



TURBO LADER

Fotos: L. Barthelmeß

Kennen sie diesen sportlichen Familienvater? Ich meine den, den wir Motorjournalisten aus der Kiste kramen, sobald es um halbwegs potente Kombis geht? Irgendwie ist er doch ein ziemlich armer Tropf. Immer und immer wieder reiben wir ihm unter die Nase, dass er an seine Familie denken müsse, dass er vielleicht irgendwann auch mal verreisen möchte und dass er sich deshalb so langsam von seinem geliebten Coupé zu verabschieden habe. Und noch ehe er

Es ist ein altes Rezept, aber ein bewährtes: Man nehme einen Kombi, packe stramme Turbomotoren



VOLVO V70 T6 AWD R-DESIGN BY HEICO SPORTIV



dann widersprechen kann, bekommt er von uns dann zwei, drei Vorschläge vor den Latz geknallt – mit dem Versprechen garniert, wir würden ihm schon den sportlichsten heraustesten. Eben den, der seinen Zweisitzer bestimmt ebenbürtig ersetzen könne.

Doch halt! Liebe Sport-Papis, bevor Ihr Euren Elfer jetzt Hals über Kopf bei eBay reinhackt, müssen wir Euch noch was beichten. Wir haben geflunkert. Die Wahrheit? Also schön. Kein Kombi dieser Welt kann

einen echten Sportwagen ersetzen. Kein RS6, kein M5 und kein Passat dieser Welt, keiner! Also: Kämpft

Kein Kombi ersetzt einen echten Sportler, keiner!

für Eure Schätzchen, lasst Abschaltmechanismen für Beifahrerairbags einbauen, pappt Leon-fährt-mit-Sticker auf den Spoiler, oder demonstriert Eurer Lieben, wie leicht sich Babyschalen doch auf Schalensitze gurten lassen. Erst wenn nichts

mehr hilft, der dritte positive Schwangerschaftstest durchs Badezimmer geistert und die Benutzung des Wortes Scheidung langsam inflationäre Züge annimmt, solltet Ihr vielleicht über Alternativen nachdenken. Alternativen wie Opels Insignia OPC Sports Tourer oder Volvos V70 T6 R-Design by Heico Sportiv. Damit wir uns nicht falsch verstehen: Beide sind keine schlechten Autos. Im Gegenteil. Nur sind sie eben Kombis, Kombinationskraftwagen, die ihren Hintern lieber

steil nach oben recken, statt ihn – wie sich das eigentlich gehört – fest auf den Asphalt zu pressen.

Wie so oft ist es aber auch hier nur eine Frage der Formulierung. Kombi-Vergleich, klaro, miefte nach Veloursitzen, Sonnenschutz-Grinsefratzen und Gummifußmatten. Aber wie wär's denn damit? Der stärkste Serien-Opel aller Zeiten gegen den stärksten Serien-Volvo aller Zeiten. Besser, oder?

Wobei das mit dem stärksten Serien-Volvo so eine Sache ist. Rich- ▶

unter den Deckel und nenne das Ganze einen familientauglichen Sportwagen. Ist es so einfach?



OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER OPC



Abgesehen von den Aluimitat-Einlagen im Lenkrad wirkt das Insignia-Mobiliar lieblos; auf der OPC-Taste lässt sich das Lieblings-Set-up abspeichern

tig Serie ist er nämlich nicht. Die Basis – logisch – ist Stangenware, wie man sie für 47 990 Euro in der V70-Broschüre ankreuzen kann: sechs Zylinder, aufgereiht im Spalier, turbogeladen, per Allrad traktionsversichert und regulär 304 PS stark. Die ausschlaggebenden 26 PS, die den T6 letzten Endes ins Guinnesskapitel der Konzernannalen hieven, bekommt er jedoch nicht in

Göteborg, sondern im hessischen Weiterstadt bei Haustuner Heico Sportiv eingepflegt.

Draußen Tuningwürze, drinnen kühle Eleganz

Das Ergebnis: ein in der Summe 330 PS starker Fanartikel, limitiert auf hundert Stück, ausgestattet mit allem Pipapo, aber bestialisch teu-



Die schmucken 19-Zöller gehören ebenso zum Serienumfang wie Navi, Xenon-scheinwerfer und die herausragend verzögernde Brembo-Bremsanlage



Einfach nur perfekt: serienmäßige Sportsitze aus dem Hause Recaro



Sachte aufgeladener V6; die 435 Newtonmeter verwertet ein Allrad

er. Draußen die perfekte Dosis Tuningwürze: glanzpolierte Endrohre links und rechts, muskulöse Schweller rundum, dezenter Dachkantenspoiler. Drinnen eine Eleganz, so kühl wie Småland im Januar. Dunkles Leder kontrastiert mit Aluleisten, die Zeiger der Runduhren gleiten über eisblaue Ringeinlagen, Passagiere sacken auf knautschige Bicolorsitze, und hinter ihnen er-

streckt sich ein Laderaum, so weitläufig, dass man bei Ikea eigentlich mal drüber nachdenken könnte, die gesamte Transporterflotte auf V70 umzustellen. Mit anderen Worten: Genau das richtige Auto für jene treue Fangemeinde, die auch heute noch die unumstößliche Meinung vertritt, ein Auto gehöre mit Geodreieck und Lineal gezeichnet. Und zwar ausschließlich.



