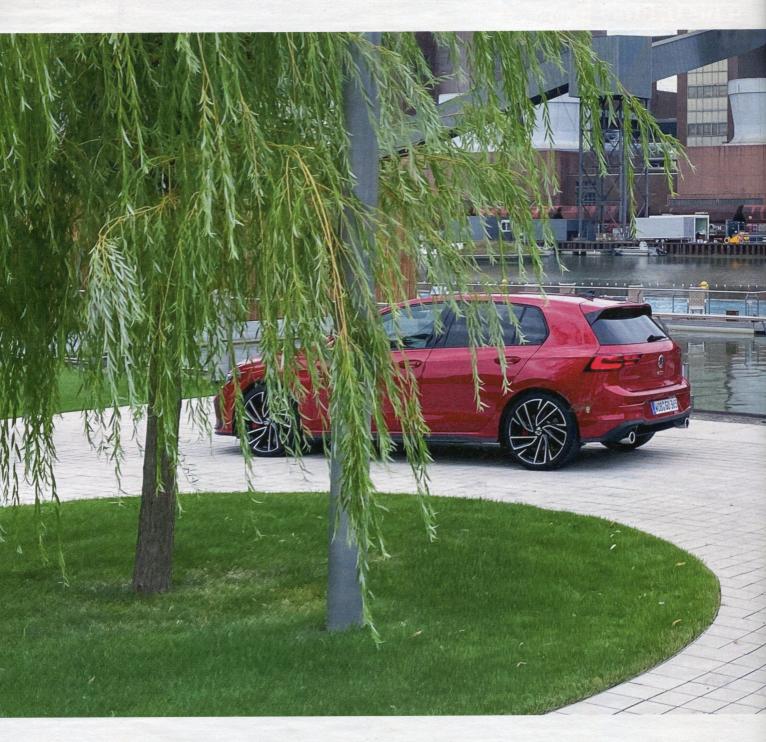
Kompakter Traum

Ein Golf als Traumklassiker? Das schafft nur der erste GTI. Der einst als Outlaw gestartete Wolfsburger hat die Fantasie einer ganzen Generation beflügelt. Ob die achte Neuauflage das bei der heutigen Auto-Jugend nochmals schafft?

Text: Simon Buchholz . Fotos: Volkswagen AG



ormalerweise fällt beim Traumklassiker die Wahl auf Preziosen des Automobilbaus: Porsche, Ferrari oder Rolls-Royce. Autos, von denen so manches als Pin-up-Car im Kinderzimmer hing und heute noch durch die Köpfe groß gewordener Kinder düst. Unfassbar schön, aber meist auch unfassbar teuer. Alle diese Traumwagen bleiben deshalb in der Regel nur ein Traum.

Muss man jetzt an seinen Träumen arbeiten oder geht es auch eine Nummer kleiner? Gab es nicht auch Traumwagen in der Jugend, die von dieser Welt sind und im fortgeschrittenen Alter bezahlbar werden? Es gibt. Und für die Generation Golf ist das natürlich der GTI. Man

kennt meist einen, der mal einen GTI hatte, aber man selbst? Fehlanzeige. Erst zu teuer, dann zu klein, letztlich aus dem Blick verloren. Heute könnte man und wenn nicht jetzt, wann dann?

GTI, die Legende

Ein sportlicher Golf war immer ein Hingucker und brannte sich samt seinen Besitzern tief in die automobile Festplatte ein. Mal war es die alleinstehende Sekretärin, mal der dynamische Jungmakler mit Schnauzer oder der rasende Papi mit Reihenhaus – in den späten 1970ern definierten sich über den fahrbaren Untersatz viele Besitzer. Die drei Buchstaben waren ab 1976 so schnell wie nie dabei, eine Legende zu werden.

Noch heute, Jahrzehnte später, hilft die Begegnung mit einem GTI, die Erinnerungen aufzufrischen. Das wird dem Nachfolger in der achten Generation wohl schwerlich gelingen. Zu sehr ist der GTI heute Massenware. Die Entscheidung für das starke Imagemodell der Golf-Baureihe, löst sie denn noch Herzklopfen aus?

