

classiccars



5 FAMILIENSTARS DER 60er

BMW 1500 · RENAULT 16 TL · FORD TAUNUS 20M TS
AUDI SUPER 90 · OPEL REKORD 1900 S



**KAUFBERATUNG
MERCEDES 190 E**



**WER IST BESSER?
BMW M5 GEGEN M3**

DIE BESTEN TESTS



ALLE VW GOLF GTI

**DIE AUTOS
DER FUSSBALL-
STARS**

Rudi Völler



RÖHRLS RAKETE IM TEST

Opel Manta A Rennwagen

**MIT
MEGA-POSTER
ALLE PORSCHES
TURBO**



TUNING MIT VERSTAND

Porsche Boxster mit 272 PS!



COUPÉS MIT BOXERMOTOR

VW Karmann-Ghia · BMW 700 · Hansa 1100

KAUFBERATUNG PORSCHES AB 10.000€



BOXSTER

944 S2

911 (996)



4 192408 304203 07
AT/BE/CH 4,90 € · CH 8,50 CHF
NL 5,10 € · IT/PT/SP 5,90 € · GR/SL 6,00 €
FI 7,20 € · MA 6,20 € · CZ 203 KC · SL 6,00 €



VOM GUTEN UND VOM BESSEREN



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



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 und seine Höchstgeschwindigkeit von 186 km/h manchen Kadett-GSi-Fan dazu veranlaßt, Papperl mit dem Gruß „Tschüss 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 fünf km/h langsamer ist als der Renner aus Rüsselsheim.

Der Golf 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 Werkshallen an der hannoveranischen Ikarusstraße. Jedes für sich 210 PS stark und 68.500 Mark teuer. Trotzdem – oder vielleicht deshalb – war die limitierte Auflage im Nu vergriffen. Die Interessenten standen



Auf schlechtem Untergrund bleibt der Basis-GTI angenehm komfortabel

Wie alle Golf hebt der GTI 16V bei Lastwechseln 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

	Golf GTI	Golf GTI 16V	Golf G 60	Rallye Golf	Golf Limited
Motor	vier in Reihe/vorne quer				
Zylinderzahl/Einbaulage	Grauguß/Leichtmetall				
Motorblock/Zylinderkopf	eine obenliegende/Zahnriemen				
Nockenwelle(n)/Antrieb	eine obenliegende/Zahnriemen	zwei obenliegende/Zahnriemen	eine obenliegende/Zahnriemen	eine obenliegende/Zahnriemen	zwei obenliegende/Zahnriemen
Ventilsteuerung	hydraulische Tassenstößel				
Gemischaufbereitung	elektronische Benzineinspritzung/Bosch KE-Jetronic				
Zündung	elektronische Kennfeldzündung				
Bohrung/Hub	81/86,4 mm				
Hubraum eff./Steuer	1781/1760 cm³				
Verdichtungsverhältnis	10,0:1				
Max. Leistung	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
Max. Drehmoment	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
Abgasreinigung	Dreivegekat mit Lambdaregelung				
Literleistung	60,1 PS/Liter	72,4 PS/Liter	90,7 PS/Liter	90,7 PS/Liter	117,9 PS/Liter
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe, auf die Vorderräder				
Kraftübertragung/Antrieb	Fünfganggetriebe, permanenter Allradantrieb				
Getriebeübersetzungen	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
Achsübersetzung	3,67:1	3,67:1	3,68:1	3,68:1	3,68:1
Fahrwerk	einzelnen an McPherson-Federbeinen, Dreiecksquerlenkern, Querstabilisator				
Radaufhängung vorn	Verbundlenkerachse, Feder-Dämpferereinheiten, Querstabilisator				
Radaufhängung hinten	hinten an Schräglenkern, Stabilisatoren vorn und hinten				
Bremsen vorn/hinten	rundum Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet				
Rad-/Reifengröße	6 J x 14 / 185/60 VR 14				
Rad-/Reifengröße	6 J x 15 / 195/50 R 15 82 V				
Rad-/Reifengröße	6 J x 15 / 205/50 R 15 V				
Rad-/Reifengröße	6 1/2 J x 15 / 195/50 R 15 82 V				
AUTOZEITUNG Meßwerte					
Beschleunigung					
0-40 km/h	2,5 s	2,4 s	2,4 s	2,0 s	1,6 s
0-60 km/h	6,8 s	6,1 s	5,7 s	5,8 s	3,8 s
0-100 km/h	10,3 s	9,1 s	8,3 s	9,0 s	6,7 s
0-120 km/h	15,1 s	12,7 s	11,1 s	12,4 s	9,3 s
0-140 km/h	21,9 s	18,0 s	15,4 s	17,5 s	12,6 s
0-160 km/h	32,2 s	30,5 s	29,0 s	29,9 s	27,2 s
Elastizität im 4./5. Gang					
60-100 km/h	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
60-120 km/h	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
60-140 km/h	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
60-160 km/h	-	26,7/38,3 s	20,2/29,9 s	25,5/34,2 s	17,7/22,3 s
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h	200 km/h	219 km/h	208 km/h	230 km/h
Tachoaussage dabei	195 km/h	210 km/h	229 km/h	221 km/h	240 km/h
Innengeräusche [in db(A)]					
bei 50 km/h im 3. Gang	62	69	69	65	67
bei 100 km/h im 3./4. Gang	74/74	78/76	74/73	77/71	75/73
bei 130 km/h im 4./5. Gang	76/75	77/77	76/77	77/75	76/75
bei Höchstgeschwindigkeit	83	84	85	86	88
Testverbrauch	9,6 l	9,4 l	12,8 l	12,9 l	14,6 l
Kraftstoff	Super bleifrei	Super bleifrei	Super plus	Super bleifrei	Super bleifrei
Karosserie/Abmessungen/Gewichte					
Basispreis	27730 DM	30210 DM	35650 DM	44500 DM	68500 DM

