



Der Golf GTI G60





Der Golf GTI G60.

Der Golf GTI G60. Der stärkste Golf aller Zeiten.

«Golf im Schafspelz», «Golf-Sportlen» oder schlicht «GTI» haben ihn liebevoll die titulierte, für die der Golf GTI in den rund 15 Jahren, in denen er gebaut wird, schon fast zur automobilistischen Weltanschauung wurde. Und die heisst Kraft haben, aber nicht damit protzen.

Mehr Sein als Schein. Understatement als dezente Form der Selbstbestätigung. So war's, und so soll's bleiben. Womit wir bei unserem neuesten GTI wären, beim Golf GTI G60. Auch für diesen stärksten Golf aller Zeiten gilt: Seine geballte Kraft sieht man ihm



nicht an. Seine technischen Feinheiten erlebt man erst bei einer Probefahrt. Was man sieht, ist eine betont vornehme, sehr sportliche Zurückhaltung. Zum Beispiel das tiefergelegte Fahrwerk mit einer straffen Abstimmung. Die teilweise in Wagenfarbe lackierten

Stoßfänger. Die Kotflügel- und Schwellenverbreiterungen oder die 6 J x 15- Leichtmetallräder mit breiten Reifen (185/55 R 15 V). Alle Anbauteile sind sehr harmonisch und elegant integriert. Ein Blick unter die Motorhaube jedoch macht klar: Hier hat

alle Bescheidenheit ein Ende. Hier wirkt der 1,8l-Vierzylinder, der von einem – mit Verlaub – motortechnischen Meisterwerk, dem G-Lader, auf 118 kW (160 PS) gebracht wird. 118 kW inklusive geregelter Katalysator und Servolenkung. Und an Kühlergrill und Heck

prangt als Symbol der neuen Golf-Sportlichkeit ein Signet, das neue Zeichen setzt: G60 – der stärkste Golf GTI aller Zeiten.



Der Golf GTI G60. Sonderausstattung: Radio-Kassettensystem.

Auf einen Blick: Funktion in Top-Form.

Ein Blick auf Ihre künftige Wirkungsstätte verrät: die Funktion bestimmt die Form, und das in vollendetem Design.

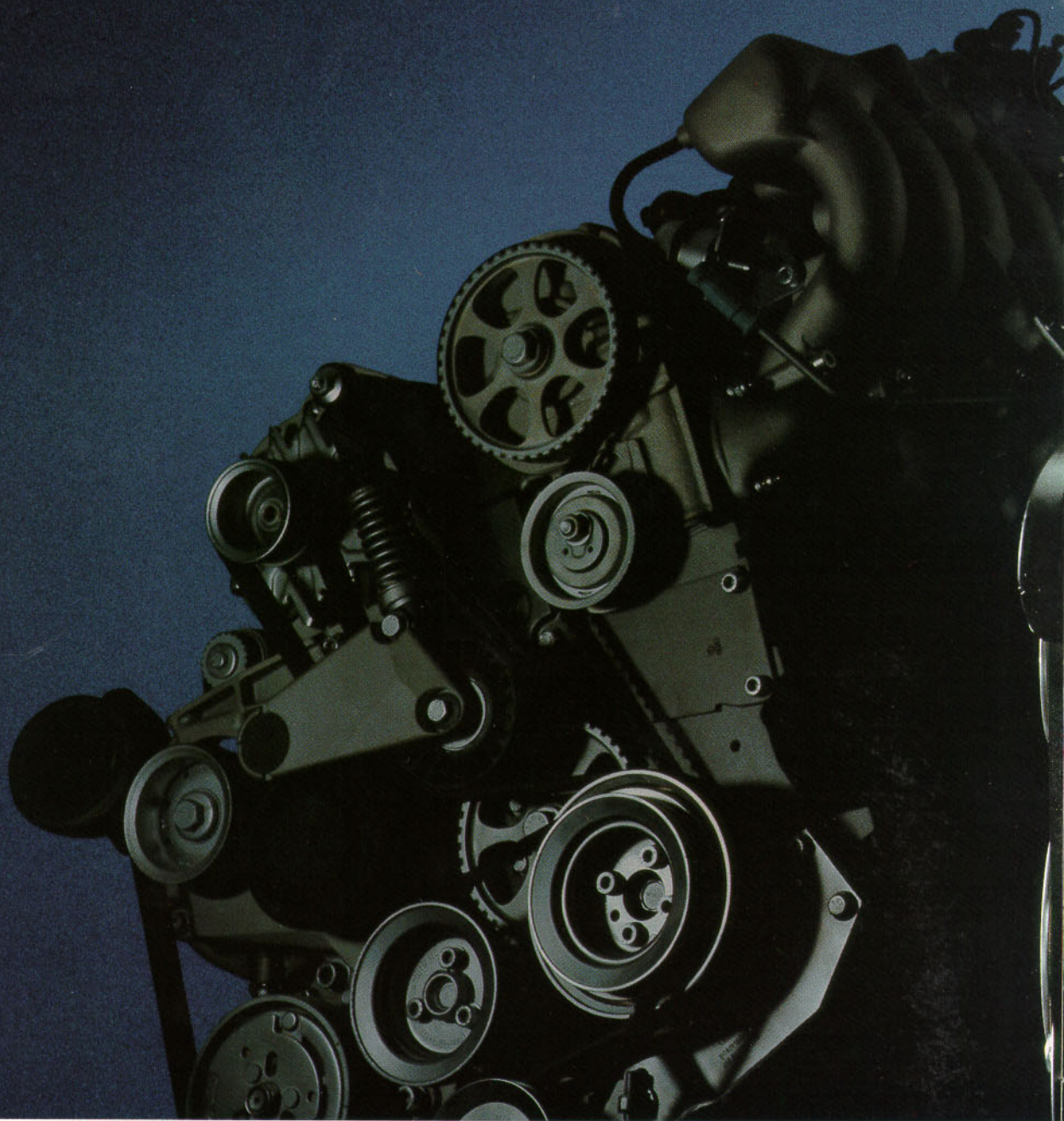
Das Cockpit von links nach rechts: Ein sehr übersichtliches und griffgünstiges Zusammenspiel aller Bedienelemente. Tachometer und Drehzahlmesser, Vierspeichen-Sportlenkrad,

