



RALLYE GOLF

Der Rallye Golf.





Der Rallye Golf

Der neue Rallye Golf. Faszination Auto-Motor-Sport.

Der neue Rallye Golf — ist
Auto für den Motorsport und ein
Auto für den Straßenverkehr?

Klare Antwort: Das Konzept
des Rallye Golf ist darauf ausge-
richtet, modernste Technik in
ein kompaktes Auto zu inte-
grieren, das auch im Rallye teil-
nehmen kann.

Welche Vorteile das für den
„normalen“ Autobfahrer bringt?

Sichtkonzentrieren Sie sich
punktscharf einmal auf die Optik.
Aber an diesem Auto ist auf
Hochleistungssport ausgelegt.
Zum Beispiel seine (spitzen) Fel-
genmontierungen, Oberdie-
lenbremse, die Spoiler an



Bug und Heck. Die D8-Breitband-scheinwerfer und DE-Nebel-scheinwerfer. Und das serienge-legte Sonderfahrwerk mit 8,2 x 15-Leichtmetallrädern und mit 208/55-R 15-Resten – Tuning-als-Werk-

Kurzer Blick unter die Motor-haube? Hier finden Sie den Kern des gesamten Motorspiels.

Hier wird die 1,8-Liter-Mechanik von einem G50-Lader auf 118 kW (160 PS) gebracht. Weiblicher G-Lader schon im niedrigsten Dreh-moment-Bereich für hohe Kraftent-faltung und Sperrkräfte sorgt. Und das bei bemerkenswert-günstigen Verbrauchswerten.

Wartungstechnische Feinheiten

des Motors, die elektronische-Empefanlage (Dipstart) und die elektronische Kurbelabstimmung und Laderluftführung.

Zum sportlichen Fahrspaß-kommt beim Rallye Golf ein Hochdruck-aktivierendes positiver Sicherheit, Unisex-Lösung: Der Rallye Golf hat ein elektro-

nisch gesteuertes Anti-Blockier-System (ABS) und einen performanzen-erweiterten 4x4-achsennetz-Teiles vornehmlich, versteht sich. Dieses von erprobtem Sicherheitsverlehen für alle Fahrer-Be-der jeder Vorfahrung und by jeder Jahreszeit und mit dem Auto unterwegs sind.



Der Rallye Golf

**Egal, wie schlecht der Weg
zum Ziel ist.
Sie kommen durch.**

Wach für den wertvollsten Augenblick gibt es Situationen, auf denen keine ERFahrung. Erwe ein Vollkontakt aus hartstem Metall - und auf der eben noch röhrenden Fahrbahn fordert jeder Lenk- und Bremsvorgang unangenehme Aufmerksamkeit. Ein Thema, zu dem wir uns

haben strengen erfüllen lassen.

Deshalb beim Rallye Golf Sport und Sicherheit nicht im Widerspruch stehen, sagt die Bremsanlage mit dem innovativsten Bremsscheiben- und Schwelbrennen hinzu und dem serienmäßigen Anti-Blockier-System.



Gerade auf schmalen Untergründen, bei Regen, Schnee oder vereister Hartfahrbahn, erhöht dieses elektronisch geregelte Anti-Block-System die Lenkpräzision. Was ein beruhigendes Gefühl vermittelt.

Unter anderem beweist es, daß Rallye Golf Fahren kein

wahrscheinliches Verbrechen ist.

Denn der synchrone Allradantrieb. Er ist ein Garant dafür, daß Sie sicher ankommen. Egal, wie schlecht der Weg zu Ihrem Ziel ist. Sie kommen durch. Danken die Räder einer Achse durchzuschieben, verteilt der synchrone Antrieb die Kraft auf die andere Achse.

Auch das Fahrwerk des Rallye Golf haben wir seinen Fahreinstellungen angepasst. Es wurde torsteuert, Federn und Dämpfer neu abgestimmt, um die Stabilität zu verstärken. – Safety first für alle, die es ganz besonders sportlich lieben.

Dazu trägt auch die Motor-

technik bei. Der Motor, der elektronische Einspritzung und Zündung sorgen über den gesamten Drehmomentbereich für schnellen Kraftanstieg. Das bedeutet für Sie: sportliche Aus dem Stand, Sicherheit bei Überholvorgängen und mehr aktive Sicherheit in kritischen Situationen.



Das ergonomische Passiv-Golf, Systemausstattung, Leder-Steuerknöpfe

Wenn Sie beim Sport gerne die besten Plätze belegen.

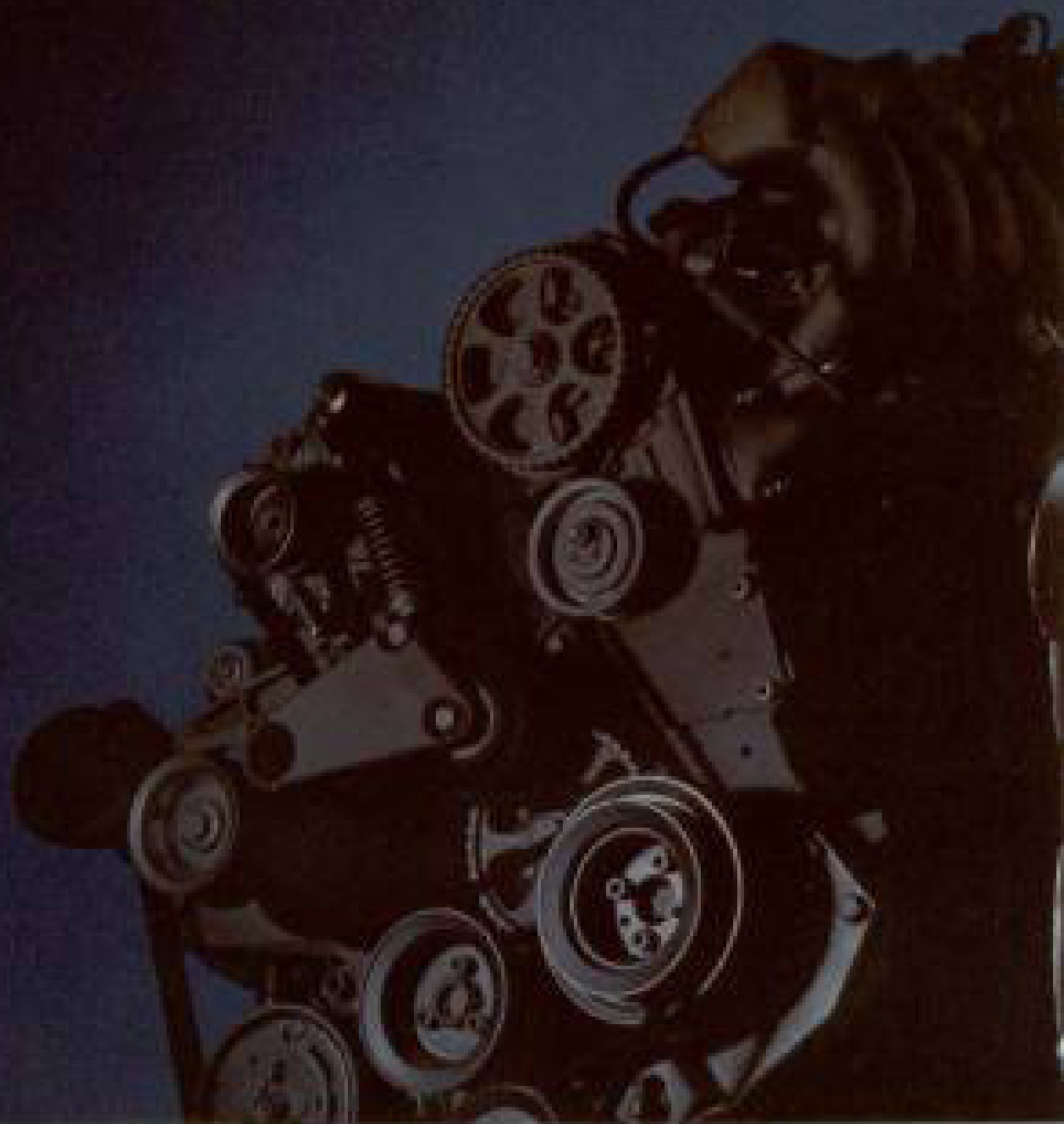
Wie der Passive Golf von außen an Sportlichkeit und Kraft verspricht, hält er von innen ab. Steigen Sie bitte ein, und schauen Sie sich abseits genau an. Ihr erster Eindruck? Sie sitzen in komfortablen, gekämmten Sportsitzen, die Ihnen auch in schnellgeführten Kurven sicheren Halt

