

Kraftprobe auf der Nordschleife



■ Rennfahrer Wolfgang Kaufmann verfügt über ein sonniges Gemüt. Trotzdem entlockt ihm unser Starterfeld nicht mal ein müdes Lächeln: „A3 gegen Golf – klingt ja total spannend.“ Was sich vor seinem inneren Auge abspielt, scheint offensichtlich: 1.9-TDI-Motor, maximal 150 PS, 200 km/h Spitze. Wie soll er wissen, dass wir nach Höherem streben und mit Autos anrücken, deren Potenzial auf öffentlichen Straßen kaum auszuloten ist? Mit der Nordschleife dient die berühmteste Rennstrecke der Welt als Terrain, um den beiden Kraftbolzen Auslauf zu gewähren. Am Steuer: Wolfgang Kaufmann, zuletzt in einem

Muskelspiel in der Eifel: Nachträglich aufgeladene Bestseller treten hier gegeneinander an. Zender gegen HGP – doch gewinnen kann nur einer



ZENDER A3
SPORTBACK Z440 R

HGP GOLF R32
TURBO STUFE 3

Nebulöse Angelegenheit: Auf dem Grand-Prix-Kurs waren wir nur fürs Aufmacherbild

Foto: A. Pankovic

Porsche Gewinner des 24-Stunden-Rennens von Bahrain, Renn-Routinier und Nordschleifen-Ass. Seine Miene hellt sich auf, als er die beiden Protagonisten zu Gesicht bekommt: „Dem Audi nimmt man auf den ersten Blick ab, dass er richtig Dampf hat. Der harmlos aussehende Golf wirkt daneben etwas verloren.“

Diese Fehleinschätzung kommt nicht zufällig zustande, stapelt HGP doch ganz bewusst tief. Dem Veredler liegt die große Show überhaupt nicht. Sein Über-Golf unterscheidet sich nur durch andere Räder (im 18-Zoll-Serienformat) vom originalen R32. Auch der Endschalldämpfer bleibt unverändert – nur sein zum Krümmer führendes Rohr-Geäst ist großzügiger bemessen.

Zender setzt andere Prioritäten: Sein Fahrzeug blickt mit riesigem Single-Frame-Schlund so düster in die Welt, als würde es die Straße samt dazugehörigem Verkehr auf der Stelle verschlingen und unverdaut wieder ausspucken wollen.

Mehr Infos zum Golf R32 und A3 Sportb. 3.2:

HEFTARCHIV
▶ 200545026ab

Alles über das autobild.de-Heftarchiv lesen Sie auf Seite 4

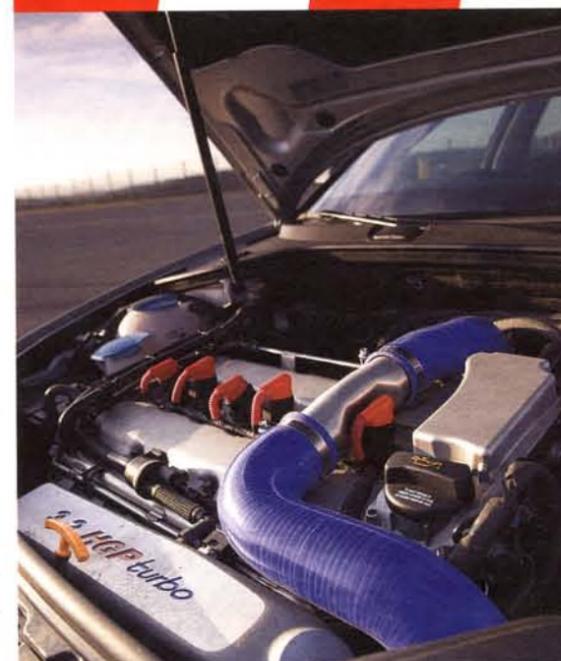
Neue Kotflügel mit großflächigen Auslassöffnungen verbreitern das Fahrzeug um vier Zentimeter und unterstreichen den Streitwagen-Charakter des A3. Ben Hur würde diesen Audi lieben.

