

AUTO

ZEITUNG

5,50 DM
NR. 9
12. APRIL 90

19 Fmk, 24 FF,
590 Dr., 5700 Lire,
6,40 hfl, 43 öS,
5,50 sfr, 495 Pts

Umwelt
**Weniger Abgase
durch Sparautos**

Pollen u. Schmutz
**Alles über
Innenraum-Filter**

Erster Test
Mazda MX-5

VW

Alle GTI-Versionen im Test

Mercedes

Erster Test: 190 E 1.8
Exklusiv: Neue S-Klasse ▶

Audi

Das ist
der neue
V8



Erstmals fotografiert: S-Klasse ohne Tarnung



Große Umfrage: Stärken
und Schwächen von **Frauen am Steuer**

*Die GTI-Riege von VW
hat einen heimlichen Führer:
Der Golf Limited zeigt,
was aus dem neuen GTI G60 eigent-
lich hätte werden können.*



Das beim Golf technisch Machbare
und das käuflich Erwerbbaare treten in
Gestalt des Limited (links) und des
GTI G60 gegeneinander an.

Test: Alle sportlichen Golf von VW

Vom Guten und vom Besseren



Das Rennen um die Meisterschaft in der GTI/GSi-Klasse läuft bei Volkswagen unter einem technischen Kürzel: Der jüngste Power-Golf, der G60, soll den kürzlich an den Kadett GSi 16V verlorenen Lorbeer im Kraftmeier-Segment wieder zurück nach Wolfsburg holen. Seinen Namen verdankt der mechanische Kompressor seiner Form, die dem siebten Buchstaben des Alphabets nachempfunden ist. Die Zahl 60 nennt den Lader-Durchmesser in Millimetern. Der Leistungsgewinn durch diese Kompressor-Technik ist beachtlich: Während ein herkömmlicher Golf GTI seine 107 PS recht sanft auf die Straße bringt, seine Höchstgeschwindigkeit von 186 km/h manchen Kadett-GSi-Fan dazu veranlaßt, Papperl mit dem Gruß „Tschuß GTI“ in die Heckscheibe zu kleben, wirbelt der G-Lader die Motorkraft der identischen 1,8-Liter-Maschine auf 160 PS hinauf. Den Erzrivalen vom Main kann der G60 dennoch nur in Sachen Elastizität abhängen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 219 km/h ist dieser GTI sicher ausreichend schnell, doch dürfte sich die Fan-Gemeinde des Kadett GSi 16V eins ins Fäustchen lachen, weil selbst der G60 um 5 km/h langsamer ist als der Renner aus Rüsselsheim.

Der Limited zeigt das technisch Machbare auf

Wenn es den VW-Ingenieuren allein um Höchstleistungen gegangen wäre, hätten sie nur ein wenig in Richtung Westen zu blicken brauchen: In Hannover hat die kleine und feine Konzerntochter „Volkswagen Motorsport GmbH“ ausprobiert, was das bewährte 1,8-Liter-Basistriebwerk zu leisten vermag. Zeigen, was machbar ist, das wollte Klaus-Peter Rosorius, Leiter der motorsportlichen VW-Aktivitäten in Europa. Der Titel des heimlichen Golf-Leaders spricht freilich Bände: „Limited“ wurde das Wunderauto getauft – ganze 70 Exemplare entstanden in den blitzsauberen Werkhallen an der hannoveranischen Ikarusstraße. Jedes für

Die sportlichen Golf rollten bei VW bereits in einer Auflage von einer Million vom Band



Auf schlechtem Untergrund bleibt der Basis-GTI angenehm komfortabel.



Wie alle Golf, hebt der GTI 16V bei Lastwechsel ein Hinterrad.



Bei Nässe zeigen sich die Grenzen des Vorderradantriebs beim G60.

Wegen seiner dicken Backen hatte der allradgetriebene Rallye-Golf seinen Spitznamen schnell weg: „Golf-Hamster“.



