



ENCO 911 TURBO

HGP GOLF R36 BI-TURBO

Nachmittag: Die unruhige blaue Beklebung des getunten Porsche konterkariert den Showeffekt der Rinspeed-Spoiler. Der Golf hingegen gibt sich Mühe, bloß nicht aufzufallen

Begegnung der anderen Art

Der erste Eindruck täuscht. Dieser VW Golf ist nicht etwa bemitleidenswertes Opferlamm in einem abgekarteten Spiel, sondern gleichrangiger Gegner. Mit aufbrausenden 640 PS tritt er an, den Supersportlern dieser Welt kräftig einzuheizen. Wie kräftig, überraschte sogar uns ...

Zwei Männer, zwei Welten: Enco-Chef Jens Engelmann tritt gegen HGP-Boss Martin Gräf an – Ostdeutschland trifft Schwabenland



Spare schon lange auf so einen Turboubau ... welcher Wink des Schicksals ... würde alles dafür tun, nur ein Mal als Beifahrer dabei zu sein ... BITTE, BITTE ... geben Sie mir die Chance.“ (Bastian B.) Dieser unter den Scheibenwischer unseres Testwagens ge-

klemmte Liebesbrief muss ein schwerer Schlag für HGP sein: War die Grundidee von Inhaber Martin Gräf doch, mit dem Über-Golf im Allerwelts-Look jederzeit in der Menge abtauchen zu können. Diese Zeiten scheinen vorbei zu sein. Sein von uns auserwählter Gegner kann derartige Anwandlungen

nicht nachvollziehen: Der Porsche 911 Turbo des Chemnitzer Tuners Enco genießt es, im Rampenlicht zu stehen. Sein Laufsteg heißt Dubai. Direkt nach Testende wird er verschifft. Um im Wüstenstaat eine gute Figur zu machen, bekommt er von Enco-Chef Jens Engelmann das entsprechende Rüstzeug mit

auf den Weg: AEZ-Schmiederäder und ein formschönes Rinspeed-Bodykit. Schüchtern steht der Golf daneben. Traut sich kaum, zu zeigen, was er hat: OZ Ultraleggera in 19 Zoll und zwei Luftöffnungen in der Haube. Für Letztere meint Martin Gräf sich fast entschuldigen zu

müssen: „Die Nüstern sind zwingend notwendig: Ohne sie tritt ein Luftstau im Motorraum auf. Der ab Tempo 310 dann so groß wird, dass uns die Unterbodenverkleidung abreißt.“ Wir haben für die Retusche Verständnis: Gehören in der Leistungsliga des wilden Golf doch für gemeinhin riesiges Flügelwerk

und gewaltige Diffusoren zum guten Ton. Unglaubliche 640 PS leistet der VW, das maximale Drehmoment liegt bei 800 Newtonmetern, stämmige 480 mehr als beim normalen Golf R32. Mit dem verbindet den HGP-Hammer nur noch das R im Namen: Das Basistriebwerk hat Gräf

ausgemustert. Stattdessen verbaut er den 3,6-Liter-V6 aus Touareg und Q7 – serienmäßig 280 PS stark. Der ist der altbekannten 3,2-Liter-Version konzeptionell ähnlich. Um seinen Turbokit anzupassen, muss Gräf lediglich Ansaugrohr und Ladeluftkühlung umgestalten. Die Hauptverantwortung

für die Mehrleistung tragen wie gehabt zwei kugelgelagerte Garrett-Lader. Für das Motor-Upgrade hat HGP triftige Gründe: „Verbesserte Fahrbarkeit durch mehr Hubraum – vor allem im unteren Drehzahlbereich.“ Enco lässt dem Porsche Turbo seinen Motor. Wogegen ▶

sollte man den großartigen Biturbo-Boxermotor auch eintauschen wollen? Um auf 630 PS und 820 Newtonmeter zu kommen (Basis: 480 PS, 680 Nm) optimiert der Veredler Vorhandenes: Das Herzstück des Umbaus markieren die geänderten VTG-Lader. Jens Engelmann erklärt: „Auf der Verdichterseite haben wir ein größeres Turbinenrad montiert.“ Darüber hinaus verbaut Enco Fächerkrümmer, Sportauspuff und passt die Elektronik an.

Das Shootout findet auf neutralem Boden statt: Der Flughafen Cochstedt, unweit von Magdeburg, dient als Messgelände. Dessen Landebahn misst 3,1 Kilometer – optimales Terrain für 300-km/h-Versuche. Sowohl Jens Engelmann als auch Martin Gräf sind angereist. Die Fahrzeuge bringen wir mit. Beide mussten vorab im Redaktionsstandort Schwabach die volle Testprozedur absolvieren. Schließlich wollen wir keine hochgezüchteten Viertelmeilenrenner, sondern Fahrzeuge, die auch im normalen Straßenverkehr funktionieren.

