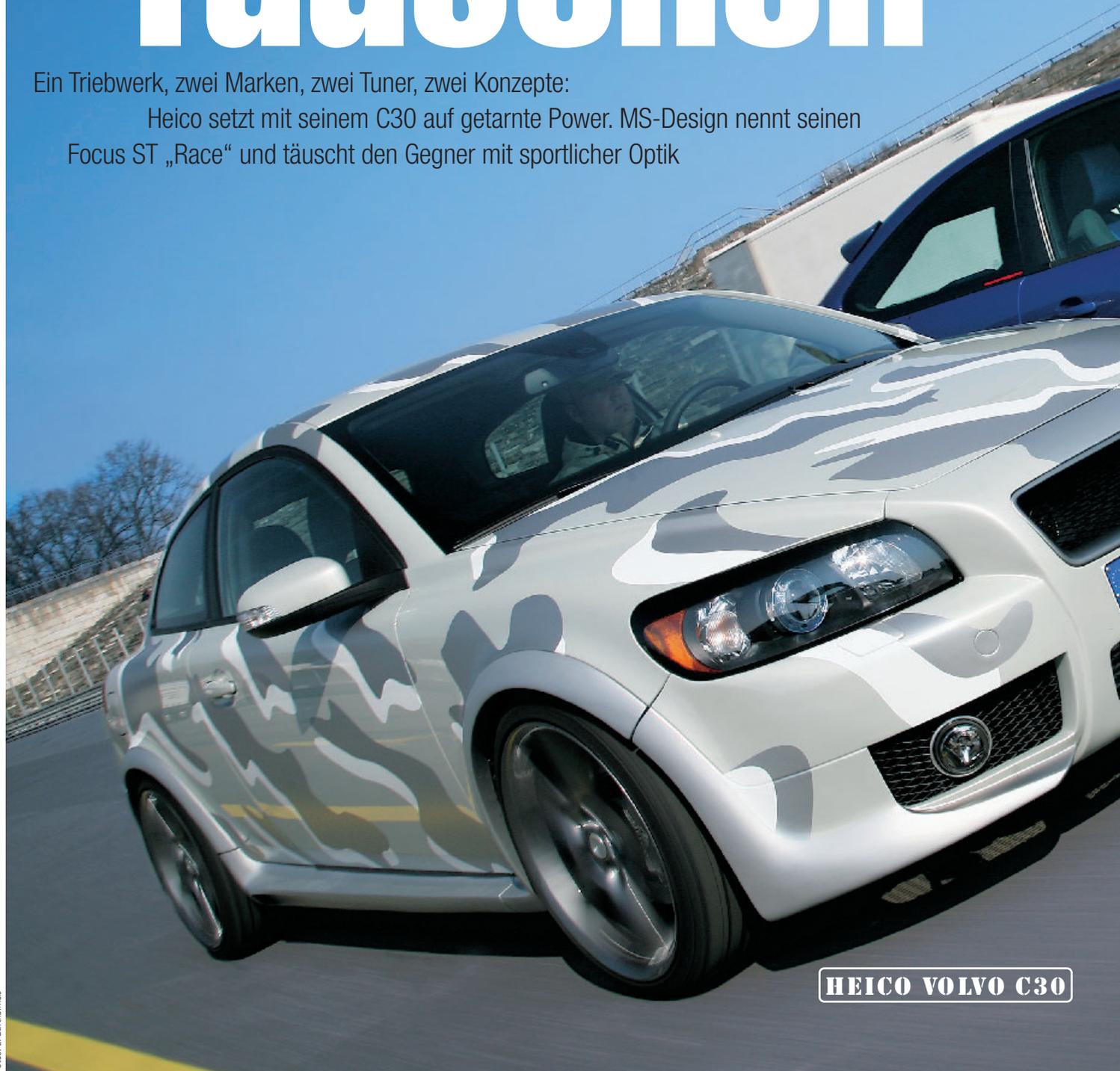


Tarnen und Tauschen

Ein Triebwerk, zwei Marken, zwei Tuner, zwei Konzepte:

