



Spoiler und Tieferlegung sind Polestar-Serie. Heico spendiert breitere Räder

# Schnelles Nordlicht

400 PS und 275 km/h mit einem schwedischen Automobil? Tuner **Heico** pusht den neuen **V60 Polestar** zum schnellsten Volvo aller Zeiten! Test

Schweden und Sport, das passte bisher nur beim Eishockey. Bis der schwedische Tuner Polestar als offizieller Volvo-Veredler engagiert wurde. Eines der ersten Projekte hieß V60. Dessen Zweiliter-Turbo-Kompressor wurde von 306 auf 367 PS gepusht, dazu einstellbares Fahrwerk, Sportbremse, 20-Zöller und verkürzte Schaltzeiten für die Achtstufen-Automatik. Derart gerüstet macht der Kombi schon viel mehr Laune. Doch Heico Sportiv sieht noch mehr Spaßpotenzial im V60 Polestar. Per Elektronik und modifiziertem Ladeluftkühler verspricht der Tuner 33 PS und 25 km/h mehr Topspeed.

**Längsdynamik** 4,7 Sekunden auf 100 sind für einen 1,8-Tonnen-Kombi zügig, nehmen einem aber nicht den Atem. Der schwächere S4 Avant erreicht die Marke bei ähnlichem Ballast einen Tick eher. Trotzdem, der Heico-V60 ist zwei Zehntel schneller als das gemessene Serienauto, bis Tempo 200 beträgt der Vorsprung sogar 2,3 Sekunden. Dank entsperter Vmax-Schranke rennt der Kombi 275 km/h, schneller war ein Straßen-Volvo noch nie. Bemerkenswert, wie drehfreudig der knurrige Vierzylinder zur Sache geht. Bei den Schaltsalven kommt Freude auf. **Querdynamik** Zu den Polestar-Extras stellt Heico einen Satz haus-

gebackener 20-Zoll-Räder. Das ab Werk einstellbare Öhlins-Fahrwerk war beim Testwagen zu hart, also eher auf Rennstrecke eingestellt. Der Kurvenspaß ist enorm, Allradantrieb und Conti-Gummis sorgen für Grip. Wer es weicher mag, der kann die Dämpfer beim Händler justieren lassen.

**Emotion** Der Auspuffsound ist für einen Volvo phänomenal, vorausgesetzt man hält die 400 Pferde bei Laune. Heicos griffigere Alu-Paddel fördern den Schaltspaß.

**Alltag** Keine Empfindlichkeiten auf Spurrillen, familientauglich.

**Preis/Leistung** 4990 Euro für das Powerplus sind in Anbetracht der Topspeed angemessen.

## Technische Daten

Motorbauart	R4, Kompr. + Turbo
Einbaulage	vorn quer
Hubraum	1969 cm <sup>3</sup>
<b>kW (PS) bei 1/min</b>	<b>294 (400) / 6000</b>
Literleistung	203 PS/l
<b>Nm bei 1/min</b>	<b>550 / 3100</b>
Antrieb	Allrad
Getriebe	8-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	371 mm / innenbelüftet
Bremsen hinten	302 mm / innenbelüftet
Reifengröße vorn	245/35 R20
Reifengröße hinten	245/35 R20
Maße L / B / H in mm	4635 / 1899 / 1484

## Messwerte

<b>0-100 km/h</b>	<b>4,7 s</b>
<b>0-200 km/h</b>	<b>17,2 s</b>
60-100 km/h 4. Gang	4,0 s
80-120 km/h 5./6. Gang	4,6 / 6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	kalt 36,4 m warm 33,4 m
Höchstgeschwindigkeit	275 km/h
Testverbr. 100 km	12,6 l Super Plus
Leergew./Zuladung	1782 / 488 kg
<b>Leistungsgewicht</b>	<b>4,5 kg/PS</b>

## Preise

<b>Grundpreis</b>	<b>69 820 Euro</b>
Leistungssteigerung	4990 Euro
Radsatz	4028 Euro
Fahrwerk	Serie
Bremse	Serie
Auspuff	Serie
Schalt paddel	533 Euro
<b>Gesamtpreis</b>	<b>79 371 Euro</b>



Modifikationen an Elektronik und Ladeluftkühler bringen 33 PS



Das ab Werk einstellbare Öhlins-Fahrwerk ist etwas zu hart, die Heico-Räder stehen dem V60 gut



## FAZIT

Tuner veredelt Werkstuning – kann gut gehen, muss es aber nicht. Bei Heicos Polestar-Nachschlag passt alles. Dabei hat man nichts neu erfunden, sondern gezielt verbessert. Die Topspeed ist rekordverdächtig, die Kurvenlage für einen Volvo nicht schlecht. Der ultimative Kombi-Wahnsinn à la AMG C 63 ist er nicht, eher ein Spaßgerät mit Hang zum Praktischen. **G. Naumann**

★★★★ = überragend, ★★★ = sehr gut, ★★ = ordentlich, ★ = durchschnittlich, ☆ = fürchterlich