



Der Golf II hatte die Grundform beibehalten, war aber gewachsen

Trendsetter in der Kompaktklasse

Es lebe der SPORT

Mit dem ersten Golf GTI setzte Volkswagen Maßstäbe. Die zweite Ausgabe geriet weniger revolutionär, dafür bot sie mehr Auto fürs Geld

Nein, hier soll nicht schon wieder die Legende des im Geheimen zusammengeklöppelten Golf I mit Audi-80-GTE-Einspritzmotor erzählt werden. Die Geschichte beginnt hier und heute im Jahr 2017, wo der Ur-Golf I GTI zum angesehenen und inzwischen teuren Kultobjekt gereift und sein etwas übergewichtiger Verwandter auf dem besten Weg ist, ihm zu folgen. Die Frage heute ist dieselbe wie 1983, dem Jahr, als der Golf II den Golf I ablöste: Welcher ist der bessere GTI?

Puristischer ist ohne Frage der Golf I. Mit ihm schuf Giugiaro sich ein Denkmal, während der Golf II zwar das insgesamt erwachsenere Auto ist, die Klarheit der Grundidee aber ein wenig



Vor allem die Heckpartie wirkt massiver als beim Vorgänger

Stärken und Schwächen

VW Golf I GTI

- + Hohe Agilität durch niedriges Gewicht
- + Bessere Wertanlage
- + Historisch bedeutsameres Modell
- Rostprobleme, vor allem im Bereich A-Säule, Schiebedach, Heckschürze, Scheibenrahmen
- Verschlissene Innenausstattungen

Golf II GTI

- + Höhere Alltagstauglichkeit (Servolenkung, ABS, teilweise Katalysator)
- + Bessere Korrosionsvorsorge
- + Einfachere Teileversorgung
- Spannungsrisse im Vorderwagen bei nachträglich eingebauten Sportfahrwerken
- Rost im Bereich des Tankstutzens, der Hinterachsaufnahme und im Motorraum
- Thermikprobleme bei den 16-Ventilern, defekte G-Lader, verharzte Einspritzanlagen
- Hängende Dachhimmel, verschlissene Sitzbezüge (vor allem Recaro-Sportsitze)

vermissen lässt. Dafür lässt es sich im Golf II immer noch durchaus kommod reisen. Raumangebot, Geräuschniveau und Fahrverhalten sind auch heute noch ausreichend. Der Ur-Golf ist dagegen frei von störendem Dämmmaterial oder gar überdimensionierten Gummibuchsen im Fahrwerk. Dies wird besonders deutlich am Beispiel des GTI, der hier stellvertretend für alle Modellvarianten stehen soll. Das puristische Fahrvergnügen der ersten Serie wird unterstützt vom stets präsenten Klangteppich des 1,6-Liter-Vierzylinders. Seine 110, ab 1982 112 PS haben mit dem knapp 900 Kilogramm schweren Floh leichtes Spiel und so, wie ein gut gefahrener Golf I um die Ecken fliegt, kommt auch heute noch Laune auf. Da tut sich der Golf II GTI schwerer: Zu viel Speck auf den Hüften verwandelt den nahezu unveränderten 1,8-Liter-Motor vom frechen Draufgänger zum profanen Antrieb ohne Sportallüren.

Kult erst mit 16 Ventilen

Zum Sportler wird der Zweier-GTI erst mit der Kraft der 16 Ventile. Ab 1986 sorgte ein Vierventilkopf für mehr Dampf und ein deutliches



Die nächste Stufe der Evolution war der Sechzehnventiler im Golf



Karomuster auf den Sitzen gab es auch schon beim Einser GTI

AutoClassic Kauf Tipp

Golf II 16V GTI oder GTI G60



MARKTWERTE

Modelle: VW Golf I GTI/Golf II GTI

Baujahr: 1974-83/1983-92

Zustand (in Euro)

1: 24.000/12.000 2: 15.400/7.700 3: 10.000/5.000

4: 5.300/2.600 5: 1.900/1.000

VW Golf Normalausführung ca. 15 % billiger, GTI 16 V bis 20 % teurer als GTI

Schwarz statt Chrom: Der erste Golf GTI wirkte recht fragil



Blechstoßstangen und kleine Heckleuchten kennzeichnen den Ur-GTI

Anziehen der GTI-Verkäufe. Mit 139 PS war es nämlich wieder da, das typische Gefühl von kleinem Auto mit zu großem Motor. Die unscheinbare Verpackung blieb unangetastet. Lediglich ein paar rote Zierstreifen an Front und Heck, eine Bugschürze mit Einlässen für die Bremsenkühlung und die wenig später allgegenwärtige „16V-Dachantenne“ zeigten dem Sachkundigen, dass dies der erste serienmäßige Golf war, der über 200 Sachen lief. Ab diesem Zeitpunkt verstummte die Kritik am zu fetten Golf II GTI, zumindest solange kein Katalysator montiert war. Der sorgte nämlich nicht nur für den Verlust von zehn PS, sondern nahm dem drehfreudigen Vierventiler auch das Temperament. Die Abhilfe kam wenig später mit dem 160 PS starken GTI G60, der die alte Leichtigkeit wiederherstellte.

