**1989 – vor 28 Jahren: VW Rallye-Golf**

| | |
|---|---|
| Länge x Höhe x Radstand | 4,04 x 1,40 x 2,48 Meter |
| Leistung / Drehmoment | 160 PS / 225 Nm |
| Hubraum / Zylinder | 1,8 l / 4 |
| 0-100 km/h / V/max | 9,0 s / 208 km/h |
| Verbrauch / Preis | 12,9 l/100 km / 44.500 DM |

➔ Design

Insgesamt 5.000 Einheiten musste VW vom Rallye-Golf für die Sportzulassung bauen. Mit Blick auf den Einsatzzweck fuhr der Kompakte mit einer zerklüfteten Front vor, durch deren Schlitze der Motorraum und die innenbelüfteten Scheibenbremsen mit Frischluft versorgt wurden. Weitere Akzente setzten die rechteckigen Scheinwerfer und die markanten Kotflügelverbreiterungen. Wer nun auch im Innenraum über die sehr guten Sportsitze hinaus liebevolle Details wie Zusatzinstrumente oder rote Zeiger erwartete, wurde enttäuscht. So stellte das aus dem Corrado und Passat bereits bekannte Lederlenkrad die wohl wesentlichste Änderung dar. Immerhin war der Sportler dadurch der erste Golf mit Warnblinkschalter auf der Lenkradsäule. Gefallen konnte zudem die gute Verarbeitung.

➔ Fahreindrücke

Ein (Spaß-) Highlight des Rallye-Golf war eindeutig der Allradantrieb: Die Antriebskräfte wurden durch die Visco-Kupplung stets optimal auf die Vorder- und Hinterachse verteilt und dadurch eine hervorragende Traktion gewährleistet. Auch wenn das überzeugende Fahrverhalten leicht untersteuernd ausgelegt war, so brachen beim abrupt eingeleiteten Lastwechsel dennoch alle vier Räder zum Kurvenaußenrand aus. Während die Lenkung präzise agierte, war die Seilzugschaltung hakelig. Negativ fielen zudem taumelnde Motorbewegungen auf. Das mit einem G-Lader bestückte, kultivierte Triebwerk ließ zwar den Turbo-Bums vermissen, langte dafür aber beim Verbrauch umso kräftiger hin. Pluspunkte sammelte der Rallye-Golf dagegen beim Handling und Komfort.

➔ Details

Bei den Fahrleistungen bremsten den Rallye-Golf der gegenüber dem Golf GTI 16V schlechtere cw-Wert von 0,38 sowie das mit 1.250 Kilo um beinahe 200 Kilo höhere Gewicht ein. Zu Letzterem hatte alleine der Allradantrieb über 100 Kilo beigetragen. Für Einschränkungen sorgte er zudem beim Kofferraumvolumen, das im Vergleich zum frontangetriebenen Golf von 284 Liter auf lediglich 208 Liter schrumpfte. Ein Ausrufezeichen setzte der Rallye-Golf beim Preis, war er doch nochmals um 2.000 DM teurer als der Corrado G60. Ergänzt um Details wie Lederausstattung, BBS-Felgen, Schiebedach oder Zentralverriegelung wies die Rechnung des VW-Händlers schnell 50.000 DM oder mehr für den kompakten Sportler aus. Immerhin waren ABS und höhenverstellbare Gurte vorn Serie.

- Ich konnte Ende der 1980er-/Anfang der 1990er-Jahre neben dem VW Corrado G60 und dem (katlosen) Golf GTI 16V auch den (deutlich) teureren Rallye-Golf fahren. Obwohl der gleich motorisierte Corrado einen kraftvolleren und der 21 PS schwächere GTI einen spritzigeren Eindruck hinterließ, übte der Rallye-Golf eine ganz spezielle Faszination auf mich aus. Diese war das Ergebnis des Allradantriebs, der den Rallye-Golf wie auf Schienen fahren ließ, und der Optik mit den kantigen Kotflügeln im Stil des damaligen BMW M3 (E30). Ein geiles Auto!

Bildquelle: Volkswagen (Fotos zeigen neben dem Rallye-Golf auch Golf GTI-Varianten sowie den Corrado)