

480 PS, 615 Nm und ein umfassend verstärktes DSG als Sprintvorlage



Schuss mit lustig

Dass sich ein **Golf R** recht willig auf Leistung bringen lässt, hat man schon öfters gelesen. Was **HGP** in seiner finalen Leistungsstufe nun aber abzieht, ist Party-Crashen für richtig Fortgeschrittene

Im Prinzip könnten wir die komplette Doppelseite auch dafür verbrennen, um Martin Gräfs Unkenrufe auf den aktuellen Golf R und dessen Vierzylinder zu rezitieren. Schließlich hat das HGP-Oberhaupt in den letzten beiden Jahren nun wirklich keine Gelegenheit ausgelassen, um an dem „Rasenmähermotor“ herumzulästern. An seinem hohlen Klang, der kompakten Krümmeranordnung und nicht zuletzt auch der überkandidelten Software, die mittlerweile so ziemlich alles mit allem verknüpft.

Leistungsschrauben am Konzern-TSI war für Gräf jedenfalls wie Bügeln am Sonntag – lästige Pflicht vor der großen Kür. Doch das heißt noch lange nicht, dass er – wie unsereins vielleicht an manchen Sonntagen – die Zutaten halberzig in den Motorraum geknallt hätte.

Ganz im Gegenteil. Rund 15 Ladervarianten hat der Tüfler im Zuge der Erprobung durchgetestet. 15 Ladervarianten, die allesamt in der CNC-Fräse geboren und auf dem Prüfstand abgestimmt wurden. Mal als Twinscroll, meist als Monoscroll. Der eine näher am Original, der andere aus freier Feder; ein Zehntel größer, dann wieder etwas kleiner. Akribisch, penibel, genau, und so lange, bis wirklich alles passte.

Denn neben aller Leistung – 480 Pferde zählt der Prüfstand am Ende – sollte diesmal vor allem auch deren Entfaltung stimmen. Keine Erstschnitts-dann-alles-Keule, wie sie sich bei Ladedrücken jenseits der zwei Bar nur allzu gern einstellt, sondern linearer Schub quer durchs gesamte Rotationspektrum. Druck ab 2000 Touren, Luft bis 7000 Touren und gepflegter Dauerboost auf

einem 615-Newtonmeter-Monsun dazwischen.

Umso erstaunlicher ist, dass die gesamte Hochdruck-OP weitestgehend am geschlossenen Herzen verläuft. Block, Kolben, Pleuel, Kurbelwelle und Co. bleiben im Originalzustand. Das Drumherum jedoch strickt HGP gänzlich neu. Ansaugung, Abgasseite, Turbo, Benzinpumpe und Doppelkupplungsgetriebe wurden weitreichend aufdimensioniert, neu abgestimmt und mit leistungsfähigerer Sensorik versehen, weil zum Beispiel die serienmäßigen Ladedruckfühler das Leistungsinferno schlicht nicht mehr erfassen konnten.

Und ja: Als Fahrer kann man durchaus nachfühlen, weshalb sich die Fühler am Ende ein wenig überannt fühlen. In seinen Manieren zeigt das Hochdruck-Vieh zwar

durchaus Parallelen zur Serie. Der Ladedruck setzt geschmeidig und richtig früh ein; die Kraft wächst ohne Ruckler empor; Lastwechselpfeifen ohne Nachschieben durch den Bypass. In Sachen Schub und Gewalt jedoch tun sich hier Abgründe auf, die selbst Profi-Grusler Stephen King hätte kaum besser inszenieren können.

Erst diese trügerische Ruhe, die sich friedfertig über den Drehzahlkeller legt und einem das Gefühl vermittelt, dass da vorn ein kreuzbraver Vierzylinder an der Kette säuselt; dann ein dunkles Brodeln aus dem Maschinenraum, ein helles Pfeifen, immer schriller, immer dichter, ehe plötzlich – wie aus dem Nichts – eine Bestie von dem Golf Besitz ergreift, ihn nach vorn schleudert und eine vollkommen surreale Form von Beschleunigung

HGP Golf R

HGP Golf R DSG
R4, Turbo · 480 PS · 615 Nm · 3,1 kg/PS

3,2 s → 4,8 s → 6,9 s → 10,8 s

VW Golf R DSG
R4, Turbo · 300 PS · 380 Nm · 4,9 kg/PS

4,8 s → 7,3 s → 11,1 s → 18,5 s

0-100 km/h · 0-130 km/h · 0-160 km/h · 0-200 km/h

Was haben Audi R8 V10, Nissan GT-R und Jaguar F-Type R AWD gemein? Sie alle drücken rund 550 PS in ihren Allrad – und bekommen von diesem Vierzylinder-Golf trotzdem ein paar Zehntel eingesehen! Noch schlimmer trifft's die Ausgangsbasis, die auf 200 km/h mal so überhaupt kein Land mehr sieht



Technische Daten*

Motorbauart	R4, Turbo
Einbaulage	vorn quer
Hubraum	1984 cm³
kW (PS) bei 1/min	353 (480) / 6300
Literleistung	242 PS/l
Nm bei 1/min	615 / 3500-5000
Antriebsart	Allrad
Getriebe	6-G.-Doppelkuppl.
Radgröße vorn/hinten	8 x 19
Reifengröße vorn/hinten	235/35 R 19
Maße L/B/H in mm	4276 / 1790 / 1396
Leergew./Zuladung	1480 / 500 kg
Leistungsgewicht	3,1 kg/PS
ECE-Normverbrauch	8,0 l Super Plus
0-100 km/h	3,2 s**
0-200 km/h	10,8 s**
Höchstgeschwindigkeit	ca. 300 km/h
Preis	63 850 Euro

*Herstellangaben, **Messwerte

Wie Sie sehen, sehen Sie nichts! Zumindest nichts vom geänderten Lader, der modifizierten Einspritzung, den neuen Sensoren, dem verstärkten DSG, der großen Ansaugung, der Abgasseite ...



Klassische HGP-Garnierung mit großer Achtkolben-Bremse, OZ-Rädern und KW-Federn. Die mittigen Doppelendrohre kosten samt neuer Heckschürze 2000 Euro extra

HALLELUJA!

FAZIT Es passiert selten, dass der Fazit-Grinasse ein echtes Lächeln entweicht. Diesmal jedoch grinst der Spengel wirklich von ganz allein! HGP katapultiert den Golf R nicht nur in den Orbit doppelt aufgeladener Achtzylinder, er spendiert ihm dabei auch pieksaubere Manieren und eine in jeder Hinsicht grandiose Kraftentfaltung! **Manuel Iglisch**

