

Classic cars



GOLF 1



GOLF 3



GOLF 2



GOLF 5



GOLF 4

WELCHER IST DER BESTE?

5x VW GOLF GTI



FORD MUSTANG

Umbau zum Custom-Knaller



Die schönen Barock-Kombis

Borgward Isabella · Opel Rekord · Ford Taunus



CABRIO-TRÄUME

2x Porsche Speedster



VOR 50 JAHREN

The Blue Flame fuhr über **1000 km/h!**



KAUFBERATUNG

BMW Z3 M
COUPÉ



MERCEDES
S 350



VERGLEICH

Audi-Legenden
quattro · Sport quattro

Ratgeber
20 Klassik
Öle



DAS RICHTIGE FÜR IHR AUTO



GT

MONZA

CALIBRA

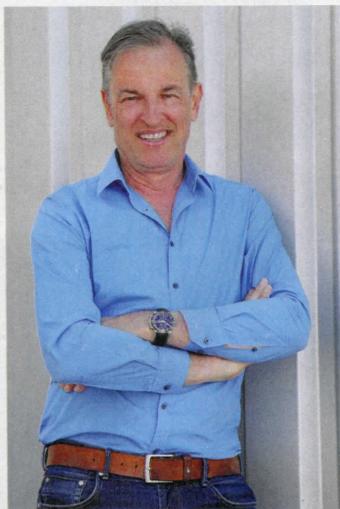
VECTRA GTS

4 MODELLE AUS 4 JAHRZEHNEN

Die Opel Fastback-Coupés



4 192408 304203 1 0
AT/BE/LUX 4,90 € CH 8,50 CHF
NL 5,10 € IT/PT/SP 5,90 € GR/SL 6,00 €
FI 7,20 € MA 6,20 € CZ 203 KC, SL 6,00 €



Volker Koerdt
Chefredakteur

DER MYTHOS

Keine kompakte Sportlimousine ist so erfolgreich wie der VW Golf GTI. Mittlerweile in der achten Generation gebaut, hat der Wolfsburger Renner längst Automobilgeschichte geschrieben

Spricht man vom GTI, denkt jeder sofort an den VW Golf. Seit nunmehr 44 Jahren wird der Wolfsburger Sportler in der jetzt achten Generation gebaut. Mit den Jahren wuchs neben der Größe auch die Leistung von 110 PS in der ersten Version auf inzwischen 290 PS als GTI TCR. Doch der GTI überzeugte nicht nur mit Power – der Erfolg des Autos basierte auf mehreren Faktoren. Der Kompaktsporler war immer schnell, aber nie kompromisslos. Er verband stets Komfort, Raum, Variabilität sowie Sportlichkeit zu einem überzeugenden Paket – und er war für jedermann beherrschbar. Denn der GTI sollte kein nervöses Rennpferd sein. Reisen und Rennstrecke durften sich durchaus ergänzen.

Ein Lob gebührt dabei auch den Wolfsburger Marketingstrategen, die die Bedeutung des Sport-Golf erkannten und ihn in jeder neuen Modellreihe für unverzichtbar erklärten – ganz im Gegensatz zu manchen Konkurrenten. So gab es bei Opel mal den Kadett GTE, den Astra GSi, später hieß er OPC, und heute haben die Rüsselsheimer nichts Vergleichbares mehr im Angebot. Dasselbe gilt für Peugeot. Die Franzosen, die mit dem 205 GTi einst ebenfalls für Furore sorgten, bieten inzwischen ebenfalls kein GTi-Modell mehr an. Stetigkeit zahlt sich – wie im Fall des Golf – eben aus.

Als der GTI I 1976 auf den Markt kam, war er mit seinen 110 PS aus 1,6 Liter Hubraum anderen Kompakten mit Frontantrieb und Heckklappe weit überlegen. Dennoch waren sich die Niedersachsen des Erfolgs damals noch nicht so sicher. Nur 5000 Exemplare planten sie als Sonderserie. Doch allein im Jahre 1977 verzeichnete der Wolf im Schafspelz 21.836 Neuzulassungen. Bis heute sind es über 2,3 Millionen.

Die Idee hatte damals Anton Konrad – zunächst Sportchef von VW und verantwortlich für den Formel-V Einsatz und danach Pressechef. Es war die Übergangszeit von Toni Schmücker zu Carl Hahn als VW-Chef. In

Wolfsburg suchte man neue Wege. Da kam die Idee zum GTI gerade recht, und Konrad schwatzte Ferdinand Piëch wohl auch den Einspritzmotor aus dem Audi 80 GTE ab. Der Patriarch war für sportlich überzeugende Konzepte immer gern zu haben.

Doch auch eine Frau spielte bei der Entwicklung des GTI eine wichtige Rolle – damals in der Automobilindustrie eher ungewöhnlich. Gunhild Liljequist war die erste Designerin bei VW und für die Innenraumgestaltung mit verantwortlich. Liljequist reiste oft nach Schottland, und ihr Lieblingsrock war aus kariertem Tweed gefertigt. Die studierte Porzellanmalerin war überzeugt, der Stoff würde auch gut für die Sitze passen. So kam das Karomuster in den Golf. Auch der rote Seitenstreifen war wohl ihre Idee, wie Insider behaupten, und nicht die von Giorgio Giugiaro, der für das Karoseriendesign des Golf verantwortlich war.

Der gute Ruf des GTI basiert außerdem auf seiner Alltagstauglichkeit. Wer ihn sachgemäß behandelte, konnte dank solider Technik ziemlich hohe Laufleistungen erzielen. Die AUTO ZEITUNG prüfte 2006 einen Golf V GTI im 100.000-km-Dauertest, der der Redaktion viel Spaß bereitete. VW entwickelte den GTI allerdings auch immer konsequent an den entscheidenden Stellen weiter. Im Lauf der Jahre erhielten die Motoren Turbolader sowie Direkteinspritzung, und an der Vorderachse kam eine Differenzialsperre zum Einsatz, damit die Kraft des Fronttrieblers auch gut auf die Straße kam.

