



Das wilde Schaf

Für den **HGP Golf 530 RS** muss der Slogan vom Wolf im Schafspelz erfunden worden sein: Was wie ein zahmer VW aussieht, hat das Wesen eines brachialen Wüterichs

Die Welt hat sich damit abgefunden, dass es keinen Sechszylinder mehr im VW Golf gibt. Die ganze Welt? Nein: Ein kleiner Tuner leistet hartnäckig Widerstand. Wir reden von HGP und seinem Lieblingsaggregat – dem VR6 mit Garrett-Lader. Zusammen mit seinem Augsburger Einbaustützpunkt TTC hat der schwäbische Veredler ein Auto gebaut, das so gar nicht mit der Zeit geht – den Golf 530 RS.

Einst war der nur 1,4 Tonnen wiegende Kampfkoloss ein schnöder 1.2 TSI DSG mit 85 PS. Dem klaute HGP den Motor und setzte stattdessen einen mit 530 PS ein. Er verstärkte die anfälligen Gänge vier und sechs des Getriebes und versah auch die Hinterachse mit Antrieb – wofür umfangreiche Karosseriearbeiten nötig waren. Dazu montierte er den Frontstoßfänger des GolfR und die Heckschürze des GTI.

Natürlich lässt sich der Umbau auf Basis eines GolfR unkomplizierter bewerkstelligen. Zwar kostet der mehr – hat aber Allrad ab Werk. Allein deshalb käme der HGP-Umbau schon 5000 Euro günstiger.

Wir finden das Projekt auf Basis eines Einstiegsmodells jedoch reizvoller. Und schizophrene Elemente wie die sportive Front in Verbindung mit banalen Halogenscheinwerfern faszinierend – wenn auch dem Überholprestige abträglich.

Davon kann der böse bellende VW mit seinem verrucht stöhnenden Lader gar nicht genug haben.

**Der HGP-Wahnsinn:
313 km/h Spitze im Golf**

Gehört er mit gemessenen 313 km/h Spitze doch zu den ganz Schnellen. Wie die sich in einem Golf anfühlen? Dramatisch zwar, aber keineswegs lebensbedrohlich – drohende Schnappatmung mal ausgeklammert. Der Vortrieb verdient das Prädikat „gewaltig“ oder vielmehr „gewalttätig“. In Windeseile flippert das DSG durch die Gänge, macht durch spürbares Ruckeln auf sich aufmerksam, zeigt sich der Leistung aber gewachsen – von einem kurzzeitigen Streik während des Tests einmal abgesehen.

Trotz Rennstreckenabstimmung stimmt der Geradeauslauf. Die Vorderachse scheint dem Straßenverlauf wie auf Schienen zu folgen. Lediglich der Komfort lässt hier zu wünschen übrig, die Besatzung muss brutale Schläge einstecken. Zudem bremste uns ein nicht unwesentlicher Missstand ein: Auf- ▶

Fotos: L. Barthelmeß

HGP Golf unter seinesgleichen. Entscheidender Unterschied: Das HGP-Schaf ist weniger flauschig – und kann ordentlich zu beißen



Bereits vor sechs Jahren hatte HGP 543 PS zu bieten - im Golf IV R32. Dafür waren damals jedoch noch zwei Lader erforderlich



Coolness siegt: Die Nasenlöcher in der Motorhaube sind zur Hitzeabfuhr zwingend erforderlich. Die Golf-R-Schürze bietet die dringend nötigen Einlassöffnungen für Ladeluft- und Ölkühlung



grund eines defekten Raddrehzahl-sensors waren während des Tests weder ESP noch ABS einsatzbereit. Ein gravierendes Manko: Wer einmal mit blockierenden Rädern bei Tempo 280 einen Spurwechsel eingeleitet hat, weiß, was gemeint ist.

In derlei Speedregionen bewegt man sich regelmäßig – sofern der Motor nicht, wie wenige Male geschehen, grundlos die Leistung reduziert. Rennt er, wie er soll, brennt er fast alles nieder: Mit 33,8 Sekunden von 0 bis 300 km/h liegt er fünf Zehntel hinter einem Lamborghini Murciélago LP640 – und dieselbe Zeitspanne vor einem Gallardo LP560-4.

Fast jeder fährt mit dem Giga-Golf permanent viel zu schnell. Unmöglich, den inneren Schweinehund zu überwinden, der einem permanent zuraunt: Fahr mit Vollgas an – die

Das Turbo-Tier ist ein Unfugauto allererster Güte

Ecke kannst du voll nehmen – überhol doch einfach!

