

VWCLASSIC



Das Magazin für historische Volkswagen

Nr. 15

CREMER ROADSTER

The one and only!

GOLF G60 LIMITED

Überlebt auf der Überholspur

JETTA 2 CABRIOLET

Ein seltener Traum

SAMBA-ERBE

Luxus-T2a



Besuch bei der Bugbus-Gang
Luftkurort

Einst cW-Weltmeister: Rovomobil aus der ehemaligen DDR



32 Nur 71 Stück baute Volkswagen Motorsport einst: Der legendäre Golf 2 G60 Limited.



122 Puma auf Raubzug: Ein brasilianischer Sportwagen mit VW-Genen.

Fotos (v.l.n.r.): Jan Bürgermeister, Günter Poley, Stefan Bau, (unten) Roman Rätzke, Stephan Repke, Jan Bürgermeister

- 04 **Wirtschaftswunder 2.0. ein bild und seine ...**
Brasiliens »Käfer-Land«.
- 08 **Gehegt & gepflegt. unterwegs**
Wie ein T2a »Clipper« in sensationellem Zustand dem Alter trotzte.
- 16 **Designer-Traum. zeitreise**
Eimo Cremer entwarf und baute seinen eigenen Roadster auf Käfer-Basis.
- 26 **Nur für Klassiker. unterwegs**
Das VW-Veteranen-Treffen in Hessisch Oldendorf.
- 32 **Einer von 71. reportage**
Volkswagen Motorsport baute mit dem Golf G60 Limited den ersten 16V in Verbindung mit G-Lader.
- 40 **Schlüssel zum Glück. historie**
Welcher historische Volkswagen trägt welche Schlüssel-Nummer?
- 42 **Wer hat's erfunden...?. reportage**
In der Schweiz entstand mit »Bugbus« ein europaweites Netzwerk für die VW-Gemeinde.
- 54 **Unter dem Wind. meilensteine**
Die »Rovomobile« aus der Ex-DDR waren lange inoffizielle cW-Weltmeister.
- 60 **Hotel to go. unterwegs**
Ein VW Caddy mit absetzbarer Wohnkabine von Tischer für die kleinen Alltags-Fluchten.
- 68 **Mit dem Cabrio ins Weltall. vitrine**
Blech-Modelle von »Nomura Toys« aus Japan.
- 74 **Aus der Szene. community/news**
Typen, Treffen, Zubehör und ein Gewinnspiel.
- 87 **VW CLASSIC. weltweit**
Verlagsservice.
- 96 **Schwedischer Scheunenfund. unterwegs**
Eine 51er-Faltdach-Brezel mit viel Zubehör und einem schweizer »MAG-Kompressor«.
- 104 **Geburtstags-Ständchen. meilensteine**
Herzlichen Glückwunsch: 50 Jahre VW Bus T2.
- 108 **Offen und ehrlich. zeitreise**
Das bügelfreie Jetta-Cabriolet von »Freier« wurde in einer Kleinstserie gefertigt.
- 116 **Die große Schau. historie**
Volkswagen auf der ersten »richtigen« Nachkriegs-IAA in Frankfurt.
- 122 **Stets auf dem Sprung. unterwegs**
Ein »Puma« aus Brasilien – immer aufsehenerregend und sehr selten.
- 130 **VW CLASSIC 16. vorschau**
Vorschau, Impressum.

