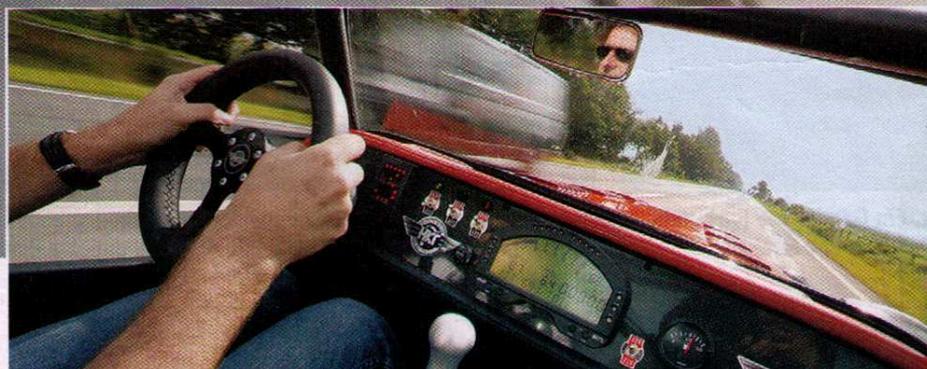




Fotos: Sven Krieger

EINE KLASSE FÜR SICH

Mit einer fabelhaften Zeit stößt der straßenzugelassene **HKT Seven RS Clubsport** den bisherigen Oschersleben-Tempokönig vom Thron. Sein Geheimnis: 700 Kilo Gewicht, mehr als 290 PS, sequenzielles Getriebe und keine elektronischen Fahrhilfen



Schnell, eng
und völlig legal:
HKT im Tiefflug
auf der
Landstraße
– ein pures,
englisches
Fahrvergnügen.
Aber: Kein Teil
stammt von
der Insel

Das Steinchen war vielleicht so groß wie ein halber Stecknadelkopf. Ein Stück Beton. Nur: Es lag nicht auf der Straße – sondern ich fand es in meinem linken Ohr.

Ich dusche täglich. Deswegen gibt's nur einen Schuldigen: Der Simon Höckmayr war's. Sein HKT Seven RS Clubsport bewirft die Insassen aber nicht nur mit Dreck. In erster Linie versetzt der Wagen sie in höchstes Verzücken. Und pulverisiert nebenbei die bisherige Rekordmarke im Oschersleben-Rundenzeiten-Contest von AUTO BILD SPORTSCARS. Porsche war gestern, heute ist Höckmayr: HKT Seven RS Clubsport heißt sein Renner – ein bis in jedes Flügelende straßenzugelassener Roadster à la Caterham. Optisch jedenfalls. Und doch ganz anders.

Unter der Motorhaube arbeitet der Audi-Vierzylinder-Turbo aus dem Audi TT. Ursprünglich mit 225 PS, ▶

dank Spezialkolben, Stahlpleuel und spezieller Auslassventile auf 290 PS gepusht. Mindestens: „Der könnt auch ein bisschen nach oben streuen“, bajuward der 54 Jahre alte Techniker. Damit keine Löcher die runde Motorhaube verunzieren, hat Höckmayr das Ansaugrohr selbst gebaut und passend platziert. Selbst die Ölversorgung und der Wasserhaushalt des Motors sind eine Eigenkonstruktion des Bayers.

Nächster technischer Leckerbissen: Das sequenzielle Sechsganggetriebe mit Powershift von Drenth Motorsport. Erster und zweiter Gang werden mit Kupplung eingelegt, danach wird der Hebel beim Hochschalten nur noch nach hinten durchgerissen, ohne vom Gas zu gehen. Das Kunstwerk kostet alleine schon 15 000 Euro, der Spaß bei der Beschleunigung ist unbezahlbar. Und: Mit 3,7 Sekunden von null auf 100 km/h liegt der HKT exakt auf höchstem Porsche-Turbo-Niveau.

