

■ AUTOS VW Golf I GTI oder Golf II GTI?

Rasen *oder reisen*

Der „Einser“ gilt als Ikone unter den GTI.
Ein paar Zweifel sind allerdings durchaus angebracht



**VW GOLF I
GTI 1.8**
Baujahr 1983



**VW GOLF II
GTI 1.8**
Baujahr 1983

„Der Grundidee
des alten Golf
zu folgen, war
unsere erste
Entscheidung.“

VW-Entwicklungsvorstand
Ernst Fiala 1983

Der Wechsel vom Golf I zum Golf II wirkt heute so selbstverständlich, aber 1983 war er das nicht. Neun Jahre nach seiner Auferstehung war das Volkswagenwerk noch recht fragil und in Modellwechseln unerfahren. Nach den Flops Scirocco II, Derby II und Santana war es durchsetzt von der Furcht vor einem weiteren Misserfolg und auch davor, mit dem Golf I als „One Hit Wonder“ unterzugehen.

„Theoretisch haben sich die VW-Verantwortlichen alle Mühe gegeben, dass der neue Golf in die Erfolgsbahnen des alten steuern kann“, schrieb die Presse dazu leicht giftig und schob nach: „Eigentlich gab es an dem Bestseller kaum etwas auszusetzen.“

Der Golf II wurde also weder mit breitem Kreuz vorgestellt noch dringend erwartet, und auch wenn er längst akzeptiert ist, wirkt die Zurückhaltung ihm gegenüber bis heute fort: Das Design des Einsers gilt als knackiger, sein Fahrverhalten als frischer, und historisch interessanter ist sowieso er, der VW vor der Mumifizierung in Gestalt eines toten Käfers bewahrte.

Verschärft vorgebracht werden die Argumente beim ikonischen GTI, der die Golf-Gemeinde in besondere Inbrunst versetzt und der manchem Fan nur als Einser als „authentisch“ gilt.

Aber ist das alles noch richtig? Wir holen beide noch einmal zusammen, um zu sehen, welcher der bessere Klassiker ist. Die Bedingungen sind fair: Beide starten mit nahezu identischem 1,8-Liter-Motor mit 112 PS und 150 Newtonmeter Drehmoment. Beim Einser halten Kenner den frühen 1,6-Liter zwar für einen Hauch spritziger, aber natürlich ist er mit großem Motor spür- und messbar schneller. Der Zweier fährt hier zwingend ohne Kat – schade, denn Abgasreinigung war hier ►



VW Golf I

Bei der Präsentation auf der IAA 1975 wurde der GTI zunächst als Kleinserie von 5000 Autos angekündigt. Golfball-Schalthebel und knallige Sportsitze suggerierten dabei eine Sonderrolle, die die Technik nur teilweise rechtfertigen konnte. Doch der Wagen wurde ernst genommen. Gegen Ende der Bauzeit kamen Neuerungen wie das Vierspeichen-Lenkrad, Schaltanzeige (ganz oben mittig zwischen den Instrumenten) und Pirelli-Räder



erstmalig erhältlich und ist auch im Klassiker sinnvoll. Die saubere Version galt aber trotz nur fünf PS Leistungsminus von Anfang an als tot und zugeschnürt.

Start your engines: Während der Einser schon im Leerlauf dröhnt und in der ganzen Karosserie fein vibriert, zeigt der Zweier käferhafte Solidität. Die Geräuschkulisse ist natürlich völlig anders, aber man wähnt sich hier wieder wie in VWs Luftkühlungs-Ära in einem Bauwerk für die Ewigkeit und nicht wie in einem Kartenhaus.

All die Anfängerfehler, die VW in den qualitätsvergessenen 70ern bei der Umstellung auf Frontmotor, Frontantrieb und vor allem die selbsttragende Karosserie gemacht hatte, wurden beim Zweier ausgebessert.

