

Odin hat's gut: Er reitet jeden Morgen auf seinem achtbeinigen Roß Sleipnir und erkundet die Welt. Kein Wunder: Odin ist Chef. Chef der Asen, die zusammen mit den Wanen die nordischen Götter stellen. „Chef“ klingt schon mal gut. Aber „Odin“ ist noch besser – dachten sich auch die Verantwortlichen bei Heico, dem Volvo-Tuner aus Weiterstadt mit dem stilisierten Wikingerhelm im Logo, bei der Suche nach einem Namen für ihr kombiniertes Renn- und Concept-Car.

Odin ist aber noch viel mehr: der Gott der Weisheit. Der Gott der Magie. Sogar der Gott der Poesie. Und nun als „Heico HS4 Odin“ auch noch der Gott der Power. Basis ist laut Heico-Sprecher Patrick Brenndörfer ein S40 T5, „der agilste Volvo, den es je gab“. Der irdische Odin – erstmals gezeigt auf der Essen MotorShow 2005 – sitzt zwar nicht auf einem achtbeinigen Pferd, verfügt aber über vier bodenständige 245er-Toyo-Semislicks und Volvo-untypische 340 Pferdestärken unter der mattblauen Haube. „Zum zehnjährigen Heico-Jubiläum wollten wir einfach mal zeigen, was technisch machbar ist“, erklärt Brenndörfer den Werdegang des nordischen Hammers. „Wir wollten weg vom Volvo-Image eines dieselnden



Auffällig blau: S40 im Rennttrimm – mit eigener Heckklappensicherung

Kastenwagens, hin zum ernsthaften Konkurrenten eines BMW M3.“ Kurz: viel Leistung, wenig Gewicht, und das im neuesten Volvo. Aber der Wagen sollte trotz aller Rennambitionen auf öffentliche Straßen passen und halbwegs alltagstauglich geraten – der himmlische Odin trägt ja schließlich auch einen Wundermantel, der ihn an jeden gewünschten Ort bringt...

Dafür mußte der S40 erst mal um rund 250 Kilo abspecken: Dämmung raus, Sitze und Sitz- ▶

Odin auf Erden

Auf die Idee, daß ein Volvo göttliche Züge haben könnte, kam bislang wohl noch niemand. Nun ist der **Heico HS4 Odin** gelandet. Wir näherten uns dem 340 PS starken Überwesen mit allem Respekt





Leicht gemacht: Nicht nur ein Scheibenwischer fiel dem nordischen Gott zum Opfer – das ganze Auto ist um 200 Kilo leichter

bank raus, Serieninstrumente raus, Luxus raus – keine Klimaanlage, kein Radio, keine überflüssigen Schalter stören Odins Konzentration. Die Türverkleidungen sind weg, blaue Alcantara-Bezüge sorgen für einen Hauch von Wohnlichkeit. Aber ein Käfig mußte rein, ebenfalls in Blau gehalten.

Den Serienmotor ersetzte Heico durch ein werksbelassenes Aggregat aus dem S60 R. Der 2,5-Liter-Fünfzylinder-Turbo leistet eigentlich 300 PS – Heico stärkte ihn mit einem größeren Lader, eigenem Steuergerät, Downpipe und Metallkats. Das bringt 40 PS. Der eigentliche Motor blieb unangetastet – damit die Zuverlässigkeit auf keinen Fall leidet.

Ansonsten blieben auf dem Weg vom S40 zum Odin nur wenige Bauteile serienmäßig: Front- und Heckmodul tauschte Heico gegen Eigen-

Mehr Infos zum Volvo S40:



Alles über das autobild.de-Heftarchiv lesen Sie auf S. 4

entwicklungen aus, hinzu kamen Schweller, Kotflügelverbreiterungen und Carbon-Heckspoilerlippe. Manuelles Sechsgang-Getriebe und Kupplung sind serienmäßig. An der Vorderachse installierte Heico eine selbstentwickelte Differentialsperre (null bis 40 Prozent Sperrwirkung). Vorn wich die Serienbremse einer ATE-Vierkolbenbremsanlage mit 320er-Scheiben, gekoppelt mit einem eigenen Steuergerät. Das Serienfahrwerk fiel einem Eibach/KW-Gewindefahrwerk zum Opfer, luxuriöse Gimmicks bilden beleuchtete Einstiegsleisten und – erstmals in einem Volvo – Hella-Abbiegelicht. Um die Übersichtlichkeit zu verbessern, finden sich an Front und Heck winzige Kameras. Über zwei Bildschirme (einer davon in den Rückspiegel integriert) fällt das Manövrieren im unübersichtlichen Odin dann doch ganz leicht.

