

Pimp me Up

Tiefer, breiter, stärker: Auf der Rennstrecke lassen sich die Vorzüge von Tuning schnell objektivieren. Aber wie sieht es im Alltag aus? Mehr als ein Jahr lang sammelte sport auto Erfahrungen mit einem ursprünglich 177 PS starken Volvo C30 D4, der in zwei Schritten von Haustuner Heico Sportiv veredelt wurde. In diesem Heft lesen Sie, was das Fahrwerkstuning bringt



Volvo und Sport? Na ja, die meisten Menschen assoziieren mit der schwedischen Marke eher die sprichwörtliche „Sicherheit aus Schwedenstahl“. Oder die Hochsee-Regatta „Volvo Ocean Race“. Vielleicht erinnert sich der eine oder andere noch an die DTM 1985, als der schwedische Malermeister Per Stureson mit dem kantigen Schlachtschiff 240 Turbo sensationell den Titel holte.

Auch wenn in den vergangenen Jahren immer wieder mal ein oder zwei Volvo C30 in der Tourenwagen-WM starteten – in Deutschland wurde das Fähnlein des Volvo-Motorsports in erster Linie von Heico Sportiv aus Weiterstadt hochgehalten.

Beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gehören die Heico-Treter seit Langem zu den Stammgästen. Platz 50 im Gesamtklassement sprang in diesem Jahr heraus. Ein schöner Erfolg für den kleinen Schweden in diesem Klassefeld mit mehreren Dutzend potenten GT3-Rennwagen. Der Brotjob von Heico Sportiv ist aber das Veredeln von allen erdenklichen Volvo.

Auch die Macher (nicht Macker!) von sport auto lieben die Abwechslung. Zwei Jahre mit immer dem gleichen Dauertestauto können doch manch-

mal etwas eintönig sein – und so beschloss die Redaktion, den silbergrauen schwedischen Dauerläufer C30 in zwei Stufen von Heico Sportiv aufzubretzeln zu lassen. In Evolutionsstufe eins nahm man sich das Fahrwerk vor. Danach kam in der zweiten Stufe auch ein maßvolles Motortuning hinzu.

Doch bevor man sich den Testergebnissen widmet, erscheint es ratsam, einen kleinen Exkurs in die Volvo-Typologie zu unternehmen. Denn der starke Diesel hat einen verwirrenden Namen: D4 heißt er. Die Ziffer vier steht aber keineswegs für die Zahl der Zylinder.

Nach wie vor werkelt unter der kurzen Fronthaube des stärksten Diesel-C30 ein Fünfzylinder, dessen Hubraum jedoch gegenüber seinem bis 2010 gebauten Vorgänger (der korrekterweise auf die logische Bezeichnung D5 getauft wurde) von 2,4 auf 2,0 Liter verkleinert wurde. Erfreulich dabei: Der Verbrauch sank gegenüber dem Vorgänger um mehr als zehn Prozent, während die Leistung annähernd gleich blieb. 177 PS bietet das aktuelle Triebwerk, drei PS weniger als der Vorgänger. Wichtiger jedoch: Der Bestwert für das Drehmoment blieb mit 400 Nm exakt gleich.



Etwas straffer: Bilstein-Dämpfer gehörten zum Tune-up



Gute Wahl: Die Pirelli P Zero der neuesten Generation überzeugten auf der ganzen Linie



Sport ab Werk: Das R-Design-Paket und die 7,5x18-Felgen standen dem C30 gut

Manche mögen es schade finden, dass dem Neuen der knurrige, früher stets sehr präsente Sound weitestgehend abhanden kam. Diejenigen, die nicht ganz genau hinhörten, konnten es kaum glauben, dass hier kein Vierzylinder arbeitet. Denn der neue Motor verrichtet seinen Dienst akustisch äußerst diskret.

Geht es aber ums Spürten, lässt er sich nicht lumpen: Nach 8,3 Sekunden ist die 100 km/h-Marke erreicht; 160 km/h liegen nach knapp 22 Sekunden an. Die Manieren des Fünfzylinders sind erstklassig. Zu seinen größten Stärken zählen der bullige Antritt und die für einen Diesel sehr ausgeprägte Drehfreude.

