

Nordmann-Sport

Wer wird denn den Sinn über die Optik stellen? Mit Sachargumenten kommt man einem Tuning-SUV wie dem **Heico Volvo XC 90** nicht bei

■ **Glaubt man's?** Der XC 90 steht in seinem neunten Modelljahr. Kein Wunder, dass sich Volvo-Tuner Heico Sportiv schon wiederholt seiner annahm - und auch mit jeder Leistungssteigerung ab Werk ein neues Tuningpaket anbot. Für uns ein Grund, uns mit dem aktuellen XC 90 von Heico zu befassen.

KAROSSERIE Der Karosserieumbausatz betont die Breite; die Radhausesätze und die Schwellerleisten lassen den Wagen noch tiefer wirken. Der Testwagen basiert auf der sportlichen R-Design-Version des XC 90 D5. Heico montiert unter anderem Alupedale mit Fußstütze, außerdem einen Spezial-Wählhebelknopf, den man zum Umschalten herausziehen muss. Praktisch ist das nicht; aber was soll's: das ist cool - und anders.

FAHRFREUDE Der vierflutige Endschalldämpfer sorgt nicht nur für nettes Aussehen, er lässt den Fünfzylinder auch netter klingen; das macht vor allem in Unterführungen Freude. Das Sportfahrwerk mit 30 mm Tieferlegung sorgt für direkteren Fahrbahnkontakt, das geänderte Karosserieaussehen bisweilen für erstaunte Passantenblicke.



Der Sport-Volvo wetzt flink um die Ecken, bietet aber wenig Federweg

FAHRLEISTUNGEN Der Volvo müht sich sichtlich mit den großen und breiten 20-Zoll-Rädern. Beschleunigung und Elastizität lagen im Test leicht unter der Werksangabe; bei der Höchstgeschwindigkeit zahlt sich die durch die großen Reifen längere Übersetzung aus - der Heico rennt echte 207 km/h. **FAHRWERK** 30 mm weniger Distanz zum Boden hat der XC 90 mit dem Heico-Sportfahrwerk; die Feder- und Dämpferabstimmung ist härter. Die Seitenneigung in Kurven geht deutlich zurück, der Gerauslauf wird etwas unruhiger.

GELÄNDETAUGLICHKEIT verträgt sich schlecht mit Tieferlegung. **KOMFORT** bleibt noch, trotz der härteren Federn und Dämpfer wird die Volvo-Fahrt nicht zum Gehoppel. Die Sportauspuffanlage tönt sonorer, aber nicht lästig laut. **PREIS/KOSTEN** Schon für das Basisfahrzeug als Diesel mit R-Design-Ausstattung werden 58 150 Euro fällig. Zu den großen Umbauposten kommen noch 3110 Euro für die Innenraumdetails sowie die Montage, Lackierung und die Eintragung aller Teile. Dafür erhält man einen echten Hingucker.

TECHNISCHE DATEN	
Motor	R5-Zyl., Turbodiesel, vorn quer
	Leistungssteigerung durch Zusatzsteuergerät
Hubraum	2401 cm ³
Leistung	168 kW (228 PS) bei 3900/min
Drehmoment	460 Nm bei 2000-2700/min
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Reifen	265/45 R 20
Leergewicht/Zuladung	2260/490 kg
Anhängelast gebremst/ungebr.	2250/750 kg
Länge/Breite/Höhe	4807/1936/1754 mm
Bodenfreiheit	185 mm

Kraftübertragung
6-Stufen-Wandlerautomatik; Allrad permanent über el. ger. Lamellenkupplung (v:h 95:5 bis 50:50)

Messwerte	
0-100 km/h	11,4 s
0-130 km/h	18,7 s
60-100 km/h mit Kickdown	7,3 s
80-120 km/h mit Kickdown	9,3 s
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Bremsweg aus 100 km/h kalt/warm	37,4/38,2 m
Normverbr. - CO ₂ -Ausstoß (Serie)	8,3 l - 219 g/km
Testverbrauch Ø (l/100 km)	10,2 Diesel

Kosten/Preise	
Steuer/Jahr (Euro 5)	435 Euro
Typklassen HPF/VK/TK	23/21/23
Leistungssteigerung	1900 Euro
Karosserieumbausatz	2900 Euro
Sportfahrwerk	1490 Euro
Rädersatz (8,5 x 20"; 265/45 R 20)	4400 Euro
Preis komplett	71 950 EURO

FAZIT
Ein tiefergelegtes und straßengetuntetes SUV ist immer Geschmacksache. Beim XC 90 von Heico halten sich die Nachteile gegenüber dem Serienauto in Grenzen. Das Motortuning kompensiert immerhin zum Teil die Anbauteile und den Fahrwiderstand der 20-Zoll-Walzen. [trö]



Straffes Sportfahrwerk, Chiptuning auf nominell 210 PS, hübsche Accessoires an der Karosserie und auch im Interieur



Fotos: T. Müller