Wer sich für einen Golf GTI interessiert, bekommt in unserem Vergleich mit fünf GTI ab Seite 8 wertvolle Tipps. Beim Urahn aus den Baujahren 1975 bis 1977 waren Rost-Probleme noch ein großes Thema. Wer einen guten Youngtimer sucht, kann sich auch nach einem gepflegten Golf V GTI mit wenig Kilometern umschauen. Allerdings sind diese Modelle rar. Wer etwas ganz Besonderes will, wählt den Pirelli Golf. Doch dann liegt der Einstiegspreis bei gut 15.000 Euro. ■



Designerin Gunhild Liljequist hatte auch die Idee mit dem Golfball auf dem Schaltknäuf



Anton Konrad, damals Sportchef bei Volkswagen, plante den Ur-GTI



Typisch GTI: Sitzbezüge im Karomuster, Spucknapf-Lenkrad und der Golfball-Schaltknauf

Einen offiziellen Entwicklungsauftrag von VW gab es zunächst nicht. Vielleicht macht gerade das den Ur-GTI so authentisch. Hier wurde kein rollendes Marketing-Instrument in einem cleanen Versuchslabor (oder am Zeichenbrett) herangezogen. Es waren sechs Männer der Tat, die im neuen Golf das Potenzial für einen kompakten Sportler erkannten, darunter der damalige Volkswagen-Presseschef Anton Konrad. Natürlich war auch Technikvorstand Hermann Hablitzel eingeweiht, als man mit verschiedenen Antrieben experimentierte. Nach ersten Versuchen, unter anderem mit einem 100 PS starken Vergaser-Motor, hatte man den Vorstandsvorsitzenden Toni Schmücker mit ins Boot genommen. Der Sport-Golf war zum offiziellen Entwicklungs-Auftrag EA195 geworden. Das eröffnete neue Möglichkeiten: Die Ingolstädter Konzernschwester hatte gerade den Audi 80 GTE präsentiert. Kern dessen sportlichen Vierzylinders war die neue K-Jetronic, die Bosch in Zusammenarbeit mit Porsche entwickelt hat-

KAUFBERATUNG VW Golf 1 GTI Bj.: 1976 – 1983

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Der „Einser-GTI“ ist über jeden Zweifel erhaben. Er mag aus heutiger Sicht nicht perfekt sein, aber er ist das Original. Unverbastelte Autos haben ihren Preis, vor allem frühe Modelle sind selten geworden.

■ **KAROSSERIE** Als Kind der 70er-Jahre bietet der Golf natürlich das volle Programm an Roststellen: Die Kanten der Türen und Heckklappe sind meist ebenso befallen wie das Blech rund um Tankstutzen, Federbeindome und Reserveradmulde. Unter den aufgesetzten Verbreiterungen sieht es auch häufig verheerend aus.

■ **TECHNIK** Der Motor ist ein zäher Bursche, wenn er denn einigermaßen gepflegt wird. Dazu gehört vor allem der rechtzeitige Wechsel des Zahnriemens. Streikende Benzinpumpen oder defekte Ventilschaftdichtungen tauchen hin und wieder auf. Mehr Fehlerquellen haben verbastelte Exemplare. Bei ihnen sind auch die An-

triebswellen und Bremsen meist stärker beansprucht. Unbedingt prüfen, ob der Motor zum Auto passt, im Lauf der Jahre wurde viel umgebaut ...

■ **ERSATZTEILE** Der Ur-GTI ist in der Oldtimer-Szene angekommen. Viele Tuning-Exemplare werden im Rahmen eines Neuaufbaus zurückgerüstet. Der gestiegene Bedarf wird in der Ersatzteilversorgung spürbar: Typische Teile (Sitzbezüge, Schaltknauf, Lenkrad, ...) werden knapp, andere sind (wieder) problemlos zu bekommen.

■ **KOSTEN** Wer zur rechten Zeit zuschlägt oder sich im Club organisiert, hat die Chance auf günstige Teile. Seltenes ist natürlich teuer.

ADRESSEN

1. Original Golf 1 IG e.V.
Jan-Hendrik Linnenkamp
Brönninghauser Straße 26
33729 Bielefeld
Mail: info@golf1-ig.de
golf1-ig.de

werk34
Ersatzteile
Hannoversche Straße 41
34355 Staufenberg
Tel.: 05543 / 94110
Mail: info@werk34.de
werk34.de

ERSATZTEILPREISE

Traggelenk	29 €
Querlenker	50 €
Scheinwerfer	100 €
Kotflügel links	200 €
Windschutzscheibe	140 €
Endschalldämpfer	180 €



DAS GEFÄLLT Der Golf 1 GTI ist DER GTI schlechthin. Ein originales, gutes Auto erntet immer bewundernde Blicke – und macht einen Riesen-Spaß!



DAS STÖRT Da die meisten Autos im Lauf der Zeit umgebaut wurden, ist echtes Kennerwissen gefragt, um die Originalität zu bestätigen.

te. Sie verbesserte das Ansprechverhalten des Motors enorm – ideal für ein sportliches Auto. Der Audi-Motor wurde nahezu unverändert für den Golf adaptiert, aber quer statt längs eingebaut.

Das Publikum war begeistert vom neuen VW

Die Weltpremiere auf der IAA 1975 machte allen Beteiligten Mut: Die hausinterne Skepsis traf auf eine große Begeisterung im Publikum. 5000 Exemplare des sportlichen Volkswagens, der mittlerweile den Namenszusatz GTI bekommen hatte, sollten als Sonderserie aufgelegt werden – zum Einstiegspreis von 13.850 Mark. Der Spaß im Golf entstand in erster Linie durch die kernigen



Erst nach fünf Jahren, 1981, bot VW den Golf GTI auch als Viertürer an

MARKTLAGE¹

Zustand 2 19.400 €

Zustand 3 11.400 €

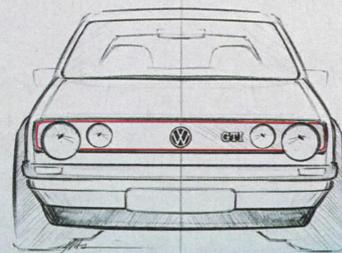
Zustand 4 6700 €

Wertentwicklung leicht steigend ▲

¹VW Golf 1 GTI (110 PS)



110 PS, die auf ursprünglich 810 Kilogramm Leergewicht trafen. Der Golf war rund 80 Kilogramm leichter als der „Organspender“ 80 GTE, außerdem verfügte er über einen kürzeren Radstand. Damit huschte er wieselflink ums Eck. Der Clou dabei: Der GTI bot mit seiner großen Heckklappe den kompletten Alltagsnutzen der jungen Golf-Baureihe, das Fahrverhalten war auch für ungeübte Fahrer absolut beherrschbar. Und doch unterschied er sich deutlich vom Basis-Modell: mit seinen Radlauf-Verbreiterungen, dem rot eingefassten Kühlergrill, dem heute legendären Golfball-Schaltknopf und dem Spucknapf-Lenkrad, benannt nach der tiefen „Schüssel“ auf der Nabe. Nicht >



