Odins

Volvo S40 mit S60R Motor und Renn-Umbau

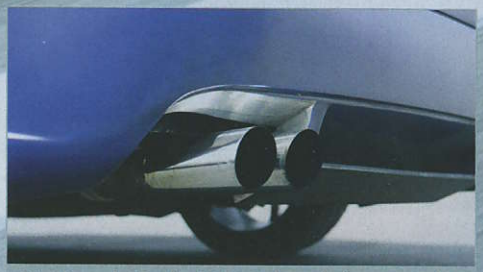
Früher überfielen ganze Horden von Wikingern mit ihren Drachenbooten im Namen Odins die europäischen Küsten. Frauen wurden geraubt oder, wenn die Zeit knapp war, gleich vor Ort geschändet. Danach brandschatzten die Nordmänner natürlich noch in aller Grundlichkeit die Ortschaften. Doch das ist lange her und inzwischen bauen die Nachfahren der Wikinger hervorragende Automobile – leider sind sie nicht gerade für herausragende Sportlichkeit bekannt. Robustheit und passive Sicherheit sind ihre Stärke – keine Frage, wir reden von Volvo. Deshalb bildete man bei Heico Sportiv ein Sondereinsatzkommando, das beweisen sollte, dass ein Volvo das Drachenboot ersetzen kann und für mindestens ebensoviel Aufsehen sorgt. Als Basis diente eine S40 Rohkarosse und ansonsten hatte das Team ziemlich freie Hand. Als Kraftquelle wurde ein S60R Motor auserkoren, der mit einem frei programmierten Steuergerät und einem überarbeitetem Turbolader souveräne 340 PS an das Sperrdifferential der Vorderachse wuchtet. Schon von außen verschafft sich Odin durch die mattblaue Lackierung und das bullige Bodykit Respekt. Trotzdem wirken die Anbauteile nicht aufgesetzt oder gar billig – ganz wie es sich für einen Helden der Mythologie gehört. Um Gewicht zu sparen, ist die Motorhaube eine GFK-Alu-Konstruktion, genauso wie der Heckdeckel. Der Wikinger von heute braucht nicht mehr zu rudern oder die Segel zu setzen, solange der Sprit im Renntank nicht ausgeht. Unter dieser Vorraussetzung lassen zwei Hauptspritpumpen und ein Catchtank mit zwei Hilfspumpen den Motor keine Sekunde auf dem Trockenen sitzen. Zum Einsteigen sollte der Wikinger Helm, Schwert und Schild zunächst in die Hände eines Lakaien

Mittelkonsole mit Warnleuchten und Display für die Frontkamera

40er CrMo Käfig – nur für den Schutzhelm bleibt wenig Platz

Erbe

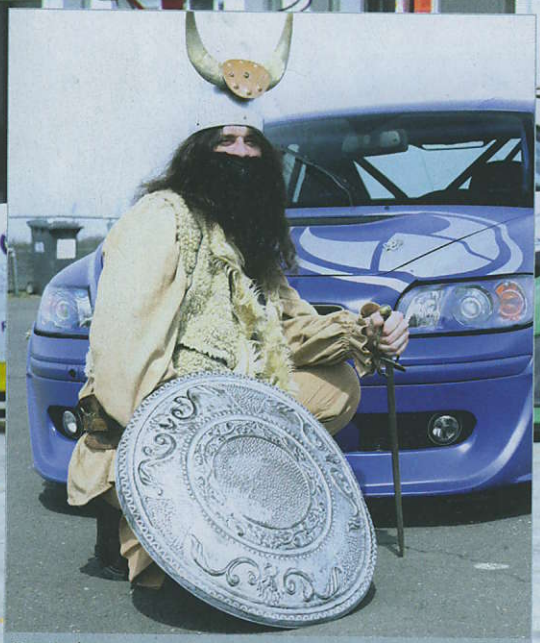
Heico Sportiv entwickelte unter dem Namen des großen Wikingergottes ein Konzeptfahrzeug, das beeindruckt. In Sachen Leistung, Outfit und Fahrdynamik lässt sich der HS 4 von niemandem etwas vormachen.