Into the Blue

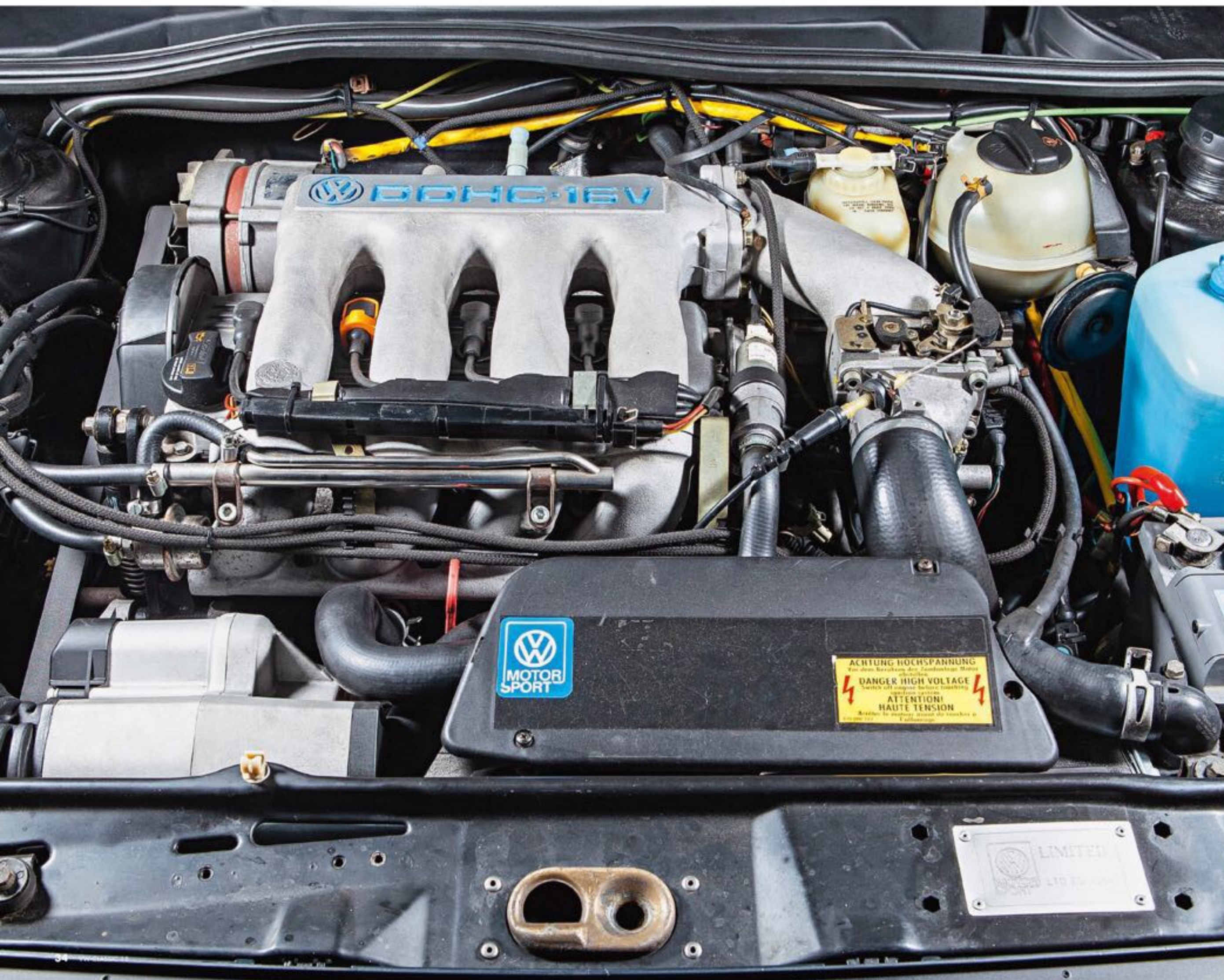
»Limitiert« oder »begrenzt verfügbar« beschreibt den Raritätenstatus des seltensten Golf-Serienmodells nur unzureichend. Von rund 6,3 Millionen Golf der zweiten Generation gehörten ganze 71 Stück zur Sonderedition »Limited«. Jeder Einzelne war und ist etwas ganz Besonderes.

Autor: Jan-Henrik Muche Fotos: Stefan Bau



G60-Gipfel

Kenner identifizieren den Limited am blauen Kühlergrill-Rahmen und VW-Motorsport-Emblem. 210 PS stecken dahinter.



Schon mal einen gesehen? Einen echten »Golf Limited«, den mit der blauen Kante um den Kühlergrill und dem »VW-Motorsport«-Wappen hinten rechts? Unwahrscheinlich, weil unheimlich selten und heute nie im Alltag unterwegs. Er ist ein Typ der Extreme, ein Klassiker der Moderne, der, noch nicht einmal 30 Jahre alt, sein Leben in Sammlungen verbringt. Welcher Golf kann das schon von sich behaupten?

