

Produkt Information

Persönlich für _____

Nr. 7/89

Kundendienst

Verkauf

Der Rallye Golf

Die wichtigsten Daten, Fakten und Argumente
für Ihre Gespräche mit Kunden und Interessenten.



Volkswagen

Absatzförderung



Volkswagen –
da weiß man,
was man hat

Jetzt kommt Volkswagen-High-Tec in Top-Form. Der Rallye Golf.

Auf dieses Auto haben sportlich ambitionierte Golf-Fans offenbar schon lange gewartet. Denn Wochen vor seinem offiziellen Verkaufstart lagen bereits sehr viele ernsthafte Anfragen vor. Noch mehr Interessenten haben den Rallye-Golf in ausführlichen Presse-Vorberichten gesehen und sind jetzt „heiß“ darauf, mehr über seine Technik, seine Ausstattung und

seine Leistungswerte zu erfahren. Und das nicht nur, um ihn im Original zu fahren.

In Kürze ist es soweit: Der Rallye-Golf wird von den Volkswagen Partnern im Ausland eingeführt und auf der Straße für alle zugänglich gemacht. Und was ebenso wichtig ist: Er wird in der internationalen Rallye-Szene



die Kompetenz von Volkswagen auf diesem für das sportliche Image unseres Golf und unserer Marke eminent wichtigen Feld noch stärker profilieren.

In dieser Produktinformation stellen wir Ihnen den Rallye Golf umfassend vor. Damit Sie allen Kunden und Interessenten Rede und Antwort stehen können. Und damit Sie selbst Feuer

fangen. Denn eins dürfen wir Ihnen schon jetzt versprechen:

Dieses Auto zu fahren, die Kraft seiner 160 PS und die Fahrsicherheit seines syncro-Antriebs mit ABS unmittelbar auf der Straße zu spüren, ist ein Erlebnis, daß Sie begeistern und wieder einmal mehr für Volkswagen motivieren wird.



Bereits der Golf GTI war international erfolgreich. Der neue Rallye Golf soll



an diese Tradition anknüpfen und noch größere Erfolge erzielen.



In härtesten Prüfungen wurde dem Rallye Golf vor dem Serienstart der



technische Feinschliff gegeben. Hier bei einem Test in Ithea/Griechenland.

Das Konzept des neuen Rallye Golf ist darauf ausgerichtet, modernste Technik in ein kompaktes Auto zu integrieren, das auch erfolgreich an internationalen Wettbewerben teilnehmen kann. Ein Auto für den Motorsport – und ein Auto für die Straße.

Der Rallye Golf. Schon auf den ersten Blick anders als alle anderen.

„Er wirkt wie aus dem Vollen geschnitzt“, das schrieb die Frankfurter Allgemeine Zeitung in ihrer Beilage Motor und Technik vom 21. 3. 89 über den Rallye Golf.

Die Silhouette ist unverkennbar „Der Golf“: charakteristisch, kompakt, kraftvoll und ohne Schnörkel. Und doch präsentiert sich hier ein ganz neuer Golf, mit Design-Merkmalen, die

man bisher allenfalls bei speziell optisch getunten Sonderausführungen gesehen hat. Eine eigenständige, unverwechselbare Erscheinung ist der Rallye Golf aber auch im Umfeld aller anderen Sportlimousinen auf dem Markt – vom Opel Kadett GSi 16 V über den Mercedes 190 2.5 16 V bis zum BMW M3.

Ohne Übertreibung kann man sagen: Es gibt



kein anderes Automobil, daß soviel optische Individualität in einem so kompakten Format bietet.

Kurz gesagt: Der Rallye Golf ist eine starke Show mit Understatement. Und das ist genau das, was eine spezielle Zielgruppe heute sucht.



Die Merkmale der serienmäßigen Außenausstattung.

- Verbreiterte Kotflügel, Seitenteile und Schweller.
- Stoßfänger vorn und hinten mit integrierten Schürzen, in Wagenfarbe hochglänzend lackiert.
- Eigenständiger Kühlergrill in Wagenfarbe.
- Leichtmetallräder 6 J x 15.
- Reifen 205/50 R 15.
- In Wagenfarbe lackierte Front- und Heckspoiler.
- Breitband DE-Scheinwerfer.
- DE-Nebelscheinwerfer in Stoßfänger integriert.
- Stereo-Radio-Vorbereitung; 4 Lautsprecher – Verkabelung – Entstörung – elektronisch verstärkende Dachantenne.
- Grüne Wärmeschutzverglasung rundum.
- Zwei von innen einstellbare Außenspiegel, Gehäuse in Wagenfarbe lackiert.

Der Rallye Golf hat Breitband-DE-Scheinwerfer und DE-Nebelscheinwerfer. DE heißt „Dreidimensional ellipsoid“. Die Vorteile: Bessere Fahrbahnausleuchtung und Lichtverteilung – geringerer Streulichtanteil – der Scheinwerferdurchmesser kann sehr klein gehalten werden.

Der Rallye Golf vermittelt durch und durch Spitzen-Sportwagen-Feeling.

Der Innenraum des Rallye Golf zeigt wieder einmal mehr die Vielseitigkeit und Variabilität des Golf-Konzeptes: Denn hier präsentiert es sich mit dem typischen Ambiente eines echten Sportwagens.

Die für besten Seitenhalt und Langstreckenkomfort berühmten Golf-Sportsitze werden

den höchsten Ansprüchen sportlicher Fahrer gerecht. Recaro-Sitze sind als Sonderausstattung lieferbar, ebenso eine Teillederausstattung (Sitzwangen, Kopfstützen sowie Tür- und Seitenverkleidungen in Leder).