Die Vierrohr Rechts-Links Anlage liefert einen hervorragend bassigen Sound - ein echter Genuss

Stack Renncockpit mit allen wichtigen Daten, das rote Display informiert über die Abgastemperatur

Unter der Haube aus Alu/GFK sitzt der Motor vom S60R mit modifiziertem Turbolader und 340 PS



Die Wikinger wären sicher lieber mit Odin zur Arbeit gefahren, als im Drachenboot Seewasser zu schlucken

geben, um sich dann über den Flankenschutz und am Lenkrad vorbei ins Cockpit zu winden. Da die Sitzposition aus Balance-Gründen ca. 30 cm nach hinten verlegt wurde, kann vorher ein wenig Stretching nicht schaden. Die Recaro Pole Position Rennschalen bieten festen Seitenhalt, ohne im Geringsten unbequem zu sein. Sicherheit auch bei brutalen Ramm-Manövern verspricht der mattblau lackierte Käfig aus 40er CrMo Rohren. Das Stack Renncockpit konzentriert sich auf das Wesentliche: die Drehzahl. Geschwindigkeit, etc. gibt's in digitaler Form in einer Menü-Zeile. Ansonsten wirkt der Innenraum mit Alcantara, Leder und Carbon sportlich-edel, hier dürfte der Widerstand so mancher holden Maid endgültig erlahmen. In der Mittelkonsole und im gewichtsoptimierten Armaturenbrett lauern eine ganze Menge Kippschalter. Vom Scheibenwischer über die Sperre für den Rückwärtsgang werden sämtliche Funktionen über sie bedient. Zündschlüssel? Oh nein, das hat Odin nicht nötig. Los geht's, wie im richtigen Rennwagen: auf der Rückbank sitzt eine große Sicherungs- und Schaltbox, den Hauptschalter-Knochen in der Frontseite drehen, dann den Startknopf drücken. Nach ein paar Umdrehungen erwacht der 2,5 l Turbo mit einem kraftvollen Grummeln zum Leben, ein paar neugierige Gaststöße bei offener Tür lassen sogar Wikingern die Nackenhaare zu Berge stehen. Vor dem Losfahren muss natürlich noch die Handbremse gelöst werden: Fußbremse treten, den Absperrhahn in der hinteren Bremsleitung öffnen – originell. Lässt man Odin von der Kette, stürmt er vehement vorwärts, als wollte er ein paar Holzbarrikaden ummähen – andere Verkehrsteilnehmer fallen schnell durch ihre Blockade-Taktik auf. Da hilft nur Blinker setzen, runter in den zweiten und den Fuß aufs Gas. Die Lenkung zuckt lustvoll – das Sperrdifferential hat offensichtlich alle Zähne voll zu tun, den Grip der 245er Semi-Slicks von Toyo zu wahren. Bei 6800 1/min in den dritten – und jetzt, selbst bei 120 km/h ringen die Vorderräder noch verzweifelt um Haftung – geil! In engen, schnellen Kurven liegt Odin neutral, kein übertriebenes aus der Kurve Geschiebe. Die Sitzposition ist zwar anfangs gewöhnungsbedürftig und im normalen Straßenverkehr wird das Vorfahrt gewähren zu einer echten Herausforderung – wenn man die Straße einsehen kann, steht man schon halb auf der Kreuzung – aber das verbesserte Gefühl im Allerwertesten für die Dynamik des Autos lässt dieses Manko in den Abgrund der Bedeutungslosigkeit stürzen. Gaskrank, das ist die richtige

Sprit-sicher: Renntank, zwei Spritpumpen und ein Catch Tank mit zwei Hilfspumpen sichern den Nachschub

Can Bus und Bordelektronik Ade: ein Sicherungskasten und ein frei programmierbares Steuergerät sind der Chef

Bezeichnung für das, was Odin mit denen macht, die zu schwach sind, der Versuchung zu widerstehen. Wer die Größe besitzt, das Gaspedal trotzdem ab und zu mal zu lupfen, wird im oberen Drehzahlbereich mit einem gnadenlos wütenden Abblasen des Turbos für den Schubverlust entschädigt. Für das tadellose Handling ist übrigens ein Racing Competition Fahrwerk von KW mit Eibach Federn und verstärkten Stabis verantwortlich. Selbstverständlich sind alle Fahrwerkslenker in PU-Buchsen gelagert, eine ATE 4-Kolben Festsattelbremse mit 320er Powerdisks übernimmt die Verzögerung. Der Bremskraftverstärker arbeitet vollhydraulisch. Optimales Bremsmanagment erlaubt eine frei programmierbare ATE ABS-Hydraulikeinheit auf der Rückbank und ein Regler für die Bremsbalance. Absolut kein Wunder dass das Heico Sportiv Team beim nächsten 24 Stunden Rennen auf der Nordschleife antreten will – als stilechte Schutzbekleidung denkt man übrigens über Wikingerhelme nach.

Text *C. Blumenstengel*
Fotos *A. Becker*

TUNING-Leserservice

Heico Sportiv GmbH & Co KG
Tel. 06151/30095-0

Die Frontschürze ist leicht demontierbar, dahinter sitzt ein riesiger Ladeluftkühler; hinter den 18 Zöllern drehen sich 320er Ate Bremsscheiben