen etwas Rücksicht. Die Bremspunkte sollten also in gebührendem Abstand vor der Kurve festgelegt werden.

Kr