Beim Motorgeräusch wirkt sich, nur als Beispiel, eine bessere Aufhängung des Motors im Fahrschemel aus. Solche Fortschritte sind überall deutlich zu spüren



„Der Golf II ist der am besten verarbeitete VW, den es je gab.“

VW-Produktions-
vorstand
Günter Hartwich 1983



VW Golf II

1983 eröffnete VW im Wolfsburger Werk die Halle 54, in der erstmals Roboter Baugruppen wie etwa Armaturen und Tank montierten. So sollten die Kosten für den Golf II trotz größerer Karosserie, besserer Qualität und höherwertiger Materialien etwa bei der Innenraumverkleidung unter Kontrolle bleiben. Die Idee der Produktionsoptimierung kam von den Japanern, die mit günstigen Autos nach Europa drängten

– am beeindruckendsten dokumentiert heute sicher bei den Alltags-Golf II, denen das Korrosionsschutz-Wachs aus der Heckklappe noch immer in zwei schmalen Streifen übers Heckblech läuft. Alltags-Golf I waren 27 Jahre nach Produktionsende 2008 schon längst weggerostet und gerostet und gerostet...

Beim Fahren sind die Auswirkungen ambivalent. Erstens: Man merkt auf den ersten Metern, dass jedes PS beim Einser nur 7,2 Kilo bewegen muss und beim Zweier eins mehr (beim Fünftürer sogar 8,4 kg). Das relativiert sich aber mit steigendem Tempo, wenn das Gewicht unwichtiger und der Luftwiderstand wichtiger wird. Absurde c_w 0,42 liegen beim Golf I an, der Nachfolger kommt auf 0,34.

Zweitens: Dass der Einser 17 Zentimeter kürzer und 5,5 Zentimeter schmaler ist, ist auf den engeren Landstraßen Schleswig-Holsteins erst mal ein Vorteil. Bei ▶





Die plastisch geformte Heckklappe des Einsers sollte eine Solidität betonen, die erst der Zweier wirklich hatte

der ersten Bodenwelle wird es aber mit dem 7,5 Zentimeter kürzeren Radstand, dem 90 Kilo geringeren Gewicht und im Detail weniger ausgefeilter Fahrwerkstechnik zum Nachteil: Der Fahrkomfort ist eine ganze Klasse schlechter.

Erkenntnis: Bis etwa Tempo 70 ist der Einsers frischer.

Darüber ist er lauter, aber nicht schneller. Wer nicht zufällig eine Kartbahn sein eigen nennt, fährt im Zweier ehrlich gesagt einfach besser.

Wir hatten unseren Spaß, machen Pause und sehen, dass die Kritik an Herbert „Heidedesign“ Schäfer einen wahren Kern hat: Für sich ge-

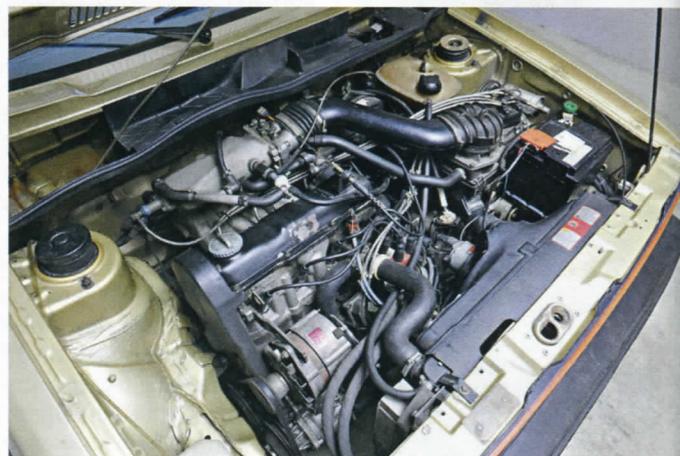
nommen mag der Zweier allen Augen der „Generation Golf“ schmeicheln. Wie VWs damaliger Designchef die Golf-Gestaltungselemente über die größere, weicher gezeichnete Karosserie des Zweiers verteilt hat, ist dann aber doch nicht so überzeugend wie das Design des Originals, das der Italiener

Giorgetto Giugiaro vorgelegt hatte und das Schäfer im Detail anpasste.

