Marsrot war eine der Farben, in denen der Pirelli angeboten wurde

VW GOLF I GTI

Mit dem Golf GTI von 1976 begann die Ära der kompakten Sportwagen. Der Volkswagen-Vertrieb rechnete extrem konservativ mit 500 Fahrzeugen insgesamt – tatsächlich verkauften sich allein vom GTI der Generation I bis 1983 über 461.490 Stück. Hoffnungslos ist die Suche nach frühen Exemplaren bis 1978, aber auch die dann folgenden Donnerbüchsen mit den längeren Stoßfängern sind kaum noch aufzutreiben – weil diese Autos schlicht und einfach heruntergerittenen wurden. Ganz wichtig ist die einzigartige Innenausstattung, für die es kaum Ersatz gibt. Eine sichere Bank ist die im August 1982 angelaufene, letzte GTI-Serie mit dem drehmomentstärkeren, aber drehzahlreduzierten 1,8-Liter-Einspritzer und 112 PS. Er war auf Haltbarkeit und Lebensdauer ausgelegt, nicht auf kurzzeitigen Spaß mit bösen Folgen. Den GTI gab es mittlerweile auch als Viertürer, er war aber in dieser Form nicht wirklich gefragt.

Die Räder des Pirelli sind ein kleines Vermögen wert

Mit dem 1,8-Liter-Zweiventiler ausgestattet wurde der von Mai bis Oktober 1983 nach Angaben der Golf 1 IG etwa 30.000 Mal gebaute Pirelli-Golf (die vorsichtige Planung lag bei 10.500 Stück). Erkennbar sind die Pirelli an Details wie Doppelscheinwerfern mit zusätzlichen Nebelleuchten, Kotflügelverbreiterungen, mattschwarzer Heckscheibenumrandung, schwarzen schmalen Zierstreifen, Vierspeichen-Sportlenkrad und mit P-Logo versehenen, mittlerweile unverschämt teuren LM-Rädern. Deren Gestalter war übrigens der damals in bb-Diensten stehende Eberhard Schulz, der eigenwillige Schöpfer der Legenden-umwobenen Isdera-Sportwagen. Angeboten werden auch 15-Zoll-Pirelli-Felgen, die aber für den Pirelli-GTI nie ab Werk zu ordern waren. Technisch entsprachen die Fahrzeuge den ebenfalls und parallel angebotenen Normal-GTI – aber sie hatten von Anfang an einen besonderen Nimbus. Lackiert waren die Pirelli in Schwarz (für viele die einzig wahre Farbe dieses Modells), Alpineweiß, Marsrot, Diamantsilbermetallic, Lhasametallic und Heliosblaumetallic. Die meisten aktuellen Offerten sind Fakes, hier sollte vorher genau recherchiert werden. 22.800 Mark kostete die Pirelli-Version – heute nähert sich die Preissituation den 30.000 Euro. Ein Geheimtipp sind ehrliche 1983er Nicht-Pirelli-GTI-Auslaufmodelle, die – wenn überhaupt – etwas günstiger zu bekommen sind. ■

Technische Daten VW Golf I GTI 1.8

ANTRIEB R4-Zyl., v. quer, 2-Ventiler; Einspritzanlage; Hubraum: 1781 cm³; Leistung: 82 kW/112 PS bei 5800/min; max. Drehm.: 153 Nm bei 3500/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttr. Ganzstahlkarosserie mit zwei/vier Türen; Radaufh. v.: Querlenker, McPherson-Federbeine, h.: Verbundlenker, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer, v./h.: Stabi.; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 185/60 R 14, Räder: 6,0 x 14

ECKDATEN L/B/H: 3815/1610/1410 mm; Radstand: 2400 mm; Leergew.: 880 kg; Bauz.: 1976 bis 1983; Stückzahl: 30.000 (Pirelli-Golf); Preis (1983): 20.465 Mark

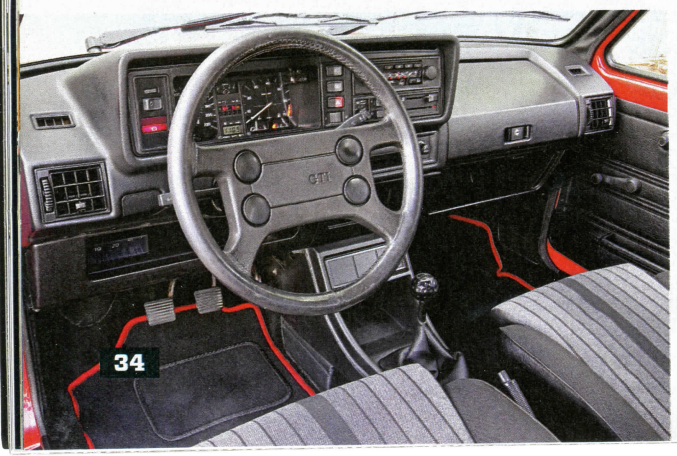
FAHRLEISTUNGEN Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 8,9 s; Höchstgeschw.: 190 km/h; Verbr.: 9,2 l/100 km

