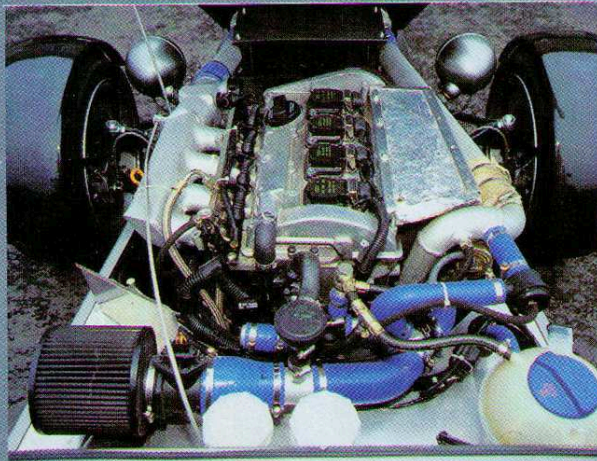


HKT: der Ausgewogene

■ HKT steht für „Höckmayr Kfz-Technik GmbH“: Die Firma wurde 1983 gegründet und beschäftigt sich mit dem Aufbau von Rennfahrzeugen und Motortuning. Seit 1990 sind Seven-Fahrzeuge im Programm, die die vergangenen sieben Jahre von HKT mit Audi-Motoren bestückt wurden. Fahrzeugbasis ist das Seven-Derivat von Opel-Tuner Irmischer (siehe

Seite 93). Dank der 224 PS starken Audi-Maschine und einem perfekten Fahrwerk mit vorn und hinten höhen- und härteverstellbaren Stoßdämpfern ist der HKT auf der Rennstrecke rund sechs Sekunden schneller als zum Beispiel ein BMW M3 SMG oder ein SL 55 AMG, die jeweils etwa 1.50 Minuten brauchen. (HKT: Telefon 0 82 50-9 29 53, www.hkt-7.de)



Der HKT ist nicht nur für den Gasfuß, sondern auch fürs Auge eine Wonne. Störend die Stange des Überrollbügels (Aufpreis 210 Euro), die dem Beifahrer Fußraum nimmt. Auch die Renngurte werden extra berechnet

Preis 46 000 Euro

Wagengewicht... So ist auch der Wumms beim Start gewaltig. Wenn nicht schon gewalttätig. Der Sprint von 0 bis 100 km/h gelingt in etwa 3,3 Sekunden (je nach Mut, Tagesform, Grip und Grips). Sensible Zeitgenossen können mit einem Hebel neben der Handbremse den hinteren Stabilisator stufenlos einstellen. Trotzdem: Je schneller, desto unangenehmer wird der Westfield. Ab

180 km/h ist kein Geradeauslauf mehr erkennbar, er wird vorn sehr leicht. Der Dank für die rechtzeitige Verzögerung gebührt dann der Bremsanlage aus dem Porsche Boxster. Übrigens, wer 300 PS noch für läppisch hält, kann den Spezialschlüssel von Zauber benutzen: In ein kleines Schloss am Cockpit stecken, drehen, und schon wird ein anderes Kennfeld im Steuergerät