Das Vierspeichen-Sportlenkrad ist – wie man es heute bei einem extrem sportlichen Auto-

Radio ist Sonderausstattung.



mobil erwartet – mit Leder bezogen, die Instrumentierung ist äußerst reichhaltig. Die für den Golf typische Sitzposition „nach Maß“, das sportwagenmäßige Handling mit Hilfe der sehr direkt übersetzten Servolenkung und die hervorragende Übersichtlichkeit der Karosserie vermitteln dem Fahrer des Rallye

Golf das Gefühl, mit diesem Automobil geradezu verwachsen zu sein. Schon beim Einstieg zur Probefahrt werden Sie die spontane Begeisterung des Kunden spüren.



Die Merkmale der serienmäßigen Innenausstattung.

- Sportsitze vorn mit Höheneinstellung für Fahrer- und Beifahrersitz.
- 4-Speichen-Sportlenkrad (370 mm), Lenkradkranz mit Leder bezogen.
- Anthrazitfarbener Dachhimmel.
- Türablagekästen.
- Geteilte Rücksitzbank und -lehne, 1/3 bzw. 2/3 oder komplett klappbar.
- Stereo-Radiovorbereitung mit 4 Lautsprechern und elektronisch verstärkender Dachantenne.
- Instrumentierung inkl. Multifunktionsanzeige mit 7 Abfragemöglichkeiten.
- Innenleuchte mit Ausschaltverzögerung.
- Separate Gepäckraumbeleuchtung.

Interessante Sonderausstattungen.

- Zentralverriegelung.
- Stereo-Radio-Cassettensystem „gamma“ oder „delta“.
- Stereo-Radio-CD-System „gamma CD“.
- Aktiv-Lautsprecher. (Serie bei gamma CD).
- Elektrisch betätigte Fensterheber.
- Recaro-Sportsitze mit elektrischer Höheneinstellung.

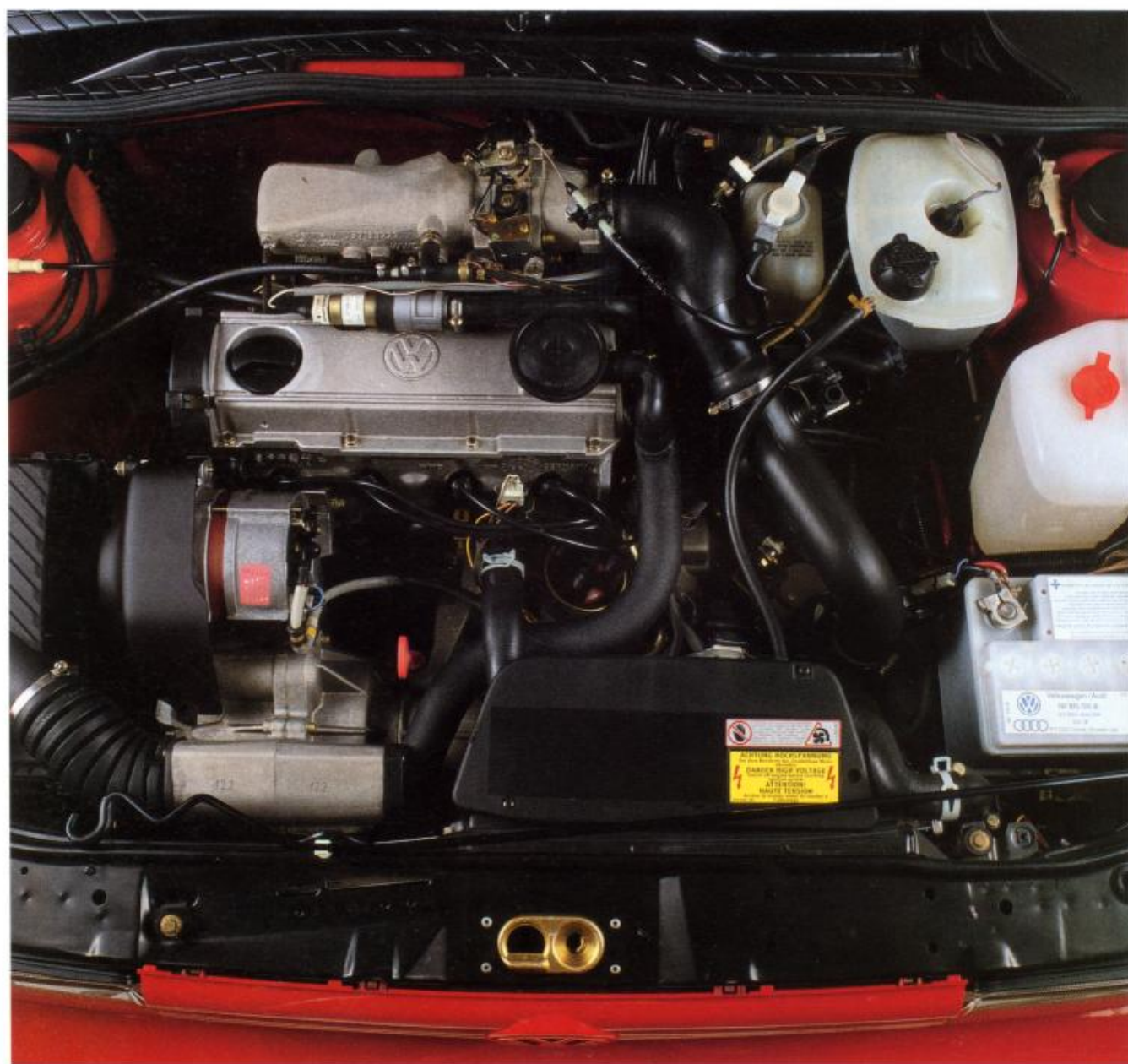
Die Teillederausstattung mit Sitzwangen, Sitzböden und Kopfstützen sowie Tür- und Seitenverkleidungen in Leder ist Sonderausstattung. Ein hochwertig-sportliches Ambiente, das noch mehr Lust auf den Rallye Golf macht.