VW GOLF 1 GTI Technische Daten

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn quer eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Bosch K-Jetronic; Bohrung x Hub: 79,5 x 80,0 mm; Hubraum: 1588 cm³; Verdichtung: 9,5; Leistung: 81 kW/110 PS bei 6100/min; max. Drehmoment: 140 Nm bei 5000/min; Viergang-Getriebe; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: McPherson, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Längslenker, Stabilisator; v./h. Teleskopdämpfer, Schraubenfedern; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 175/70 R 13, Räder: v./h. 5,5 x 13

ECKDATEN L/B/H: 3725/1630/1395 mm; Radstand: 2400 mm; Spurweite v./h.: 1404/1372 mm; Leergewicht: 810 kg; Tankinhalt: 44 l; Bauzeit: 1976 bis 1983; Stückzahl: 450.000; Preis (1976): 13.850 Mark

MESSWERTE¹ AUTO

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 9,4 s;
Höchstgeschwindigkeit: 182 km/h;
Verbrauch: 9,8 l/100 km

¹AZ Ausgabe 16/76



Die Verwendung des neuen Audi-Motors senkte die Entwicklungskosten



Die stilprägenden Sitze vereinen Sportlichkeit mit Eleganz



1983 stieg der Hubraum auf 1,8 Liter, es gab zwei PS und vier km/h mehr



Reifenempfehlung

Sicher, angenehm und leise:
185/60 R 14 82H Vredestein Sportrac 5

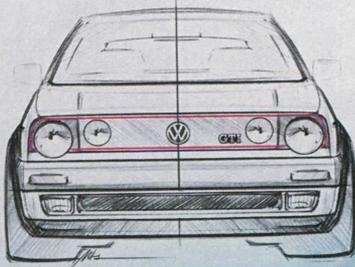


Versicherung¹

Gesamtpremie (HP+TK) 139,53 € TK 150

¹Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in DL

Vergleich - Fünf Generationen GTI



VW GOLF 2 GTI 16V Technische Daten

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn quer eingebaut; 4-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Bosch KE-Jetronic; Bohrung x Hub: 81,0 x 86,4 mm; Hubraum: 1781 cm³; Verdichtung: 10,0; Leistung: 95 kW/129 PS bei 5800/min; max. Drehmoment: 168 Nm bei 4250/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radauflüchtungen vorn: McPherson, Dreiecklenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Längslenker; v./h. Teleskopdämpfer, Schraubenfedern; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Scheiben; Reifen: v./h. 185/60 VR 14, Räder: v./h. 6 x 14

ECKDATEN L/B/H: 4040/1680/1405 mm; Radstand: 2475 mm; Spurweite v./h.: 1427/1422 mm; Leergewicht: 1050 kg; Tankinhalt: 55 l; Bauzeit: 1986 bis 1991; Stückzahl: 6,3 Mio (Golf 2 ges.); Preis (1989): 29.830 Mark

MESSWERTE¹ **AUTO**

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 9,1 s;
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h;
Verbrauch: 9,4 l/100 km

¹ AZ Ausgabe 23/89



Reifenempfehlung

Sicher, angenehm und leise:
195/50 R 15 82V Vredestein Sportrac 5



Versicherung¹

Gesamtprämie (HP+TK) 175,20 € TK 150

¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

nur das Interesse, sondern auch die tatsächlichen Verkäufe waren so groß, dass man sich schnell von der Limitierung verabschiedete und den GTI als Serienmodell im Programm behielt. Somit machte er das Facelift im Jahr 1978 – erkennbar an den schwarzen Kunststoff-Stoßstangen – mit und wurde ab 1981 auch als Viertürer angeboten. 1982 ersetzte ein Motor mit 1,8 Liter Hubraum und 112 PS den ursprünglichen 1,6-Liter-Vierzylinder. Es formierte sich eine immer größer werdende Szene rund um den GTI, was zum Ende der Produktionszeit des Golf 1 zum bis heute begehrten Sondermodell „Pirelli“ führte.

Dass ein Golf 2 GTI kommt, war schnell klar

Nach dem Erfolg stand es außer Frage, dass es auch vom Nachfolger einen GTI geben müsste. Dieser folgte kurz nach der Markteinführung des Golf 2. Der Neue war



Doppelscheinwerfer machen der Konkurrenz klar, wer hier kommt

MARKTLAGE¹

Zustand 2 13.500 €

Zustand 3 7900 €

Zustand 4 2800 €

Wertentwicklung leicht steigend ▲

¹ VW Golf 2 GTI Kat. (129 PS)



Classic Data

sichtbar größer geworden, auch wenn er anfangs noch die bewährte Technik unter dem Blech trug. Beim GTI bedeutete das 112 PS aus 1,8 Litern, mit Katalysator kurzzeitig 107 PS. Den Kritikern war er damit zu behäbig, zu träge geworden. Im März 1986 legten die Wolfsburger deshalb mit dem GTI 16V nach. Die Vierventiltechnik ermöglichte es, bei gleichem Hubraum nun 129 (mit Kat) oder 139 PS (ohne Kat) anzubieten. Ein paar optische Retuschen machten den Wettbewerbern klar, dass sie es mit einem „neuen“ GTI zu tun hatten – Hauptkonkurrent war natürlich Opel mit dem Kadett GSi. Zu den beliebten Details gehörte die nun dynamisch nach hinten geneigte Dach-Antenne. Sie brachte es als „16V-Antenne“ in der Tuning-Szene zu einem gewissen Ruhm und wurde gern auch auf anderen Fahrzeugen nachgerüstet. Der Golf 2 GTI 16V bot, was man von einem GTI erwartete: eine ge-

KAUFBERATUNG VW Golf 2 GTI Bj.: 1986 – 1991

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Der Zweier-GTI ist aus doppeltem Grund empfehlenswert: Er trägt den Kern des Ur-Modells, gehört aber zur nahezu unkaputtbaren zweiten Golf-Generation. Daher sind gute Autos auch schnell weg.

■ **KAROSSERIE** Meist sind es äußere Einflüsse, die den Golf 2 GTI rosten lassen: unsachgemäß reparierte Unfallschäden oder „Rückrüst-Aktionen“ sowie versehentlich eingedrückte Schweller. Gefährdet ist aber auch der Batteriehalter, der von ausgelaufener Säure angegriffen wurde.

