



Trotz kopflastiger Balance winkelt der S60 verzugfrei ab. Der Vorbau bleibt lange neutral, erst unter steigender Last radiert er zart gen Untersteuern



Schaltknopf, Pedale und Volant von Heico, der Rest ist Serie

| TECHNISCHE DATEN* | |
|-------------------|--------------------------|
| Motor | R5, Turbo |
| Einbaulage | vorn quer |
| Hubraum | 1984 cm ³ |
| kW (PS) bei 1/min | 143 (195)/3500 |
| Literleistung | 98 PS/l |
| Nm bei 1/min | 460/1750-2750 |
| Antriebsart | Vorderrad |
| Getriebe | 6-Gang manuell |
| Bremsen vorn | Scheiben, innenbel./gel. |
| Bremsen hinten | Scheiben |
| Reifengröße | 245/45 R 19 |
| Radgröße | 8 x 19 Zoll |
| Länge/Breite/Höhe | 4628/1865/1454 mm |
| Leistungsgewicht | 8,3 kg/PS |



Die Heico-Bremse stellt den S60 kalt in 34 Metern von 100 auf 0

| MESSWERTE | |
|------------------------|-----------------------|
| 0-100 km/h | 8,5 s |
| 60-100 km/h im 4. Gang | 6,1 s |
| 80-120 km/h im 5./6. | 8,6/12,3 s |
| Bremsweg 100 km/h | kalt 34,0/warm 35,6 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 220 km/h |
| Testverbrauch 100 km | 7,3 l Diesel |
| Leergewicht/Zuladung | 1625/465 kg |

| PREISE | |
|---------------------|----------------|
| Serienfahrzeug | 31 950 Euro |
| Leistungssteigerung | 1998 Euro |
| Fahrwerk | 1493 Euro |
| Bremsanlage | 5096 Euro |
| Radsatz | 4039 Euro |
| Bodykit/Interieur | 2813/2136 Euro |
| Preis Testwagen | 49 525 Euro |

FAZIT ★★★★★

■ Grundsätzlich ist so ein Diesel-S60 nur bedingt SPORTSCARS-reif. Mit seiner Kurvenathletik, dem saftigen Schub des Fünfzylinders und der tollen Bremse holt ihm Heico aber satte vier Sterne raus. Für noch mehr hätte der messbare Vorsprung aufs Serienauto größer, der Preis geringer sein müssen.

Stefan Helmreich



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

Bremse gut, alles gut

Heico rechnet dem **S60 D3** 195 PS aus seinem Fünfzylinder, strafft fahrwerksseitig spürbar nach und steckt eine imposante Sechskolbenanlage hinter die 19-Zöller. Das Ergebnis überzeugt

Wir befinden uns im Zeitalter der Ausnischung. SUV müssen auf einmal auch Coupés sein, Modelllinien zerfasern in immer fadigere Linien, und selbst im totalen Mainstream der Mittelklasse werden Motorenpaletten inzwischen derart vollgestellt, dass der Lebensraum für Tuner immer kleiner wird. Selten jedenfalls, dass man wie Heico eine Lücke findet, die so gut passt. Heicos Interpretation des S60 liegt zwischen dem 215 PS starken 2.4 D5 und dessen auf zwei Liter gestutzten, aber ebenfalls fünfzylindrigen Ableger D3 mit 163 PS, der als Basis für den Leistungsausbau dient.

Karosserie/Qualität Auch optisch legt das kurze Limousinenkleidchen zu. Schweller, Frontsplitter und Räder

integrieren sich schlüssig ins Werksseitige. Selbst die massive Vierrohranlage, die das markige Fünfzylindern zart anwummert, wirkt nicht übertrieben aufgesetzt. Bemerkenswert außerdem: Anbau, Lackierung und Materialanmutung der zusätzlichen Karosserieelemente erreichen mindestens Serienstandard.

Fahrfreude/Antrieb Mittels Zusatzsteuergerät steigt die Leistung um 32 auf 195 PS, dazu wölbt sich das Drehmoment nun mit 460 statt 400 Newtonmetern spürbar schwulstiger ins Drehzahlspektrum. Anfangs nimmt sich der S60 zwar etwas Zeit zum Druckaufbau, über drei-fünf flaut er zudem etwas ab, dazwischen jedoch tost eine wuchtige Brandung, die ihn letztlich klar vor das Serienauto spült.

Fahrleistungen Nach 8,5 Sekunden fällt die Hunderter-Marke, ein Werks-D3 braucht dafür gemessene 9,9. Von da an wächst der Vorsprung zwar nur noch marginal; mit 22,9 Sekunden bis 160 km/h liegt er letzten Endes aber immerhin 1,7 Sekunden vor seiner Ausgangsbasis. Überdeutlich profiliert sich indes die Sechskolbenbremse, die die 1625 Kilo im besten Fall auf glatt 34 Metern von hundert auf null zusammenstaucht. Zum Vergleich: Die Serienreferenz steht dreieinhalb Meter später.

Fahrwerk/Komfort Heico spannt die generell eher relaxte Volvo-Muskulatur spürbar an. Feinere Impulse verwascht die Lenkung zwar nach wie vor, entschlossene stützt die steife Vorderachse nun jedoch um einiges

stärker ab. Überhaupt wirkt der Fronttriebler auf der Vorhand agiler, liegt dank 30 Millimeter Tieferlegung geradeaus richtig satt und lässt sich in Kurven wunderbar an der Schwelle zur Gleitreibung entlangpushen. Dazu gibt's ein Sechsganggetriebe, das in seiner Schaltbarkeit an den Focus RS erinnert und mehr damit gar nicht gelobt sein könnte. Einzig die Kuppelung greift für eine Sportlimousine etwas lasch.

Preis/Kosten Billig ist Heico nicht, die Preise der Upgrades für Motor, Bremse und Fahrwerk sind aber angemessen. Für zusammen knapp 8600 Euro wandelt der S60 seinen Charakter – ohne ihn zu verfälschen.

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



VOM MOTORSPORT AUF DIE STRASSE.

