

Canonball

Er ist schwarz, er ist laut, und er knallt wie eine Kanonenkugel. Dieser VW Golf II ist das am schnellsten beschleunigende Auto, das auto motor und sport je gemessen hat.





Das war schnell. Das war verdammst schnell“, murmelt auto motor und sport-Tester Andreas Lucyk und lässt sein Klemmbrett mit dem Datenblatt sinken. Er steht am Fahrbahnrand der Teststrecke in Lahr und blickt ungläubig auf die weißen Rauchschwaden, die über dem flimmernden Asphalt hängen. Der schwarze Punkt auf der 2,8 Kilometer langen Landebahn wird immer kleiner, das Röhren, Brüllen und Tosen des VR6-Motors verhallt in der

Ferne. 2,5 Sekunden von null auf hundert, 6,3 von null auf zweihundert wird der Mess-Computer gleich als Ergebnis ausspucken. Damit fegt der Golf II von Markus Hegna mal eben sämtliche Testwerte vom Tisch, die auto motor und sport jemals gemessen hat. Schon beim zweiten Versuch. Aber der Reihe nach.

Beginnen wir mit Schwarz. Denn das ist genau sein Ding, Markus liebt diese Farbe. Das betont er gleich zu Beginn. Nicht etwa als Ausdruck von

Wiederholung macht locker: typische Handhaltung nach diversen Beschleunigungen

Trauer oder weil er ein Faible für Rockmusik hat, sondern: „Wenn Schwarz richtig schön poliert ist, sieht es auf 'nem Auto einfach nur geil aus!“ Kein Wunder also, dass er es bei dieser Ursprungsfarbe beließ, als er den Golf vor 17 Jahren seiner Nachbarin abkaufte. Unschuldig und mit 55 handzahmen PS chauffierte der VW damals hauptsächlich Einkaufsstützen durch die Gegend. Der Begriff „Hausfrauenauto“ klingt zwar sexistisch, trifft es aber.



75, 178, 225, 265, 325, 625, 365, 395, 530, 620, 711, 805, 850, 889, 1092. Nein, das ist keine Abwandlung der Fibonacci-Folge, sondern es sind die Leistungsstufen, auf die Markus den Golf nach und nach ausbaute. Die Zahlen kennt er auswendig, sagt sie auf wie ein Gedicht. Sieben verschiedene Motoren hingen schon drin, darunter ein 16-V-Sauger, ein 1.8 T und schließlich ein VR6-Turbo, der theoretisch immer noch das Herzstück dieses Geschosses bildet. „An dem Motor ist

so ziemlich alles gemacht“, verrät Markus und grinst über beide Ohren. Wiseco-Schmiedekolben, HD-Kolbenbolzen, angefertigte Pleuel mit speziellen Schrauben, ARP-Stehbolzen Hauptlager, Zylinderkopf mit Serien-TRW-Ventilen, verstärkte Ventiltfedern, geänderte Nockenwellen, spezielle Zündkerzen, sechs Einspritzdüsen, die 2,2 Liter pro Minute durchjagen – der Motor ist ein Kunstwerk. Hegna rattert die Daten herunter wie die Druckernadel eines Seis-

mografen, im Stolz schwingt auch eine Prise Irrsinn mit.

„Den hat bislang noch niemand gefahren außer mir“, erklärt der gelernte Kfz-Mechatroniker, während er sich in den Motorraum hineinbeugt. Darin blinkt es, als hätte Meister Proper höchstpersönlich Hand angelegt. Hegna tätschelt mit der Hand den überdimensionalen Precision-Turbolader, der im Hitzeschutzmaterial eingepackt ist. Er nennt den Stoff liebevoll „Turbo-Pampers“. Bei 2,7 bar absolutem Ladedruck hat aber eher der Beifahrer die Hosen voll als die Turbine.

2000 Kilometer im Jahr

Denn obwohl Hegna das Steuer nicht aus der Hand gibt – begeisterte Copiloten gab es schon eine ganze Menge. So nutzt der Werkstattleiter der Tuningfirma X-Parts den Golf gerne zu Showzwecken auf Events. Für die Quartermile greift er aber lieber zum Firmenwagen, einem Golf IV mit 1200 PS. Den hat er nämlich speziell für die Anforderungen dieser Rennen aufgebaut, die er regelmäßig für X-Parts fährt. Der Cannonball mit bis zu 1092 PS ist dagegen sein „Straßenauto für besondere Anlässe“, mit dem er etwa 2000 Kilometer im Jahr abspult. Klingt nachvollziehbar.

Auf der Waage entpuppt sich die Kanonenkugel als Wonneproppen: 1182 Kilo, über 300 Kilo mehr als das Serienmodell. Daran dürfte neben dem Sechszylinder-Motorblock auch

Markus Hegna betankt den schwarzen Boliden mit Ethanol – für noch mehr Leistung



Vorn sitzt man auf Carbonschalen aus einem Porsche GT3



Alles sauber verlegt im Motorraum der Kanonenkugel

der nachgerüstete Allradantrieb schuld sein. Immerhin erzeugt der Motor bei voller Leistung fulminante 1100 Newtonmeter Drehmoment. Gewichtsprobleme? Quatsch, Muskeln wiegen mehr als Fett. Und er ist immer noch eine Grazie im Vergleich zu den Bugatti dieser Welt, die er zumindest hier und heute in die Tasche steckt.