Im Alltagsbetrieb ziehen sich beide Kandidaten achtbar aus der Affäre. Beim Enco-Porsche stört nur die deutlich zu tiefe Frontspoilerlippe. Davon abgesehen ist alles gut: Keine Warnlampen blinken, und der Motor unterlässt auch bei niedrigen Geschwindigkeiten in hohen Gängen jegliches Rumgezicke.

Den Golf haben wir Martin Gräf direkt aus der Werkstatt entführt – ein halber Prototyp sozusagen. Den Defekt im DSG-Getriebe sehen wir deshalb in mildem Licht. Martin Gräf gibt sich pragmatisch: „Die beiden Kupplungen erfuhren bereits umfangreiche Verstärkungen – sind praktisch unkaputtbar. Was die Auf-



ENCO 911 TURBO

HGP GOLF R32 BI-TURBO

Dämmerung: Die Sonne versinkt, Enco und HGP wetzen die Krallen. Jedes Grad weniger Außentemperatur quittieren die wetterfähigen Biturbo-Aggregate mit einem Tick mehr Leistung

Mehr Infos zu 911 Turbo und Golf R32:

de HEFTARCHIV
 ▶ 200625074ab
 ▶ 200643074ab

Geben Sie diese Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

rüstung der Getriebezahnäder anbelangt, war ich noch am Grübeln – jetzt nicht mehr.“ Das reparierte Fahrzeug funktioniert tadellos.

Nachmittag in Cochstedt: Wir nutzen das Tageslicht für Fotos. Messen können wir die Autos im Dunkeln. Bald haben wir alle Bilder im Kasten. Unsere Nervosität hält sich in Grenzen: Auf schnurgerader Strecke aus dem Stand auf 300 km/h zu beschleunigen, stellt keine überwältigende fahrerische Herausforderung dar. Schwieriger: ▶



Kontrastmittel: Der durchtrainierten Drahtigkeit des dynamisch gestylten Porsche-Interieurs hat der Golf wenig entgegenzusetzen. Den weißen Überrollkäfig von Enco kontert HGP mit einem Nokia-Handyhalter



Zwischen Himmel und Hosenboden: Die Porsche-Sportschalen sitzen wie angegossen. Das VW-Gestühl passt ganz gut und zwickelt nicht



Gegensätzlich: Das AEZ-Schmiederad (links) kostet 1200 Euro pro Stück. Die OZ-Ultraleggera-Felge des Golf kommt 820 Euro günstiger

rechtzeitig anzuhalten, um nicht mit desaströsem Karacho in den Acker zu rumpeln.

Wir starten den Porsche: Eingezwängt in die perfekten Schalensitze, fest verzurrt dank Sechspunktgurt, lassen wir bei einer Drehzahl von 3500 Umdrehungen die Sportkupplung kommen. Es geht los. Das Auto brüllt auf. In extremer Lautstärke, zornig – ein Warnruf an alles Kleingetier, unbedingt die Bahn zu räumen. Der Vortrieb ist extrem. Bloß rechtzeitig schalten. Leichter gesagt als getan. Die 300-km/h-Hürde fällt. Schluss.

Der Golf rollt auf die Landebahn. Er leistet sich beim Anfahren einen Verschlucker und startet dann durch. Ohne jeglichen Traktionsverlust findet das Auto umgehend Grip. Schießt nach vorn. Der Klang fällt erstaunlich zivil aus. Tiefer und dumpfer als beim R32, beruhigend fast. Die Nadel des 360-km/h-Tachos eilt voran. Die Scheinwerfer der Landebahnbeleuchtung fliegen vorbei. Einer nach dem anderen – hell, dunkel, hell, dunkel. Fast wird einem schwindlig. Der Vortrieb lässt nicht nach. Bremsen wäre vielleicht eine Idee. BREMSEN. Der Anker fällt – frontal gegen eine Mauer zu fahren, muss sich ähnlich anfühlen. Die Stopper aus dem Mercedes SLR 65 AMG geben alles.

Nach subjektivem Empfinden liegen beide Autos gleichauf. Erst die Auswertung der Messwerte gibt Aufschluss: Der Porsche benötigt 30,2 Sekunden bis 300 km/h – ein Spitzenwert. Einen von uns gemessenen Lamborghini Murciélago LP 640 schlägt er damit um 3,1 Sekunden, den Mercedes SLR um immerhin 1,7 Sekunden.

Die eigentliche Sensation lautet aber: Golf schlägt Porsche. Von 0 auf 100 km/h macht er ein Zehntel gut, bis 300 km/h fast zwei Sekunden. 28,3 Sekunden dauert der Sprint. Damit liegt der VW in unserer ewigen 300-km/h-Bestenliste auf Platz fünf: Hinter Hennessey Viper (1100 PS), Bugatti Veyron (1001 PS), Lingenfelter Corvette (880 PS) und Ruf Rt12 (650 PS).

