

Der neue Super-

Volkswagen hat seinen Sport-quattro fertig. Er wird Golf syncro GT heißen. Ein Allradrenner mit Bullenkraft durch Aufladung und mit viel pfiffiger Technik



Schon im vergangenen Winter entdeckte Auto Bild den halbfertigen Prototyp am Polarkreis

Der Super-Golf, der noch mehr kann als der schnelle GTI 16V, kommt Ende 1988 auf den Markt. Das Modell, das intern im Werk „G 60“ heißt, soll die Golf-Fahrer stolz machen: Seht mal an, was in unserem Auto alles stecken kann. Das Topmodell soll das langsame Altwerden des heutigen Golf II (Start 1983) überdecken. Ein Prinzip, das BMW auch mit seinen Dreiemer erfolgreich praktiziert, wo zusätzliche Modelle (Allrad, Cabrio, Kombi) den Anschein erwecken, als sei der Urtyp noch aktuell.

Eines steht fest, der Top-Golf wird Maßstäbe in der Kompaktklasse setzen: Turbolader, Waste-gate-Technik, 16 Ventile braucht er gar nicht, um eine Spitzengeschwindigkeit von 225 km/h und mehr zu erreichen.

Der G-Lader, ein echtes Kind der VW-Entwicklungsmannschaft, gibt dem langlebigen und sehr drehzahlfesten ausgelegten GTI-Basismotor die Sporen. Statt Abgas treibt ein simpler Keilriemen den mechanischen Blasebaig, der ein Frischluft-Kompressor ist, zwei Ventile genügen im Zylinderkopf. Bereits von unten heraus macht der G-Lader Dampf.

Das Prinzip hat längst seine Bewährungsprobe bestanden. Es wurde im Polo G 40 erprobt. Die Ziffern bezeichnen nichts weiter als die Gehäusebreite des Laders. Für den Golf wuchs sie um 20 Millimeter, daher „G 60“.

„Digifant“, ein neues elektronisches Motor-Management, führt der 1800-ccm-Maschine immer die richtige Menge Benzin-Luft-Gemisch zu, um die Verbrennung optimal ablaufen zu lassen. Ein Klopfsensor überspielt unterschiedliche Benzinqualitäten automatisch, damit sich das 170-PS-Triebwerk niemals wegen ein paar Oktan zuwenig überhitzen und ausfallen kann. Ein Ölkühler ist serienmäßig.

Die Kraft aus dem Drehzahl-Keller macht den G-60-Golf zum blitzschnellen Sprinter. (0-100 km/h in weniger als 6,5 Sekunden – raunen die Versuchsfahrer.) Da braucht es ein stämmiges, angepaß-

tes Sportfahrwerk, um die Bullenkraft sauber auf die Straße zu kriegen. Sobald Frontantriebswagen sich der 200-PS-Grenze annähern, wird das problematisch. Gebändigter Kraftfluß ist nur per Vierradantrieb möglich. Logisch: syncro-Antrieb (4x4 mit Viscokupplung).

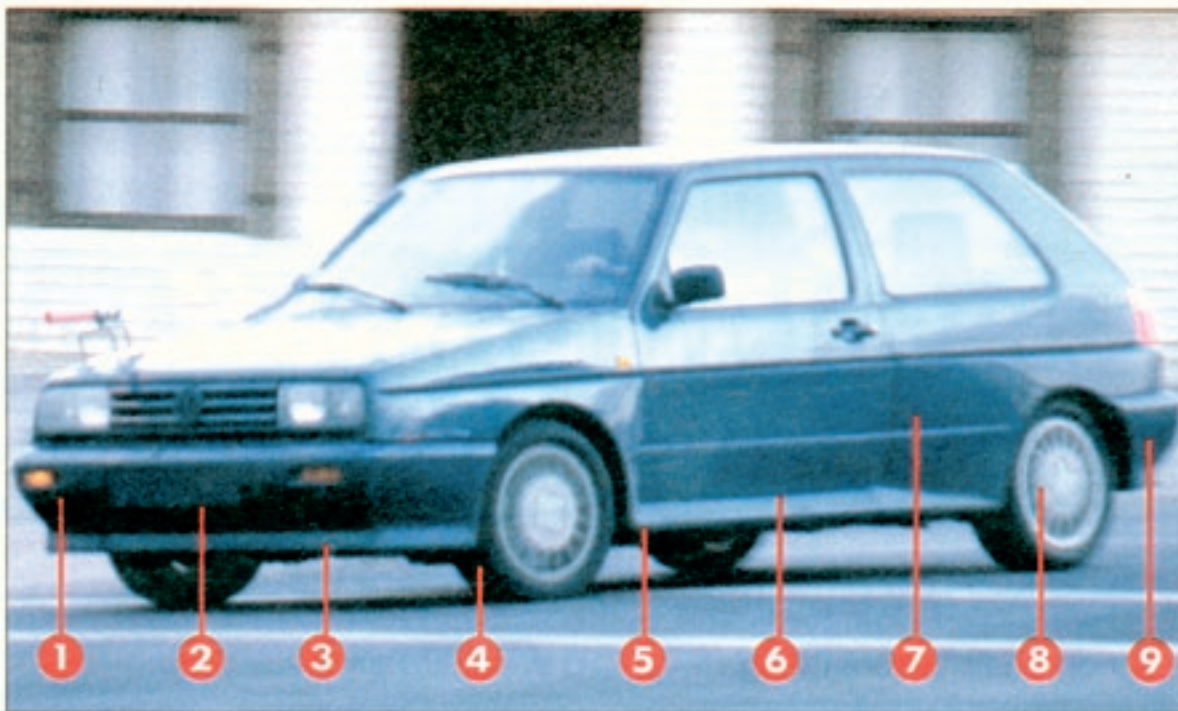
Daß sich solch ein Auto rasch auf einen Preis von 50 000 Mark summiert, ist klar. Anfangs träumte man von weniger.

Für Motorsport-Piloten wird ein syncro GT mit mehr als 200 PS für Rallye-Einsätze bereitstehen.

glo.



Von hinten ist der syncro GT kaum anders als ein normaler Serien-Golf. Auch hier wanderte wegen der Elektronik am Motor die Antenne als „Haifischflosse“ nach hinten



Das ist anders am Golf GT mit 4x4-Technik

1 Rechteckscheinwerfer mit integrierten Breitstrahlern. 2 Erheblich vergrößerter Frontspoiler, der mit der Stoßstange vereinigt ist, breite Luftschlitze. 3 Spurverbreiterung vorne auf mehr als 1450 mm (Normalgolf 1390 mm).

4 Niederquerschnitt-VR-Breitreifen. 5 Neues Fünfganggetriebe für erhöhte Drehmomentaufnahme. 6 Seitenschweller zwischen den Radkästen vorn und hinten. 7 Aufgesetzte Kotflügelverbreiterungen. 8 Permanenter Allradantrieb mit zwischengeschalteter Viscokupplung. 9 Neue Heckstoßstange mit eingearbeitetem Spoiler.

Golf kommt 1988



So sieht er endgültig aus: der schärfste Golf, den es bisher gab. Die Karosserie blieb erhalten. Zur Spurverbreiterung bekamen die Kotflügel „Pustbacken“, ausgestellte Verbreiterungen aus Kunststoff

Fotos: illustrierte Bunte (F. G. Lehmann)

fahr frisch, tank Laune



*Die Erfrischung
mit dem besonderen
Geschmack.*