Technik aller VW Golf GTI

Motor

Zylinderzahl/Einbaulage

Motorblock/Zylinderkopf

Nockenwelle(n)/Antrieb

Ventilsteuerung

Gemischaufbereitung

Zündung

Bohrung/Hub

Hubraum eff./Steuer

Verdichtungsverhältnis

Max. Leistung

Max. Drehmoment

Abgasreinigung

Literleistung

Kraftübertragung

Kraftübertragung/Antrieb

Getriebeübersetzungen

Achsübersetzung

Fahrwerk

Radaufhängung vorn

Radaufhängung hinten

Bremsen vorn/hinten

Rad-/Reifengröße

AUTO-ZEITUNG Meßwerte

Beschleunigung

0-40 km/h

0-80 km/h

0-100 km/h

0-120 km/h

0-140 km/h

0-1000 m

Elastizität im 4./5. Gang

60-100 km/h

60-120 km/h

60-140 km/h

60-160 km/h

Höchstgeschwindigkeit

Tachoanzeige dabei

Innengeräusche [in db(A)]

bei 50 km/h im 3. Gang

bei 100 km/h im 3./4. Gang

bei 130 km/h im 4./5. Gang

bei Höchstgeschwindigkeit

Testverbrauch

Kraftstoff

Karosserie/Abmessungen/Gewichte

Basispreis

Golf GTI

Golf GTI 16V

Golf G 60

Rallye Golf

Golf Limited

vier in Reihe/vorne quer

Grauguß/Leichtmetall

eine obenliegende/Zahnriemen zwei obenliegende/Zahnriemen eine obenliegende/Zahnriemen eine obenliegende/Zahnriemen zwei obenliegende/Zahnriemen