Ethanol statt Super Plus

Manch ein Skeptiker denkt jetzt vielleicht, dass das mit einer leer geräumten Bastelbude inklusive Türschlaufen auch keine große Schwierigkeit darstellt. Aber Hegna hat dem Cockpit durchaus ein bisschen Luxus gegönnt: Anstatt abgewetzter Stoffsitze sorgen Carbon-Alcantara-Schalen aus einem 911 GT3 für edles Ambiente. Passend dazu ist das gesamte Armaturenbrett mit Alcantara überzogen, Lenkrad und Tachoanzeigen stammen ebenfalls aus einem Porsche.

Am Zündschlüssel baumelt dagegen ein kleines VW-Zeichen: „Ist ja eh alles ein Konzern“, brummt Hegna. Schnell wird deutlich: So schwarz der Golf auch erscheint, so bunt ist der Modellmix, der in ihm steckt. Und zwar nicht nur im Innenraum: Die Carbonhaube stammt vom Lancia Delta Integrale, andere Karosserieteile von einem Golf II Syncro, die Antriebstechnik des Allradgetriebes leicht modifiziert vom Golf IV R32, die Vier-Kolben-Bremsen vorn sind von Brembo, und die Hinterräder



stoppen die Bremsen eines Golf G60 Syncro.

Selbst auf eine kraftzehrende Servolenkung wollte Hegna keinesfalls verzichten: „Isch halt bequem“, schwäbelt der Stuttgarter. Die Suche nach einer passenden Tankstelle gestaltet sich dagegen nicht immer so komfortabel. Denn mit einem wässrigen Zeug wie handelsüblichem Super Plus müsse man ihm gar nicht erst kommen, so Hegna. Er betankt den Golf für maximale Power mit

Auch wenn auf dem Knauf fünf Gänge stehen, sind es tatsächlich nur vier. Lenkrad und Instrumente stammen aus einem Porsche

DATEN UND WERTE

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, innenbel. Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Reifen 225/45 R 16, Toyo Proxes R888.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Viergang-Schaltgetriebe.

Motor

Sechszylinder-VR-Motor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 2860 cm³, Leistung 641 kW (872 PS) bei 9000/min., max. Drehmoment 892 Nm.

Fahrleistungen

| | |
|-------------------|-------|
| 0 – 40 km/h..... | 0,8 s |
| 0 – 60 km/h..... | 1,3 s |
| 0 – 80 km/h..... | 1,8 s |
| 0 – 100 km/h..... | 2,5 s |
| 0 – 120 km/h..... | 3,0 s |
| 0 – 140 km/h..... | 3,9 s |
| 0 – 160 km/h..... | 4,6 s |
| 0 – 180 km/h..... | 5,4 s |
| 0 – 200 km/h..... | 6,3 s |

Ethanol. Durchschnittsverbrauch? 50 Liter auf 100 Kilometer. Wenn er sparsam fährt.

Dann wäre da noch das Getriebe, das der Schrauber so oft erneuert wie andere Menschen ihre Wischerblätter. „Eigentlich ist nach jeder Saison ein neues fällig.“ Der Adrenalin-Junkie schwört auf klauengeschaltete, verstärkte Handschaltung, hat sie nach seinen Bedürfnissen perfektioniert. Die vier Gänge zieht er bis 9000 Umdrehungen und wechselt sie dann

Die kaum fassbare Beschleunigung sehen Sie hier im Video





schneller als sein Schatten. Seine YouTube-Fans nennen ihn „die DSG-Hand“, Hegna selbst kann sich sein Talent nicht so recht erklären: „Des ging scho immer so flott!“

Den Golf dagegen als „flott“ zu bezeichnen, wäre schlichtweg untertrieben. Er schießt mit einem so unglaublichen Tempo die Strecke entlang, dass einem als Beifahrer Hören und Sehen vergeht. Luft anhalten, Tunnelblick und schnell noch die

Fingernägel in das Alcantara-Leder gekrallt, da ist der Ritt auch schon wieder vorbei. Die Testwerte auf dem Laptop zeigen anschließend Bestzeiten. 872 PS trieben den Golf bei diesen Messungen voran, Hegna kann die Leistung zwischen 360 und 1092 PS regeln. Sein bisheriger Topspeed war 325 km/h. „Das musst du in der Kiste aber auch nur einmal erleben“, versichert der Familienvater.

Etwa 40 000 Euro hat er in sein

**Sprintet in 6,3
Sekunden von
null auf 200:
Hegnas Golf II**

Schmuckstück gesteckt, völlig ohne Reue. Und wer jetzt denkt, dass der Golf bei den Messungen in Lahr sein letztes Hemd gegeben hat, der irrt: „Eine kleine Dichtung flog raus, weil eine Schraube abgehauen ist, sonst alles wie neu“, lautet Hegnas Bilanz. Damit hat er voll ins Schwarze getroffen.

Text: Natalie Diedrichs
Fotos: Rossen Gargolov