

Bernd Wiersch

# VOLKSWAGEN TYPENKUNDE



1994 bis 2005



DELIUS KLASING

Bernd Wiersch

# **VOLKSWAGEN TYPENKUNDE**

1994 bis 2005

Delius Klasing Verlag

# Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	7	VW New Beetle .....	59
<b>1994:</b> VW Passat .....	8	VW Bora .....	61
VW Polo .....	10	<b>1998:</b> Modellpflege .....	62
<b>1994:</b> Modellpflege .....		VW Passat .....	62
VW Golf .....	15	VW Golf Variant .....	62
VW Vento .....	21	VW Sharan .....	62
VW Corrado .....	23	VW Vento .....	63
<b>1995:</b> VW Sharan .....	24	VW Polo .....	63
Die syncro-Offensive .....	26	<b>1999:</b> VW New Beetle RSi .....	65
<b>1995:</b> Modellpflege .....		VW Golf Variant .....	65
VW Passat .....	27	VW Bora Variant .....	66
VW Golf .....	30	VW Polo GTI .....	68
VW Vento .....	33	VW Polo Facelift .....	69
VW Corrado .....	34	VW Lupo .....	70
VW Polo .....	34	<b>1999:</b> Modellpflege .....	
<b>1996:</b> VW Passat .....	35	VW Passat .....	73
<b>1996:</b> Modellpflege .....		VW Golf .....	73
VW Passat .....	38	VW Sharan .....	74
VW Golf .....	39	<b>2000:</b> VW Sharan Facelift .....	75
VW Golf Variant .....	40	<b>2000:</b> Modellpflege .....	
VW Golf Cabrio .....	41	VW Passat .....	77
VW Vento .....	43	VW New Beetle .....	78
VW Sharan .....	44	VW Golf .....	79
VW Polo .....	44	VW Bora .....	79
<b>1997:</b> VW Passat Variant .....	45	VW Lupo .....	81
VW Polo Variant .....	47	VW Polo .....	83
VW Polo Classic .....	48	<b>2001:</b> VW Passat Facelift .....	85
<b>1997:</b> Modellpflege .....		VW Golf GTI 132 kW .....	90
VW Passat .....	49	VW New Beetle RSi .....	90
VW Golf .....	49	VW Polo IV .....	92
VW Vento .....	51	VW Polo Classic .....	95
VW Sharan .....	52	VW Polo Variant .....	96
VW Polo .....	52	<b>2001:</b> Modellpflege .....	
<b>1998:</b> VW Golf .....	54	VW Golf und VW Bora .....	97
VW Golf Cabrio .....	57	VW New Beetle .....	101
		VW Sharan .....	101
		VW Lupo .....	101

# 1998:

## VW Golf

Der *Golf* wurde zum Herbst 1997 durch ein neues Modell abgelöst.

Der neue *Golf IV* hatte in jeder Hinsicht zugelegt. Die Länge des Wagens betrug 4149 Millimeter, die Breite 1735 Millimeter, die Höhe 1439 Millimeter. Der Radstand vergrößerte sich um 39 Millimeter auf 2512 Millimeter.

Charakteristische Stilmerkmale wie die ovalen Scheinwerfer und die breite, steil stehende C-Säule sorgten beim neuen *Golf* für einen hohen Wiedererkennungswert. Durch die stärker geneigte Frontscheibe erschien der *Golf* dynamischer als sein Vorgänger. Besondere Akzente setzten die Hauptscheinwerfer, die hinter einer klaren Streuscheibe mit Doppelscheinwerfern bestückt waren. Nebelscheinwerfer und Blinker waren ebenfalls integriert und gaben eine technisch innovative Anmutung.

Eine markante Ausdrucksstärke offenbarte sich auch bei der Heckgestaltung des neuen *Golf*. Sie sorgte für Unverwechselbarkeit.

Die in ihrer Form ausgeprägten Radläufe richteten das Augenmerk auf das Fahrwerk. Die großformatigen Räder – je nach Ausstattungsstufe 14 bis 16 Zoll – unterstrichen den fahrwerksbetonten Auftritt ebenso wie die verbreiterte Spur. Die Karosserie des neuen *Golf* war aerodynamisch optimal geformt. Sie unterbot mit  $c_w$  0,31 den Wert des Vorgängers.