So gerüstet, taugt das Auto schon recht gut für die Straße, aber der himmlische Odin ist nicht umsonst auch noch der Gott der Schlachten. Und genau dorthinein wird Heico seinen Odin werfen: ins Getümmel des 24-Stunden-Rennens am Nürburgring. Innen gibt es zwei Recaro-Sitzschalen, die tief und nach hinten versetzt montiert sind, Sechspunktgurte, einen leicht erreichbaren Sicherungskasten, aber kein Zündschloß. Gestartet wird über Stromschalter und Starterknopf. Im Kofferraum befindet sich ein großer



Mit Volvo hat das nicht mehr viel zu tun: Heico-eigenes Lenkrad mit belegbaren Knöpfen, Sitzschale mit Vierpunktgurt, Renninstrumente und Käfig. Die Tasten für Telefon und Klima sind Attrappen

Renntank samt Catchtankanlage. Wenn es ganz ernst wird, verliert Odin noch weitere 200 Kilo: Dann ersetzen Kunststofftüren und -scheiben die Serienteile, zusätzlich werden eine Hebeanlage, ein Diffusor und ein Feuerlöscher montiert. Daß das Serien-ESP dem rennmäßigen Vorwärtsdrang zum Opfer fällt, versteht sich von selbst.

In der Stadt dagegen fällt der Pilot auch schon in der zivileren Version mehr auf, als er sich wünscht: Die ungewöhnliche matte Lackierung, das festverzurrte Menschlein tief im Volvo-Cockpit, der pure und sozial

kaum verträgliche Rennsound – all das gehört nicht wirklich in Geschäfts- oder Wohnviertel. Obwohl die Fahrwerkeinstellung einen gewissen Restkomfort zuläßt und der Volvo nicht schwer zu bedienen ist. Einzige Ausnahme: Zum Einlegen des Rückwärtsgangs muß zunächst per Schalter eine Sperre entriegelt werden.

Auf der Autobahn fühlt sich der Volvo schon wohler. Höhere Drehzahlen sind mehr Odins Ding als ruckelnder Schiebetrieb zwischen Hochhäusern, und die gleichmäßige Kraftentfaltung läßt den

1440 Kilo schweren Wagen vehement nach vorn schnellen. In 6,2 Sekunden ist er auf 100 km/h. Die straßenzugelassenen Cupreifen suchen – in kaltem Zustand – auch noch im dritten Gang fassungslos nach Grip. Der Hochgeschwindigkeitsgenuß wird nur von der serienmäßigen Volvo-Lenkung getrübt: Die ist für so viel Performance einfach zu teigig und unpräzise.

Seine wahre Bestimmung findet Odin aber auf der Rennstrecke, auch wenn hier neben der Lenkung ein weiteres Manko auffällt: Der Tritt aufs Bremspedal fühlt sich an wie der Sprung in ein Kissen, die Bremswirkung hält nicht annähernd mit der Leistungsentfaltung des Autos mit. Kein Wunder: Sie war erstens falsch eingestellt (zuviel Bremswirkung auf der Hinterachse), zweitens harmonisierten die Serienbeläge überhaupt nicht mit der Rennbremsanlage (passende sollen in Kürze verfügbar sein). Wir haben nur eine Bremsung aus 200 km/h gewagt. Das Ergebnis: 180 Meter Bremsweg – viel zu viel...

Schade, denn mit anderen Belägen hätte Odin vielleicht besser auf unserer kurvigen Hauspiste in Oschersleben brilliert: Mit einer Rundenzeit von 1:45.98 Minuten fährt Odin aber auch so schon ganz vorn mit, landet auf Platz 22 in der Gesamtwertung. Was nicht zuletzt am Fahrwerk liegt: Odin denkt gar nicht daran, zu über- oder zu untersteuern, sondern donnert überwiegend neutral durch die Kurven. Irgendwann wimmern die nach Grip suchenden Vorderräder um Gnade. Doch dazu muß man schon genau hinhören – denn unterm Helm sammeln sich alle Bässe Odins zu einem schädelsprengenden Konzert. Kein Wunder: Odin heißt im Altnordischen nicht nur „Inspiration“, sondern auch „Wut“.

