

Classiccars

3,80 €



DIE BESTE SPORTLIMOUSINE!

40 JAHRE BMW 3er

BEGEHRT WIE NIE: E21 UND E30

OPEL DIPLOMAT • PONTIAC GTO



V8-ZYLINDER-DUELL



TEST: FORD CAPRI RS



4 IKONEN FÜR ÜBER
3 MIO.€

60 JAHRE PORSCHE CARRERA



VERGLEICHSTEST
MERCEDES 230 E - AUDI 200 5E - BMW 525i

Kleine
Coupés
der
50er



GUTBROD SUPERIOR



GOGGOMOBIL
TS 250



LLOYD
ALEXANDER FRUA



60 JAHRE DS: ALS CITROËN NOCH VORREITER WAR

RATGEBER



KAUFBERATUNG
**VW GOLF I
GTI**



JETZT KAUFEN!
**10 AUTOS,
DIE 30 JAHRE
ALT WERDEN**



AUFBEREITUNG
**INNENAUS-
STATTUNG**

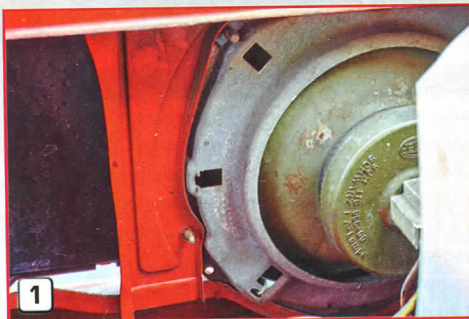


EINE LÖCHRIGE PARTIE

Solide Technik, einfacher Aufbau – der Golf I ist auch als GTI ein **Schrauberauto** ohne allzu viel Anspruch. Sein größtes Problem: der Rost

■ **TEXT** Dominik Mothes ■ **FOTOS** Wim Woeber, Archiv AUTO ZEITUNG, Archiv Volkswagen ■

Für manche war er zu schnell, zu kraxig. Doch genau das war 1976 Volkswagens Ziel: Man wollte junge Leute für die Marke begeistern, eine neue Käuferschicht mit einem sportlichen Modell erreichen. Also pflanzten – zunächst noch im Geheimen – die VW-Ingenieure einen 110 PS-Motor mit elektronisch geregelter Einspritzung in einen gerade einmal 810 Kilogramm schweren Golf. Ein bisschen Sport-Lametta an die Karosserie, und fertig war er, der GTI, der „Gran Turismo Injection“. Das Modell gefiel dem Vorstand auf Anhieb und wurde 1976 in die Modellpalette aufgenommen. Man rechnete mit höchstens 20.000 Autos insgesamt. Doch was man vor knapp 38 Jahren ins Rollen brachte, ist zu mehr als nur einem Imageträger geworden: Allein 350.000 verkaufte GTI der ersten Modell-Generation zeugen davon, wie beliebt der bis dahin konkurrenzlose Kompaktsportler war. Längst hat sich der Golf GTI zur Legende entwickelt, hat mittlerweile viele Nachahmer gefunden und ist für Volkswagen in sieben Generationen zu einem Kassenschlager geworden. Heute ist der erste GTI ein gefragter Klassiker. Klickt man sich durch Gebrauchtwagenbörsen >



1 **DIE SCHEINWERFERHALTERUNGEN** korrodieren häufig – Ersatz ist zum Glück recht günstig zu haben



2 **DIE ECKEN** des Windschutzscheibenrahmens halten der Feuchtigkeit nicht lange Stand und rosten gerne

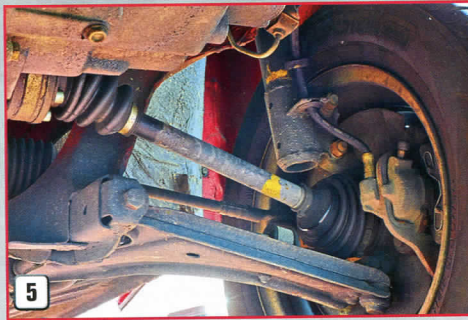


3 **DIE SCHRAUBKANTEN** der Kotflügel halten der braunen Pest kaum stand, rostfrei sind sie selten



