

Der Porsche-Schreck

Ein Sondermodell sollte er werden. Man hoffte, 5.000 Stück absetzen zu können. Falsch gehofft. Die Nachfrage übertraf mit ca. 350.000 alle Erwartungen. Wie gut ist der Ur-GTI heute noch?

Is der Volkswagen namens Golf zwei Jahre nach seinem Serienstart plötzlich Muskeln zeigt (und auf der Autobahn selbst Autos aus der gehobenen Mittelklasse oft genug seine Rückleuchten), ist ein neuer Traumwagen geboren. Studenten wollen ihn haben, doch Professoren kaufen ihn.

Der Angestellte träumt sich aus seinem Standard-Golf mit 50 PS hinter das "Spucknapf-Lenkrad" der 110-PS-Version, aber die parkt auf dem Stellplatz des Abteilungsleiters. Der GTI macht den Golf zum klassenlosen Vehikel, wie es sein Vorgänger war, der Käfer.

Karosserie

Mehr als 40 Jahre nach Produktionsanlauf sind die meisten Exemplare des Ur-GTI einem ihrer

Text: Michael Grote • Fotos: Michael Printz

beiden Erzfeinde zum Opfer gefallen: Dem zornigen Gasfuß ihres jugendlich-stürmischen Letztbesitzers – oder Väterchen Rost. Der hatte nämlich mangels werksseitiger Gegenmaßnahmen die Möglichkeit, sich am kantigen Blechkleid des Volks-Sportlers gütlich zu tun. Es gibt kaum eine Stelle, an der ein Einser-Golf nicht rosten kann.

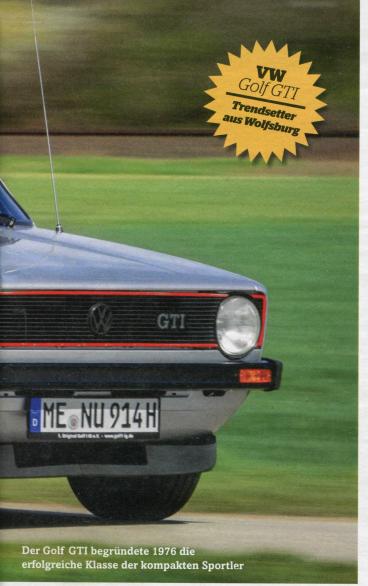
Mit Vorliebe tut er das im vorderen Bereich an den Knotenblechen im Übergang zwischen Frontblech und Seitenstehwänden. Die dort aufliegenden Frontkotflügel sind ebenfalls oft von Korrosion befallen, aber immerhin geschraubt und daher leicht zu wechseln – Ersatz ist zumindest in Zubehörqualität einfach zu beschaffen.

Der Gilb wütet außerdem rund um die Federbeindome und im Windfangkasten unterhalb des Frontscheibenrahmens. Der gilt ebenfalls als



Augen-Check: Die Lampentöpfe und ihre Umgebung sind potenzielle Rostherde

Schwachstelle und beide Stellen sind nur mit viel Aufwand zu sanieren. Kann unter der Windschutzscheibe hindurch Nässe eindringen, sickert sie unter den Teppich im Fußraum und greift von dort vor allem das Bodenblech und den Innenschweller an. Dessen äußeres Pendant







Der quer liegende 1,6-Liter-Vierzylinder entwickelt im Golf GTI dank Einspritzanlage eine Leistung von 110 PS

verdient ebenfalls erhöhte Aufmerksamkeit, besonders an den Enden. Das hintere liegt vor dem heckseitigen Radkasten, der bei dieser Gelegenheit gleich mit kontrolliert werden sollte.

Durch das rechte Radhaus verläuft das Tankrohr zum Tankstutzen, der im Extremfall komplett aus dem Seitenteil herausgefault sein kann. Die hinteren Endspitzen und das Heckblech sind gleichfalls Rostfallen. Vor allem die ersten Gölfe mit Blechstoßstangen waren so wenig rostresistent, dass zeitweise der spöttische Spruch: "Golf – das Auto mit 18 Löchern" die Runde machte.

