



Massen-Bewegung

Mit einem umfangreichen Modellprogramm ringt VW um Marktanteile.

Beim Volkswagenwerk geht es rund. Innerhalb eines Jahres präsentierten die Wolfsburger nicht weniger als vier

neue Modelle: auf der IAA 1981 den Polo, Derby und Santana und zum Modelljahr 1983 das Polo Coupé.

Die Modellflut resultiert aus der Philosophie, in jedem ausgewählten Marktbereich für jeden Geschmack ein passendes Auto parat zu haben. So wurden den Typen Polo, Golf und Passat jeweils die Pendanten Derby, Jetta und Santana mit herkömmlicher Stufenheck-Karosserie zur Seite gestellt, die sich allerdings in keinem Fall auch nur annähernd so gut verkaufen wie die Grundmodelle. In den ersten sieben Monaten dieses Jahres brachten es die Alternativen gemessen an

den Standard-Modellen (beim Passat einschließlich des Variant) auf bescheidene 32 (Derby), 26 (Jetta) und 27 Prozent (Santana).

In der kleinsten Klasse, in der VW bereits den ungewöhnlich geformten Polo mit steilem Kombiheck und den etwas aufblasen wirkenden Derby feilbietet, konkurriert in Gestalt des Polo Coupés nun sogar noch ein drittes Modell aus Wolfsburg. Offensichtlich erschien der formal sehr eigenständige Polo-Entwurf von VW-Chefstylist Herbert Schäfer den Marketing-Strategen unkonventionell genug, um noch eine Marktnische für ein

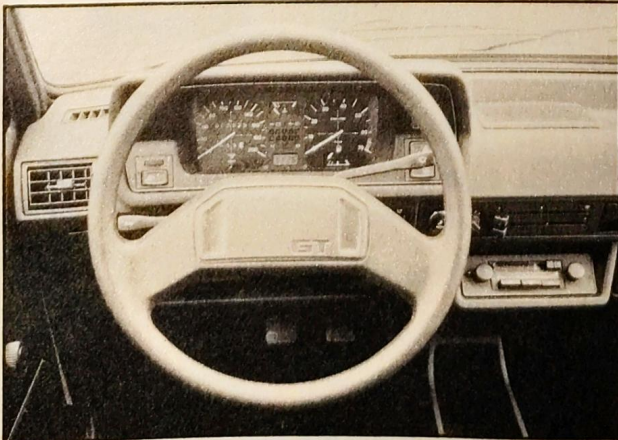
klassisches Schrägheck-Auto zu sehen.

Der neue Kleine wurde kurzerhand Coupé getauft, obwohl er keineswegs die Nachteile dieser Wagengattung mitbringt. Denn das Platzangebot im Innenraum entspricht weitgehend dem des Basismodells, und auch der Gepäckraum blieb mit einem Fassungsvermögen von 230 Liter nach VDA-Norm unverändert. Nur bei umgeklappter Rücksitzbank ergibt sich wegen des schrägen Hecks ein etwas geringeres Ladevolumen als bei der Limousine.

Das äußerlich durch im Kühlergrill integrierte Zusatz-



Das neue Polo Coupé GT mit 75 PS-Motor wandelt auf den Spuren des Golf GTI



Der Drehzahlmesser im GT-Cockpit ist serienmäßig



Die schräge Heckpartie ist das Styling-Merkmal des Polo Coupé

Fotos: Schmid

scheinwerfer, dezente Kotflügelverbreiterungen und einen kleinen Spoiler am Dachende aufgewertete Coupé (c_w -Wert 0,37) ist mit drei verschiedenen Motoren lieferbar. Zu den bekannten Aggregaten mit 1,1 Liter (50 PS/37 kW) und 1,3 Liter Hubraum (60 PS/44 kW) entwickelten die VW-Techniker ein 75 PS (55 kW) leistendes Triebwerk, das ebenso wie der Einliter-Motor im Steilheck-Polo mit sehr hoher Verdichtung (11:1), glattflächigem Heron-Zylinderkopf, Brennräumen in den Kolben und aus-

Klasse avancieren soll, unterstreichen eine straffere Fahrwerksabstimmung sowie Pirelli P8-Reifen im Format 165/65 SR 13 auf fünfeinhalb Zoll breiten Felgen. Für den kleinsten VW-Sportler muß man stattliche 15 465 Mark bezahlen.

