



# Hier kommt Wickie

Sind kraftstrotzende Nordmänner out? Der **Heico C30 1.6D DRIVE** setzt auf energiesparende Cleverness statt stupide Muskelkraft

■ Obwohl Volvo an die Chinesen verkauft ist, läuft bei Heico alles rund: Aktuell fertigt der Veredler für Volvo Deutschland eine 100 Fahrzeuge starke Sonderserie auf Basis des brandneuen S60 T6. Dessen 330 PS könnte man – verglichen mit dem von uns getesteten 125 PS starken C30 – für groben Unfug halten.

**Karosserie/Qualität** Heico hat für den jüngst facegelifteten C30 einen an den originalen Befestigungspunkten zu befestigenden Heckansatz entwickelt – inklusive mittigem Doppelrohrauspuff. Bei Letzterem handelt es sich um eine Blende, die am faden Sound nichts ändert. Mit Frontspoiler und Verbreiterungen aus dem Volvo-eigenen „R-Design“-Sortiment sowie 18-Zöllern komplettiert der Veredler das Tuning. Das Resultat sieht einfach gut aus.

**Fahrfreude/Antrieb** 125 PS sind in Anbetracht von 1,4 Tonnen Auto nicht viel. Aber doch mehr als die 109 Serien-PS, die der schwächste Diesel ab Werk zu bieten hat. Das zu weit gestufte Fünfganggetriebe erweist sich jedoch unverändert als Hemmschuh. Zudem hat das Auto mit einer Anfahrschwäche zu kämpfen. Die Start-Stopp-Automatik ist leider nicht dauerhaft deaktivierbar.

**Fahrleistungen** Das Chiptuning setzt sich hervorragend in Szene: 0 bis 100 km/h dauern gemessene 10,8 statt 11,8 Sekunden – ein sehr ordentlicher Vorsprung. Die Höchstgeschwindigkeit steigt um erkleckliche 10 km/h – der Pilot darf mit 200 statt 190 Sachen über die Bahn brausen. Nur das Durchzugsvermögen leidet unter der Kraftkur: 80 bis 120 km/h im 5. Gang dauert plötzlich 15,5 statt vormals 14,2 Sekunden.

**Fahrwerk/Komfort** Ab Werk bietet Volvo eine optionale Sportfahrwerk-Variante, die recht moderat

ausfällt. Heico hingegen fährt die harte Tour: Eine Sportfedern-Lösung appelliert an Extremisten, die Sport mit Härte gleichsetzen. Die Gleichung geht sogar auf: Der C30 fegt ums Eck wie ein Golf GTI.

**Preis/Kosten** Billig war Heico noch nie. Dafür stimmt der Gegenwert: Die Herstellergarantie bleibt dank Werkstunerstatus vollumfänglich erhalten. Der Verbrauch liegt mit 5,9 Liter Dieselmotorkraftstoff auf akzeptablem Niveau – das Serienfahrzeug konsumiert 5,1 Liter. [ba]

**Kontakt** Heico Sportiv, Tel. 0 61 51-30 09 50, www.heicosportiv.de



Die Anbauteile an Front und Flanken stammen aus dem Volvo-Regal



**Licht und Schatten:** Der kleine Dieselmotor ist genügsam, aber recht lethargisch. **Lobenswert:** Heico wertet auch das Interieur auf



## TECHNISCHE DATEN

Motor	R4, Turbo, vorn quer
Hubraum	1560 cm <sup>3</sup>
Leistung	92 kW (125 PS) bei 4000/min
Literleistung	80 PS/l
Drehmoment	280 Nm bei 2000/min
Antriebsart	Vorderrad
Getriebe	5-Gang manuell
Bremsen vorn	Scheiben, innenbelüftet
Bremsen hinten	Scheiben
Räder vorn/hinten	8 x 18 Zoll
Reifen vorn/hinten	215/40 R 18
Leistungsgewicht	11,3 kg/PS

## Messwerte

0-100 km/h	10,8 s
60-100 km/h im 4. Gang	9,9 s
80-120 km/h im 5. Gang	15,5 s
Bremsweg aus 100 km/h (k./w.)	34,6/34,9 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Testverbrauch auf 100 km	5,9 l Diesel
Leergewicht/Zuladung	1408/372 kg

## Tuning

Leistungssteigerung	1548 Euro
Radsatz	3080 Euro
Sportfedern	810 Euro
Anbauteile (inkl. Auspuffblende)	2887 Euro
Interieur	776 Euro

**Preis Testwagen** 32 189 EURO

## FAZIT

125 PS, Start-Stopp-Automatik, 10,8 Sekunden bis 100 km/h – Nervenkitzel geht anders. Der Heico Volvo sieht zwar sexy aus, ist für unsere Verhältnisse aber fast zu vernünftig: Ein bisschen Fahrspaß trifft auf eine Menge Sparspaß.



gesamt



★★★★★ = traumhaft, ★★★★ = macht an, ★★★ = akzeptabel, ★★ = könnte besser sein, ★ = langweilig