


**VERGLEICHSTEST** Irmischer Seventy Seven gegen HKT Seven GTS

# Tief-Lieger

Die Flachmänner mit den langen Nasen huldigen der Vergangenheit und veräppeln die Moderne. Wenig Gewicht und viel Leistung ermöglichen Sprints, die die Gegner verzweifeln lassen



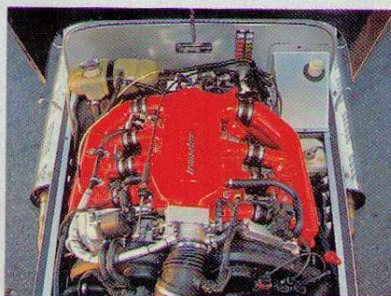
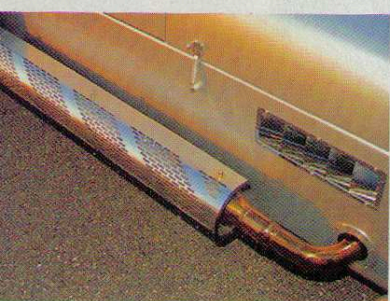
■ Rasendes Vergnügen: Der Seventy Seven von Irmischer und der HKT GTS halten die Fahnen des traditionsreichen Lotus-Erbes hoch

**O**rkanstärke 10 herrscht im Cockpit. Der Wind fegt die Haare vom Kopf, die Mini-Frontscheibe ist keine Hilfe. Die zierlichen Radverkleidungen im Blickfeld des Fahrers bäumen sich zu Tragflächen auf. Von Geradeauslauf keine Spur: Autobahn, Tacho 230, Topspeed. Brückenabsätze werden zu Sprungschancen, der Seven nimmt sie mit einem lauten Knall. LKW-Radnaben rotieren wie Gewehrsalven auf Blickhöhe vorbei, das kleine Lenkrad zittert vor Anstrengung. Und die Frage nach dem Warum hämmert im Hirn.

Der Hochgeschwindigkeitsrun im rasenden Zahnstocher martert Auto und Fahrer. Erschöpft gleitet der Fuß vom Gas. Das Wastegateventil quittiert den Befehl des Piloten mit einem erleichterten Zwitschern. Autobahn und Seven, das ist wie Nitro und Glyzerin: Keiner braucht das, aber die explosive Mischung reizt. Denn Seven fahren heißt Eintauchen in die Welt der Gegensätze: Ursprung gegen Moderne, Spaß gegen Bedenken, Kult gegen Langeweile, Schlichtheit gegen Techniküberflutung, Hackebeil gegen Laserkanone.



■ Flat nose: Der Irmischer Seventy Seven baut höher als das extrem flache Pendant von HKT. Ein Grund: Der Sechszylindermotor von Opel braucht mehr Einbauhöhe



■ **Liebe zum Detail:** Zwei fette Sidepipes führen die Abgase des Irmischer geräuschvoll nach hinten. Die Rückspiegel kommen etwas gestelzt daher, der V6-Motor mit drei Liter Hubraum leistet seidige 220 PS (von links nach rechts)

Die automobilen Zeitreise in den Super Seven-Variationen von HKT und Irmischer feigt die Staubschicht des automobilen Fortschritts mit einem saloppen Handstreich weg. Besinnung auf das Wesentliche, so lautet das Credo. Ihre konstruktiven Merkmale flechten dem Purismus einen Kranz: Leicht wie eine Feder

und schnell wie ein Pfeil – nur das zählt.

Beide Hersteller vertrauen auf extrem leichte Chassis-konstruktionen aus Gitterrohrrahmen. Beim Motor enden die Gemeinsamkeiten. HKT aus Gerolsbach zündet als Treibsatz einen 1,8 Liter großen Turbomotor aus dem Audi TT mit 220 PS, Irmischer kontert den Turbofaktor via Hubraum: Drei Liter, sechs Zylinder und ebenfalls 220 PS schaffen Gleichstand.

Nichts relativiert Leistung so stark wie das Gewicht, auch das lehrt die Bekanntheit