Motor und Getriebe

Der 1,6-Liter-Motor des Ur-GTI gilt als robust, sofern die Wartungsintervalle für Motoröl und Zahnriemen eingehalten worden sind. Nur die Ventilschaftdichtungen halten nicht ewig; Verschleiß ist durch Rauchzeichen aus dem Auspuff beim Lastwechsel erkennbar. Unrunder Motorlauf hat seine Ursache zumeist in der Zündanlage. Schlechte Gasannahme zeugt im Regelfall von einer defekten Unterdruckdose, die zu falschen Zündzeiten führt. Beides ist kein großes Problem, die Teile sind zu haben.

Die Einspritzanlage sollte überprüft werden – Ersatz ist verfügbar, aber teuer. Poltern beim Lastwechsel ist ein Indiz für defekte Gummilager an einer Motoraufhängung. Geräusche bei Langsamfahrt und voll eingeschlagenen Rädern deuten auf verschlissene Antriebswellengelenke hin.

Die Vierganggetriebe der ersten Generation sind problemlose Dauerläufer, die lediglich von Zeit zu Zeit einen Ölwechsel vertragen. Das trifft im Grundsatz ebenso auf das Fünfganggetriebe zu, das Volkswagen dem Golf GTI ab dem Modelljahr 1981 spendiert. Eine Erhöhung des Hubraums um rund 200 Kubikzentimeter gibt es erst

GTT-Besitzer Norbert Kamitter: "Die Restauration war aufwendiger als geplant, aber der Fahrspaß macht es allemal wett"

im letzten Produktionsjahr 1983 – vier PS mehr Leistung sind allerdings kaum der Rede wert.

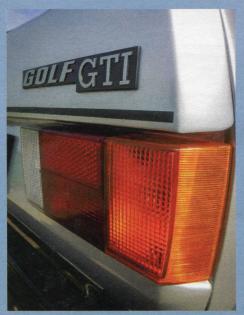
Fahrwerk und Bremsen

Das Fahrwerk des GTI der ersten Generation ist mit einzeln an Dreiecks-Querlenkern vorn aufgehängten Rädern und einer Verbundlenker-Hinterachse schrauberfreundlich konstruiert. Zusätzliche Stabilisatoren vorn und hinten unterscheiden sie vom Fahrwerk der PS-schwächeren Versionen. Sie krankt einerseits an mit den Jahren aushärtenden Gummilagern und andererseits an Hinterachsaufhängungen, wo ebenfalls

Aufs Fahrwerk achten: Sportkomponenten aus dem Zubehör zermürben oft die Substanz

gern der Rostteufel nagt. Die Bremsanlage mit Scheiben vorn und Trommeln hinten ist unauffällig. Sie neigt – außer zu inkontinenten Radbremszylindern an der Hinterachse – allenfalls zu Standschäden. Ersatz ist für alle Komponenten der Bremsanlage problemlos erhältlich.

Nachträglich eingebaute Sportfahrwerke, harte Stoßdämpfer und breite Felgen-/Radkombinationen mindern nicht nur den Wert des Fahr-



VW verkaufte mehr GTI-Schriftzüge als Modelle – dieser klebt hier zu Recht

zeugs, sondern erhöhen ebenfalls die Gefahr von überdurchschnittlichem Verschleiß an den anderen Fahrwerkskomponenten.

Interieur und Elektrik

Die Polster mit dem charakteristischen Karomuster auf den Sitzflächen neigen leider nicht nur zum Ausbleichen durch Sonneneinstrahlung, sondern verschleißen mit der Zeit. Die Oberkante der Fondlehne ist besonders anfällig in puncto UV-Schäden. Beim Fahrersitz brechen des Öfteren innere Verstrebungen, was zu unnachgiebi-

Kleine Rückleuchten und lackierte Blechstoßstangen verraten die erste Serie des sportlichen Kompakt-VW