hydraulische Tassenstößel

elektronische Benzineinspritzung/Bosch KE-Jetronic

elektronische Kennfeldzündung

81/86,4 mm

1781/1760 cm³

10,0:1

8,0:1

8,0:1

10,0:1

79 kW/107 PS bei 5400/min

95 kW/129 PS bei 5800/min

118 kW/160 PS bei 5800/min

118 kW/160 PS bei 5600/min

153 kW/210 PS bei 6400/min

157 Nm bei 3800/min

168 Nm bei 4250/min

225 Nm bei 3800/min

225 Nm bei 4000/min

247 Nm bei 5000/min

Dreibegekat mit Lambdaeegelung

60,1 PS/Liter

72,4 PS/Liter

90,7 PS/Liter

90,7 PS/Liter

117,9 PS/Liter

Fünfganggetriebe, auf die Vorderräder

Fünfganggetriebe, permanenter Allradantrieb

3,46/2,12/1,44/1,13/0,89:1

3,46/2,12/1,44/1,13/0,91:1

3,78/2,11/1,34/0,97/0,76:1

3,78/2,11/1,34/0,97/0,80:1

3,78/2,11/1,34/0,97/0,80:1

3,67:1

3,67:1

3,68:1

3,68:1

3,68:1

einzeln an McPherson-Federbeinen, Dreiecksquerlenkern, Querstabilisator

vorn an Dreiecksquerlenkern, McPherson-Federbeinen

Verbundlenkerachse, Feder-Dämpfereinheiten, Querstabilisator

hinten an Schräglenkern, Stabilisatoren vorn und hinten

rundum Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet

6 J x 14 / 185/60 VR 14

6 J x 15 / 195/50 R 15 82 V

6 J x 15 / 205/50 R 15 V

6½ J x 15 / 195/50 R 15 82 V

2,5 s

2,4 s

2,4 s

2,0 s

1,6 s

6,8 s

6,1 s

5,7 s

5,8 s

3,8 s

10,3 s

9,1 s

8,3 s

9,0 s

6,7 s

15,1 s

12,7 s

11,1 s

12,4 s

9,3 s

21,9 s

18,0 s

15,4 s

17,5 s

12,6 s

32,2 s

30,5 s

29,0 s

29,9 s

27,2 s

10,6/15,0 s

8,9/12,7 s

7,6/11,7 s

9,4/13,8 s

6,6/ 9,1 s

16,4/22,8 s

13,7/19,9 s

11,3/17,1 s

14,0/20,6 s

9,9/13,7 s

23,8/32,2 s

18,2/27,9 s

15,5/23,2 s

19,3/27,9 s

13,4/18,7 s

-

26,7/38,3 s

20,2/22,9 s

25,5/34,2 s

17,7/22,3 s

186 km/h

200 km/h

219 km/h

208 km/h

230 km/h

195 km/h

210 km/h

229 km/h

221 km/h

240 km/h

62

69

69

65

67

74/74

78/76

74/73

77/71

75/73

76/75

77/77

76/77

77/75

76/75

83

84

85

86

88

9,6 l

9,4 l

12,8 l

12,9 l

14,6 l

Super bleifrei

Super bleifrei

Super plus

Super bleifrei

Super bleifrei

27730 DM

30210 DM

35650 DM

44500 DM

68500 DM



Auch am Kurvenlimit bewegt, bleibt der Limited neutral.

sich 210 PS stark und 68 500 Mark teuer. Trotzdem – oder vielleicht deshalb – war die limitierte Auflage im Nu vergriffen. Die Interessenten standen Schlange, viele von ihnen gingen leer aus. Viel Geld für einen Golf? Nun, wer's mag, zahlt und genießt. Schließlich ist der Limited ein Golf im Schafspelz, Understatement ist Trumpf. Von außen nur an den 15-Zoll-Leichtmetallfelgen und den dezenten blauen Typenschildern „VW

Motorsport“ zu erkennen, reist der Limited-Fahrer inkognito. Anders als etwa beim Rallye-Golf, verzichteten die Stylisten auf blickfangendes Spoilerzierwerk. Auch innen trifft man keine Besonderheiten an, nur der rote Bereich des Drehzahlmessers ist sehr klein geworden, beginnt erst bei knapp 7000/min. Die feinen, lederbezogenen Sitze lassen sich elektrisch verstellen und beheizen. Den gehobenen Standard bei der Mö-

blierung läßt die Gestaltung des Armaturenbretts vollständig vermissen. Hier trägt der Über-Golf die gleiche graue Kunststoffhaut zu Markte wie der Golf CL mit 55 PS an der Modellbasis.

Der kleine Unterschied zur Wolfsburger Stangenware tritt erst beim Druck aufs Gaspedal zutage, dann reißt der Kraft-Golf das Pflaster auf. 6,7 Sekunden verfliegen beim Beschleunigen aus dem Stand bis 100 km/h, nach 22,8 Sekunden werden 180 km/h überschritten. 230 km/h Spitze schafft der Limited mühelos.

Filigrane Motorentechnik ermöglicht derartige Höchstleistungen, die klar den Klassensieg bedeuten: Als Basis dient das 1,8-Liter-Triebwerk des GTI 16V mit 16 Ventilen. Zusätzlich bekommt der Motorsport-Golf den G-Lader mit Ladeluftkühler angesteckt. 247 Nm Drehmoment bei 5000/min sind die Ausbeute dieser Kombination. Vor Traktionsproblemen schützt sich der Limited durch einen permanenten Allradantrieb mit zentraler Visco-Kupplung, der dem des Golf synco entspricht.

Beim Tanken schlägt der Limited richtig zu

Die Reifenhaftung setzt dem Beschleunigungsvermögen trotz 4WD Grenzen. Wer mit Drehzahl und barschem Kupplungseinsatz anfährt, hinterläßt vier schwarze Streifen auf dem Asphalt. 1270 Kilogramm bringt der Limited auf die Waage – 190 Kilogramm mehr als der GTI G60. Seine Zuladung ist mit 370 Kilogramm eher bescheiden, doch als Lastesel gibt der Super-Golf aufgrund des antriebsbedingt geschrumpften Kofferraumvolumens ohnehin keine gute Figur ab.