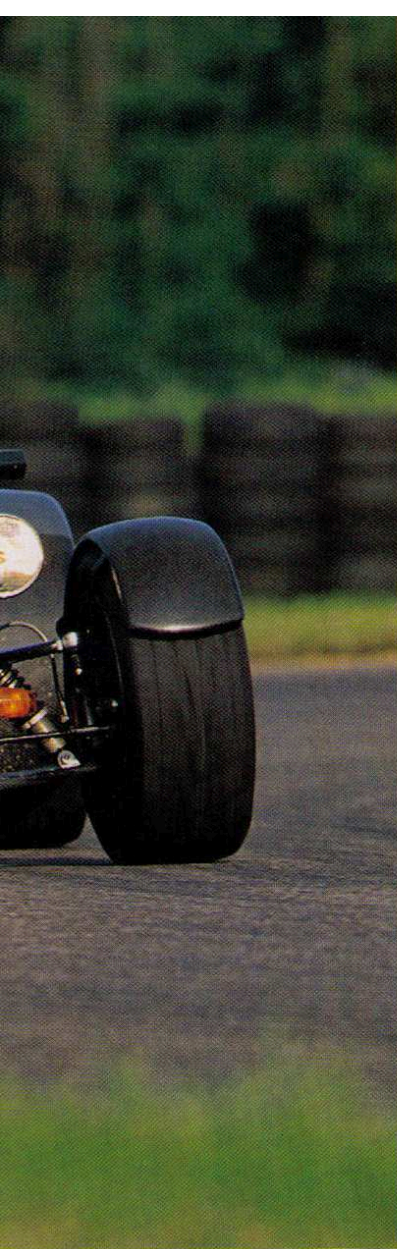
mit den Nachfahren des Lotus: Während moderne 200-PS-Autos mit anderthalb Tonnen Gewicht dahinschwabbeln, bringen die Seven-Streiter diese Marge noch nicht einmal gemeinsam auf die Waage: 680 Kilo beim HKT GTS stehen 852 bei Irmischer Seventy Seven gegenüber. Die Folgen wiegen schwer.

Das Beschleunigungsvermögen haut selbst geschulte Gemüter aus den Socken.

Befreit von den Lasten des moderne Automobilbaus mutieren banale Serienmotoren zu Brandsätzen. Wo

noch vor wenigen Jahren unwillige Rover-Motoren unter der Haube quengelten, hat mittlerweile Hightech Einzug gehalten. Satte Leistung und pfundiges Drehmoment kaputtieren die Flachmänner auf eine außerirdisch schnell Umlaufbahn.

Weil keine Traktionskontrolle die Power kastriert und kein Stabilitätsprogramm der



Frontpartien das wilde Treiben verlangsamen, setzen die Fahrmaschinen bei der 200-km/h-Marke noch ein Zeichen: 16,2 Sekunden aus dem Stand für HKT, 21,9 Sekunden für Irmischer. Spätestens da kommen Porsche-Piloten ins Grübeln.

Abgesehen davon, dass der HKT-Seven von seinem geringeren Gewicht und heftig haftenden Sportreifen profitiert, zählt etwas ganz anderes als nackte Zahlen – nämlich das Wie. Jeder Tritt aufs Gaspedal setzt erdrückenden Schub frei, im HKT auf Grund des Turbohammers noch brachialer als beim Irmischer, der seiner Arbeit sanfter und harmonischer nachkommt.

Die Akustik liefert den nötigen Schuss Faszination. Die Offenheit des Roadsters kommt der Schalloffensive entgegen, die fetten Sidepipes erledigen den Rest. Der turbogedopte HKT-Motor zaubert die hellen und hektischen Töne hervor: Frenetisches Fauchen bei Vollast, Wastegate-Zischen bei Gaswegnahme, garniert mit einem feurig satten Knall beim Gangwechsel – die Ohren fahren eben mit.

Die dezentere Stoßrichtung des Seventy Seven von Irmischer schwingt auch bei der Akustik mit. Weniger brutal und kämpferisch als das HKT-Pendant, dafür weich und satt im Ton. Als Zugabe gibt es die V6-Musik exklusiv in Stereo, weil jede Zylinderreihe über eine eigene Sidepipe röcheln darf.

Die Elastizitätsattacken stehen im Übrigen den Beschleunigungsoffensiven in nichts nach: Achsübersetzungen werden mangels Fahrzeuggewicht zur Marginalie. Und deshalb wieder Zahlen: Durchzug von 80 auf 160 km/h im höchsten Gang: 9,6 Sekunden bei HKT, 13,2 bei Irmischer. Vergleich gefällig? Porsche 911 GT3: 18,1 Sekunden. Noch Fragen?

Und weil die skurrilen Einbäume dem Speed und Spaß huldigen, darf man Einschränkungen nicht beklagen. Hinnehmen ohne

■ **State of the Art:** Der HKT GTS lockt mit filigranen Rennspiegeln und pulverbeschichteten Querlenkern. Der Fünfventil-Turbomotor stammt von Audi und leistet 220 PS (von links nach rechts)

Fahrer entwaffnet, hilft nur geschultes Personal am minimalistischen Lenkrad. Den Raketenstart auf 100 km/h bewältigt die HKT-Variante in zackigen 4,1 Sekunden, der Seventy Seven benötigt für die gleiche Übung 1,3 Sekunden mehr.