Multifunktionsanzeige, die Sie auf Wunsch jederzeit mit den wichtigsten Fahrdaten versorgt: Uhrzeit, Fahrdauer, Fahrstrecke, Durchschnittsgeschwindigkeit, Durchschnittsverbrauch, Öl- und Aussentemperatur. Auf Wunsch auch als digitale LCD-Anzeigetafel. Der Innenraum von vorne bis



hinten: Die Sportsitze vorn – auf Fahrerseite höhenstellbar – sind körpergerecht geformt und garantieren auch in engen Kurven sicheren Halt. Auf langen Strecken heisst das: ermüdungsfreies Fahrvergnügen. Auch für die Mitfahrer im Fond. Aber der Golf GTI G60 ist nicht nur schön und komfortabel,

sondern, wenn Sie es brauchen, auch sehr praktisch. Das beweist sein geräumiger Gepäckraum, der bei Umklappen der Rücksitzlehne an Format dazugewinnt. Und dann sind da noch die reichlichen Ablagemöglichkeiten. Funktion in Top-Form wie gesagt.



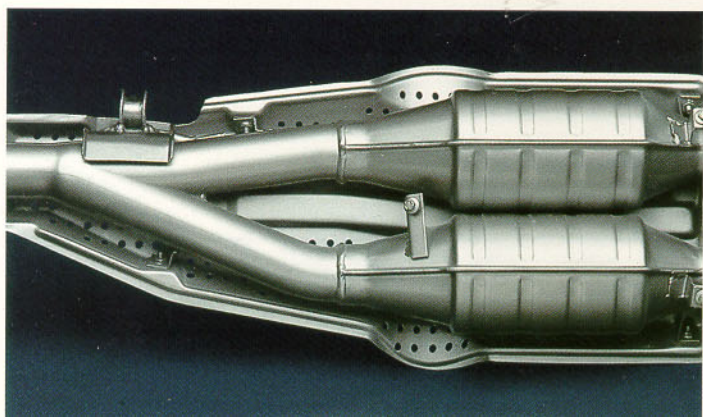
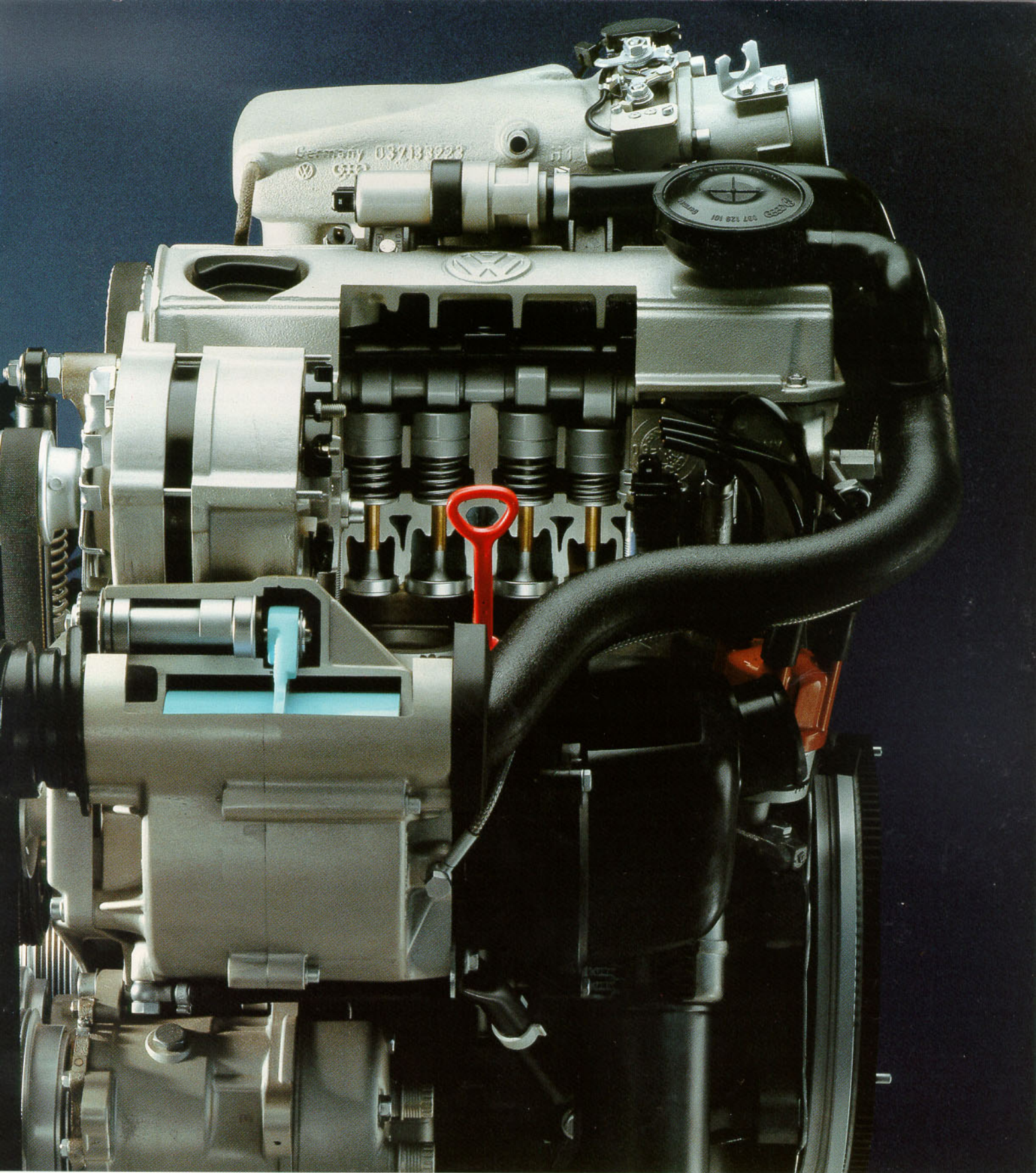
Der 1,8 l/118 kW (160 PS)-G60-Motor.

Modernste Aufladetechnik nach Volkswagen-Art: der G60-Motor.

G60 – das steht als Symbol für die neue Sportlichkeit von Volkswagen. Was sich dahinter verbirgt?

Der 1,8 l/118 kW (160 PS)-G-Lader-Motor. Eine zukunftsweisende Innovation auf dem Gebiet der Aufladetechnik. Was kann der G-Lader besser

als bekannte Systeme? Das spüren Sie, wenn Sie am Steuer des Rallye Golf sitzen, starten und beschleunigen. Der G-Lader sorgt dafür, dass der Motor bereits bei niedrigen Drehzahlen aufgeladen wird. Schon im unteren Drehzahlbereich verdichtet er wirkungsvoll die Luft, was



für einen deutlichen Leistungsgewinn sorgt. Eine Kraft, die übrigens angenehm leise arbeitet. Und weil der Motor zur Leistungs-entfaltung nicht ständig «hochgejubelt» werden muss, ist er erstaunlich verbrauchs-freundlich und wirtschaftlich.

Selbstverständlich mit Katalysator und Lambda-Regelung. Und um den Fahrspass komplett zu machen, gibt's beim Rallye Golf auch noch ein Fünfgang-Schaltgetriebe mit Seilzugschaltung. Für müheloses, exaktes und sportliches Schalten.

Der Doppel-Katalysator.