■ **TECHNIK** Auch der Zweier profitiert von der soliden VW-Technik. Wurden Öl, Zahnriemen und Zündkerzen planmäßig gewechselt, kann nur ein übertrieben sportlicher Vorbesitzer dem Motor zugesetzt haben. Bei den 16V-Modellen gilt es zudem, die Zylinderkopfdichtung im Auge zu behalten. Bremsen und Fahrwerk unterliegen auch hier dem typischen Verschleiß

eines sportlichen Autos – es hängt viel vom Vorbesitzer ab.

■ **ERSATZTEILE** Die Teileversorgung für den Golf 2 an sich ist gut. Gerade die üblichen Verschleißteile sind problemlos zu bekommen. Bei den GTI-spezifischen Komponenten kann der ein oder andere Engpass auftauchen. Es lohnt, sich auch nach Gebrauchteilen umzusehen.

■ **KOSTEN** Das Kürzel „GTI“ mag dem ein oder anderen Anbieter schon das Euro-Zeichen in die Augen treiben. Ist das Angebot groß genug, lohnt der Preisvergleich. Ist der GTI in Ordnung, bietet er günstigen Fahrspaß mit überschaubaren Wartungskosten.

ADRESSEN

DoppelWOBber
Forum
Andreas Peters
Mail: doppel-wobber@ap-os.de
doppel-wobber.de

Volkswagen Classic Parts
Ersatzteile
Theodor-Heuss-Straße 28 b
38436 Wolfsburg
Tel.: 05361 / 30857729
Mail: kundensupport@vw-classic-parts.de
volkswagen-classic-parts.de

ERSATZTEILPREISE

Tragelenk
Querlenker
Scheinwerfer
Kotflügel links
Windschutzscheibe
Endschalldämpfer



DAS GEFÄLLT Mehr Platz, mehr Leistung, weniger Rost: Der Zweier kann vieles besser als sein Vorgänger – das macht ihn so interessant.



DAS STÖRT Das Baukastensystem und die große Tuning-Szene hat in den 90er-Jahren vielen Zweier Unschuld geraubt. Das Angebot ist überschaubar



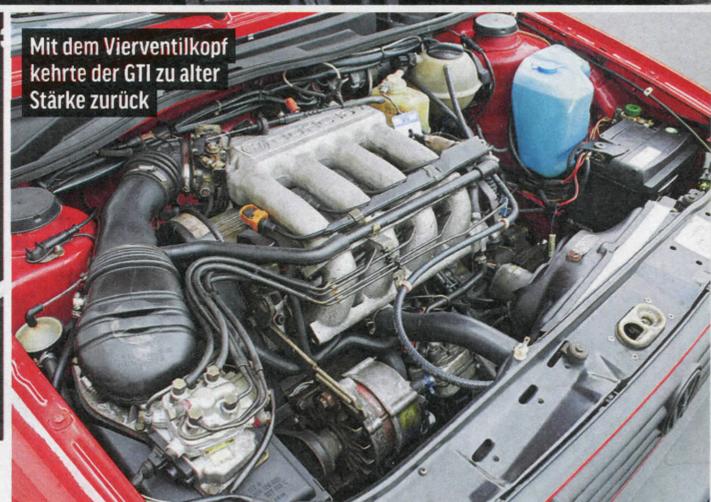
Quadratisch, praktisch, gut – das nüchterne Cockpit der Golf 2-Baureihe wurde auch im GTI eingesetzt



Etwas mehr Seitenhalt würde den Sitzen zweifellos guttun



Mehr Informationen braucht kein Mensch – das Cockpit liefert alle wichtigen Daten rund um den Fahrspaß



Mit dem Vierventilkopf kehrte der GTI zu alter Stärke zurück



Als Viertürer (optional) beweist der Golf GTI 16V in jeder Hinsicht Stärke – im Alltag wie auf der Piste

wisse Alltagstauglichkeit und ein sicheres Fahrverhalten mit einer Tendenz zum Untersteuern. Wer es gern sportlicher wollte, baute eben ein Sportfahrwerk ein. Die Leistungsentfaltung war nicht brachial, sondern eher souverän. 200 km/h Höchstgeschwindigkeit waren durchaus möglich – das war natürlich ein Wert, der in den 80er-Jahren Aussagekraft hatte. Und VW ging den Weg weiter: Man präsentierte den GTI G60 mit 160 PS, den breiten Rallye-Golf, den superseltenen Limited und diverse Sonderserien (Special, Edition One, Edition Blue, Fire & Ice, ...). Der Country GTI blieb hingegen ein Einzelstück. Der Erfolg dieser Sondermodelle hatte Folgen: Um das Angebot zu erweitern, bot man den GTI der dritten Generation sogar mit ei- >



Gewohnt aufgeräumt präsentiert sich das Golf-3-Cockpit, den Golfball-Schaltknauf gab es nur im Sondermodell



110 PS haben im Urmodell für ein sportliches Fahrgefühl absolut gereicht, im Golf 3 GTI entfachen 115 PS hingegen eher ein laues Lüftchen



Äußerst farbenfroh geht es im Jubiläums-Modell von 1996 zu, rote Ziernähte an Lenkrad und Schaltsack sollen die Verbindung zum ersten GTI herstellen

nem Diesel-Motor an – ein Schock für Hardliner. Es sollte noch schlimmer kommen, aber dazu später mehr. Abgesehen davon, dass der noch recht neue, 110 PS starke TDI mit den benzingetriebenen 115 PS des Basis-GTI durchaus Schritt halten konnte, war ein Selbstzünder in einem Sportwagen zu jener Zeit völlig undenkbar. Immerhin: Mit dem Sondermodell „20 Jahre GTI“ bewies VW Geschichts-Bewusstsein und feierte das Jubiläum mit den bekannten und geliebten Insignien: dem Karomuster auf den Sitzen, dem Schaltknauf in Golfball-Form und roten Nähten, die

Mit den schwarzen Verbreiterungen wirkt der Dreier äußerlich authentisch



an die Kühlergrill-Umrandung erinnerten. Heute erfreuen sich gerade diese „Jubi-Modelle“ besonders großer Beliebtheit bei den GTI-Fans – auch wenn man nur selten ein Original findet, das tatsächlich noch auf den 16-Zoll-BBS-Felgen steht. Doch der GTI an sich hatte noch ein anderes, hausgemachtes Problem: den Golf VR6. Er war das neue Topmodell der Baureihe. Gegen die 174 bzw. 190 PS kam der GTI kaum an. Wieder sollte es ein 16V-Modell richten, das ab August 1992 immerhin 150 PS aus zwei Liter Hubraum bereitstellte. Aus heutiger Sicht haben die Vierzylinder wieder die Nase vorn. Ob mit 115 oder 150 PS: Die bewährten Aggregate sind zähe Burschen und nicht so anfällig wie der kompakte Sechszylinder. In damaligen Tests wurde dem GTI ein fast schon säftenähnliches Fahrverhalten angekreidet. So viel Komfort war in einem