Trotzdem: Wer nicht nur gucken, sondern fahren will, sollte zum Zweier greifen. Kann ja sein, dass niemand auf ihn gewartet hat. Aber letztlich ist er einfach das bessere Auto. *Henning Hinze*



Der Golf II GTI kam mit der Motor-/Getriebe-Kombination des letzten Golf I GTI auf den Markt, war aber vor allem mit Kat zu schwach für die gewachsenen Ansprüche. 1986 kam deshalb eine 16-Ventil-Version



Bis 1982 fuhr der GTI mit einem 1,6-Liter-Einspritzmotor aus dem Audi 80 GTE. Im Jahr vor dem Produktionsende bekam er einen 1,8-Liter-Motor. Der Preis stieg in der Zeit von 18 850 auf 20 465 Mark



VW GOLF I | VW GOLF II

PLUS/MINUS



Grundsätzlich sind beide Gölfe langlebige Autos, beim Einser muss aber die Karosserie ausgeklammert werden. Sie rostet an allen Nahtstellen, in allen Hohlräumen, an allen Federbeindomen und am Windschutzscheibenrahmen. Das sind natürlich nur Beispiele. Fast alle Autos sind geschweißt, und zwar oft schlampig. So oder so muss regelmäßig nachkonserviert werden, und Winterpausen sind zu empfehlen. Dafür ist die Technik gut zugänglich, und mechanische Ersatzteile sind günstig. Dass Rücksitze und Kofferraum eng sind, dürfte heute weniger stören als die Einschränkungen bei Komfort und Sicherheit.

Der Zweier hat die gute Karosserie, die dem Einser fehlte. Heute rostet sie natürlich auch; zum Beispiel hinterm Tankstutzen, an den unteren Enden der hinteren Radhäuser und an der Kennzeichenbeleuchtung. Tendenziell ist hinten mehr Rost als vorn. Mechanisch ist die Sache so unproblematisch wie beim Einser, solange nicht zu den Varianten 16V und G60 gegriffen wird: 16V bekommen etwas häufiger Probleme mit der Zylinderkopfdichtung, G60 mit dem Spirallader. Regelmäßige Zahnriemenwechsel sind wichtig und einfach; reißt er, ist beim Golf immerhin nicht gleich der Motor kaputt.

TECHNISCHE DATEN

GOLF I GTI 1.8	GOLF II GTI 1.8
Motor: Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer, wassergekühlt, oben liegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder	Motor: Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer, wassergekühlt, oben liegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder
Gemischaubereitung: mechanische Benzineinspr. Bosch K-Jetronic	Gemischaubereitung: mechanische Benzineinspr. Bosch K-Jetronic
Hubraum: 1781 cm ³	Hubraum: 1781 cm ³
Leistung: 81 kW (112 PS) bei 5800/min	Leistung: 81 kW (112 PS) bei 5500/min
max. Drehmoment: 150 Nm bei 3500/min	max. Drehmoment: 155 Nm bei 3100/min
Antrieb/Fahrwerk: Vorderradantrieb, Fünfgang-Schaltgetriebe (bei Golf I GTI ab 8/79); vorn MacPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Federbeine, Stabilisator; Golf I: vorn Scheibenbremsen, hinten Trommeln; Golf II: Scheiben rundum, vorn innenbel.	
Radstand: 2400 mm	Radstand: 2475 mm
Länge/Breite/Höhe: 3815/1639/1395 mm	Länge/Breite/Höhe: 3985/1680/1405 mm
Leergewicht: 820 kg (Zweitürer)	Leergewicht: 910 kg (Zweitürer)/940 kg (Viertürer)
Kofferraumvolumen: 320-950 l	Kofferraumvolumen: 345-1145 l
Beschleunigung: 0-100 km/h in 9 s	Beschleunigung: 0-100 km/h in 9,7 s
Höchstgeschwindigkeit: 187 km/h	Höchstgeschwindigkeit: 191 km/h
Verbrauch (Werksangabe): 7,3 l Super	Verbrauch (Werksangabe): 7,8 l Super
Neupreis: 20 465 Euro (1983)	Neupreis: 22 760 Euro (1983)