geben und auf langen Strecken für ermüdungsloses Fahren sorgen. Außerdem sind die Vorderpositionen verstellbar. Sie haben die Instrumente und den Motorbremse bester im Blick und die Vierstufen-Sportlenker mit Ledergriff optional im Griff. Natürlich hat der Passive Golf Sie



Abstandung, und zwei Servolenk-
Alle Schalter und Regler sind
von Fahrer aus mühelos und
sicher zu bedienen. Die Instru-
mente sind klar und übersichtlich
angeordnet. Und damit Sie
immer bestens informiert sind,
versorgt Sie die Multifunktions-
anzeige mit dem wichtigsten Fahr-

daten. Hier noch zwei kleine
praktische Hinweise: Der Roll-
Golf hat erregende Passiv-
sicherheit und -komfort. Wozu
kannst du kommen. Und – als
Bonus für den sportlichen Sound – eine
Stereo-Facivorbereitung mit
4 Lautsprechern und elektro-
nisch verstärkter Dämpfung.



Der LEYBOLDT/DAVID-BROWN-Motor

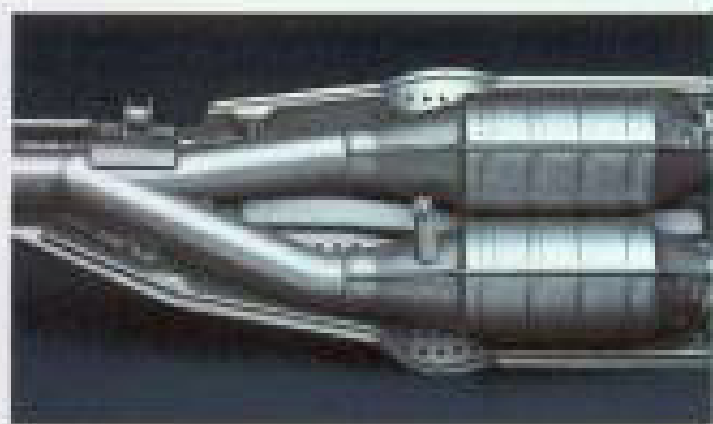
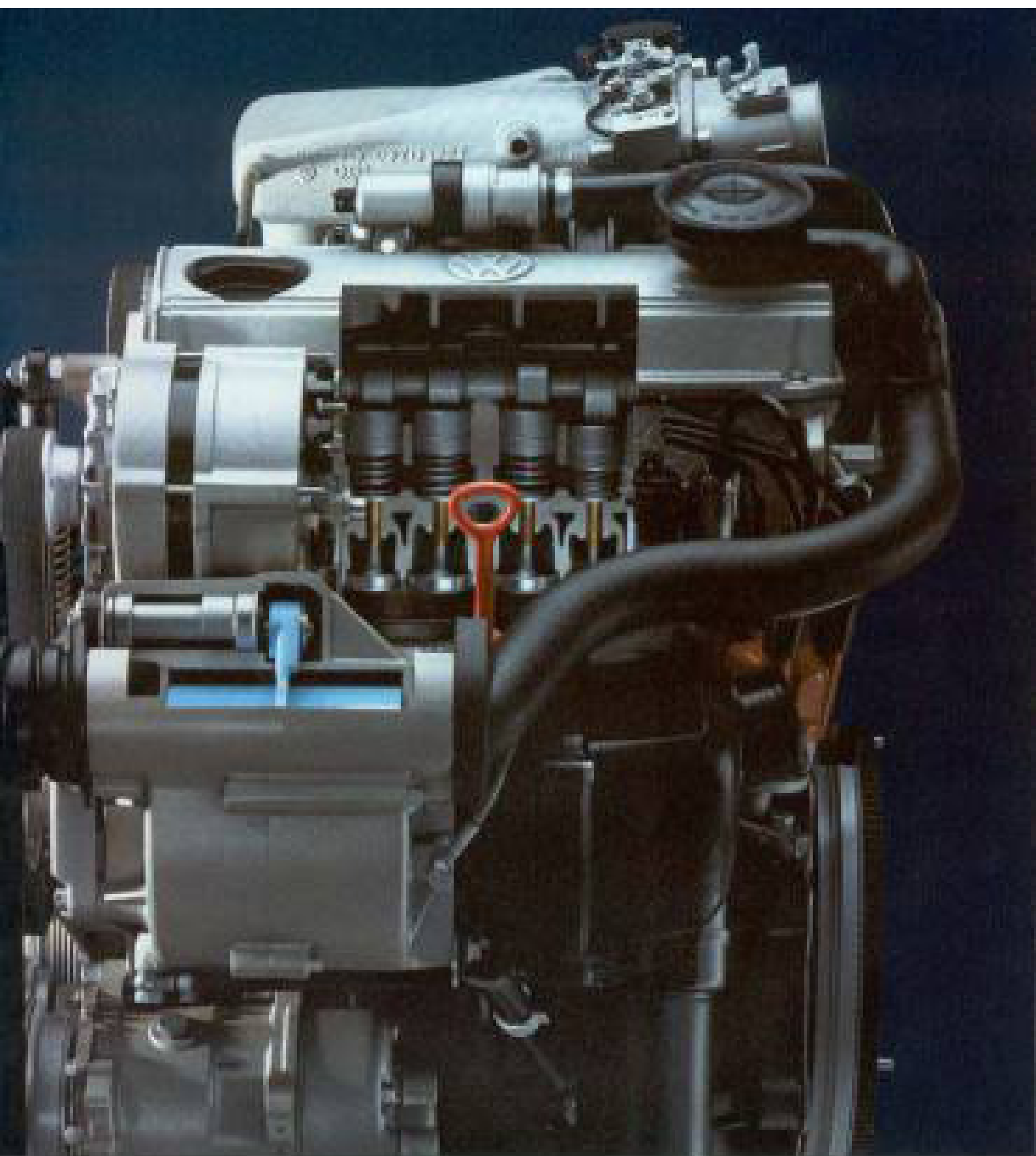
Modernste Aufladetechnik nach Volkswagen-Art: der G60-Motor.