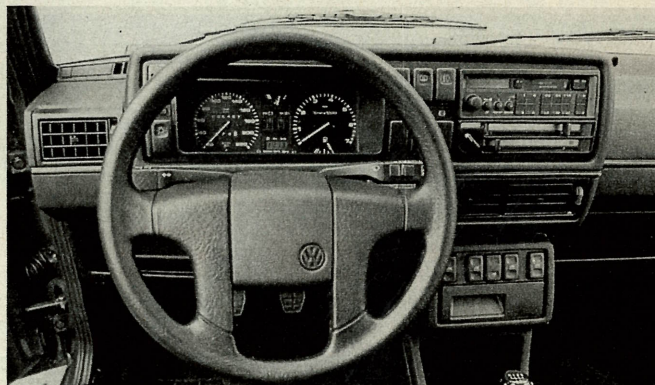
An Tankstellen ist der Limited gewiß ein ebenso gern weil oft gesehener Gast. 14,6 Liter verlangt der Vierzylinder für 100 Kilometer, bei einem Tankinhalt von 55 Litern reicht eine Füllung einmal für eine Strecke von 376 Kilometern. Dafür dürfte die Treibstoffversorgung – besonders im Ausland – keine Schwierigkeiten bereiten. Während der GTI G60 (Verbrauch 12,8 Liter) nach bleifreiem Super Plus mit 98

Oktan verlangt, gibt sich der Limited mit unverbleitem Eurosuper zufrieden.

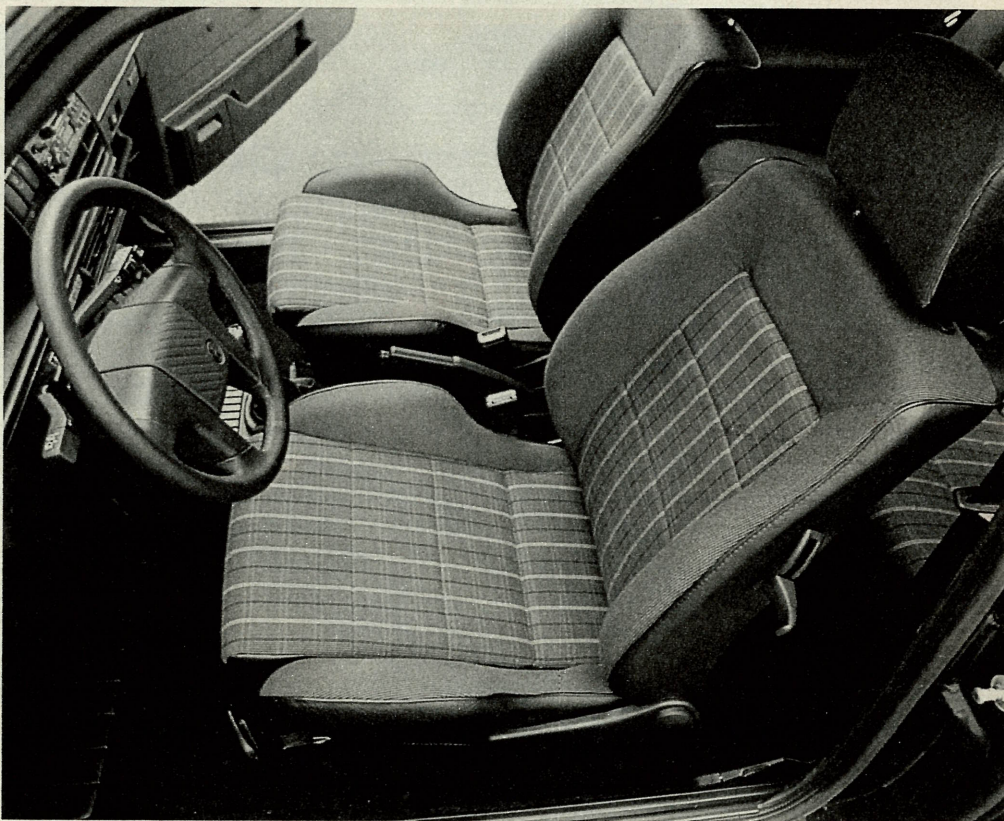
Die Abstimmung des Limited ist perfekt gelungen. Weder eine – wie beim Rallye-Golf – zu weiche Vorderradaufhängung noch der erschütternde Doppelschlag des G60 beim Gaswechsel beeinträchtigen das harmonische Fahrverhalten. Vorzügliche Handlingeigenschaften gesellen sich zum unbändigen Vorwärtsdrang. Egal, ob die Straße naß oder trocken ist, der Limited findet den Weg durch die Kurven mit fast traumwandlerischer Sicherheit.

