

Fahr vorsichtig, Liebling

Notizen einer beinahe ganz normalen Woche
mit einem viertürigen Golf

TEXT UND FOTOS: CHRISTIAN KORNHERR

Grundlagen-Forschung

Ist euch auch schon aufgefallen, daß es unwahrscheinlich viele großgewachsene, schlanke, gut aussehende Mädchen gibt, die alle nichts von euch wissen wollen?

Also, dieses Auto hilft auch nicht bei eurem Problem.

Denn der *Limited Edition* bleibt für den Rest der Welt ein Golf, ein stinknormaler. Viertürig.

Ein schwarzer Golf, wie hundert andere in der Innenstadt, nur daß er nicht einmal mit den gebräuchlichen schwarzen 16V-Hasenfallen mithalten kann. Keine Kotflügelverbreiterungen, kein Geflügel vorne und hinten, nicht einmal ein rot eingefasster GTI-Doppelscheinwerfergrill.

Das ist eher etwas für den intellektuellen Jäger, der absichtlich erst mit dem zweiten Schuß trifft. Für jene Typen, die immer mit einem Pablo-Neruda-Zitat anbraten:

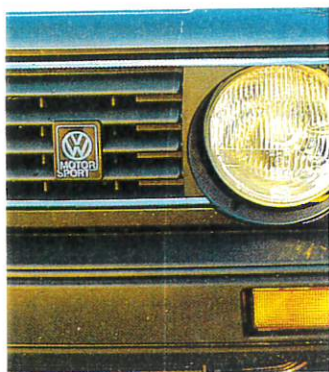
„Ich will mit dir machen, was der Frühling mit den Kirschbäumen macht.“

Näherkommen

Golf-Spezialisten fallen natürlich sofort drei Details auf: Die 16V-Antenne am Dach, die mächtigen 15-Zoll-Leichtmetallfelgen mit den 225er-Gummis und der blau eingefasste Kühlergrill mit VW-Motorsport-Abzeichen.

Daran sollt ihr den *Limited Edition* erkennen, das macht den Unterschied zwischen den öS 185.190,— eine LuxusTurbo-Diesel und den öS 590.000,— des *LimitEd Edition*.

Unser Tip für die Armen:



Die äußeren Erkennungszeichen werden nur Golf-Spezialisten auffallen: Ein blau eingefasster Kühlergrill und das VW-Motorsport-Abzeichen stehen für 210 PS

Für dieses Auto braucht ihr keine Unterschlagung begehen. Kauft euch einen übertragenen viertürigen Golf in Schwarz, Felgen und die 16V-Antenne gibt es im guten Zubehörhandel. Das Kühlergrillproblem läßt sich mit ein wenig blauer Farbe und einem Wachsabdruck des Motorsport-Abzeichens lösen. Ihr braucht nur zu warten, bis ihr einen *Limited Edition* seht. Das kann nicht lange dauern, immerhin gibt es schon zwei Stück in Österreich.

Einsteigen

Aus der Entfernung fiel das Coolbleiben leicht. *Another Golf*. Aber jetzt, wo ich endlich drinnen sitze und die Unterlagen durchblättere, ist die Gefahr schon ziemlich groß, daß die Geschichte ins Hitzig-Verschwitzte abgleitet.

Selbst ein Blinder würde diesen Golf erkennen. Es riecht nicht nach *Golf*, sondern ein klein wenig nach Jaguar. Das Leder ist sauber verarbeitet, in den Verkleidungen wurde es

sogar in leichte Maserati-Falten geworfen. Das Lenkrad ist wieder *Golf*, aber ebenfalls mit feinstem Leder überzogen.

Schade, daß die Heizungshebel nur *Golf* sind.

Technisch befindet sich dieser Golf hart an der Grenze des derzeit Machbaren. Die Motorsportabteilung durfte ein bißchen zwischen den Ersatzteilregalen spazieren gehen und nahm G-Lader, 16 Ventile und den syncro-Antrieb mit.

Wer gerne mit Zahlen spielt: 1781 ccm, 210 PS, 252 Nm bei 5000/min. 7,4 Sekunden auf hundert, Spitze 230.

Dieser Wagen, und nicht der Rallye-Golf (Test AR 5/89), ist die eigentliche Zukunftsperspektive für den VW-Motorsport. Will man gegen die Integrales bestehen, wird man G-Lader und sechzehn Ventile brauchen.

Unter diesem Blickwinkel ist der *Limited Edition* mehr als nur eine Fingerübung der Motorsportabteilung. VW wartet (wie übrigens auch Opel) auf die Entscheidung der FISA, wie es nach 1991 mit dem Rallyesport weitergeht. Bleibt die Aufladung erlaubt, war der *Limited Edition* nur die Vorserie zur 5000-Stück-Homologation.