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

Der 1,8 l/118 kW/150 PS G-Lader-Motor. Eine zukunftsweisende Innovation auf dem Gebiet der Aufladetechnik.

Was kann der G-Lader besser

als bekannte Systeme? Das wissen 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 Leistungs-
gewinn sorgt.

Eine Kraft, die stetig an-
gepasst wird. Und weil
die Motoren Leistungsanzug
nicht streng „hochgedreht“
werden muß, ist er unglaublich
verschleißfreundlich und wirt-
schaftlich. Selbstverständlich mit

Katalysator und Lambdasonde.

Und um den Fahrspaß kom-
plett zu machen, gibt's beim
Golf GTI auch noch ein 5-
gang-Schaltgetriebe mit Selbst-
schaltung. Für nicht-klassi-
sches und sportliches Schalten.

Der Diesel-Konkurrent

4



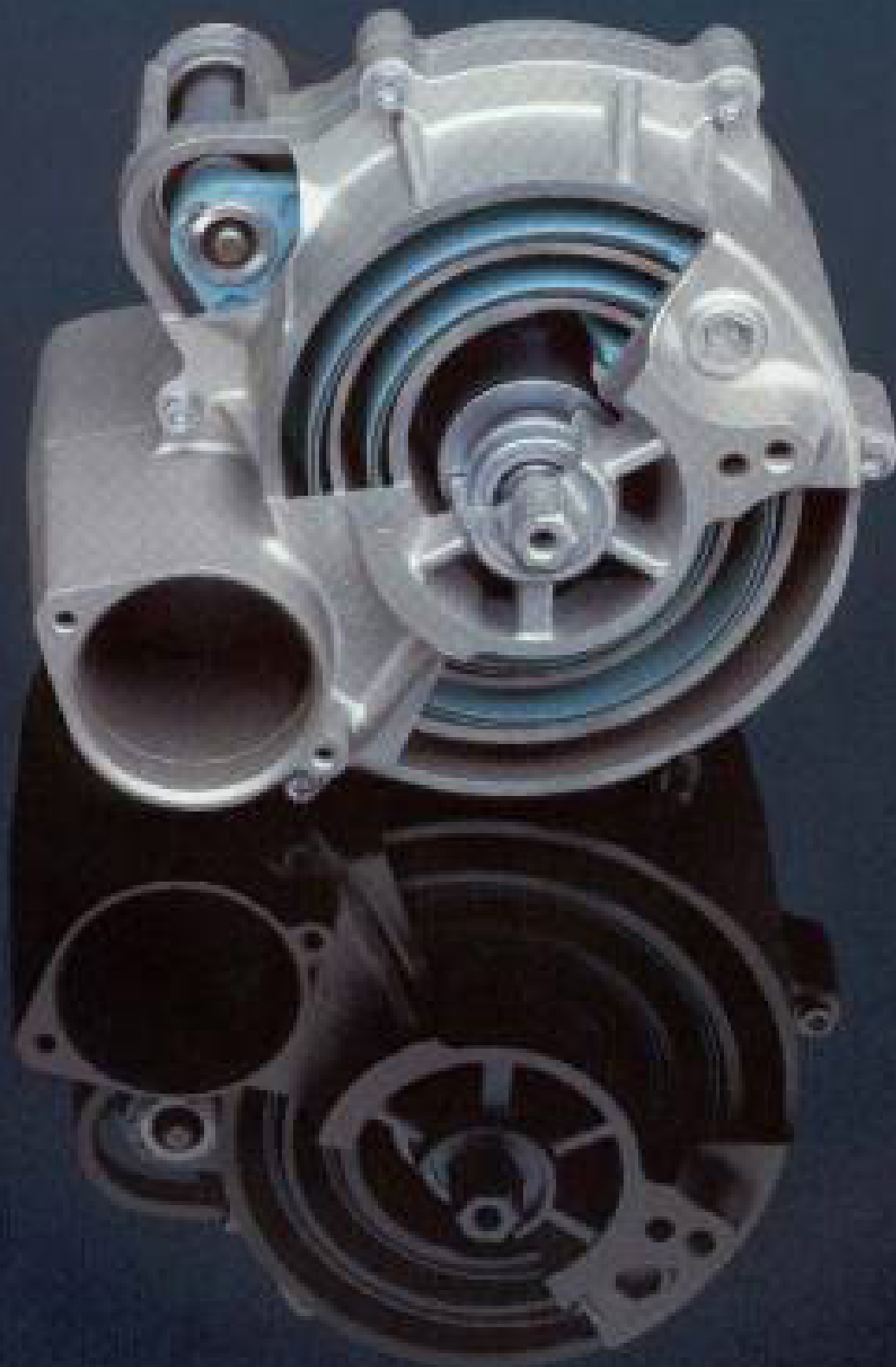
Der G-Lader

Die treibende Kraft. Der G-Lader.

Wer im Wettbewerb vorne mitmischen will, darf nicht die Luft ausgehen. Was bei den auf dem Rallye-Golf wortwörtlich zu verstehen ist. Dass ein Motor Luft braucht, um Leistung herzustellen, ist der allgemein bekannte Prozess der Aufhebelung. Unsere Techniker wollten mehr. Sie

haben daran gearbeitet, wie man Luft noch wirkungsvoller verarbeitet. Ergebnis: der G-Lader. Eine Entwicklung, die von Volkswagen für den Einsatz im Auto perfektioniert wurde.

