



Unglaublich! Der HGP Golf R32 Biturbo stürmt in 3,6 Sekunden von Null auf 100. Damit macht Martin Graf jeden Kunden zum

Rocket Man

Erwartungsvoll stehen Martin Gräf und sein Partner Stefan Amann mit unserem Fotografen Stefan Bau auf dem Testgelände. Kurz zuvor haben zwei VW SPEED-Redakteure die Peiseler-Messanlage montiert und sind nun weit draußen auf dem ehemaligen Flugplatz zu sehen. Angespannt schaut Stefan Amann seinem Golf nach. „Wenn der nicht unter vier Sekunden auf 100 beschleunigt zünde ich ihn auf der Stelle an“, sagt er halb im Spaß. Doch eigentlich ist es ihm ernst. 542 PS und 710 Nm Drehmoment lauten die Eckdaten des doppelt aufgeladenen Golf R32. Da muss was gehen. Schon der HGP Golf V6 4motion mit 492 PS hatte im VW SPEED-Test (10/01) nur 4,3 Sekunden für den Standard-Sprint benötigt. Jetzt sollte die Vier fallen. Daran arbeiteten zum selben Zeitpunkt die beiden Redakteure auf dem Rollfeld. Das Triebwerk brabbelte unauffällig bei 700/min im Leerlauf, die Peiseler-Messanlage wurde genullt und der Ritt auf der Kanonenkugel konnte beginnen. Los! Wie am Gummiseil geht es nach vorne. Schon bis zu 3000 Kurbelwellenumdrehungen geht es zügig voran, doch erst dann setzen die Lader ein. Mit unbändiger Kraft rast der Golf die Piste entlang und die Nadel auf die 100 km/h-Marke zu. Die Insassen werden förmlich in die Sitze gepresst und immer weiter hetzt der R32 in Richtung 200 km/h. Und vorbei. Die Messanlage spuckt ratternd ihre Zahlen aus. Nach bereits 3,62 Sekunden hatte der Golf sich vom Stand aus auf 100 Kilometer pro Stunde katapultiert, nach nur 12,14 Sekunden fiel die 200er-Grenze. Wahnsinn! Nur mal so zum Vergleich, ein Serien-R32 benötigt für den 0-



Kinder des Zorns: Wenn die beiden KKK 04-Turbolader bei 3000/min einsetzen gibt es kein Halten mehr



Tage des Donners: Wenn das 542 PS starke Triebwerk zum Leben erweckt wird, faucht es verhalten



100-Spurt 6,2 Sekunden, ein Mercedes CLR 3,9 Sekunden und ein Porsche 996 Turbo 4,1 Sekunden. Doch auch die restlichen Werte lassen sich sehen. Das simulierte Überholmanöver von 80 auf 120 km/h absolviert der HGP-Golf in 2,07 Sekunden, das Serienpendant braucht doppelt so lange: 4,20 Sekunden. Und selbst in der Elastizitätsprüfung kann der R 32 mit der langen HGP Getriebeübersetzung noch überzeugen. Ohne Murren zieht er im sechsten Gang von 60 auf 120 km/h in 14,54 Sekunden. Damit ist er immer noch knapp eine Zehntelsekunde schneller als ein Serien-R32. Im fünften und vierten Gang sieht die Übung für den getunten Wolfsburger natürlich noch besser aus, weil dort

die Drehzahl, bei der die Lader einsetzen, schneller erreicht wird. So vergehen in der zweithöchsten Fahrstufe 11,45 Sekunden bis zum Erreichen der 120 km/h, im Gang darunter nur 7,03 Sekunden.

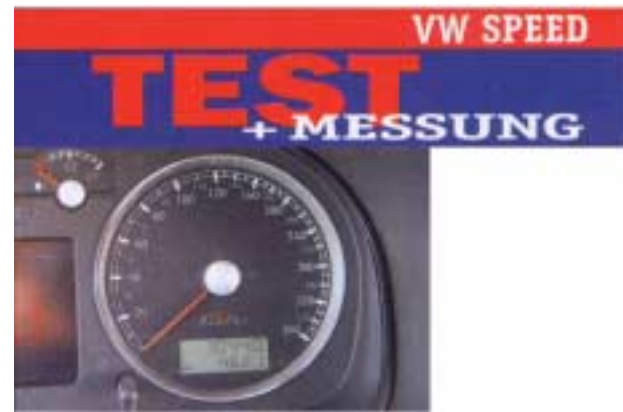
Zwei Prüfungen muss der Golf noch hinter sich bringen, bevor es wieder zurück zu den wartenden Tunern geht. Da ist zum einen der Spurt über 400 Meter mit stehendem Start, den der HGP R32 in 11,93 Sekunden zurücklegt, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 324 km/h ermittelt.

Zrück am Ausgangspunkt ist die Spannung bei Stefan Amann unerträglich. Noch bevor sich das Testteam aus den erstklassigen Recarositzen herausgeschält hat, kommt schon die Frage nach dem 0100-Wert. Nach der Antwort von 3,62 Sekunden bekommt er das Grinsen nicht mehr

Frage der Ehre: Bei VW SPEED werden Messwerte mit einer professionellen Peiseler-Anlage ermittelt



König der Strassen: Nur wenige Supersportwagen können dem HGP Golf R32 Biturbo Paroli bieten



Auge des Gesetzes: Der Tacho reicht bis 360 km/h

aus dem Gesicht. Verständlich, denn damit dürfte der HGP R32 der schnellste StraßenGolf der Welt sein.