Heico setzt mit seinem C30 auf getarnte Power. MS-Design nennt seinen Focus ST „Race“ und täuscht den Gegner mit sportlicher Optik



HEICO VOLVO C30

Fotos: L. Barthelmeß



MS DESIGN FORD FOCUS ST



Fünfzylinder-Motoren und Volvo – das ist schon seit Jahren Tradition. Die meisten Schweden-Karosserien werden mit den kernig klingenden Triebwerken ausgeliefert. Auch unter der Haube der neuen C30-Topversion T5 arbeitet ein Fünfzylinder-Turbo mit 220 PS. Konzernbruder Ford wählte vor zwei Jahren bei der Präsentation seines neuen Focus ST dasselbe turbobefeuerte 2,5-Liter-Triebwerk, jedoch mit 225 PS. Dennoch kein Grund für die Tuning-

fraktion, nicht noch ein bisschen an der Leistungsschraube zu drehen: Focus ST und C30 T5 bieten den Tunern dank Aufladung reichlich Spielraum in Sachen Chiptuning. „HS3 Camouflage“ von Heico Sportiv und „Race“ von MS-Design heißen die rollenden Resultate.

Beim Anblick des Heico Volvo C30 stellt sich uns vorrangig jedoch nicht die PS-, sondern eine andere Frage: Kann es sein, dass bei der Entwicklung dieses Umbaus der Begriff „Tarnen und Täuschen“ im La-

stenheft ganz weit oben stand? Das vermutet man zumindest beim Blick auf die Karosserie. Der Volvo ist mit einem Aufkleber-Kit namens „Camouflage“ in Tarnoptik bestückt. Man könnte denken, die Bundeswehr hat ihren Fuhrpark erweitert. Wer darauf steht, kann die Optik für 2200 Euro bei Heico ordern.

Der Volvo-Tuner aus Darmstadt war schon immer bekannt für seine extrovertierten Umbauten. „Mit dem Odin auf Basis des S40 hatten wir schon gezeigt, was für die ▶

C30 und der ST werden von elektronisch getunten 2,5-Liter-Fünfzylinder-Turbos angetrieben





Das Heico-Paket im und am C30 ist perfekt und ausreichend. Neben dem bulligen Exterieur glänzt der deutsche Schwede mit 19-Zoll-Volution-Rädern, 4-Kolben-Sportbremsanlage und Interieur-Extras mit jeder Menge Alu



Zum Bodykit des C30 HS3 zählen eine Front- und Heckschürze, Seitenschweller und Radlaufverbreiterungen. Der Dachflügel ist Serie



HEICO VOLVO C30

Straße und gleichzeitig für die Rennstrecke möglich ist. Mit dem C30 HS3 Camouflage setzen wir die auf der Tuningmesse SEMA in den USA gezeigte Studie um“, erklärt Presse­mann Patrick Brenndörfer.

Neben den farbigen Maßnahmen beeindruckt aber auch das Bodykit, bestehend aus Front- und Heckschürze, Schweller sowie Radhaus-

verbreiterungen. Damit diese auch gut gefüllt sind, montiert Heico 19-Zöller mit 235er-Breitreifen.

Optisch erscheint der MS-Design Focus trotz „Race“-Dekor etwas gediegener, wenn auch alles andere als unauffällig. Neben 20-Zoll-Rädern setzt sich der Österreicher mit Seitenflaps, einem Heckdiffusor und Dachflügelaufsatz in Szene.

Zumindest beim Motortuning liegen die Tuner auf einer Wellenlänge. Beide verzichten auf größere Umbauten an Innereien und Turbo und setzen auf einen Eingriff ins Steuergerät. Heico holt dadurch 30, MS-Design 35 zusätzliche PS raus. Das Drehmoment steigt bei Heico um 40, bei MS-Design um 80 Newtonmeter.

In der Praxis funktionieren beide Autos hervorragend. Mit den zusätzlichen Pferden geht es zügig voran, sauber und unangestrengt drehen die Maschinen hoch. Untermal wird die Hatz im Heico C30 vom bollernden Sound der Vierrohr-Auspuffanlage.