Der Innenraum erfuhr eine neue optische Gestaltung mit außerordentlich hochwertigem Charakter. Zur Serienausstattung gehörten:

- Fullsize-Fahrer- und Beifahrer-Airbag
- ABS
- Scheibenbremsen vorn und hinten (vorn innenbelüftet)
- Seitenairbags in den Vordersitzlehnen
- Servolenkung
- Lenkrad in Höhe und Längsrichtung verstellbar
- Instrumentenbeleuchtung in blauer Durchlicht-Technik
- stufenlos höhenverstellbarer Fahrersitz



Der *Golf IV* war zwar gegenüber dem Vorgängermodell ein völlig neues Auto, dennoch war sein Wiedererkennungswert als *Golf* geblieben.

- zwei Kopfstützen hinten
- Vorbereitung für Isofix-Kindersitzbefestigung
- Einstiegs-Warnleuchten in den vorderen Türen
- Tankklappe mit Fernverriegelung
- zwei Cupholder vorn
- Staub- und Pollenfilter
- grüne Wärmeschutzverglasung
- Umluftschaltung
- Dachantenne
- Reserverad in Fahrbereifung
- geteilt umklappbare Rücksitzbank/-lehne mit Mittelarmlehne.

Bei allen Ausstattungsstufen waren die Stoßfänger, der Kühlergrill und die Außenspiegelgehäuse in Wagenfarbe lackiert.

Der neue *Golf* markierte neue Sicherheitsstandards: In allen Ausstattungsstufen gab es neben den oben angesprochenen Details zusätzlich Seitenversteifungen an der Fahrgastzelle im Bereich der A-, B- und C-Säulen. Der Kraftstofftank befand sich aufrallsicher vor der Hinterachse.

Den neuen *Golf* gab es in den Ausstattungsstufen *Trendline*, *Comfortline* und *Highline* sowie in der besonders sportlichen Variante *GTI*.

Der zweitürige *Golf Trendline* verfügte über Sportsitze, die mit »Easy-entry« ausgestattet waren. Der Beifahrersitz war höheninstellbar. Die Rücksitzbank/-lehne war geteilt umklappbar und besaß eine Mittelarmlehne. Äußeres Erkennungsmerkmal der *Trendline* waren die abgedunkelten Heckleuchten und spezielle Radzierblenden an den 15-Zoll-Rädern.

Beim *Golf Comfortline* gehörten Zentralverriegelung,



Auch von der Seite machte der neue *Golf* eine gute Figur.

elektrische Fensterheber sowie elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel zur Serienausstattung. Außerdem verfügte dieses Modell über eine Mittelarmlehne mit integriertem Ablagefach zwischen den Vordersitzen.

Das hochwertige Ausstattungspaket *Highline* war bereits äußerlich an den serienmäßig montierten Leichtmetallrädern zu erkennen. Außerdem waren die Stoßschutzleisten, die Seitenschutzleisten und die Türgriffe in Wagenfarbe lackiert. Sportsitze, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbare Außenspiegel und ein elektrisch betätigtes Glasschiebdach gehörten ebenso zum Ausstattungspaket wie die in die vorderen Leuchteneinheiten integrierten Nebelscheinwerfer.

Der *Golf GTI* knüpfte an die Tradition der Vorgänger an. Recaro-Sportsitze mit einer integrierten Lendenwirbelstütze sowie ein Sportfahrwerk mit Leichtmetallrädern und Reifen im Format 205/55 R 16 unterstrichen den sportlichen Anspruch. Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber und elektrisch verstellbare Außenspiegel gehörten beim *GTI* ebenso zur Serienausstattung wie das elektrisch betätigte Glasschiebe-/Ausstelldach.

Der *Golf GTI* war mit den beiden stärksten Benzinmotoren – 1,8 Turbo und V5 – sowie mit dem Drehmomentstarken 81-kW-TDI lieferbar (siehe *Golf III*).

