

ionskunst: Das HGP-Tuning sieht gut aus und schiebt gut an



**Renntier:** Der Golf schafft echte 285 km/h. Demnächst auch mehr: Ein langes Getriebe und eine Verschiebung der Drehzahlgrenze sollen 310 km/h ermöglichen

# MANCHE MÖGEN'S HEISS

Wie für jedes aufgeladene Auto gilt auch für den **HGP Golf R32 Turbo**: je kälter, desto besser. Die Besatzung kommt aber selbst bei Minusgraden ins Schwitzen

**S**ie sind nikotinabhängig? Koffeinsüchtig? Und trinken gern einen über den Durst? Dann halten Sie sich fern von diesem Auto. Ungefestigte Charaktere verfallen dem Golf R32 Turbo nämlich mit Haut und Haaren. Jeder Meter am Steuer des kompakten Kraftpakets führt zu Chaos im Hormonzentrum. Und wenn die Serotonin-Sturzbäche erst mal das Großhirn geflutet haben, ist alles zu spät. Dann hilft nur noch der kalte Entzug. Und der tut weh.

Der Veredler HGP hat das Naturereignis initiiert. Die Geschicke der Laderschmiede (porträtiert in **AUTO BILD SPORTSCARS** 4/2006) leitet Martin Gräf. Unter Zuhilfenahme eines Garrett-Laders erhöht der Tuner die Leistung des R32 um imposante 200 Pferdestärken – von 250 auf 450 PS. Damit das **DSG**-Getriebe angesichts des maximalen Drehmoments von 580 Newtonmetern (Serie: 320 Nm) nicht in die Knie geht, investiert Gräf größte ▶

Sorgfalt in eine handfeste Verstärkung. Auch den Auspuff nimmt sich der Veredler vor: Ab 5000 Umdrehungen öffnet ein Bypass und leitet einen Teil der Abgase direkt ins Freie – ohne Umweg über den Endschalldämpfer. Durch diesen Trick reduziert der Tuner den Gegen- druck auf ein Minimum.

Alter HGP-Tradition entsprechend sieht man dem VW auf den ersten Blick seine 450 PS nicht an. Kein zusätzlicher Spoiler, keine wuchernde Hutze verrät das Suchtpotential des

brandgefährlichen Golf. Nur die Räder machen mehr her: HGP tauscht 18- gegen 19-Zöller, um Platz für die monströse Bremse zu schaffen. Die wirkt an dem graziilen Auto in ihrer absurden Dimensionierung so fehlplaziert wie die muskulösen Unterarme an Popeyes schwächlichem Körper. Normalerweise tut die urgewaltige Anlage im Mercedes SL 65 AMG Dienst. Dank Adapter paßt sie auf den Golf. Der Bremsweg von 36,3 Metern zeigt, daß sich die Investition von 6800 Euro auszahlt.

Auch sonst rutscht selbst Hartge- sottenen angesichts der Meßwerte die Kinnlade auf Kniehöhe: Nach 13,3 Sekunden durchbricht der Golf die 200-km/h-Mauer. Damit düpiert der VW Boliden vom Schläge eines Lambo Gallardo SE (520 PS, 13,6 Sekunden) oder Ferrari 575M Maranello (515 PS, 13,7 Sekunden).

Nackte Zahlen geben trotzdem nur unzureichend wieder, was sich an Bord abspielt. Aufgrund seiner erbarmungslosen Traktion verdient der Vortrieb des Allrad-Golf das

Prädikat „erschreckend“. Die Mög- lichkeit, über die Lenkrad-Paddles manuell zu schalten, sollte nur nutzen, wer über die Fingerfertigkeit eines routinierten Croupiers verfügt. Anderenfalls fällt es schwer, mit dem blitzartig hochdrehenden Motor Schritt zu halten. Es ist schlicht und ergreifend unglaublich, mit welcher Nonchalance der Golf aus- gewiesene Sportler vom Kaliber eines BMW M3 auf der Autobahn abbügelt. Vorausgesetzt, dessen Steuermann hat registriert, daß der