Der Rallye Golf. Das fortschrittlichste Technik-Konzept für überlegene Leistung.

Der Rallye Golf wurde für die Führungsposition im internationalen Wettbewerb der Klasse A konzipiert.

Deshalb haben die Volkswagen-Ingenieure ihm eine Kombination der fortschrittlichsten Technik-Komponenten mit auf den Weg gegeben: Das leistungsstarke G-Lader-Triebwerk mit 118 kW (160 PS), ein 15-Zoll-Sportfahrwerk,

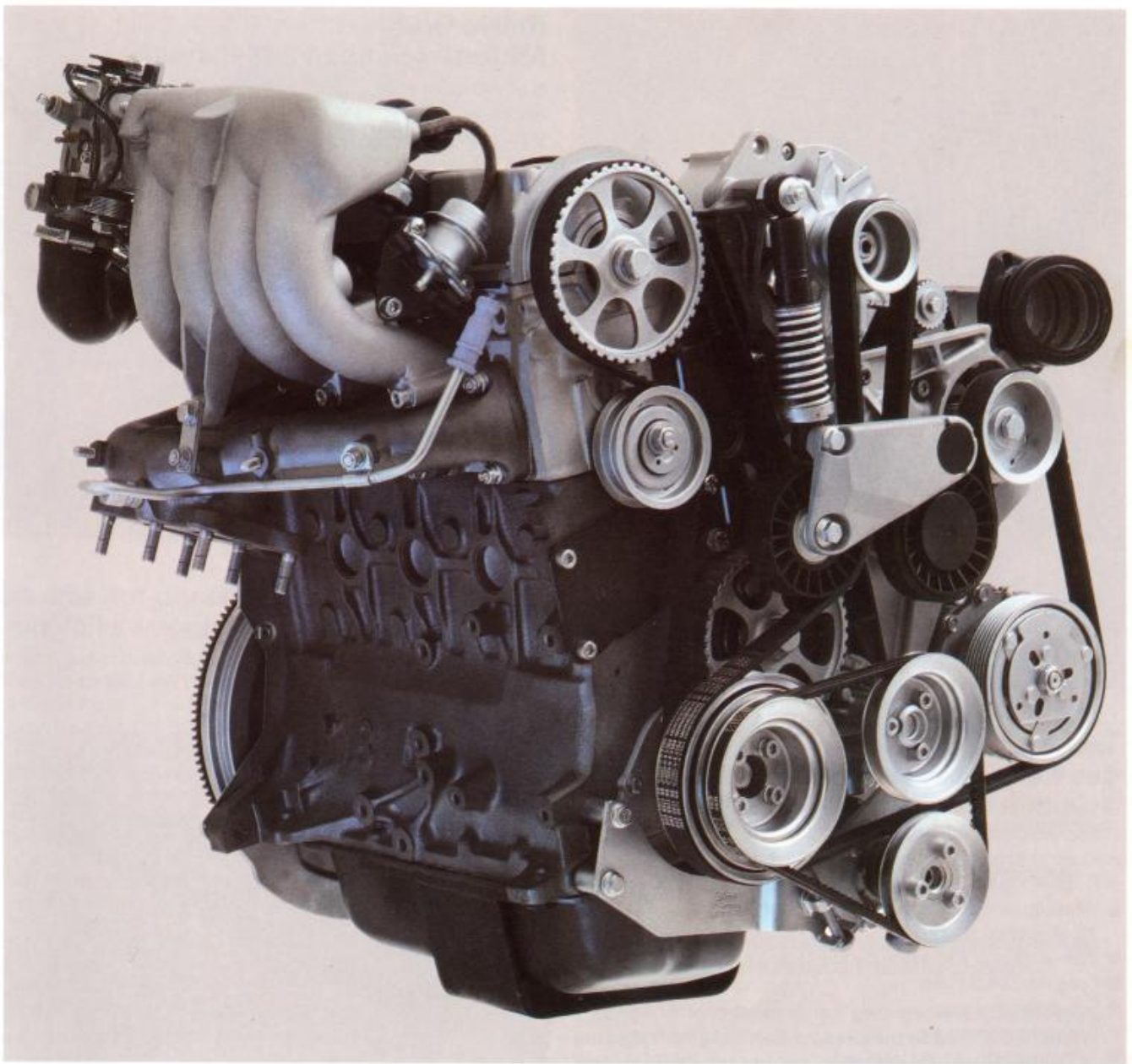
den syncro-Antrieb sowie Scheibenbremsen vorn und hinten mit Anti-Blockier-System (ABS). Darüber hinaus erhielt der Rallye Golf das bereits im neuen Corrado eingesetzte, 5-Gang-Getriebe mit Seilzugschaltung. Das G 60-Triebwerk von Volkswagen wurde bereits in Testberichten über den Corrado als ein wahres „Prachtstück“ bezeichnet. Tatsäch-



Das ist ein 1,8 Liter-Motor
der Rallye Golf

lich ist es mit der revolutionären Aufladetechnik gelungen, einem 1,8 Liter-Motor die Durchzugskraft und Leistungscharakteristik eines sehr viel hubraumstärkeren Triebwerks zu verleihen. So wurde der G 60 von der Motorfachpresse zum Beispiel mit dem 2,7 Liter-Motor des neuen Porsche 944 und dem Sechs-Zylinder im neuen BMW 325 i verglichen.