Fertig ist der schnelle Wolfsburger jedoch noch nicht. Nun geht es runter von der Teststrecke und rein in den Alltagsverkehr. Kann der Wagen auch da bestehen? Kann sich ein 542 PS-Monster wirklich manierlich in der Stadt bewegen? Es kann! Die Maschine ist unaufdringlich, wirkt nicht aggressiv. Selbst schaltfaule Fahrer können problemlos in den hohen Gängen durch die City bummeln, ohne dass der Motor beim Gasgeben ruckelt oder unruhig wirkt. Einzig die Kupplung läßt sich

Rad der Zeit: 8x19 Zoll messen die formschönen OZ-Felgen



Hitze der Nacht: Die Recaro-Sitze bieten immer perfekten Halt



Die Referenz – VW Golf R32

Schon das Basis-Modell des HGP-Golf, der 31950 Euro teure R32, ist ein beeindruckendes Auto. Sobald der 6-Zylinder angelassen ist, tönt es grollend aus den beiden Auspuffendrohren. Dieser sonore Klang wandelt sich durch eine elektronisch gesteuert Auspuffklappe in ein helles Fauchen, das ausgezeichnet zum Charakter des Über-Golfs passt. Stets hat der Wolfsburger genügend Kraft, um in jedem Gang auf Befehle mit dem Gaspedal umgehend zu reagieren. Wie am Band gezogen dreht der 241 PS starke Motor von unten hoch bis knapp hinter die Grenze von 6500/min, wenn der Drehzahlbegrenzer sanft einsetzt. Der Vorwärtsdrang endet erst bei einer Höchstgeschwindigkeit von 247 km/h. Doch auch wenn es um Verzögerung geht, weiß der schnelle Golf zu glänzen. Mit 334 Millimeter großen Sportscheiben vorne verzögert der Wagen ausgezeichnet, und das auch bei extremer Belastung. Ebenso

belastbar ist das Fahrwerk, das zwar sportlich, aber nicht unkomfortabel abgestimmt ist. Im Grenzbereich bleibt der Allrad-Golf lange neutral und fährt sauber auf Linie, bis er dann zu leichtem Untersteuern tendiert. Damit nicht nur Fahrwerk und Motor Spaß machen, sorgen im Innenraum ein Lederlenkrad und Alu-Pedalplatten für sportliches Flair. Einzig die wuchtigen König-Sitze mögen mit ihren kurzen Beinauflagen nicht wirklich gefallen. Trotzdem: Der R32 wird ein gesuchter Klassiker!



Verfeinert: Schicke Schürze am Golf R32

Verzückt: Aristo-Alus mit 225140-18



Verpackt: Der 3,2 Liter ist unter Plastik versteckt



HGP Golf R32 Biturbo



FAHRZEUG

Karosserie: VW Golf R32
Tuner: HGP, Fon 07023-72462

TECHNISCHE DATEN

Motor: Wassergekühlter VR-Sechszylinder, zwei obenliegende, verstellbare Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, zweistufiges Schallsaugrohr, Leistungssteigerung durch zwei KKK 04-Turbolader, Doppel-Ladeluftkühlung, großvolumiges Ansaugrohr, doppelte 70 mm Hosenrohre, doppelflutige 70 mm Abgasanlage mit Stahlkatalysatoren, Verdichtungsreduzierung auf 8,0:1, geänderte Motorelektronik, Ladedruck 1,3 bar, 399 kW (542 PS) bei 6800/min, maximales Drehmoment 710 Nm bei 3800/min, 3189 ccm

Fahrwerk: KW-Gewindefahrwerk, HGP-Sportbremse mit gelochten 360 mm Scheiben vorne, gelochte 312 mm Scheiben hinten, Porsche 6-Kolben-Sättel, ABS, rundum 235/40 auf 8x19 OZ-Rädern

Kraftübertragung: Allrad-Antrieb, Sechsgang-Schaltgetriebe

VW SPEED-MESSWERTE BESCHLEUNIGUNG

0-60 km/h:1,61 s
0-80 km/h:2,75 s
0-100 km/h:3,62 s
0-120 km/h:4,96 s
0-160 km/h:8,00 s
0-200 km/h:12,14 s
0-400 m:11,93 s
80-120 km/h 3. Gang:2,07 s

ELASTIZITÄT UND TOPSPEED

60-120 km/h 5. Gang:10,22 s
60-120 km/h 6. Gang:14,54 s
Höchstgeschwindigkeit:324 km/h

Tachoanzeige 100 km/h: eff. 86 km/h
VERBRAUCHSWERTE UND GEWICHT
Testverbrauch (Schnitt):17,91 l
Gewicht:1552 kg (vollgetankt)

PREIS

HGP R32 Biturbo:71350 Euro



Wege des Herren: Wer kann mit dem HGP Golf R32 mithalten?

schwerer als bei der Serie treten, doch durchtrainierte Sportler-Waden sind trotzdem nicht erforderlich. Ebenso glänzend wie Innerorts schlägt sich der R32 auf kurvigen Landstraßen. Das speziell auf den HGP-Golf abgestimmte KW-Gewindefahrwerk gibt sich keine Blöße. Trotz allem ist solch ein Wagen nur

etwas für sehr verantwortungsbewusste Fahrer, weil keiner der anderen Verkehrsteilnehmer mit einem derart schnellen Golf rechnet. Dafür sorgt aber auch schon der Preis von knapp 72 000 Euro für ein Komplettfahrzeug. Im Vergleich zu ähnlich potenten Wagen allerdings ein Taschengeld.



Macht der Gefühle: Wenn die Lader einsetzen steigt der Adrenalin-Spiegel



Fegefeuer der Eitelkeiten: Mehr als einen Satz schöne Räder braucht der R32 nicht