MARKTLAGE

Der Golf I GTI ist der Tuning-Szene erwachsen und als Klassiker voll anerkannt, die Preiskurve spiegelt das deutlich wider. Echte GTI sind rar. Sie wurden in der Gebrauchtwagenphase oft bis zur Unkenntlichkeit verbastelt, die Rückrüstung lohnt nicht immer. Im Dunkel dieser Geschichte wurden oft heute noch relativ billige Standard-Golf zu GTI und normale GTI zu „Pirelli“-Sondermodellen. Klarheit schafft hier nur eine kostenpflichtige Werksauskunft mithilfe der Fahrgestellnummer.

Die Wertschätzung für den Golf II GTI steigt parallel zum erfolgreichen Einser, ist aber stets auf (unverhältnismäßig) geringerem Niveau, wie auch die Preise zeigen. Gefragt sind hier im Zweifel eher der sportlichere 16V und der souveräne G60, für die abgesehen von mechanischen Problemen viel spricht, die aber für den GTI-Spaß gar nicht unbedingt notwendig sind! Die Tuning-Problematik mit verbastelten GTI und nachträglich aufgerüsteten Standard-Golf existiert beim Zweier analog zum Einser.



Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Ersatzteilversorgung	★★★★★
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★★☆
Preisprognose	★★★★☆



Alltagstauglichkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Ersatzteilversorgung	★★★★★
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★★☆
Preisprognose	★★★★☆

ERSATZTEILE

Verschleißteile sind uneingeschränkt verfügbar und günstig, ebenso viele technische Baugruppen. Bei Blechteilen ist vieles lieferbar: Volkswagen Classic Parts bietet beispielsweise Kotflügel vorn für 250 Euro an und Reparaturbleche für die Federbeindome, Radausschnitt hinten oder Front für unter 50 Euro. Freie Anbieter wie VW Heritage haben zusätzlich Reprö-Teile für weniger Geld im Sortiment. Innenraum- und Zierteile werden teilweise wie Raritäten gehandelt.

Erste Anlaufstelle für den Golf II ist zurzeit noch der Schrottplatz. Vieles ist dort für ein Taschengeld zu finden. Ansonsten helfen jederzeit (außer bei vielen Innenausstattungsteilen) Volkswagen Classic Parts (Scheinwerfer knapp 40 Euro, Anlasser 170 Euro, Reparaturblech Radausschnitt hinten 70 Euro) oder freie Anbieter (Satz Bremscheiben hinten von Meyle etwa 60 Euro). GTI-spezifische Schriftzüge beginnen knapp zu werden, sind aber noch verfügbar.

ADRESSEN

- **Clubs** 1. Original Golf I IG e.V., www.golf1-ig.de
- **Literatur** Das Golf GTI-Buch. Technik, Entwicklung, Tuning. Motorbuch, antiqu.

- **Clubs** Forum DoppelWOBber, www.doppel-wobber.de
- **Literatur** Ratgeber Klassikerkauf: VW Golf GTI. Alle Modelle 1979-1991, Heel, 9,95 Euro

* Obere Kurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig; Quelle: Classic Data.

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

KLASSIK

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

Porsche 356 C (1964) →



← Porsche 912 (1968)



Mercedes →
280 SL (1985)



← Mercedes
280 SL (1970)



12 Klassiker
im großen
Generationen-
Vergleich

Macht der Jüngere

S. 20

MEHR SPASS?



Lancia: Aurelia und Flaminia

BMW: 2002 tii und 323i

VW: Golf I GTI und Golf II GTI

Volvo: 262 C und 780 Bertone

WERKSTATT-
DRAMEN
So retten
Sie Ihren Youngtimer

S. 12



Ford Ranch
Wagon



S. 154

VW Käfer

BEZAUBERENDE PATINA

Unrestaurierte Klassiker und ihre Geschichte