Damit die Kraft auch gut die Hinterräder erreicht, hat Höckmayr sich für Antriebswellen aus dem Escort Cosworth entschieden, dazu ein Differenzial mit 45-Prozent-Sperre, das ebenfalls von Ford stammt. Für die nötige Verzögerung sorgen Brembo-Bremsen und VW-R32-Bremscheiben. Rahmen, Fahrwerk, Karosserie – das alles ist dagegen Höckmayr-Eigenwerk. Der Gitterrohrrahmen besteht aus dickem Vierkantrrohr, an den Seiten verstärkt. Vorne und hinten werden die Räder an doppelten Dreieckslenkern geführt, die selbst konstruierten Achsschenkel sind aus Alu gefertigt. Hinten leiten Schubstreben die enormen Antriebskräfte anteilig zum Rahmen ab. Die Karosserie-Seitenteile bestehen aus Alu, der Rest ist glasfaserverstärkter Kunststoff (GfK). Seitenscheiben aus Makrolon, Frontleuchten vom Traktor, Heckleuchten vom Anhänger, Blinker aus dem Motorradladen,

schwarze ATS-Felgen, dazu ein aufwendiges 8-Kanal-Datenaufzeichnungssystem von Memotec, 250 Arbeitsstunden – fertig ist der HKT.

Der sportliche Klang des Auspuffs hat nichts mit Lärm zu tun – den größten Krach macht das Getriebe, egal ob im Leerlauf oder beim Sprint. Trotz Tempo-Tests mit Einstecktüren fliegen Steine (von oben) ins Cockpit, und mögliche 255 km/h sind selbst auf einer langen, betonbeplankten Flugzeugstartbahn ein Risiko: Obwohl straßentauglich gefedert, wird der Kopf des Piloten mächtig durchgeschüttelt, sodass klare Sicht Wunschdenken bleibt.

Für Druck auf den Boden sorgt das Clubsport-Paket, zu dem Käfig, Heckflügel, Frontflügel und Diffusor gehören. Damit schafft der HKT RS Clubsport in Oschersleben die Runde in sagenhaften 1:35,86 – neuer Rekord! Die Lenkung wirkt so direkt wie beim Motorrad, die Bremsen zuverlässig und druckpunktgenau. Die Schikane erfordert trotzdem einen geübten Fahrer: Der HKT klebt dank Semislicks lange auf der Strecke, aber wenn der Grenzbereich überschritten wird, reagiert der Wagen schnell und heftig. Wenn der Pilot nicht ebenso schnell und heftig gegensteuert, geht die Ausfahrt nicht gut aus.

Ohne Flügel fällt dem HKT die Beherrschung schwer: Auf der Geraden drehen die Hinterräder beim Beschleunigen noch im vierten Gang wegen fehlenden Abtriebs durch. Gut, dass die Luftleitwerke in die Papiere eingetragen und somit legal auf der Straße zu fahren sind.

Wer auch mal vom RS mit Steinen beworfen werden will, muss sich gedulden: Gerade mal 15 Autos baut HKT pro Jahr. Und die Produktion ist bis Ende 2007 ausgebucht – trotz eines Preises von 89 500 Euro. Oder wegen?

[Roland Löwisch]

Kontakt: Höckmayr Kfz-Technik, Tel. 082 50-9 29 53, www.hkt-7.de



Der 1,8-Liter-Turbo von Audi passt dank Höckmayrs Eingriff akkurat unter die Motorhaube. Gut 290 PS sind für den Spaßwagen mehr als genug



Seltener Gast: Erst 190 HKT fahren weltweit. Ein Gag ist die Farbwahl des Testwagens: MAN-Kommunal-Orange. Passt aber perfekt ...