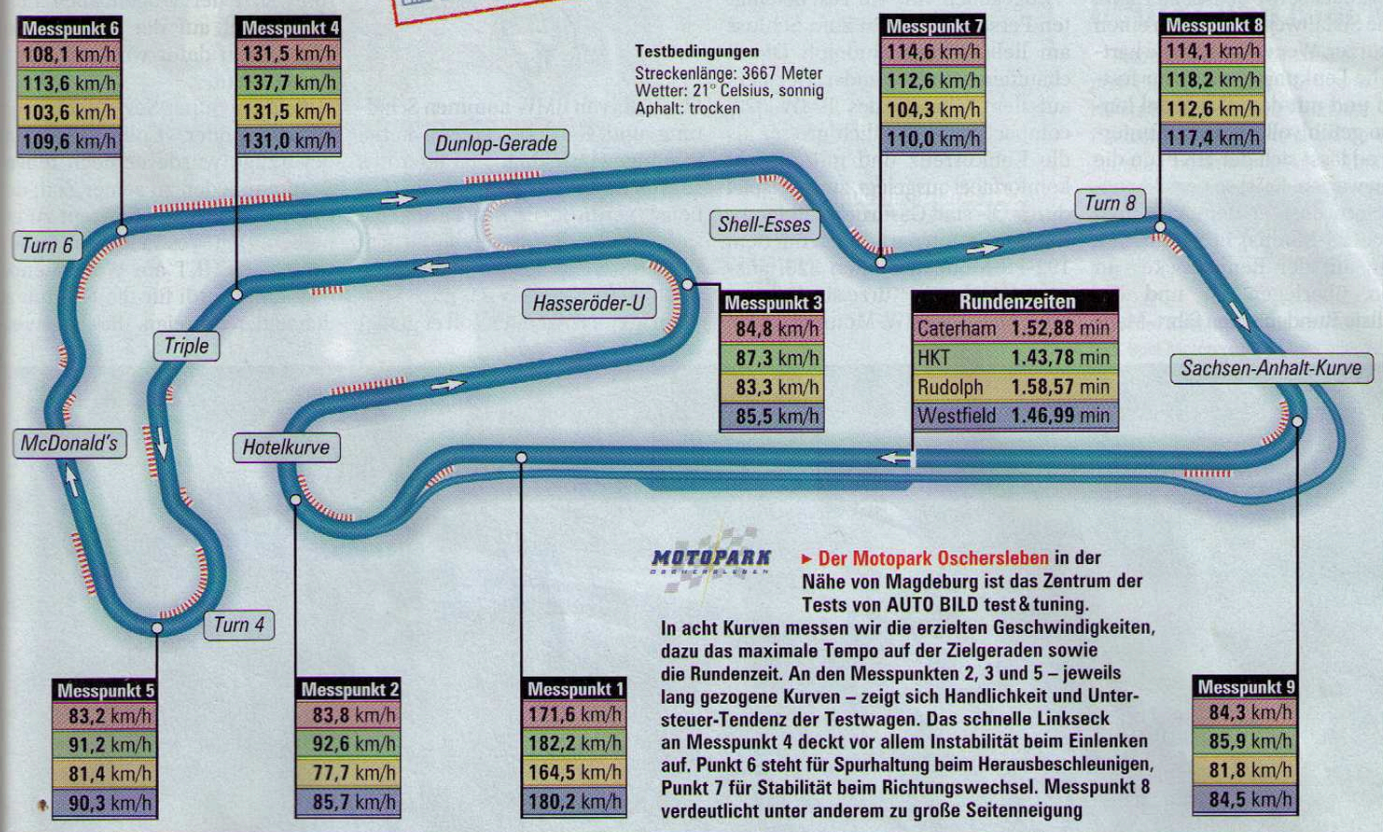
angewählt. Der Ladedruck und die Gemischaufbereitung ändern sich und lassen unglaubliche 370 PS frei. Damit war der Westfield auf dem Rennkurs in Oschersleben nur rund 15 Sekunden langsamer als ein gleichzeitig trainierender Formel-3-Rennwagen. Aber nicht weitersagen...

Kräftemäßig kann der HKT da zwar nicht mithalten. Aber das muss

er auch nicht. Denn er ist nah perfekt. Zunächst die Optik: N übertrieben edel, aber alles woh formt bis wirklich schön. Eine genweide der 1,8-Liter-Turbo Audi, der 224 PS leistet. Bildsc das stramme Heck sowie die g Gestalt der Karosserie. Und das to kann was: Es ist ein reinrass