Schon nach den ersten Probefahrt-Kilometern werden Ihre Kunden genauso wie Sie selbst von den Triebwerks-Qualitäten des Rallye Golf begeistert sein. Zumal seine hohe Leistung durch den syncro-Antrieb in praktisch jeder Situation problemlos auf die Straße gebracht werden kann!

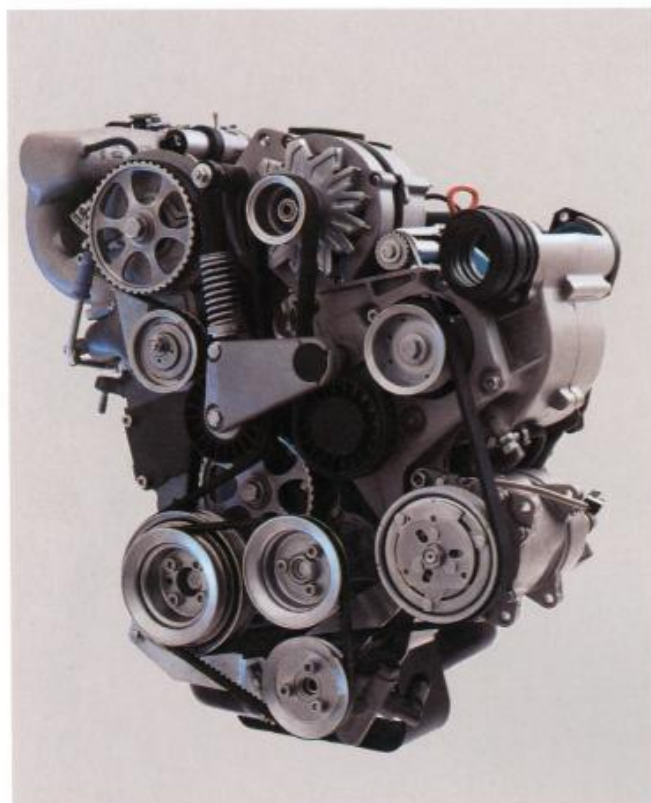


Der G 60-Motor des Rallye Golf. Ein Thema für Technik-Interessierte.

Auch in der Motorfachpresse sind die mechanisch angetriebenen Lader zur Leistungssteigerung von Motoren ein aktuelles Thema. Mit der Entwicklung des G-Laders hat Volkswagen hier einen ganz neuen Weg beschritten und mit dem Polo Coupé G 40 und Corrado die Vorzüge dieser Technik bereits in der Praxis demonstriert.

Nutzen Sie das besondere Interesse sportlich ambitionierter Autofahrer, um ausführlich über

den G-Lader-Motor zu sprechen. Sie profilieren damit nicht nur die technische Eigenständigkeit des Rallye Golf – Sie beweisen auch, daß Volkswagen mit innovativen Lösungen einer der führenden Entwickler fortschrittlicher Triebwerkstechnik ist. Hier finden Sie die wichtigsten Fakten und Argumente auf einen Blick.



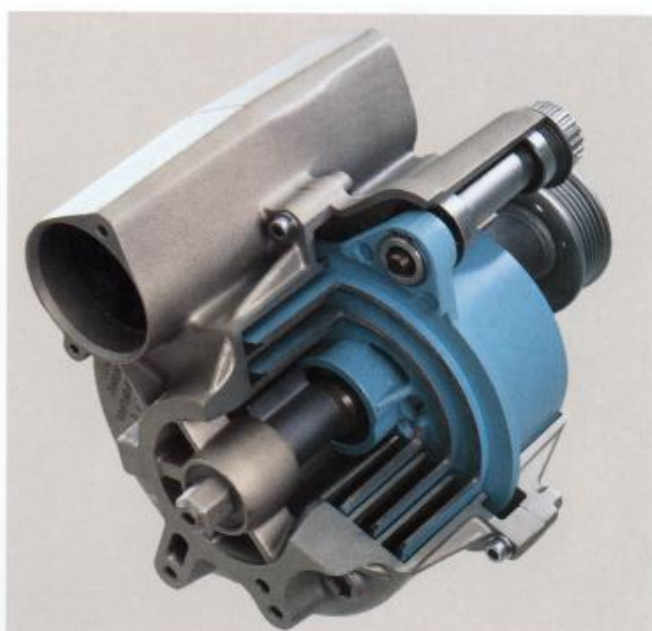
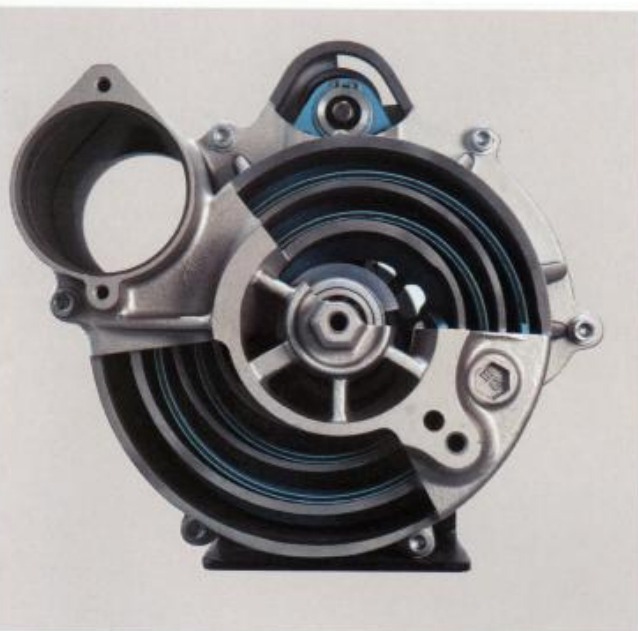
Rallye Golf Motordaten und Fahrleistungen:

Motor-Bauart:	4-Zylinder-Ottomotor
Hubraum, cm ³ :	1.763
Bohrung/Hub, mm:	80,6/86,4
max. Leistung, kW (PS) bei 1/min:	118 (160)/5.600
max. Drehmoment, Nm bei 1/min:	225/3.800–4.000
Verdichtung:	8,0
Gemischaufbereitung:	Elektronische Einspritzanlage (Digifant), mechanischer Lader, Ladeluftkühlung
Abgasreinigung (US-Norm):	Lambda-Sonde, Doppel-Katalysator
Höchstgeschwindigkeit, km/h:	209
Beschleunigung, s:	
0– 80 km/h	5,6
0–100 km/h	8,6
Elastizität im 5. Gang 40–100 km/h	20,0
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030, l/100 km:	
bei konstant 90 km/h	7,1 bfs
bei konstant 120 km/h	9,5
im Stadtzyklus	12,5
1/3-Mix	9,7

Technische Merkmale des 1,8-l G-Lader-Motors:

- Vollelektronische Einspritzanlage (Digifant) mit Kennfeldzündung.
- Klopfregelung und Leerlaufregelung.
- Doppel-Katalysator und Lambda-Regelung (US-Norm).
- Wartungsarme Technik mit hydraulischem Ventilspielausgleich.
- Wartungsfreie Transistor-Zündanlage.
- Longlife-Zündkerzen.
- Schubabschaltung.
- Drehzahlbegrenzung.
- Selbstnachstellende Kupplung.





So arbeitet der G-Lader von Volkswagen

In den beiden Kammern des „Schneckenhauses“ aus Aluminium rotiert ein Verdränger aus Magnesium mit spiralförmigen Rippen. Ihre Form erinnert an ein „G“, daher der Name G-Lader. Die Typenbezeichnung G 60 kommt vom Breitenmaß des Verdrängerkanals.

Der Verdränger wird über Keilrippenriemen von der Kurbelwelle des Motors angetrieben. Die über einen Zahnriemen mit der Antriebswelle exakt abgestimmte Nebenwelle erzeugt eine elliptische Bewegung. Dadurch wird die Luft zur Gehäusemitte verdrängt. Weil sich die Luft dabei sehr stark erhitzt, wird sie im Ladeluftkühler um ca. 55 Grad abgekühlt und dann in die Brennräume des Motors gefördert.

Der Rallye Golf ist für die Abgasreinigung nach US-Norm mit einer Lambda-Regelung und einem Doppel-Katalysator ausgerüstet.

Für Ihre Gespräche mit Interessenten: Die Vorteile des G-Lader-Motors.

- + Hoher Wirkungsgrad – der G-Lader benötigt zum Antrieb, im Gegensatz zu herkömmlich mechanisch angetriebenen Ladern, nur ca. 7% der Motorleistung.
- + Schon „unten“ hohes Drehmoment – das bei herkömmlichen Abgasturboladern störende „Turboloch“ im unteren Drehzahlbereich wird beim G-Lader vermieden.
- + Spontanes Ansprechverhalten und hervorragende Elastizität.
- + Günstige Verbrauchswerte durch mögliche Nutzung des unteren und mittleren Drehzahlbereiches.
- + Lange Lebensdauer durch geringe bewegte Massen, geringe Gleitgeschwindigkeiten und Entfall der beim Abgasturbolader extrem heißen Temperaturen.

syncro plus ABS. Ein Antriebskonzept, das in Sportlichkeit und Sicherheit seinesgleichen

Der Rallye Golf ist eine Entwicklung für den Einsatz in internationalen Wettbewerben, bei denen heute nur noch allradgetriebene Fahrzeuge Chancen haben.

Denn nur mit Allradantrieb läßt sich hohe Motorleistung unter allen Bedingungen problemlos auf die Straße bringen.

Mit dem syncro-Antrieb verfügt Volkswagen über ein Allradkonzept, das seine Qualitäten sowohl im Alltag als auch im Motorsport unter

Beweis gestellt hat. In Verbindung mit dem elektronisch geregelten Anti-Blockier-System (ABS) wird es jetzt auch im Rallye Golf eingesetzt.

Die Vorteile des syncro-Antriebs mit ABS können Sie Ihren Kunden unmittelbar erfahren lassen:

Auch wenn man beim Beschleunigen aus dem Stand das Gaspedal voll durchtritt, gibt es kaum ein Durchdrehen der Räder. Denn die



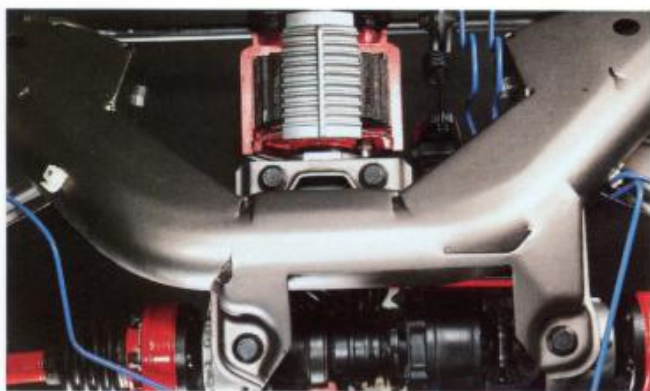
sucht.