Sicher nicht, wenn dank Leasing die Liaison von kurzer Dauer ist. Und GTI klingt nicht mehr automatisch nach Golf, heute heißen viele so. Damals bissen sich aber am Original die Konkurrenten die Zähne aus: Fiat Ritmo 130 TC, Opel Kadett GT/E oder Ford Escort XR 3i, sie alle kamen an den zum Mythos erstarkten Golf mit den drei Buchstaben nie wirklich heran.





Das "Spucknapflenkrad" war nur kurz im Programm. Mit dem Facelift gab es ein Sicherheitslenkrad



Karo einfach, das war zu Beginn der 1980er ausreichend. Erst im letzten Modelljahr gab es den Ur-GTI auch als Viertürer

Perfektes Timing

Wer GTI sagte, meinte den Golf. Punkt. Und er meinte damit eine besondere Lebenseinstellung. Für den Käufer eines Golf (VIII) GTI bleibt der Trost, dass VW ihn mit den Insignien der Ur-GTI-Zeit ausgerüstet hat. Ein Umstand, der ab Ausgabe drei des sportlichen Wolfsburgers nicht immer selbstverständlich war.

Das Geheimnis des Erfolges des GTI lag, neben den guten Fähreigenschaften, vor allem im perfekten Timing von Volkswagen. Just als die kleine Entwicklertruppe unter der Wortführerschaft von Alfons Löwenberg den Sportgolf im Verborgenen entwickelte, neigte sich der Wunsch der Kunden nach großen und protzigen Fahrzeugen dem Ende entgegen.

Die Ölkrise hatte den Automarkt mit Macht getroffen und leistungsstarke Fahrzeuge waren künftig nur zu verkaufen, wenn sie gesellschaftlich konform waren. Leistung ja, aber nicht mit ungezügelten Trinksitten. Sportlichkeit gerne, aber bitte nicht mit zu viel Chichi.

Zu Beginn seiner Karriere bot der GTI einen 1,6 Liter mit 110 PS. Später gab's mehr Drehmoment dank des 1,8 Liter mit 112 PS

Coolness-Faktor

Der 110 PS starke Ur-GTI, ausgestattet mit dem 1,6-Liter-Einspritzer aus dem Audi 80 GTE, schaffte den Spagat. Mit seinem geringen Gewicht von rund 840 Kilo, einem sportlich abgestimmtes Fahrwerk und dem gewissen Etwas im Timbre holte er die Autofahrer mit Dynamikfaible ab. Dazu gab es diese oft kopierte, aber nur selten erreichte Attitude dezenter und unverfälschter Sportlichkeit.

Ein paar schwarze Streifen an der Flanke und um die Heckscheibe, etwas Rouge um die Scheinwerfer genügten damals für das GTI-Design. Stilmittel, mit denen auch der Golf VIII versucht zu punkten, allein es bleibt bei dem Versuch. Zu wenig setzt sich der Sportgolf der 2020er-Jahre von seinen Brüdern ab, so richtig typisch GTI ist an dem neuen Modell wenig.

Der Coolness-Faktor des Alten profitierte auch von der begrenzten Farbauswahl: Neben Weiß waren Marsrot und Silber lieferbar. Brokatrot-metallic, die Kommunikationsfarbe des neuesten GTI, gab es zu Lebzeiten des ersten GTI nie. Es hätte auch zu Irritationen der Kundschaft geführt. Spätestens mit Einführung der Außenfarbe Schwarz 1978 war der Sportgolf bei den Schönen und Reichen angesagt.

Mit dem Golf ging es nach Kampen oder St. Moritz, er tauchte bei "Dallas" und im "Denver Clan" ebenso auf wie in der Schwarzwaldklinik. Nicht immer als GTI, doch am Ende war der Golf gesellschaftsfähig geworden und ebnete so den Weg für alle Nachfolger zum klassenlosen Auto. Auch weil statt ursprünglich 5.000 Stück ein paar mehr gebaut wurden.