Eine ungewöhnlich gründliche Überarbeitung anlässlich des Modelljahrwechsels erfuhr

auch die Antriebsquelle der anderen sportlichen Volkswagen, der Einspritzmotor der Modelle Golf GTI und Scirocco GLI/GTI. Im Jetta wird das Einspritztriebwerk nicht mehr angeboten, womit eine reizvolle, aber offensichtlich wenig gefragte Möglichkeit der Motorisierung entfällt. Der Konzernintern unter der Konstruktionsnummer 827 laufende und ehemals 1,6 Liter große Vierzy-

linder wurde durch eine neue Kurbelwelle mit längerem Hub auf 1,8 Liter Hubraum gebracht und durch Feinarbeiten von den Audi-Motorentechnikern so gravierend modifiziert, daß man eigentlich schon von einem neuen Triebwerk sprechen kann (siehe „Die große Evolution“ in Heft 15/1982).

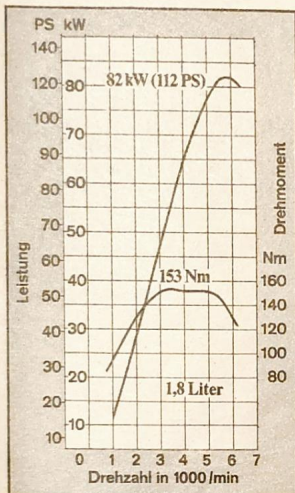
Der ganz auf günstige Kraftentfaltung bei niedrigen Dreh-



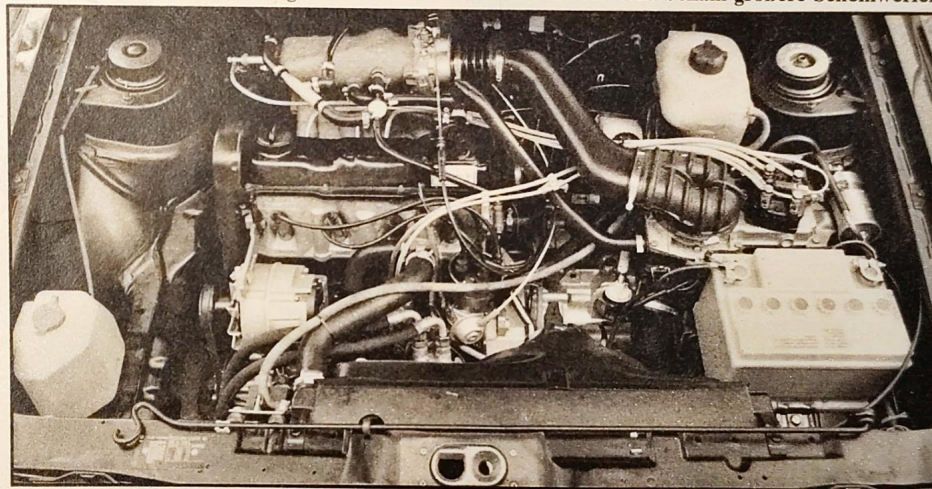
Das Golf GLI Cabrio ist luftig und schnell



Der Scirocco GLI bekam größere Scheinwerfer



Füllig: Drehmomentkurve



Der neue 1,8 Liter-Einspritzmotor mit 112 PS ist ganz auf Drehmoment ausgelegt

geklügelter Quetschspalte nach dem sogenannten HCS (High Compression and Squish)-Verbrennungsverfahren arbeitet und damit der neuen VW-Motorenphilosophie entspricht (siehe auch Fahrbericht auto motor und sport 19/1982).

