

# Polestar?

## Heico V60 T6



**T**uning und Volvo, das hörte die letzten Jahre meist auf den Namen Heico. Ein deutsches Unternehmen aus Darmstadt, das nicht nur schicke Spoiler bauen kann, sondern auch mit Motorsport erfahrung für mehr Dynamik in Volvo-Modellen sorgt. Und dann kommt da 2016 mit Polestar die Konkurrenz im eigenen Haus auf den Markt. Die Schweden wollten mit dem Ableger quasi eine AMG- oder M-Linie ihrer Modelle etablieren. Und als man gleich mit einem grellblauen, limitierten S60/

V60 startete, standen manche Mündler offen. Polestar meinte es ernst, packte damals in den luschigen 60er einen größeren Turbo und ein Öhlins-Fahrwerk rein, und der Koffer war auf einmal sportlich. Doch das war es dann auch schon wieder mit dem Gasgeben. Es folgte der Umstieg auf das E-Thema, die neuen Polestar-Volvo hatten seither nur noch langweilige Vierzylinder-Elektropakete unterm Blech, ohne Sound und mit wenig Performance. So auch beim zuletzt von uns getesteten Polestar V60 T8 im großen Kombi-Ver-

gleich, den er haushoch verlor. 406 PS klingen nicht so schlecht, doch bei einem Gewicht von zwei Tonnen hört der Spaß auf. Unverständlich auch, wieso man ein so anständiges Sportfahrwerk und große Brembos einbaut und dann nicht einmal das ESP abschaltbar ist. Als wir dann vom Heico V60 T6 hörten, dachten wir: „Es kann nur besser werden.“

Der blütenweiße Kombi stemmt zwar auch 1844 Kilo auf die Waage und hat mit 360 PS nur 50 mehr als die Serie, doch die Tuning-Zutaten sollten für etwas mehr Fahrspaß

sorgen als im Polestar. Ein Garant dafür ist auf jeden Fall die eigens entwickelte Sportauspuffanlage. Dabei handelt es sich nicht um einen gewöhnlichen Endtopf mit schicken Rohren. Nein, hier hat der hessische Tuner mehr Entwicklung investiert. Schließlich ist es in puncto Sound durch den Verlust der Fünf- und Sechszylindermotoren ziemlich leise geworden. Heico hat also für den V60 T6 eine Edelstahl-Kompletanlage ab Kat gebaut und diese noch mit einer elektronischen Abgasklappensteuerung verfeinert, welche

# Heico!

Muss es unbedingt der 405 PS starke V60 T8 Polestar sein? Heico sagt nein und stellt uns seine 360 PS starke V60 T6-Alternative vor. Macht das Tuner-auto mehr Spaß als das Werkstuning?



über eine Fernbedienung aktiviert wird (Bild rechts). Und die musiziert schon beim Kaltstart deutlich sportlichere Töne als die Serie und der Polestar zusammen. Die Anlage wird vermutlich rund 10 PS spendieren, die restlichen 40 werden von neuer Motorelektronik, Ladeluftkühler und Sportluftfilter generiert. Beim Drehmoment legt man sogar um 80 Newtonmeter zu.

Damit sich die Leistungssteigerung auch in der Fahrdynamik widerspiegelt, haben die Heicos neben fünfseitigen 21-Zöllern auch »



Klar, auch mit der Klappenauspuffanlage wird aus dem Vier- kein Sechszylinder. Aber der Sound fetzt!



Die hauseigenen 21-Zöllern sitzen wie angegossen und tragen ihren Teil zum sportiven Handling bei

**Technische Daten**

Motorbauart	R4
Aufladung	Turbo + Kompressor
Einbaulage	vorn quer
Ventile / Nockenwellen	4 / 2
Hubraum	1969 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	82,0 x 93,2 mm
Verdichtung	10,3:1
<b>kW (PS) b. 1/min</b>	<b>264 (360) / 5500</b>
Literleistung	183 PS/l
<b>Nm b. 1/min</b>	<b>480 / 2200-5200</b>
Getriebe	8-Stufen-Automatik
Antriebsart	Allrad
Bremsen vorn	345 mm innenbelüftet
Bremsen hinten	320 mm innenbelüftet
Bremsscheibenmat.	Stahl
Radgröße vorn - hinten	9 x 21
Reifengröße vorn - hinten	255/30 R21
Reifentyp	Pirelli P Zero
Maße L / B / H in mm	4761 / 1850 / 1402
Radstand	2872 mm
Tank- / Kofferraumvol.	60 / 529-1441 l
Normverbrauch • CO <sub>2</sub>	7,4 l/100 km • 171 g/km
Abgasnorm	Euro 6d-Temp