Normal ist das nicht. Aber der Limited der späten 80er ist ja auch kein Golf II wie die anderen, war auch nie ein Auto für alle und immer. Mit einem Preis von 68.500 Mark war er sagenhaft teuer und obwohl es keinerlei Extras für ihn zu bestellen gab, höchst exklusiv und deshalb nur für Freunde des Hauses erhältlich: Top-Manager, große Autohäuser, Prominente wie Rennfahrer Hans-Joachim Strietzel. Stuck.

Hinter der Idee steckte... ja, was eigentlich? Eine Bündelung der maximal möglichen Technik? Ein Ausblick auf die Zukunft des Golf und dessen Rolle im Rennsport? Schwer zu sagen. Der führende Kopf der Entwicklung war VW-Motorsport-Chef Klaus Peter Rosorius, der schon den Aufstieg der Formel Vau begleitet und die erste Generation Golf im Rallyesport etabliert hatte.

Der Rallye-Golf mit seinen eckigen Verbreiterungen und der vierschötigen, zerklüfteten Front ist der nächste Verwandte des Limited. Beim Bau des Limited aber blieb VW Motorsport nah an der Großserie, wählte den zutiefst normalen viertürigen Golf als alternative Karosserie-Variante. Basis war der seit 1986 verfügbare Golf Syncro mit Visco-Kupplung, der erste Golf mit permanentem Allradantrieb. BBS-Kreuzspeichenräder im Format 6,5 x 15 Zoll waren ab Werk montiert, sportlich anmutende Doppelscheinwerfer erhielt der Limited nicht.

Ein eleganter, normal aussehender Golf »mit jeder Menge Faszination unter der Haube« war das Ziel. Die Kombination aus bravem Viertürer mit



schlichter Front und schwer wiegender Vollausrüstung in Form von Leder, Sitzheizung, Schiebedach, Zentralverriegelung sowie elektrischen Fensterhebern vorne und hinten scheint heute noch eigen.

Zum Herzstück der Limited Edition avancierte der 16V-G60-Motor, der erstmals Vierventiltechnik und den mechanischen Scrollverdichter kombinierte. Der VW-eigene »G-Lader«, nach Form und Innenleben des Verdrängergehäuses benannt, hatte 1987 beim Polo G40 sein Debüt gegeben. Die Zahl 40 beschrieb die Breite der innenliegenden Laderspiralen. Noch vor dem 160 PS starken Golf GTI mit größerem G60-Lader erschien der Golf Limited.

209 PS bei 6.500/min und ein Drehmoment von 252 Nm bei 5.000/min kennzeichneten ein Sporttriebwerk, das den Leistungsgipfel der zwischen August 1983 und Dezember 1992 gebauten Golf II-Baureihe markierte. Bei immerhin 118 PS lag die Literleistung des Vierzylinders mit 1.781 cm Hubraum, der darüber hinaus über einen geregelten Kat verfügte. Die Möglichkeit, den Über-Golf vielleicht auch in den USA zu verkaufen, schien zumindest nicht völlig ausgeschlossen.

»Herzstück des Limited war der 16V-G60-Motor, der erstmals Vierventiltechnik und G-Lader kombinierte.«

Aber der Preis... ein viertüriger Golf mit 70-PS-Turbodiesel kostete keine 20.000 Mark. Begrenzte der Preis die Stückzahl des Limited? Nur 71 Fahrzeuge, von der Nummer 000 bis 070, fertigte VW Motorsport in Hannover zwischen August 1989 und Juli 1990.

Spurensuche in Österreich, exemplarisch durchgeführt an Nummer 27. Gebaut im Februar 1990, zugelassen auf einen Rechtsanwalt aus der Schweiz, der ihn – Ausnahme von der Regel – bis zu einem Unfall tatsächlich als Alltagsauto nutzte. Was hatte der Mann wohl sonst noch in der Garage stehen?