Der Focus geht auf den ersten Blick gut. Der Motor ist aber nicht



Das Interieur des Focus ST hat leider wenig „Race“ abbekommen. Hier findet man nur Serie. Außen hingegen haben die MS-Designer mit einigen Flaps, einem Diffusor, Dachflügel, Frontspoiler und 20-Zoll-Rädern mehr Mut bewiesen



MS DESIGN FORD FOCUS ST

ganz so perfekt abgestimmt wie der des Heico-Volvo: Im Ford denkt man immer an einen Turbo alter Schule. Er benötigt Zeit und Drehzahl, um in Fahrt zu kommen, schiebt dann aber ziemlich ruppig voran. Gaswechsel werden mit einem lauten Zischen quittiert – Musik in unseren Ohren. Die Leistungsentfaltung im C30 wirkt dage-

gen Turbo-untypisch. Schon im Drehzahlkeller steht dem Fünfzylinder genügend Power zur Verfügung. Kompliment an die Heico-Techniker!

Jedoch können sich beide Derivate bei unseren Messfahrten gegenüber den Serienmodellen nicht verbessern. Im Gegenteil, der blaue Focus ST ist sogar 0,3 Sekunden

Technische Daten	Heico C30 HS3	MS-Design Focus ST
Motor	R5, Turbolader	R5, Turbolader
Einbaulage	vorne quer	vorne quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	2521 cm ³	2521 cm ³
Bohrung x Hub	83,0 x 93,2 mm	83,0 x 93,2 mm
Verdichtung	9,0 : 1	9,0 : 1
kW (PS) bei 1/min	184 (250)/5500	191 (260)/6100
Literleistung	99 PS/Liter	103 PS/Liter
Nm bei 1/min	360/3500	400/4900
Antriebsart	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell
Bremsen vorn	320 mm/innenbel./geschl.	320 mm/innenbel.
Bremsen hinten	280 mm	280 mm
Radgröße vorn/hinten	8 x 19 Zoll	8 x 20 Zoll
Reifen vorn/hinten	235/35 R 19	235/30 R 20
Reifentyp	Conti Sport Contact3	Conti Sport Contact2
Länge/Breite/Höhe	4252/1782/1447 mm	4362/1840/1447 mm
Radstand	2640 mm	2640 mm
Leergewicht	1479 kg	1392 kg
Leistungsgewicht	5,9 kg/PS	5,3 kg/PS
Zuladung	421 kg	468 kg
Tankinhalt	60 l	55 l

Messwerte <small>TOUGHBOOK</small>	Heico C30 HS3	MS-Design Focus ST
Beschleunigung		
0–50 km/h	3,0 s	2,8 s
0–100 km/h	6,8 s	7,1 s
0–130 km/h	10,1 s	10,8 s
0–160 km/h	15,0 s	16,2 s
Viertelmeile		
0–402,34 m	14,80 s	15,48 s
Elastizität		
60–100 km/h im 4. Gang	6,0 s	5,0 s
80–120 km/h im 5. Gang	8,1 s	6,4 s
80–120 km/h im 6. Gang	10,9 s	9,4 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100–0 km/h kalt	37,9 m (–10,0 m/s ²)	39,2 m (–9,9 m/s ²)
100–0 km/h warm	37,7 m (–10,0 m/s ²)	38,2 m (–10,0 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	11,6 l Super Plus	12,2 l Super Plus
Reichweite	510 km	450 km

Höchstgeschwindigkeit	Heico C30 HS3	MS-Design Focus ST
GPS-Messung (www.leitsspeed.de)	243 km/h	240 km/h

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	Heico C30 HS3	MS-Design Focus ST
Serienfahrzeug ohne Extras	28 500	24 200
Tuning		
Leistungssteigerung	1330	890
Radsatz inkl. Reifen	3920	3255
Fahrwerk	1290	262
Anbauteile komplett	2700	1573
Dachflügel	(Serie)	210
Auspuff	890	230
Bremsanlage	2990	–
Interieur komplett	471	–
Dekor	2200	173
Preis Testwagen	44 291 Euro	30 583 Euro

langsamer als ein ST ab Werk. Kein Wunder: fährt doch der Ford auf drei Zoll größeren Rädern als die Serie,

Mehr Infos zum Focus ST und C30 T5:

HEFTARCHIV

► 200550028ab

► 200644030ab

Alles über das autobild.de/Heftarchiv lesen Sie auf Seite 4

und die Motorelektronik arbeitete beim Test nicht immer einwandfrei. So stehen am Ende auf dem Datenblatt nur 240 km/h und 7,1 Sekunden für den Spurt von 0 bis 100. Auch der Heico HS3 hat mit den üppigeren Rädern zu kämpfen und schafft nur 6,7 Sekunden, genauso schnell wie ein Serien-C30-T5. Bei echten 243 km/h ist Schluss. Erst bei den ▶



Seriengestühl und Pedalerie bieten genügend Platz und Halt



Die Recaros im Ford passen gut, das Endrohr ist nur ein Blender



HEICO VOLVO C30

MS DESIGN FORD FOCUS ST

Klarer Sieger bei diesem Duell unter den Fünfzylinder-Turbos ist der Heico Volvo C30 HS3. Das MS-Design-Paket bietet nicht so viel Fahrspaß

Zwischensprints 60–100 im vierten und 80–120 km/h im fünften Gang spielt der österreichische Focus sein Drehmoment-Plus aus. Die 400 Newtonmeter verhelfen ihm zu jeweils über einer Sekunde Vorsprung gegenüber dem C30.

Unterschiede auch beim Fahrverhalten. Absolut spurtreu bremst der Volvo enge Kurven an, der Pedaldruck erlaubt feinfühliges Dosieren. Dem Einlenkbefehl des Piloten folgt der C30 präzise, in flotten Wechselkurven zeigt der

Schwede große Reserven. Selbst bei deaktiviertem ESP erlaubt er sich keine Lastwechselreaktionen. Kein Wunder dank in der Höhe verstellbarem und speziell abgestimmtem Sporfahrwerk und einer Vier-Kolben-Sportbremsanlage.

Seine verzögern schlechter und lassen sich nicht so präzise dosieren wie die des Heico. Ein wichtiger Punkt, der dem HS3 neben seinem absolut narrensicheren Fahrverhalten zum Sieg verhilft.

Etwas mehr Eingewöhnung verlangt der Focus ST von seinem Fahrer. Denn MS-Design montierte lediglich einen Sportfedernsatz. Wer zu schnell in eine Kurve hineinbremsst, erntet deutliches Untersteuern, und der Fahrspaß ist erst einmal dahin. Gleiches gilt für den zu beherzten Lenkeinsatz in Wechselkurven. Erst wer sauber einlenkt, erfährt lastwechselfreies Verhalten. Da können selbst die dicken Gummis der 20-Zöller nicht helfen.

Beide Tuner verwenden zwar dieselbe Motorbasis – die Resultate könnten unterschiedlicher jedoch kaum ausfallen. Der Volvo C30 von Heico räumt mit seiner martialischen Optik souverän die linke Spur frei. Und beweist, dass hinter der Tarn-Fassade auch Power steckt. Der Focus ST von MS-Design trägt zwar den Namen „Race“, kommt dem aber nicht sehr nahe. Der Ford empfiehlt sich für alle, die mit schicker Optik und guten Fahrleistungen zufrieden sind. [nau]

Ins Hintertreffen gerät der Focus auch mit seinen Serienbremsen.

Kontakt: www.heicosportiv.de; www.ms-design.com

FAZIT

1 HEICO C30 HS3



Der Volvo besticht mit seiner präzisen Fahrdynamik, dem kernigen und sportlichen Motor. Obwohl er trotz Mehrleistung nur unwesentlich schneller ist als sein Serienpendant überzeugt der C30 bei der Fahrdynamik. Sein extrovertiertes Design sagt aber nicht jedem auf Anhieb zu.

2 MS DESIGN FOCUS ST



Der Focus ST von MS-Design wird seinem Namen „Race“ keinesfalls gerecht. Der Ford kann den Volvo zwar bei den Zwischensprints dank mehr Drehmoment abhängen, jedoch fehlt es zum Sieg überall ein wenig – trotz des Fahrspaßes, den der Kölner zweifelsohne vermittelt.