Der GGG-Lader besteht aus einem G-förmigen Gehäuse, in dem ein Ventilator mit ebenfalls



Q-förmigen Spalten exzentrisch rotiert. Eine Spirale wird über einen Keilrippenriemen in eine Drehbewegung verwandelt. Diese wird Luft angesaugt, verdichtet, im Ladeluftbehälter gekühlt und mit einem Ladedruck von max. 0,85 bar in die Zylinder gepresst. Für Sie bedeutet das: mehr Kraft,

mehr Leistung, mehr Sicherheit. Die Gemischbildung erfolgt durch die elektronische Dreigang-Digiflare. Sie regelt mit digitaler Steuerung die Einspritzung und ermittelt den optimalen Zeitpunkt der Zündung. Hierzu kommt die Abgasreinigung über Lambda-Sonde und Katalysator.

Die durch die G-Lader direkt vom Motor angetrieben wird, erzeugt er bereits bei niedrigen Drehzahlen kräftigen Druck. Das spüren Sie, wenn Sie den Rallye-Geist starten und leicht das Gaspedal antippen. Hier gibt es keine Verzögerung, kein Luftstößen, keine Verstärker aufbauen.

Und wenn die Nadel des Drehzahlmessers nach oben steigt, erleben Sie, wie ein Hoch der G-Lader aus Motor zur höchsten Leistung führt. Bei optimalen günstigen Verbrauchswerten.

Strecken Sie sich eine Stunde und erleben Sie ein atemberaubendes Gefühl.



Serviceleistungen

Bei aller Sportlichkeit – safety first: Allrad mit ABS.

Das ist die neue BMW Motorrad-ABS. Sie ist die erste ABS, die für alle Räder eines Motorrads entwickelt wurde. Sie ist die erste ABS, die für alle Räder eines Motorrads entwickelt wurde.

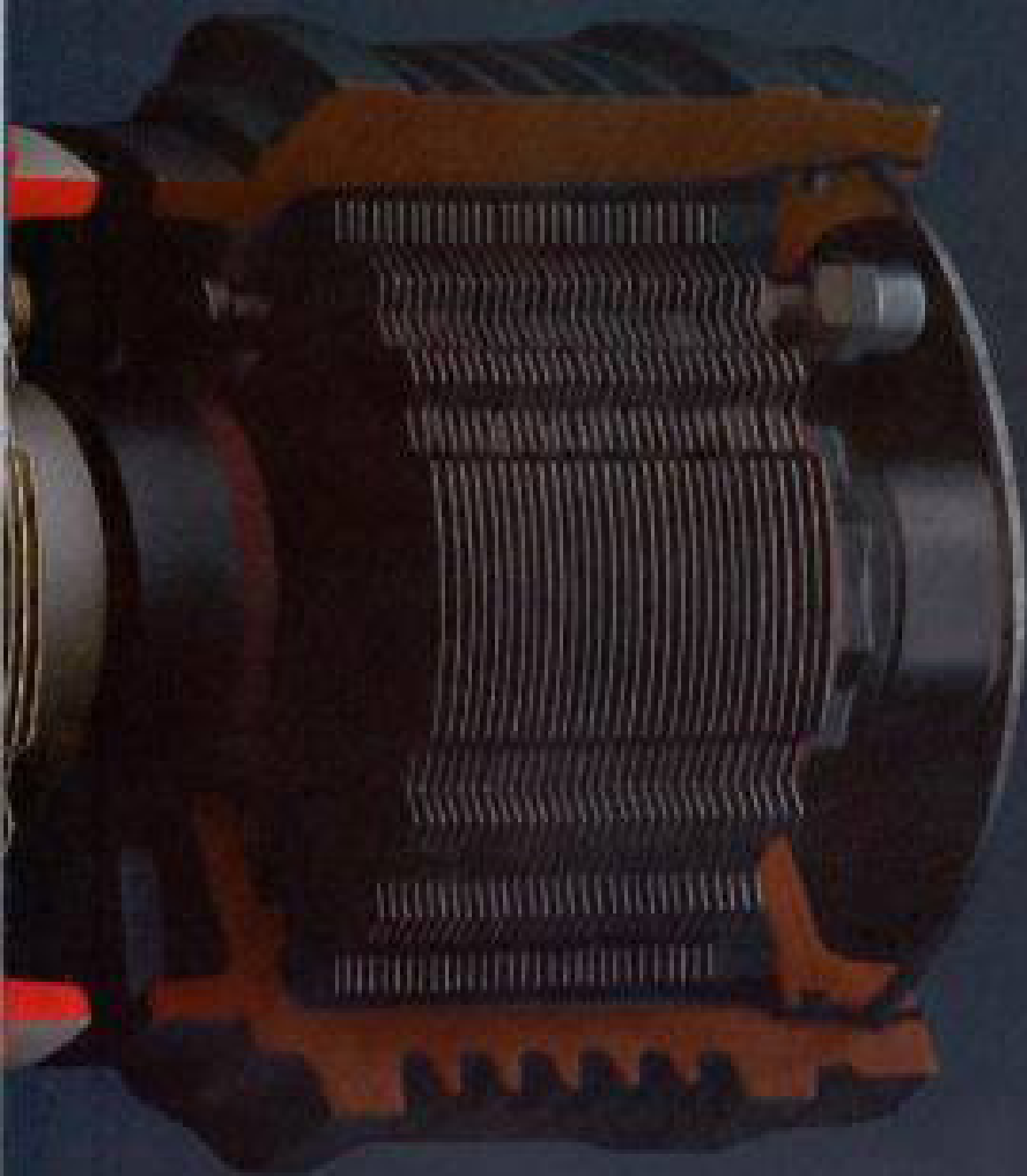
Das ist die neue BMW Motorrad-ABS. Sie ist die erste ABS, die für alle Räder eines Motorrads entwickelt wurde. Sie ist die erste ABS, die für alle Räder eines Motorrads entwickelt wurde.

Genau für die Erfolgreichen in der Draisine Sport gilt: Den Sieg erringen kann nur, wer seine Kräfte mit Verstand einsetzt. Deshalb haben wir beim Rallye-Dot den patentierten Micro-Airpumptrieb eingesetzt.

Seine Visko-Kupplung reagiert in Sekundenschnelle auf

Druckunterschiede zwischen Vorder- und Hinterrad und verleiht die größte Kraft immer auf die Räder, die den besten Kontakt zur Straße halten.