Acht-Kanal-Datenaufzeichnung: Standard im RS Clubsport



Hauptinstrument hinterm Lenkrad: die große digitale Ganganzeige



Fotos: Sven Krieger



Auch mit Dach sehenswert: Der Heckflügel muss dafür abgeschraubt werden



Die dunklen ATS-Felgen passen perfekt zum zweifarbigem Outfit



Fliegengewicht: Vollgetankt wiegt der Clubsport tatsächlich nur 700 Kilo

Technische Daten HKT Seven RS Clubsport

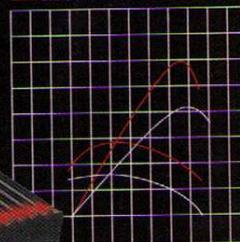
Motor	R4, Turbolader
Einbaulage	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	5 pro Zylinder/2
Hubraum	1781 cm ³
Bohrung x Hub	81,0 x 86,4 mm
Verdichtung	9,2:1
kW (PS) bei 1/min	213 (290)/6000
Literleistung	163 PS/Liter
Nm bei 1/min	440/3100
Antriebsart	Hinterrad
Getriebe	6-Gang sequenziell
Bremsen vorn	280 mm/belüftet
Bremsen hinten	280 mm/belüftet
Radgröße vorn / hinten	7,5x17 / 9x17
Reifen vorn / hinten	205/40/17 / 245/40/17
Reifentyp	Kumho Ecsta V 70A
Länge/Breite/Höhe	3420/1720/1450 mm
Radstand	2300 mm
Leergewicht	700 kg
Leistungsgewicht	2,4 kg/PS
Zuladung	220 kg
Tankinhalt	40l
Verbrauch	rund 12l Super Plus

Preise in Euro (inkl. MwSt.) HKT Seven RS Clubsport

Serienfahrzeug	89 500
Ausstattung	
Überrollkäfig	Serie
Aerodynamik-Paket	Serie
Sequenzielles 6-Gang-Getriebe	Serie
Memotec-Datenaufzeichnung	Serie
17-Zoll-ATS-Felgen	Serie
Wetterschutz	Serie
Makrolon-Scheiben	Serie
Vierpunktgurte	Serie
Preis Testwagen	89 500 Euro

BRABUS POWER XTRA[®]

BRABUS PowerXtra Series



D 3

BRABUS Power Xtra D3 (III)
für A 200 CDI
+ 50 PS/27 kW · + 50 Nm
140 kW/190 PS · 350 Nm

D 3

BRABUS Power Xtra D3 (III)
für C, CLK, E, Viano 220 CDI
+ 27 PS/20 kW · + 60 Nm
130 kW/177 PS · 370 bzw. 380 Nm

D 6

BRABUS Power Xtra D6 (III)
für C, CLK, ML, S 320 CDI V6
+ 48 PS/25 kW · + 80 Nm
200 kW/272 PS · 590 Nm

Die BRABUS Power Xtra Leistungssteigerung ist für über 40 Mercedes-Benz Modelle erhältlich!
Info unter: 02041/777-0



BRABUS

Tuning Garantie

3

JAHRE

bis 100.000 KM*



BRABUS[®]