Alles andere als alt – der Giugiaro-Entwurf ist auch heute noch attraktiv und zeitlos. Insgesamt wurden bisher mehr als 2,3 Millionen GTI aller Golf-Serien verkaufen



9	CU	TATE OF	TC	CI	IF	D	. ren 1	THE PER	
٠	CI	47.5	T 3	LI	LL	$\boldsymbol{\nu}_{t}$	11	EN	

1.0	Volkswagen AG, Wolfsburg				
dell	Golf GTI (I)	Golf GTI (VIII)			
osserie	2-türige Limousine, Stahl, 5 Plätze	4-türige Limousine, Stahl, 5 Plätze			
tor (Benzin)	4-Zylinder, oben liegende Nockenwelle, vorn quer	4-Zylinder, oben liegende Nockenwelle vorn quer			
raum (ccm)	1.588	1.984			
tung (PS)	110 bei 6.100/min	245 bei 5.000 - 6.000/min			
moment (Nm)	140 bei 5.000/min	370 Nm bei 1.600 - 4.300/min			
iebe	4-Gang manuell	6-Gang manuell (optional 7-DSG)			
leb	Vorderrad	Vorderrad			
werk vorn	Einzelradaufhängung, Schraubenfedern	Einzelradaufhängung, Schraubenfedern			
werk hinten	Verbundlenkerhinterachse	Einzelradaufhängung			
en/Felgen	175/70 HR 13 / 5,5 x 13	245/45 R17 / 7,5 x 17			
nsen (v/h)	Scheiben/Trommel	Scheiben/Scheiben			
00 km/h (s)	9,1	6,3			
x (km/h)	182	250			
3x H (mm)	3.815 x 1.630 x 1.395	4.287 x 1.789 x 1.478			
icht (kg)	840	1.463			
rauch (I/100 km)	8,0	6,5			
zeit (Modell)	1976-1983	ab 2020			
kzahl	461.690	_			
oreis	13.850 DM (1976)	37.607,38 Euro			
twerte Zustand (Euro)		Classic Dat			



Der Golfball auf dem Schaltstock war nur ein Gimmick, aber heiß beliebt

Aufstieg zum Traumwagen

Wem der Golf zu wenig Luxus bot, der rüstete in den 1980ern auf: Belederte Recaro-Sitze und Clarion HiFi-Türme in der Dachkonsole kündeten davon, dass die automobile Schickeria den Understatement-Renner schätzte. So ein veredelter Golf stand auf dreiteiligen BBS-Rädern damals problemlos neben dem 911er von Baby Schimmerlos auf Münchens Flaniermeile.

Und spätestens als die Generation seiner Entstehungsjahre im fahrschulfähigen Alter war, wurde er zum Traumwagen, denn rund 20.000 DM Anfang der 1980er waren schon ein Wort. Der große Rest durfte weiter träumen. Mit rund 38.000 Euro ist das aktuelle Modell ebenfalls ein Fall für einen satten Bankkredit. Dafür bekommt man den "digitalsten GTI aller Zeiten".

Denn heute gibt es das virtuelle Cockpit, ein Doppelkupplungsgetriebe oder eine elektronische Differentialsperre. Dem Ur-GTI war derlei Technikfeuerwerk fremd. Es genügte eine Mischung aus geringem Gewicht, knackiger Leistung und ursprünglicher, aber gut abgestimmter Fahrwerkstechnik, die den Wolfsburger bei schnell gefahrenen Kurven schon mal das kurveninnere Hinterrad anheben ließ.

Schnell sein war 1976 etwas für Fahrer mit Biss, nicht für die Elektronik. Die gab es im alten GTI nur mit dem Radio Braunschweig. Kurz, der GTI war das It-Auto seiner Zeit. Für die einen der perfekte Prollhobel für den Kleinstadtmarktparkplatz, für die anderen die Visitenkarte für den Start in ein erfolgreiches Berufsleben. Wenn der GTI vor der Tür stand, war man in den 1980ern auch in Pinneberg ein Star.

Insignien der Macht

Dass der GTI zu einem Idol einer ganzen Autofahrergeneration wurde, lag an seinen geschickt ausgewählten Attributen. Wie oft Volkswagen als Ersatzteil den signifikanten rot umrandeten Kühlergrill oder die schwarzen Radlaufverbrei-

terungen verkaufte, ist nicht überliefert. Doch waren die Kunden meist Besitzer einfacher GLS-Gölfe, die ein Stück Flair abhaben wollten. Schalthebel in Golfball-Design waren bei Verwertern ebenso Mangelware wie die typische Karo-Sitzgarnitur oder das Spucknapflenkrad.

Da punktet der neue GTI nicht, doch typisch GTI sind zumindest die Fahrleistungen. Die waren aber beim Ur-Modell, gemessen an der zeitgenössischen Konkurrenz, auch nicht schlecht. Etwas mehr als 180 km/h und eine Beschleunigung von rund 9 Sekunden auf 100 – das ging 1979 in der Kompaktklasse nur im GTI.