Weiter auf Seite 93

Geschwindigkeiten/Rundenzeiten

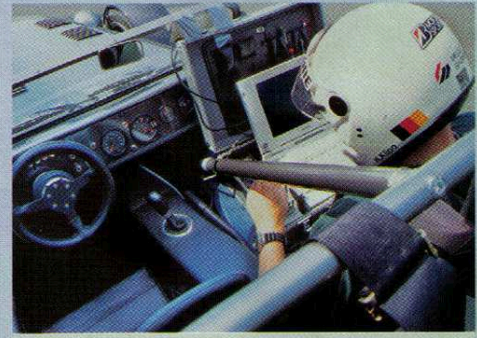


Über die Tücken der Objekte

Die Idee des Seven ist zwar schon mehr als 45 Jahre alt, aber noch heute wird an immer neuen Varianten getüftelt: Zwei der vier Testwagen waren nicht wirklich fertig. So fraß der Rudolph Diardi in den Kurven seine Kabel zu den Rücklichtern mit den Hinterrä-

dem unter Ausstoßen deutlicher Rauchzeichen – entschuldigbar bei einem Prototyp. Auch der Zauber-Westfield ist bislang ein Einzelstück. Der verlor auf der Rennstrecke bei 220 km/h zunächst seine Motorhaube, später lockerte sich der Tank, woraufhin eine

Benzinleitung aufscheuerte. Bei 230 km/h auf der Autobahn warf er – eine Rauchfahne hinter sich herziehend – Öl aus dem Motor. Trotzdem: Wenn die Seven-Story nie aufhören soll, braucht es weiterhin den Mut zum Risiko von Zauber und Co.



Harter Seven-Testalltag: Platzprobleme für Mensch und Messtechnik auf dem HKT-Beifahrersitz, Benzin- und Haubenprobleme beim Westfield. Da gehörte das Wiegen der Wagen noch zu der leichtesten Übung

Technische Daten	Caterham	HKT	Rudolph	Westfield
Motor	Reihen-Vierzylinder	Reihen-Vierzylinder	Reihen-Sechszylinder	Reihen-Vierzylinder
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	5 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1796 cm ³	1781 cm ³	2494 cm ³	1993 cm ³
Bohrung x Hub	80,0 x 79,0 mm	81,0 x 86,4 mm	84,0 x 75,0 mm	90,8 x 77,0 mm
Verdichtung	9,5:1	9,5:1	10,5:1	8,4:1
kW (PS) bei U/min	109 (148)/7000	165 (224)/5900	141 (192)/6000	220 (300)/6800
Nm bei U/min	195/5000	310/4200	245/3500	480/4400
Höchstgeschwindigkeit*	205 km/h	235 km/h	210 km/h	255 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h*	5,1 s	4,1 s	6,0 s	3,3 s
Literleistung	83 PS/Liter	126 PS/Liter	77 PS/Liter	150 PS/Liter
Leistungsgewicht	3,8 kg/PS	3,2 kg/PS	5,1 kg/PS	2,5 kg/PS
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Getriebe	6-Gang manuell	5-Gang manuell	5-Gang manuell	5-Gang manuell
Radstand	2250 mm	2400 mm	2570 mm	2360 mm
Bereifung vorn	205/45 R 16 V	215/45 R 16 W	235/45 ZR 17	205/50 ZR 16
Bereifung hinten	205/45 R 16 V	225/45 R 16 W	265/40 ZR 17	225/45 ZR 16
Reifenfabrikat	Yokohama A 539	Yokohama Advan	Fulda Carat Extremo	Dunlop Formula-R
Wendekreis links/rechts	11,0/11,6 m	9,9/9,9 m	12,4/13,2 m	13,6/12,0 m
Tankinhalt	36 l	40 l	45 l	45 l
Leergewicht	557 kg	707 kg	986 kg	755 kg
Achslastverteilung v./h.	50/50 %	50/50 %	52/48 %	49/51 %

* Werksangabe

Sportwagen – angenehm straff auf der Rennstrecke, fast zu hart auf der Straße. Die Schaltung ist mindestens so knackig wie beim Caterham, und die Schaltwege sind noch einen Tick kürzer. Wer will, kann die kart-ähnliche Lenkung einfach nur festhalten und mit dem Gaspedal lenken, so gefühlvoll über- und untersteuernd lässt sich der HKT um die Kurven werfen. Er ist so perfekt ausbalanciert, dass er dem Westfield (im 300-PS-Modus) in sämtlichen Kurven auf der Rennstrecke an Tempo überlegen ist und die schnellste Rundenzeiten fährt. Man-

ko: Die Rückstellkräfte am etwas zu kleinen Lenkrad sind enorm und führen zu lahmen Armen.