Auf rutschigem Untergrund wird der Fehrrug hauptsächlich über die Hinterräder eingeleitet. Falls sich aber der Schluck an den



Vordurcher vorgrößert, zum Beispiel auf weichen oder unebenerem Untergrund oder an Treibungen, dann übernehmen die Hinterräder automatisch mehr Antriebskraft und bringen Sie sicher weiter.

Und genauso sicher bringen Sie den Rallye Golf auch zum

Siegen: mit ABS behermaßig sind Elektronis ESP automa- tisch, ob eines der Räder zu blockieren droht, und steuern dann entsprechend das Brems- druck. Die Fahrer können nicht blockieren, und Sie haben den Rallye Golf auch bei schwieriger Bremsmanövern leichter im Griff.



Der Rallye Golf im Testbericht

Rallye Golf. Der Name sagt alles.

Vor Hitze, Hitze, staubige Straßen, regnerische Piste, unwegsames Gelände, ruckelnde Kurven, überhitzter Motor... eine rechtwellige, spannende, und gar nicht ohne Anforderungen, mit denen ein Hochleistungsauto wie der Rallye Golf im Alltag fertig wer-

den muß.

Wir haben den Rallye Golf auf Herz und Nieren getestet. Wir sind an die Grenzen der Belastbarkeit gegangen – für Maschine und Fahrer. Und wir haben den Rallye Golf für gut befunden.

Aber bis dahin war es ein weiter Weg. Und der beginnt in



Wahlgeschwindigkeit – auf einer Rallye-Crossie, wie sie selber eingestrichelt kaum sein kann.

Teilnehmer: ein Trill von Motor- und Getriebezapfen, Computerchipsen, Mischschal, erfahrenen Rallye-Fahrer – und der Rallye-Gott. Bekräftigung: weist das, was wir von ihm

abgegeben haben.

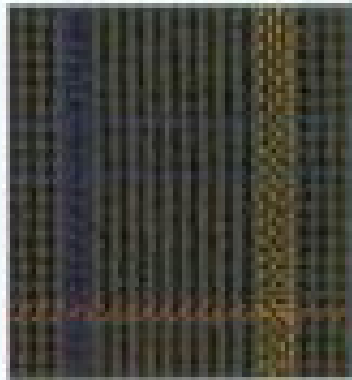
Wir wollten Platinen einbauen – auf dem Bruchteil eines Millimeters genau. Also haben wir seinen Innerraum in ein technisches Versuchslabor versetzt: Bohrversatz raus – Metallgitter rein. Und ab auf die Piste. Wie morgen bis abends.

Am Ende eines langen Tages steht die Auswertung, Reifen- und Teilwechsel, Bremsbeläge erneuern ... Am nächsten Morgen: Auf den neuen! Dazwischen immer wieder Gespülte und Disassemblieren mit den Filtern.

Warum wir so viel gegangen sind? Zufall waren, weil wir in der

Rallye-Klasse A einbrechen wollten, in einer Liga über: Weil es unser Ehrgeiz ist, als Hersteller ungewöhnlich schnell, leistungsstark und technisch ausgereifter Automobile aufzutreten – wie zum Beispiel dem Rallye-Gott

Auf einen Blick: Polster und Lacke



Blau-Blau

111

Sportsitzbezug, Sportkaro
(Serienausstattung)



Grün-Gelb (Pop)

1100

Sportsitzbezüge, Rallye-Karo mit Stoff-Lackdekoranstriche (Serienausstattung)



Schwarz

44



Rotrotrot

122



Blau-weißrot

116



Grün-weißrot

118



Graphit-weißrot

119

Die Stoffauswahl auf diesen Seiten ist nur zur Orientierung und stellt nicht die tatsächliche Ausführung dar. Die Ausführung der Lacke wird durch die Fahrzeugausstattung bestimmt und kann von den regionalen Niederlassungen abweichen. Bitte wenden Sie sich an Ihren Händler für weitere Informationen.

Auf einen Blick: die Serienausstattung des Rallye Golf

Außenausstattung

- Stoßfänger vorn und hinten mit integrierter Gelbfarbe, in Wagenfarbe lackiert
- Verbretterter Kotflügel und Seitenteile
- Schwelkerverbindungen
- In Wagenfarbe lackierter Kühlergrill
- In Wagenfarbe lackierter Frontspoiler mit Luftführung zur Bremsenkühlung
- Leuchtenabstände (LJ x 15) mit Reflektoren (DGS/SG) (1)
- Verdunkeltes Windschutzscheiben
- Grüne Wärmeschutzverglasung
- Scheibenwischer auf Fahrerseite mit integrierter Luftleitkante
- In das Dach eingelassene Regenrinne
- Griffkante der Heckklappe in Wagenfarbe lackiert
- Heckspoiler in Wagenfarbe lackiert

Innenausstattung

- Sportstühle vorne
- Stoffbezüge in Design „Sportkaro“
- Höhenverstellbarer Fahrer- und Beifahrersitz
- In Höhe und Neigung einstellbare Kopfstützen für Vordermitte
- Liegeeinrichtung für Fahrer und Beifahrer
- Gepolsterte Armaturentafel
- Lederbezogenes Vierspoliges Sportlenkrad
- Alufelgen mit Sicherheitsstahlnippel
- Kipps- und schwenkbare Seitenverkleidung mit Make-up-Spiegel auf der Beifahrerseite
- Abgefächert auf Fahrer- und Beifahrerseite
- Parasolenspeicher
- Brandschuttlage
- Abgeschlossenes Abgefächert auf der Beifahrerseite mit Belüftung
- Mittelkonsole
- Ein Asthmerührer mit Beleuchtung, ein Asthmerührer

Daspunktautomatische Sicherheitsgurte für die Heckpassagiere
Zwei Dreipunkt-Automatische- und ein statischer Becken-Sicherheitsgurt für Rückpassagiere
Totwinkelassistent in Ansicht
Türschlosser
Getriebe Rücklaufbremse und Abtrieb, 70 Liter Öl oder komplett klappbar
Bei Fahrschulung und Fahrguthaben mit 1- bis 200 km/h
Tür- und Seitenverriegelungen mit eingebaute Aironeine und Türpuff
Verkleidung aller Dachkanten
Fußraumauskleidung in Velours mit Trichter auf der Fahrerseite
Gewebeauskleidung mit Tapetenbelag
Gewebeauskleidung
Verkleidung der Ladekante
Motorung für Vorderbuckel und Mercedes

Funktionsausstattung

DC-Ersatzschleusenwerfer
In Frontscheibe integrierte DC-Näherwarnwerfer
Elektronisch geregelt Anti-Blockier-System
Servolenkung
Doppelkardan
Elektrische Schaltverwechslung mit Doppelwechslern und Zweifachverstellung für Scheibenwischer, Scheibenwischer
Interwechslung, Top-Wech-Kontakt und Wech-Wech-Automat
Heckschleibe-Wisch-Wech-Anlage mit Interwechslung und Wech-Wech-Automat
Behaltbare Heckschleibe
Parklichtschaltung
Zwei Rückfahrleuchten
Nebelschlussleuchte
Viermal einstellbare Außenspiegel zur Fahrer- und Beifahrerseite, in Regenfarbe lackiert
2 Geschloßklappen zur leichteren Bedienung der Heckklappe
Stereo-Radio-Nachrüstung mit 4 Lautsprechern, Einblendung und elektronisch verstellbarer Dachantenne
Instrumentencluster mit Tachometer, Kilometerzähler, Drehmomentmesser, Kraftstoffverbrauchsanzeige, Temperaturanzeige für Kühlliquidität
mit ausklappbarem für Kühlliquidität, Kilometerzähler für Gesamter, Drehmoment, Druck, Windwiderstand, Frontluft und
Mehrfunktionsanzeige mit Abfragemöglichkeit der Uhrzeit, Kilometer, Fahrerseite, Durchschnittsgeschwindigkeit, Durchschnitts-
kraftstoffverbrauch, Öltemperatur, Außentemperatur
Regelbare Instrumentenbeleuchtung
Rückleuchte für angelegene Handbremse
Leuchtstärkenregelung der Schein- sowie der Nebel- und Frontluftbeleuchtung
Zigarettenanzünder in Wischlampe mit Leuchtstärkenregelung
Innenleuchte mit Ausschloßverriegelung
Separate Gepäckabfahrschaltung
Kombi- oder Basis-Licht- und Heizungsanlage mit dreistufigem Gefälle, Fußraumauskleidung voll und Mittel, 4 einstellbarem
Ausströmern und Defrostfunktion für die Windschutzscheibe und die Seitenfenster
Ausschaltbare Tankdruck- und automatische Klappen
Dauerschleifenverriegelung für Unterboden und Fußboden
Langzeit-Holzraumklimaheizung
Klimaanlage mit Nachschaltfunktion

Interessante Sonderausstattungen

Zentralverriegelung für Türen, Heckklappe und Tankklappe
Stereo-Radio-Cassettensystem „gamma“ und „delta“
Stereo-Radio-CD-System „gamma-CD“
Abbl-Lautsprecher über „gamma-CD“
Schleibebremse mit verstellbarem Wankabwärtser
Elektrisch betätigte Fensterheber
Elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel
Recaro Sportsitze mit elektrischer Höhenverstellung
Stuhlklappe in Stoffleder-Kombi, verstellbare Kopfstützen und 10- und Seitenverstellungen

Siehe auch die Sonderausstattungen nicht eingeschränkt verfügbar. Über die genauen Möglichkeiten des Automats Ihre Wahl
individuell auszuwählen, informiert Sie gern Ihr CAD-Partner

Die Technik des Rallye Golf

Motor, Getriebe, Elektrik	118 kW (160 PS) US-Norm
Motor-Bauart	4-Zylinder-Ottomotor
Hubraum, Liter/ltr ¹⁾	1,81700
Bohrung/Hub, mm	80,5/98,4
Max. Leistung, kW (PS) bei U/min	118 (160) 5400
Max. Drehmoment, Nm bei U/min	225/3800 - 4000
Verdichtung	5,0
Gemischaufbereitung	Elektronische Einspritzanlage IDigital
Abgasreinigungsmassnahmen	Doppel-Katalysator, Lambda- Regelung
Getriebe	5-Gang Schaltgetriebe
Generator, A max./Batterie A044	90/220(A45)

Steuerbefreiung²⁾ ca. DM 1.100,-

Abmessungen

Länge, mm	4035
Breite, mm	1700
Höhe, mm	1400
Radstand, mm	2450
Spurweite vorn/hinten, mm	1435/1437
Wendekreis, m	ca. 10,8
Richtmaß, mm	1807
E-Baugruppe vorn, mm	1417
Steuersacke, m ³	2,90
Gepäckraumvolumen, Liter ³⁾	390/1730
Gepäckraumvolumen, Liter ⁴⁾	230/1030
Kofferraumvolumen, l	35
Radgröße	6J x 18
Radlergröße	205/50 R 18

Gewichte⁵⁾

Leergewicht, kg	1195
Zulässiges Gesamtgewicht, kg	1600
Zul. Achslastverhältnisse, kg	870/810

Höchstgeschwindigkeit, km/h 210

Beschleunigung, s

von 0 - 80/0 - 100 km/h 5,8/8,8

Kraftstoffverbrauch, Liter/100 km⁶⁾

nach DIN 70030	Regelbetrieb, unverteilt, nmc, 90 km/h
bei konstant 90 km/h	7,1
bei konstant 120 km/h	8,5
im Stadtverkehr	12,5

Kurzbeschreibung der Technik

Motor/Elektrik

Vom angereicherter, aussergeordneter Reihenmotor. Spritzfeder IDigital, Laderluftleitung, Funken geerdete Kurbelwelle, Ventilsteuerung über Zahnriemen durch überlegende Nockenwelle (DHC) und Tassenventile mit wartungsfreiem, hydraulischem Ventiltrieb. Pleuellagerung, Pleuellagerung im geschlossenen Überdrucksystem mit Pumpe, Filter, Ausgleichsbehälter und elektrisch angetriebenem, thermostatisch geregeltem Kühlventilator. Druckumfachschiebung mit Ölwanne und Nocken-Ölfilm. Elektronische Zündanlage, längliche Zündkerzen, digitale Steuerung und Regelung von Zündung und Einspritzung über Kernfelder, Schiebelschaltung, Leerlaufabblenker, selektive Klopfsensorenregelung, Lambda-Sonde, Doppel-Katalysator, 12-Volt-System mit Diätationsgenerator und wartungsfreier Batterie, Zernalelektrik.

Kraftübertragung

Permanenter Allradantrieb mit schufabhängiger Kraftverteilung auf Vorder- und Hinterrachse über Einscheiben-Trockenkupplung und selbstverstellendes 5-Gang-Schaltgetriebe, Antrieb vorn über Differential und Doppelgehäus-Halbschalen, Antrieb hinten über Kegeltrieb, dreigeteilte Kurbelwelle, Wagn-Kupplung, Hinterrachsantrieb mit zwischen dem Kegeltrieb und Differential integriertem Freilauf, Doppelschalen-Feldschwenk, Freilaufübertragung für Allradantrieb bei Regenwänsfahrt.

