

**Machen knapp 400 PS bei einem Fronttriebler wirklich Sinn? Ja, denn HGP Baute mit diesem Turbo-Kit einen alltagstauglichen**



TEXT GEORG OTTO FOTOS STEFAN BAU

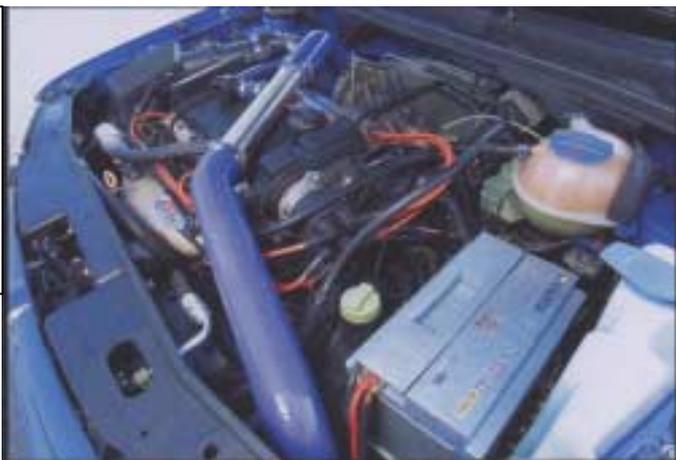
Eins gleich Vorweg: Dieser HGP-Golf hat sämtliche VW SPEED Test-Rekorde für frontgetriebene Fahrzeuge gebrochen. Die traditionellen 0 auf 100 km/h schaffte er in unglaublichen 5,03 Sekunden und war damit schneller als der Digi-Tec-New Beetle, der bisherige Champion mit 5,81 Sekunden. In der Top-Speed führte bislang der B&B Polo VR6 Turbo mit gemessenen 264 km/h, der HGP-Golf legte noch mal 14 Zähler drauf. Sein Vorwärtsdrang endet erst bei 278 km/h. Werte, die man erstmal wirken lassen muss! Dann stellt sich die Frage, wie das mit einem Golf 3 eigentlich möglich ist.

Dazu bedarf es des großen Ein-Lader-Kits von HGP. Martin Gräf und sein Team haben sich kräftig Gedanken gemacht und eine erweiterte Version ihres 310 PS-Umbaus erarbeitet. Als Basis dient wie gehabt der alte VR6, in unserem Fall mit 2,8 Litern Hubraum. Bestückt ist dieses von Haus aus schon nicht träge Aggregat mit verstärkten Pleuellagern und einer Stahlplatte zwischen Kopf und Block, die die Verdichtung reduziert. An diesen Motor flanschen die Spezialisten

einen Garrett T3/T4-HF-Turbolader an, der einen vergrößerten Ausgangsflansch erhält. Dadurch wird der Abgasgedruck reduziert und mehr Leistung produziert. Wieviel genau? Der Prüfstand bescheinigt der Maschine inklusive HGP-Nickelgußkrümmer und HMS-Edelstahlabgasanlage eine Leistung von 384 PS und ein maximales Drehmoment von 511 Nm. Sehr viel Kraft für einen Fronttriebler.

Deswegen wollten wir natürlich auch wissen...

**Schnell geladen:**  
Trotz der relativen Größe des Garrett-Laders spricht der VR6 ziemlich zügig an



**Schnell informiert:** HGP integrierte eine Ladedruckanzeige und einen 300 km/h-Tacho



VW SPEED

**TEST**  
+ MESSUNG



Schnell weg: In unglaublichen 5,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h

Schnell gefahren: 384 PS und 511 Newtonmeter Drehmoment verlangen nach einer kundigen Hand



wie sich das Ungetüm auf der Straße gebärdet. Zu unserem Erstaunen zeigte sich der Golf recht zivilisiert. Klar, das Steuer will von starker Hand geführt werden, da die Antriebeinflüsse auf die Lenkung nicht ohne sind. Auch die Kupplung bedarf eines trainierten Oberschenkels, aber ansonsten benimmt sich der blaue Wagen vorbildlich. Im Leerlauf bei knapp 800 Umdrehungen läuft er kaum merklich unrund, was aber an den verbauten Audi RS2-Zündkerzen liegen soll. "Mittlerweile werden Audi TT-Kerzen verwendet" erklärt uns Martin Gräf, "da ist der Leerlauf wie beim Serienmodell." Auf jeden Fall nimmt der Turbo-Motor immer präzise Gas an, selbst bei untertouriger Fahrt. Richtig Druck kommt dann ab 3000 Umdrehungen auf. Mit brutaler Gewalt drückt der VR6 seine Insassen in die Sitze und stürmt mühelos bis 7000 Touren hoch. Trotz dieses Orkans im Maschinenraum bleibt es um die Passagiere rum angenehm ruhig. Motor und Auspuff halten sich akkustisch sehr zurück, nur bei Vollast faucht die Maschine wie eine wütende Raubkatze.