Technische Daten	HGP Golf R32
Motor	V6-Turbo
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Hubraum	3189 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	84,0 x 95,9 mm
Verdichtung	10,9 : 1
kW (PS) bei U/min	331 (450)/6200
Nm bei U/min	580/3200
Literleistung	141 PS/Liter
Leistungsgewicht	3,7 kg/PS
Bremsen vorn	390 mm/bel./gel./geschlitzt
Bremsen hinten	300 mm/belüftet/gelocht
Getriebe	6-Gang-DSG
Radgröße vorn/hinten	8,0 x 19
Reifen vorn/hinten	235/35 ZR 19
Reifentyp	Dunlop SP Sport Maxx Michelin Pilot Sport Cup
Länge/Breite/Höhe	4246/1759/1465 mm
Radstand	2578 mm
Spurweite vorn/hinten	1533/1515 mm
Wendekreis links/rechts	11,2/11,1 m
Tankinhalt	60 l
Leergewicht	1650 kg
Zuladung	420 kg
Höchstgeschwindigkeit	285 km/h



Meßwerte	HGP Golf R32
Beschleunigung	
0–50 km/h	1,7 s
0–100 km/h	3,97 s
0–130 km/h	6,0 s
0–160 km/h	8,5 s
0–200 km/h	13,3 s
Viertelmeile	
0–402,34 m	12,09 s
Zwischenspur	
60–100 km/h	2,0 s
80–120 km/h	2,3 s
Bremsweg (Verzögerung)	
100–0 km/h kalt	41,5 m (–9,5 m/s <sup>2</sup> )
100–0 km/h warm	36,3 m (–10,7 m/s <sup>2</sup> )
200–0 km/h warm	145,0 m (–10,7 m/s <sup>2</sup> )
Testverbrauch	
Ø auf 100 km	17,9 l Super plus
Reichweite	340 km

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	HGP Golf R32
Serienfahrzeug	33 925
Testwagenpreis ohne Tuning	40 340
Extras	
Leistungssteigerung	17 600
Auspuff	2500
Fahrwerk	1200
Rad einzeln	400
Radsatz inklusive Reifen	2200
Sportbremsanlage	6800
Preis Testwagen	<b>70 640 Euro</b>

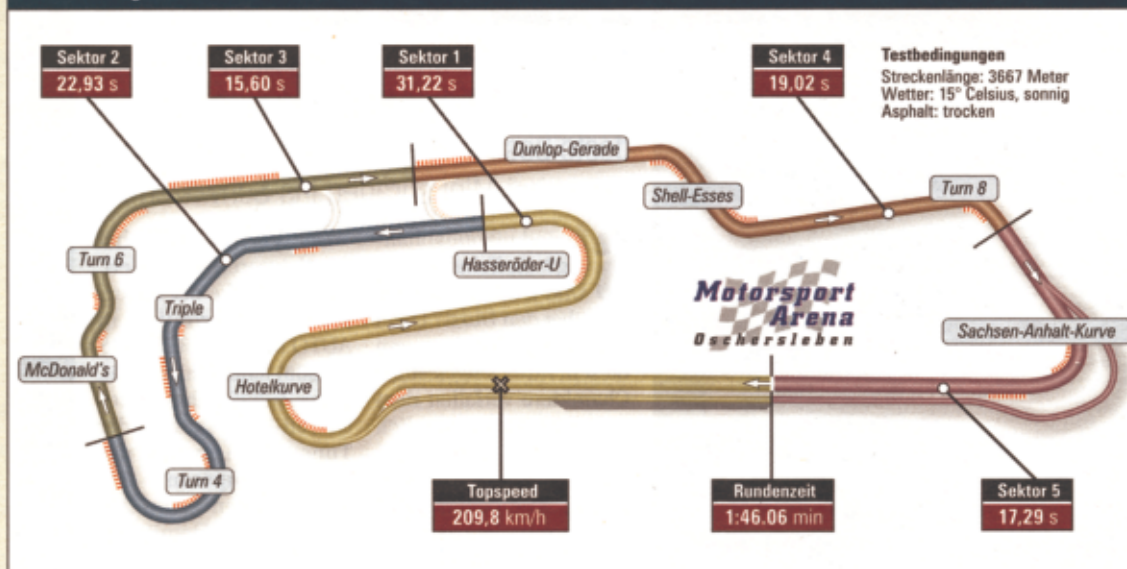


Mehr Infos zum VW Golf R32:

**de HEFTARCHIV**  
► 200539058ab

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

**Geschwindigkeiten/Rundenzeiten**



Hitliste	
So schnell sind unsere Testwagen: auszugswiese die Hitliste der Rundenzeiten	
1. Edo GT2 R	1:38.32 min 134,27 km/h
23. Sportec SP 580	1:46.01 min 124,53 km/h
24. HGP Golf R32	1:46.06 min 124,47 km/h
25. Porsche 911 Turbo	1:46.55 min 123,90 km/h
26. BMW M3 CSL	1:46.60 min 123,84 km/h

► Die MotorsportArena Oschersleben ist unsere Teststrecke. Wir messen die Rundenzeit, das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht's um Topspeed. In Sektor 2 kommt es auf möglichst geringe Lastwechselreaktionen an. Sektor 3 stellt das Fahrwerk erneut auf eine harte Probe: Ist es zu weich, schaukelt sich der Testwagen auf. Sektor 4 lotet die Standfestigkeit der Bremsen aus. Der Zeit in Sektor 5 kommt ein möglichst neutrales Fahrverhalten zugute; vor allem Untersteuern kostet etliche Zehntelsekunden.

Golf im Rückspiegel nicht spielen, sondern vorbei will. Ist die linke Spur geräumt, zieht der HGP-VW so entspannt vorüber wie ein normaler Golf R32 an einer Brummi-Kolonne. Bei Tempo 285 rennt der Über-Golf dann mit voller Wucht in den Begrenzer – und gibt dem Fahrer unmißverständlich zu verstehen: „Ich könnte noch viel schneller.“

Solche Augenblicke lassen kleine Widrigkeiten schnell vergessen. Wer will angesichts der gebotenen Herrlichkeit über einen Wackelkontakt

im Steuergerät jammern, der uns kurzzeitig einbremste – laut Tuner ein Fehler ab Werk.

Auch auf der Rennstrecke schlägt sich der VW tapfer: Am serienmäßig gesitteten Handling kratzen weder Mehrleistung noch Gewindefahrwerk. Der Umgang mit dem Golf gestaltet sich nach wie vor spielerisch. Nur selten untersteuert er, bleibt in der Regel angenehm neutral. Leider sorgen thermische Probleme für Verdruß auf der Piste. HGP hat eine Erklärung für den Leistungsverlust:

Der auf Kundenwunsch montierte mittige Ladeluftkühler beeinträchtigt die Anströmung des dahinter liegenden Wasserkühlers. Daß das Auto trotz dieses Mankos in der ewigen Bestenliste auf Platz 24 landet, unterstreicht ein weiteres Mal sein Potential – und die Effizienz der speziell für den Rennstreckeneinsatz aufgezogenen Semislicks Michelin Pilot Sport Cup.

Damit dürfte auch der 530 PS starke R32 Bi-Turbo besohlt sein, den uns Tuner HGP demnächst liefern

wird. Auf den Test freuen wir uns jetzt schon. Aber die Zeit bis dahin wird verdammt lang, und eine Ersatzdroge ist nicht in Sicht. [B. Arnold]

**Kontakt:** HGP, Telefon 0 70 23-7 24 62, [www.hgp-turbo.de](http://www.hgp-turbo.de)

**FAZIT** ■ Ferrari-, Lamborghini- und Porsche-Fahrer sollten den zügigen Spurwechsel üben. Gegen diesen VW ist kein Kraut gewachsen. Mit seinen 450 PS mischt der heiße Golf das Establishment auf der linken Autobahnspur auf. Unsere Verehrung, HGP: Mehr geht nur schwer.



Schweres Gerät: Die Achtkolben-Festsattel-Bremse mit exorbitanten 390 Millimeter Scheibendurchmesser findet für gewöhnlich im Mercedes SL 65 AMG Verwendung. Es überrascht kaum, daß sie auch im Golf gute Dienste leistet. 19-Zöller sind dann allerdings Pflicht