Mit Erscheinen des Sondermodells "Pirelli" im Mai 1983 erhielt der Golf einen zusätzlichen Traumwagen-Impuls. Praktisch seit dem Erscheinen parkt die in vier Farben erhältliche Sonderserie (Code W 65) mit den typischen "Pirelli"-Alufelgen in der virtuellen "Will-haben-Garage". Entsprechend sehen heute die Preise für diese 10.500-mal gebauten Sondermodelle aus. Unter 20.000 Euro ist der Markt leer.

Traum und Wirklichkeit

Was macht den Ur-GTI heute zum Traumklassiker? Die Antwort ist banal. Er ist erreichbar und praktisch. Als Oldie ist er anerkannt, ohne richtig alt zu sein, denn im täglichen Betrieb fällt einem kaum auf, in einem fast fünfzig (!) Jahre alten Auto zu sitzen. Im GTI erledigt man den täglichen Einkauf ebenso selbstverständlich wie den Wochenendtrip. Versuchen Sie das mal mit einem Ferrari Testarossa.

Dazu kommt die Bezahlbarkeit, denn der GTI kostet in gutem Zustand immer noch nur einen Bruchteil sonstiger Traumwagen und fordert einen im Unterhalt kaum. Der Verbrauch liegt bei acht Litern und als Oldtimer ist seine Versicherung erträglich. Das Beste am Traumwagen GTI ist nach wie vor seine Außenwirkung.

Wo über den Sinn und Unsinn anderer Traumwagen am Stammtisch stundenlang diskutiert wird, verstummt beim GTI jede Argumentation. Der Golf ist wie die Carte Blanche im Oldtimerquartett – mit ihm macht man nichts verkehrt, er ist in jedem gesellschaftlichen Umfeld akzeptiert. Ein Umstand, der allenfalls Porsche mit dem 911 gelungen ist.

Klassenlos und ohne jede Anstößigkeit kann man mit dem GTI überall vorfahren, Neiddiskussion ade. Zeit also, die Zurückhaltung abzulegen und den Traum der Jugend wahr werden zu lassen. Und wer spontan keinen alten findet, kann sich ja mal mit dem neuen anfreunden.



Das Schaltgetriebe ordern nur noch wenige Kunden. Vielleicht, weil der Golfball fehlt?



Unter dem Plastik steckt das Drehmomentwunder der Neuzeit mit 370 Newtonmeter, im GTI Clubsport-Modell sogar 400 bei 300 PS



Fast dreißig Tasten beherbergt das aktuelle GTI-Lenkrad. Da braucht man einen Kompass, um sich zurechtzufinden



Vorschau AutoClassic



Wie zuverlässig ist er noch?

"Opel, der Zuverlässige"- jahrzehntelang warb die Marke aus Rüsselsheim mit diesem Claim. Da muss etwas dran gewesen sein, doch wie sieht es im Oldtimer-Alter damit aus? Wir stellten die zweite Opel Kadett-Generation der Nachkriegszeit auf den Prüfstand und geben ein paar Kauftipps.

... und sonst noch? ---

VW Jetta I und II

Als "Rucksack-Golf" und "Oma-Auto" wurde die Stufenheckversion des Golf einst belächelt. Doch Kenner wussten schon damals um die Qualitäten und den gigantischen Kofferraum. Wir stellen beide Generationen noch mal vor.

Audi Avant RS2

Mehr als 25 Jahre ist das erste RS-Modell alt und sein Kultfaktor ungebrochen. Denn mit Porsche-Technik an Bord wurde der brave Audi 80 zum Überflieger, der allerdings fast 100.000 DM kostete. Damals wie heute ein Traumklassiker.

AutoClassic-Händler in Ihrer Nähe finden Sie auf www.mykiosk.com

NICHT VERPASSEN:

Auto Classic 2/2021 erscheint am 25.01.2021 ...

... oder schon zwei Tage früher im Abonnement mit bis zu 21 % Preisvorteil und Geschenkprämie.

Jetzt bestellen unter www.autoclassic.de

Plus Geschenk Ihrer Wahl, beispielsweise das praktische und attraktive Cap

AutoClassi

Themen können sich je nach Fahrzeugverfügbarkeit kurzfristig ändern