Was sind die Gemeinsamkeiten des Limited mit anderen Golf-Modellen und was macht ihn andererseits besonders? Ein VW-Motorsport-Metallschild auf dem Schlossträger im Motorraum weist ihn als »LTD.ED.027« aus, aber

innen sieht Nr. 27 aus wie jeder andere Golf II. Schwarz gewürfelt das zweckgebundene, in horizontale Arbeitsebenen geteilte Armaturenbrett, die einzelnen Elemente eckig und verschachtelt. Wie beim GTI reicht der Tacho bis 260 km/h, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 227 km/h ist der Limited nicht allzu weit entfernt.

Der rote Bereich des Drehzahlmessers beginnt bei 6.650/min. Leder auch an den Türverkleidungen und dem Vierspeichenlenkrad, Komfort-Extras wie Sitzheizung und elektrische Fensterheber, Multifunktionsanzeige (über eine spezielle Druck-Kombination lässt sich der vorhandene Ladedruck abrufen!), »Gamma«-Radio mit Sechsweg-Aktivlautsprechersystem – nichts, was es in anderen Modellen gegen Aufpreis nicht gegeben hätte.

Leben am Limited

Andi Egger aus Lustenau in Österreich sammelt seit über 20 Jahren Daten und Fakten zum Super-Golf. Der Wagen mit der Nummer 27 lief früher in der Schweiz – VW Motorsport verkaufte die 71 Fahrzeuge in ganz Europa an gute Kunden.



Die Feinheiten: Elektrisch verstellbare Außenspiegel, das abgedunkelte Glas der Innenraumleuchte, die Sonnenblende mit beleuchtetem Spiegel auf der Beifahrerseite, erklärt Andi Egger (41) aus Lustenau am Bodensee. »Das Blau an Kühlergrill und Emblemen ist eine Porsche-Farbe«, sagt er.

Seit über 20 Jahren jagt der vom Limited-Fan zum Experten gereifte Österreicher der Entwicklungs-Geschichte des Autos und den Geschichten der 71 gebauten Fahrzeuge nach. Drei Stück stehen derzeit in seiner Halle: »So viele Limited auf einem Fleck dürften einmalig sein«, sagt Egger. Netzwerk- und Systemadministrator ist er, überholt aber seine G-Lader in Eigenregie.

Vieles an Teilen und Informationen, mehr als jeder andere, hat Andi Egger zusammengetragen. Vom auf den 6. Oktober 1989 datierten Mustergutachten zum Fahrzeugtyp 19E-299, Antragsteller: VW Motorsport, 3000 Hannover 1, bis zur 55 Einträge zählenden Limited-Liste reicht das gesammelte Wissen.

Nicht alle Besitzer, die er über Umwege kontaktierte, auch einige wenige darunter, die ihren Limited einst neu kauften, wollen Nummer und Namen auf Andi Eggers Homepage www.vw-racing.org öffentlich sehen – auch dieser vorsichtige, zurückhaltene Umgang mit der Auto-Preziosität dürfte unter Golf-Eignern einmalig sein. In Schottland und den USA hat Andi Egger Li-

imited gefunden, die Wege rekonstruiert. Nummer 49 steht heute in Mexiko. Er kennt die Gerüchte um angeblich zwei gebaute Limited-Dreitürer, hat aber noch nie einen gesehen. »Es gibt nur diese 71 Autos, keines mehr. Und es lassen sich auch nur sehr schwer welche fälschen, weil VW Motorsport nur 200 Einheiten des 16V-G60-Motors gebaut hat.« Ein Dutzend davon kam in Rallye-Golf zum Einsatz, jeder einzelne genau so teuer wie ein Golf Limited.

Auch in anderen Modellen verbaute die Maßkonfektions-Abteilung VW Motorsport auf Wunsch die Top-Motorisierung, 25.000 Mark kostete ein 16V-G60-Motor als Einzelteil! Wem das nicht reichte, der erhielt auf expliziten Wunsch und gegen Aufpreis ein Steuergerät, das die Leistung sogar auf 235 PS an hob.

Das eigene Auto mit der Nummer 60, passend zum G60-Lader, kaufte Andi Egger in schlechtem Zustand vor 17 Jahren und zahlte schon damals viel Geld. »Dann habe ich ihn restauriert und gleich die nächste Eigenheit kennengelernt. Der Lackierer wies mich darauf hin, dass der Farbton »Brillantschwarz« nicht mit dem Originallack übereinstimmen würde. Tatsächlich: Volkswagen hat 1989 Brillantschwarz LP9V benutzt, das hatte ich genommen.

