

Leistungs-Show

Enorme Kraft gepaart mit einer HARMONISCHEN LEISTUNGS-ENTFALTUNG –
Tuner HGP rüstet den VW Golf R 32 mit einem Bi-Turbo-Kit aus



GETARANTE KRAFT
Tuner HGP verzichtet bewusst
auf opulentes Spoiler-Werk



INTEGRIERT
Umprogrammierte Multifunktions-Anzeige mit Ladedruck-Wert

DOPPELT GELADEN
Die Verarbeitung des Doppel-Turbo-Kits wirkt hochwertig, die Ladeluftkühler stammen vom TT



Der Trend zu aufgeladenen Motoren sowohl bei Fahrzeugherstellern als auch in der Tuning-Branche ist unübersehbar. Viele Tuner vertrauen seit geraumer Zeit auf die Nachrüst-Kraftspritze Kompressor. Riemenantrieben sorgt er konstruktionsbedingt für eine lineare und zumeist erst im oberen Drehzahlbereich spürbare Kraftentfaltung. Zusätzlich benötigter Kraftstoff, den der Motor in der Aufladungsphase benötigt, wird durch größere Einspritzdüsen, höheren Einspritzdruck sowie eine dies regelnde Zusatzelektronik gesteuert – der Motor wie auch die Original-Elektronik bleiben

meist unverändert. Doch eines kann diese Art der Leistungssteigerung nicht ermöglichen: über einen großen Drehzahlbereich ein hohes Drehmoment bereitstellen.

AUFWÄNDIGE KONSTRUKTION

Enorme Kraft knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl, die über einen weiten Bereich anhält, kann nur die Turbo-Aufladung bieten. Allerdings nicht ohne großen Aufwand, wie Martin Gräf, Chef der auf diese Umbauten spezialisierten Firma HGP am Beispiel eines Bi-Turbo VW Golf R32 eindrucksvoll belegt. Mit dem Einbau zweier grundlegend überarbeiteter KKK-Turbolader, eigens gegossener Spezial-

Krümmern, zweier aus dem Audi TT stammender Ladeluftkühler, einem neu entworfenen Ansaug-Trakt sowie diverser Silikon-Formschläuche ist nur ein Teil der notwendigen Arbeiten erledigt. Mittels einer Distanzplatte zwischen Motorblock und Zylinderkopf reduziert HGP die Verdichtung auf 8,8 : 1 (Serie: 11,3 : 1), um Ladedruckwerte von 1,2 bar realisieren zu können. Das Entscheidende ist allerdings das neu abgestimmte Original-Motormanagement. Nicht nur schiere Kraft, sondern vor allem eine alltagstaugliche Fahrbarkeit des Über-Golf war das Entwicklungsziel von HGP. Doch ist dieses Ziel bei einem Leistungsplus von 227 PS überhaupt realisierbar? ▶

R 32-AUSVERKAUF Die Produktion für Deutschland ist eingestellt – nur wenige Händler haben noch einen



Fotos: Frank Motoring



Von außen betrachtet gleicht der HGP Golf dem Original aufs Haar. Keine Zusatz-Flügel, Verbreiterungen oder dickere Abgasrohre, selbst die Original-Felgen zieren weiterhin den Power-Golf. Erst dem Experten fällt die größere, aus dem Porsche Cayenne stammende Bremsanlage auf. Zündschlüssel drehen, und der zwangsbeatmete V6 erwacht zum Leben. Jetzt der erste Hinweis: Eine Ladedruck-Anzeige im unprogrammierten Zentral-Display sorgt für Aufsehen. Ohne hektisch zu wirken, beschleunigt der HGP-Golf ähnlich wie das Serienmodell. Zurückhaltend bewegt, taugt er problemlos zum sonntäglichen Brötchenholen – doch wehe, das Gaspedal bleibt

länger niedergetreten: Schon ab 1500 Umdrehungen geht es nachdrücklicher zur Sache. Äußerst harmonisch legt der HGP Golf vehement an Tempo zu. 2500 Umdrehungen, und der Sturm nach vorn weitet sich zum Orkan aus – vergleichbar mit einem Porsche GT2 jagt dieser Bi-Turbo-VW dem Beschleunigungsbefehl des Fahrer nach. Der Geschwindigkeitszuwachs ist enorm, ganz gleich, welcher Gang des verstärkten Sechsgang-Getriebes eingelegt ist. Dank geänderter Übersetzung der Gänge drei bis sechs reicht die Beschleunigungsorgie bis zur völlig unerwarteten Höchstgeschwindigkeit von 302 km/h. Um den Golf auch bei diesem

Tempo sicher beherrschen zu können, entschied sich HGP dazu, das für diesen Einsatzbereich zu weiche Original-Fahrgewerk gegen ein Gewindefahrgewerk von KW auszutauschen. Deutlich straffer, aber auf Querfugen und Bodenwellen immer noch komfortabel genug abgestimmt, vermittelt diese Lösung Vertrauen – ebenso wie die große Porsche-Bremsanlage mit schwimmend gelagerter Brems Scheibe. Fading bleibt somit ein Fremdwort.

Fazit: Der HGP Golf ist ein getarnter Supersportwagen auf Werks-Niveau, der mit 13,1 Litern im Schnitt nicht nur im Verbrauch günstig ist. Wir sind gespannt auf die 542-PS-Version. Martin Hübner

TECHNIK IN ZAHLEN
HGP VW Golf R 32 Bi-Turbo
Eckdaten

Motor	V6-Motor, Bi-Turbo
Hubraum (cm ³)	3189
Leistung (kW/PS) bei (1/min)	344/468 6500
Max. Drehmom. (Nm) bei (1/min)	670 3500
Leistungsgew. (kg/PS)	3,3
Getriebe	6-Gang-Schaltung
Antrieb	Allrad, perm.
Fahrgewerk	v.: McPherson-Federb., Querlenker, Stabi.; h.: Doppel-Querl., Fed., Dämpf.; ESP
Bremsen	v.: Sechskolben-Festsattel, Scheiben, innenbel., 360mm; h.: Scheiben, innenbel., 312mm; ABS
Bereifung	225/40 ZR 18
Felgen	7,5 x 18
L/B/H (mm)	4149/1735/1384
Radstand (mm)	2518
Leergew./Zuladung (kg)	1530 / 510
Abgasnorm	EU 4
Typklassen (HP/VK/TK)	20/26/28

Fahrleistungen/Verbrauch

0-100 km/h (s)	3,9
Höchstgeschw. (km/h)	302
Testverbr. (l/100 km)	13,1

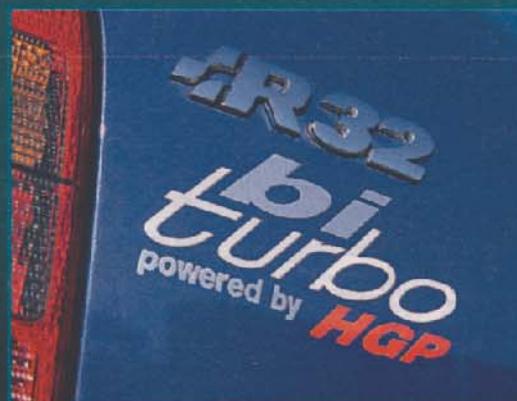
Kosten in Euro

Grundpreis	31 950
Leistungssteigerung	19 500
Bremsanlage vorn	3200
Bremsanlage hinten	1150
Fahrgewerk	1200
Ladedruckanzeige	450

Adresse und Infos: HGP Turbonachrüstung GmbH, Fabrikstr. 14, 73275 Ohmden, Tel. 07023 / 72462, www.hgp-turbo.de



BISSIG Die Bremsanlage des Porsche Cayenne sorgt für mehr Standfestigkeit



DEZENT Nur ein Schriftzug am Heck des Golf deutet auf seine enorme Leistung hin