Das Heck präsentiert sich als Schokoladenseite des Sportback: Eine wuchtige Schürze plustert den Audi auf, das mittige Doppelendrohr gerät deutlich voluminöser als beim HGP-Golf. Natürlich trifft ein derartiger Umbau nicht jedermanns Geschmack. Ein positiver Nebeneffekt lässt sich jedoch nicht leugnen: Das Überholprestige steigt dadurch um ein Vielfaches.

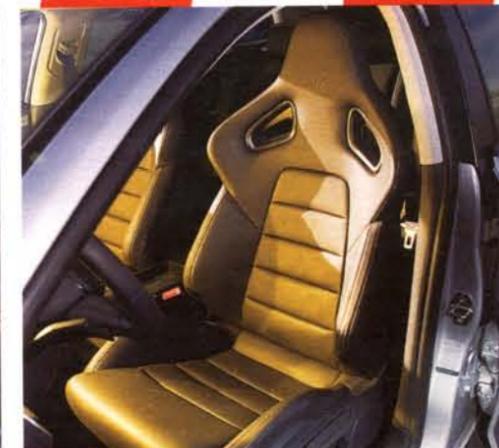
Das tut auch not: Betrachtet der Sportback doch die linke Autobahnspur als sein Zuhause. Dahinter steckt keine Arroganz, sondern das Wissen um die eigene Macht. Die kommt nicht von ungefähr: Dank aufgesetztem Turbolader leistet der Zender-A3 440 PS. Ein Blick in den Motorraum irritiert. Prangt auf der silbrig schimmernden Ansaugbrücke doch das HGP-Logo. Zender-Presseschef Harald Schmitz erklärt: „Unsere Kernkompetenz ist und bleibt die Spoilerproduktion. Was Leistungssteigerungen angeht, kaufen wir bei HGP ein.“ Warum auch nicht? Einem Klamottenverkäufer nimmt es ja auch keiner krumm, wenn er seine



ZENDER A3 SPORTBACK Z440 R Knapp daneben: Der Kotflügel-Seitenschweller-Übergang wirkt etwas holprig



Lieber gut eingekauft als schlecht selbergemacht: Die Leistungssteigerung des A3 stammt ebenfalls von HGP



Vertrauter Anblick: Zender verbaut das Gestühl aus dem Golf R32 im Audi



Jukebox: Dank mächtiger Auspuffanlage teilt sich der A3 völlig unverblümt mit



Keine weiteren Fragen: Das serienmäßige Audi-Cockpit gefällt mit hochwertiger Verarbeitung und schnörkelloser Funktionalität

Motor & Getriebe	HGP Golf R32 Turbo Stufe 3	Zender A3 Sportb. Z440 R
Motor	V6, Turbolader	V6, Turbolader
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	3189 cm ³	3189 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 95,9 mm	84,0 x 95,9 mm
Verdichtung	8,8:1	11,3:1
kW (PS) bei 1/min	364 (495)/6600	323 (440)/6500
Literleistung	155 PS/Liter	138 PS/Liter
Nm bei 1/min	635/3400	580/3300
Antriebsart	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Gang-DSG	6-Gang-DSG



■ Unterschiedliche Schale, fast gleicher Kern: Als Tuning-Basis dient das V6-Aggregat aus dem VW-Konzern. Serienmäßig leistet der 3,2-Liter-Motor 250 PS. Durch die Verpflanzung eines Turboladers samt Ladeluftkühler bringt es die Zender-Maschine auf 440 PS (rechtes Bild). HGP setzt noch einen drauf. Ebenfalls durch einen Turbo zwangsbeatmet, aber gleich mit zwei Kühlern zur Regelung der Ladeluft versehen, liegt die Leistung des Golf bei imposanten 495 PS.

