

# Blaues Wunder



HGP  
Golf R 3.6 Bi-Turbo

Vmax  
**335**  
km/h

Auffälligste Änderung am Biturbo-Umbau: die indirekte Ladeluftkühlung, die die ehemals seitlichen Ladeluftkühler in der Front ersetzt. So kann der Stoßfänger absolut original bleiben



Sensationell ist nicht die Leistung, die Martin Gräf mal wieder aus seinem Biturbo-VR6 kitzelt, sondern vielmehr der VR6 selbst. Oder besser: der Golf VII, in dem dieser nun sitzt. Eine Ehe mit einem Sechszylinder, die von VW nie vorgesehen war – und die HGP nun dennoch gestiftet hat

Jetzt mal ganz ehrlich: So ganz ohne Sechszylinder ist die Golf-Welt auf Dauer doch ein wenig dröge; ja, man könnte sogar meinen: sang- und klanglos. Gut, VW mag das anders sehen. Aber die Wolfsburg-er verstehen „Sound“ neuerdings ja auch nicht mehr wörtlich, sondern eher als Sondermodell mit zusätzlichen Ausstattungspaketen. Ganz anders sieht das bei HGP aus. Dort war Sound in den letzten zwei Jahren nicht nur ein äußeres Präsentes, sondern vor allem auch ein ziemlich strittiges Thema.

„Er klingt einfach nicht gut“, lautete die immer wiederkehrende Erkenntnis eines zwischenzeitlich fast schon konsternierten Martin Gräf. Egal, wie viel Leistung er aus dem Vierzylinder herausquetschte (bis zu 480 PS sind es derzeit), seinen audiophilen Ansprüchen mochte der kleine Kümmer-Motor einfach nie genügen. Andere Tuner hätten jetzt wahrscheinlich die Ursache bekämpft, Schalldämpfer ausgeräumt und Klappen verlegt, bis der Verbund deutscher HNO-Ärzte den Notstand ausgerufen hätte. HGP jedoch ging das Problem

direkt an der Wurzel an – und riemte den VR6 kurzweiliger wieder zurück in den Golf. Wobei „kurz“ in diesem Zusammenhang wirklich das Beinheben in den Bug gewesen sein dürfte. Der Rest revidierte dagegen eher zu der wohl schwechtesten Gebaut der gesamten HGP-Unternehmensgeschichte. Denn so reizvoll der VR6 für Martin Gräf und seine niedrigen Hochdruck-Gelüste auch sein mag, so stammt er doch auch aus einer ganzen anderen Fahrzeugepoche. Aus einer Zeit, in der man allerhöchstens zukunftsunklücklich vom Golf VII

und seiner gesamten MQB-Plattform sprach. Die eigentliche Herausforderung bestand also nicht darin, den Motor auf Leistung zu bringen – die 745 PS hatte man schließlich schon im Golf VI beisammen –, sondern vielmehr darin, ihn in die gesamte Fahrzeugkommunikation zu integrieren. Stellen Sie sich einmal vor, Sie wollten ein modernes Tablet mit Windows 95 betreiben; dann können Sie zumindest in Ansätzen erahnen, welche hürde Flexibilität HGP da in den letzten einundvierzig Jahren geleistet hat. **»**

Foto: M. Kitzmann



Fast zwei Jahre hat es gedauert, bis der atemberaubende VR6 mit allen Schnittstellen der MQB-Plattform vernetzt war. Ein binärer Kraftakt, auf dem Martin Graf (li.) zu Recht stolz sein kann



Das verstärkte Siebenganggetriebe schaltet nicht nur härter und schneller, es hat die Power auch deutlich besser im Griff als früher



Trotz härterer Vorderachse macht sich der VR6 beim Einlenken natürlich bemerkbar



Dass wir das noch einmal erleben dürfen: mittiges Doppelrohr mit kongenialer VR6-Rhythmik. Unten: aufgesäumte Stahlbremse vom Audi S8



Uns surreal er fällt sich aber auch die gesamte Szenerie. Man sitzt hinterm Lenkrad, schnippt die Zündung an. Die Warnlampen flackern kurz auf, erlösen nach vollzogenem Funktionstest; alles scheint wie immer, wohlvertraut, bis sich das Sextett kurz schnaubend zu Wort meldet, kurz durchs mittige Doppelrohr rührt, ehe es mit leichter, seismischer Haarschwungung in einen weitlig tiefen Leerlauf fällt. Bei allem Respekt vor Vierzylindern und dem, was sie mittlerweile leisten können: Allein dieser kurze Moment des Erwachens wirkt derart erhaben, dass einem die gläserne Startprozedur der Vierecker auf einmal so vorkommt, als würde man einen altersschwachen Jahrmärkt-Generator amuden. Zumal sich der Sechszylinder auch in Zahlen zu behaupten weiß. Gegen all die Aufstippen aus der Unterschicht ebenso wie gegen die meisten Höchstkarrieren aus der Champions League, 3,6 Liter Hubraum, 1,6 Bar Ladedruck, 740 PS, 925 Newtonmeter. Ausruferzeichen! Im Vergleich zur letzten Generati-