Hier wird bereits ein komplett geänderter Vorderwagen verwendet, das Getriebe mit der Seilzug-Schaltung aus dem Corrado kommt genauso zum Einsatz, wie größere Kühler und Radhäuser.

Die 210 PS entstanden mit relativ geringem Aufwand: Sechzehnventil-Zylinderkopf

und G-Lader waren im Regal, an Sonderteilen wurden bloß Kolben mit vernickelten Böden, spezielle Kolbenringe und die steilere Nockenwelle des katalysatorlosen 16V-Motors verwendet. Durch eine dickere Zylinderkopfdichtung wurde die Verdichtung auf 8,8:1 verringert. Zwei Katalysatoren erhöhen den Gasdurchsatz.

Wegfahren

Man erwartet wegen der 120 PS Literleistung ein nervöses, grolendes Triebwerk, und für die Kupplung braucht man wahrscheinlich einen Waldviertler oder drei Leut'.

Und dann fährt man wie mit





einem Golf. Schätzung nach den ersten Metern in der Inneren Stadt: 70 PS, gut eingefahren.

Der Motor grummelt nicht, und da ist auch keine Sau, die unbedingt raus will. Ein Auto zum Einkaufenfahren, *aber fahr vorsichtig, Liebling.*

An der Ampel

Aber wehe, man läßt die 16 Ventile und den G-Lader in Schwung kommen: Die Erste wird zum Aperitif, den man schnell runterkippt, auch die ausgedrehte Zweite und Dritte bieten keine Sensationen.

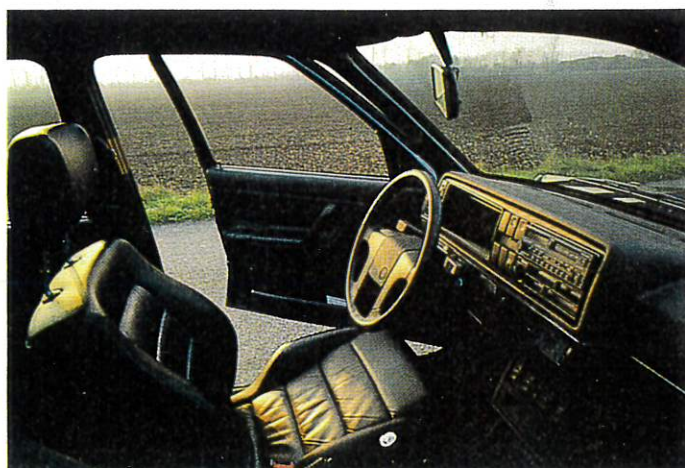
Nur bemerkst du irgendwann, daß die anderen stehen-

geblieben sind. Und alles passiert ohne Rauch, ohne wimmernde Reifen, mit einem Motor, der sich wie ein nervöser Heizlüfter anhört.