Karosserie	HGP Golf R32 Turbo Stufe 3	Zender A3 Sportb. Z440 R
Länge/Breite/Höhe	4246/1759/1465 mm	4286/1765/1393 mm
c _w -Wert	0,32	keine Angabe
Radstand	2578 mm	2578 mm
Leergewicht	1660 kg	1690 kg
Leistungsgewicht	3,4 kg/PS	3,8 kg/PS
Zuladung	410 kg	435 kg
Tankinhalt	60 l	60 l

■ Was die Karosserie angeht, gerät der Audi geringfügig ins Hintertreffen: Der A3 Sportback wiegt 30 Kilo mehr – schließlich verfügt er im Gegensatz zum Golf über fünf Türen. Beim Luftwiderstandsbeiwert kann der Golf ebenfalls punkten. Er liegt mit 0,32 mittelmäßig schnittig im Wind. Da Zender mit seinen Anbauteilen keine Windkanaltests durchführt, fehlt beim Audi der c_w-Wert. Das Serienauto liegt bei 0,33, der Widebody-Kit dürfte den Wert verschlechtern.

Messwerte	HGP Golf R32 Turbo Stufe 3	Zender A3 Sportb. Z440 R
Höchstgeschwindigkeit	307 km/h	283 km/h
Beschleunigung		
0–50 km/h	1,6 s	1,8 s
0–100 km/h	3,8 s	4,3 s
0–130 km/h	5,7 s	6,6 s
0–160 km/h	8,3 s	9,6 s
0–200 km/h	13,1 s	15,4 s
Viertelmeile		
0–402,34 m	11,89 s	12,61 s
Elastizität		
60–100 km/h im 4. Gang	4,9 s	3,8 s
80–120 km/h im 5. Gang	5,7 s	4,4 s
80–120 km/h im 6. Gang	8,5 s	6,8 s
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	18,2 l Super Plus	17,3 l Super Plus
Reichweite	330 km	347 km

■ Bei den Beschleunigungs-Messwerten hat der HGP-Golf seine Nase vorn. Den Sprint aus dem Stand vereinfacht bei beiden Fahrzeugen eine Launch-Control (Startautomatik). Dass der R32 in Sachen Elastizität hinterherhinkt, liegt an der verlängerten Getriebeübersetzung. Der hat es der getunte Wolfsburger allerdings auch zu verdanken, dass die Endgeschwindigkeit bei phänomenalen 307 km/h liegt. Die gemessenen 283 km/h des Breitbau-A3 verdienen ebenfalls Hochachtung.

Anzüge bei Boss erwirbt, anstatt sie selbst zu schneiden.

Neben einem Turbolader umfasst das Tuningprogramm einen Ladeluftkühler, größere Einspritzdüsen, modifiziertes Steuergerät, zweite Benzinpumpe, Hochleistungs-Pleuellagerschalen und einen gegossenen Abgaskrümmner.

Der VW erfährt die gleiche Konfiguration wie der Audi. PS-Zauberer HGP hat für das eigene Auto sogar noch tiefer in den Zylinder gegriffen: Neben einem zweiten Ladeluftkühler verfügt das Auto über einen nochmals vergrößerten Lader. Die Leistungssteigerung geht einher mit einer längeren Übersetzung und einer komplexen Verstärkung des DSG-Getriebes.

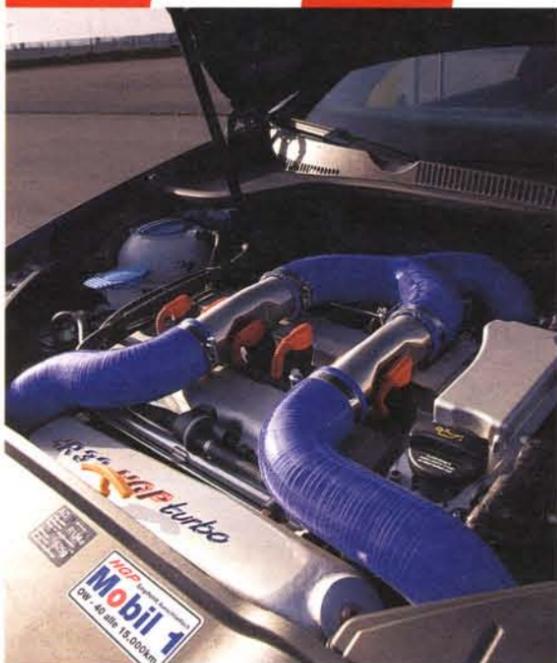
Eine solche Verstärkung erfährt auch das Zender-Auto, können doch auch seine 580 Newtonmeter einen unvorbereiteten Antriebsstrang nachhaltig verknoten. Das Schönste daran: Der Allradantrieb transferiert die Power direkt auf den Asphalt – ohne jegliche Traktionsprobleme. Turbo und DSG gönnen sich bei plötzlichem Vollast-Bedürfnis des Piloten eine winzige Gedenk-Zehntelsekunde, um dann ohne weiteres Federlesen über die Besatzung herzufallen.