Auf der Rennstrecke darf sich der Pilot endlich austoben. Hat er die Pneus auf Temperatur gebracht, ruht das Auto neutral auf allen vieren und lässt hohe Kurventempi zu. Aus Biegungen mit schwerem Gasfuß herauszubeschleunigen, kommt einem nahezu rauschhaften Erlebnis gleich. Die gute Straßenlage samt Supertraktion kommt nicht von ungefähr: Aufgrund verbreedeter Kotflügel vorn wie hinten passen bestens haftende 265er-Reifen in die Radhäuser. Aber aufgepasst: Sind die nur für die Rennstrecke montierten Michelin Sport Cup kalt, droht Übersteuern. Das nicht funktionierende ABS erwies sich erneut als Hemmschuh, musste unser Rennfahrer Sebastian Schneider seine Bremspunkte doch mit Bedacht wählen. Wodurch etliche Zehntel auf der Strecke blieben.

Trotz dieses Handikaps – und der Tatsache, dass die Audi-RS6-Bremse bereits nach drei Runden schwächelte – errang der HGP Golf gleich zwei Rekorde auf dem Sachsenring: schnellster VW und schnellster Kompakter. Mit 1:36,86 min liegt er auf Augenhöhe mit dem 911 Turbo PDK. Aber nur knapp vor dem Mathilda Racing Scirocco R mit getuntem Turbo-Vierzylinder.

Inzwischen hat HGP-Chef Martin Gräf eingesehen, dass dem kleinen Aggregat die Zukunft gehört. Er baut an einem Tuningkit für Golf und Scirocco R, das ohne Motorentausch auskommt. Mehr als 430 PS sind geplant. Sechszylinder-Jünger können dennoch aufatmen: 2011 gibt es eine letzte Charge von VR6-Turbo-Gölfen. ▶



Auskunftsfreudig: Ein nüchternes Zusatzdisplay informiert über Ladedruck und Öltemperatur

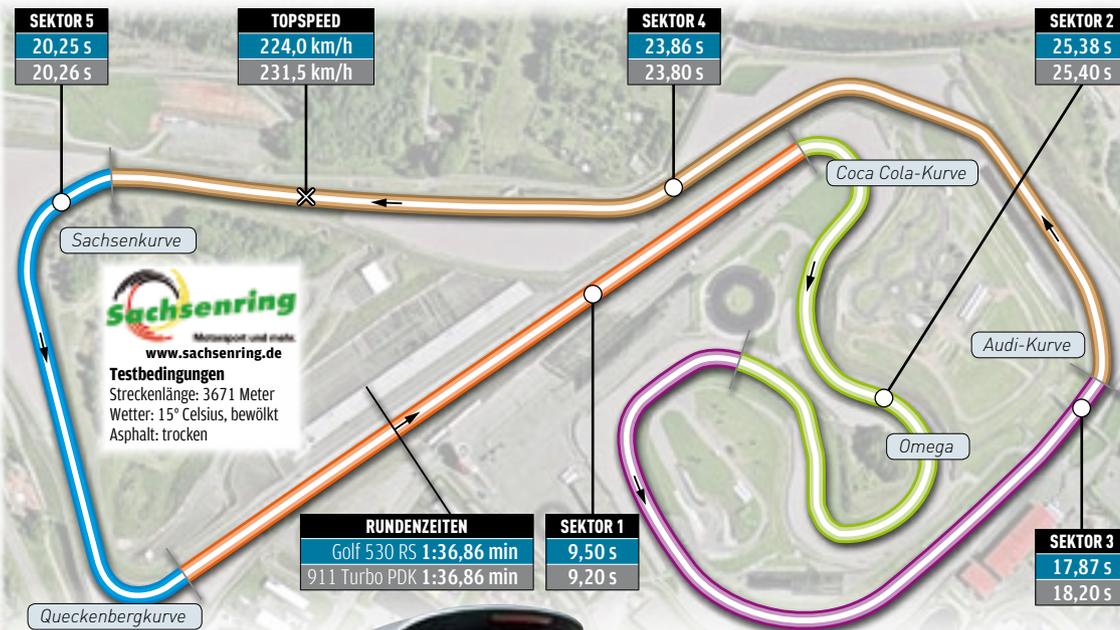


Sitz-Blockade: Die perfekt geformten Schalen verbarrikadieren den Zugang zum Golf-Fond

TECHNISCHE DATEN	HGP GOLF 530 RS
Motor	VR6, Turbo
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Hubraum	3189 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 95,9 mm
Verdichtung	8,8 : 1
kW (PS) bei 1/min	390 (530)/6700
Literleistung	166 PS/l
Nm bei 1/min	688/3300-5600
Antriebsart	Allrad
Getriebe	6-Gang-DSG
Bremsen vorn	365 mm/innenbelüftet
Bremsen hinten	330 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn/hinten	9 x 18
Reifengröße vorn/hinten	265/30 R 18
Reifentyp	Michelin Pilot Exalto/Sport Cup
Länge/Breite/Höhe	4212/1779/1421 mm
Radstand	2578 mm
Zuladung	591 kg
Tankvolumen	60 l

PREISE [Euro inkl. MwSt.]	HGP GOLF 530 RS
Basisfahrzeug ohne Extras	19 375 Euro
Tuning	
Leistungssteigerung	31 800
Fahrwerk	3100
Radsatz	3400
Sportbremsen	3900
Auspuff	2800
Exterieur/Interieur	3200/3020
Preis Testwagen	70 595 Euro

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximalen Grip an der Vorderachse.

HITLISTE

Auszug aus der Testwagen-Hitliste nach: a) Rundenzeit, b) Topspeed, c) Durchschnittsgeschwindigkeit

1. TechArt 911 GT Street RS*
a) **1:31,94 min**
b) 239,3 km/h
c) 143,74 km/h
15. MTM R8 GT3-2*
a) **1:36,61 min**
b) 226,1 km/h
c) 136,79 km/h
16. Porsche 911 Turbo PDK
a) **1:36,86 min**
b) 231,5 km/h
c) 136,44 km/h
- HGP Golf 530 RS***
a) **1:36,86 min**
b) 224,0 km/h
c) 136,44 km/h
18. Mathilda Racing Scirocco R*
a) **1:37,08 min**
b) 214,2 km/h
c) 136,13 km/h
30. BTS Golf RS 20 Edition*
a) **1:38,72 min**
b) 211,2 km/h
c) 133,87 km/h
40. Hohenester Golf R*
a) **1:39,99 min**
b) 205,9 km/h
c) 132,17 km/h
59. Rothe Golf R20*
a) **1:41,01 min**
b) 210,7 km/h
c) 130,83 km/h
68. Sport Wheels Golf R*
a) **1:41,34 min**
b) 208,8 km/h
c) 130,41 km/h

*Testfahrzeug auf Sportreifen; straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

► Abgleich der ermittelten Messwerte mit Konkurrenzfahrzeugen. Nur von AUTO BILD SPORTSCARS gemessene Modelle werden einbezogen



MESSWERTE <small>TOUGHBOOK</small>	HGP GOLF 530 RS	911 TURBO PDK	MATHILDA SCIROCCO R	ROTHER GOLF R
Beschleunigung				
0- 50 km/h	1,5 s	1,5 s	2,7 s	1,6 s
0-100 km/h	3,5 s	3,3 s	5,5 s	4,3 s
0-160 km/h	7,4 s	7,0 s	11,1 s	10,0 s
0-200 km/h	11,1 s	10,8 s	17,3 s	16,9 s
0-300 km/h	33,8 s	nicht ermittelt	-	-
Viertelmeile				
0-402,34 m	11,42 s	11,26 s	13,59 s	12,62 s
Elastizität				
60-100 km/h im 4. Gang	3,4 s	3,2 s	3,2 s	3,5 s
80-120 km/h im 5. Gang	3,8 s	3,8 s	4,3 s	4,7 s
80-120 km/h im 6. Gang	5,6 s	5,0 s	6,1 s	6,9 s
Bremsweg				
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	35,4 m (-10,9 m/s ²)	33,4 m (-11,6 m/s ²)	41,0 m (-9,4 m/s ²)	36,8 m (-10,5 m/s ²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	38,2 m (-10,1 m/s ²)	33,2 m (-11,6 m/s ²)	37,1 m (-10,4 m/s ²)	34,8 m (-11,1 m/s ²)
200-0 km/h warm (Verzögerung)	150,5 m (-10,3 m/s ²)	133,2 m (-11,6 m/s ²)	134,8 m (-11,5 m/s ²)	136,4 m (-11,3 m/s ²)
Testverbrauch Ø auf 100 km	13,8 l Super Plus (100 Oktan)	13,6 l Super Plus	10,4 l Super Plus	11,5 l Super Plus (100 Oktan)
Leergewicht	1439 kg	1630 kg	1406 kg	1514 kg
Leistungsgewicht	2,7 kg/PS	3,3 kg/PS	4,2 kg/PS	4,5 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit	313 km/h ¹⁾	312 km/h ²⁾	271 km/h ¹⁾	271 km/h ¹⁾

1) GPS-Messung; 2) Herstellerangabe

FAZIT

TESTWERTUNG

Längsdynamik	★★★★★
Querdynamik	★★★★★
Alltag	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★
Emotion	★★★★★
gesamt	★★★★★

■ Der mit Porsche-Performance geeignete VW von HGP pfeift auf sämtliche Golf-Attribute: Der 530 RS ist alltagsuntauglich, zickig, launisch. Der Gegenwert stimmt aber: Überwältigender Fahrspaß paart sich mit die Synapsen lähmendem Antritt. Nachschlag bitte.

Ben Arnold



★★★★★ = traumhaft, ★★★★★ = macht an, ★★★★★ = akzeptabel, ★★★★★ = könnte besser sein, ★ = schwach