BRABUS[®] GmbH

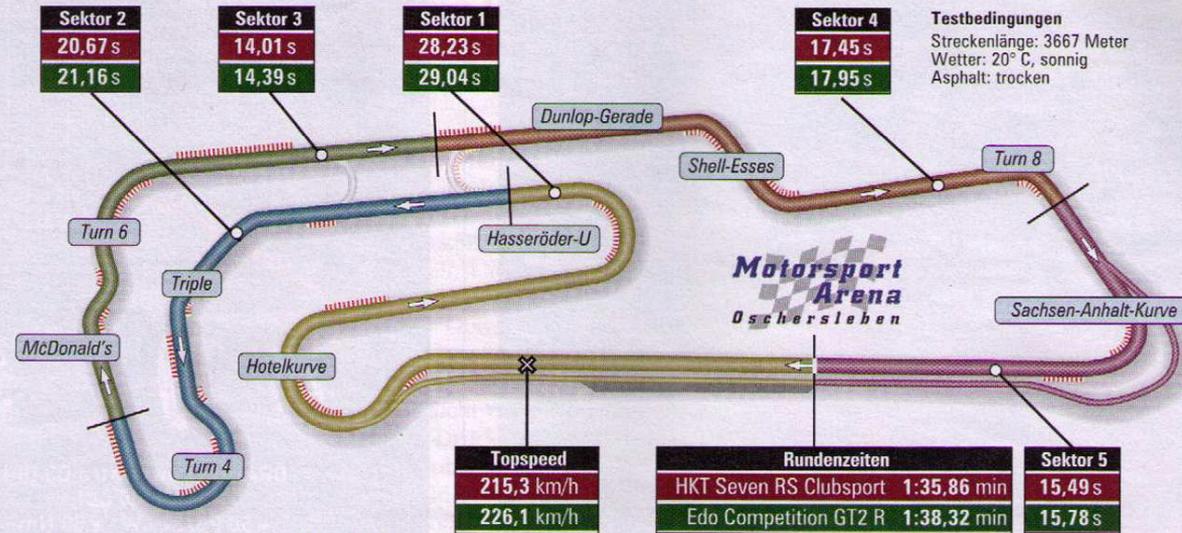
Brabus-Allee · D-46240 Bottrop

Tel. 0 20 41/777-0 · Fax 0 20 41/777-111

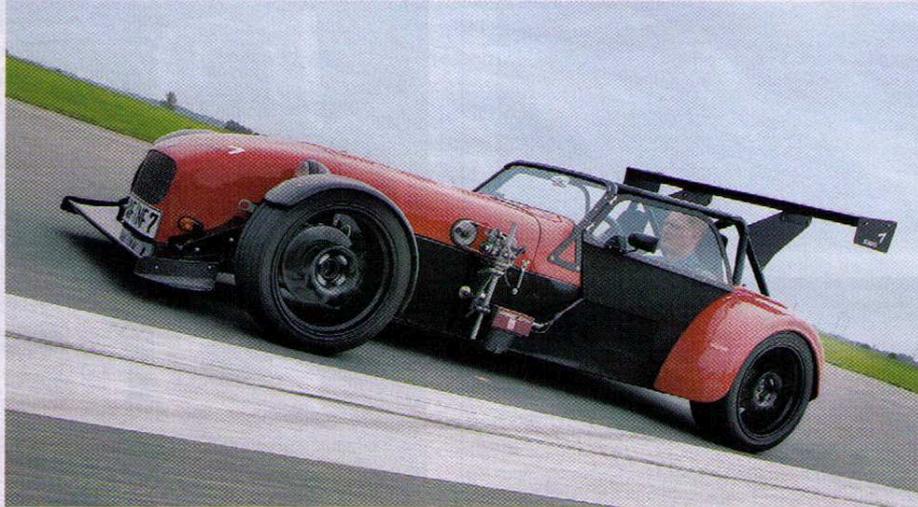
www.brabus.com

* Für den Geltungsbereich der EU!
Gemäß Garantiebestimmungen Juli 2002

Geschwindigkeiten/Rundenzeiten



► Als Referenzfahrzeug haben wir den bisherigen Rundenrekordhalter Edo Competition GT2 R herangezogen



HKT Seven RS Clubsport: Ein großer Pluspunkt des HKT ist seine Steifigkeit. Die stammt nicht nur vom dicken Rohrrahmen, sondern auch von Extrastreben für den Seitenaufprallschutz und natürlich vom mit dem Rahmen verschweißten Käfig. Der lässt einen Notausstieg nach oben offen. Ein einschraubbares Rohr vom hinteren Dachstreben zum Beifahrerfußraum verstärkt die Konstruktion noch mehr, wenn kein Beifahrer an Bord ist.

► **Die Motorsport Arena Oschersleben** ist unsere Teststrecke. Wir messen die Rundenzeit, das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht's um Top speed. 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.