So ist Kaufmann denn auch uneingeschränkt angetan: „Der Vortrieb ist bestialisch“, konstatiert er in aller Deutlichkeit. Begleitet wird das Ganze von einem grimmigen Sechszylinder-Bellen, das nur manchmal mit Dröhnfrequenzen nervt. Bis Tempo 230 bleibt der Vortrieb konstant, erst danach lässt es der Audi etwas gemächlicher angehen. Der Geradeauslauf ist tadellos, das Auto liegt so stabil auf der Straße, als wäre es mit Felsbrocken beschwert. Lediglich auf Querrillen reagiert es allergisch. Und selbst mit niedriger Geschwindigkeit genommene, flache Bordsteine führen zu unwilligen Schüttelattacken.

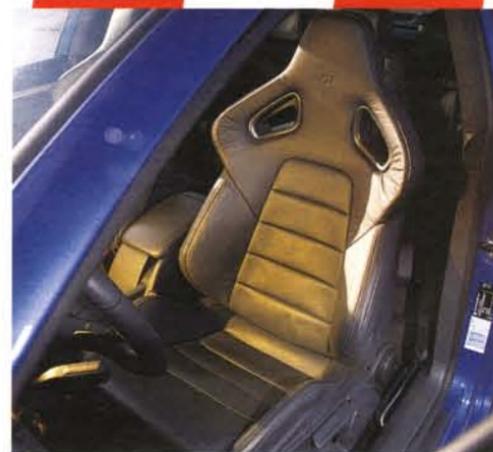
Auf Kaufmanns Freude ob des gelungenen A3 folgt ein überraschter Begeisterungsausbruch nach einer schnellen Runde im Golf R32: „Der geht ja noch besser.“ Recht hat er: Setzt der Golf sein Leistungsplus doch in jeder Situation um. „Die Leistung fällt zwar geringfügig ab, wenn das Auto warm wird, reicht aber immer noch dicke aus“, stellt Kaufmann fest. „Ein Riesenspaß – wenn die Standfestigkeit stimmt.“ Um die sollte es bestens bestellt sein – wie wir anhand des inzwischen dritten tadellos funktionierenden HGP-Test-Golf einmal festzustellen wagen.



HGP GOLF R32 TURBO STUFE 3 Sowohl als auch: OZ-Räder im Serienformat, Bremsscheiben in Übergröße



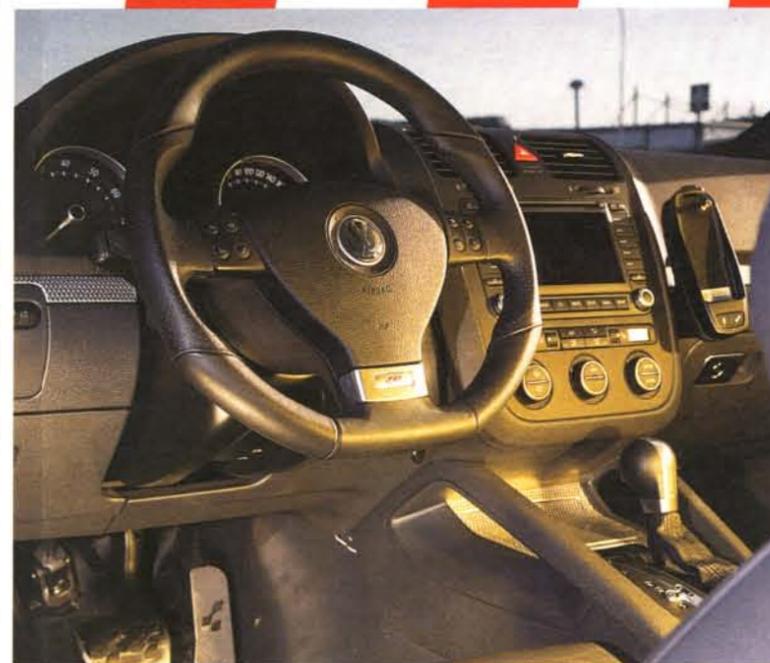
Lust auf mehr: 495 PS sind das Maximum der Single-Turbo-Version. Wer mehr will, benötigt zwei Lader



