

6.11.2015

40 Jahre Golf GTI: Faszination

Das Kult-Kürzel GTI feiert 40



VW Golf GTI – 40-jähriges Jubiläum

1975 fiel der Startschuss zu einer beispiellosen Karriere: VW zeigte auf der IAA in Frankfurt erstmals den Golf GTI.

© Klaus Huber-Abendroth

[Galerie starten](#)





Auf der [IAA](#) 1975 ging alles los. Schnell avancierte der [VW](#) Golf GTI zum vielfachen Testsieger: Wir stellen die ersten vier Generationen der VW-Ikone und ihre schönsten Ableger vor.

Der Messestand von VW auf der IAA 1975: Auf grauem Messeboden wird das Thema "Sicherheit in Serie bei VW" präsentiert. Unterschiedliche Modelle des Scirocco und Golf flankieren den Auftritt. Mittendrin, beinahe verloren, steht ein marsroter, dreitüriger Golf. Es ist die Premiere einer VW-Ikone, des VW Golf GTI, auch wenn das damals noch keiner ahnt. Das tiefergelegte Auto mit den Kotflügelverbreiterungen und dem Bugspoiler legt ein bewusst dezentes Debüt hin. Zu präsent sind noch die Nachwirkungen der Ölkrise und die rund um den Käfer "Gelb-Schwarzer Renner" entstandene Tuning-Debatte, um das Projekt offensiv zu bewerben. Ein kleiner Kreis aus Ingenieuren, Marketing- und Presseleuten sieht jedoch schon früh das Potenzial, das im Gran Turismo Injection steckt, und überwindet alle Hürden im hierarchisch gegliederten Volkswagenwerk. Vorbild für den VW Golf GTI war die Tuning-Szene in den USA, in der sportliche Autos als Basis für Sportwagen-Umbauten dienen. Nur 5000 Stück sind vom „Sport-Golf“ angepeilt, um die Homologation als Serientourenwagen der Gruppe 1 zu erhalten. Außerdem soll der Golf GTI wieder mehr junge Kunden für VW gewinnen.

Bildergalerie: [Die ersten vier Generationen des VW Golf GTI](#)

Der VW Golf I GTI bricht mit dem Diktat "No Sports"

Der GTI trifft den Nerv der Zeit. Im zweiten Halbjahr 1976 liegen bereits über 35.000 Bestellungen vor. Der GTI verkauft sich trotz sattem Preisaufschlag von fast 5000 Mark gegenüber dem Basis-Golf wie geschnitten Brot. "Der GTI verkauft sich schneller, als wir ihn bauen können", erklärt die Werbung. Rasch etabliert sich der GTI als sportliches, komfortables und alltagstaugliches Auto. Die Grundzutaten stammen aus dem Konzern-Baukasten. Im [Audi](#) 80 GTE hat Audi den geeignete Antrieb im Sortiment. Das 1,6-Liter-Einspritzaggregat leistete 110 PS bei 6100 Touren. Statt dem ursprünglich erprobten Set-up mit Weber-Doppelvergäsern können die GTI-Entwickler so auf die in Sportfahrerkreisen bekannte Bosch K-Jetronic setzen. Das Standard-Fahrwerk erhält 20 Millimeter kürzere Federn und Stabilisatoren. Recaro steuert die Sportsitze bei, das Sportlenkrad stammt aus dem kurz zuvor präsentierten Scirocco TS. "Die Farbkombination Schwarz-Rot empfanden wir damals als sehr sportlich", berichtet Gunhild Liljequist, die damals Stoffmuster, Türverkleidungen, Innenausstattungen und später weitere Sondermodelle entwirft. Für den GTI kreierte sie das inzwischen legendäre Schottenkaro. Einem Kollegen fällt der rot

umrandete Kühlergrill ein, ihr selbst der Golfball als Schaltknauf. Diese Insignien erhält auch die zweite Generation des GTI.

Im Golf II wird auch der GTI erwachsen. Im Januar 1984 debütiert der GTI der zweiten Generation. 112 PS leistet er. Der Motor ist eine Weiterentwicklung des im Jahr zuvor noch im Golf I verwendeten 1,8-Liter-Vierzylinders. Dieser hat schwer mit dem gestiegenen Komfort und dem dadurch erhöhten Gewicht zu kämpfen. Seine jugendliche Leichtigkeit verliert der GTI. Auch die Konkurrenz kratzt am einst unerreichten Image des Wolfsburgers. Vor allem [Opel](#) legt mit dem Kadett GSi die Latte für den Klassenprimus sehr hoch. VW reagiert und bringt im März 1986 den Golf GTI mit Technologie aus dem Motorsport: Dank 16-Ventil-Zylinderkopf legt der GTI um fast 30 PS zu. Als Opel zwei Jahre später die Vierventil-Technologie im Kadett anbietet, hat der GTI erneut das Nachsehen. Die Krone im Segment der Kompakt Sportler will VW mittels elektronisch geregelter Einspritzung und Spirallader zurückzuerobern. Der GTI G60 krönt die Modellpalette im Februar 1990. In keiner Generation wird der GTI eine größere Leistungsvielfalt anbieten. Zwischen 107 (ab 1986) und 160 PS (G60) sind im GTI II zu haben.

