

☞ VW GOLF GTI (1977) ☞

Der Höhepunkt

Womöglich gehört ein anderes Auto auf diesen ehrenvollen Platz. Vielleicht der Morris 1100 oder der Autobianchi Primula, vielleicht auch der Peugeot 104 oder der Renault 5 (1972), die mit Quermotor und Heckklappe in die Großserie gingen. Oder etwa doch der Fiat 128, der für Fiat den Weg in die Zukunft öffnete, oder der Audi 80 (1972), der das gleiche für den VW-Konzern tat? Oder war das – Himmel, hilf – gar der K 70 (1969)?

Der Golf I steht hier für all diese Autos und für andere vor und nach ihm, er ist gewissermaßen der Repräsentant einer Idee – einer Art der Auto-Mobilität, die sich parallel zum Erfolg des Golf ausbreitete: problemloses, kostengünstiges Autofahren für viele Menschen. Damit setzte er den Weg fort, den Ford T und VW Käfer eingeschlagen hatten – und hier sind wir wieder beim Wort „hausfrauentauglich“. Den Begriff möchten wir aber, bitte sehr,

nicht abwertend verstanden wissen, sondern als Synonym für das Auto für alle, den echten Volks-Wagen!

In seiner Verwandlung zum GTI markiert der Golf 1977 die letzte Ausbaustufe des Fronttrieblers: die kompakte Sportlimousine (englisch treffend: „Hot Hatch“). Alle Kennzeichen eines neuzeitlichen Autos sind bei ihm versammelt: selbsttragende, sehr praktische Viersitzer-Karosserie mit klappbarer Rück-

sitzlehne, Kraftstoffeinspritzung, Frontantrieb mit MacPherson-Federbeinen und ausgereiften Gleichlaufgelenken, knackige Fahrleistungen, gute Aerodynamik.

Nach dem ersten Golf GTI sollten sich die Autokonzepte nur mehr verfeinern, aber nicht mehr grundlegend ändern. Ausgenommen bleibt möglicherweise die Einführung von Elektroantrieben, falls sie sich wirklich mal flächendeckend durchsetzen sollten.



Wir mögen den Golf I wegen seiner konzeptionellen Reinheit (selbst wenn's hier ein Golf II ist), und besonders mögen wir ihn als GTI – wegen des Fahrwerks und der Einspritzung