

WEISSER RIESE

500 PS in einem Volvo? Was ist denn da passiert? Neuer Motor? Zurück zum Fünfzylinder? Leider nein! Tuner **Heico** hat den S60 T8 auf links gedreht und rundum sportiviert



GANZ EHRlich: NEIN!“, antworte ich, als Patrick Brenndörfer am Telefon ist. Er betreut Deutschlands einzigen Volvo-Tuner Heico. Der Darmstädter will uns wieder mal einen Testwagen anbieten. Bevor er genauer wird, entgegne ich ihm, dass das mit Volvo nicht mehr bei uns ins Heft passt. Vmax-Begrenzung bis 180, nur noch Vierzylinder, Hybrid und Elektro: „Da kommen wir nicht ins Geschäft, Patrick!“ Doch dann erzählt er etwas von 500 PS, großer Bremse, verstellbarem Fahrwerk und

FOTO: LENA WILGALIS

Vmax-Anhebung. Auf einmal fange ich wieder an zu grinsen und will mehr zum Angebot wissen. Schließlich macht er sein Auto so schmackhaft, dass Sie heute hier und jetzt davon lesen können.

500 PS, puuuuh, das hatten wir noch nie bei einem Volvo. Bisher war immer bei rund 400 PS Schluss. Selbst früher die Fünfzylinder waren nie stärker. Wie kommt's zum Leistungsschub? Nun, Volvos T8-Modelle mit Plug-in-Hybrid sind von Haus aus schon 445 PS stark, Systemleistung wohl gemerkt. Der T8 kombiniert einen 310 PS starken Zweiliter-Vierzylinder-Benziner mit einem 135-PS-Elektromotor an der Hinterachse. Damit ist auch der Allrad erklärt. Durch ein Zusatzsteuergerät namens „e.motion“ steigt die Leis-

Schade, dass sich Volvo nur noch dem Öko-Thema verschreibt. Heico zeigt, dass diese Autos auch Sport könnten

Hui, ist das wirklich ein Volvo? Ja, einer mit Heico-Handschrift!

tung des Verbrenners um 45 PS, das Drehmoment um 56 Nm. Damit liegen statt 455 und 709 nun 500 PS und 765 Nm an. Echt beachtlich, zumal das Gewicht mit knapp zwei Tonnen für heutige Verhältnisse noch in Ordnung geht. Was wurde noch getunt? Im Rahmen der Elektronikänderungen hat man auch die serienmäßige Vmax-Begrenzung von 180 auf 220 km/h angehoben. Obwohl dieser S60 mit der Power locker über 250 gehen würde – würde, hätte, wenn ... Passend zur Leistungssteigerung gibt es mehr Musik in Form einer Vierrohr-Sportauspuffanlage ab Kat. Leider gibt es das Musikgerät nur in Verbindung mit dem Bodykit (Frontflaps, Heckschürze und Diffusor). Macht aber nichts, mit den Teilen wirkt der Volvo deutlich sportiver, und mit 5255 Euro ist das Kit wirklich seinen Preis wert. Etwas teurer sind Räder und Bremse. Letztere beeindruckt mit weniger Gewicht und 396 Millimeter großen Scheiben vorn. Ob die nicht nur >>

**Heico
S60 T8 AWD**

» schön aussehen, sondern auch gefühlvoll und ausdauernd sind, checken wir gleich auf der Teststrecke. Räder? Leichte 20-Zöller mit 255er-Pirellis. Fahrwerk? Spezielles Setup mit in Zug- und Druckstufe individuell einstellbaren Dämpfern.

Wie das mit dem E- und Verbrennermotor funktioniert und

wie wenig so ein Auto verbraucht, darüber wollen wir hier keine Romane schreiben. Nur so viel, im Hybrid-Modus braucht die Limo im Schnitt nur 4,4 Liter auf 100 Kilometer, nicht schlecht. Viel mehr interessiert uns, wie so ein Volvo mit 500 PS geht. Kann der Kurven?

Ab auf die Piste. Und wir sind wirklich überrascht, Brenndörfer

„Volvo maximal 180 km/h, da war doch was. Aber Heico bietet noch eine Anhebung auf 220 an.“

Guido Naumann, Redakteur

hatte uns nicht zu viel versprochen. Der S60 fährt erstaunlich gut, ja man kann sogar von sportlich reden. Um es auf den Punkt zu bringen: Man sieht dem Auto seine Fahrkünste nicht an. Mit seinem nicht zu straff geratenen Fahrwerk und den 500 PS katapultiert sich der S60 in eine für Volvo unbekannte Dimension der Agilität, bleibt frei von tückischen Lastwechselreaktionen und zieht im Ernstfall dezentes, sicheres Untersteuern vor. Manko des Antriebs: die serienmäßige, ziemlich langweilige Achtstufenautomatik. Die