Wer nun tatsächlich vom Power-Golf träumt, für den wird es auf absehbare Zeit

Im Innenraum läßt sich nur durch Sportsitze der Abstand zur Masse der übrigen Golf-Typen aufzeigen



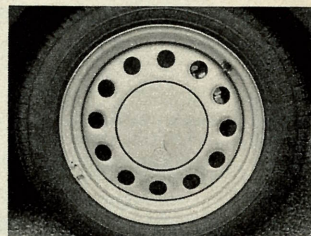
Das Golf-Cockpit zählt nicht unbedingt zu den gestalterischen Höhepunkten.



Die straffen Sportsitze verfügen über ausgezeichneten Seitenhalt für Beine und Oberkörper.

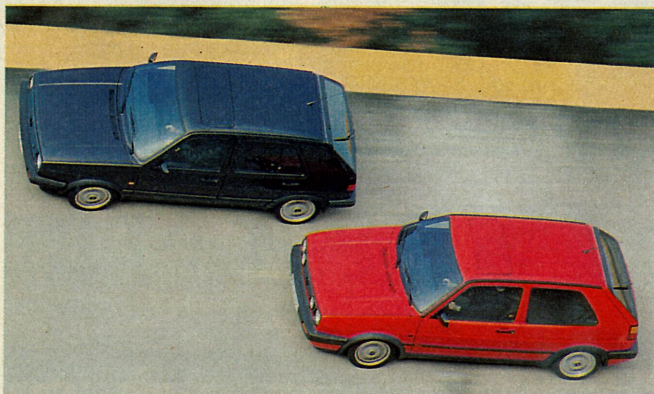
beim Wunschdenken bleiben. Denn an eine Neuauflage des Athleten ist zur Zeit nicht gedacht. So bleibt der leistungsorientierten VW-Kundschaft „nur“ der GTI G60 – so lange zumindest, bis eine durchaus zu erwartende neue Leistungskampfrunde im GTI-Segment eingeläutet wird. Spätestens dann nämlich wird sich Volkswagen des Know-hows und der Limited-Erfahrungen der Motorsport-Tochter bedienen.

Eine weitere Golf-Spielart präsentierte Volkswagen Mitte des vergangenen Jahres. Im Typen-Schild führte der Rallye-Golf seine Berufung: 5000 Einheiten wurden im Brüsseler VW-Werk aufgelegt, um die Voraussetzung für die Teilnahme an der Rallye-WM zu schaffen. Aus technischer Sicht nahm der 160 PS starke Sportler das vorweg, was ein Dreivierteljahr später als GTI G60 vorgestellt werden sollte. Für den Wettbewerbsein-