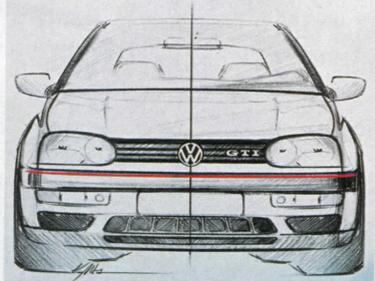
Trotz aller Kritik: Originale GTI sind in jeder Generation begehrt und rar

MARKTLAGE ¹	
Zustand 2	5900 €
Zustand 3	3500 €
Zustand 4	1600 €
Wertentwicklung	steigend ▲
¹ VW Golf 3 GTI (116 PS)	

Classic Data

sportlichen Auto eher fehl am Platz – obwohl die Symbiose aus Sportlichkeit und Fahrkomfort von jeher eine große Stärke der sportlichen Golf-Modelle war.

Die unglückliche Getriebe-Übersetzung bremste den GTI noch weiter ein. Trotzdem war es wie gewohnt möglich, bei entsprechend forscher Fahrweise in engen Kehren das kurveninnere Hinterrad zu lupfen. Die gut ausgeformten Sitze sorgten unterdessen dafür, dass Fahrer und Beifahrer nicht haltlos auf ihnen herumrutschten. Die Bedienung war ohnehin VW-typisch: Alles war am gewohnten Platz und intuitiv zu bedienen. Und so konnte der Golf GTI die Komfort-Wertung in einem damaligen Vergleichstest zwar gewinnen, hatte es ansonsten aber schwer im Feld der immer zahlreicher gewordenen Mitbewerber. Er war ein gutes Auto, aber eben nicht mehr das, was den GTI ur->



VW GOLF 3 GTI
Technische Daten

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn quer eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: elektronische Einspritzung (Digifant); Bohrung x Hub: 82,5 x 92,8 mm; Hubraum: 1984 cm³; Verdichtung: 10,4; Leistung: 85 kW/115 PS bei 5400/min; max. Drehmoment: 166 Nm bei 3200/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: McPherson, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Stabilisator; v./h. Teleskopdämpfer, Schraubenfedern; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Scheiben; Reifen: v./h. 195/50 R 15, Räder: v./h. 6 x 15

ECKDATEN L/B/H: 4020/1710/1425 mm; Radstand: 2475 mm; Spurweite v./h.: 1460/1444 mm; Leergewicht: 1172 kg; Tankinhalt: 55 l; Bauzeit: 1991 bis 1997; Stückzahl: 4,8 Mio (Golf 3 ges.); Preis (1992): 30.775 Mark

MESSWERTE¹ AUTO
Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 10,9 s;
Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h;
Verbrauch: 9,8 l/100 km

¹ AZ Ausgabe 11/92



Reifenempfehlung
Sicher, angenehm und leise:
205/50 R 15 86V Vredestein Sportrac 5



Versicherung¹
Gesamtprämie (HP+TK) 160,43 € TK 150

¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

KAUFBERATUNG VW Golf 3 GTI Bj.: 1991 – 1997

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Der Golf 3 brachte den Aufbruch in die Moderne: Der c_w-Wert wurde wichtig, Airbags waren an Bord. Der Lopez-Effekt wurde zur kritischen Begleiterscheinung. Doch: Gute Autos verdienen Beachtung!

■ **KAROSSERIE** Es wirkt wie ein Rückschritt nach dem soliden Golf 2: Rost kann prinzipiell überall auftauchen. Am offensichtlichsten wird es rund um das Schloss der Heckklappe bzw. am hinteren Scheibenrahmen. Türkanten und Schweller sind ebenfalls betroffen. War das Schiebedach undicht, sollten die Teppiche angehoben werden. Auch rund um die „Gummistöpsel“ im Unterboden sammelt sich gern Rost.

■ **TECHNIK** VW setzte noch einmal auf Altbewährtes. Da das Gewicht gestiegen war, wurde insbesondere der 115-PS-Motor mehr beansprucht. Umso wichtiger sind regelmäßige durchgeführte Wartungsarbeiten.

Lässt sich das Getriebe sauber schalten? Unpräzise Führungen oder Probleme mit dem zweiten oder dem Rückwärtsgang deuten auf erhöhten Verschleiß hin. Auch die hinteren Radlager sind oft hinüber.

■ **ERSATZTEILE** Der Golf 3 ist noch relativ jung, das Angebot an potenziellen Teileträgern entsprechend groß. Wenn es nicht gerade um eines der Editions-Modelle geht, sollte fast alles zu finden sein.

■ **KOSTEN** Die Blecharbeiten können ins Geld gehen, die Mechanik ist vergleichbar günstig zu reparieren. Ist das Auto gesund, lohnt auch der mitunter deutlich höhere Kaufpreis.

ADRESSEN

VW Club Verband West
Thomas Niehues
Mail: Thomas_Niehues@outlook.de
verbandwest.com

ESP
gebrauchte Ersatzteile
Raiffeisenstraße 16
87775 Salgen
Tel.: 08265 / 2009885
Mail: info@youngtimer-ersatzteile-shop.de
youngtimer-ersatzteile-shop.de

ERSATZTEILPREISE

Traggelenk	58 €
Querlenker	88 €
Scheinwerfer	185 €
Kotflügel links	155 €
Windschutzscheibe	260 €
Endschalldämpfer	165 €

DAS GEFÄLLT Mit seiner passiven wie aktiven Sicherheit führt der Golf 3 GTI die sportliche Baureihe in die Zukunft. Und ist doch schon fast 30 Jahre alt.

DAS STÖRT Die Qualitäts-Probleme der dritten Golf-Generation trüben die Freude am GTI, auch die Leistung bleibt hinter den Erwartungen zurück.