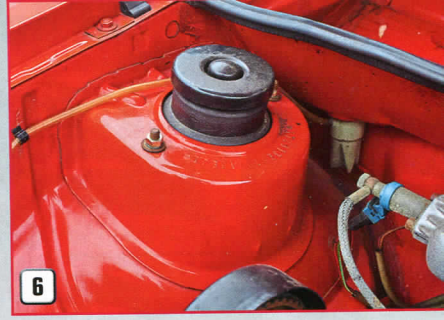
4

DIE BENZINPUMPE des Golf I GTI quittiert gerne mal ihren Dienst – wie bei unserem roten Fotofahrzeug



5

AUSGESCHLAGENE ANTRIEBSWELLEN sind ein typisches Golf I GTI-Problem – unbedingt überprüfen



6

DIE FEDERBEINDOME rosten vor allem an den Schweißnähten, seltener an der Federbeinlagerung



MODELL-HISTORIE

Als in Wolfsburg 1974 VW-Ingenieure den Motor eines Audi 80 GTE in einen Golf I pflanzten, ahnte niemand, zu welchem Ruhm es der GTI bringen sollte. Als einer der ersten Kompaktsportler auf dem Markt entwickelte sich der von 1976 an verkaufte VW zu einer Ikone. Allein die erste GTI-Generation verkaufte sich bis 1983 rund 350.000 Mal. Schon 1990 rollte in Wolfsburg der einmillionste Golf GTI vom Band. Diese Zahl hat sich bis heute vervielfacht.

SPORTWAGEN FÜR DIE FAMILIE

Der Golf I GTI verbindet Schrägheck mit beeindruckenden Fahrleistungen – Kaufargument für sportlich gesinnte Familienväter



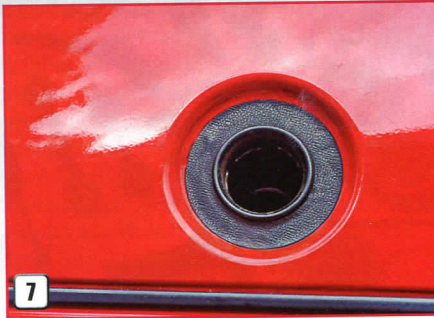
10

UNTER DEN KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN blüht der Rost, weil sich hier Spritzwasser sammelt



11

IN DER ERSATZRADMULDE im Kofferraum kann sich Wasser sammeln, was Korrosion verursacht



7

DAS BLECH UM DEN TANKEINFÜLLSTUTZEN ist ein weiterer Rostherd, und auch das Innenblech rosten



8

DIE TÜREN neigen zum Hängen und schließen nicht mehr richtig – Schuld sind die schwachen Schar



9

AUCH DIE TÜRKANTEN des Golf GTI rosten schnell, allerdings nicht bei unserem gepflegten Fotoauto



12

DIE HECKKLAPPENKANTEN können ebenso wie Türkanten durchrosten – beim Öffnen checken



NACH DEM 50.000 KM-DAUERTEST 1980 stand für die AUTO ZEITUNG-Redakteure fest, dass der Golf GTI trotz einiger Macken – wie Kupplungsproblemen, gerissenen Zahnriemengehäusen und Krümmern – ein praktisches Auto mit „viel Fahrspaß“ sei. Der Motor hielt der Dauerbelastung erstaunlich gut stand