1996 feiert der VW Golf GTI seinen 20. Geburtstag

Der im November 1991 vorgestellte Golf III GTI tritt in große Fußspuren. Zu große? Er steht im Schatten des Sechszylinder-Modells. Gegen das Prestige und die 174 PS des Golf VR6 hat der zwar im Hubraum gewachsene, dafür aber mit schmalen 115 PS ausgestattete GTI das Nachsehen. Im Vergleich zum Ur-GTI steigt das Gewicht um knapp 250 Kilogramm, die Leistung jedoch nur um fünf PS. Erst 1993 heben die Ingenieure die Leistung wieder auf sportliches Niveau. 150 PS leistet der 2.0-Liter-Benziner mit 16-Ventil-Kopf. 1996 feiert der GTI 20. Geburtstag. Aus diesem Grund legt Volkswagen das Sondermodell "20 Jahre GTI" auf. Der Jubiläums-Golf zitiert mit karierten Sitzbezügen, Golfball-Schaltknauf und Schaltsack mit roten Nähten Details des legendären Urahns. Erstmals in der Geschichte des GTI ist der sportliche Golf auch als Diesel erhältlich. Er leistet mit nagelndem Augenzwinkern 110 PS. Die Turbodiesel-Variante zeigt unter anderem, wie sehr sich das Konzept GTI in 20 Jahren gewandelt hat. Der GTI ist längst Mainstream und verkommt vom sportlichen Einzelgänger immer mehr zur sportlich angehauchten Ausstattungslinie bei Volkswagen.

Der Golf IV, der heute in den [Youngtimer](#)-Startlöchern steht, ist als GTI von den übrigen Ausstattungslinien kaum zu unterscheiden. Lediglich eigenständige Felgen, abgedunkelte Rückleuchten und ein "Sportfahrwerk" sind VW noch für den GTI wert. Im Innenraum sollen schwarze Myrte-Holzeinlagen den GTI-Mythos beschwören. Damit sieht der Golf aber ungefähr so sportlich aus wie ein Rentner im Jogginganzug. Die per Turbo aufgeladenen Motoren mit 150 respektive 180 PS mit fünf Ventilen pro Zylinder versprühen jedoch wieder die einstige Agilität und Drehfreude des Ur-GTI.

Ein Jubiläum aus 2013: [30 Jahre VW Golf II](#)

Erst als der GTI im Sommer 2001 ein viertel Jahrhundert alt wird, erwacht er auch optisch wieder aus dem Dornröschenschlaf. Der offiziell als „Golf GTI 132 kW“ beworbene Jubilar sticht dank dunklen Scheinwerfern, kugelpolierten BBS-Kreuzspeichenrädern und sportlichem Bodykit nebst verchromtem Endrohr aus der Masse der braven Gölfe hervor. Auch das Interieur mit schwarzem Himmel, Recaro-Sportsitzen im „Le Mans“-Design, Alupedalerie, roten Ziernähten am gelochten Lederlenkrad und der Golfball-Schaltknauf vermittelt alte GTI-Tugenden. Je Lackierung, natürlich in den GTI-Klassikern Schwarz, Rot

und Silber, werden nur 1000 Fahrzeuge aufgelegt. Damit steht dem vollverzinkten Golf eine rosige Zukunft im Kreis der etablierten Klassiker bevor. Er ist, von leichten Schwächen im Interieur abgesehen, bestens verarbeitet, bietet viel Fahrspaß und ist unter den Modellen der vierten Generation – mit Ausnahme des sehr sportlichen R32 – einzigartig. 2006 und 2011 folgen anlässlich des 30. und 35. GTI-Geburtstags unlimitierte Sondermodelle. Auf der diesjährigen IAA feierte der zum 40. Jubiläum aufgelegte, mit bis zu 290 PS stärkste GTI aller Zeiten einen sehr dezenten Auftritt. Der Clubsport steht also ganz in der Tradition von 1975.

Alle Infos zum [VW Golf VII GTI Clubsport](#)

Ingo Eiberg

Quelle:

<http://www.autozeitung.de/classic-cars/40-jahre-vw-golf-gti#>