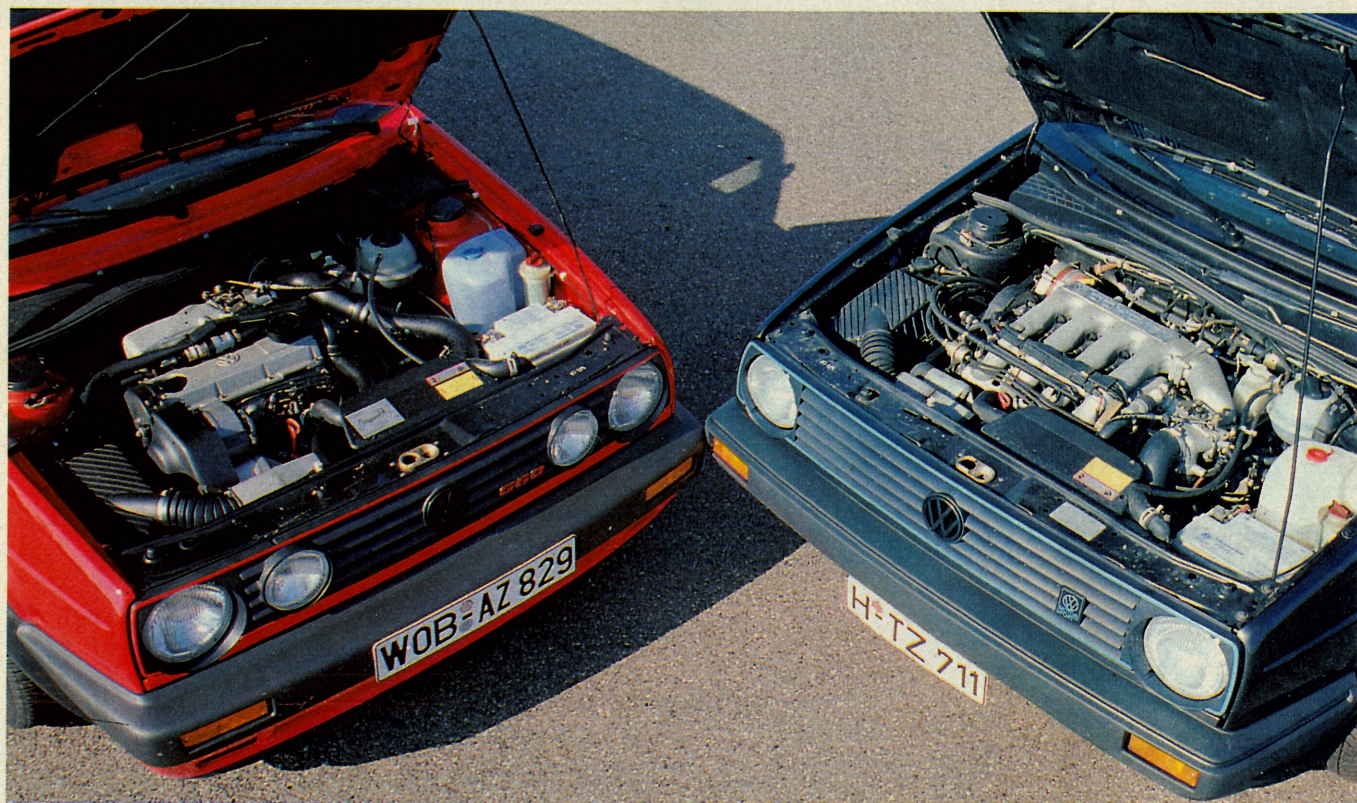


Die GTIs stehen serienmäßig auf 14-Zoll-Stahlfelgen.

Der Limited ist ein Meister des Understatements: Schlichter Golf, mit 230 km/h schnell wie ein Porsche



Mit 230 km/h Höchstgeschwindigkeit hängt der Limited den G60 klar ab.



Unter der Haube gibt's sichtbare Unterschiede: Der Limited (rechts) verfügt über Ansaugtrakt und Kopf des Sechzehnventilers.



Die Visitenkarte der Über-Golfs im Motorraum.

Limited-Sitze vom Feinsten: Schwarzes Leder und elektrische Verstellmöglichkeiten.

satz bekam er lediglich einen permanenten Allradantrieb spendiert. Die Karosserie im Tuning-Look mit pausbäckigen Kotflügeln, mächtigen Lufteinlaßschlitzen und 205/50er-Schläppen erinnert an halbstarke Autoträume. Die Fahrfreude mit dem wendigen, agilen Rallye-Golf wird nur durch mangelnde Leistung geschmälert: Wegen des höheren Gewichts und der Trägheit des Allradantriebs fehlt es dem Sportler an Dampf. Die 31 Mehr-PS gegenüber dem GTI 16V reichen gerade für eine um acht Kilometer höhere Endgeschwindigkeit. Doch ebenso wie der Limited ist der Rallye-Golf bereits ein Stück Geschichte:

Nur wer geduldsucht, wird vielleicht fündig und entdeckt noch dann und wann den offiziell ausverkauften Rallye-Golf beim Händler – Ausstellungsstücke, die nun ausgemustert werden. Der Preis: 44 500 Mark.