ORIGINALITÄT IM UND AM GTI

- 1 DIE KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN** übernahmen auch die folgenden GTI-Generationen. Das Golf I Cabrio – das „Erdbeerkörbchen“ – trug sie ebenfalls.
- 2 DER GOLFBALL-SCHALTKNAUF** gehört zum GTI wie der Golf zu VW. Zusammen mit den Karo-Sitzen bekommt das brave Golf-Interieur so den einmaligen GTI-Auftritt.
- 3 DIE ROTE KÜHLERGRILLUMRANDUNG** ist ebenso typisch für den Golf GTI wie der GTI-Schriftzug und das schwarze VW-Symbol auf dem Kühlergrill.
- 4 DIE HECKANSICHT** Breite Heckleuchten und Blechstoßstange? Unterbrochene Sicke und Plastikstoßstange? Dann stimmt etwas nicht. Originalität ist nur mit der richtigen Heck-Konfiguration gewährleistet. Die Sicke wurde schon 1976 durchgängig, die Plastikstoßstangen waren von 1978 an montiert, und die breiten Rückleuchten kamen erst 1980 an den Golf.
- 5 DIE SCHWARZE UMRANDUNG DER HECKSCHEIBE** macht den GTI auch von hinten sofort als solchen erkennbar.

im Internet, könnte man spontan in einen Freudentaumel ausbrechen: „Baujahr 1980, wenig Kilometer.“ Doch schaut man sich das Inserat genauer an, stellt man schnell fest, dass es ein weiterer verbastelter GTI ist. Viele Sport-Golf fielen in den 80er- und 90er-Jahren, als gebrauchte GTI billig waren, dem Tuning-Wahn zum Opfer, wurden tiefergelegt, aufgemotzt, umlackiert. Das volle Programm. Originale, unverbastelte Exemplare sind selten, unverheizte noch seltener. Denn der GTI war noch nie ein Auto, das mit Samthandschuhen angefasst wurde, was bei den gegebenen Fahrleistungen auch nicht verwunderlich ist. Viele GTI wurden unter Dauerlast über die Autobahnen geschleucht. 200.000 Kilometer und mehr sind eher die Regel als die Ausnahme.

GOLF I – DAS SCHRAUBERAUTO

Doch das ist halb so schlimm, wie es sich anhört. Zwar beklagten sich die AUTO ZEITUNG-Redakteure schon 1980, dass nach nur 50.000 Kilometern die Kupplung hinüber war, die Bremsen verschlissen waren und einige Teile, wie etwa der Krümmer, gerissen. Doch der Golf ist recht simpel aufgebaut. Die Technik gibt jemanden, der sich halbwegs gut in der Materie auskennt, keine Rätsel auf. Die Versorgung mit Technik-Ersatzteilen ist – im Vergleich zu anderen Oldies – hervorragend, und die Preise sind überschaubar.



Der wahre Feind für den kompakten Wolfsburg ist der Rost. Viele Golf der ersten Generation vertilgte er fast vollständig, da sich in den späten 80ern nur wenige um ihn kümmerten – er war ja noch nichts wert. Der Golf rostete aber nicht mehr als andere ältere Fahrzeuge, auch wenn das einem so vorkommen mag. Korrosionsschutz war Ende der 70er-Jahre in Wolfsburg und den anderen Auto-Metropolen kein großes Thema. Dementsprechend rostanfällig war der Golf der ersten Generation. Erst ab Baujahr 1979 hat Volkswagen zumindest mehr in Hohlraumversiegelung investiert. Die braune Pest befällt die bei älteren Autos üblichen Stellen wie Schweller oder Türkanten genau so oft wie andere, Golf-typische Teile: Tank-einfüllstutzen, Scheinwerferhalterungen und die Regenrinne am Dach rosten gerne durch. Doch auch hier ist der Golf überaus schrauberfreundlich. Der einfache Karosserieauf-

bau macht zusammen mit der überschaubaren Anzahl an Hohlräumen aus dem Golf I einen Schweißer-freundlichen Wagen. Karosserieteile sind auch noch ausreichend vorhanden und können etwa über Volkswagen Classic Parts geordert werden.