on haben sich dabei vor allem zwei Dinge geändert. Erstens: Die Ladeluftkühlung, die nach Vorbild der Turbo-Moderne nun indirekt über dem Kopf platziert wurde. Ja, M4 und Konsorten machen das mittlerweile genauso. Und zwar aus gutem Grund: Denn die indirekte Kühlung über einen zweiten Wasserkreislauf verkürzt die Atemwege signifikant, was vor allem dem Aussprecherhalten zugute kommt. Und auch wenn es angesichts der versammelten Leistung vielleicht ein wenig abgehoben klingt, so sind Martin Graf diese Dinge mittlerweile weit wichtiger als schierer Leistungs-Gebölze. Fahrbarkeit, Kraftentfaltung; darauf zielt auch die zweite Modifikation, die sich in Form von neuen, gefrästeten Verdichterrädern einfindet. Folge: Der einstige Hoch- hat sich mittlerweile zum schnellen Dauerdruck-Athleten gewandelt. Bereits bei 2000 Touren liegen 5000 Newtonmeter an. Das Maximaldrehmoment könnte sich schon kurz darauf präsentieren, wenn HGP es zum Schutz des Getriebes nicht bewusst ein wenig zügeln

## Chronik: die Vorgänger des HGP Golf VII



**2004** **GOLF IV R32 BITURBO**  
VR6-Biturbo, 3189 cm<sup>3</sup>, 243 PS, 720 Nm, 6-Gang manuell, Allradantrieb, 0-100 km/h in 5,1 s, 339 km/h, 76.192 Euro  
Erste Biturbo-Ausgabel in unserer Test-Historie. Oscherseben umrundete der Golf damals auf Niveau eines zeitgenössischen GTI GT3. 0-200 km/h in 13,3 Sekunden. Das reicht heute noch für einen M4!



**2007** **GOLF V R32 TURBO**  
VR6-Turbo, 3189 cm<sup>3</sup>, 245 PS, 633 Nm, 6-Gang DSG, Allradantrieb, 0-100 km/h in 5,0 s, 307 km/h, 69.336 Euro  
Damals höchste Ausbaustufe auf Single-Turbo-Basis. Auch dieser Golf bewies formidabile Rennstreckenkompetenz: 8,08 Minuten auf der Nordschleife können sich heute noch sehen lassen.



**2008** **GOLF V R36 BI-TURBO**  
VR6-Biturbo, 3020 cm<sup>3</sup>, 340 PS, 600 Nm, 6-Gang DSG, Allradantrieb, 0-100 km/h in 3,6 s, 323 km/h, 79.400 Euro  
Der Beginn des galopierenden Wahnsinns: Mit 28,3 Sekunden auf 300 km/h rang der Biturbo sogar einen getunten Porsche Turbo nieder. Damalige Achillsehne: das fragile Sechsgang-DSG

Fragt man den Chef nach seinen ersten Tuningprojekten, kommt er mit Einser-Gölfen und frühen Sciroccos an. Seinen SPORTSCARS-Einstand feierte er jedoch erst 2004. Eine Chronologie des Wahnsinns



**2011** **GOLF VI S30 RS**  
VR6-Turbo, 3189 cm<sup>3</sup>, 330 PS, 600 Nm, 6-Gang DSG, Allradantrieb, 0-100 km/h in 3,2 s, 333 km/h, 70.995 Euro  
Bislang radikalster Rundschleifen-Golf aus der Turbo-Schmiede. 0 auf 300 km/h in 33,9 Sekunden. 'Sachsenring-Rundenzeit auf 997 Turbo-Niveau, garniert mit sehr jungeligen' Berechnen.



**2012** **GOLF VI R**  
R1-Turbo, 1984 cm<sup>3</sup>, 240 PS, 350 Nm, 7-Gang DSG, Allradantrieb, 0-100 km/h in 5,2 s, 305 km/h, 81.175 Euro  
Eigendoktrin musste sich selbst Martin Graf mit dem VR6-Zylindern anfreundeten. Und das tat er mit Brau-voir. Großer Umbau mit 446 PS und Fahrleistungen auf Höhe der alten Sechszylinder.