Die Technik des Golf GTI G60

Motor, Getriebe, Elektrik

Motor Bauart	118 kW (160 PS)
Hubraum, Liter/cm ³	4-Zylinder Ottomotor
Bohrung/Hub, mm	1,8/1781
Max. Leistung, kW (PS) bei 1/min	81,0/86,4
Max. Drehmoment, Nm bei 1/min	118 (160)/5800
Verdichtung	225/3800–4000
Gemischaubereitung	8,0
	Elektronische Einspritzanlage (Digifant)
Getriebe	5-Gang Schaltgetriebe
Generator, A max./Batterie A (Ah)	90/220 (45)

Abmessungen

Länge, mm	4040
Breite, mm	1700
Höhe, mm	1405
Radstand, mm	2475
Spurweite vorn/hinten, mm	1433/1428
Wendekreis, m	ca. 10,5
Komfortmass, mm	1837
Ellbogenbreite vorn, mm	1417
Sitzraumfläche, m ²	2,60
Gepäckraumvolumen, Liter ¹⁾	280/1230
Kraftstoffbehältervolumen, l	55
Rädergrösse	6 J x 15
Reifengrösse	185/55 R 15 V

Gewichte²⁾

Leergewicht, kg 2t/4t	1080/1105
Zulässiges Gesamtgewicht, kg	1530

Höchstgeschwindigkeit, km/h	216
------------------------------------	-----

Beschleunigung, s von 0–80/0–100 km/h	5,7/8,3
---	---------

Kraftstoffverbrauch, Liter/100 km³⁾

nach DIN 70030	
bei konstant 90 km/h	6,9
bei konstant 120 km/h	9,2
im Stadtzyklus	12,1

Kurzbeschreibung der Technik

Motor/Elektrik

Vorn angeordneter, quer eingebauter Reihenmotor, Spirallader (G60), Ladeluftkühlung. Fünffach gelagerte Kurbelwelle. Ventilsteuerung über Zahnriemen durch obenliegende Nockenwelle (OHC) und Tassenstößel mit wartungsfreiem, hydraulischem Ventilspielausgleich. Flüssigkeitskühlung als geschlossenes Überdrucksystem mit Pumpe, Kühler, Ausgleichsbehälter und elektrisch angetriebenem, thermostatisch geregeltem Kühlventilator. Druckumlaufschmierung mit Ölpumpe und Wechsel-Ölfilter. Elektronische Zündanlage, Longlife-Zündkerzen. Digitale Steuerung und Regelung von Zündung und Einspritzung über Kennfelder, Schubabschaltung, Leerlaufstabilisierung, selektive Klopfgrenzenregelung. 12-Volt-System mit Drehstromgenerator und wartungsarmer Batterie. Zentralelektrik.

Kraftübertragung

Frontantrieb über Einscheiben. Trockenkupplung, vollsynchronisierte 5-Gang-Schaltgetriebe, Differential und Doppelgelenk-Halbachsen.

Fahrwerk/Lenkung

Federung: durch Schraubenfedern mit Teleskopstossdämpfern und progressiven Gummipuffern – alle Elemente in Federbeinen kombiniert. Radführung: vorn durch Federbeine und (untere) Dreiecksquerlenker (spurstabilisierender Lenkrollradius), hinten durch Verbundlenkerachse mit spurkorrigierenden Lagern. Stabilisator vorn und hinten. Wartungsfreie, servounterstützte Zahnstangenlenkung mit zusammenschiebbarer Sicherheitslenksäule.

Räder/Bereifung/Bremsanlage

Leichtmetallräder. Niederquerschnittreifen. Platzsparendes Notrad. Innenbelüftete Bremsscheiben vorn und Scheibenbremsen hinten.

Aufbau

Selbsttragende Karosserie mit formstabilem Sicherheits-Fahrgastraum.

Hinweise

- ¹⁾ Nach üblicher Messung mit Kugeln von 50 mm Durchmesser bei aufgestellter/umgeklappter Rücksitzbank (zweiter Wert bei dachhoher Beladung).
- ²⁾ Durch Extras kann sich das Leergewicht des Fahrzeuges erhöhen, wodurch die mögliche Nutzlast entsprechend verringert wird.
- ³⁾ Je nach Fahrweise, Strassen- und Verkehrsverhältnissen, Umwelteinflüssen und Fahrzeugzustand können sich in der Praxis Verbrauchswerte ergeben, die von den in dieser Norm ermittelten Werten abweichen.

Wichtiger Hinweis

Der technische Fortschritt ermöglichte es, den Wartungsumfang erheblich zu reduzieren. Ein V.A.G Inspektions-Service erfolgt alle 12 Monate einschliesslich Ölwechsel-Service. Nur alle 30 000 km fallen noch einige Zusatzarbeiten an. Hiervon abweichend ist alle 15 000 km ein Ölwechsel-Service erforderlich, wenn die jährliche Fahrleistung wesentlich mehr als 15 000 km beträgt.



Volkswagen – da weiss man, was man hat.