Wer aber die Originalität seines Kompaktsportlers wahren will, muss sich auf eine längere Teilesuche gefasst machen. GTI-spezifische Anbauteile sind selten und äußerst gefragt. Demnach sind sie auch recht teuer. Für ein „Spucknapf“-Lenkrad werden schon mal 200 Euro fällig, von original Schottenkaro-Sitzbezügen ganz zu schweigen. Doch die Suche nach Originalteilen lohnt sich, alleine schon aus optischen Gründen. Einfache Sportlenkräder sind in der Tat billiger und viel leichter zu finden, doch schon der Optik wegen können sie den Originalen aus Wolfsburg nicht nahe kommen. Anderes, wie etwa die schwarzen Kotflügelverbreiterungen, ist einfacher aufzutreiben. Grund: auch einige Golf I Cabrios besaßen sie.

ORIGINAL IST SELTEN UND TEUER

Apropos Originalität: Wer viel Wert darauf legt, dass das Fahrzeug weitestgehend im Originalzustand ist, der sollte sich die Fahrzeugkonfiguration genauer ansehen. Denn in den

sieben Jahren GTI gab es einige Veränderungen.

Zu Anfang kam er mit schmalen Heckleuchten, einer unterbrochenen Sicke un-





ORIGINALTEILE wie das „Spucknapf“-Lenkrad sind gefragt und selten – Ersatz ist entsprechend sündhaft teuer



DIE SCHOTTENKARO-SITZE zählen seit der Premiere des GTI 1976 zum Markenzeichen des Sport-Golf. Je nach Außenfarbe waren die Sitzmuster auch farblich unterschiedlich, von Rot-Grau im roten GTI bids zu Grün-Weiß im silberfarbenen Golf – wie in dem von uns gefahrenen Exemplar.

MOTORVARIANTEN

	GTI 1.6	GTI 1.8
Motor	R4-Zyl.; vorn quer eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle	R4-Zyl.; vorn quer eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle
Gemischbildung	K-Jetronic Einspritzung	K-Jetronic Einspritzung
Hubraum	1588 cm ³	1781 cm ³
Leistung bei	81 kW/110 PS 6100/min	82 kW/112 PS 5800/min
Max. Drehmoment bei	140 Nm 5000/min	153 Nm 3500/min
Getriebe	Viergang-Schaltgetriebe ¹	Fünfgang-Schaltgetriebe
Antrieb	Vorderräder	Vorderräder
Radaufhängung vorn	McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator	McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator
Radaufhängung hinten	Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator	Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator
Lenkung	Zahnstangenlenkung	Zahnstangenlenkung
Bremsen v./h.	Scheiben/Trommeln	Scheiben/Trommeln
Reifen v./h.	175/70 HR 13	185/60 R 14
L/B/H in mm	3705/1630/1395	3815/1630/1410
Radstand in mm	2400	2400
Leer-/Gesamtgewicht	810/1230 kg	880/1310 kg
Bauzeit	1976-1982	1982-1983
Stückzahl	ca. 350.000 (alle Golf I GTI)	ca. 350.000 (alle Golf I GTI)
Fahrleistungen und Verbrauch ²	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 9,4 s; Höchstgeschw.: 182 km/h; Verbr.: 9,8 l/100 km	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 8,9 s; Höchstgeschw.: 190 km/h; Verbr.: 9,2 l/100 km
Grundpreis (Jahr)	13.850 Mark (1976)	19.725 Mark (1983)

¹ ab 1980 auch mit Fünfgang-Schaltgetriebe; ² Werksangaben



MARKTLAGE

Zustand 2	8800 €	8000 €
Zustand 3	4600 €	4200 €
Zustand 4	2100 €	1800 €
Entwicklung	leicht steigend ▲	leicht steigend ▲

KLEINES KRAFTWERK Der 1,6-Liter-Benziner stammt aus dem Audi 80 GTE. Er leistet 110 PS und beschleunigt den leichtgewichtigen Golf in nur 9,4 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit von 182 km/h war für damalige Verhältnisse beachtlich und machten den Golf GTI zu einem Linke-Spur-Kandidaten. Eine Besonderheit des Motors: Er arbeitete schon 1976 mit einer modernen K-Jetronic-Einspritzanlage anstatt mit einem Vergaser. 1982 und '83 kam der 1,8-Liter-Motor mit 112 PS zum Einsatz.