Natürlich hat Odin auch seinen Preis: Er liegt bei 150 000 Euro, wenn Heico zehn Stück baut. Die Paketpreise für Antrieb, Fahrwerk, Chassis und Interieur sind noch Zirkapreise ohne Montage – Bremse, Abbiegelicht, Heckspoilerlippe und Bodykit sind jetzt schon einzeln erhältlich. Möge es ihm trotzdem nicht ergehen wie seinem göttlichen Pendant: In der Endzeitschlacht bei Ragnarök wurden die nordischen Götter samt ihrer Welt vernichtet – und Odin vom Fenriswolf verschlungen. Offenbar war er nicht schnell genug. Das kann dem neuen Odin nicht passieren. [Roland Löwisch]
Kontakt: Heico Sportiv, Tel. 0 61 51-30 09 50, www.heicosportiv.com



Seltene Anblicke: Der Renn-Volvo ganz legal im Stadtverkehr, Renntank mit mittigem Einfüllstutzen im Kofferraum und ein perfekt verrohrter Turbomotor



Technische Daten	Heico HS4 Odin
Motor	R5, Turbolader
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Hubraum	2521 cm ³
Bohrung x Hub	83,0 x 93,2 mm
Verdichtung	9,0 : 1
kW (PS) bei U/min	250 (340)/5500
Nm bei U/min	500/3500
Literleistung	135 PS/Liter
Leistungsgewicht	4,2 kg/PS
Bremsen vorn	320 mm/bel./geschlitzt
Bremsen hinten	278 mm/belüftet
Getriebe	6-Gang
Radgröße vorn/hinten	8,0 x 18
Reifen vorn/hinten	245/40 ZR 18 Y
Reifentyp	Toyo Proxes R888
Länge/Breite/Höhe	4468/1770/1452 mm
Radstand	2640 mm
Spurweite vorn/hinten	1535/1531 mm
Wendekreis links/rechts	11,5/11,8 m
Tankinhalt	58 l
Leergewicht	1440 kg
Zuladung	580 kg
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h

Meßwerte	Heico HS4 Odin
Beschleunigung	
0-50 km/h	3,0 s
0-80 km/h	4,9 s
0-100 km/h	6,2 s
0-130 km/h	9,1 s
0-160 km/h	12,8 s
0-200 km/h	19,4 s
100-200 km/h	13,2 s
Viertelmeile	
0-402,34 m	14,37 s
Elastizität	
60-100 km/h im 4. Gang	6,8 s
60-100 km/h im 5. Gang	11,0 s
80-120 km/h im 5. Gang	7,9 s
80-120 km/h im 6. Gang	12,8 s
Testverbrauch	
Ø auf 100 km	23,0 l Super plus
Reichweite	250 km

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	Heico HS4 Odin
Serienfahrzeug ohne Extras	
	30 600
Tuning	
Motor, Abgasanl., Diff.-Sperr	14 750
Fahrwerk, Radsatz, Bremsen	14 040
Käfig, Bodykit, Lackierung	18 400
Interieur	15 205
Vier-Kolben-Bremse einzeln	2900
Heckspoilerlippe einzeln	249
Bodykit einzeln	4500
Rad einzeln	444
Abbiegelicht	490
Auspuff einzeln	2500
Preis Testwagen	150 000 Euro

FAZIT ■ Odin ist zweifellos der dickste Hammer im Volvo-Himmel. Seine Chancen liegen weniger auf der Straße als vielmehr auf der Rennstrecke – wenn die Bremsen funktionieren. Und die Lenkung könnte Volvo auch noch besser machen...

Geschwindigkeiten/Rundenzeiten

Testbedingungen
Streckenlänge: 3667 Meter
Wetter: 5° Celsius, Schleierwolken, Asphalt: trocken

Hitliste
So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

- Edo GT2 R
1:38.32 min
134,27 km/h
- Hohenester Golf GTI
1:45.66 min
124,94 km/h
- Heico HS4 Odin**
1:45.98 min
124,56 km/h
- Sportec SP 580
1:46.01 min
124,53 km/h
- 911 Turbo (Werkstuning)
1:46.55 min
123,90 km/h

Sektor 2 22,97 s
Sektor 3 15,62 s
Sektor 1 31,11 s
Sektor 4 18,89 s
Sektor 5 17,39 s

Topspeed 197,6 km/h
Rundenzeiten 1:45.98 min

McDonald's, Triple, Turn 4, Hotelkurve, Dunlop-Gerade, Hasseröder-U, Shell-Esses, Turn 8, Sachsen-Anhalt-Kurve

► Die MotorsportArena Oschersleben ist unsere Teststrecke. Wir messen die Rundenzeit, das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht's um Topspeed. In Sektor 2 kommt es auf möglichst geringe Lastwechselreaktionen an. Sektor 3 stellt das Fahrwerk erneut auf eine harte Probe: Ist es zu weich, schaukelt sich der Testwagen auf. Sektor 4 lotet die Standfestigkeit der Bremsen aus. Der Zeit in Sektor 5 kommt ein möglichst neutrales Fahrverhalten zugute; vor allem Untersteuern kostet etliche Zehntelsekunden.

Fotos: U. Sonntag, S. Krieger, M. Meiners, H. Schaper, C. Piepenburg, Werk