Mit der vierten Golf-Generation verkommt das Label GTI kurzzeitig zur Ausstattungs-Linie – sehr zum Bedauern vieler Fans



Immerhin: Im Jubiläums-Modell „Edition 25“ greift VW die typischen Design-Merkmale im Innenraum wieder auf



Nach der Leistungs-Flaute im Vorgänger wird der GTI mit Turboaufladung und 180 PS wieder munter

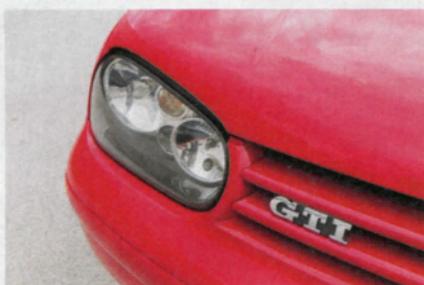


sprünglich ausgezeichnete. Beim Neuwagen noch nicht ersichtlich, kamen später die (Spar-)Probleme der Lopez-Ära hinzu. Die Kosten wurden gedrückt, die Qualität ließ nach. Der Golf 3 wurde trotzdem ein Erfolg, auch wenn der Kult um den GTI verblasste.

Das wurde mit der vierten Generation nicht besser. 1998 kam sie auf den Markt. VW hatte die Probleme mit dem Vorgänger bemerkt und wirkte ihnen entgegen. Ferdinand Piëch wollte die Qualität steigern – und dennoch Kosten sparen. Eine klare Designsprache mit schmalen Karosseriefugen etwa stand im Lastenheft. Zur hochwertigeren Anmutung im Innenraum kam die umfassende Ausstattung, unter anderem mit Seiten-Airbags, Klimaautomatik oder Navigationssystem. Ganz nebenbei wuchs der Golf wieder einmal. Der GTI war 44 Zentimeter länger als sein Urahn, in der Breite hatte er um zehn Zentimeter zugelegt – und beim Gewicht um rund 450 Kilogramm. Außerdem war er rundlich geworden. Was blieb, war – natürlich in abgewandelter Form – die markante C-Säule, das Erkennungsmerkmal jeder Golf-Generation.

Für die GTI-Jünger aber war der Vierer ein Schock: Aus „ihrem“ Auto war eine Ausstattungslinie geworden, kombinierbar mit zehn

verschiedenen Diesel- und Benzin-Motoren. Anstelle des noch akzeptablen „GTD“ gab es nun beispielsweise einen „GTI TDI“. Plötzlich wirkten BBS-Felgen und Recaro-Sitze wie eine billige Anbiederung ans Original – auch wenn sie das finanziell gesehen



Die angedeuteten Doppelscheinwerfer des Vierer erinnern entfernt an die frühen GTI-Generationen

MARKTLAGE¹

Zustand 2 8300 €

Zustand 3 6200 €

Zustand 4 2700 €

Wertentwicklung steigend ▲

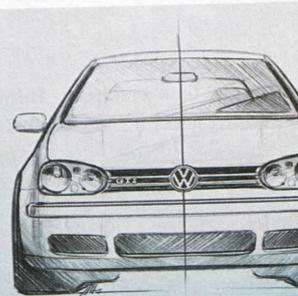
¹VW Golf 4 GTI „25 Jahre“



sicher nicht waren ... Zum Ehrenretter wurde wieder einmal ein Jubiläums-Modell: 25 Jahre GTI waren 2001 zu feiern. Dazu gab es je 1000 Sondermodelle in Reflexsilber metallic, Tornadorot und Blackmagic Perleffekt. Mit einem eigenständigen Spoilerpaket, Sportauspuff sowie dunklen Scheinwerfern trugen sie in erster Linie der Tuning-Szene Rechnung. Doch plötzlich war auch der Golfball-Schaltknauf wieder da, zusammen mit rot abgesetzten Details im Innenraum. Motorseitig standen 180 PS an. Mit viel Fantasie gab es auch hier wieder eine Parallele zum Ur-Modell: Wie schon im ersten GTI stammte der Motor aus der Audi-Palette. In diesem Fall handelte es sich um den 1,8-Liter-Turbo, der im gesamten VW-Konzern eingesetzt wurde. Damit wendete sich das Blatt: Mochte der Dreier vielleicht noch optisch als echter GTI durchgegangen sein, konnte er in Sachen Fahrspaß nicht mit dem Original mithalten. Jetzt aber waren die GTI-Insignien vielleicht in den Hintergrund gerückt, der Fahrspaß war aber wieder da. Dass nun sechs statt vier Gänge zur Verfü->

Gegenüber dem Urmodell hat der Golf 4 mächtig zugelegt – und überlässt das echte GTI-Feeling den kleineren Wolfsburgern

Der Golf 4 ist ein tolles Auto, aber kann er auch ein echter GTI sein?



VW GOLF 4 GTI Technische Daten

ANTRIEB R4-Zyl., vorn quer eingebaute 5-Vent. Turbo; zwei obenliegende Nockenwellen, Zahnriemenantrieb. Gemischbildung: Saugrohreinströmung. Bohrung x Hub: 81,0 x 86,4 mm. Zylinderinhalt: 1781 cm³; Verdichtung: 9,8. Leistung: 132 kW/180 PS bei 5500/min. Drehmoment: 235 Nm bei 1950/min. Sechsgang-Getriebe; Vorderrad

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Karosserie mit zwei Türen; Radantrieb vorn; McPherson, Dreieckslenker hinten; Verbundlenkerachse, Längslenker; v./h. Teleskopdämpfer, Schräglagerfedern; Zahnstangenlenkung; Bauraum v./h. Scheiben/Scheiben; Reifendruck 225/40 R 18, Räder: v./h. 7.5

ECKDATEN L/B/H: 4149/1735/1450 mm. Radstand: 2511 mm; Spurweite: 1513/1494 mm; Leergewicht: 1400 kg. Tankinhalt: 55 l; Bauzeit: 1998. Stückzahl: 4,3 Mio (Golf 4). Preis (2001): 18.075 €

MESSWERTE ¹ AUTO

Beschleun.: 0 auf 100 km/h: 8,2 s. Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h. Verbrauch: 11,0 l/100 km. ¹ AZ Ausgabe 15/01



Reifenempfehlung
Premium-Hochleistungsreifen
225/45 R 17 94V Ultrac Satin

gung standen, erhöhte das Vergnügen – und die maximale Geschwindigkeit: 230 km/h galten als neue Spitze im GTI. Auch wenn der Vierer deutlich schwerer war: Mit seinem Leistungsge-

wicht von 7,1 kg/PS konnte er den Golf 1 GTI (7,4 kg/PS) toppen. Das Fahrwerk war so gut abgestimmt, dass auch das mittlerweile verfügbare ESP nur selten bzw. erst sehr spät eingriff. Doch wie-

der einmal setzte VW noch eins drauf: Der R32 wurde zum neuen Topmodell der Baureihe, hatte aber nicht zuletzt dank seines Allradantriebs eine ganz andere Charakteristik. Das Umdenken im >

KAUFBERATUNG VW Golf 4 GTI Bj.: 1998 – 2006

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Nach dem Dreier hatte VW Nachholbedarf in Sachen Qualität. Man merkt es der vierten Generation an, Fans beschreiben ihn als besten Golf aller Zeiten. Allerdings: GTI ist nur mehr eine Ausstattungslinie ...