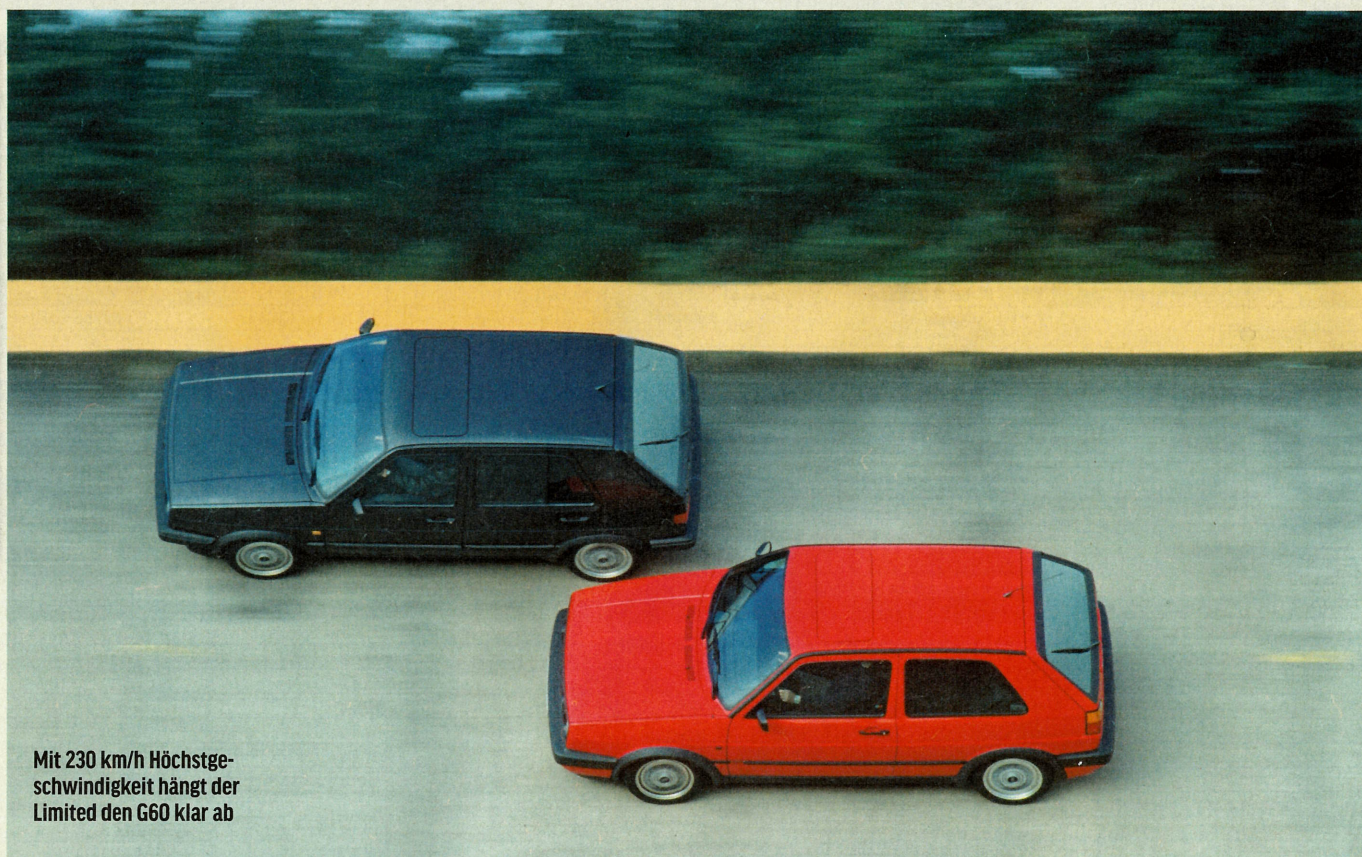
Die sportlichen Golf rollten bei VW bereits in einer Auflage von einer Million vom Band



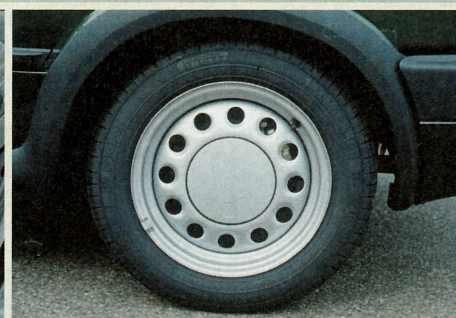
Auch am Kurvenlimit bewegt, bleibt der Limited neutral

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 blickfängendes Spoilerzierwerk. Auch innen trifft man keine Besonderheiten an, nur der rote Bereich des Drehzahlmessers ist sehr klein geworden, er beginnt erst bei knapp 7000/min. Die feinen, lederbezogenen Sitze lassen sich elektrisch einstellen und beheizen.