Fahrwerk/Lenkung

Federung: durch Schräglenker mit Teleskopstoßdämpfern und progressiven Dämpfern - alle Elemente in Federbeinen kombiniert, Stabilisator vorn und hinten, Radführung: Einzelradaufrichtung vorn und hinten durch Federbeine, vorn durch untere Dreiecksquerlenker, hinten durch Schräglenker, separat ablenkender Lenkrohrrahmen an der Vorderachse, Wertungsfeder, verschusste Zylinderlagerlenkung mit zusammenschubbare Schenkelstützen.

Bremsanlage/Räder/Bereifung

Elektronisch geregeltes Antilock-System (ABS) mit zwei-kanaligen Bremschleiben vorn und Scheibenbremsen hinten, Leichtmetallräder, Drehmomentbremse, Pleuellagerndes Nocken.

Aufbau

Schichttragende Karosserie mit formstabilem Schweißblech-Fahrgestell.

Hinweise

- ¹⁾ Nach deutscher Messung mit Kugeln von 50 mm Durchmesser bei aufgeweiteter Umgekleideter Radcollabank (weiter Wert bei dachhohler Beladung).
- ²⁾ Messung nach VDA-Methode mit Quader von 200 x 100 x 50 mm Kantenlänge bei aufgeweiteter Umgekleideter Radcollabank (weiter Wert bei dachhohler Beladung).
- ³⁾ Durch Extra kann sich das Leergewicht des Fahrzeuges erhöhen, wodurch der mögliche Nutzen entsprechend verringert wird.
- ⁴⁾ Je nach Fahrweise, Strassen- und Verkehrszustand können sich je der Phase Verbrauchswerte ergeben, die werden in dieser Form umgerechnet werden abändern.
- ⁵⁾ Steuerbefreiung bei Neuzulassung bis 30.9.1991, Steuerzahl nach der Beladung: DM 10,20/100 cm³ anstelle DM 21,60/100 cm³.

Wichtiger Hinweis

Der technische Fortschritt ermöglicht es, den Wartungsplanungszyklus zu reduzieren. Die VAG Inspektions-Service erfolgt alle 12 Monate einschließlich Ölwechsel-Service und ASU-Service (VAG-Serviceuntersuchung). Nur alle 30.000 km/Miles nach eingezeichneten im Hinweis abweichend ist alle 15.000 km ein Ölwechsel-Service erforderlich, wenn die jährliche Fahrleistung wesentlich mehr als 15.000 km beträgt.

Unser Service. Und was Sie davon haben.

Die V.A.G. Organisation ist mit 3.300 V.A.G. Partnern des gefällten Servicenetzes für Autos in Deutschland.

Welche Leistungen die V.A.G. Partner bieten und welche Vorteile Sie davon haben, das haben wir hier aufgeschrieben.

Ihr Rallye Golf hat 1 Jahr Gewährleistung ohne Kilometergrenze.

Sie haben sich für den neuen Rallye Golf entschieden.

Egal, wie viele Kilometer Sie fahren werden, egal, wohin Sie fahren werden: unsere Neuwagen-Gewährleistung gilt 1 Jahr lang (Nettozeit).

Ihr Rallye Golf hat 3 Jahre Gewährleistung auf den Lack.

Die Lackierung ist so gut, daß in den ersten 3 Jahren keine Lackschäden auftreten dürfen.

Sollte es in dieser Zeit trotzdem Probleme geben, bringt Ihr V.A.G. Partner das Federbandrecht schnell und kostenlos in Ordnung.

Dabei ausgenommen sind Schäden, die durch äußere Einwirkung oder unsachgemäße Pflege entstehen.

Ihr Rallye Golf hat 6 Jahre Karosserie-Gewährleistung gegen Durchrostung.

Ihr neuer Rallye Golf hat neben der guten Lackierung Dauerschutzkonventionen für Unterteile, Radhäuser und Radhausschalen. Obendrein verbindet wirksame Maßnahmen Kontaktkorrosion zwischen den Blechen.

An korrosionsgefährdeten Stellen wurden verzinnte Bleche verarbeitet. Die Hochräume sind weitgehend frei.

Darum ist es so gut wie ausgeschlossen, daß Ihr Rallye Golf in den ersten 6 Jahren Durchrostungen aufweist.

Sollten solche Schäden dennoch auftreten, beheben wir sie, ohne daß Ihnen dadurch Kosten entstehen.

Dabei setzen wir lediglich voraus, daß Sie Ihren Rallye Golf während der Gewährleistung noch bei Betriebsanleitung pflegen.

1 Jahr Gewährleistung auf Original Teile und Werkstattarbeit der V.A.G. Partner.

Die Sie Ihren neuen Rallye Golf zusätzlich mit dem internationalen Volkswagen Zubehör ausstatten oder dabei einer Inspektion Ihres Motors einmal ein neues Original Volkswagen Ersatzteil eingebaut werden muß, wir geben 1 Jahr Gewährleistung. Denn Original Volkswagen Ersatzteile und Original Volkswagen Zubehör haben die gleiche gute Qualität wie Ihr neuer Rallye Golf. Da für und für die Qualität unserer Arbeit stehen wir gerade, 1 Jahr lang und ohne Kilometergrenze.

Der V.A.G. Inspektions Service.

Hochmoderne, konstruktive Lösungen und Fertigungsmaßnahmen stellen sicher, daß Ihr neuer Rallye Golf besonders wartungsarm ist. Deshalb braucht er nur einmal im Jahr einen Inspektions Service. Der ist – über – gründlich und schließt den Ölwechsel Service, die Abgas-Untersuchung samt Einspararbeiten und Prüfplakette mit ein.

Mit jedem V.A.G. Inspektions Service verlängert wir Ihre Mobilitätsgarantie um weitere 12 Monate – mehr darüber im nächsten Punkt.

Die V.A.G. Mobilitätsgarantie.

Sie gilt zunächst für 1 Jahr, verlängert sich aber um weitere 12 Monate, wenn Sie Ihren Rallye Golf zum jährlichen V.A.G. Inspektions Service bringen.

Mit der V.A.G. Mobilitätsgarantie kann Ihnen eigentlich nichts mehr passieren. Denn bei einer Panne helfen Ihnen die V.A.G. Partner noch um die Uhr.

Das kann bedeuten, daß Ihnen vor Ort direkt geholfen wird oder daß Sie es zur nächsten V.A.G. Werkstatt geschafft wird. Falls die Panne nicht innerhalb von 3 Stunden behoben werden kann, bekommen Sie einen Ersatzwagen bis zu 3 Tagen oder zumindest 1 Übernachtung für Sie und Ihre Mitfahrer.

Das alles zu Lasten der V.A.G. Beihilfe, die die letzte Inspektion durchgeführt hat.

Der V.A.G. Express Service.

Bei kleineren Mängeln braucht niemand zu warten, denn dafür gibt es den V.A.G. Express Service.