Einziges Manko ist die Reaktion des Triebwerks auf abrupten Lastwechsel bei hohen Drehzahlen. In diesem Moment macht das Umluftventil auf, die Leistung ist schlagartig weg und die Bremswirkung des Motors setzt ruckartig ein. Bei schnellen Kurven auf der Autobahn kann das dadurch leicht werdende Heck unangenehme Eigendynamik entwickeln. Dem wirkt ein gutes Fahrwerk allerdings entgegen. HGP verbaute ein KW Inox-System, das zumindest auf der Autobahn eine gute Figur machte. Bei langsamer Fahrt schlugen allerdings gerade kurze Wellen deutlich durch, was aber auch an der noch nicht vollendeten Abstimmung auf den Testwagen liegen kann.

Nicht so sehr schlägt der Verbrauch auf den Geldbeutel durch. Bei gemäßigter Fahrt sind 11 Liter auf 100 Kilometer machbar. Wer es brennen läßt, muss mit bis zu 22 Litern rechnen.

-Im Schnitt sind aber um die 14 bis 15 Liter möglich. Um dazu aber erst mal die Möglichkeit zu haben, muss man bei HGP noch ein paar Scheine lassen. 7200 Euro kostet der Turbo-Kit, dazu kommen noch der Einbau und die Abgasanlage samt Kat. Kein günstiges, aber ein wahrhaftes Vergnügen!

Schnell gemessen: Der HGP-Golf erreichte VW SPEED-Rekordwerte



Schnell verdichtet: Der Garrett T31T4 F-Lader leistet gute Arbeit



Schnell erfrischt: An der Front lugt neckisch der Ladeluftkühler hervor



## FAHRZEUG

### Karosserie:

VW Golf 3

### Tuner:

HGP, Fon 07023-72462

## TECHNISCHE DATEN

### Motor:

Wassergekühlter Sechszylinder-Motor, vorn quer eingebaut, zwei Ventile pro Zylinder, HMS-Abgasanlage mit großem Stahlkatalysator, leistungsgesteigert durch einen Garrett T3/T4-HFTurbolader mit geändertem Ausgangsflansch, 282 kW (384 PS) bei 6050/min, axiales Drehmoment 511 Nm bei 4480/min, Hubraum 2792 ccm.

### Fahrwerk:

KW Inox-Gewindefahrwerk, 40 Millimeter tiefer, Porsche 993 Bi-Turbo-Bremsen vorne, hinten Boxster S-Scheiben mit originalen Golf 4 V6-Sätteln, ABS, Reifen rundum 215/40 auf 7,5x17 ET 50 Mille Miglia-Felgen

### Kraftübertragung:

Frontantrieb, geändertes Fünfgang-Schaltgetriebe

## VW SPEED-MESSWERTE

### BESCHLEUNIGUNG

0-60 km/h:.....2,82s  
0-80 km/h:.....3,94s  
0-100 km/h:.....5,03s  
0-200 km/h:.....16,18s  
0-400 m: .....12,98s  
80-120 km/h 3. Gang:.....2,67s

### ELASTIZITÄT UND TOPSPEED

60-120 km/h 4. Gang:.....9,56s  
60-120 km/h 5. Gang:.....13,89s  
Höchstgeschwindigkeit:..... 278 km  
Tachoanzeige 100 km/h:..... eff. 92 km/h

### PRÜFSTANDSMESSUNG

Leistung: .....282kW/384 PS  
Drehmoment:..... 511 Nm

### VERBRAUCHSWERTE UND GEWICHT

Testverbrauch(Super plus):.....15,37l  
Minimum:.....11,16l  
Maximum:..... 22,75l  
Gewicht:.....1210 kg(vollgetankt)

### PREISE

Ein-Lader-Kit (384 PS): .....7200 Euro  
Einbau:.....1500 Euro  
Auspuffanlage in Edelstahl:..... 970 Euro  
Katalysator: .....500 Euro

VW SPEED MESSWERTE