Sündteuer, aber schick. Alle 100 Exemplare des Heico-V70 kommen in Saphirschwarzmetall

VOLVO V70 T6 AWD R-DESIGN BY HEICO SPORTIV

OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER OPC

Mit seiner sauberen Dämpfung scheint sich der OPC auf die Ideallinie zu spannen



Gleichzeitig ist der T6 jedoch genau das Falsche für Leute, die den Gattungsbegriff Sportkombi zu wörtlich nehmen. Denn obwohl die Heico-Jungs ein straffes Fahrwerk unterziehen, 245er in die Radhäuser zwängen und die Karosserie 30 Millimeter näher an den Asphalt pressen, gleicht präzises Kurvenfahren dem Versuch, sich mit Wollfäustlingen die Schuhe zu bin-

den. Hauptproblem ist die Lenkung. Statt den V70 mit strengem Regiment zu führen, lässt sie den Vor-

Auf Landstraßen hui, im Innenraum - na ja - trist

derwagen eher lasch um den angelegten Kurs treiben. Hinzu kommen bisweilen beträchtliche Wankbewegungen, ein chronischer Hang zum

Untersteuern, den auch der Allradantrieb nicht so recht in den Griff bekommt, und die verträumte Automatik, die sich lieber damit beschäftigt, die Übergänge glattschleifen, statt - wenn es pressiert - einfach mal eine kürzere Stufe reinzuhauen.

Ein echter Lichtblick ist daneben der Turbomotor. Zwar lässt er sich auch von der Sportabgasanlage

nicht zu einer übermäßig kernigen Akustik bewegen, dafür spült er den 1,9-Tonnen-Koffer bemerkenswert unangestrengt voran. Im Ansatz wirkt er noch verhalten, obenraus vielleicht etwas ausgelaugt, dazwischen jedoch lodert das Drehmoment.

Anders der Opel: Statt sich vom Turbolader einen breiten Kraftrücken ins Drehzahlband wölben ▶



Dem traditionell quer eingebauten Reihensechser verpasst Haustuner Heico Sportiv 26 Extra-PS. Im mittleren Drehzahlbereich zieht er ordentlich an



Ziemlich groß geratenes Lenkrad, herrlich inszenierte Instrumente



Heico-19-Zöller im Stile des Rad-designs der verblichener R-Modelle



Die handschmeichlerischen Ledersitze eignen sich eher für lange Autobahn-etappen als für die wilde Kurvenhatz; Gleiches gilt für den Sechsstufen-Wandler

TECHNISCHE DATEN	OPEL	VOLVO
Motor	V6, Turbo	R6, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2
Hubraum	2792 cm ³	2953 cm ³
Bohrung x Hub	89,0 x 74,8 mm	82,0 x 93,2 mm
Verdichtung	9,5 : 1	9,3 : 1
kW (PS) bei 1/min	239 (325)/5250	243 (330)/5300
Literleistung	116 PS/l	112 PS/l
Nm bei 1/min	435/5250	460/2100-4500
Antriebsart	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Gang manuell	6-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	355 mm/innenbel./gelocht	316 mm/innenbelüftet
Bremsen hinten	315 mm/innenbelüftet	302 mm/innenbelüftet
Radgröße vorn/hinten	8,5 x 19	8,5 x 19
Reifengröße vorn/hinten	245/40 R 19	245/35 R 19
Reifentyp	Pirelli P Zero	Pirelli P Zero Nero
Länge/Breite/Höhe	4908/1856/1510 mm	4823/1861/1517 mm
Radstand	2737 mm	2816 mm
Tankvolumen	70 l	70 l