■ **KAROSSERIE** Vollverzinkte Bleche lassen selbst die ersten Modelle heute bestens da stehen – sofern nicht bei Reparaturen gefuscht wurde. Einzige Problemstelle bleibt so die Heckklappe: Hin und wieder lösen sich die Schläuche der hinteren Scheibenwaschanlage, und das Wasser rinnt unbemerkt in die Klappe.

■ **TECHNIK** Im Gegensatz zu seinen Vorgängern gab es den Vierer-GTI mit grundverschiedenen Motoren, vom 1,8-Liter-Turbo bis hin zum TDI. Auffällig sind Probleme mit der Zündspule (dazu gab es sogar einen Rückruf). Ansonsten gilt wie für alle VW-Motoren: Der Zahnriemen sollte ordnungsgemäß gewechselt worden sein. Die

Ausnahme bilden die V5- und V6-Motoren mit Steuerkette. Lassen sich der erste und der zweite Gang nur schwer einlegen, hilft oft schon ein Wechsel des Getriebeöls.

■ **ERSATZTEILE** Auch nach 20 Jahren wirkt der Golf 4 noch überraschend jung. Notwendige Reparaturen wurden bereits erledigt, der Verschleiß hält sich in Grenzen. Falls nicht: Es ist fast alles zu bekommen.

■ **KOSTEN** Nicht etwa Angebot und Nachfrage, sondern die komplexere Technik lässt die Preise der Ersatzteile steigen. Das relativiert sich aber durch die hohe Langzeit-Qualität. Nur bei Reparaturen wird es teuer.

ADRESSEN

VW Golf Club Wuppertal
Sven Ebenfeld
Mail: kontakt@gcwuppertal.de
gcwuppertal.de

Retromotion GmbH
Ersatzteile
Quellenstraße 7a
70376 Stuttgart
retromotion.com

ahw-shop
Ersatzteile
Mail: info@ahw-shop.de
ahw-shop.de

ERSATZTEILPREISE

Traggelenk	15 €
Querlenker	55 €
Scheinwerfer	250 €
Kotflügel links	200 €
Windschutzscheibe	300 €
Endschalldämpfer	370 €



DAS GEFÄLLT Auch nach 20 Jahren wirkt der Golf 4 GTI modern, seine Qualität erinnert an die des Zweier. Darüber hinaus bietet er deutlich mehr Sicherheit.



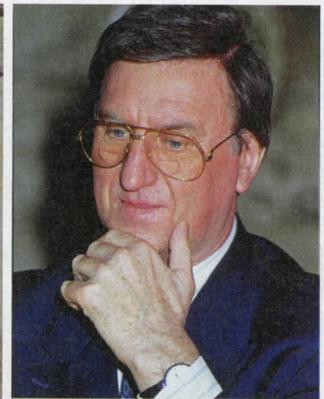
DAS STÖRT „GTI“ ist zu einer Ausstattungsvariante verkommen, die mit verschiedenen Motoren kombiniert werden kann. Das nimmt ihm den Charakter.

GTI – vom Konzept zum Kult



Die Fangemeinde wächst

Der Wörthersee wird zur Legende: 1982 veranstaltete Ernst Neuwirth zum ersten Mal das GTI-Treffen in Reifnitz – mit 100 Teilnehmern. Der „See“ wurde zum Selbstläufer.



Der Initiator

Den „Erfinder“ des GTI gibt es nicht, er entstand in Teamarbeit. VW-Pressechef Konrad Anton hatte aber maßgeblichen Anteil daran.



Der unbekannte Bruder

Der Scirocco erschien noch vor dem Golf, auch ihn gab es kurze Zeit als GTI. Um ihn davon abzugrenzen, wurde daraus der GLI.



Nicht mehr als ein Versuch

Der Erfolg des Golf GTI machte Mut. Doch die Zeit schien noch nicht reif für einen Passat GTI, er blieb ein Unikat.



Mädchen und Motoren

Selma Hauck, Miss GTI 1987 (links), nimmt hier auf dem Granit-Golf Platz, den VW der Gemeinde Reifnitz stiftete



Der Polo als legitimer Nachfolger?

Der Golf 3 GTI zündete nicht so recht, da stellte VW 1998 den Polo GTI vor – mit 120 PS bot er echten Sportsgeist.



200 PS waren das Minimum, in der „Edition 30“ gab es sogar 230 PS



Karo-Stoff und angedeuteter Golfball-Knauf greifen die Historie auf

Hause Volkswagen sollte erst 2004 stattfinden. Der Golf 5 hatte schon ein Jahr Zeit, sich im Markt zu etablieren, als der nächste GTI im Showroom auftauchte. Endlich war der rot umrandete Grill wieder da! Anstelle der aufgesetzten Kotflügel-Verbreiterungen gab es immerhin spezielle Seitenschweller, dazu eigene Raddesigns, einen anderen Tacho sowie die bekannten karierten Sitzbezüge. Das Beste aber: Es gab nur einen Motor: einen 2,0-Liter mit Turbolader und 200 PS. Das war eine Ansage, mit der die Fans leben konnten. Dass unter dem Blech der gesamten Baureihe nun eine Vierlenker-statt der bislang verwendeten Verbundlenker-Hinterachse für ein optimales Handling sorgte, erhöhte die Agilität und damit letztendlich auch den Fahrspaß des geringfügig leichter gewordenen Sportlers. VW selbst feierte den neuen GTI als „Comeback des

KAUFBERATUNG VW Golf 5 GTI Bj.: 2003 – 2008

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Die lasergeschweißte Karosserie, eine Vierlenker-Hinterachse und die üppige Ausstattung definieren die Marke GTI neu. Mit optischen Highlights kehrt der Fünfer zurück zu den legendären Wurzeln.

