

Im Herbst kommt der Taifun – ein

Noch dreht er seine letzten Testrunden in Lappland. In sechs Monaten aber ist es soweit: Auf der IAA im September in Frankfurt feiert der VW Taifun Premiere. Mit dem neuen Sport-Coupé will VW beweisen, daß aus Wolfsburg nicht nur zuverlässige, aber etwas biedere Alltagsautos kommen, sondern auch technische Spitzenklasse

Der Taifun ist ein 2+2sitzer. Er hat 10cm mehr Radstand als der Scirocco. Die Innenraumabmessungen entsprechen etwa dem alten Golf I. Hinten ist also noch genug Platz für Mitfahrer. Kernstück des glatten Sportautos mit der unverwechselbaren Keilform, die in seitlich herumgezogenen Heckspoilern ausläuft, ist der Motor: ein ungewöhnlicher Sechszylinder.

Die VW-Entwicklungsmannschaft um Professor Fiala schuf ein leichtes Kompaktriabwerk, das es so nirgends auf der Welt gibt. Die Zielvorgabe lautete: Die Maschine mußte quer eingebaut unter die stark nach vorn abfallende Motorhaube passen. Die Audi-Fünfzylinder waren daher nicht geeignet. So entstand

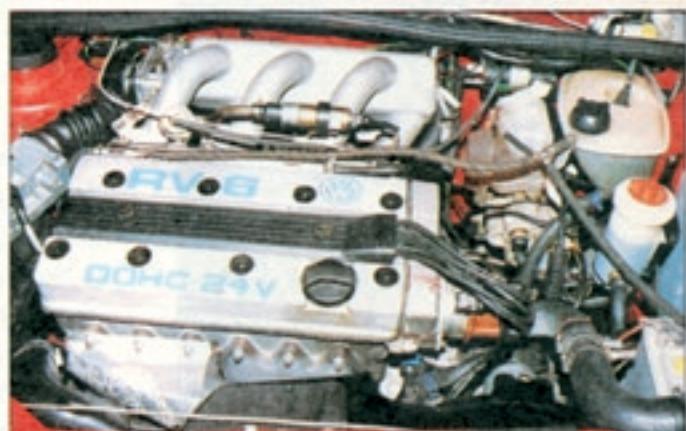
ein Leichtmetall-Zylinderblock in V-Form, dessen gegenüberliegende Zylinderreihen so eng beieinanderstehen, daß der Motor beinahe wie eine Klappstulle aussieht.

Das Leistungsangebot des Einspritzers ist breit gefächert. Hubräume von 1800 bis 2200 ccm sind vorgesehen. Die Leistungsklassen reichen von 100 bis knapp 200 PS. Das 950-Kilo-Auto, das gut zwei Zentner leichter ist als ein Mercedes 190, erreicht damit bis zu 245 km/h Spitze.

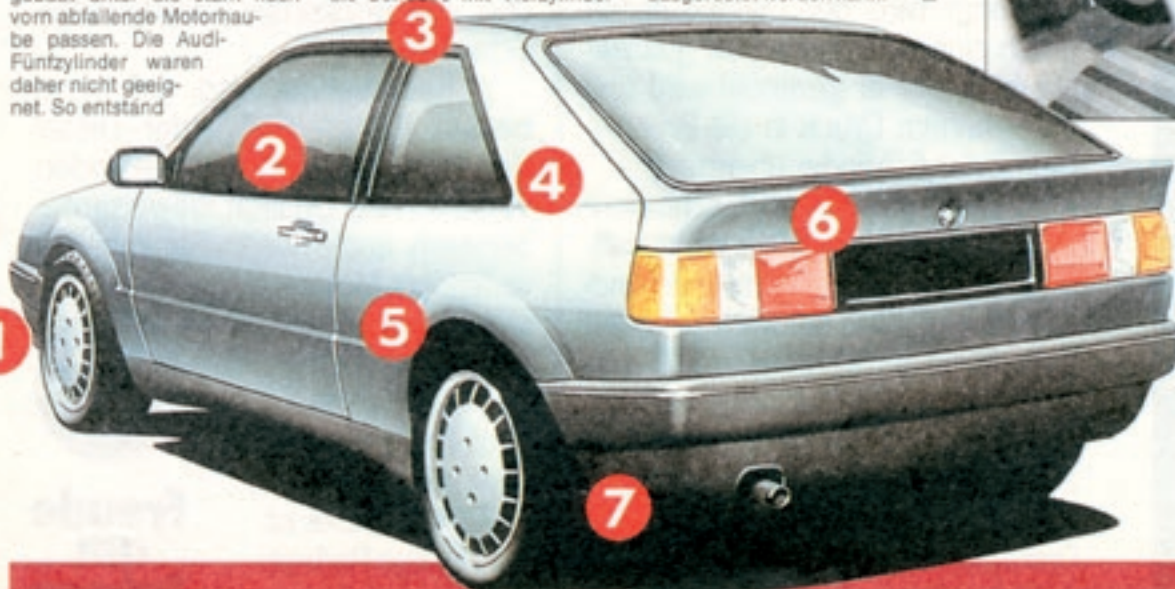
Der technische Wirbelwind Taifun löst den Scirocco nicht ab. Leicht überarbeitet, bleiben die Scirocco mit Vierzylinder-