Zugegeben: Alle am Test beteiligten Personen wollten zum Schluss am liebsten den Rudolph Diardi chauffieren. Kein Wunder: Der steht auf dem Chassis des BMW 323i compact, ist wesentlich größer als die Konkurrenz und mit Absicht komfortabel ausgelegt, zum Beispiel durch Öl- statt Gasdruckstoßdämpfer. Der Prototyp war noch mit dem 192-PS-Motor des alten 325i ausgerüstet, aber in Kürze stecken nur noch neue BMW-Motoren drin.

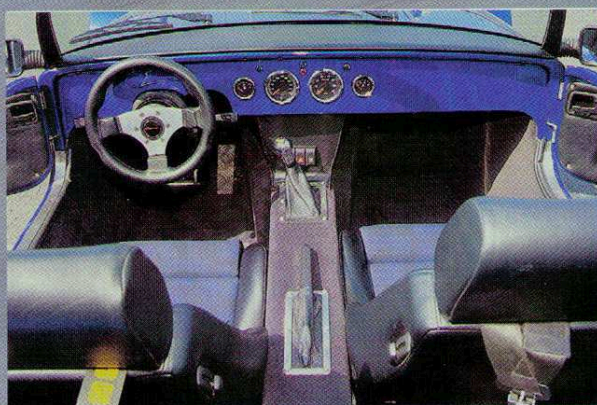
Der Diardi ist der Seven für die zweite Hälfte des Lebens



Ebenfalls von BMW kommen Schaltung und Getriebe, sodass keine unnötige Härte den Charakter des „Seven für die zweite Hälfte des Lebens“ verdirbt. Er hat Türen, die samt großer Frontscheibe zu viel Wind im Gesicht verhindern, ein Dach ist in Arbeit. Nach noch weiteren kleinen Arbeiten soll er genau

das sein, wovor sich die anderen Hersteller grausen: ein Kompromiss. Mit knapp einer Tonne Gewicht fühlt sich der Wagen auch nicht recht wohl auf der Rennstrecke, aber genau dafür wird er ja auch nicht gebaut.

Welchen Super Seven hätte wohl Lotus-Gründer Colin Chapman bevorzugt, würde er noch leben? Bestimmt jeden zu seiner Zeit: den Caterham, um das Konzept zu genießen. Den Westfield zum Aufwachen. Den HKT am Wochenende. Und den Diardi für die Fahrten zu den anderen dreien. Roland Löwisch



Rudolph: der Sanftmütige

Die Rudolph Perfect Roadster GmbH wurde 1992 gegründet. Die Firma aus Mechnernich vertreibt drei offene Sportwagen, alles Eigenentwicklungen. Der Diardi – zurzeit noch ein Prototyp – ist die neueste Kreation. Optisch unterscheidet er sich besonders durch die Größe von den Konkurrenten. Beim Fahren ist er diejenige Seven-Interpretation, die sich am

meisten von der Ursprungsidee entfernt. Hauptursache ist die Verwendung von BMW-Großserienteilen, die den Wagen schwerer und weicher machen. Zur Sonderausstattung gehören unter anderem verchromte Überrollbügel, mehrteilige Aluräder, ein Stoffverdeck und Lederausstattung. (Rudolph GmbH, Telefon 0 22 56-37 82, www.rudolph-roadster.de)



Im Test-Quartett der Super Seven ist der Diardi der einzige Wagen, dessen Türen fest eingebaut sind. Sie und die hohe Frontscheibe erlauben relativ zugfreies Fahren bei geöffnetem Dach (das noch nicht ganz fertig ist). Die Größe des Wagens kommt dem Sitzkomfort und der Beinfreiheit zugute



Preis 40 500 Euro