■ **KAROSSERIE** Es ist maximal Oberflächenrost, der am Golf 5 zu entdecken ist – an der Unterseite der Reserveradmulde etwa oder an den unteren Kanten der Kotflügel. Schäden (Knicke) tauchen vereinzelt aufgrund des zu engen Spalts zwischen Kotflügeln und Türen auf.

■ **TECHNIK** Zwar verfügt auch die neue Motoren-Generation über den obligatorischen Zahnriemen, die zweite Nockenwelle wird aber ebenso wie die Ölpumpe von einer Kette angetrieben. Hier kann es zu defekten Spannern oder gelängten Ketten kommen. Mangelnde Leistung deutet auf einen defekten Luftmassenmesser hin. Die Elektronik ermöglicht eine Leistungs-

steigerung durch Chiptuning, was auch gern gemacht wurde. Das optional angebotene DSG war noch neu, frühe Modelle leiden deswegen unter den Kinderkrankheiten bis hin zu Kupplungs- oder gar Getriebschäden.

■ **ERSATZTEILE** Die Elektronik hat Einzug gehalten – Fluch und Segen zugleich. Fehler lassen sich schnell eingrenzen, ersetzt werden dann ganze Komponenten. Aufgrund des Alters ist die Ersatzteillage problemlos.

■ **KOSTEN** Mechanische Teile sind recht preiswert zu ersetzen. Teurer wird es, wenn die Elektronik spinnt. Vorsicht: Steuer und Versicherung gibt es nicht zum Oldtimer-Tarif.

ADRESSEN

Golf5GTI.com
Forum
Hasan Gökduman
golf5gti.com

VWTEAM.com
Ersatzteil- und Tuningportal
Ronny Reuter
Mail: info@vwteam.com
vwteam.com

GOLF V GTI MK5
Fanpage
Mail: golfvgtimk5@gmail.com
[facebook.com/G5GTI](https://www.facebook.com/G5GTI)

ERSATZTEILPREISE

Traggelenk	15 €
Querlenker	75 €
Scheinwerfer	98 €
Kotflügel links	200 €
Windschutzscheibe	105 €
Endschalldämpfer	110 €

MARKTLAGE¹

Zustand 2 8700 €

Zustand 3 4900 €

Zustand 4 2300 €

Wertentwicklung fallend ▼

¹VW Golf 5 GTI 2.0



Klassikers“ und gestand damit indirekt ein, dass man sich in der Vergangenheit offenbar etwas verzettelt hatte. Und wieder einmal gab es ein „Jubi-Modell“ – richtig gerechnet, der GTI war 2006 bei 30 Jahren und somit im Oldtimeralter angekommen. Wenn das kein Grund zum Feiern war – zum Beispiel mit 30 Zusatz-PS. Damit waren maximal 245 km/h möglich,



DAS GEFÄLLT VW lässt typische Design-Elemente des Ur-GTI wieder aufleben. Das haucht dem modernen Golf den alten Geist ein, auch im Alltagsbetrieb.



DAS STÖRT Der Golf 5 ist schwer geworden. Natürlich hat er auch mehr Leistung, aber die Leichtigkeit seines Urahnen ist ihm abhanden gekommen.

die 100-km/h-Marke fiel in 6,8 Sekunden. Für die eingeschworene GTI-Gemeinde gab es 2007 sogar wieder einen „Pirelli“, natürlich erneut mit speziellen Felgen und ausschließlich in „Sunflower“-Gelb. Die Begeisterung für den GTI lebt also weiter – mit jeder neuen Golf-Generation. Wer hätte das vor 45 Jahren gedacht, als der Sport-Golf zum Entwicklungs-Auftrag wurde? ■

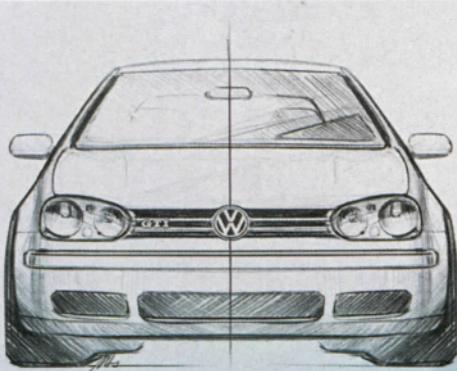
FAZIT

Thomas Pfahl



Der Mythos GTI wird niemals Staub ansetzen. Die Szene, aber auch die Marke Volkswagen beleben ihn immer wieder aufs Neue. Aber kann es rückblickend betrachtet den einzig wahren GTI geben? Klar, der Golf 1 hat die Initialzündung gegeben. Aber liegt es nicht erst an seinen Nachfolgern, dass aus der Idee ein Kult geworden ist? Der Golf 4 mag als bester Golf aller Zeiten gelten. Aus GTI-Sicht ist er hingegen eher zu vernachlässigen. Ähnliches gilt für den Dreier. Für mich persönlich steht der Golf 2 GTI 16V ganz vorn in der Rangliste. Er ist ausgereifter als das Urmodell, bietet aber noch den urtümlichen Fahrspaß. Welche Generation ist Ihr persönlicher Favorit?

Mit dem Golf 5 hat VW das GTI-Konzept in die Neuzeit übertragen



VW GOLF 5 GTI 2.0

Technische Daten

ANTRIEB R4-Zyl., vorn quer eingebaut; 4-Vent. Turbo; zwei obenliegende Nockenwellen, Zahnriemen-/Kettenantrieb; Gemischbildung: Benzindirekteinspritzung; Bohrung x Hub: 82,5 x 92,8 mm; Hubraum: 1984 cm³; Verdichtung: 10,3; Leistung: 147 kW/200 PS bei 5100/min; max. Drehmom.: 280 Nm bei 1800/min; Sechsgang-Getriebe; Vorderradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: McPherson, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrlenkerachse, Stabilisator; v./h. Teleskopdämpfer, Schraubenfedern; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Scheiben; Reifen: v./h. 225/40 R 18, Räder: v./h. 8 x 18

ECKDATEN L/B/H: 4204/1759/1483 mm; Radstand: 2578 mm; Spurweite v./h.: 1539/1528 mm; Leergewicht: 1228 kg; Tankinhalt: 55 l; Bauzeit: 2003 bis 2008; Stückzahl: 2.563.332 (Golf 5 ges.); Preis (2005): 24.200 Mark

MESSWERTE¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 7,2 s;
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h;
Verbrauch: 11,2 l/100 km

¹ AZ Ausgabe 20/05



Reifenempfehlung

Kontrolle und Präzision - sportlich wie nie zuvor: 225/40 R 18 92Y Ultrac Vorti