Viscokupplung teilt der Hinterachse in Sekundenbruchteilen die Antriebskraft zu, die von den Vorderrädern allein nicht übernommen werden kann.

Oder in Kurven: Auch hier ist starke Beschleunigung möglich, denn durch den syncro-Antrieb wird für hohe Vortriebskräfte bei optimaler Fahrstabilität gesorgt.

Oder auf der Autobahn: Begeistert die hohe Richtungsstabilität und die „satte“ Straßenlage.

Erst recht überzeugend sind die Qualitäten des syncro-Antriebs natürlich unter schwierigen Witterungs- und Straßenbedingungen: Bei Regen und Schnee, auf schlammiger oder loser Fahrbahnoberfläche. Eben unter den Bedingungen, bei denen sich ein Rallyeauto zu bewähren hat.



Die Motorleistung des Rallye Golf wird vom Schaltgetriebe direkt auf die Vorderachse und gleichzeitig über ein Winkelgetriebe und eine dreiteilige Kardanwelle zu der an die Hinterachse angeflanschten Visco-Kupplung geleitet. Der Hinterachs Antrieb besteht aus einem Aggregateverbund – der Visco-Kupplung, dem Achsantrieb mit Freilauf und Differential.



Der Freilauf ist am Hinterachsdifferential angebaut. Im Schiebebetrieb koppelt er die Hinterachse sofort vom Antriebsstrang ab. So vermeidet er ein vorzeitiges Blockieren der Hinterräder beim Bremsen. Darum ist das syncro-Konzept ohne Einschränkungen mit einem Anti-Blockier-System kombinierbar. Beim Rückwärtsfahren wird der Freilauf elektropneumatisch automatisch gesperrt, so daß auch dabei der Allradantrieb zur Verfügung steht.



Die Visco-Kupplung verteilt die Leistung variabel zwischen Vorder- und Hinterachse. Die Leistungsverteilung paßt sich automatisch den jeweils an den Rädern vorliegenden Reibungsverhältnissen an. Bei größerem Schlupf an den Vorderrädern wird sofort eine zunehmende Kraftübertragung an die Hinterachse erreicht. Unter extremen Bedingungen wirkt die Visco-Kupplung wie ein starrer Durchtrieb.



Im Gehäuse der Visco-Kupplung sind zwei unterschiedliche Lamellenarten untergebracht, und es ist mit Silikonflüssigkeit gefüllt. Bei größeren Drehzahlunterschieden zwischen Vorder- und Hinterachse baut sich durch Erwärmung im Kupplungsgehäuse ein Druck auf, und die Verbindung zwischen den Lamellen wird zunehmend starr. Je nach Drehzahldifferenz wird so ein mehr oder weniger großer Anteil der Kraft von der Vorderachse an die Hinterachse abgegeben.

syncro plus ABS. Die perfekte Synthese von Fahrspaß und Fahrsicherheit.

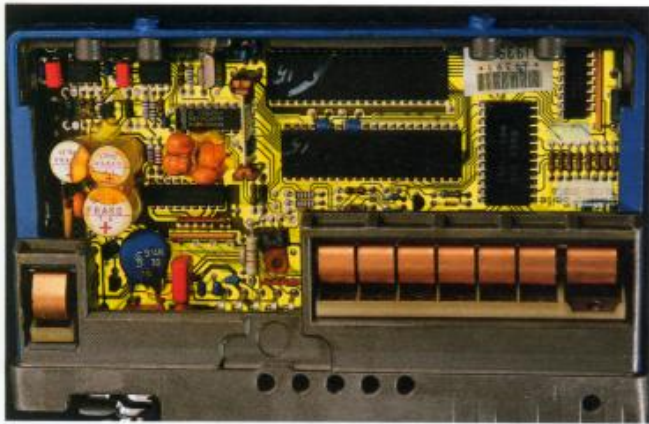
Fast alle Autofahrer kennen heute den Begriff ABS. Dafür haben die Werbung der Hersteller und die Motorfachpresse gesorgt. Aber viele haben noch keine genauen Vorstellungen über die Wirkungsweise und die Vorteile eines Anti-Blockier-Systems. Das werden auch Sie in Ihren Gesprächen mit Kunden und Interessenten schon festgestellt haben.

Eins ist sicher: Je mehr der Kunde über ABS und den damit verbundenen Sicherheitsgewinn weiß, desto eher ist er zum Kauf bereit. Das entscheidende Argument für ABS: Auch bei scharfem Bremsen wird das Blockieren der Räder verhindert, das Fahrzeug bleibt lenkbar. So können Hindernisse in Notsituationen umfahren werden. Darüber hinaus wird das



durch überbremste Hinterräder verursachte Schleudern vermieden. Das Fahrzeug bleibt richtungsstabil und spurtreu. Und noch ein Punkt: ABS schützt die Reifen. Wenn das Blockieren der Räder verhindert wird, entsteht kein ungleichmäßiger Reifenverschleiß. Ein neuer Satz Reifen nach einer Blockierbremsung bei hoher Geschwindigkeit

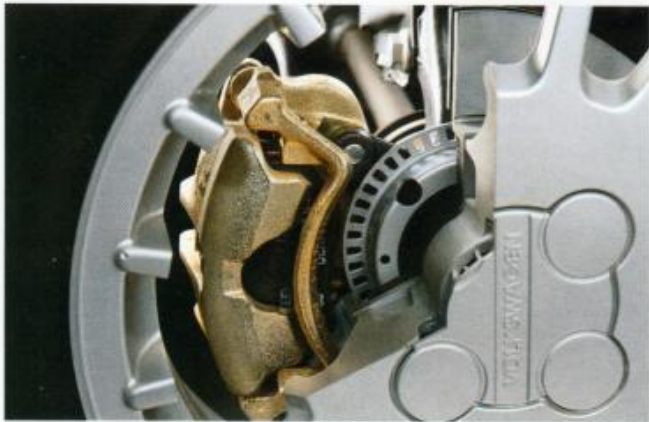
kann schon den halben ABS-Preis kosten. Für hochmotorisierte, sportliche Fahrzeuge ist ein ABS heute unverzichtbar. Deshalb ist der Rallye Golf serienmäßig mit einem elektronisch geregeltem System ausgerüstet. Mit syncro-Antrieb und ABS bietet der Rallye Golf die perfekte Synthese von Fahrspaß und Fahrsicherheit.