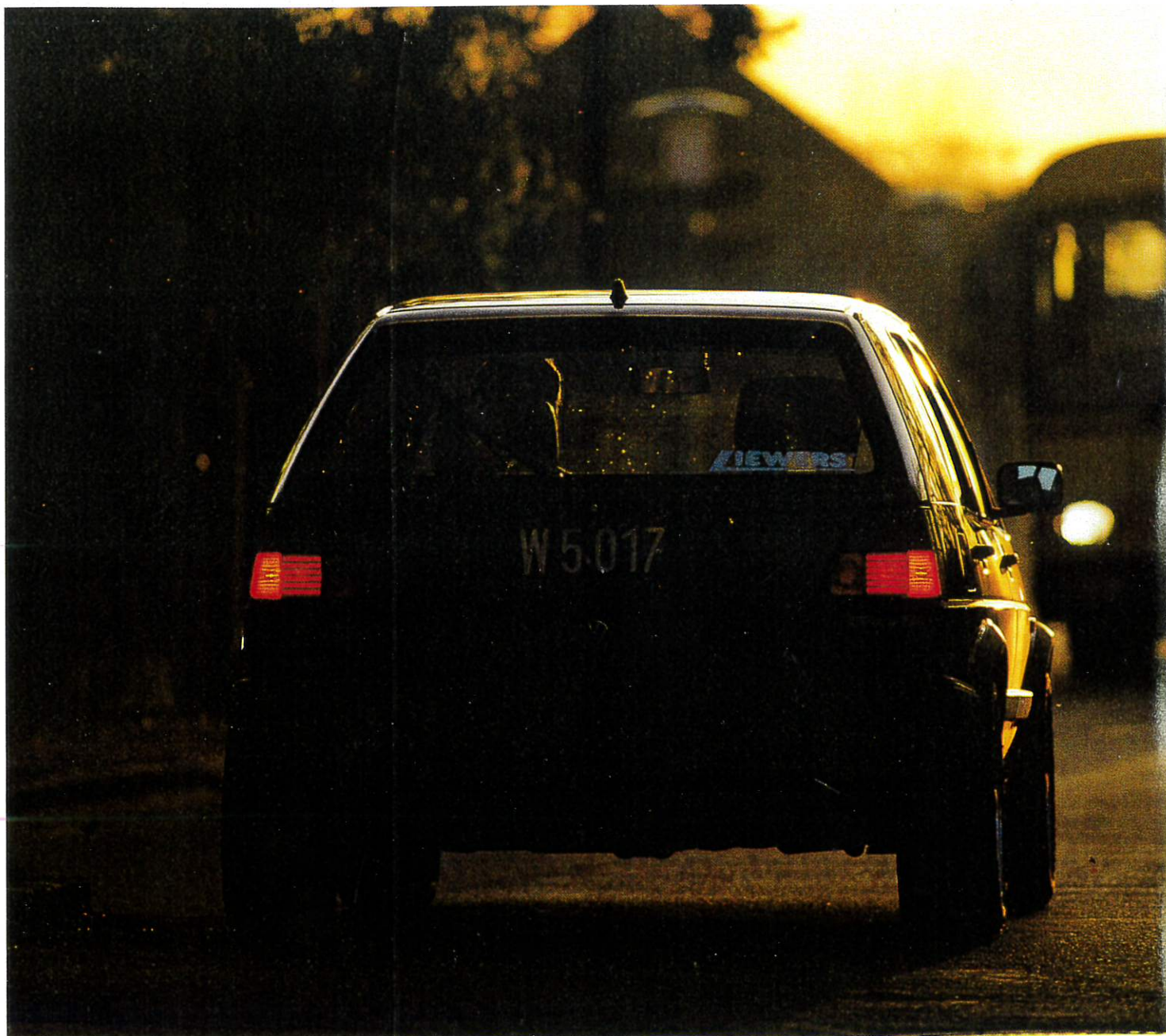
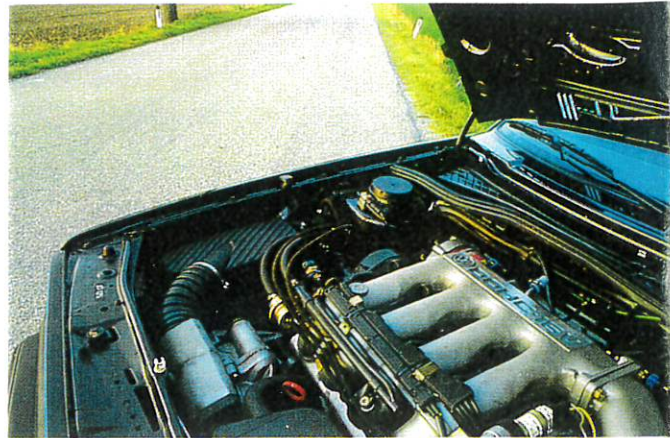
Mitleid mit einem Porsche-Fahrer: Bei der ersten Ampel glaubte er noch an einen schlechten Start, bei der zweiten läßt er einigen Gummi auf dem Asphalt, bei der dritten Kreuzung stellt er sich hinter dem Golf an.

Autobahn-Auffahrt

Von der Definition her entspricht der *Limited Edition* dem ersten 30-PS-Käfer von 1954: *Schnellster Volkswagen aller Zeiten.* ➤



Selbst ein Blinder würde den Limited Edition erkennen: Es riecht nicht nach Golf, sondern nach großer Welt. Damit die Atmosphäre nicht zu dicht wird, verwendet man die Heizungshebel des Basisgolf



Wir ließen stets das Öl nachsehen, aber nicht einmal die schlauesten Tankwarte kamen hinter das Geheimnis: Auf den ersten Blick bleibt es der ganz normale 16V-Motor, der G-Lader liegt vorne links im Keller versteckt. Linkes Bild: Insgesamt werden nur siebzig Stück in Handarbeit hergestellt, und wie Sie sehen, war unser Limited Edition der siebente. Und erwarten Sie hier jetzt bitte keinen Satz wie „eigentlich hätte ihn James Bond bekommen sollen“

Bis etwa 180 km/h wird ein ganz normales GTI-Feeling geboten, nur daß es dann in gleichförmiger Beschleunigung immer schneller und lauter wird. 230. Die irren Geschwindigkeiten wirken dabei ganz selbstverständlich, viel selbstverständlicher als die 180 im Ur-GTI. Liegt der Limited Edition wirklich so satt auf der Straße, oder ist einfach unser Hirn schneller geworden?

