



# Bio-Rhythmus

**K**onkurrenz-Beobachtung ist gut – Konkurrenz-Erfahrung besser. Ergo kam das Angebot des bei Volvo-Haustuner Heico Sportiv für die Pressearbeit verantwortlichen VLN-Piloten Patrick Brenndörfer zum Tracktest mit dem von einem Fünfzylinder-Turbo befeuerten C30 T5 (HS3) gerade recht. Handelt es sich doch um den direkten Klassengegner des von sport auto und dem Team FH Köln Motorsport powered by Ford eingesetzten Focus RS.

Mehr noch: Weil das Heico Team mit dem im 24h-Trimmi rund 325 PS starken C30 bereits seit 2008 am Nürburgring seine Runden dreht und aufgrund der zehnjährigen Verbundenheit des schwedischen Herstellers mit dem Ford-Konzern mit nahezu identischer Antriebstechnik an den Start geht, lässt sich vielleicht noch etwas lernen. Schließlich ist der Focus RS der Studenten zu Beginn der Saison 2010 ein echter Rookie am Ring.

Vor diesem Hintergrund überrascht die Rennwagen-typische Cockpitanmutung des in Darmstadt auf die 245/640-18-Pirelli-Slicks ge-

Innerhalb der von Audi mit dem TT RS zum Ende der Saison hin ordentlich aufgemischten Klasse SP4T der VLN trat der Heico-Volvo HS3 als einziges Auto mit dem alternativen Kraftstoff E85 an – und gewann das 24h-Rennen. Ein bio-logischer Tracktest

stellten Deutsch-Schweden nicht. Wo beim Focus unverkennbar die Serie dominiert, ist der HS3 ganz Motorsportler. Entsprechend ist die im Rennsport obligatorische Sicherheitszelle des C30 eingeschweißte statt wie beim seriennahen Ford der FH eingeschraubt. Das kommt dem Blick in den Außenspiegel klar zugute.

Auch äußerlich artikuliert der Schweden-Brenner seinen Anspruch, ein veritabler Rennwagen sein zu wollen, recht unverhohlen: Unterhalb des serienmäßigen Dachspoilers gewinnt das Heck durch einen mächtigen Heckflügel an Statur, der zusammen mit dem verkleideten Unterboden Abtrieb generieren soll.

Wer auf dem mit feuerfestem Material bezogenen Fahrersitz Platz nimmt, fühlt sich auf Antrieb wie in Abrahams Schoß. Die Rennschale

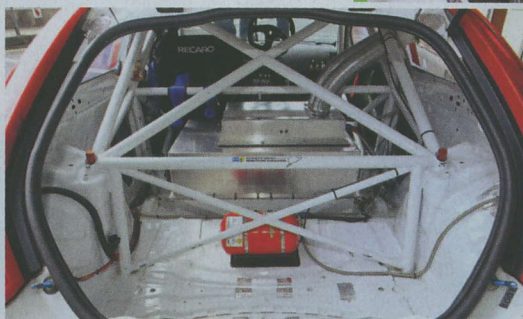
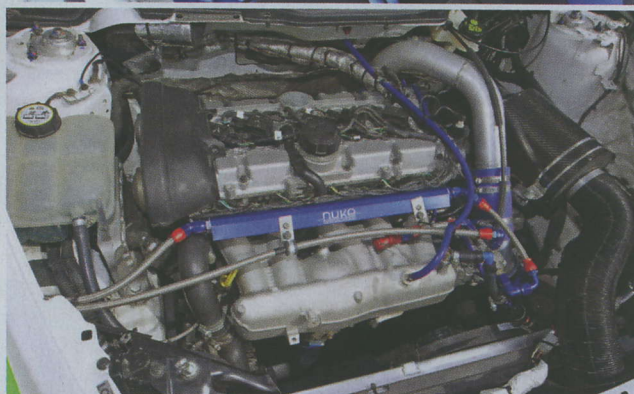
ist schmal geschnitten und hält den Piloten dank des Sechspunktgurtes sicher fest. Das unten abgeflachte Lenkrad ist kaum geschüsselt, ragt aufgrund der langen Lenksäule aber weit in den Fahrgastraum hinein und liegt in der Folge ebenso gut zur Hand wie das serienmäßige Sechsgang-H-Getriebe. Es wurde dem Focus ST entliehen.