Der bauchige Vorbau stört beim Anpeilen von Scheitelpunkten



Trotz Heico-Nachbehandlung bleibt der V 70 ein reiner Autobahnsportler

MESSWERTE <small>TECHBOOK</small>	OPEL	VOLVO
Beschleunigung		
0- 50 km/h	2,4 s	2,4 s
0- 80 km/h	4,8 s	4,5 s
0-100 km/h	6,5 s	6,3 s
0-130 km/h	10,4 s	9,6 s
0-160 km/h	15,7 s	14,4 s
0-200 km/h	24,4 s	24,0 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	14,64 s	14,40 s
Elastizität/ Zwischenspur		
60-100 km/h	6,4 (4. Gang) / 3,2 s	- / 3,0 s
80-120 km/h	8,8 (5. Gang) / 4,3 s	- / 3,8 s
80-120 km/h	10,0 s (6. Gang)	-
Bremsweg		
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	35,5 m (-10,9 m/s ²)	36,4 m (-10,6 m/s ²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	35,1 m (-11,0 m/s ²)	36,2 m (-10,7 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	12,4 l Super Plus	13,8 l Super Plus
Reichweite	570 km	510 km
Leergewicht	1855 kg	1900 kg
Leistungsgewicht	5,7 kg/PS	5,8 kg/PS
Zuladung	610 kg	510 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	OPEL	VOLVO
Herstellerangabe	250 km/h (abgeregelt)	250 km/h (abgeregelt)

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	OPEL	VOLVO
Ausstattung		
19-/ 20-Zoll-Räder	Serie / 1000	Serie / -
Adaptivfahrwerk	Serie	Serie
Automatikgetriebe	2050	Serie
Ledersitze	1600	Serie
Metalllackierung	580	Serie
Navigationssystem	Serie	Serie
Xenonscheinwerfer	Serie	Serie
Serienfahrzeug ohne Extras	48 090 Euro	70 193 Euro

zu lassen, nutzt er ihn eher als Unterfütterung seiner 2,8 Liter großen Hubraumreserve. Er ist das Musterbeispiel des Softturbo: kein Zusammensacken beim Anfahren, kein Einbrechen beim Ausdrehen, kein Imponiergehabe in der Mitte, sondern Kraft, wie am Lineal gezogen. Saugmotorlike, aber eben mit diesem zarten Extrakick.

Was besser ist? Die Zahlen sprechen jedenfalls für die Volvo-Lösung. Trotz des Gewichtsnachteils

V70 mit Kraftkick oder Softturbo im Insignia?

hecht der V 70 diesen Tick energischer in Richtung der Hunderter-Marke. Abzuhängen vermag er den Insignia aber nicht. Und mal im Ernst: Machen vier Zehntel Differenz bis 200 km/h wirklich den Braten fett? Eben!

Umso einseitiger endet das Querdynamikduell. Und das gar nicht mal wegen des massiven Rückstands, den sich der V70 auf dem Sachsenring einhängt. Besorgniserregend ist vielmehr der himmelweite Unterschied, den jede Nullachtfünfzehn-Landstraße zutage fördert. Während der V70 wie ein angeschossener Gondoliere um die Ecken taumelt, tief in die Federn taucht und beim Anpeilen des Scheitelpunkts immer wieder korrigiert werden will, scheint einen der Insignia einfach auf die Ideallinie zu gurten. Im Grunde genommen ja auch kein Hexenwerk: verbindliche Lenkkommandos, griffige Bremsen, ein anständiges Schaltgetriebe, grandiose Sitze und ein Fahrwerk, das in der Lage ist, die Last der Karosserie abzufangen, statt sie als Hochseesimulation in den Innenraum zu senden. Um es auf den Punkt zu bringen: Ganz gleich,

ob im Sportprogramm mit gerafften Kennlinien oder im relaxten Tour-Modus – querdynamisch macht der Opel mit dem V70, was er will. Doch auch wenn man die Blicke schweifen lässt, findet man nicht viel Besseres. Gut, da wäre der Audi S4. Und vielleicht auch ein 335i mit entsprechender Ausstattung. Aber dann wird's auch schon dünn.

Zwei Dinge stören dennoch: zum einen der schwülstig geratene Vorbau, der einem vor allem auf engen Sträßchen ein leicht schlauchbootartiges Fahrgefühl vermittelt, zum anderen der Innenraum. Dort, wo Volvo fesche Zierpaneele einzieht und mit gestalterischen Gimmicks wie der scheinbar frei schwebenden Mittelkonsole Loftambiente generiert, wirkt der Opel ein bisschen wie eine 2-ZKB-Bude in Rüsselsheim-Haßloch. Weite Teile des Armaturenrägers sind mit Preiswertplastik behauen, die Mittelkonsole ist heillos mit Tasten überfrachtet, und die Nadeln der Instrumente schwingen über recht einfalllos mit OPC-Logos zugleisteerte Einlagen, die auch durch die rote Beleuchtung bei aktiviertem Sportmodus nicht ansehnlicher werden.

Und doch ist da eine Sache, die alles entschuldigt: der Sound. Nicht nur dieses heisere Röhren beim Kaltstart, wenn sich der V6 zum Wachwerden gleich mal ein paar Einheiten Super Plus hinter die Ventile kippt. Sondern vor allem das neckische Auspuffbrödeln, das sich beim Gaswegnehmen immer wieder unter das ansonsten eher gesetzte V6-Brummen mischt.

