



Tieferlegung und 19-Zöller mit 235er-Contis schärfen das Handling – und dienen nebenbei auch repräsentativen Zwecken



Große Momente

Mit 480 Nm avanciert der **Heico V40 D3** zum Drehmoment-König unter den Zweiliter-Dieseln. Doch kann er auch einlösen, was sein Datenblatt und die sportliche Aufmachung versprechen?

Wer genau hinhört, der entlarvt den Volvo V40 D3 bereits im Standgas als Exoten. Denn anders als die große Masse, die ausnahmslos vierzylindrig durch die Kompaktklasse dieselt, verteilt der Schwede seine zwei Liter Hubraum auf fünf Brenn-kammern. So reizvoll die Konstruktion ist, der Drehfreude kommt sie nicht zugute. Dem Serietriebwerk geht bereits ab 3500/min die Puste aus. Heico Sportiv steuert nun mit einer kräftigen Drehmomentkur gegen.

Karosserie/Qualität Mittels Frontspoiler, Heckschürze, Vierrohr-Endschalldämpfer, Sportfedern (30 mm tiefer) und 19-Zöllern modelliert der Tuner eine stimmige Alternative zur werksseitigen R-Design-Lösung. Die

Qualität der Anbauteile ist über jeden Zweifel erhaben.

Fahrfreude/Antrieb Selbst Werks-tuner Heico muss mittlerweile den Umweg über eine zweite Box wählen. Im Gegensatz zu konventionellen Zusatzsteuergeräten, die meist vorge-schaltet werden und optimierte Ein-gangswerte an die Originalelektronik schicken, arbeitet das Powerkit als zweites Gehirn parallel zur Serien-steuerung. Klingt nach Informatiker-Olympiade oder binärem Wettrechen-nen, hat in der Praxis aber einen handfesten Vorteil: Die Leistungs-steigerung auf 195 PS (Serie: 150 PS) und 480 Nm (Serie: 350 Nm) genießt vollen Werkssegen einschließlich Hersteller-garantie. Vorbildlich, zu-mal der getunte Motor seine Basis

jenseits von 1400 Touren klar in den Schatten stellt. Beherztes Hochdrehen konnte ihm zwar selbst Heico nicht antrainieren, doch dafür drückt der Fünfzylinder bis 3500/min nun um einiges intensiver voran.

Fahrleistungen Traktions- und Leistungs-vorteil summieren sich bis 100 km/h auf 1,4 Sekunden (8,1 zu 9,5 s). Bei 160 liegt das Tuningauto knapp sechs Sekunden vorn (21,4 zu 27,1 s). Auch in der Elastizität brummt Heico der Basis bis zu zwei Sekunden auf (80 bis 120 km/h im 5. Gang; 8,0 zu 9,8 s). Die Spitze steigt von 210 auf abgeregelte 218 km/h.

Fahrwerk/Komfort Federn und Radsatz bringen spürbar mehr Würze ins Handling, ohne den Komfort gänzlich über Bord zu kippen. Der

V40 liegt satt und ruhig auf der Straße, rutscht nur unter grober Miss-handlung in den ESP-Regelbereich. Insgesamt verspricht die Optik allerdings mehr, als das Set-Up im Grenzbereich einlösen kann.

Preis/Kosten Das Komplettpro-gramm verschlingt den Gegenwert eines Kleinwagens, entschädigt aber mit hoher Qualität und voller Werks-unterstützung. Und wer sich auf die Leistungssteigerung beschränkt, fährt für gut 1700 Euro selbst dem nächststärkeren Serien-Diesel (D4) davon – vorausgesetzt, dieser erhielt nicht auch die 195-PS-Leistungsstufe, die Heico für den D4 zum gleichen Tarif anbietet.

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



Auch im Cockpit hinterlässt Heico Spuren. Lenkrad, Pedalerie ...



... Einstiegsleisten und Edelvelours-Fußmatten kommen vom Tuner



Trotz 480 Nm kein Hektiker: Der R5 drückt ebenso kräftig wie gelassen



Fotos: L. Barthelmeß

Trotz Vierrohr-Fassade bleibt der Klang dieselig. Sensible Ohren hören die Fünfzylinder-Rhythmik dennoch heraus

TECHNISCHE DATEN	
Motor	R5, Turbo
Einbaulage	vorn quer
Hubraum	1984 cm³
kW (PS) bei 1/min	143 (195)/3400
Literleistung	98 PS/l
Nm bei 1/min	480/1750-2900
Antriebsart	Vorderrad
Getriebe	6-Gang manuell
Bremsen vorn	Scheiben, innenbel.
Bremsen hinten	Scheiben
Reifengröße	235/35 R 19
Radgröße	8 x 19 Zoll
Länge/Breite/Höhe	4369/1802/1415 mm
Leistungsgewicht	7,9 kg/PS

MESSWERTE	
0-100/0-200 km/h	8,1/39,6 s
60-100 km/h im 4. Gang	5,7 s
80-120 km/h im 5./6.	8,0/11,9 s
Bremsweg 100 km/h	kalt 35,8/warm 35,6 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Testverbrauch 100 km	6,6 l Diesel
Leergewicht/Zuladung	1545/475 kg

PREISE	
Serienfahrzeug	26 280 Euro
Leistungssteigerung	1709 Euro
Fahrwerk (Sportfedern)	732 Euro
Radsatz	3655 Euro
Bodykit inkl. Abgasanl.	2451 Euro
Interieur	1743 Euro
Preis Testwagen	36 570 Euro

FAZIT ★★★★★

■ Heico schärft in allen Belangen spürbar nach, bewahrt gleichzeitig die komfortbetonte Gesamtauslegung des V40 und formt somit ein nahezu perfektes Alltagspaket. Abzüge verteilen wir daher nur in der B-Note; zum einen für die nach wie vor mangelnde Drehfreude, zum anderen für das gehobene Preis-niveau. **Manuel Iglisch**



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