



Eiliger Schwede

Volvo gilt als schick, aber unsportlich. Mit dem **Heico XC 60 T6** tritt ausgerechnet ein SUV an, das Vorurteil vom trägen Schwedenpanzer zu widerlegen. Und das funktioniert verblüffend gut

TECHNISCHE DATEN

Motor	R6, Turbo
Einbaulage	vorn quer
Hubraum	2953 cm ³
kW (PS) bei 1/min	243 (330)/5300
Literleistung	112 PS/l
Nm bei 1/min	500/2100-4500
Antriebsart	Allrad
Getriebe	6-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	Scheiben, innenbel., gel.
Bremsen hinten	Scheiben
Reifengröße	245/45 R 20
Radgröße	9 x 20 Zoll
Länge/Breite/Höhe	4627/1891/1683 mm
Leistungsgewicht	5,8 kg/PS

MESSWERTE

0-100 km/h	6,2 s
60-100 km/h in 4. Stufe	5,2 s
80-120 km/h in 5./6. St.	7,3/10,8 s
Bremsweg 100 km/h	kalt 35,7/warm 35,6 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h (abger.)
Testverbrauch/100 km	12,9 l Super Plus
Leergewicht/Zuladung	1914/526 kg

PREISE

Serienfahrzeug	46 750 Euro
Leistungssteigerung ¹⁾	4890 Euro
Fahrwerk	1150 Euro
Bremse/Radsatz	4900/4600 Euro
Abgasanlage ¹⁾	s. Leistungssteigerung
Anbauteile & Interieur	12 410 Euro
Preis Testwagen	74 700 Euro

¹⁾ e.motion-Performance-Kit inkl. Heckschürze und Abgasanlage

Vier Endrohre und 20-Zoll-Räder: Das ist kein gewöhnlicher Volvo XC 60. Heico zeigt mit seinem Tuning, dass der schwedische Familienfrachter Talent zum Sport besitzt – trotz eher ungünstiger Anlagen wie hohem Schwerpunkt, Frontlastigkeit und üppigem Gewicht. **Karosserie/Qualität** Solide. Heico beledert den Armaturenräger, polstert das Lenkrad mit Wildleder. Fühlt sich toll an, ist fein verarbeitet und kostet 4642 Euro – das edle Lenkrad kommt auf 845 Euro. Für weitere 2830 Euro (ohne Montage) zieht ein

Alcantara-Dachhimmel ein. Ab Werk hat der XC 60 ordentlich Platz im Innern, bietet eine recht gute Übersicht und die SUV-typische, leicht herausgehobene Sitzposition. **Fahrfreude/Antrieb** Stark. Linear und laufig gibt der vorn quer eingebaute Reihensechser-Turbo seine um 24 PS und 60 Nm gesteigerte Leistung ab, reagiert spontaner aufs Gas als die Serie. Das Fauchen des Klappenauspuffs steigert die Laune – aber nur innen. Denn von außen klingt die Anlage etwas blechern. Schade: Das Öffnen der Klappen an-

dert den Klang nur minimal. **Fahrleistungen** Sportlich. Gegenüber der Serien-Werksangabe beschleunigt der Heico gemessene 1,1 Sekunden schneller von 0 auf 100 km/h, zieht vor allem aus der Mitte kräftig durch. Schade, dass die Höchstgeschwindigkeit wie in der Serie auf 210 km/h abgeregelt bleibt. **Fahrwerk/Komfort** Straff. Kanaldeckel und Schlaglöcher reicht das Fahrwerk zu den Passagieren durch. Dafür lenkt der Heico angesichts seiner Masse von 1,9 Tonnen erstaunlich flink ein und folgt stur der gewählten

Linie. Der Aufbau neigt sich auch in schnellen Kurven kaum zur Seite. Bissfest: die Sportbremse hinter den haushausigen 20-Zöllern. **Preis/Kosten** Teuer. Für Leistungssteigerung, Klappenauspuff und Heckschürze verlangt Heico im Paket 4890 Euro, ähnlich viel kosten jeweils die Sportbremse und der 20-Zoll-Radsatz. Weitere Tausender kann man im Innenraum lassen, der voll ausgerüstete Testwagen kommt auf üppige 74 700 Euro. **Kontakt** Heico Sportiv, Tel. 0 61 51-30 09 50, www.heicosportiv.com



FAZIT

■ Heico profiliert den XC 60 in Richtung sportliches Edel-SUV. Feines Leder, routiniert verarbeitet, erhöht den Genuss, das Optikpaket für die Karosserie die Individualität. Das Fahrwerk ist hart, agilisiert das Handling jedoch spürbar. Mit dem messbar stärkeren Motor ergibt sich ein stimmiges – und leider teures – Tuning. **Andreas Of**



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

Flink: mehr Präzision und weniger Seitenneigung dank Sportfahrwerk. Stark: Sportbremse. Edel: Lederinterieur