Top in Form: Das serienmäßige R32-Sportgestühl ist schlicht und ergreifend großartig



Tiefstapler: Sogar der Auspuff ist auf den ersten Blick identisch mit der Serienlösung



Alles klar: Auch im trendig-sportiven R32-Gewand lässt das stringente Golf-Cockpit keinerlei Fragen offen

Bremsen/Räder	HGP Golf R32 Turbo Stufe 3	Zender A3 Sportb. Z440 R
Bremsen vorn	360 mm/innenbel./gel.	360 mm/innenbel./gel.
Bremsen hinten	330 mm/innenbel./gel.	330 mm/innenbel./gel.
Radgröße vorn/hinten	8 x 18	8,5 x 19
Reifen vorn/hinten	225/40 ZR18	255/30 ZR19
Reifentyp	Dunlop SP Sport Maxx	Conti SportContact 3
Bremsweg (Verzögerung)		
100–0 km/h kalt	39,6 m (–9,8 m/s ²)	36,5 m (–10,7 m/s ²)
100–0 km/h warm	38,6 m (–9,9 m/s ²)	36,8 m (–10,3 m/s ²)

Bei den Bremsen gehen HGP und Zender ähnliche Wege. Die Serienbremsstäbel behalten beide Tuner bei, tauschen lediglich die Serienscheiben (345 Millimeter vorn, 310 Millimeter hinten), gegen größere und gelochte Exemplare aus. Adapter sorgen für Kompatibilität. Die größeren und breiteren Zender-Räder bringen auf der Nordschleife kaum etwas – das HGP-Format genügt völlig.

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	HGP Golf R32 Turbo Stufe 3	Zender A3 Sportb. Z440 R
Serienfahrzeug ohne Extras	35 136	35 300
Ausstattung		
Leistungssteigerung	24 500	20 200
Fahrwerk	1300	1599
Bremsen	3400	3400
Radsatz	2200	2140
Auspuff	2800	525
Anbauteile	–	2440
Golf R32-Sitze	Serie	5500
Preis Testwagen	69 336 Euro	71 104 Euro

Viel Leistung will bezahlt sein: Allein das komplexe Motortuning kostet bei beiden Veredlern so viel wie ein nagelneuer Kompaktwagen. Die Preise für das Fahrwerks- und Bremsentuning liegen auf normalem Niveau – Gleiches gilt für den Radsatz. HGP verzichtet auf die Montage von üppigem Spoilerwerk, Zender schöpft aus dem Vollen. Deswegen kostet der A3 einen Tick mehr.

Nordschleife	HGP Golf R32 Turbo Stufe 3	Zender A3 Sportb. Z440 R
Rundenzeiten	8:08,62 min	8:16,90 min

nürburgring
www.nuerburgring.de

Testbedingungen
Streckenlänge: 20,6 Kilometer
Wetter: 10° Celsius, bewölkt
Asphalt: trocken

Wolfgang Kaufmann (42):
Der Profi-Rennfahrer geht aktuell in der American-Le-Mans-Serie an den Start – mit einem Porsche GT3 RSR. Info: www.wolfgang-kaufmann.de

Die 1927 eröffnete Nordschleife gilt als die schönste und anspruchsvollste Rennstrecke der Welt. Auf fast 21 Kilometern Strecke deckt AUTO BILD SPORTSCARS-Testfahrer Wolfgang Kaufmann jede Schwäche unbarmherzig auf. Beide Tuning-Fahrzeuge überstanden die Rennstrecken-Tortur, von einer schwächelnden Bremse abgesehen, klaglos. Mit 8:08,62 Minuten trumpft der HGP-Golf mit einer Fabelzeit auf – damit ist das Auto so schnell wie ein BMW M6. Der Zender-A3 fällt mit einer Zeit von 8:16,90 nur leicht zurück. Zum Vergleich: Ein gewöhnlicher Golf R32 benötigt 8:49 Minuten.