Die Rücksitzbank des neuen *Golf* war grundsätzlich mit zwei Kopfstützen bestückt. Je nach Ausstattung waren auch eine bequeme Mittelarmlehne oder drei Kopfstützen in Verbindung mit einem zentralen Dreipunkt-Sicherheitsgurt verfügbar.

Der 330 Liter fassende Kofferraum war vollverkleidet und besaß vier stabile Verzurrösen, mit denen sich Gepäckstücke sicher befestigen ließen.

Für besonderen Fahrkomfort bei schlechter Witterung sorgten der in der Windschutzscheibe integrierte optionale Regensensor, der bei Nässe automatisch die Scheibenwischer betätigte, sowie ein selbsttätig abblendender Innenspiegel.

Die Karosserie des neuen *Golf* war vollverzinkt. Neue Produktionstechniken wie Laserschweißung und Verkleben ermöglichten es Volkswagen, eine Garantieleistung von zwölf Jahren gegen Durchrostung zu geben. Diese neue Dimension in Karosseriefertigung und Qualität war auch äußerlich erkennbar. Der neue *Golf* besaß an den Türen und Hauben deutlich redu-

zierte Spaltmaße. Die Karosserie war extrem verwindungssteif.

Für den neuen *Golf* stand eine breite und vielseitige Motorenpalette zur Verfügung, die sich aus fünf Benzin- und drei Dieselmotoren zusammensetzte. Die meisten Aggregate waren alte Bekannte: der 1,6-Liter-, die beiden 1,8-Liter- sowie der 2,3-Liter-Fünfzylinder-Ottomotor. Auch die 1,9-Liter-Dieselmotoren wurden aus dem vorangegangenen Modell übernommen. Neu war aber ein 1,4-Liter-Ottomotor mit Vierventiltechnik und den nachfolgenden Leistungsparametern:

Motor	1,4 Liter 16V
Bauweise	4-Zylinder-Reihenmotor, wassergekühlt
Hubraum (cm <sup>3</sup> )	1390
Bohrung (mm)	76,5
Hub (mm)	75,6
Leistung (kW/PS)	55/75
Verdichtung	k. A.
Drehzahl (1/min)	5000
Drehmoment (Nm 1/min)	128/3300
Anordnung der Ventile	hängend, DOHC, Antrieb durch Zahnriemen
Gemischaufbereitung	Multipoint-Einspritzanlage

Ein aus dem *Passat* bekannter Motor, der 1,8-Liter-Fünfventiler, war das erste Aggregat seiner Art im *Golf*. Insgesamt bestach das mit 20 Ventilen ausgestattete Triebwerk durch seine Durchzugskraft und die daraus resultierende Elastizität. Die Leistungsparameter sind im Kapitel *Passat 1996* wiedergegeben. Die Fahrleistungen und Verbräuche des neuen *Golf* waren:

Fahrleistungen und Verbrauch	km/h	0–100 (sec)	l/100 km
1,4-Liter-Otto-Motor	171	13,5	5,3 – 8,4
1,6-Liter-Otto-Motor	188	10,9	5,9 – 10,5
1,8-Liter-Otto-Motor	201	9,9	6,3 – 11,7
1,8-Liter-Otto-Motor Fünfventiler	210	8,5	6,1 – 10,8
2,3-Liter-Otto-Motor VR5	216	8,8	7,2 – 13,2
1,9-Liter-Diesel-Motor	160	17,2	4,2 – 6,9
1,9-Liter-Diesel-Motor	180	12,6	4,1 – 6,5



Der V5-Motor war eine Alternative für den Golf GTI.



Ein Schnittbild zeigt die verschiedenen Versteifungs- und Sicherheitselemente des neuen Golf.

Bei der Entwicklung des Fahrwerks für den neuen *Golf* stand die Optimierung von Komfort und Fahrdynamik im Vordergrund. Das bewährte McPherson-Federbeinkonzept wurde in wesentlichen Punkten weiterentwickelt. Das Ansprechverhalten der Federung und der Geradeauslauf waren gegenüber dem Vorgängermodell verbessert. Die Hinterräder des *Golf* wurden

an einer Verbundlenkerachse geführt, bei der Federn und Dämpfer getrennt voneinander waren. Dadurch konnte die Durchladebreite des Kofferraums um 80 Millimeter auf 1000 Millimeter vergrößert werden. In allen Ausstattungs- und Motorisierungsstufen war der neue *Golf* mit Scheibenbremsen an der Vorder- und Hinterachse ausgerüstet. Vorn waren sie innen-

belüftet. Serienmäßig gehörte auch ein ABS mit einer elektronischen Bremskraftverteilung (EBV) dazu. Der neue *Golf* war grundsätzlich mit rollwiderstandsoptimierten Reifen ausgestattet. Das Reserverad in Normalgröße lag in einer Mulde unter dem Kofferraumboden.

Die technischen Parameter des neuen *Golf* waren:

Technik	
Fahrwerk	vorn: Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine und Schraubenfedern, Stabilisator hinten: Koppellenkerachse, Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisator
Lenkung	hydraulisch unterstützte Zahnstangenlenkung
Räder	6 J x 15, 6 J x 16, 6,5 J x 16
Reifen	175/80 R 14 88 T, 195/65 R 15 91 V, 205/55 R 16 91 W
Abmessungen und Gewichte	
Länge (mm)	4149
Breite (mm)	1735
Höhe (mm)	1439
Radstand (mm)	2512 (R32: 2517)
Spur vorne/hinten (mm)	1513/1494
Leergewicht (kg)	1050 – 1477
Tankinhalt (l)	55

Der neue *Golf* war mit einem mechanischen Fünfgang-Getriebe mit Seilzug-Kupplungsrückung ausgestattet, die zum Fahrkomfort beitrug.

## VW Golf Cabrio

Das *Golf III Cabrio* wurde bis zum *Herbst 1998* weitergebaut und durch das Sondermodell »*Sport Edition*« attraktiv gehalten. Vier BBS-Leichtmetallräder, Kühlergrill in Wagenfarbe, Wärmeschutzverglasung, Lederlenkrad, Radioanlage »*beta*« und ein Windschott waren nur einige Details des luftigen Angebots.

Rund ein halbes Jahr nach Einführung der jüngsten *Golf*-Generation präsentierte sich das *Golf Cabrio* dann in neuer Form. Der offene Viersitzer erhielt einen neu gestalteten Auftritt, der sich am Erscheinungsbild der vierten *Golf*-Generation orientierte.

So wurde die Frontansicht des neuen *Golf Cabrios* durch innovative Doppelscheinwerfer geprägt, die hinter einer klaren Streuscheibe zusammengefasst

waren. Die vorderen Blinker und die auf Wunsch lieferbaren Nebelscheinwerfer waren wie bei der *Limousine* in die Doppelscheinwerfer integriert und setzten einen unverwechselbaren Akzent. Ebenso ließen die weit nach hinten gezogene Motorhaube und das vergrößerte VW-Signet das Gesicht des neuen *Golf* noch markanter erscheinen.

Auch die Heckpartie des *Golf Cabrio* zeigte die Zugehörigkeit zu der aktuellen *Golf*-Generation. Das in den Stoßfänger integrierte Kennzeichen verlieh dem *Cabrio* eine moderne Optik.

Aufgewertet wurde außerdem die Ausstattung. Das Modell *Trendline* bot den Einstieg in die *Cabrio*-Palette. Noch komfortabler präsentierte sich das



Obwohl es sich beim neuen Golf Cabrio mehr um ein Facelift handelte, bekam das Fahrzeug dennoch die Bezeichnung Golf Cabrio IV.

Modell *Comfortline*, fast schon luxuriös zeigte sich das Modell *Highline*, während in der Ausstattungsstufe *Colour Concept* individuelle und farbenfrohe Akzente gesetzt wurden.

In allen Ausstattungsstufen gehörten nicht nur Fahrer- und Beifahrer-Airbag zur Serienausstattung, sondern jetzt auch die in die Sitzlehnen integrierten Seitenairbags. Das höhenverstellbare Lenkrad im sportlichen Dreispeichen-Design besaß einen griffigen Lederkranz. Neben dem Fahrersitz ließ sich auch der des Beifahrers in allen Ausstattungsstufen in der Höhe justieren. Das serienmäßige Wärmeschutzglas sorgte ebenfalls für gesteigerten Komfort.

Technisch entsprach das *Golf IV Cabrio* weitestgehend der Cabriovariante des Vorgängermodells, da es sich eher um eine Modellpflege des *Golf III Cabrios* als um eine Neuentwicklung handelte.

Bei der Motorenpalette des neuen *Golf Cabrio* setzte Volkswagen auf bewährte Aggregate. Den Einstieg bildete der 1,8-Liter-Benziner mit 55 kW (75 PS), dessen Verbrauch von 7,7 l/100 km unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten Zeichen setzte. Bei gleichem Hubraum leistete das nächst stärkere Aggregat 66 kW (90 PS). Die 1,6-Liter-Variante empfahl sich dank moderner Schaltsaugrohrtechnik mit 74 kW (100 PS) als ebenso leistungs- wie drehmomentstarke Alternative. Sportliche Fahrleistungen versprach schließlich der Zweiliter mit 85 kW (115 PS), der sich ebenfalls im Benzinverbrauch zurückhaltend zeigte.

Der bemerkenswert niedrige Kraftstoffkonsum und das hohe Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen zeichneten die beiden Turbodiesel-Direkteinspritzer aus, die im *Golf Cabrio* angeboten wurden. Die beiden TDIs leisteten bei 1,9 Litern Hubraum 66 kW (90 PS) bzw. 81 kW (110 PS).

Fahrleistungen und Verbrauch	1,8 Liter	1,8 Liter	1,6 Liter	2,0 Liter	1,9 Liter TDI	1,9 Liter TDI
	55 kW	66 kW	74 kW	85 kW	66 kW	81 kW
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	163	175	185	193	175	190
Beschleunigung 0–100 (sec)	15,5	13,1	11,9	10,7	13,3	11,3
Verbrauch (l/100 km)	7,7	8,0	8,0	7,9	5,2	5,2



## VW New Beetle

Ende des Jahres 1998 präsentierte Volkswagen den *New Beetle* – ein Lifestyle-Auto in altvertrauter und dennoch moderner Kugelform. Mit blau-weißem Markenzeichen auf dem Bug und der nostalgischen Blumenvase am Armaturenbrett wurde der *New Beetle* ab November 1998 in Deutschland ausgeliefert. Zwei Motoren mit hohem Drehmoment standen bereit: der bekannte 2-Liter-Benziner mit 85 kW (115 PS) und der 1,9-Liter-Turbodiesel-Direkteinspritzer mit 66 kW (90 PS).

Die Idee für dieses Auto stammte aus dem Volkswagen-Designstudio im kalifornischen Simi Valley. Allgemeiner Beifall auf den Automobilausstellungen in Detroit, Tokio und Genf, dazu die weltweite Neugier im Internet, ermunterten dazu, den Wagen im Volkswagenwerk in Mexiko zu bauen.

Der *New Beetle* bekam eine perfekt gerundete Karosserie, ausgelegt auf maximalen Schutz der Insassen, verzinkt und mit zwölfjähriger Garantie gegen Durchrostung, dazu angeschraubte Stoßfänger und Kotflügel, die nach einem leichtem Aufprall wieder in ihre Form zurückfederten.

Die Abmessungen und Gewichte des *New Beetle* waren:

Abmessungen und Gewichte	2,0 Liter	1,9 Liter TDI
Länge (mm)	4081	
Breite (mm)	1724	
Höhe (mm)	1498	
Radstand (mm)	2508	
Spurweite vorn/hinten (mm)	1508/1494	
Räder	6,5 J x 16	
Reifen	205/55 R 16 W	
Leergewicht (kg)	1228	1248
Zul. Gesamtgewicht (kg)	1650	1675
Tankinhalt (l)	55	

Technische Basis war die *Golf*-Plattform. Das bedeutete Frontantrieb und Frontmotor quer im Bug, dazu Federbein-Vorderachse und Verbundlenkerachse hinten, beide mit Stabilisatoren. Dazu gehörten große 16-Zoll-Räder sowie Scheibenbremsen vorn und hin-

ten, ausgerüstet mit ABS und elektronischem Stabilitätsprogramm (ESP), das ungewolltes Unter- und Übersteuern in Grenzsituationen zuverlässig verhinderte.



Die New-Beetlemania-Flotte, die zur Markteinführung dieses Modells in Europa eine Tour von Monaco durch die Schweiz nach Italien, Deutschland und weiter nach Frankreich machte, wo der Pariser Salon das Ziel war. Die Fahrzeuge waren Unikate, in Airbrush-Technik lackiert.

Die beiden Triebwerke waren bereits aus dem *Golf* bekannt. Die Fahrleistungen und der Verbrauch stellten sich wie folgt dar:

Fahrleistungen und Verbrauch	2,0 Liter	1,9 Liter TDI
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	185	171
Beschleunigung 0–100 (sec)	10,9	13,1
Verbrauch (l/100 km)	6,9 – 11,8	4,3 – 6,8

Der Benziner entsprach der Euro-Schadstoffnorm 4, der Diesel der Euro-Norm D3. Beide Motoren wurden steuerlich gefördert.

Die Ausstattung in ihren freundlichen Farben entsprach der extravaganteren Karosserie. Echt »käferlike« war das große Rundinstrument, in das alle Kontrollleuchten, der Drehzahlmesser und die Tankanzeige integriert waren. Die Zeiger waren rot auf blau hinterleuchteten Zifferblättern. Die Blumenvase wie auch die Halteschlaufen für die Passagiere im Fond weckten nostalgische Erinnerungen. Airbags für Fahrer und Beifahrer sowie Seitenairbags, Zentral-

verriegelung und elektrisch verstellbare Spiegel gehörten zur Serienausstattung. Eine Fernverriegelung in der Fahrertür öffnete den Kofferraum, der unter dem *Beetle*-Heck 209 Liter – bei vorgeklappter Rückbank 527 Liter – Stauraum freigab.

Überraschend war die Zahl der Ablagen, sogar oben am Dachhimmel: anstelle eines Haltegriffs auf der Fahrerseite fand sich hier ein Fach für die Sonnenbrille, am Innenspiegel gab es nebst Zeituhr und Außentemperatur-Anzeige eines für Kleinteile.

Dank »Easy-entry« konnten auch die hinten sitzenden Passagiere in diesen zweitürigen Viersitzer bequem ein- und aussteigen.

Das aufwendig und für den *Beetle* unverwechselbar gestaltete Radio »gamma« mit Dachantenne und sechs Lautsprechern gehörte zur Serienausstattung. Es war in eine unter der Frontscheibe weit ausladende Armaturentafel mit eingeformtem Haltegriff auf der Beifahrerseite integriert. Neu im Design war das moderne Lenkrad mit dem runden Airbag-Pralltopf.

Sonderausstattungen und Zubehör, von der Klimaanlage bis hin zur nostalgischen Gepäckbrücke am Heck, trafen den Zeitgeist. Die Farbenfülle der Lackierung reichte von Schwarz bis Cybergreen.



Der Bora war in gewisser Weise ein Golf in klassischer Autoform mit separiertem Kofferraum. Dennoch war er in vielerlei Hinsicht ein eigenständiges Modell, stilistisch und wegen seiner höherwertigen Ausstattung.

## VW Bora

Der *Bora* erweiterte mit seiner kraftvoll-sportlichen Ausstrahlung das Modellprogramm von Volkswagen in der Mittelklasse. Die 4376 Millimeter lange Stufenheck-Limousine bot einen geräumigen Innenraum für fünf Passagiere sowie einen 455 Liter fassenden Kofferraum. Bei Bedarf ließ sich dieser durch die im Verhältnis 60:40 geteilt umklappbare Rücksitzlehne noch vergrößern.

Das eigenständige Karosserie-Design mit den markanten, rechteckigen Scheinwerfern und der klaren Linienführung gaben dem *Bora* seinen besonderen Charakter. Sein kraftvoller Auftritt wurde durch die breite Spur und die große 15-Zoll-Bereifung, die bereits in der Basisausstattung zum Serienumfang gehörte, unterstützt.

ABS und elektronische Bremskraftverteilung gehörten ebenso zur Serienausstattung wie 15-Zoll-Scheibenbremsen an allen vier Rädern, wobei die vorderen innenbelüftet waren. ESP war für alle Versionen lieferbar, beim *V5* gehörte es zur Serienausstattung. Servolenkung, ein in Höhe und Längsrichtung verstellbares Lenkrad und Zentralverriegelung machten den *Bora* schon in der Basisausstattung zu einem komfortablen Auto.

Wie bei den anderen Fahrzeugen der Volkswagen-Palette wurde auch beim *Bora* größter Wert auf hohe Karosserie-Qualität gelegt. Alle Teile der Karosserie waren vollverzinkt; deshalb gewährte Volkswagen

eine Garantie von zwölf Jahren gegen Durchrostung. Auch bei der Innenraumgestaltung setzte sich der hohe Qualitätsanspruch fort. Softlackierte Kunststoffe und sorgsam ausgewählte Stoffe ließen den Innenraum hochwertig und einladend wirken.

Zur serienmäßigen Innenausstattung des *Bora* gehörten Fahrer- und Beifahrer-Airbag im Fullsize-Format sowie Seitenairbags in den Rückenlehnen der Vordersitze. Auf der Rückbank befanden sich beidseitig Vorrichtungen zur Befestigung von Kindersitzen nach der Isofix-Methode.

Darüber hinaus eröffneten die Ausstattungspakete *Comfortline* und *Highline* sowie ab Anfang 1999 auch *Trendline* den Kunden die Möglichkeit, den *Bora* ganz nach individuellen Bedürfnissen zu gestalten.

Zunächst standen fünf verschiedene Motoren für den *Bora* zur Auswahl, von denen der 1,6-Liter-74-kW- und der 2,0-Liter-85-kW-Benziner und die beiden 1,9-Liter-Diesel-Aggregate mit 66 und 81 kW alte Bekannte waren. Drei weitere sollten mittelfristig das Angebot um leistungsstarke Alternativen bereichern: der 1,8-Liter-Fünfventiler und der 1,9-Liter-TDI mit Pumpe/Düse. Beide Aggregate wurden ab Ende 1998 in der neuen Allradversion »4MOTION« mit Haldex-Kupplung angeboten. Als neues Spitzenmodell der Baureihe kam im *Frühjahr 1999* der neue Vierventil-V6 mit 2,8 Litern Hubraum und 150 kW (204 PS) im *Bora 4MOTION* heraus. Die technischen Parameter des *Bora*:

Motor	1,6 Liter	2,0 Liter	2,3 Liter	1,9 Liter TDI	1,9 Liter TDI
Bauweise	4-Zylinder-Reihenmotor,		5-Zylinder-V,	4-Zylinder-Reihenmotor,	
	wassergekühlt				
Hubraum (cm <sup>3</sup> )	1595	1984	2324	1896	1896
Bohrung (mm)	81,0	82,5	81,0	79,5	79,5
Hub (mm)	77,4	92,8	90,2	95,5	95,5
Leistung (kW/PS)	74/100	85/115	110/150	66/90	81/110
Verdichtung	k. A.	10,5:1	10,0:1	19,5:1	19,5:1
Drehzahl (1/min)	5600	5200	6000	3750	4150
Drehmoment (Nm 1/min)	145/3800	170/2400	205/3200	210/1900	235/1900
Anordnung der Ventile	hängend,				
	OHC,	OHC,	DOHC,	OHC,	OHC,
Antrieb durch	Zahnriemen				
Gemischaufbereitung	Multipoint-Einspritzung			Diesel-Direkteinspritzung	