Der mit einer elektronischen Zündung ausgerüstete und kultiviert laufende 1,3 Liter-Motor beschleunigt den Polo laut Werksangabe in 11,5 Sekunden auf Tempo 100 und verhilft ihm zu einer Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h. Den sportiven Charakter dieser GT genannten Coupé-Version, die zu einer Art GTI in der Polo-

Alle Modelle auf einen Blick*

1200 L, 1192 cm ³ , 34 PS, 9895,-	Jetta Diesel, 1588 cm ³ , 54 PS, 15 255,-
Polo C 1.0, 1043 cm ³ , 40 PS, 11 790,-	Jetta Turbo Diesel, 1588 cm ³ , 70 PS, 17 405,-
Polo C 1.1, 1093 cm ³ , 50 PS, 12 180,-	Scirocco CL 1.5, 1457 cm ³ , 70 PS, 18 070,-
Polo C 1.3, 1272 cm ³ , 60 PS, 12 540,-	Scirocco CL 1.6, 1588 cm ³ , 85 PS, 18 950,-
Polo Coupé GT, 1272 cm ³ , 75 PS, 15 465,-	Scirocco GLI, 1781 cm ³ , 112 PS, 23 550,-
Derby C 1.0, 1043 cm ³ , 40 PS, 12 245,-	Passat C 1.3, 1272 cm ³ , 55 PS, 15 545,-
Derby C 1.1, 1093 cm ³ , 50 PS, 12 635,-	Passat C 1.6, 1588 cm ³ , 75 PS, 16 070,-
Derby C 1.3, 1272 cm ³ , 60 PS, 12 995,-	Passat C 1.6, 1588 cm ³ , 85 PS, 16 440,-
Golf C 1.1, 1093 cm ³ , 50 PS, 12 560,-	Passat CL 5, 1921 cm ³ , 115 PS, 20 290,-
Golf C 1.5, 1457 cm ³ , 70 PS, 13 680,-	Passat Diesel, 1588 cm ³ , 54 PS, 17 220,-
Golf GTI, 1781 cm ³ , 112 PS, 19 725,-	Passat Turbo Diesel, 1588 cm ³ , 70 PS, 20 000,-
Golf Diesel, 1588 cm ³ , 54 PS, 14 300,-	Santana LX 1.6, 1588 cm ³ , 75 PS, 18 500,-
Golf Turbo Diesel, 1588 cm ³ , 70 PS, 16 450,-	Santana LX 1.6, 1588 cm ³ , 85 PS, 18 985,-
Jetta C 1.3, 1272 cm ³ , 60 PS, 13 545,-	Santana LX 5, 1921 cm ³ , 115 PS, 21 295,-
Jetta C 1.5, 1457 cm ³ , 70 PS, 14 370,-	Santana LX Diesel, 1588 cm ³ , 54 PS, 20 030,-
Jetta CL 1.6, 1588 cm ³ , 85 PS, 15 720,-	Santana LX Turbo Diesel, 1588 cm ³ , 70 PS, 22 145,-

* alle Motor-Versionen in Verbindung mit der jeweils preisgünstigsten Ausstattung, Preise in Mark.



zahlen und geringen Benzinverbrauch ausgelegte, sehr schwingungsarm laufende Einspritzer leistet nominell 112 PS (82 kW) bei 5800/min; er beschleunigt beispielsweise den Golf GTI in 8,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und läßt ihn über 190 km/h schnell laufen. Als Testverbrauch (Heft 15/1982) wurden gerade 9,4 Liter Superbenzin/100 km ermittelt. Die Qualitäten dieses Motors sind entscheidend dafür verantwortlich, daß der Golf GTI unverändert die erste Geige bei den sportlichen Kompaktlimousinen spielt (siehe Vergleichstest Heft 18 und 19/1982).

