



# Spurten ohne Reue

Seit September 2012 ist der neue Volvo V40 am Markt. Haustuner Heico Sportiv holt aus dem D3 jetzt noch 45 Extra-PS.



**Text** | Michael Bräutigam  
**Fotos** | Richard Meinert | www

**V**olvo V40 D3 Summum. Ein Name, der mit Blick auf die 150 Serien-PS zunächst nichts Besonderes ahnen lässt. Selbst die Optik ist schwedisch zurückhaltend. Da lässt nur die Abstimmungsarbeit von Neel Jani ahnen, dass in diesem Kompaktmodell mehr als nur ein Alleskönner steckt.

Was da geht, lockt Haustuner Heico Sportiv mit seiner Interpretation heraus. Beim Aussenauftritt, vor allem an der Frontpartie, ändert sich zwar auf den

ersten Blick nicht viel. Vorn ist ein dezenter, zweiteiliger Spoiler angeklebt. Dazu links und rechts zwei kühne Sichel, die sich mit diversen Sensoren in der Frontpartie arrangieren müssen. Grössere Umbauten behindert zudem der Fussgänger-Airbag in der Motorhaube. Alle neuen Anbauteile dürfen die Ergebnisse des Crashtests nicht verfälschen.

Deutlich aggressiver konnte Heico am Heck vorgehen. Der fette Vierrohr-Sportauspuff, eingebettet in eine Diffusor-Optik, dazu die dunkle Heckscheibe – so wird der Schwede kräftig.

Schönes Gimmick: Die beleuchtete Heico-Einstiegsleiste, über die es in die serienmässigen Ledersitze geht. Per Knopfdruck erwacht der Motor zum Leben. Hört man was vom Tuning? Nix, selbst Diesel-Nageln ist Fehlzanzeige.

### Satte 480 Newtonmeter

Im gemässigten Fahrbetrieb merkt man die Arbeit des Haustuners kaum. Das Lenkrad mit Alcantara-Applikationen sieht fast zu normal aus, liegt aber gut in der Hand. In der schwebenden Mittelkonsole ist es nur auf den ersten Blick etwas un-

übersichtlich, schnell findet man sich in die Bedienung ein.

So weit, so schön. Und bevor es zu gemächlich wird, drücken wir beherzt aufs Gaspedal – hoho, es drückt die Insassen ab knapp 2000 Touren ordentlich in die Sitze. Da zerran 480 Nm Drehmoment durch Heico-Tuning an der Vorderachse, 130 mehr als beim Serienmodell.

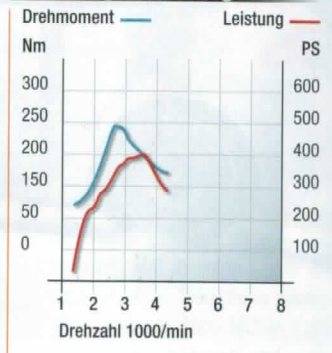
Die 45 Extra-PS merkt man ebenfalls schnell: Auf deutscher Autobahn sind die elektronisch abgeregelten 220 km/h Top-speed zügig erreicht. Während aber anderswo Bleifuss und Öko-Gewissen im Zwist stehen,



**Kühl und funktional**

Das Heico-Sportlenkrad mit den Alcantara-Applikationen und Mittenmarkierung aus dem Rennsport dominiert optisch im V40-Cockpit.

**Leistungsmessung**



Leistung Testwagen: 143 kW (195 PS) bei 3490/min  
 Drehmoment Testwagen: 480 Nm bei 2475/min  
 Maximaldrehzahl: 4100/min



Die auto-illustrierte testet alle Fahrzeuge mit dem Treibstoff ultimate von bp

ANZEIGE

**COOL LOOK**  
*Safety first*



**LLumar**  
Autoglasfolien  
Flachglasfolien

*what else?*  
**Autoglasfilm**  
clima select  
safety film

Hitze-, Sicht- und UV-Schutz



**CHEMUWA**

Chemuwa Autozubehör AG

Winkelstrasse 19 Tel. 055 256 10 10  
8637 Laupen ZH info@chemuwa.ch

[www.chemuwa.ch](http://www.chemuwa.ch)



292-seitiger  
Online Katalog





**Nicht von gestern**  
Schicke, voll-digitale Instrumente.

**Technische Daten**

**Volvo V40 D3 by Heico Sportiv**

Preis Tuningpaket	Fr. 12.361
Basispreis	Fr. 40.950
Zylinder/Hubraum	5/1984 cm <sup>3</sup>
Leistung (Serie)	110 kW (150 PS) bei 3500/min
Leistung (Heico)	143 kW (195 PS) bei 3490/min
Drehmoment (Serie)	350 Nm bei 1500–2750/min
Drehmoment (Heico)	480 Nm bei 2475/min
0 bis 100 km/h (Serie/Heico)	9,6/8,2 s
Spitze (Serie/Heico)	210/220 km/h
Leergewicht	1573 kg
Leistungsgewicht (Serie/Heico)	10,49/8,07 kg/PS