Also, liebe Väter, aufgepasst: Der Opel ist in diesem Vergleich der sportlichste Kombi. Aber wie gesagt – Kombi! Ein Sportler ist er nicht. ■

FAZIT

TESTWERTUNG	OPEL	VOLVO
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★	★★★★★

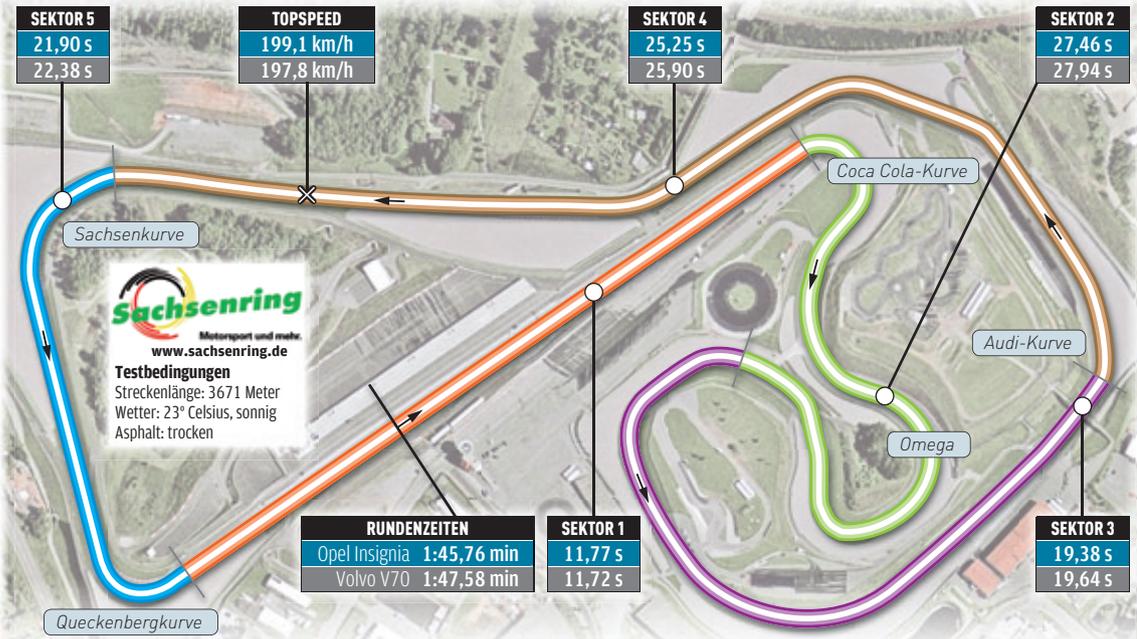
★★★★★ = traumhaft, ★★★★ = macht an, ★★★ = akzeptabel, ★★ = könnte besser sein, ★ = schwach

■ Sowohl längsdynamisch als auch im Alltag liegen die beiden Allradkombis auf demselben hohen Niveau. Der Rest endet für den Volvo in einem mittelschweren Debakel. Vor allem sein

durch und durch schwammiges Kurvenverhalten ist eine blanke Enttäuschung. Leichte Beute also für den knackigen, dazu preiswerten OPC. **Stefan Helmreich**



GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN





 Motorsport und mehr.

www.sachsenring.de

Testbedingungen

 Streckenlänge: 3671 Meter

 Wetter: 23° Celsius, sonnig

 Asphalt: trocken

HITLISTE

 So schnell sind unsere

 Testwagen: auszugsweise die

 Hitliste der Rundenzeiten

1. TechArt GT Street RS*

1:31,94 min

 143,74 km/h 
91. Audi S4 Avant

1:43,83 min

 127,28 km/h 
114. Opel Insignia OPC Sports Tourer

1:45,76 min

 124,96 km/h 
131. BMW 335iA Touring xDrive

1:47,57 min

 122,86 km/h 
132. Volvo V70 T6 R-Design by Heico

1:47,58 min

 122,84 km/h 
139. Audi A4 Avant 3.2 quattro

1:48,14 min

 122,21 km/h 
142. VW Passat Variant R36

1:48,30 min

 122,03 km/h 
169. Saab 9-3 Turbo X

1:51,88 min

 118,12 km/h 

► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximalen Grip an der Vorderachse.

*Testfahrzeug auf Sportreifen; straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

Wir sagen Danke ...



... an alle Leser zur Wahl zum „Sportskar des Jahres“ in der Kategorie Tuning-Limousinen.

BRABUS® GmbH, Brabus-Allee, D-46240 Bottrop

 Telefon 02041 777-0, Telefax 02041 777-111

www.brabus.com

Infoline: 02041 777-0