MARKTLAGE[1]

Zustand 2	18.600 €
Zustand 3	10.300 €
Zustand 4	6100 €
Wertentwicklung	leicht steigend ▲

[1] VW Golf I GTI Pirelli Bj. 1982 - 1983

Classic Data



Golfball-Schaltknauf, sonst eher dezentes Interieur beim Pirelli-GTI

GTI Pirelli gab es übrigens nicht nur mit zwei, sondern auch mit vier Türen

Ton in Ton geht die farbliche Gestaltung des Aigner-Modells

VW GOLF I CABRIO

Im Jahr 1979 startete der VW Golf als Offener bei Karmann und ersetzte das Käfer Cabrio. Frühe Exemplare sind heute rarer als rar. Der charakteristische Bügel, den auch Ford, Opel und Rover übernahmen, diente übrigens nicht nur dem Sicherheitsempfinden – zudem erlaubte er eine unkomplizierte Führung der Seitenscheiben und eine stabilere Verdeckauflage.

Völlig ausgereift war die Konstruktion des viersitzigen „Erdbeerkörbchens" dann mit dem großen Facelift 1987 – die Entwicklung eines Golf II Cabrio hätte sich angesichts der Absatzzahlen wirtschaftlich nicht gelohnt. So bekam das schlanke Urmodell Spoilerpakete rundum, und man implantierte ihm die aktuelle Technik. Ab 1992 gab es optional einen Fahrer-Airbag, einzige Motorisierung war nun ein 1,8-Liter-Einspritzer. Bis zum Produktionsende 1993 entstanden insgesamt 389.000 Einheiten, dann folgte das völlig neue Golf III Cabrio.

Blech, Lack und vor allem Verdeck müssen in Ordnung sein, bei der Mechanik gibt's technische Unterstützung bei zahllosen Spezialisten. Das Angebot gerade an Fahrzeugen nach dem großen Facelift ist immer noch erfreulich groß – und ganz böse Schwachpunkte sind nicht vorhanden, da werksseitig allerhand für den Korrosionsschutz getan wurde. Von Fahrzeugen mit erkennbarem Wartungsstau sei allerdings abgeraten. Empfehlenswert sind die Sonderserien (Quartett, Bel Air, Young Line, Fashion Line, Classic Line, Toscana, Sportline, Acapulco, Genesis und Etienne Aigner).

Das Bügel-Cabrio macht noch heute eine gute Figur

Ein Statement ist vor allem die hochwertig ausgestattete, farblich gewagte Etienne-Aigner-Version von 1990, bei der Exterieur und Interieur (mit Lederapplikationen und Aigner-Emblemen) aufeinander abgestimmt waren. Ähnlichen Mut zur Farbe kennt man von Porsche (911 und Vierzylinder) und Mercedes (C-Klasse). Gebaut wurden vom Aigner Cabrio – so Insider – nur 2951 Stück, die meisten in Midnightblue (1201), gefolgt von Mangrovengrün (998) und Bordeauxrot (752). Für die USA gab es eigene Farbkombinationen.

Technische Daten VW Golf I 1.8 Cabrio

ANTRIEB R4-Zyl., v. quer; 2-Ventiler; Einspritzung; Hubraum: 1781 cm³; Leistung: 72 kW/98 PS bei 5400/min; max. Drehm.: 150 Nm bei 3500/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttr. Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung v.: Querlenker, McPherson-Federbeine, h.: Verbundlenker, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 185/60 R 14, Räder: 6,0 x 14

ECKDATEN L/B/H: 3815/1630/1410 mm; Radstand: 2400 mm; Leergewicht: 985 kg; Bauzeit: 1979 bis 1993; Stückzahl: 389.000; Preis (1987): 29.760 Mark

FAHRLEISTUNGEN Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 11,0 s; Höchstgeschw.: 166 km/h; Verbr.: 10,1 l/100 km

MARKTLAGE[1]

Zustand 2	11.500 €
Zustand 3	5700 €
Zustand 4	1800 €
Wertentwicklung	leicht steigend ▲

[1] VW Golf I Cabrio Classic Line Bj. 1990 - 1992

Classic Data

Die Etienne-Aigner-Modelle sind, zumal mit tadelloser Innenausstattung, selten und teuer geworden: Fachleute von der Golf 1 IG rechnen mit 20 bis 25 Prozent Aufpreis gegenüber dem Standard-Cabrio. 12.000 bis 15.000 Euro sollten mindestens eingeplant werden. ■

Ringsum verspoilertes Golf Cabrio der Generation 1.5, hier im schicken Aigner-Outfit