1990 kam die Farbe Brillantschwarz mit der Lacknummer LA9V. Also habe ich mein 1990er-Auto gleich noch einmal, dieses Mal im richtigen Ton lackieren lassen.«

55 von 71 Autos hat Andi Egger inzwischen lokalisiert. Nicht alle Limited-Besitzer wollen ihr Auto und ihren Namen öffentlich sehen

Es gibt kaum ein Golf II-Sondermodell, das Egger noch nicht in den Fingern hatte. Es gehören auch solche dazu, die in Deutschland kaum bekannt sind, wie etwa die nur in der Schweiz verkauften »Edition Blue G60« oder »Fire & Ice G60«. »Aber beim Limited gibt es keine Ausreißer: alle Autos sind gleich.«

Ausstattungsmerkmale wie die Frontstoßstange des US-Modells mit großen Blinkern und ohne Kennzeichenaussparung oder Klebefolie auf den Schweltern, identisch mit der um das Heckfenster, bekannt vom GTI, seien typisch für den Limited.

»Vieles ist längst selten und teuer wie Goldstaub«, sagt der 41-Jährige. Modellspezifisch für den Limited-Motor seien etwa eine geänderte Lichtmaschinenhalterung, die nötig sei, weil die Lima nicht vor sondern hinter dem Motor liegt. »Auch Auspuffkrümmer, Einspritzleiste, der 2.030 Millimeter lange Zahnriemen mit Halterung und



Viel dran und drin

In der Ausstattung ist ein Limited wie der andere, weitere Extras konnten nicht geordert werden. Einige Motor- und Anbauteile (o.) gibt es nur beim 16V-G60-Motor.



Keine Experimente

Lederlenkrad und Schalter für die elektrischen Fensterheber bringen etwas Luxus ins typisch aufgeräumte Golf-II-Cockpit.

Zündkerzen sind speziell, der restliche Motor ja sowieso.«

Das Leben mit dem Limited sei kompliziert, weil Benzindruckregler, Bypassrohre oder Kurbelgehäuseentlüftung Spezialteile von VW Motorsport und in keinem Ersatzteilprogramm von VW zu finden seien. Auch dafür gibt es die Homepage: um die Legende Limited am Laufen zu halten.

Erstaunlich, oder doch eben Golf-II-typisch, wie gesittet und unaufgeregt das Gesamtkunstwerk Limited dann in Gänge funktioniert. Locker und leichtfüßig dreht der Vierzylinder nach oben, bekommt dank Ladeluftkühler und Spirallader stämmiges Drehmoment einblasen und klingt dabei dennoch nie wie ein überzüchtetes Renntriebwerk.

Nach den ersten Testberichten lagen VW Motorsport auf einmal 3.000 Bestellungen vor

Zum erwachsenen Auftritt passen die wertige Ausstattung und die solide Machart, das Fahrwerk ist stramm aber trotzdem noch komfortabel. »Ein gelungenes Fahrwerk, das der gebotenen Leistung stets gerecht wird«, lautete damals das nüchterne Fazit von GUTE FAHRT. Leise Geräusche aus dem Antriebsstrang erinnern an den vorhandenen Allradantrieb.

»Nein, heute haut einen der Limited nicht mehr vom Hocker, auch die 210 PS machen nicht mehr sprachlos«, sagt Andi Egger. »Aber ein faszinierendes Auto bleibt er doch.«

Nach einem Telefongespräch mit dem Ex-VW-Vorstandsvorsitzenden Carl H. Hahn zum Thema Limited gab Hahn Andi Egger die Nummer des ehemaligen VW-Motorsport-Chefs Klaus Peter Rosorius weiter. Warum nur 71 Stück gebaut wurden, ließ sich bis heute nicht zuverlässig klären. Am wahrscheinlichsten ist die Erklärung für die begrenzte Stückzahl: »Als nach den ersten Testberichten 3.000 Vorbestellungen bei VW-Motorsport eingingen, haben sie wohl einfach überfordert die Fertigung eingestellt.«