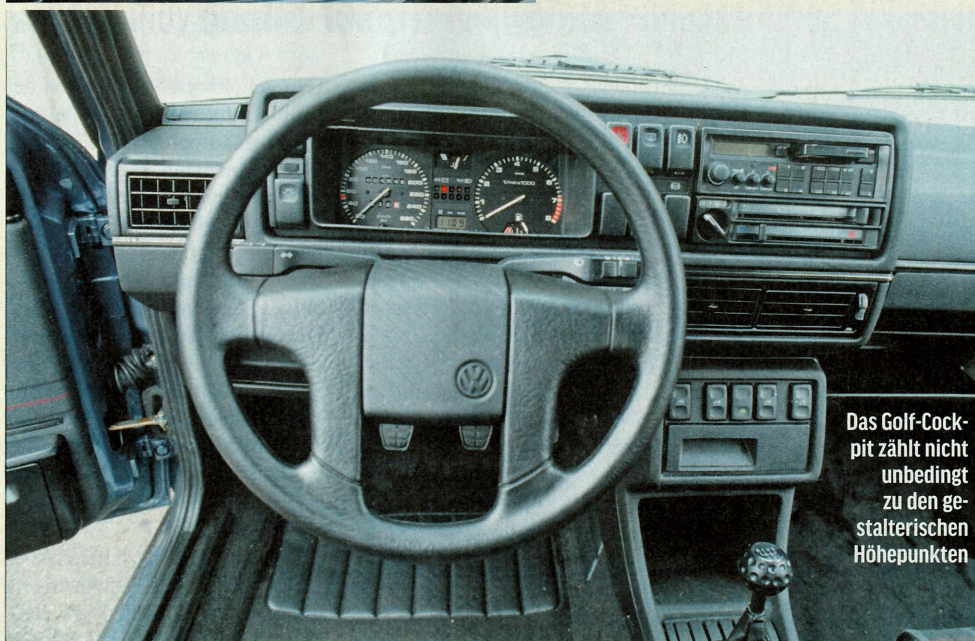
Den gehobenen Standard bei der Möblierung läßt die Gestaltung des Armaturenbretts vollständig vermissen. Hier trägt der Über-Golf die gleiche graue Kunststoffhaut zu Markte wie der Golf CL mit 55 PS an der Modellbasis. Der kleine Unterschied zur Wolfsburger Stangenware tritt erst beim Druck aufs Gaspedal 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-



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



Die straffen Sportsitze verfügen über ausgezeichneten Seitenhalt für Beine und Oberkörper. Die GTI stehen serienmäßig auf 14-Zoll-Stahlfelgen



Das Golf-Cockpit zählt nicht unbedingt zu den gestalterischen Höhepunkten

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 syncro entspricht.

Beim Tanken schlägt der Golf 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 Kilo-

metern. 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 Handeigenschaften 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 beim Wunschdenken bleiben. Denn an eine Neuaufgabe 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 Wettbewerbseinsatz bekam er lediglich einen permanenten Allradantrieb spendiert. Die Karosserie im Tuning-Look mit pausbäckigen Kotflügeln, mächtigen Lufteinlaßschlitzen und 205/50er-Schlappen 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-



Limited-Sitze vom Feinsten: schwarzes Leder und elektrische Einstellmöglichkeiten



Die Visitenkarte des Über-Golf im Motorraum

PS gegenüber dem GTI 16V reichen gerade für eine um acht km/h höhere Endgeschwindigkeit. Doch ebenso wie der Limited ist der Rallye-Golf bereits Geschichte.

Der Rallye-Golf ist nur noch mit Glück zu finden

Wer geduldig sucht, 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 VW, 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, der Kat drückte die Motorkraft später um zehn auf 129 PS. Immer noch genug, um kommod voranzukommen, zumal die 1,8-Liter-Maschine 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 zum akzeptablen 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 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 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 streichen und dadurch hohe Erwartungen vermeiden, der VW könnte dem gestiegenen Leistungsanspruch an die Kompaktautos gerecht werden: als kultivierter und klassenloser Wagen ohne Ambitionen auf sportliche Höchstleistung.

Michael Kirchberger



Unter der Haube gibt es sichtbare Unterschiede: Der Limited (rechts) verfügt über Ansaugtrakt und Kopf des 16-Ventilers