Zum Preis eines Veyron bekäme man übrigens elf HGP Golf R36. Rein theoretisch zumindest: Nur fünf Fahrzeuge will Martin Gräf mit dem neuen Monsterturbo ausstatten. Bleibt Bastian B. nur zu wünschen, dass er die aufgerufenen 114400 Euro zeitnah beisammen hat. [Ben Arnold]

Kontakt: Enco, Tel. 0371-81 0000, www.enco-exclusive.com; HGP, Tel. 07023-72462, www.hgp-turbo.de

ENCO 911 TURBO **30,2** VON 0–300 KM/H IN SEKUNDEN

HGP GOLF R36 BI-TURBO **28,3** VON 0–300 KM/H IN SEKUNDEN

Seelenverwandte: zwei Biturbo-Sechszylinder mit je 3,6 Liter Hubraum

Bei diesem Duell gibt es keinen Verlierer: Gewinner Martin Gräf schüttelt dem zweiten Sieger die Hand. Das finale Ranking (rechts) sieht umgekehrt aus

Nacht: SPORTSCARS-Testfahrer Sebastian Schneider montiert den Corrsys-Datron-Messarm am Golf. Parallel installieren wir ein GPS-Gerät

Technische Daten	Enco 911 Turbo	HGP Golf R36 Bi-Turbo
Motor	Sechszyl.-Boxer, Bi-Turbo	V6, Bi-Turbo
Einbaulage	hinten quer	vorn quer
Hubraum	3600 cm ³	3600 cm ³
Bohrung x Hub	100 x 76,4 mm	89 x 96,4 mm
Verdichtung	9,0 : 1	8,4 : 1
kW (PS) bei 1/min	463 (630)/6000	471 (640)/6950
Literleistung	175 PS/Liter	178 PS/Liter
Nm bei 1/min	820/2100	800/3800
Antriebsart	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang-DSG
Bremsen vorn	350 mm/innenbel./gelocht	390 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	350 mm/innenbel./gelocht	330 mm/innenbel./gelocht
Reifen vorn/hinten	235/35 R19/315/30 R19	235/35 R19
Reifentyp	Dunlop SP Sport Maxx GT	ContiSportContact 3
Leergewicht/Zuladung	1589 kg/361 kg	1608 kg/462 kg
Leistungsgewicht	2,5 kg/PS	2,5 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit	351 km/h	333 km/h

Messwerte	Enco 911 Turbo	HGP Golf R36 Bi-Turbo
Beschleunigung		
0–50 km/h	1,6 s	1,5 s
0–80 km/h	2,8 s	2,7 s
0–100 km/h	3,7 s	3,6 s
0–130 km/h	5,4 s	5,0 s
0–160 km/h	7,1 s	6,8 s
0–180 km/h	9,1 s	8,2 s
0–200 km/h	10,8 s	9,9 s
0–220 km/h	13,5 s	12,0 s
0–240 km/h	16,0 s	14,6 s
0–260 km/h	20,1 s	18,3 s
0–280 km/h	25,3 s	23,5 s
Viertelmeile		
0–402,34 m	11,57 s	11,14 s
Elastizität		
60–100 km/h im 4. Gang	3,0 s	4,0 s
80–120 km/h im 5. Gang	3,3 s	4,4 s
80–120 km/h im 6. Gang	4,9 s	6,7 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100–0 km/h kalt	36,2 m (–10,7 m/s ²)	36,4 m (–10,8 m/s ²)
100–0 km/h warm	35,9 m (–10,8 m/s ²)	36,5 m (–10,8 m/s ²)
200–0 km/h warm	145,1 m (–10,6 m/s ²)	146,2 m (–10,7 m/s ²)
300–0 km/h warm	318,3 m (–10,9 m/s ²)	325,6 m (–10,6 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	14,8 l Super Plus	15,5 l Super Plus
Reichweite	450 km	390 km

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	Enco 911 Turbo	HGP Golf R36 Bi-Turbo
Serienfahrzeug ohne Extras	140 152	35 500
Tuning		
Leistungssteigerung	18 000 (inkl. Auspuff)	51 000 (inkl. Motor/Ausp.)
Radsatz inkl. Reifen	6900	3000
Fahrwerk	2975	1500
Anbauteile	11 800 (inkl. Foliendekor)	1500
Kupplung-/Getriebe-Verstärkung	1000	12 000
Bremsanlage	Serie	8300
Schalensitze	3100	Serie
Interieur	2000 (Überrollkäfing)	1600 (360-km/h-Tacho)
Preis Testwagen	185 927 Euro*	114 400 Euro

1 ENCO 911 TURBO

■ Eine simple Angelegenheit: Der durchtrainierte Porsche ist für sich genommen sauschnell und gewinnt, weil er in allen Belangen reibungslos funktioniert.

2 HGP GOLF R36 BI-TURBO

■ Die Superlative gehen uns aus: Martin Gräf macht sich mit dem Golf R36 endgültig unsterblich. Obwohl der VW den Porsche düpiert, wirft ihn der Getriebedefekt zurück.

FAZIT