Bevor steile Windschutzscheiben und zerklüftete

## TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

**Messbedingungen:**  
Lufttemperatur ... 22° Celsius  
Asphalttemperatur 26° Celsius  
Luftdruck ..... 1006 mbar

	Irmischer 77	HKT Seven GTS		
<b>Motor</b>	V6-Motor	Vierzylinder, Reihe		
Ventile	4 pro Zylinder	5 pro Zylinder		
Bohrung mal Hub	86,0 x 85,0 mm	81,0 x 86,4 mm		
Hubraum	2962 cm <sup>3</sup>	1781 cm <sup>3</sup>		
Leistung	220 PS bei 6200/min	220 PS bei 6200/min		
Drehmoment	295 Nm bei 3800/min	310 Nm bei 4200/min		
Bremsen Ø v/h	312/261 mm	290/260 mm		
Bereifung (VA)	Dunlop SP Sport 9000 205/45 ZR 16	Bridgestone 5405 205/50 ZR 15		
Bereifung (HA)	245/45 ZR 16	225/45 ZR 16		
Leergewicht	852 kg	680 kg		
Länge x Breite x Höhe	3520 x 1750 x 1070 mm	3600 x 1750 x 1050 mm		
<b>Beschleunigung</b>				
0 - 40 km/h	1,6 s	1,2 s		
0 - 60 km/h	2,7 s	2,2 s		
0 - 80 km/h	3,8 s	3,1 s		
<b>0 - 100 km/h</b>	<b>5,4 s</b>	<b>4,1 s</b>		
0 - 120 km/h	6,7 s	5,7 s		
0 - 160 km/h	12,2 s	9,3 s		
0 - 180 km/h	15,7 s	12,2 s		
<b>0 - 200 km/h</b>	<b>21,9 s</b>	<b>16,2 s</b>		
<b>Elastizität</b> im 4./5. Gang aus 80 km/h				
bis 100 km/h	2,6 s / 3,6 s	1,7 s / 2,9 s		
bis 120 km/h	5,2 s / 7,0 s	3,5 s / 5,2 s		
bis 140 km/h	7,9 s / 10,3 s	5,2 s / 7,3 s		
bis 160 km/h	10,8 s / 13,2 s	7,1 s / 9,6 s		
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	<b>235 km/h</b>	<b>235 km/h</b>		
<b>Kleiner Kurs Hockenheim</b>	<b>1.19,4 min</b>	<b>1.13,2 min</b>		
<b>Bremsweg</b>				
aus 100 km/h (kalt)	41,9 m	33,3 m		
Verzögerung	9,2 m/s <sup>2</sup>	11,6 m/s <sup>2</sup>		
aus 100 km/h (warm)	41,5 m	35,4 m		
Verzögerung	9,3 m/s <sup>2</sup>	10,9 m/s <sup>2</sup>		
aus 80% v <sub>max</sub>	153,2 m (188 km/h)	127,4 m (188 km/h)		
Verzögerung	8,9 m/s <sup>2</sup>	10,7 m/s <sup>2</sup>		
Testverbrauch (Super Plus)	12,1 L/100 km	11,2 L/100 km		
Hersteller	Irmischer Sport GmbH www.irmischer.com	HKT Höckmayr www.hkt-7.de		
<b>Testwagenpreis</b>	<b>92 200 Mark</b>	<b>89 000 Mark</b>		
<b>SPORT auto Wertung</b>	<b>Irmischer 77</b>	<b>HKT Seven GTS</b>		
<b>Kleiner Kurs Hockenheim</b>	<b>1.19,4 min</b>	<b>4</b>	<b>1.13,2 min</b>	<b>5</b>
<b>Slalom (18 m)</b>	<b>63,1 km/h</b>	<b>4</b>	<b>68,2 km/h</b>	<b>6</b>
<b>0 - 160 - 0 km/h (Beschl.-Brems-Prüf.)</b>	<b>12,2 s</b>	<b>5</b>	<b>9,3 s</b>	<b>6</b>
<b>100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)</b>	<b>41,5 m</b>	<b>4</b>	<b>35,4 m</b>	<b>6</b>
<b>Elastizität (80 - 160 km/h)*</b>	<b>13,2 s</b>	<b>5</b>	<b>9,6 s</b>	<b>6</b>
<b>Preis-Leistungs-Verhältnis</b>	<b>420 Mark/PS</b>	<b>4</b>	<b>405 Mark/PS</b>	<b>4</b>
<b>Summe (maximal 36 Punkte)</b>		<b>26</b>		<b>33</b>

\*Im höchsten Gang

zu hinterfragen, auch das ist Teil der Seven-Philosophie.