**TUNINGKOMPONENTEN**

Motor-tuning: Heico Sportiv	
e.motion Leistungssteigerung	Fr. 2284
Sportfedern	Fr. 499
Volution VII Komplettradsatz, (8 x 19", mit 235/35 R19)	Fr. 5082
Bodykit mit Frontspoiler, Heckschürze in Diffusor-Optik und Vierrohr-Sportauspuff	Fr. 2427
Sportlenkrad	Fr. 1128
Aluminium-Pedalset	Fr. 164
Aluminium-Fussstütze	Fr. 186
Edelstahl-Einstiegsleisten beleuchtet (zweitellig, vorne)	Fr. 435
Edelvelours-Fussmatten	Fr. 156

**VERBRAUCH IM TEST**

ai-Runde	4,6 l/100 km, Diesel
Durchschnitt	6,4 l
Min./Max. (inkl. Messfahrt)	5,3 l/10,2 l

**BESCHLEUNIGUNG IM TEST**

0 bis 50 km/h	3,2 s
0 bis 80 km/h	6,0 s
0 bis 100 km/h	8,2 s
0 bis 120 km/h	11,4 s
0 bis 140 km/h	15,2 s
0 bis 160 km/h	21,9 s
0 bis 180 km/h	28,9 s
400 m mit stehendem Start	16,1 s
1 km mit stehendem Start	29,4 s

**ELASTIZITÄT**

40 bis 80 km/h im 5. Gang	14,8 s
40 bis 80 km/h im 6. Gang	21,3 s
80 bis 120 km/h im 5. Gang	7,4 s
80 bis 120 km/h im 6. Gang	9,9 s

**BREMSWEG (100–0 KM/H) IM TEST\***

Min./Max.	43,2/46,4 m (= 37,6/40,3)
-----------	---------------------------

**VERTRIEB**

Volvo (Schweiz) AG, Schaffhauserstrasse 550, 8052 Zürich, Tel. 0800 810 811, [www.volvocars.ch/www.heicosportiv.de](http://www.volvocars.ch/www.heicosportiv.de)

Messungen:  
auto-illustrierte, Temperatur 4 °C,  
km-Stand 17 000 km,  
Reifen Pirelli Sottozero 235/35 R19  
\* Mit Winterreifen ca. 15 Prozent  
verlängerter Bremsweg

**Schnittiger Auftritt**

Am dynamischen Seitenprofil des Schweden legte Heico gegenüber der Serie nur dezent Hand an.

**Rollen und wohnen**

Zweifarbige 19-Zoll-Felgen mit Wikinger-Helm liefert Heico. Die Sitze aus der Serie sind hochwertig und bequem, könnten aber mehr Halt geben.



**Rutschfest**

Die Heico-Alupedale mit Rutschstoppere sehen nicht nur gut aus, sie geben zugleich gute Rückmeldung.

zerstreut der Heico-V40 solche Bedenken zweifach: Zum einen zaubert die Sinfonie des vom Sportauspuff verstärkten Fünfzylinders ein Dauerlächeln ins Gesicht. Zum anderen wartet an der Zapfsäule eine positive Überraschung.

**Trickreiches Steuergerät**

Selbst sportliches Rumtreiben hebt den Verbrauch kaum über die 7-Liter-Marke. Auf der ai-Normrunde lag der Schnitt zwar nur bei 5,3 Litern, ein Liter über Werksangabe. Aber 0° Celsius Temperatur und die Winterreifen forderten hier ihren Tribut.

Dass der Verbrauch nicht parallel zur Leistung steigt, liegt am trickreichen Steuergerät. Wird nicht die Tuningleistung abgerufen, läuft der Motor im Werksmodus mit 150 PS. Das hält den Durst im Zaum.

Wer aber Fahrspass will, kriegt ihn auch. Neben der Motorleistung auf Abruf macht nämlich Kurvenfahren richtig Laune. Die 235er-Niederquerschnittsreifen auf den schicken 19-Zoll-Felgen passen perfekt zum Fahrwerk. Das hat Heico mit Sportfedern noch mehr auf Härte getrimmt. Auf längeren Strecken nerven nur die kurzen

Schläge, die fast ungefiltert an den Fahrer abgegeben werden. Sonst ist der Komfort okay.

Wird es trotz hohem Grenzbereich und guter Balance doch mal eng, regelt das DSTC nicht zu früh und sehr feinfühlig. An dieser Stelle merkt man die Rennsporterfahrung, die in die Entwicklung des Serienmodells mit eingeflossen ist.

Diesel bleibt aber Diesel, und so darf man auf die Benziner gespannt sein, an deren Leistungssteigerung Heico derzeit exklusiv für die Schweiz entwickelt. Dafür gibt es hierzulande noch genug Interessenten.