Hitliste

Auszug aus der Testwagen-Hitliste nach: a) Rundenzeit, b) Top speed, c) Durchschnittsgeschwindigkeit

- HKT Seven RS Clubsport*
a) 1:35,86 min
b) 215,3 km/h
c) 137,71 km/h
- Edo Competition GT2 R*
a) 1:38,32 min
b) 226,1 km/h
c) 134,3 km/h
- Koro GT3 4.6 RM S*
a) 1:39,65 min
b) 217,6 km/h
c) 132,41 km/h
- Corvette Z06
a) 1:40,57 min
b) 226,7 km/h
c) 131,26 km/h
- Lamborghini Gallardo*
a) 1:41,52 min
b) 218,5 km/h
c) 130,04 km/h
- Imhof Speedster Turbo*
a) 1:42,88 min
b) 197,3 km/h
c) 128,32 km/h
- Komo-Tec Elise 250 S*
a) 1:43,55 min
b) 191,4 km/h
c) 127,49 km/h
- HKT Seven GTS*
a) 1:43,59 min
b) 182,2 km/h
c) 127,20 km/h
- Caterham SVR*
a) 1:45,72 min
b) 181,8 km/h
c) 124,87 km/h
- Westfield Seven Cosworth*
a) 1:46,99 min
b) 180,2 km/h
c) 123,39 km/h

* Testfahrzeug mit straßenzugelassenen Sportreifen – signifikante Verbesserung der Rundenzeit, aber eingeschränkte Alltagstauglichkeit

Die Konkurrenten

► Abgleich der ermittelten Messwerte mit Konkurrenz-Fahrzeugen. Nur von AUTO BILD SPORTSCARS gemessene Fahrzeuge werden einbezogen



Messwerte	HKT Seven RS Clubsport*	Edo Comp. GT2 R*	Imhof Speedster Turbo*	Komo-Tec Elise 250 S*
Beschleunigung				
0–50 km/h	1,5 s	1,6 s	1,7 s	1,7 s
0–80 km/h	3,0 s	2,7 s	3,5 s	3,3 s
0–100 km/h	3,7 s	3,8 s	4,9 s	4,2 s
0–130 km/h	5,1 s	5,6 s	7,3 s	6,6 s
0–160 km/h	6,9 s	8,0 s	10,9 s	9,5 s
0–200 km/h	11,3 s	12,0 s	17,9 s	15,3 s
Viertelmeile				
0–402,34 m	11,6 s	12,5 s	nicht ermittelt	12,5 s
Elastizität				
60–100 km/h im 4. Gang	2,6 s	3,1 s	3,9 s	4,4 s
80–120 km/h im 5. Gang	2,4 s	3,9 s	4,8 s	6,2 s
80–120 km/h im 6. Gang	3,1 s	5,3 s	–	7,6 s
Bremsweg (Verzögerung)				
100–0 km/h kalt	44,3 m (–9,2 m/s ²)	40,3 m (–9,1 m/s ²)	37,2 m (–10,3 m/s ²)	41,6 m (–9,2 m/s ²)
100–0 km/h warm	41,4 m (–9,7 m/s ²)	37,8 m (–10,1 m/s ²)	35,6 m (–11,1 m/s ²)	37,9 m (–9,7 m/s ²)
200–0 km/h warm	nicht ermittelt – kein ABS	129,7 m (–11,7 m/s ²)	141,2 m (–10,9 m/s ²)	123,3 m (–12,7 m/s ²)
Höchstgeschwindigkeit**	255 km/h	310 km/h	270 km/h	262 km/h

**Herstellerrangaben

FAZIT

■ Man glaubt es kaum: heißeste Rennwagen-Optik, schnellste Oschersleben-Runde, Kraft für zwei – aber man könnte mit ihm täglich problemlos Brötchen holen, wenn der enge Einstieg und die fummeligen Vierpunktgurte nicht wären. Der neue HKT ist nicht zu laut, nicht zu hart – ein ehrliches handgebautes 90 000-Euro-Auto vom Spezialisten für Spezialisten. Es lebe die Nische!