Das elektronische Steuergerät des ABS: Die von den Drehzahlfühlern an allen vier Rädern ermittelten Drehzahl-signale werden vom Steuergerät als Stellbefehle an die Hydraulikeinheit weitergegeben. Außerdem überwacht das Steuergerät laufend das Anti-Blockier-System und schaltet es bei einem Defekt ab. Dann funktioniert die Anlage wie eine „normale“ Bremse.



Die Hydraulikeinheit: Das Antiblockiersystem ist als Drei-Kanal-System ausgelegt. Die Hydraulikeinheit regelt den Bremsdruck für jedes Vorderrad einzeln. Der Bremsdruck für die Hinterräder wird gemeinsam geregelt.



Impulsräder an den vorderen und hinteren Rädern schneiden die Magnetfelder der Drehzahlfühlern. Dadurch wird eine Wechselspannung erzeugt. Mit der Drehzahländerung der Räder verändert sich auch die Frequenz der Wechselspannung. Die Frequenz ist also ein Maß für die Radgeschwindigkeit.



Von den Drehzahlfühlern gehen laufend Drehzahlinformationen an das Steuergerät. Besteht die Gefahr des Blockierens, gehen Stellbefehle vom Steuergerät an die Hydraulikeinheit. In der Hydraulikeinheit wird durch Stellbefehle an die Magnetventile der Bremsdruck an der Vorderachse für jedes Rad einzeln geregelt, an der Hinterachse für beide Räder gemeinsam.

Auch in der Klasse der Spitzensportler gilt jetzt die Erfolgsformel: Golf ist Golf!

Der Golf hat geschafft, was bisher keinem anderen Automobil gelungen ist: Er wird von allen Käuferschichten akzeptiert. Mit dem Golf-Programm können Sie sowohl diejenigen Käufer ansprechen, die einfach ein praktisches, wirtschaftliches Fahrzeug brauchen.

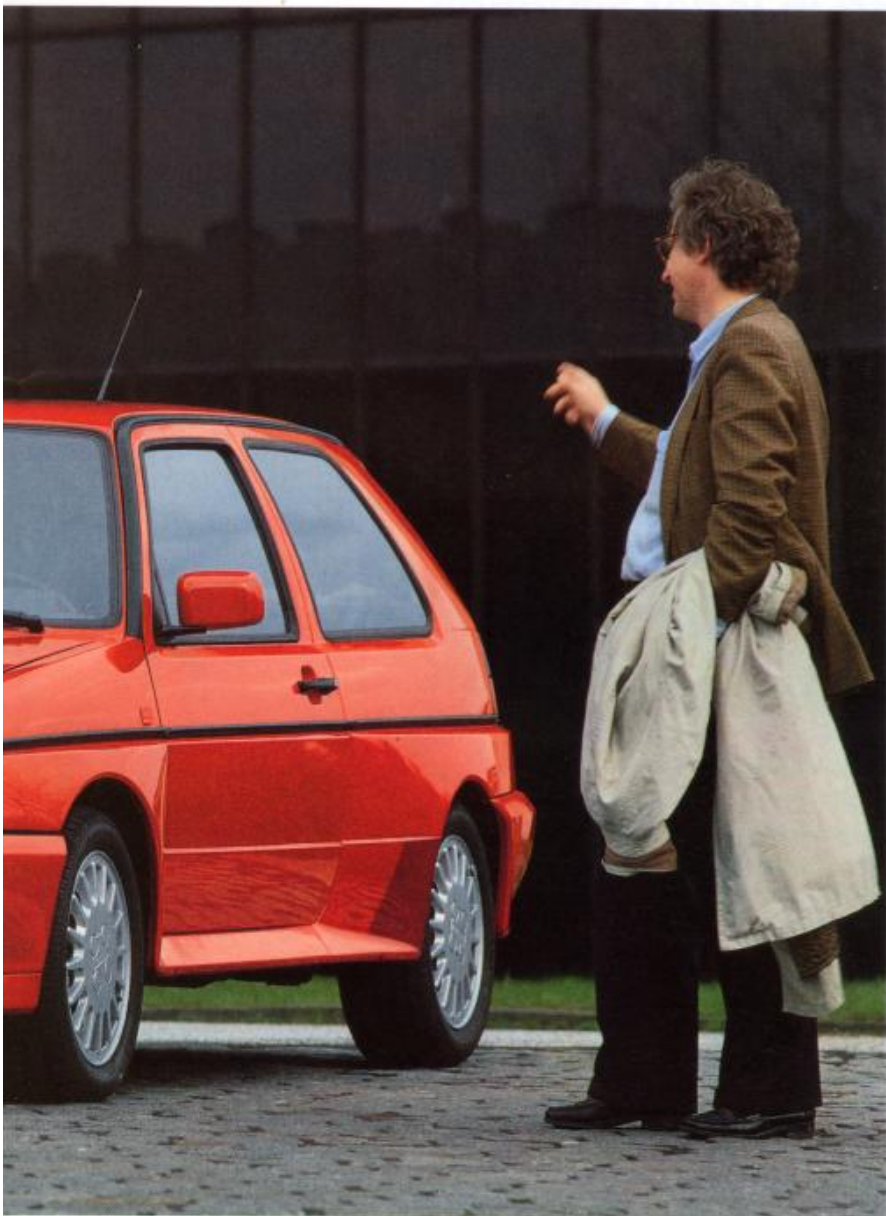
Sie haben aber auch die richtigen Angebote für Kunden, die Sportlichkeit und Individualität mit dem gewissen Understatement suchen. Die sportliche Tradition des Golf begann mit dem GTI, der nächste Schritt war der GTI 16V. Beide gewinnen Kunden, die sich größere, stärkere und teurere Autos leisten könnten,