Das komplett fehlende Überhol-Prestige kann zu ziemlich spannenden Situationen führen. Denn kein 70-PS-Golf läßt sich von einem Golf abschrecken, der im Rückspiegel nach 70 PS aussieht, auch wenn er wie ein 210-PS-Golf daherkommt.

Autobahn-Abfahrt

Endlich ein 210-PS-Gefühl. Kleiner Semmering, und irgendwer hat den Berg umgedreht. Andere würden gerne bergab so beschleunigen, wie wir jetzt aufwärts ziehen.

Das Ding ist extrem handlich, trotz der üppigen 1275 Kilo Leergewicht.

Ein Volvo 740 ist auch nicht schwerer.

Mit dem Fahrverhalten hätte Mundl Baumschlager seine Freude, für den Rest der Welt bedeutet *Grenzbereich* eine volle Hose.

Aber gerade durch das gute Fahrwerk und den Allradantrieb kriegst du nie das Gefühl von Übermotorisierung, im Gegenteil, der Limited Edition legte genau dort zu, wo der Rallye-Golf schon etwas müde wirkte.

Einordnung, Preis

Natürlich fällt einem da zuerst der Integrale ein. Von der Leistung her wirken sich die 25 Mehr-PS des Golf nicht so dramatisch aus, der Limited Edition erhebt sich erst durch den Preis aus jedem banalen Zahlenvergleich.

Dabei sind die 590.000 Schilling äußerst knapp kalkuliert, wie man aus der VW-Motorsportabteilung hört.

Ein Geschenk an die Freunde von Wolfsburg.

Denn der Limited Edition wird in Handarbeit zusammengeschraubt, und das nicht öfter als siebzig Mal. Und die sind natürlich längst vergeben.

Erich Breinsberg, ehemaliger Formel-V-Europameister und heutiger Prokurist des Wiener VW-Händlers Liewers, hat fünf Stück bestellt, vielleicht läßt sich da durch gutes Zureden noch etwas machen.

Und irgendwie sind die 590.000 Schilling auch okay, wenn man mit dem M3 oder



Unser Tip für die Armen: Kauft euch einen übertragenen schwarzen 70-PS-Golf mit vier Türen. 16V-Antenne und die besonders hübschen Felgen gibt es im guten Zubehörhandel

Mercedes-Sechzehnventiler vergleicht.

Schlußwort

Gesprochen von Professor Ernst Fiala, allerdings bereits im

März 1987 auf einem zugefrorenen See in Nordschweden:

„Es wird einmal einen Golf geben, der wird sich nicht nur im Preis an BMW's und Mercedes' messen können.“

VW Golf GTI Limited Edition

Preis: öS 590.000,—.

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, Leichtmetall-Zylinderkopf, zwei obenliegende Nockenwellen (Zahnriemen), vier Ventile pro Zylinder, fünffach gelagerte Kurbelwelle, mechanischer G-Lader mit Ladeluftkühlung, elektronische Einspritzung und Zündung.

Hubraum	1781 ccm	Drehmoment	252 Nm
Bohrung/Hub	81/86,4 mm	bei	5000/min
Verdichtung	8,8:1	max. Ladedruck	1,56 bar
Leistung	155 kW (210 PS)	Oktanbedarf	Eurosuper
bei	6500/min	Literleistung	117,9 PS/l

Kraftübertragung: Permanenter Allradantrieb mit Viskokupplung und automatischem Freilauf hinten. Fünfganggetriebe.

Fahrwerk: Einzelradaufhängung. Vorne McPherson-Federbeine an unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Schräglenker, Federbeine, Stabilisator. Vier Scheibenbremsen (vorne innenbelüftet) mit ABS. Zahnstangen-Servolenkung. Bereifung 225/50 VR 15 auf 6,5-J-Felgen.

Karosserie: Fünftürige Limousine mit fünf Plätzen.

Länge	3985 mm	Wendekreis	10,6 m
Breite	1680 mm	Leergewicht	1275 kg
Höhe	1415 mm	Zuladung	295 kg
Radstand	2475 mm	Tankinhalt	55 l
Spur v/h	1427/1432 mm	Leistungsgewicht	6,0 kg/PS

Fahrleistungen, Benzinverbrauch: Spitze 230 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,4 Sekunden. Verbrauch im Autorevue-Test 14,5 l/100 km Eurosuper.

Ausstattung: Metallic-Lackierung, Leichtmetallfelgen, getönte Scheiben, Lederausstattung, Sitzheizung vorne, mech. Schiebepedale, höhenverstellbarer Fahrersitz, elektrische Fensterheber vorne und hinten, Zentralverriegelung, Servolenkung, elektrisch verstellbare Außenspiegel, Bordcomputer.