Sportlenkrad mit 12-Uhr-Marke und Schaltwippen kostet noch mal 1829 Euro



500 PS aus 2,0 Litern? Nicht ganz, bisschen E kommt dazu

Das optisch extrem tiefe Fahrwerk lässt sich verstellen, kostet kaum Komfort



Das Bodykit gibt es nur mit Auspuffanlage. Sound? Für einen Zweiliter ordentlich

ist komplett auf niedrigen Verbrauch gepolt, da helfen auch die Schaltwippen am Lenkrad nichts. Während der Fahrt spürt man niemals, dass man in einer dicken Limo sitzt. Das Handling fühlt sich eher nach leichterem, sportlichem Kompakten an, wirklich erstaunlich gut. Im Alltag keine Spur von nervigem Tuning, die Räder sind auch nach unzähligen Einparken noch in einem Stück, das Fahrwerk noch so komfortabel, dass man auch nach drei Stunden Landstraße ohne Rückenschmerzen aussteigt. Autobahn? Nicht schlecht,



Gefühl, Ausdauer und Optik stimmen, die Sportbremse ist eine Empfehlung



FAHRZEUGDATEN

HEICO S60 T8	
Motorbauart	R4 + Elektro
Aufladung	Turbo + Kompressor
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4
Hubraum	1969 cm ³
Bohrung x Hub	82,0 x 93,2 mm
Verdichtung	10,3:1
kW (PS) b. 1/min	367 (500)/6000
Literleistung	254 PS/l
Nm b. 1/min	765/2500
Getriebe	Achtstufenautomatik
Antriebsart	Allrad
Bremsen vorn	396 mm innenbel./gelocht
Bremsen hinten	302 mm innenbelüftet
Bremsscheibenmaterial	Stahl
Radgröße vorn - hinten	9 x 20"
Reifengröße vorn - hinten	255/35 R 20
Reifentyp	Pirelli P Zero
Maße L/B/H	4778/2040*/1426 mm
Radstand	2872 mm
Tank-/Kofferraumvolumen	60/391 l
Normverbrauch · CO ₂	1,1 l SP/100 km · 25 g/km**
Abgasnorm	Euro 6d-Temp

* Breite mit Außenspiegeln; ** kombiniert nach WLTP-Norm

KOSTEN/GARANTIE

Steuer pro Jahr	40 €
Typklassen HPF/VK/TK	19/25/21
Werkstattintervalle	30 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	k. A.
Garantie/Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt

MESSWERTE

AUTO BILD SPORTSCARS testet bei der **DEKRA**

Beschleunigung	
0-50 km/h	1,8 s
0-80 km/h	3,2 s
0-100 km/h	4,4 s
0-130 km/h	6,5 s
0-160 km/h	9,5 s
0-180 km/h	12,0 s
0-200 km/h	15,0 s
0-402,34 m (Viertelmile)	12,35 s
100-200 km/h	10,4 s
Elastizität	
60-100 km/h Durchzug	2,5 s
80-120 km/h Durchzug	2,6 s
Bremsweg	
100-0 km/h kalt (m/s ²)	37,0 m (10,4 m/s ²)
100-0 km/h warm (m/s ²)	35,1 m (11,0 m/s ²)
Testverbrauch	
Ø auf 100 km	4,8 l Super Plus
Reichweite	1250 km
Gewichte	
Leergewicht/Zuladung	1994/506 kg
Balance Vorderachse/Hinterachse	59/41 %
Leistungsgewicht	4,0 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit (lt. Hersteller)	220 km/h

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	Heico S60 T8 AWD
Grundpreis	64 650 €
Leistungssteigerung/Vmax-Anhebung	5493*/2200 €
Radsatz 20 Zoll	3636 €
Sportbremse	6690 €
Sportfahrwerk	3045 €
Exterieur inkl. Sportauspuffanlage	5255 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	90 969 €

* inklusive Ladeluftkühler und Sportluftfilter (1688 Euro)

das schiebt wirklich an. Zum Glück ist Vmax auf 220 km/h angehoben. Wäre bei 180 Schluss, beim Fahrer würde oft Frust herrschen. Dieses Tuning ist quasi ein Muss für jeden Volvo-Fahrer!

Was geht der denn nun auf 100? Launch Control hat er nicht, also ab ins sportlichste Fahrprogramm, mit Gas und Bremse die Fuhre vorspannen und los. Das Klangspektrum der Abgasanlage reicht dabei von heiser bis hell. Mit vollem Akku sprintet Heicos S60 in beachtlichen 4,4 Sekunden auf Tempo 100 (Werksangabe Serie 4,6 s). Dabei sei angemerkt, dass von uns gemessene Testwagen S60 T8 (445 PS) nie unter 5,4 Sekunden schafften. Bremsen? Auch hier besser als die Serie, steht zwei Meter früher als das Serienauto, der Pedaldruck ist deutlich gefühlvoller als im Werksauto. Also? Ein Volvo kann doch noch Spaß machen. 🚗

Wertung

	Punkte max.	HEICO VOLVO S60 T8
Karosserie	15	13
Qualität	10	9
Sitze/Sitzposition	25	21
Ausstattung	10	8
Motoreigenschaften	20	17
Fahrleistungen	50	33
Getriebe/Schaltung	20	14
Sound	10	7
Fahrkomfort	10	7
Fahrsicherheit	20	20
Handling	30	24
Lenkung	20	15
Bremsen	30	15
Unterhalt	10	4
Verbrauch	20	20
Preis	50	32
GESAMTWERTUNG	350	259

Fazit

Guido Naumann



Volvo, sportlich, schnell? Das war einmal – oder doch nicht? Heico hat es tatsächlich geschafft, der schnöden S60-Limousine viel Pfiff und Schmackes einzuhauchen. Fährt, macht Spaß, 4,4 auf hundert!