ter dem Kennzeichen sowie Blechstoßstangen vorne und hinten. Einziger Motor war der 1,6-Liter-Benziner aus dem Audi 80 GTE, gepaart mit einem Viergang-Schaltgetriebe. Die Sicke wurde noch 1976 durchgehend, also noch im Jahr der Einführung des GTI. Zwei Jahre später hielten die Plastikstoßstangen Einzug. 1980 kamen die breiten Rückleuchten dazu,

ebenso wie das erste serienmäßigen Fünfgang-Getriebe im Golf. Kurz vor dem Aus des ersten GTI 1983 ersetzte 1982 noch der 112 PS starke 1,8-Liter-Motor den 1,6-Liter.

VIEL GELD FÜR WENIG AUTO

Doch es gibt sie noch, die gut erhaltenen Exemplare. Wer sucht, wird durchaus fündig. Nur der

Preis ist dann je nach Zustand und Laufleistung dementsprechend hoch. Für sehr gepflegte GTI der ersten Generation muss man schon um die 17.000 Euro locker machen. Entschädigt wird man dafür mit einem praktischen Vorzeigewagen mit exzellenten Fahreigenschaften, die heute noch begeistern können. Ein Hingucker ist er allemal, der Volks-Sportler. ■

KAUFBERATUNG VW GOLF I GTI Bj.: 1976-1983

KAROSSERIE Der Rost nagt am Golf der ersten Generation. Oft ist das auch auf nachlässige Pflege zurückzuführen. Doch auch Volkswagen hat erst seit 1979 mehr in Hohlraumversiegelung investiert und das Problem etwas eingedämmt. Wer aber sicher im Umgang mit einem Schweißgerät ist, wird am kleinen, simpel aufgebauten Wolfsburg nicht verzweifeln.

TECHNIK Grundsollide präsentiert sich der Antrieb des kompakten Sportlers. Dennoch gibt es einige schwarze Schafe. **Verheizte oder verbastelte** Wagen warten mit ausgeschlagenen Antriebswellen oder zu straffen Sportfahrwerken auf. Tiefergelegte GTI sind zudem anfällig

für Risse in Karosserieteilen. Deshalb vor einem Kauf die Fahrzeughistorie gründlich überprüfen.

ERSATZTEILE Viele Ersatzteile sind leicht zu bekommen. Technik- oder auch Karosserieteile sind im Vergleich zu anderen Klassikern erschwinglich und können etwa problemlos über VW Classic Parts (www.vw-classicparts.de) nachbestellt werden. Nur **GTI-spezifische Teile** werden hoch gehandelt. Die hohe Nachfrage für „Spucknapf“-Lenkräder, original Schottenkaro-Sitze, Golfball-Schaltknäufe und Co treibt die Preise der seltenen Stücke in die Höhe. Der einfachste und beste Weg, welche zu finden, sind die zahlreichen Golf-GTI-Clubs und -Foren.

ADRESSEN

1. Golf I Interessengemeinschaft
Jan-Hendrik Linnenkamp
Brönnighauser Str. 26
33729 Bielefeld
Tel.: 0521/98832330
Mail: info@golf1-ig.de
www.golf1-ig.de

Weitere Quellen im Netz:

www.volkswagen-classicparts.de
www.doppel-wobber.de
www.golf1-ig.info
www.typ-17.de
www.ur-golf.de

FAZIT



VON DOMINIK MOTHES Der Golf GTI – Vorbild einer ganzen Armada von Kompaktsportlern. Das Original ist heute selten, was vor allem dem Rost zu schulden ist. Gepflegte Exemplare sind selten und teuer. Doch mit etwas handwerklichem Geschick lässt sich auch ein verahrloster GTI wieder fit machen. Komplette abzuraten ist aber von verbastelten Golf: Eine Tieferlegung etwa zerstört manchmal mehr als nur die Optik. Angeknackste Träger oder Karosserieteile sind nur ein Übel des Tunings. Alles in allem ist der Golf aber ein solides Auto. Er läuft und läuft und läuft – und das sogar mit relativ wenig Aufwand.