

Kerniger Kompakt-Sportler

Als Geheimtipp geht die erste Generation des GTI nicht mehr durch. Die frühen Typen sind längst zu begehrten Youngtimern gereift. Und auch die Preise für späte Modelle ziehen kräftig an. Hingegen ist die Ersatzteillage in puncto Technik und Karosserie weit gehend unkritisch.

Bilder



Foto: Hardy Mutschler

Obwohl der VW Golf I eines der meistgebauten Autos aus deutscher Produktion ist, sieht es bei manchen Teilen schon mau aus. Gerade die Sondermodell-spezifischen Teile sind rar.

Alltagstauglichkeit

Verfügbarkeit

Ersatzteillager

Nachfrage

Reparaturfreundlichkeit

Unterhaltskosten

Karosserie-Check

Vor allem die frühen VW Golf GTI-Modelle mit Chromstoßstange leiden unter starken Rostproblemen. Resistenter zeigen sich die Autos ab April 1979, als der Rostschutz verbessert wurde. Dennoch sind auch bei den späten Modellen vorn die Kotflügel, Stehbleche und Federbeindome zu begutachten. Am Unterboden des VW Golf GTI sind besonders die Bereiche rostgefährdet, die im Spritzwasserbereich der Räder liegen - also Schweller, der Übergang zum Boden und das hintere Abschlussblech unterhalb der Stoßstange. Auch im Bereich der Hinterradaufhängung des VW Golf GTI kann es zu Rost kommen – meist nur zu erkennen, wenn das Auto auf einer Hebebühne steht. Außerdem sollten die Türunterkanten und die Heckklappe geprüft werden. Eine weitere typische Schwachstelle sind durchgerostete Tankeinfüllstützen. Weil der VW Golf GTI noch nicht lange als Youngtimer eingestuft wird, existieren nur wenige gut restaurierte Exemplare. Viele Fahrzeuge wurden immer wieder TÜV-gerecht geschweißt, aber eben nie von Grund auf saniert. Der hohe Wert originaler GTI-Modelle ist inzwischen unumstritten. Allerdings gibt es nur wenige Autos, die von umfangreichen Verspoilerungs- und Tuningmaßnahmen verschont blieben. Der Rückbau solcher Karosserie- und

Fahrwerksexpansionen kann teuer werden.

Technik-Check

VW Golf GTI-Motoren machen technisch nur kleine Probleme. Vor allem die späten 1,8-Liter-Triebwerke erweisen sich als ausgesprochen robust, über 200.000 Kilometer Laufleistung sind keine Seltenheit. Die 1,6-Liter-Maschinen sind schon wegen des höheren Drehzahlniveaus etwas anfälliger. Bei ihnen neigen die Ventilschaftdichtungen zu Verschleiß. Dann sickert Öl in den Brennraum, was an den Rauchwölkchen aus dem Auspuff erkennbar ist, wenn nach Schiebebetrieb wieder Gas gegeben wird. Alle Hubraumversionen des VW Golf GTI haben bei warmem Motor mitunter Startprobleme. Nach Ausschalten der Zündung sinkt der Druck im Einspritzsystem schnell, wodurch dort Dampfblasen entstehen. Der später angebotene 3-bar- Druckspeicher lässt sich nachrüsten, dann bedarf es aber auch entsprechender Einspritzventile. Bei rabiater Fahrweise leiden die Gummimanschetten der Antriebswellen. Fettsuren an der Manschette weisen auf Risse hin.

Preise

Die Preise für VW Golf GTI der ersten Generation haben in den letzten Jahren spürbar angezogen. Frühe Modelle mit den schmalen Stoßstangen und Heckleuchten werden nur noch selten angeboten und entsprechend hoch gehandelt. Bei den späten beginnen die Preise bei rund 1.500 Euro für fahrbereite, aber restaurierungsbedürftige Exemplare. Für etwa 5.000 Euro bekommt man gut erhaltene VW Golf GTI – sowohl 1,6- als auch 1,8-Liter-Versionen, allerdings oftmals mit Laufleistungen über 150.000 Kilometern. Wer einen weniger beanspruchten GTI möchte, muss mit 8.000 Euro rechnen. Dafür gibt es auch Sondermodelle wie einen der 10.500 gebauten Pirelli Golf. Extrem selten sind viertürige VW Golf GTI .

Preisentwicklung

Bei Einführung 1976 (VW Golf I GTI)	13.850,00 Mark
Bei Produktionsende 1983	19.725,00 Mark

Ersatzteile

Die meisten Karosserie- und Technikteile des VW Golf GTI machen kaum Probleme. Denn die Außenbleche entsprechen ja denen der normalen Limousine. Da wird der Restaurierer mit etwas Glück auch beim VW-Vertragshändler noch fündig. Doch auch dort ist die Teileversorgung nicht mehr gesichert. Noch schwieriger ist die Lage bei VW Golf GTI-spezifischen Teilen wie dem rot umrandeten Kühlergrill, der schwarzen Heckscheibenumrahmung oder den speziellen Polsterbezügen. Weil in den achtziger Jahren viele Golf-C-Fahrer ihr Auto auf VW Golf GTI-Look trimmten, hilft manchmal bei der Suche nach GTI-Anbauteilen auch der Besuch von Schrottplätzen. Ansonsten helfen Spezialisten, Clubs und Internetbörsen.

Spezialisten

Oldtimer-Club Dingolfing e.V.

84124 Dingolfing, Telefon: 0049 (0)8731 91791

VW Discount Axel Stauber

34355 Staufenberg, Telefon: 0049 (0)5543 94110

VW Veteranen Service

Hauptstr. 20, 41352 Korschenbroich , Telefon: 0049 (0)2182 59225

VW-Teile Schmidt Lorenz

Havighorster Weg 12, 21031 Hamburg, Telefon: 0049 (0)40 7385000

Gefällt mir

3 „Gefällt mir“-Angaben. [Registrieren](#), um sehen zu können, was deinen Freunden gefällt.

Das könnte Sie auch interessieren



BMW 335i und BMW 2000tii im Fahrbericht
Bayerischer Generationenvergleich

Vier Dekaden sind im Automobilbau eine Welt. 1969 trugen selbst ausgewiesene sportliche **mehr**



1&1 All-Net-Flat 29,90€/Monat

Mobile Internet- & Handy-Flatrate. In alle Handy-Netze + ins deutsche Festnetz! **mehr**

 ANZEIGE



Alfa Romeo Giulia Sprint GT, BMW 1600 ti, Triumph TR 5 PI

Drei Mal Fahrspaß aus drei Ländern

Sie kommen aus drei Ländern, sind Kinder der Sechziger und stehen für Fahrspaß pur. On the **mehr**



VW Polo G40 im Fahrbericht

Das G-Püñktchen - aufgeladener Fahrspaß

Der VW Polo G40 ist ebenso unauffällig wie als automobiler Lustspender vergleichsweise **mehr**

 powered by plista

1 Kommentar

TS » 10.01.2011, 15:34 Uhr #1



Ob VW das noch mal hinkriegt: über 100 PS bei unter 1 t Gewicht. Nach dem Lupo GTI kam nichts mehr, dabei wäre ein Fox GTI die beste Werbekampagne gewesen. Ich hoffe man sieht das endlich ein und warte auf einen UP GTI, unter welchem Namen auch immer.