Dan werden die notwendigen Reparaturen besonders schnell ausgeführt. Ohne Voranmeldung und zum Originalwert.

Wenn Ihr Auto bei uns ist, ist ein Ersatzwagen bei Ihnen.

Sollte ein Volkswagen mal mal in die Werkstatt. Aber ein Volkswagen-Fahrer brauchen Sie währenddessen nicht aus dem Auto zu verdrängen. Wir geben Ihnen provisorisch einen Ersatzwagen.

Schließen Sie mit uns immer mobil.

Der V.A.G. Notdienst.

Sollte Ihr neuer Rallye Golf wider Erwarten doch einmal liegen bleiben, rufen Sie den nächsten V.A.G. Partner an. Ein Fahrer erledigt es an Ort und Stelle, falls nicht möglich, schleppt er Sie ab. Er bringt Ihnen einen Ersatzwagen oder – wenn Ihnen das lieber ist – ein Hotelzimmer.

Termintreue, verbindliche Kostenvorschläge, klare Rechnungen.

Wir wissen, wie wertbar Ihre Zeit ist. Wenn wir Ihnen also sagen, Ihr Auto ist um 5 Uhr fertig, dann ist es auch um 5 Uhr fertig. Andernfalls geben wir Ihnen rechtzeitig Nachricht, damit wir gemeinsam disponieren können.

Wir sagen Ihnen, welche Arbeiten wir an Ihrem Auto ausführen und was sie kosten werden. Da wird nichts über den Deckungspreis.

Wir rechnen Ihnen auf März und Pfennig aus, was wir für Ihr Geld an Ihrem Auto gemacht haben. Wir zeigen Ihnen die Teile, die wir ausgetauscht haben und sagen Ihnen, was sie kosten.

Klare Rechnungen – klare Verhältnisse.

Der V.A.G. Zubehör Service.

Auch wenn Sie den neuen Rallye Golf in der kompletten Serienausstattung liefern, dürfen Sie ruhig noch Sonderwünsche haben. Alle V.A.G. Partner bieten Ihnen internationalen Volkswagen Zubehör.

Auf Wunsch werden Einzelartikel von Ihrem V.A.G. Partner

hochgereicht ausgeführt.

Original Volkswagen Zubehör ist gefertigt, erprobt, auf die Modellvarianten abgestimmt und hat 1 Jahr Gewährleistung.

V.A.G. Versicherungs Service (VVO): der sichere Weg mit dem neuen Rallye Golf.

Ihr neuer Rallye Golf ist beim V.A.G. Versicherungs Service (VVO) bestens aufgehoben. Erstens, weil die Beiträge gering sind.

Zweitens, weil Sie jederzeit auf das dankbare Kundendienstnetz mit am liebsten Beihilfe durch den bewährten V.A.G. Service bei 3.300 V.A.G. Partnern in Deutschland zurückgreifen können.

Drittens, weil 8.800 V.A.G. Partner in Europa darauf eingestellt sind, Ihnen schnell und unbürokratisch zu helfen.

Und viertens, weil Sie den „Reparatur-Schock“ für Haftpflichtschäden bekommen.

Opa, daß die Formalitäten von den V.A.G. Partnern erledigt werden VVO – der Versicherungs dienst, der da ist, wo Sie ihn brauchen.

Das V.A.G. Leasing: der zeitgerechte und wirtschaftliche Weg zum neuen Rallye Golf.

Wenn Sie Ihr Geld nicht beim Kauf eines neuen Rallye Golf festlegen wollen, bieten wir Ihnen eine wirtschaftliche Alternative: Auto-Leasing über die V.A.G. Leasing GmbH.

Es zahlen Sie nur für das, was Sie nutzen. Also nicht den vollen Kaufpreis, sondern lediglich niedrige monatliche Leasing Raten. Und beim Finanziaus-Leasing eine Sonderzahlung, die wir mit Ihrem Gebrauchsrenten verrechnen. So haben Sie genügend finanziellen Spielraum für andere Anschaffungen. Außerdem fahren Sie immer das neueste Modell.

Am Vertragsende geben Sie Ihren Rallye Golf zurück und lassen sich ein neues.

einfach und praktisch. Den Gebrauchtwagenkauf können Sie auch so lösen:

Selbstverständlich kann auch die Kfz-Versicherung gleich mit in den Leasing-Vertrag eingeschlossen werden. Dabei wird ihr Schadenfreiheitsrabatt übernommen.

Wenn Sie konkrete Zahlen mehr überzeugen, möchten wir Ihnen gerne aus, was es Sie kostet, wenn Sie den neuen Rallye Golf jetzt leasen. Egal, ob privat oder geschäftlich.

Die V.A.G. Finanzierung: der einfache Weg zum neuen Rallye Golf

Sie können sich Ihren Wunsch nach einem neuen Rallye Golf sofort erfüllen. Mit sagen Ihnen gern, welche Vorteile dabei die V.A.G. Finanzierung über die V.A.G. Kredit Bank bietet.

Aus der vielfältigen Finanzierungsprogrammen können Sie Ihren ganz individuellen Kredit wählen, ein Angebot, was genau auf Ihre Wünsche zugeschnitten ist.

Ob Sie Ihren neuen Rallye Golf privat oder gewerblich nutzen wollen, ob Sie Mehrleistungen, Zubehör oder Versicherungsleistungen mitfinanzieren möchten, stets können Sie die V.A.G. Finanzierung als „besten Weg zum neuen Auto“ nutzen.

So fahren Sie schon bald in Ihrem neuen Rallye Golf und bezahlen ihn in bequemlich gleichbleibenden Raten oder in ganz besonders niedrigen Monatsraten und einem Restbetrag.

Sie haben sich für den neuen Rallye Golf entschieden. Und was wird aus Ihrem Gebrauchten?

Das nehmen wir selbstverständlich zu einem günstigen Preis heraus. Und zwar unabhängig davon, ob Sie Ihren neuen Rallye Golf über einen günstigen V.A.G. Kredit finanzieren, ob Sie ihn leasen oder sofort bezahlen.

Und natürlich spielt es keine Rolle, ob Ihr Gebrauchtwagen ein Volkswagen ist, oder nicht.



**Volkswagen –
da weiß man, was man hat.**

Sie Angewandte über Lieferantengruppen, Anwesenheit, Leasing, Miete und Leasing, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten der Fahrzeuge entnehmen Sie bitte zum Zeitpunkt der Drucklegung, welche dieser Werte sind. Sie können auch nur zum Vergleichszweck sein. Die V.A.G. Partner sind Lieferanten der Gruppe Volkswagen.

Bei Ihrem V.A.G. Partner: