



© Auto Bild

Das ist der Gipfel

500 PS und 300 km/h – da wird die Luft allgemein ziemlich dünn. Nicht für den HGP-Golf. Hier sorgen gleich zwei Turbolader dafür, dass der rote Renner beide Hürden locker überspringt



Ein Golf mit mehr als 500 PS – da sehen dann viele nur noch rot ...

Kleider machen Leute, behauptet der Volksmund. Und PS machen Autos. Sagt man zwar nicht, aber es ist so, 200 PS dürfen es heutzutage schon sein, 300 werden noch lieber genommen, bei 400 kommt dann schon ein gewisser Ernst ins Spiel. Doch bei 500 wird die Luft ziemlich dünn und der Respekt umso größer. Ob Maranello, Murciélago oder Dodge Viper: Diesen Kalibern nähert man sich mit einer gewissen Ehrfurcht, die man einem schönen Golf in der Regel nicht entgegenbringt.

Erst recht nicht, wenn er so harmlos aussieht wie dieser. Rot ist er zwar, aber sonst? Okay, die Reifen sind ein wenig breiter als beim Serien-R32, durch die 19-Zoll-Räder schimmern Porsche-Bremssättel, und das Cockpit ist mit rattenscharfen Recaro-Rennscheiden möbliert. Doch erst nach dem Öffnen der Haube dämmert es auch dem Laien, dass hier kein normaler Golf-Sport geboten wird: Fette blaue Schläuche ringeln sich um den Sechszylinder und umklammern ihn wie eine Würgeschlange ihre Beute. Nur: Im Unterschied zur Würgeschlange bewirkt das bunte Gewürm hier das Gegenteil. Denn HGP-Chef Martin Gräf (38) verdient seine Brötchen nicht mit dem Abwürgen, sondern mit dem Aufblasen von Motoren.

In diesem Fall hat er es aber gehörig übertrieben. Könnte man meinen. Denn ein Golf, der leistungsmäßig einen Maranello in die Ecke stellt – das ist nicht nur der Gipfel, das ist unfassbar. Hätte irgendjemand gewollt, dass ein Golf über 543 PS verfügt – er hätte

Das spektakulär aussehende HGP-Kraftwerk hat nur sechs Zylinder, aber jede Menge Druck unter der Haube

Bitte umblättern



Ohne den Aufkleber würde dieses Auto selbst Fachleuten kaum auffallen. Erst das spartanische, aber zweckmäßige Gestühl nährt ernsthafte Verdachtsmomente. Und wer beim Gasgeben noch Zeit hat, der Ladedruckanzeige ein Auge zu schenken, sieht dort beachtliche Werte. Noch nie waren 543 PS diskreter verpackt



ihm einen längeren Radstand und einen schlankeren Körper geschenkt. Andererseits hat das auch seinen Reiz: Nie zuvor waren so viele PS so unverdächtig verpackt. Der wahre Ernst der Lage manifestiert sich erst nach dem Einsteigen: Die Recaros umklammern die rückwärtigen Körperteile wie eine zweite Haut. Komfort ist nicht ihre Stärke, doch danach fragt ja auch keiner. Worum es hier geht, steht im Kleingedruckten. Auf der Tachoskala beispielsweise, die erst bei 3600 endet. Das lesen wir nicht alle Tage. Und was nach dem Anlassen ertönt, klingt ebenfalls nicht alltäglich: Ein dumpfes, fast schon obszönes Blubbern entringt sich dem Auspuff und wird zu einem heiseren Dröhnen, sobald der Gasfuß nur kurz zutritt.

Schade nur, dass die Kuppelung nicht geht. Das heißt: Sie

geht schon, aber wie! Zum Durchtreten braucht es eine sehr stramme Wade, denn hier hat Martin Gräf eine Sachs-Rennkupplung installiert.

Einen Tacho bis 360 sieht man nicht in jedem Golf

Aus gutem Grund, wie sich schnell herausstellt: Denn die beiden mit maximal 1,35 Bar operierenden Lader setzen den ansonsten serienmäßigen Sechszylinder derart unter Druck, dass der Besatzung Hören und Sehen vergeht.

Schon bei 3600 Touren liegt das maximale Drehmoment von sagenhaften 720 Newtonmetern an – und schon nach 3,9 Sekunden kreuzt die Tachonadel die 100er-Marke. Da muss auch ein Maranello passen, und selbst ein Carrera GT hat alle Mühe, hier mithalten. Keine Frage: Das ist kein

Golf mehr, sondern ein Wolf. Ein bitterböse knurrender, auf Kommando gnadenlos zubeißender.

Und damit das Untier auch morgen noch kraftvoll hinlängen kann, hat Martin Gräf dem Motor zwei Ladeluft- sowie einen Ölkühler und dem äußerlich serienmäßigen Getriebe ein entsprechendes Gebiss verpasst: Eine Verstärkung der Gangräder hält den auftretenden Kräften problemlos stand, beeinträchtigt aber nicht den Schaltkomfort.

Größere Abstriche dagegen sind beim Fahrwerk zu verbuchen: Die Federn und Dämpfer von KW senken nicht nur die Karosserie um 25 Millimeter ab, sondern reduzieren auch das Federungsvermögen erheblich. Die fahrdynamischen Auswirkungen der Umbau-

Weiter auf Seite 90

Technische Daten	HGP Golf R32 Biturbo
Motor	V6, zwei Turbolader
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Hubraum	3189 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 95,9 mm
Verdichtung	11,3:1
kW (PS) bei U/min	399 (543)/6800
Nm bei U/min	720/3600
Literleistung	170 PS/Liter
Leistungsgewicht	2,8 kg/PS
Bremsen vorn	360 mm/bel./gelocht
Bremsen hinten	312 mm/bel./gelocht
Getriebe	6-Gang manuell
Radgröße	8,0 x 19
Bereifung	235/35 ZR 19 Y
Reifenfabrikat	Michelin Pilot Sport
Länge/Breite/Höhe	4149/1735/1414 mm
Radstand	2518 mm
Spurweite vorn/hinten	1513/1487 mm
Wendekreis links/rechts	11,7/11,9 m
Tankinhalt	62 l
Leergewicht	1510 kg
Zuladung	490 kg
Höchstgeschwindigkeit	319 km/h

Testwerte	HGP Golf R32 Biturbo
Beschleunigung	
0-100 km/h	3,9 s
0-130 km/h	6,0 s
0-160 km/h	8,3 s
0-200 km/h	13,3 s
AUTO BILD test & tuning-Spurt	
100-200 km/h	9,4 s
Elastizität	
60-100 km/h im 4. Gang	4,8 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	5,4/7,7 s
Bremsweg (Verzögerung)	
100-0 km/h kalt	36,9 m (-10,3 m/s ²)
100-0 km/h warm	36,6 m (-10,2 m/s ²)
200-0 km/h warm	148,2 m (-10,2 m/s ²)
Verbrauch auf 100 km	
minimal/maximal	10,1/22,9 l
Durchschnitt	14,0 l Super plus
Reichweite	440 km

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	HGP Golf R32 Biturbo
Serienfahrzeug	31 950
Tuning	
Motor inkl. Auspuff	27 000
Fahrwerk	1200
Bremsen	4400
Rad einzeln	800
Radsatz inkl. Reifen	3200
Rennschalensitze	2000
Getriebemodifikation	3900
Rennkupplung	2500
Preis Testwagen	76 150 Euro

Auto Bild Einen Test des Serienfahrzeugs in AUTO BILD können Sie sich per Faxabruf zusenden lassen. So geht's: Faxgerät auf die Funktion „Polling“ bzw. „Abruf“ stellen. Dann die Rufnummer unten eingeben und „Start“ drücken. Der Faxdienst in Zusammenarbeit mit CompuTel kostet 0,62 €/min. Für eine schnellere Übertragung werden die Artikel ohne Bilder gefaxt. Das AUTO BILD-Archiv hält mehr als 1300 Artikel ab 1998 im Angebot – natürlich wöchentlich ergänzt.

FAX-ABRUF **» VW Golf R32 (Serie)**
 Rufnummer 019 05-16 16-... **... 9 6710**



Auch dezent: die Heckpartie. Erst auf den zweiten Blick zeugen gelochte Scheiben und mächtige Sättel von der Kraft, die es zu bändigen gilt

maßnahme halten sich jedoch in Grenzen. Selbst die härtesten Federn und die breitesten Räder können die Probleme aus hohem Schwerpunkt und kurzem Radstand nur bedingt lösen. Was nicht heißen soll, dass der böse Golf schlecht um die Ecken kommt. Vor allem an Traktion mangelt es ihm dank des serienmäßigen Allradantriebs nicht. Aber er bleibt nun mal ein Golf, und das zeigt sich in Ermangelung einer entsprechenden Aerodynamik bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn ebenso wie im Kurvenlabyrinth des Motoparks Oschersleben, wo sich selbst ein rund 170 PS schwächerer 911 GT3 noch um einen Hauch schneller erweist.

Als Porsche-like dagegen erweisen sich die Bremsen: Stand- und bissfest verzögern sie, dass es einem fast die Au-

Die Bremse ist von Porsche – und so verzögert sie auch

gen aus den Höhlen zieht. Und das ist auch gut so bei einem Auto, das mit einem Leistungsgewicht von deutlich weniger als drei Kilo pro PS und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 300 km/h auf die Menschheit losgelassen wird.

Wer angesichts der brachialen Leistungswerte des HGP-Aggregats jedoch befürchtet, beim Tanken entsprechend zur Kasse gebeten zu werden, wird angenehm enttäuscht: Für seinen Testverbrauch von

14 Litern muss sich der Wolf im Golfpelz nicht schämen – so viele Pferde fressen gemeinhin deutlich mehr. Und wollen auch im Einkauf normalerweise deutlich teurer bezahlt werden. Selbst gemessen am 105 000 Euro teuren Dodge Viper SRT, der günstigsten Alternative im 500-PS-Club, nimmt sich der rund 30 000 Euro billigere HGP-Golf noch wie ein Schnäppchen aus. In Kauf nehmen muss man allerdings, dass nur die Kenner registrieren, wie faustdick es dieser VW unter der Haube hat. Und dass die mit 250 über die Autobahn zuckelnden BMW-Fahrer immer erst ratlos in den Rückspiegel starren, bevor sie endlich nach rechts gehen. Wenn überhaupt... [Hermann J. Müller]



FAZIT Ganz ehrlich: Einen Golf mit 543 PS hatten wir uns ganz anders vorgestellt: Verrückt, unfahrbar, eben überflüssig. Und um ehrlich zu bleiben: Ein wenig verrückt ist dieses Auto natürlich schon. Aber sehr, sehr gut gemacht: Wir ziehen den Hut vor Martin Gräf. Dieser Golf lässt sich einfacher, besser und damit sicherer fahren als einer der elitären Boliden aus Maranello oder Sant'Agata. Fragt sich nur, wie lange die Hochdruck-Technik hält. Doch auch da nimmt es Martin Gräf mit der Konkurrenz auf: Ein Jahr Garantie ist bei ihm selbstverständlich.