**2013** **GOLF VI R36 BI-TURBO**  
VR6-Biturbo, 3189 cm<sup>3</sup>, 345 PS, 625 Nm, 7-Gang DSG, Allradantrieb, 0-100 km/h in 3,6 s, 305 km/h, 78.775 Euro  
Direkter Vorläufer des heutigen Norev-Golf. Siegfriede 345 PS für Spitzentleistungen der richtig surrealsten Art. 0 auf 300 km/h in 22,0 Sekunden. 79-Zehntel schneller als ein Lamborghini Aventador



Das verstärkte Siebenganggetriebe schaltet nicht nur härter und schneller, es hat die Power auch deutlich besser im Griff als früher



Dass wir das noch einmal erleben dürfen: mittiges Doppelendrohr mit kongenialer VR6-Rhythmik. Unten: aufgesäumte Stahlbremse vom Audi S8



Trotz härterer Vorderachse macht sich der VR6 beim Einlenken natürlich bemerkbar

Umso surrealer entfaltet sich aber auch die gesamte Szenerie. Man sitzt hinterm Lenkrad, schnippt die Zündung an. Die Warnlampen flackern kurz auf, erlöschen nach vollzogenem Funktionstest; alles scheint wie immer, wohlvertraut, bis sich das Sextett herb schnaubend zu Wort meldet, kurz durchs mittige Doppelendrohr, ehe es mit leichter, seismischer Dauerschwingung in einen wohligen tiefen Leerlauf fällt. Bei allem Respekt vor Vierzylindern und dem, was sie mittlerweile leisten können: Allein dieser kurze Moment des Erwachens wirkt derart erhaben, dass einem die glasige Startprozedur der Vierender auf einmal so vorkommt, als würde man einen altersschwachen Jahrmärkt-Generator annudeln.

Zumal sich der Sechszylinder auch in Zahlen zu behaupten weiß. Gegen all die Aufmüpfigen aus der Unterschicht ebenso wie gegen die meisten Höchstkaräter aus der Champions League. 3,6 Liter Hubraum, 1,6 Bar Ladedruck, 740 PS, 925 Newtonmeter. Ausrufezeichen! Im Vergleich zur letzten Generati-

on haben sich dabei vor allem zwei Dinge geändert. Erstens: Die Ladeluftkühlung, die nach Vorbild der Turbo-Moderne nun indirekt über dem Kopf platziert wurde. Ja, M4 und Konsorten machen das mittlerweile genauso. Und zwar aus gutem Grund: Denn die indirekte Kühlung über einen zweiten Wasserkreislauf verkürzt die Atemwege signifikant, was vor allem dem Ansprechverhalten zugute kommt. Und auch wenn es angesichts der versammelten Leistung vielleicht ein wenig abgehoben klingt, so sind Martin Gräf diese Dinge mittlerweile weit wichtiger als schieres Leistungs-Gebolze. Fahrbarkeit, Kraftentfaltung; darauf zielt auch die zweite Modifikation, die sich in Form von neuen, gefrästen Verdichterrädern einfindet.

Folge: Der einstige Hoch hat sich mittlerweile zum sehnigen Dauerdruck-Athleten gewandelt. Bereits bei 2000 Touren liegen 500 Newtonmeter an. Das Maximaldrehmoment könnte sich schon kurz darauf präsentieren, wenn HGP es zum Schutz des Getriebes nicht bewusst ein wenig zügeln

Fragt man den Chef nach seinen ersten Tuningprojekten, kommt er mit Einser-Gölfen und frühen Sciroccos an. Seinen SPORTSCARS-Einstand feierte er jedoch erst 2004. Eine Chronologie des Wahnsinns



2011

GOLF VI 530 RS

VR6-Turbo, 3189 cm<sup>3</sup>, 530 PS, 688 Nm, 6-Gang-DSG, Allradantrieb, 0-100 km/h in 3,5 s, 313 km/h, 70.595 Euro

Bislang radikalster Rundstrecken-Golf aus der Turbo-Schmiede. 0 auf 300 km/h in 33,8 Sekunden, Sachsenring-Rundenzeit auf 997 Turbo-Niveau, garniert mit sehr „ungolfigem“ Benehmen.



2012

GOLF VI R

R4-Turbo, 1984 cm<sup>3</sup>, 480 PS, 550 Nm, 7-Gang-DSG, Allradantrieb, 0-100 km/h in 3,8 s, 284 km/h, 67.175 Euro

Irgendwann musste sich selbst Martin Gräf mit den Vierzylindern anfreunden. Und das tat er mit Bravour. Großer Umbaukit mit 446 PS und Fahrleistungen auf Höhe der alten Sechszylinder.



2013

GOLF VI R36 BI-TURBO

VR6-Biturbo, 3597 cm<sup>3</sup>, 745 PS, 925 Nm, 7-Gang-DSG, Allradantrieb, 0-100 km/h in 3,0 s, 345 km/h, 109.775 Euro

Direkter Vorfahre des heutigen Monster-Golf. Standfeste 745 PS für Sprinterlebnisse der richtig surrealen Art. 0 auf 300 km/h in 22,0 Sekunden. 19 Zehntel schneller als ein Lamborghini Aventador