Klassiker über Nacht

Seit den frühen 2000er-Jahren steigen die Preise für originale Golf I rasant. Ganz vorne dabei: das GTI-Sondermodell „Pirelli“ von 1983 mit lackierten Stoßfängern, speziellen Alufelgen und Sitzen, das zum Finale des Golf I aufgelegt worden war. Da war der Zweier noch ein schnöder Gebrauchtwagen. Doch je knapper und teurer die Golf-I-Modelle wurden, desto attraktiver schien der Golf II. Allen voran die Sondermo-

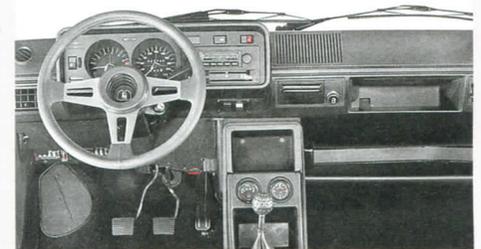
delle „Edition One“ und „Edition Blue“, die im Originalzustand inzwischen die 10.000 Euro-Schwelle erreichen. Eine Hürde, die der seltene GTI G60 locker nimmt, vor allem in der raren Version „syncro“, also mit Allradantrieb. Selbstredend, dass von den anziehenden Preisen auch die zahmeren Modelle profitieren. Auch für sie werden im Originalzustand inzwischen deutlich über 5.000 Euro verlangt.

Fazit

Den besseren GTI gibt es in diesem Vergleich nicht. Klar ist jedoch, dass der erste Golf leichtfüßiger und damit sportlicher erscheint als der



Der Motor leistete dank Einspritzung 110 PS



Der GTI bekam das berühmte Spucknapf-Lenkrad und einen Golfball als Schaltknauf

Golf II, der für vergleichbaren Fahrspaß mehr Leistung aufbieten muss, in jedem Fall aber komfortabler und damit auch deutlich alltags-tauglicher ist.

Sven Jürisch

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Volkswagen AG, Wolfsburg	
Modell	VW Golf I	VW Golf II
Motor	4-Zyl.-Reihe, ohc, wassergekühlt	4-Zyl.-Reihe, ohc, wassergekühlt
Hubraum (ccm)	1.093-1.781	1.272-1.781
Leistung PS	50-112 (Diesel: 50-70)	55-160 (Diesel: 54-80)
L x B x H (mm)	3.705 x 1.610 x 1.390-1.410	3.985-4.040 x 1.665 x 1.415
Leergewicht (kg)	790-930 (Cabrio: 905-970)	845-985
Vmax (km/h)	140-197	145-220
Bauzeit	1974-83 (Cabrio: 1979-92)	1983-92
Stückzahlen	ca. 6 Mio.	ca. 6,3 Mio.
Neupreis (DM)	8.795 (50 PS)-13.850 (GTI, 1976)	13.750 (Golf C, 55 PS, 1984)-37.125 (G60, 1990)

4,20 €
Deutschland 4,85 €
Österreich 4,95 €
Belgien 4,95 €
Luxemburg 4,95 €
Griechenland 6,25 €
Spanien 5,60 €
Finnland 6,50 €
Italien 5,40 €
Schweiz 8,20 Sfr
www.autoclassic.de



AutoClassic

AutoClassic



- AWS Shopper
- Fiat 126
- Honda N600

Seite 46 **Kuriose Kisten mit Pfiff**



BMW 315 E21



BMW 318i touring E30



BMW 1802

Seite 14

Kompakte BMW im Vergleich

Bayern-Kurriere

Welche Generation die meiste Freude am Fahren bereitet

SERVICE & WERKSTATT

Verteiler und Zündspule
So funktionieren sie Seite 88



Richtig einbauen: Kurbelwelle und Nockenwelle Seite 92

Einspritzdüsen
Diagnose und Wartung Seite 96



Fiat 130 Limousine

Fiat 130 Coupé

Fiats Oberklasse

Stärken und Schwächen der großen Italiener Seite 26



Jaguar XJS Seite 70

Aristokatze mit Kraft und Style

Porträt Seite 74



Peugeot 504 Cabriolet
Restauriert nach allen Regeln der Kunst



Wir durchleuchten den Chevy Corvair

Kaufberatung
Seite 102 **Ungewöhnlicher Ami**

WAS IST BESSER: Erste oder letzte Baureihe?



Citroën 2CV AZL vs. 2CV6



Trabant P50 vs. 601



Alfa Romeo Duetto vs. Spider Serie 4

VW Golf I vs. II



Range Rover 1970 vs. 1990



Wir vergleichen die frühen und späten Versionen beliebter Klassiker