sich aber ganz bewußt zum Golf-Konzept bekennen.

Es gab auch immer schon Kunden, die sich für hochwertige Golf-Versionen begeistern konnten und damit für ein kompaktes Auto überproportional viel Geld investierten. Mit dem Rallye Golf bieten Sie diesen Kunden

nun ein Modell, das dem Golf-Konzept treu bleibt, aber noch einmal eine deutliche Steigerung bringt: In der Leistung, in der Technik, in der Individualität seines Stylings.



Das bietet der Markt in der Klasse des Rallye Golf G 60.

Rallye Golf G 60

118 kW (160 PS)
syncro-Antrieb mit ABS
DM 44.500,-

BMW 325 iX

125 kW (170 PS)
Allradantrieb, ABS
DM 50.000,-

Ford Escort RS Turbo

97 kW (132 PS)
Frontantrieb, ABS
DM 29.740,-

Ford Sierra XR 4x4

107 kW (145 PS)
Allradantrieb, ABS
DM 44.130,-

Lancia Delta HF integrale

133 kW (185 PS)
Allradantrieb
DM 36.000,-

Mazda 323 4WD GTX

103 kW (140 PS)
Allradantrieb
DM 34.500,-

Mercedes E 2.6

118 kW (160 PS)
Heckantrieb, ABS
DM 47.994,-

Opel Kadett GSi 16V

110 kW (150 PS)
Frontantrieb, ABS
DM 31.815,-

Das Erlebnis Rallye Golf wird Sie genauso faszinieren wie Ihre Kunden:

Bevor Sie mit Ihren Kunden und ganz neuen Interessenten über ihn sprechen, müssen Sie ihn selbst gefahren haben! Testen Sie, wie spontan er seine Kraft auf kultivierte Weise entfaltet.

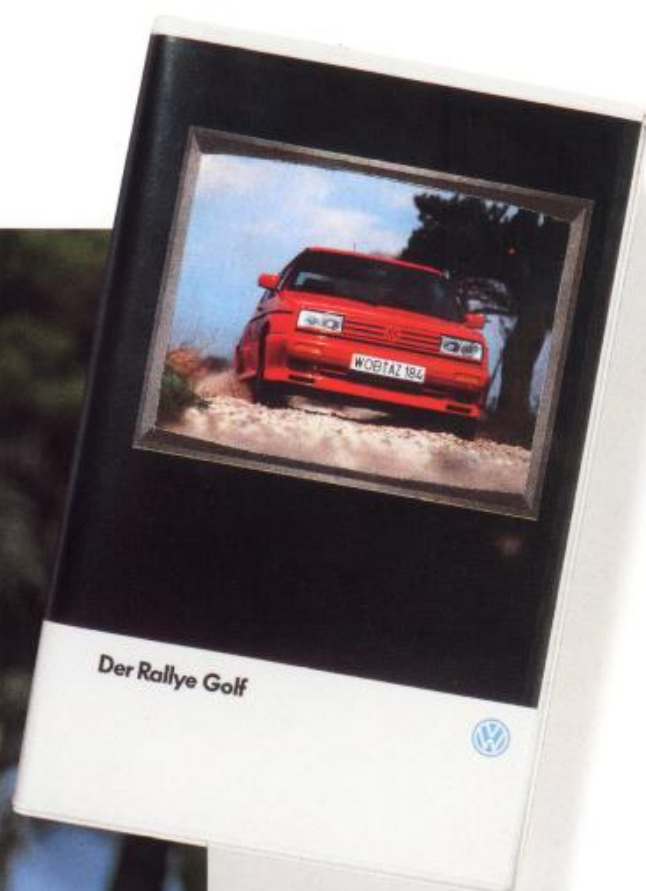
Spüren Sie, wie satt er auf der Straße liegt. Genießen Sie das für ein Fahrzeug dieser Leistungsklasse einzigartig leichte Handling in jeder Situation.



Und machen Sie die Probe aufs Exempel: Fahren Sie mit dem Rallye Golf dort vor, wo „man sich trifft“. Sehen Sie selbst, welch starke Aufmerksamkeit er weckt.

Wir versprechen Ihnen jetzt schon ein Erlebnis, das Sie begeistert. Und mit dieser Begeisterung werden Sie auch Ihre Kunden vom Rallye Golf überzeugen.

Wir wünschen Ihnen einen erfolgreichen Start!



Zur Unterstützung Ihrer Arbeit erhalten Sie Video-Cassetten (VHS-System). In Wort und Bild wird der Rallye Golf ausführlich vorgestellt. Zur Steigerung der Vorfreude auf die Probefahrt oder das bereits bestellte Auto. Setzen Sie diese Video-Cassetten aktiv in Ihren Verkaufsgesprächen ein – oder nutzen Sie sie als Kontaktmittel.