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Volkswagen AG, Wolfsburg
Modell	Golf I GTI (Mj. 1979 - 1982)
Karosserie	2-türige Schrägheck-Limousine (ab Mj. 81 auf Wunsch 4-türig), Stahl
Motor (Benzin)	R4, ohc, Bosch K-Jetronic, vorn quer
Hubraum (ccm)	1.588
Leistung (PS)	110 bei 6.100/min
Getriebe	4-Gang-Handschaltung (5-Gang ab Mj. 1980)
Antrieb	Vorderrad
Fahrwerk vorn	Federbeine, Schraubenfedern, Dreieckslenker, Stabilisator
Fahrwerk hinten	Federbeine, Schraubenfedern, Verbundlenkerachse, Stabilisatoir
Radstand (mm)	2.400
Spurweite vorn / hinten (mm)	1.404 / 1.372
Reifen / Felgen	175/70 HR 13 auf 5,5 x 13
Bremsen vorne / hinten	Scheiben / Trommeln
Beschleunigung 0-100 km/h (Sek.)	10,0
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	183
LxBxH (mm)	3.815 x 1.630 x 1.395
Gewicht leer (kg)	ab 870
Verbrauch (I/100 km)	10,5 Super
Bauzeit (gesamt)	1976-1983
Stückzahl (gesamt)	ca. 350.000
Neupreis (DM)	ab 16.135 (1979)
Club / Weblink	www.golf1-ig.de
Marktwerte Zustand (Euro)	Zustand 2: 18.200, Zustand 3: 10.000, Zustand 4: 5,900 Classic Data





Die Dreiecksfenster in den Türen verschwanden im Laufe der Bauzeit



Selten: Originale Stahlräder auf einem Golf GTI – meist finden sich hier Nachrüst-Alus

ger Starre führt. Klappert der Sitz in der Führungsschiene, hat es den hinteren Kunststoffgleitkeil dahingerafft.

Der Armaturenträger aus schwarzem Kunststoff bildet nicht so leicht Risse wie in zeitgenössischen Modellen des Konzerns, zum Beispiel dem Scirocco. Die Seitenverkleidungen härten aber gern aus und schrumpfen mit den Jahren oft. Löcher durch nachträglich eingebaute Lautsprecher sind häufig, Ersatz ohne solche Laubsägearbeiten wird fast in Gold aufgewogen.

Ersatzteillage

Grundsätzlich gilt: Je älter der GTI, desto schwieriger wird die Ersatzteilbeschaffung. Zwar kümmert sich die Klassik-Abteilung des Werks – ebenso wie einige freie Händler – um die Versorgung der Szene. Doch spezifische Teile wie Blechstoßstangen sind in Originalqualität kaum noch erhältlich. Andererseits sind die kleinen Heckleuchten der Ur-Baureihe relativ leichter zu beschaffen als die großen Exemplare der späteren Baujahre – denn das "Erdbeerkörbchen"-Cabriolet wurde bis zum Schluss mit den kleinen Rücklichtern ausgeliefert.

Im Innenraum sollte alles komplett und funktionstüchtig sein; vor allem die Bedienung für Heizung und Lüftung der Baujahre bis Modelljahr 1978 (Schieberegler für das Gebläse) ist als Ersatz schwer zu beschaffen und auch bei den Zusatzinstrumenten wird es dünn.

10-Punkte-Check

Der GTI war schnell - doch der Rost manchmal schneller!

Verrostet, verheizt, verbastelt – die meisten Exemplare der ersten Serie bis 1978 wurden ausgerottet. Die 2. bis 1982 ist noch anzutreffen, die 3. bis 1983 eher selten



- **1. Zahnriemen prüfen:** Er sollte nicht nur regelmäßig gewechselt worden sein, sondern auch korrekt auf dem Nockenwellenrad sitzen.
- 2. Hält der Knoten? Knotenbleche und Frontmaske rosten häufig.
- **3. Tragende Säule:** Speziell am Übergang zum Windleitblech schwächeln die A-Säulen oft.
- **4. Alles Spitze?** Der Übergang von Kotflügel, A-Säule und Schweller liegt im Spritzbereich und ist besonders gefährdet.
- **5. Außen und innen:** Der Außenschweller ist ein Schwachpunkt, sein inneres Pendant allerdings noch mehr.

- **6. Das Ende des Schwellers:** Es liegt im Bereich des hinteren Radhauses und ist zumeist saniert.
- **7. Kritische Stelle:** Rund um den Tankstutzen wütet die braune Pest besonders gern.
- **8. Heck-Meck:** Die hinteren Endspitzen sind klassische Schwachpunkte, aber auch unter den Verbreiterungen zersetzt sich oft das Blech.
- **9. Heckdeckel:** Hier gammelt es oft unter der schwarzen Abdeckung, vor allem im Bereich des Heckscheibenwischers.
- **10. Innere Werte:** Die Sitze neigen zu Verschleiß, Türverkleidungen ohne Lautsprecherlöcher sind äußerst rar.



