Der von Heico bislang eingesetzte Motor mit dem bis zum Jahr 2010 einzig reglements-konformen Hubraum von 2401 cm<sup>3</sup> entstammt wiederum dem Volvo S60 T5 der vorherigen Modellgeneration. Im kommenden Jahr wird die Fahrerpaarung Brenndörfer/Müller/Eickholt aufgrund der inzwischen in der Langstreckenmeisterschaft am Nürburgring auf bis zu 2,6 Liter Hubraum erweiterten Klasse SP4T jedoch

Fotos: GARGOLOV



Der von Recaro beige-steuerte Fahrersitz ist auf schmale Statuen zugeschnitten, das unten abgeflachte Volant auf der weit nach hinten gezogenen Lenksäule perfekt positioniert. Der quer eingebaute Fünfzylinder-Turbo leistet 325 bis 350 PS, der Sicherheitstank fasst 132 Liter Bioethanol



## TECHNISCHE DATEN

### Heico HS3

**Motor** Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor mit Turbolader, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 81,0 x 93,2, Hubraum 2401 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,5:1, max. Ladedruck 1,2 bar **Leistung 325-350 PS (239 kW) bei 6000/min, maximales Drehmoment 500 Nm bei 4000/min, Literleistung 135,4 PS/L**

**Kraftübertragung** Vorderradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Drexler-Differenzialsperre, Übersetzungen: I. 3,39, II. 2,05, III. 1,43, IV. 1,09, V. 0,87, VI. 0,70, Achsübersetzung 4,00

**Fahrwerk** Einzelradaufhängung mit einstellbarem Gewindefahrwerk rundum, Eibach-Federn und Bilstein-Stoßdämpfer; Bremsen: Innenbelüftete und gelochte Scheiben rundum, Durchmesser 360/326 mm, vorn Sechskolben-, hinten Vierkolben-Festsättel, Renn-ABS; Bereifung: Pirelli Slicks in der Größe 245/640-18 vorn und hinten auf 9,0-Zoll-Leichtmetallfelgen

**Karosserie** Einsitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe (mm) 4250 x 1840 x 1390, Radstand 2640 mm, Tankvolumen 132 Liter, Gewicht 1100 kg, Leistungsgewicht 3,4 kg/PS

**Fahrleistungen** \* 0 - 100 km/h in 5,3 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 265 km/h  
**Preis 250 000 Euro**

\* Herstellerangaben

ebenso mit dem 2521-cm<sup>3</sup>-Motor antreten wie jetzt schon das FH-Team.

Leistungstechnisch macht das kaum einen Unterschied. Wegen des traktionskritischen Vorderradantriebs will mit dem in beiden Maschinen vorhandenen Leistungsangebot von 325 (24h-Spezifikation) bis 350 PS (bei VLN-Rennen) ohnehin sorgsam umgegangen werden, wenn der Vorwärtsdrang nicht in haltlosem Wheelspin enden soll. Dies gilt erst recht, wenn die vorn montierten Gummis so schmal ausfallen wie beim HS3. 245er-Laufflächen sind in dieser Leistungsklasse nicht ideal.

Da hilft nur eine problemlösungsorientierte Auslegung des Steuergerätes. Zugunsten einer besseren Traktion lassen die Heico-Techniker das maximale Drehmoment von 500 Newtonmeter erst vergleichsweise spät von der elektronischen Leine. Erst zwischen 4000 und 5800 Touren läuft der Fünfzylinder-Turbo zu Höchstform auf. Im Zusammenspiel mit dem bis zu 60 Prozent sperrenden Drechsler-Diff zieht der Darmstädter Renner bei den Proberunden auf

der GP-Strecke so selbst aus gemeinhin Fronttriebler-kritischen Kurven wie jener ausgangs der Kurzanbindung klaglos heraus.

Weniger Vertrauen erweckt zum Testzeitpunkt die Bremsanlage. Ihr leicht defensives Ansprechverhalten verlockt nicht wirklich zum Bremsen auf der letzten Rille. Aber: Problem erkannt – Problem gebannt. Im Lauf der Saison 2010 hat das Team nachgearbeitet und ist nunmehr mit der Performance der Stopper zufrieden. Einzig die für die VLN noch nicht geklärte Zulassung alternativer Treibstoffe mit mobiler Tankstation treibt den Darmstädtern aktuell noch Schweißperlen auf die Stirn.

„Wir wollen auf jeden Fall weiterhin mit leistungsförderndem, aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnenem Bioethanol an den Start gehen“, erklärt Pressechef Brenndörfer. „Sonst würde unser Wahlspruch Green Racing keinen Sinn mehr machen.“ Und ein bisschen Sinn – da ist die VLN-Gemeinde sich durchaus einig – sollte dem Motorsport ja denn doch innewohnen.

Anja Wassertheurer