Beachte meine Gesetze, und wir sind Freunde: Die Tür dient nicht zum Einsteigen, sondern als Windfang. Die Schuhgröße hat keinen Einfluss auf die Dimensionen der Pedalerie. Das Lenkrad muss so klein sein, damit es

zwischen die Kniescheiben passt. Sidepipes sind Blickfang und Knöchelbrenner in einem. Und die Verdecke schützen das Auto gut vor Wasser, solange es steht ...

Die einnehmende Radikalität entschuldigt die Unzulänglichkeiten. Sie birgt allerdings auch Risiken, die



■ Das knackig harte Fahrwerks-Setup des HKT GTS passt besser auf die Rennstrecke, als der weicher und damit komfortabler abgestimmte Seventy Seven von Irmischer. Beide schlagen sich aber auch im Revier des jeweils anderen wacker



Die Zeitdifferenz hat fühlbare Gründe: Der Grenzbereich ist beim Irmischer weniger eindeutig definiert. Er lenkt eher lasch und behäbig ein. Zudem hat der Seventy Seven deutlich weniger Grip an der Hinterhand, was permanentes Übersteuern zur Folge hat, und er ist stärker um die Längsachse. Seine höhere Alltagsauglichkeit wird auf dem Kleinkurs zum großen Malus.

Beim HKT GTS ist es umgekehrt: Zwar ist auch er voll straßentauglich, aber deutlich härter gefedert und grenzwertiger abgestimmt. Sind die Sportreifen von Bridgestone auf Temperatur, kann man bis zur Erschöpfung um die Ecken heizen. Die Extraportion Haftung optimiert die latente Übersterndenz, das serienmäßige Sperrdifferenzial hilft bei diesem Thema. Traktion spürbar.

Der Planet Seven macht Spaß, so viel steht fest. Übrigens auch den Mitmenschen. Kleinkinder liegen wie Maikäfer auf dem Rücken. Freude, wenn die raren Tiere fliegen. Jeder Tankstellenbesuch wird zur ausgedehnten Pressekonferenz. Kein Kopfschütteln, kein Neid, keine hässliche Kommentare. So ist auch soziale Akzeptanz – neben allen fahrdynamischen Überlegungen – durchaus Kaufanreiz zu werten.

Marcus Sch

## Rundenzeiten Kleiner Kurs Hockenheim

### Eine Frage der Philosophie

Der HKT-Roadster fühlt sich auf der Rennstrecke sichtlich wohl. Dank seines geringeren Gewichts, der hervorragenden Traktion durch Viscosperre und Sportreifen sowie der straffen

Fahrwerksauslegung glänzt er in Hockenheim. Das schlechte Einlenkverhalten und die mäßige Traktion lassen den Irmischer Seventy Seven im Motodrom hingegen alt aussehen.



nicht verschwiegen werden sollten. Stürzen sollte man mit den rasenden Zwergen nicht, und die Vorfahrt sollte einem auch keiner nehmen. Umsicht und Weitblick sind beim öffentlichen Betrieb der Mini-Katapulte angesagt.

Wer wissen will, was diese Zauberkerlchen wirklich können, muss dagegen auf die abgesperrte Piste. Wer dort ordentlich am servolosen Lenkrad schuffet, den belohnt die Stoppsuhr: Der

Seventy Seven von Irmischer, weit weniger kompromisslos auf reines Schnellfahren ausgelegt als der GTS von HKT, umkreist den

Kleinen Kurs in Hockenheim in 1.19,4 Minuten. Not bad.

Der fixe Bruder von HKT macht da schon wieder Pause: Nach 1.13,2 Minuten ist der heiße Tanz im Motodrom vorbei. Das Realisieren

## Auf den Punkt gebracht



■ sport auto-Redakteur Marcus Schurig

Der GTS von HKT ist ein Straßenfeger für Draufgänger. Seine Fahrleistungen sind Spitze, der Turbomotor ist mit seinem gewaltigen Drehmoment der perfekte Begleiter für die forcierte Gangart. Rennstreckeneinsätze sind er jeder Zeit freudvoll zugetan, alle Komponenten verkraften die Tortur mit Bravour. Was im Umkehrschluss nicht bedeutet, dass er keine Manieren hätte. Auch im Alltag schlägt er sich wacker – wenngleich dieser insgesamt die Domäne des **Seventy Seven** von **Irmischer** ist. Mit seinem lässigen Sechszylindermotor und dem kommoden Setup spricht er mehr den gemütlichen Cruiser an, der das Thema Seven relaxt und genussvoll angehen will. Das flauschigere Interieur und die bequemen Sitze machen das Funpaket von Irmischer rund.

solcher Rundenzeiten verschlingt normalerweise Anschaffungen im Wert von mehreren Hunderttausend Mark – ohne dabei auch nur annähernd so viel Spaß zu bereiten.