Der Golf GTI 16V, er kam im März 1986 zur Welt, war der erste Volkswagen, der mit mehr als zwei Ventilen pro Zylinder arbeitete. Er sollte das unter Leistungsstreß geratene GTI-Leitbild der Wolfsburger wieder geraderücken. 139 PS leistete der 16V zunächst, der Kat drückte die Motorkraft später um 10 auf 129 PS. Das ist immer noch genug, um kommod voranzukommen, zumal die 1,8-Liter-Maschine

Fotos: Bernd Ebener, Hardy Sommer, Willy Bister



Allradantrieb mit Visco-Kupplung verleihen dem Rallye-Golf auf losem Untergrund eine ausgezeichnete Traktion.

mit hoher Laufruhe und ordentlicher Elastizität arbeitet. 200 km/h packt der GTI 16V und verbraucht im Schnitt 9,4 Liter Super bleifrei. So könnte der GTI 16V ein durchaus vernünftiges Auto zu akzeptablem Preis sein, wenn sich nicht überraschende Verarbeitungsmängel in die Serie eingeschlichen hätten und das Fahrverhalten für ein sportliches Auto nicht zu labil wäre.

Wie ist er in die Jahre gekommen, der einstige Trendsetter, der Golf GTI, der als Urahn einer neuen Automobil-Klasse seinen Museumsplatz heute schon sicher hat. Klar, daß die Zeit ihre Spuren am Stellenwert des ehemaligen Marktführers hinterlassen hat. Zwar wird VW in diesem Jahr rund 51 000 Golf GTI produzieren (und wohl auch verkaufen), doch hat der Hauptkonkurrent

Opel 1989 mit den deutlich jüngeren Topversionen des Kadett erstmals mehr Marktanteile (43 Prozent) als Volkswagen (40 Prozent) erringen können. Ob der G60 genügend Sog entwickelt, um den Golf GTI noch einmal mitzuziehen, ist ungewiß. Schließlich muß sich der ehemalige Top-Sportler mit einer Leistung von 107 PS und einer Spitze von 186 km/h mittlerweile sogar von den „Rennsemmeln“ aus der kleineren Klasse das Heck zeigen lassen. Würde man das GTI aus dem Namenszug des Golf streichen und dadurch hohe Erwartungen vermeiden, der VW könnte dem gestiegenen Leistungsanspruch an die Kompaktautos gerecht werden: als kultivierter und klassenloser Wagen ohne Anspruch auf sportliche Höchstleistung.

Michael Kirchberger

Die wichtigsten Golf-Tuner

Auto-Abt Oberwanger Straße 16 8960 Kempten Tel: 0831/9891-0	Mahag Postfach 801209 8000 München 80 Tel: 089/4150-0	Walter Treser GmbH Kälberschüttstr. 8 8070 Ingolstadt Tel: 0841/61028
W. Bergmeister KG Raiffeisenstr. 19-20 4018 Langenfeld-Fuhrkamp, Tel: 02173/78078	Nothelle Cäcilienstr. 10-12 4330 Mülheim/Ruhr Tel: 0208/422078	VOTEX GmbH An der Trift 67 6072 Dreieich Tel: 06103/8060
Motorsport Dennert Winkelstraße 32 4100 Duisburg 1 Tel: 0203/332758	Oettinger Max-Planck-Str. 36 6382 Friedrichsdorf Tel: 06172/71020	VW Motorsport Ikarusallee 7 A 3000 Hannover 1 Tel: 0511/674940
H. Günter Folger Fohling 36 4790 Paderborn-Elsen Tel: 05254/60474	Papmahl Eitensheimer Str. 25 8079 Hofstetten Tel: 08406/1355	Zastro Car-Sport Im Hammereisen 29-31 4193 Kranenburg Tel: 02826/5540
Kamei GmbH Postfach 3580 6200 Wiesbaden Tel: 06121/1401-44	Steppan Autosport Boschstr. 6-8 4250 Bottrop-Kirchh. Tel: 02045/7533	Zender GmbH Florinstraße 5403 Mülheim-Kärlich Tel: 0261/2860