motoren auch nach der IAA im VW-Programm. Der Grund dafür ist einleuchtend. Der Taifun wird teuer – etwa 40.000 Mark. Dennoch rechnen sich die VW-Strategen Chancen auf dem Markt aus; denn der billigste Porsche, der 924 S (eine nicht mehr taufische Konstruktion) kostet schon über 43.000 Mark.

Das Taifun-Fahrwerk wird der hohen Leistung angepaßt. Die Hinterachse bekommt einen eingebauten Mitteneffekt. Das ist die Garantie für neutrales Fahrverhalten in extremen Situationen. Der Taifun ist auch so ausgelegt, daß er jederzeit mit dem VW-Allrad-Antrieb ausgerüstet werden kann. ■



Mit dem neuen Motor (oben) erreicht der Taifun Spitzenfahrleistungen. Das war jedoch nicht der Entwicklungsgrund. VW ging es zuerst um den Komfort eines 6zylinders. Ab '88 gibt es den Motor auch für Golf und Passat. Die Armaturen (l.) stammen aus dem GTI-Regal



So unterscheidet sich der Taifun vom Scirocco

- 1 Statt aufgesetzter Stoßstangen jetzt auch angepaßter elastischer Stoßfänger, seitlich herumgezogen, mit integriertem Frontspoiler;
- 2 kein kleines Seitenfenster mehr;
- 3 Türen weit ins Dach hineingezogen, bequemer Einstieg;
- 4 moderne Keilform mit hochgezogenem Heck;
- 5 die Hinterachse ist weiter nach hinten gerückt, das gibt langen Radstand für guten Geradeauslauf und viel Platz drinnen. Aufgesetzte Verbreiterungen mit Seitenschwellern (auf der Zeichnung als „Schmalspurversion“ dargestellt);
- 6 Heckspoiler nicht mehr aufgesetzt, sondern in die Heckklappe integriert, die Heckscheibe schließt außen bündig ab, ist geklebt;
- 7 Stoßfänger hinten mit integrierter Heckschürze für bessere Aerodynamik.



Fotos: H.G. Lehmann/illustratione Bunte

Porsche von VW



Diese Fotos zeigen den neuen Volks-Porsche erstmals ungetarnt. In Skandinavien dreht der Taifun derzeit seine letzten Teststrunden

Holts

Das Felgen-Lackier-System.

Holts ROSTSCHUTZ-GRUNDIERUNG

Holts GOLD WHEELS Polyurethane Metallic-Spray für 5 Felgen

Holts SILVER WHEELS Polyurethane Metallic-Spray für 5 Felgen

Holts STEEL WHEELS Polyurethane Metallic-Spray für 5 Felgen

Holts WHITE WHEELS Polyurethane Spray für 5 Felgen

Mit Polyurethan

- Waschanlagenfest
- Feuchtigkeitsundurchlässig
- Dauerelastisch

Holts. Hält Autos in Form.