**Messwerte**

**Beschleunigung**

0- 50 km/h	2,1 s
0- 80 km/h	3,9 s
<b>0-100 km/h</b>	<b>5,6 s</b>
0-130 km/h	8,6 s
0-160 km/h	13,0 s
0-180 km/h	16,8 s
<b>0-200 km/h</b>	<b>21,1 s</b>
0-402,34 m (1/4-Meile)	14,20 s

**Elastizität**

60-100 km/h im 4./5. Gang	5,2 / 6,6 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	6,4 / 8,7 s
80-120 km/h im 7./8. Gang	13,4 / 20,1 s

**Bremsweg**

100-0 km/h kalt (m/s <sup>2</sup> )	34,4 m (11,2 m/s <sup>2</sup> )
<b>100-0 km/h warm (m/s<sup>2</sup>)</b>	<b>34,3 m (11,2 m/s<sup>2</sup>)</b>

**Testverbrauch**

Ø auf 100 km	12,3 l Super Plus
Reichweite	490 km

**Gewichte**

Leergewicht / Zuladung	1844 / 476 kg
Balance VA / HA	54 / 46 %

**Leistungsgewicht**

	<b>5,1 kg/PS</b>
--	------------------

**Höchstgeschwindigkeit**

Herstellerangabe	250 km/h (abger.)
------------------	-------------------

**Preise (inkl. MwSt.)**

<b>Grundpreis</b>	<b>54 700 €</b>
Leistungssteigerung	6959 €
Sportauspuffanlage	in Leistung enthalten
Komplettradsatz	4324 €
Fahrwerk	3149 €
Interieur	745 €
Exterieur	2686 €
<b>Gesamtpreis</b>	<b>72 563 €</b>



Die 21-Zöller sitzen tief in den Radhäusern. Kein Problem, trotz der Tieferlegung schleift auch bei schnellen Kurvenfahrten nichts. Komfort? Ja!



Die 50 zusätzlichen PS generiert Heico mit neuer Software, Ladeluftkühler und der Sportauspuffanlage, Garantie inklusive. Das von Haus aus moderne Interieur erhält mit der Alu-Pedalerie etwas Sportflair

ein in Zug- und Druckstufe einstellbares Gewindefahrwerk installiert. Die gewählte Tieferlegung ist auf den ersten Blick eher etwas für die Show, das Set-up soll aber schnell sein und gleichzeitig den Komfortaspekt nicht vernachlässigen. Frontspoiler und Heckdiffusor schaffen den optischen Unterschied zu Serie und Polestar.

Was kann die Mehrleistung im Vergleich zur Serie? Ein Test-V60-T6 mit 310 PS sprintete in 6,3 respektive 23,6 Sekunden auf 100 und 200 km/h. Beim Start aus dem Block kann man nicht viel falsch machen. Fahrprogramm auf Dynamic, Auspuffklappen auf, ESP auf Sport (auch hier nicht voll deaktivierbar), Drehzahl anstauen – und los. Subjektiv geht das genauso zügig wie im 406 PS starken Polestar T8, die Mehrleistung im Vergleich zum Serienauto ist deutlich spürbar. Der Messcomputer bestätigt das subjektive Gefühl mit 5,6 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h. Sieben Zehn-

tel schneller als die Serie und vier Zehntel langsamer als der mit E-Power unterstützte Polestar, das kann sich sehen lassen. Bis Tempo 200 entteilt der Heico dem Serienauto sogar um 2,5 Sekunden.

Noch deutlicher wird das Powerplus aber erst auf Landstraße und

Autobahn. Wo das Serienauto ins Wanken kommt und die Kraft knapp wird, da fängt im Heico-V60 das Grinsen an. Das Zusammenspiel von Power, Sound und Fahrwerk macht einfach Laune. Kaum zu glauben, dass man so etwas noch mal über einen Volvo schreiben kann.

**FAZIT**

**Guido Naumann**

Antrieb	★★★★★	Fährt deutlich schneller als die Serie, die rauchige Note der Sportauspuffanlage überdeckt perfekt das Vierzylinderjaulen, das teure Gewindefahrwerk sorgt für ungeahnten Kurvenspeed – wir reden von einem Volvo. Und bei allem Tuning und Tieferlegung: Komfort und Langstrecke funktionieren auch. Wenn das ganze Paket jetzt noch ein paar Tausender günstiger wäre als der Polestar V60 T8...
Fahrleistungen	★★★★★	
Bremse	★★★★★	
Handling/Fahrspaß	★★★★★	
Querdynamik	★★★★★	
Komfort	★★★★★	
Alltag	★★★★★	
Preis/Leistung	★★★★★	

**gesamt** (3,8) ★★★★★