Fünf Sterne gibt es auch für den geringen Kraftstoffverbrauch: Selbst bei äußerst flotter Fahrweise werden pro 100 Kilometer nie mehr als 8,6 Liter aus dem Tank abgepumpt. Auf der anderen Seite ist es aber kein Hexenwerk, mit knapp sechs Litern zurechtzukommen. Angesichts der guten Fahrleistungen ein sehr erfreuliches Ergebnis.

Obwohl der C30 mit einer Länge von nur 4,26 Meter zu den Kompakten im Lande zählt, vermittelt er seinen Fahrern das angenehme Gefühl, eine Klasse höher zu reisen. „Kein Wunder bei einem Leergewicht von 1500 Kilogramm“, notierte ein Kollege im Fahrtenbuch. Der serienmäßige C30 D4 ist für lange

Reisen bestens gewappnet, dank niedrigem Geräuschpegel, dank seines ausgewogenen Federungskomforts, dank der großen Reichweite und nicht zuletzt auch dank seiner hervorragenden Scheinwerfer.

Auf einem sehr welligen Autobahnabschnitt gab es dann aber doch auch Grund zu Kritik. „Abrupte Vertikalbewegungen an der Vorderachse“ wurden moniert. Nicht Besorgnis erregend, aber doch unangenehm. Auf der Hockenheim Rennstrecke präsentierte sich der C30 als krasser Untersteuerer. Mit viel Seitenneigung durchmaß der kleine Volvo die Biegungen. „Sehr sicher“, steht im Fahrtenbuch. Und: „Muss mit abruptem Lastwechsel

TECHNISCHE DATEN

Volvo C30 D4 SPAX* 8,4

Motor

Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihen-Dieselmotor mit Turbolader, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 81,0 x 77,0, Hubraum 1983 cm³, Verdichtung 16,5:1

Leistung 177 PS (130 kW) bei 3500/min
Drehmoment .. 400 Nm bei 1750-2750/min
Literleistung 89,0 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, ESP, Übersetzungen: I. 3,39, II. 1,91, III. 1,19, IV. 0,84, V. 0,65, VI. 0,54; Achsübersetzung: 3,77

Fahrwerk

Einzelradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator

Bremsen Scheiben rundum,
..... vorn innenbelüftet,
..... Durchmesser 300/280 mm, ABS
Räder 215/45 R 18 (225/40 R 18)
..... vorn und hinten
..... auf 7,5 (8,0)-Zoll-Felgen
..... Michelin Pilot Exalto (Pirelli P Zero)

Karosserie

Viersitziges Coupé
L x B x H 4226 x 1782 x 1447 mm
Radstand 2640 mm
Spur vorn/hinten 1535/1531 mm
Tankinhalt 60 Liter

Preise

Grundpreis (2010) 29 500 Euro
Testwagenpreis 36 970 (38 994) Euro

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer 218 Euro
Haftpflichtversicherung TK 17 1183 Euro
Teilkaskoversicherung TK 22 536 Euro
Vollkaskoversicherung TK 21 2296 Euro

MESSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt 1487 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten 62,9/37,1 %
Leistungsgewicht 8,4 kg/PS

Fahrleistungen

Beschleunigung
0-40 km/h 2,3 s
0-60 km/h 3,8 s
0-80 km/h 6,0 s
0-100 km/h 8,3 s
0-120 km/h 11,8 s
0-140 km/h 15,7 s
0-160 km/h 21,8 s
0-180 km/h 30,1 s

Elastizität

im 4./5./6. Gang aus 80 km/h
bis 100 km/h 3,1 s / 4,3 s / 6,3 s
bis 120 km/h 6,2 s / 8,8 s / 12,2 s
bis 140 km/h 10,2 s / 13,7 s / 18,7 s
bis 160 km/h 16,2 s / 19,5 s / - s
Höchstgeschwindigkeit 220 km/h

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim .. 1.22,6 (1.20,8) min
Slalom (18 m) 63,5 (66,5) km/h

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) 38,1 (36,0) m
Verzögerung 10,1 (10,7) m/s²
aus 100 km/h (warm) 38,7 (36,1) m
Verzögerung 10,0 (10,7) m/s²
aus 200 km/h (warm) 157,3 (146,7) m
Verzögerung 9,8 (10,5) m/s²

Testverbrauch

Diesel

Minimalverbrauch 5,2 L/100 km
Maximalverbrauch 12,3 L/100 km
Durchschnittsverbrauch 7,7 L/100 km

Messbedingungen:

Lufttemperatur 12° Celsius
Asphalttemperatur 11° Celsius
Luftdruck 1017 mbar

*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung:
[Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX

Werte in Klammern nach erstem Umbau



Der C30 D4 atmet in der Serienversion über zwei weit auseinanderliegende Auspuffrohre aus

zum Einlenken gebracht werden.“ Kurz danach, im Februar 2011, rückte der Dauertest-C30 zum fahrwerksseitigen Fitness-Training bei Heico ein. Bilstein-Dämpfer wurden montiert. Härtere und kürzere Federn sorgten für eine Tieferlegung um 35 Millimeter. Die serienmäßigen Michelin Pilot Exalto im Format 215/45-18 wurden getauscht gegen Pirelli-Reifen der neuesten Generation, den Zero im geringfügig breiteren Format 225/40-18. Die Breite der Felgen wuchs von 7,5 auf nunmehr acht Zoll.

Auf den ersten Blick mögen diese insgesamt 4334 Euro teuren Maßnahmen nicht übermäßig spektakulär erscheinen. Doch die Fahreindrücke und natürlich auch die Messwerte sprechen eine andere Sprache.

Zunächst die schlechte Nachricht: Der Federungskomfort schrumpfte auf Minimalmaß. „Gerade noch langstreckentauglich“, notierte der an jenem Tag tempolimitgequälte Chefredakteur Horst von Saurma auf seiner Reise durch die Schweiz zum Genfer Automobilsalon. Freundliche Worte gab's aber für die Sitze („Echt super“) und den Motor („Hat richtig Quall“).

Beim konsequenten Schnelfahren auf der Rennstrecke überzeugte der von Heico überarbeitete C30

hingegen auf der ganzen Linie. Das lästige Untersteuern beschränkte sich nunmehr auf ein Minimum, auch die Traktionsprobleme waren wie weggeblasen. Trotz dieser etwas spitzeren Abstimmung blieb der C30 stets sicher und leicht beherrschbar. Auch bei provozierten Lastwechseln machte das Heck nicht die geringsten Anstalten zum Sidestep. Der Blick auf die Stoppuhr zeigte Erfreuliches: Mit 1.20,8 Minuten verbesserte er sich gegenüber der Basisversion um fast zwei Sekunden.

Ein Teil dieses Zeitgewinns ist auf die Reifen zurückzuführen. Gegenüber dem Michelin Pilot Exalto bietet der neue Zero von Pirelli deutlich mehr Grip. Ein Beleg dafür ist der Bremsweg: Nur 36,0 Meter benötigte der getunte C30, um aus 100 km/h zum Stillstand zu kommen. Das sind gut zwei Meter weniger, als die gewiss nicht schlechte Serienversion benötigt.

Zwei Monate nach dem Fahrwerks-Setup, das unter sportlichen Gesichtspunkten ein voller Erfolg war, rückte der C30 D4 ein zweites Mal bei Heico an. Diesmal stand ein saches Motortuning an. Doch dies ist eine andere Geschichte, nachzulesen im nächsten sport auto, Ausgabe 12/2011, ab 18. November am Kiosk.

Claus Mühlberger

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Der **Volvo C30 D4** punktete nach dem Fahrwerksumbau durch Heico mit einem ausgeglichenen Fahrverhalten. Während der C30 im Serienzustand Traktionsprobleme am Kurvenausgang hatte, überzeugt er nun mit weniger Seitenneigung, besserer Traktion und mit insgesamt besserem Gripniveau. Auch der Wechsel der Rad-Reifen-Kombination von Michelin Pilot Exalto im Format 215/45 R18 auf Pirelli P Zero der Größe 225/40 R18 trägt zur schnelleren Rundenzeit bei. Ein agiles, mitlenkendes Heck ist zwar auch nach der Setup-Änderung nicht zu beobachten, doch zumindest dreht der C30 D4 nun neutraler seine Runden. Der Heico-Umbau macht den Volvo auf der Runde in Hockenheim 1,8 Sekunden schneller.



DAS KOSTET DAS TUNING

Sportfahrwerk 920 Euro
Einbau Sportfahrwerk 334 Euro
Radsatz 8,0 x 18 inkl. Bereifung 3080 Euro

HERSTELLER

HEICO SPORTIV GmbH & Co. KG
Rudolf-Diesel-Str. 44, 64331 Weiterstadt
Tel. 061 51/3 00 95-0, www.heicosportiv.de