Ansonsten gibt es auf der Antriebsseite bei den VW-Personenwagen nur kleine Änderungen. So wurde beispielsweise das Angebot an Benzinmotoren etwas gestrafft, indem das

1,3 Liter-Aggregat (60 PS/44 kW) für Golf und Scirocco künftig ebenso entfällt wie der 1,9 Liter-Fünfsylinder (115 PS/85 kW) für den zweitürigen Passat. Andererseits erfolgt eine Programmerweiterung, weil der bislang aus Kapazitätsgründen dem Golf vorbehaltenen Turbodiesel (1,6 Liter, 70 PS/51 kW) nun auch im Jetta, Passat und Santana zu haben ist. Reduziert wurden die lieferbaren Motor/Getriebe-Kombinationen, wobei bemerkenswert ist, daß der dritte Gang der 3+E-Getriebe jetzt geringfügig kürzer übersetzt ist.

Die übrigen Modellpflegemaßnahmen betreffen in der Hauptsache die auf 15 000 km verlängerten Wartungsintervalle für die Modelle mit Ottomotoren, die unter anderem durch verbesserte Bremsbeläge und eine neue Aufteilung der Elektrik in mehr Stromkreise ermöglicht wurden. Beim Golf GTI gibt es serienmäßig eine sogenannte Multifunktionsanzeige (siehe „Aus Forschung und Entwicklung“ Heft 18/1982), mit der per Knopf-

druck am Scheibenwischerhebel von der Fahrtzeit bis zum durchschnittlichen Benzinverbrauch sieben Funktionen abgerufen werden können, ohne zuvor eine Programmierung durchführen zu müssen.

Weitere Neuerungen: Der Scirocco GTI erhält die gleichen Scheinwerfer wie das GL-Modell, die eine wesentlich bessere Lichtausbeute garantieren. Für den Santana gibt es neue Buchstabenkombinationen; LX heißt der Standard-Typ und GX das unter anderem mit einer Zentralverriegelung und Leichtmetallfelgen ausgerüstete Luxus-Modell. Schließlich bietet VW wegen der wachsenden Nachfrage auch noch ein Taxi-Paket für Passat Variant und Santana an.

Damit sind aber noch nicht alle Aktivitäten der VW-Mannen aufgezählt, denn die Motorentechniker haben ein völlig neues Triebwerk auf die Beine gestellt: einen Vierzylinder-Boxermotor, der nicht mit Luft, sondern mit Wasser gekühlt wird und der vorerst aus-

schließlich im Typ 2 (Bus und Kleintransporter) zum Einsatz gelangt. Das Leichtmetall-Triebwerk mit nassen Zylinderlaufbüchsen und zentral angeordneter Nockenwelle hat 1,9 Liter Hubraum und wird in zwei Leistungsversionen offeriert: mit 78 PS (57 kW) und mit 60 PS (44 kW) als sogenannter Drehmoment-Motor (siehe „Die Luft ist raus“ Heft 18/1982). Die Wasserboxer lösen den luftgekühlten Motor im Typ 2 ab und sollen VW helfen, die dominierende Stellung der Wolfsburger in der Kleinbus- und Transporter-Klasse gegen die vor allem aus Japan stark angewachsene Konkurrenz zu behaupten.

Mit zeitgemäß sparsamen Motoren und dem umfangreichen Modellprogramm scheint das Volkswagenwerk für die Zukunft gut gerüstet. Wie erfolgreich es in den achtziger Jahren fährt, hängt allerdings entscheidend davon ab, wie gut der Golf-Nachfolger bei den Kunden ankommen wird: Er steht im nächsten Herbst auf der IAA.

WS



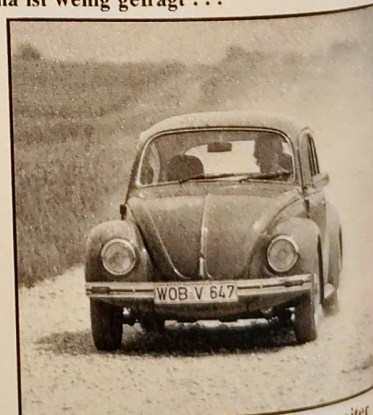
Der Polo mit Kombiheck ist formal sehr eigenständig



Das Topmodell Santana ist wenig gefragt ...



... der Passat Variant dagegen sehr beliebt



Der Käfer ist nur noch ein Außenseiter