FAZIT

1 HGP Golf R32 Turbo Stufe 3

■ Der Golf ist der absolute Hammer: Auf den ersten Blick fast serienmäßig, hat er alle Anlagen zum Super-sportwagen: Grandiose Beschleunigungswerte und eine Höchstgeschwindigkeit, die sich gewaschen hat. Und das Schönste: Er fährt sich trotz allem wie ein ganz normaler Golf.



2 Zender A3 Sportback Z440 R

■ Ein Auto, das so viel Leistung hat, darf auch böse aussehen: Der Zender-A3 ist kein wirklicher Verlierer. Kann er doch alles fast genauso gut wie der Golf. Natürlich ist er aufgrund des Leistungsdefizits etwas weniger fix. Dafür fährt er ein deutlich kompletteres Tuningprogramm auf als HGP.



Es fällt schwer, mit Worten zu beschreiben, mit welcher rigorosen Unbarmherzigkeit der Golf anschiebt. Unter Vollast dreht der Motor mit einer solchen Vehemenz laut brüllend in den roten Bereich, dass man die Befürchtung hegt, der Motor würde sich strangulieren. Bis das DSG ihm die nächste Gangstufe gönnt. Die steht aufgrund einer Drehzahlanhebung allerdings erst bei 7000 Umdrehungen an.

Trotzdem fährt sich das Auto lammfromm. Das unproblematische Handling des Golf hat seinen Grund: Das KW-Gewindefahrwerk verleiht dem Auto eine satte, unerschütterliche Straßenlage. 290 km/h werden im Golf zur normalen Reisegeschwindigkeit, erst jenseits der 300 km/h tritt ein Zustand ein, der sich mit etwas Übertreibung als leichte Unruhe skizzieren ließe. Trotz der gigantischen Leistung gibt das ESP nur bei allzu tollkühnen Fahrmanövern Laut, sieht sonst aber keinerlei Notwendigkeit, mahnend einzugreifen – ein Indiz für gute Abstimmung.

Auch das Zender-Auto fährt sich erfreulich unkompliziert. Lange neutral, beginnt der A3 erst spät zu untersteuern. Insgesamt wirkt der

Audi einen Tick schwerfälliger und etwas weniger feinnervig als der Golf. Das liegt mit Sicherheit an den größeren Rädern. Die 19-Zöller erhöhen die ungefederten Massen und drücken auf die Agilität.

Übrigens hatten weder HGP noch Zender die Gelegenheit, ihre Autos auf die Höllenqualen in der Eifel vorzubereiten. Mit ein Grund, warum die Reifen des Golf in engen Kurven im Radhaus schleifen. Kaufmann konstatiert: „Das Auto müsste einen Zentimeter nach oben geschraubt werden. Wenn ich voll in die Fuchsröhre fahre, habe ich Angst, dass der komplette Innenkotflügel rausfliegt.“ Der Audi schwächelt im Gegenzug auf der Bremse. Die ist, bis auf größere Scheiben, serienmäßig. „Anfangs packt sie das Auto im Würgegriff, baut dann aber deutlich ab“, so Kaufmanns kritisches Urteil.

Trotzdem haben sowohl HGP als auch Zender einen neuen Fan. Und Wolfgang Kaufmann wird scheinbar farblose Kompakte ab sofort mit anderen Augen sehen. [B. Arnold]
Kontakt: HGP Turbonachrüstung, Tel. 070 23-724 62, www.hgp-turbo.de; Zender, Tel. 0261-286777, www.zender-tuning.com