

HGP
RS3 Sportback



Voll auf die fünf

Zugegeben, es hätte sicherlich kreativere Headlines gegeben. Doch was soll man schon anderes sagen angesichts einer HGP-Leistungsstufe, die wirklich das Allerbeste aus dem Fünfzylinder herauskitzelt

Was macht so ein Martin Gräf von HGP eigentlich, wenn er nicht gerade aufgeblasene Sechszylinder durch die Werkstatt schiebt? Nun, er tüfelt Vierzylinder auf Leistung, setzt Biturbo-V8 unter Druck und widmet sich in ganz schwachen Momenten sogar den Saugern des R8. Liebevoll flankiert er sie mit zwei Beatmungshilfen, bis die Prüfstände Leistung ausspucken wie einarmige Banditen den Jackpot. Nur ein sportlicher Motor aus der VW-Familie kam bislang eigentlich nie so wirklich zu den großen Tuningehren. Gemeint ist? Richtig, der Fünfzylinder!

Den Chef selbst hat das übrigens nie gestört. Sein Hauptgeschäft, der Universal-Allzweck-TSI mit vier Zylindern, läuft prächtig, die gefrästen Lader verkaufen sich wie geschnitten Brot. Die Fangemeinde jedoch bekundete immer heftigeres Interesse, wollte unbedingt wissen, was einer, der getüfte 480 PS im Golf R anbietet, mit einem RS3 zu leisten vermag.

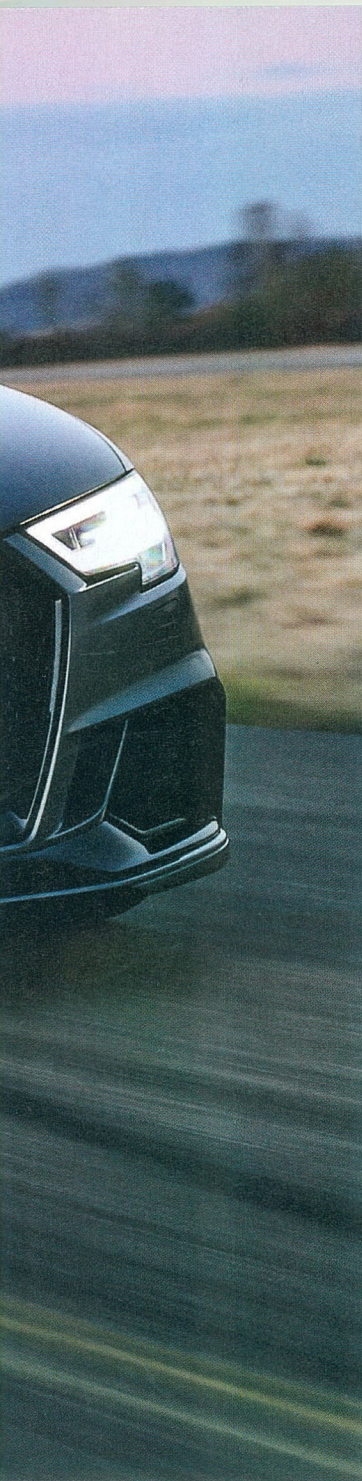
Jetzt endlich liefert HGP die Antwort: Es sind 606 PS und 710 Newtonmeter, prachtvoll herangezüchtet nach Art des Hauses. Das Kernstück der Leistungskurve bildet einmal mehr ein gefräster Lader aus eigener Feder, der neben einer ver-

stärkten Rumpgruppe und einer größeren Abgasseite vor allem ein eigens designtes Verdichterrad aufweist. Hinzu kommen die üblichen Anpassungen: größerer Ladeluftkühler, überarbeitete Ansaugung und ein geändertes Hosenrohr. Die werksoptionale RS-Abgasanlage bleibt übrigens bestehen, wird einzig in ihrer Klappensteuerung optimiert, während der Fünfzylinder selbst einen gänzlich neuen Datenstand auffährt.

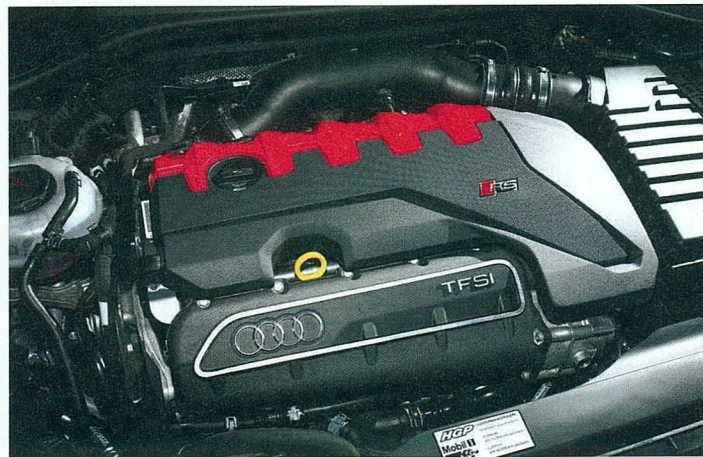
Und der geht noch nicht einmal ans Limit. Zumindest, was die Drehmomentausbeute angeht. 790 Newtonmeter könnte das verbaute Setup stemmen, tatsächlich begrenzt

es HGP auf 710, die dafür bis hoch an die 6000er lodern. Gleiches Spiel beim Ladedruck, der nicht einfach unkontrolliert nach oben schnalzt, sondern feinfühlig an sein Maximum von 2,1 Bar (!) herangeregelt wird.

Umso erstaunlicher, dass der getunte Fünfzylinder kein bisschen später anspricht als die Serie. Selbst im tiefsten Tal der Drehzahl, von 80 auf 120 km/h im siebten Gang, zieht er mit 10,0 zu 10,1 Sekunden exakt auf Serienniveau durch. Hat man einmal 2500 Touren erklimmt, bleibt von der Serie hingegen kaum mehr als ein temporärer Fleck im Innenspiegel. Mit fast schon über-



Sanft erweiterter Drehzahlbereich, daneben das optionale Info-Display im HGP-Stil, das u. a. über Ladedruck und Ansaugtemperatur informiert



Der größere Lader schlägt weder merklich noch messbar aufs Ansprechverhalten. Ab 3000 Touren eruptiert das Drehmoment-Massiv



19-Zöller von O.Z. kommen nicht nur der Optik, sondern auch dem Sprintvermögen zugute. Grund: Die Alus sind traditionell sehr leicht

schäumender Wut schnalzt der 606-PSler nach vorn und prügelt derart heftig übers Drehzahlband, dass man im Manuellmodus schon ganz schön an den Paddeln flippert, um nicht versehentlich in den Drehzahlbegrenzer zu rattern. Optional aktiviert HGP übrigens das Zwangshochschalten bei Erreichen der Drehzahlgrenze. Und auch wenn wir uns normalerweise ja eher zu den Verfechtern der reinen Lehre zählen, wonach Doppelkuppler in der manuellen Gasse gefälligst das zu tun haben, was man ihnen vorgibt, so ergibt die Funktion im Kontext dieser Taschenrakete einen gewissen Sinn.

Spätestens zum Launch-Control-Start, der einem regelrechten Abschuss gleichkommt und Werte zutage fördert, die man sonst eher von einem R8 V10 plus erwarten würde. 3,1 Sekunden auf hundert, 9,7 auf zweihundert. Die Serie fährt mit 3,8 und 13,9 Sekunden auf ziemlich verlorenem Posten hinterher. Zumal der getunte RS3 auch in Sachen Vmax alle Artgenossen stehen lässt. Die Ermittlung der finalen Endgeschwindigkeit steht im Hause HGP zwar noch aus, ersten Berechnungen zufolge sollte sich das Ende der Fahnenstange jedoch erst zwischen 320 und 330 km/h einstellen – mein lieber Scholli!

Technische Daten

Motorbauart	R5
Aufladung / Ladedruck	Turbo / 2,1 bar
Einbaulage	vorn quer
Ventile / Nockenwellen	4 pro Zylinder / 2
Hubraum	2480 cm ³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm
Verdichtung	10,0 : 1
kW (PS) b. 1/min	446 (606) / 6200
Literleistung	244 PS/l
Nm b. 1/min	710 / 3300-5800
Getriebe	7-G.-Doppelkuppl.
Antrieb	Allrad
Bremsen vorn	370 mm innenbel. / gel.
Bremsen hinten	310 mm innenbelüftet
Bremsscheibenmat.	Stahl
Radgröße vorn - hinten	8,0 x 19
Reifengröße vorn	235/35 R19
Reifengröße hinten	235/35 R19
Reifentyp	Conti SportContact 6
Maße L / B / H in mm	4335 / 1800 / 1381
Radstand	2631 mm
Tank- / Kofferraumvol.	55 / 335-1175 l

Messwerte

Beschleunigung

0- 50 km/h	1,4 s
0-100 km/h	3,1 s
0-130 km/h	4,5 s
0-160 km/h	6,4 s
0-200 km/h	9,7 s
0-402,34 m (1/4-Meile)	11,01 s

Elastizität

60-100 km/h im 4./5. Gang	3,6 / 5,8 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	3,9 / 6,0 s
80-120 km/h im 7. Gang	10,0 s

Höchstgeschwindigkeit

Herstellerangabe	k. A.
------------------	-------

Preise (Euro inkl. MwSt.)

Grundpreis	55 900 Euro
Leistungssteigerung	16 900
HGP-Zusatzeinzelteile	550
Radsatz / Federn	3500 / 880
Gesamtpreis	77 730 Euro

FAZIT

Redakteur **Manuel Iglisch**

Antrieb	★★★★★
Fahrleistungen	★★★★★
Bremse	★★★★★
Handling/Fahrspaß	★★★★★
Querdynamik	★★★★★
Komfort	★★★★★
Alltag	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★
gesamt	(4,4) ★★★★★★

Auch wenn der Fünfzylinder nie zu den Steckenpferden von HGP zählte, so müsste er nach dieser Vorstellung eigentlich genau dazu avancieren. Weshalb? Weil das Verhältnis aus Aufwand und Ertrag hier noch reizvoller erscheint als bei den Vier- und Sechszylindern – und weil die Leistungskeule einmal mehr unfassbar sauber und noch dazu extrem fahrbar abgestimmt wurde.

★★★★★ = sehr gut, ★★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft