

YOUNG TIMER

Die Kult-Klassiker der 70er und 80er

4/1



VON LADA BIS VOLVO
DIE HEIMLICHEN
PORSCHE



REPORTAGE
BILLIGE AUTOS MIT

H-NUMMER

GOLF GTI

- Die Formel für leistungsstarke Kompakte
- Drei Generationen Golf im Vergleich
- Bleibt der Ur-GTI das Maß aller Dinge?



udi 80 GTE Restaurierung einer Sport-mousine, die dem 3er-BMW Paroli bot



Eifel-Rallye Quertreiber aus den 70ern und 80ern in ihrem Element



Mercedes-Benz E 420 12 Gründe, den ungeliebten 210er endlich gut zu finden



GTI!

Vor 35 Jahren präsentierte Volkswagen den ersten Golf GTI. Das Auto war leicht, schnell und vor allem bezahlbar – und gilt seitdem unangefochten als Primus in der Klasse der schnellen Kompakten. Ein Wiedersehen mit den drei ersten GTI-Generationen.





DATEN & FAKTEN

VW Golf I GTI

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, über Zahnrämen angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Hubraum 1588 cm³, Bohrung x Hub 79,5 x 80,0 mm, Leistung 110 PS bei 6100/min, max. Drehmoment 137 Nm bei 5000/min, Verdichtung 9,5 : 1,

mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch K-Jetronic, Ölinhalt 3,5 Liter

Kraftübertragung: Vorderradantrieb, manuelles Vierganggetriebe, ab 8/1979 manuelles Fünfganggetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen,

Stabilisator, hinten Verbundlenkerachse mit Federbeinen, Stabilisator, Teleskopstoßdämpfer rundum, Zahntangelenkung, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Reifen 175/70 HR 13, Felgen 5,5 J x 13

Maße und Gewicht: Länge 3725 mm, Breite 1630 mm, Höhe 1395 mm, Radstand

2400 mm, Leergewicht 875 kg, Tankinhalt 40 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch:

0 bis 100 km/h in 9,4 s, Vmax 185 km/h, Verbrauch 9,9 Liter Super/100 km

Bauzeit und Stückzahl: 1976 bis 1983, ab 1982 mit 1,8 Liter/112 PS, insgesamt 354 313 Exemplare

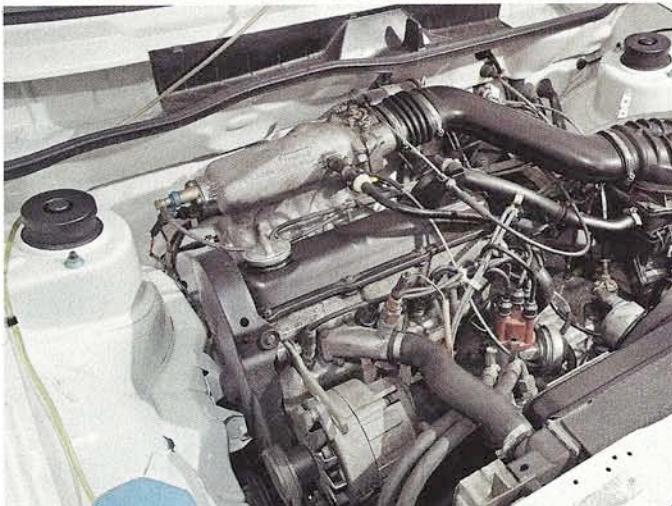


110 PS sind im Golf eine

Der Sündenfall: 110 PS starker Einspritzmotor aus dem Audi 80 GTE

GTI-Insignien: verbreiterte Kotflügel und rote Kühlergrillumrandung

Musterknabe: In Leistung und Handling setzt der GTI neue Golf-Maßstäbe





echte Ansage

GTI-Insignien zum Zweiten: Golfball-Schaltknauf und karierte Sitzbezüge



ER MUSS SICH ständig beweisen, damals in der zweiten Hälfte der Siebziger. Wird an jeder Ampel, auf jeder Geraden und besonders auf Landstraßen zum Duell gefordert. Die, die es wissen wollen, heißen Opel GT/E und Ford Escort RS 2000 und nicht selten sogar Mercedes, BMW und Porsche.

Sie sind oftmals stärker und schneller und müssen dennoch einsehen, dass sich gegen eine entstehende Legende wenig ausrichten lässt: Volkswagen hat aus einem Biedermann einen Brandstifter geschaffen, einen erschwinglichen Traumwagen, der in unter zehn Sekunden auf Tempo einhundert sprintet, mit 182 Sachen deutlich schneller als die meisten Mittelklassewagen seiner Zeit läuft und auf den Namen GTI hört – eine ganze Generation von Autofans begehrte plötzlich dieses neue Sportabzeichen.

Dabei hätte es dieses Auto um ein Haar nicht gegeben. Es ist die Zeit der Popkultur. Unsere Helden heißen Che Guevara, Barbarella und Jimi Hendrix, und wir tragen Schlaghosen und Plateauschuhe, stehen auf gemusterte Tapeten in Signalfarben und reden erstmals öffentlich über Sexualität und die Emanzipation der Frau. Keine Spur mehr von der Bürde der Nachkriegszeit, Restauration und Konrad-Adenauer-Ära – Deutschland hat sich längst von einer Malocherin in eine Freizeitgesellschaft gewandelt.

Doch Rohstoff- und Umweltkrisen lassen die Stimmung kippen, die Unbeschwertheit der ersten Hälfte der Siebziger – sie verfliegt so rasch, wie sie gekommen ist. Für die Automobilhersteller bedeutet dies, sich verstärkt über sparsame Kleinwagenkonzepte Gedanken zu machen. Autos mit Sportwagenattributen gelten plötzlich als politisch so unkorrekt wie die Apartheid in Südafrika, und niemand will so vehement an den Pranger gestellt werden, wie es kurz zuvor BMW mit

dem exzessiven 2002 Turbo geschehen ist.

Ein paar VW-Ingenieure wollen sich dennoch nicht den Spaß vermiesen lassen, wollen mehr als nur ein mit Rallyestreifen und Zusatzscheinwerfern optisch auf Sportlichkeit getrimmtes Automobil. Klammheimlich wuchten sie nach Feierabend den 110 PS starken Motor eines Audi 80 GTE um 90 Grad gedreht in den engen Maschinenraum eines Golf, der seit zwei Jahren auf dem Markt und bereits das meistverkaufte Auto Deutschlands ist. Erst dann weihen sie den Vorstand ein, der, wenn auch wenig überzeugt, einer Kleinserie von 5000 Exemplaren zustimmt.

Auf der IAA 1975 überrascht Volkswagen die Besucher schließlich mit einem marsroten Golf – einem Sechzehn- hunderter mit 110 PS! Mit schwarzen Kunststoff-Kotflügelverbreiterungen, 175er-13-Zöllern und um 20 mm tiefer gelegt als seine kreuzbraven Brüder. Mattschwarze Rallyestreifen zieren die Flanken des neuen Sport-Golf, dessen Tachoskala bis Tempo 220 reicht, und der unübersehbar drei Buchstaben auf dem rot umrandeten Kühlergrill sowie am Heck trägt: GTI. Was für einen Star man da geschaffen hat, ahnt bei VW zu diesem Zeitpunkt noch kein Mensch.

Es dauert bis zum Herbst des darauffolgenden Jahres, bis die ersten GTI-Modelle an die wartenden Kunden geliefert werden können. Von einer Kleinserie mit 5000 Exemplaren spricht auf Grund der großen Nachfrage niemand mehr. Der Rest ist Geschichte: Heute, nach 35 Jahren, rollt die inzwischen sechste Golf GTI-Generation über die Straßen, sind insgesamt über 1,83 Millionen Fahrzeuge dieser Baureihe produziert worden.

Drei von ihnen stehen sich heute gegenüber. Ein Golf I GTI 1.6, ein Golf II GTI 16 V sowie ein GTI der dritten Generation. Jeder für sich ein

typischer Vertreter seines Jahrzehnts. Und dennoch unverkennbar immer ein Golf. Dessen schmale, kantige Grundform stammt von Giorgio Giugiaro, ein zeitloser Entwurf mit einem offensichtlich unerschöpflichen Potenzial.

Die erste Ausfahrt für heute – sie findet selbstverständlich im Ur-GTI statt. Wer auf den karierten Sportsitzen Platz nimmt, muss wahrhaftig keine Bedienungsanleitung studieren. Tacho und Drehzahlmesser sitzen in einem kantigen Instrumententräger, während Öldruckmesser und Zeituhr ihre Heimat in der Mittelkonsole gefunden haben. Das kleine Dreispeichen-Spucknapflenkrad mit der tiefgeschüsselten Huptaste und der Golfballschalthebel besitzen in der Szene längst Kultstatus.

Ein rechter Außenspiegel? Fehlanzeige. Und selbstverständlich drücken auch nicht eine Servolenkung, elektrische Fensterheber oder gar eine Klimaanlage aufs Gewicht. Ganz offensichtlich dreht sich hier alles nur ums Fahren, und auf einmal merkt man, wie wenig dafür erforderlich ist. Ein weiterer Vorteil des Weglassens: Das Auto wiegt nur 851 Kilo. Vollgetankt, versteht sich.

Der 1,6-Liter verharrt eine Weile nervös im Standgas, ist dann aber hellwach. Ein paar Kilometer zum Warmfahren und Eingewöhnen, dann darf der ursprünglich für den Audi 80 GTE entwickelte 110 PS starke Vierzylinder endlich zeigen, wozu er mit so einem federleichten Auto fähig ist: Der Spaß beginnt bereits bei 2000 Umdrehungen, und nichts scheint dieses Triebwerk ernsthaft davon abzuhalten, der roten Markierung im Drehzahlmesser bei Sechs-fünf entgegenzustürmen. Nebenbei wird der Sprint von null bis Tempo einhundert in 9,4 Sekunden erledigt.

Das kurz übersetzte Vierganggetriebe passt dabei perfekt zum Charakter des damals

schnellsten Volkswagens, obwohl es den Motor bei Tempo 120 bereits mit 4000 Touren drehen lässt. Das sorgt zusammen mit den Windgeräuschen dafür, dass der GTI nicht gerade als ein leises Auto durchgeht. Dennoch ist der Golf weit davon entfernt, eine Krawallbüchse zu sein, eher ein Sportler, der sich sehr wohl hören lassen kann.

Auf der Landstraße wächst der Ur-GTI schließlich endgültig über sich hinaus. Kaum über Schritttempo, vermisst ein Fahrer nicht einmal eine Servolenkung. Zwei Finger genügen, um den Golf in der Spur zu halten, der jeden Lenkbefehl anstandslos in die Tat umsetzt. Das Auto bleibt dabei jederzeit berechenbar, selbst wenn es in schnellen Kehren schon mal das kurveninnere Hinterrad ein wenig in die Höhe hebt. Aber dafür muss das Auto schon sehr in die Enge getrieben worden sein.

Am Ende dürfte es selbst wesentlich moderneren und leistungsstärkeren Kompaktwagen schwerfallen, auf verschlungenen Landstraßen einem 35 Jahre alten GTI zu folgen. Ein ähnlich ungefiltertes Fahrerlebnis können sie ohnehin nicht bieten – hierin tut sich sogar schon die zweite GTI-Generation schwer.

Die wird 1983 präsentiert und verschreckt erst einmal die Gemüter – das Auto ist 17 Zentimeter länger, fünfeinhalb breiter und wirkt im Vergleich zum Vorgänger, als habe es Übergewicht. Fans beklagen zudem, dass die typischen GTI-Merkmale wie der große Frontspoiler oder die rote Kühlerumrandung an der neuen Karosserie nicht mehr richtig zur Geltung kommen.

Schlimmer noch: Gemesen an den reinen Fahrleistungen kann sich die 112 PS starke Neuauflage nicht nennenswert von ihrem austrainierten, rund 70 Kilo leichteren Vorgänger absetzen. Weil auch die Konkurrenz nicht schlaf (Peugeot 205 GTI, Fiat Uno Turbo, Lan-



Vmax 208. I

Gut für 139 PS: 16-Ventil-Kopf mit zwei obenliegenden Nockenwellen



DATEN & FAKTEN

VW Golf II GTI 16 V (KAT)

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, über Zahnrämen angetrieben, vier Ventile pro Zylinder, über Hydrostößen betätigt, Hubraum 1781 cm³, Bohrung x Hub 81,0 x 86,4 mm, Leistung 129 PS bei 5800/min, maximales Drehmoment 16,4 mkg bei 4250/min, Verdichtung 10,0 : 1, mechanisch/elektronische Benzineinspritzung Bosch KE-Jetronic, Ölinhalt 4 Liter

Kraftübertragung: Vorderradantrieb, manuelles Fünfganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie, vorn Einz尔adaufhängung, Querlenker, McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Federbeine, Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisator, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen rundum, Felgen 6J x 14, Reifen 185/55 VR 15

Maße und Gewicht: Länge 3985 mm, Breite 1680 mm, Höhe 1405 mm, Radstand 2475 mm, Leergewicht 1080 kg, Tankinhalt 55 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: 0 bis 100 km/h in 9,5 s, Vmax 199 km/h, Verbrauch 10,5 Liter Normal oder Super

Bauzeit und Stückzahl: VW Golf II GTI 1983 bis 1991, (VW Golf II GTI 16 V ab 1986) insgesamt 479 467 Exemplare

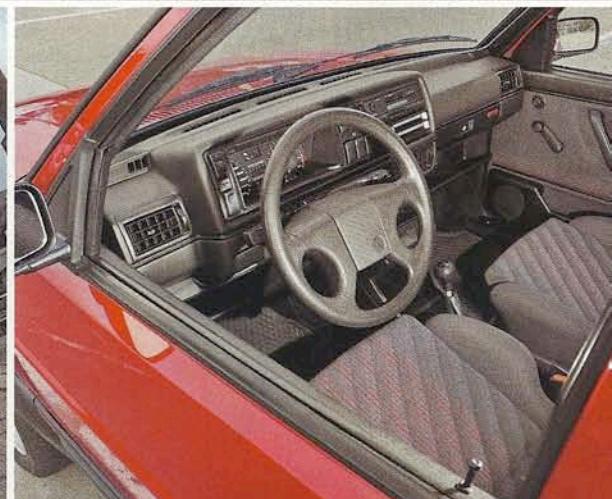


er neue Star der GTI-Szene

Größer und schwerer: Der GTI Nummer zwei ist in alle Richtungen gewachsen

Typisch GTI: schwarze Kotflügelverbreiterungen und Schweller

Mehr Platz: neue GTI-Kommandobrücke – selbstverständlich mit Golfballknauf





DATEN & FAKTEN

VW Golf III GTI

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Hubraum 1984 cm³, Bohrung x Hub 82,5 x 92,8 mm, Leistung 115 PS bei 5400/min, max. Drehmoment 166 Nm bei 3200/min, Verdichtung 10,4 : 1, elektronische Kraftstoffeinspritzung VW Digifant, Ölinhalt 4,4 Liter

Kraftübertragung: Vorderradantrieb, manuelles Fünfganggetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung, Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung, Verbundlenkerachse, Federbeine, Stabilisator, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Scheibenbremsen, Reifen 215/40 R 16, Felgen 6J x 16

Maße und Gewicht: Länge 4020 mm, Breite 1710 mm, Höhe 1406 mm, Radstand 2475 mm, Leergewicht 1157 kg, Tankinhalt 55 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: Beschleunigung von 0 bis Tempo 100 in 10,5 s, Höchstgeschwindigkeit 198 km/h, Verbrauch 10,4 Liter Super/100 km

Bauzeit und Stückzahl: 1991 bis 1997, insgesamt 303 265 Exemplare



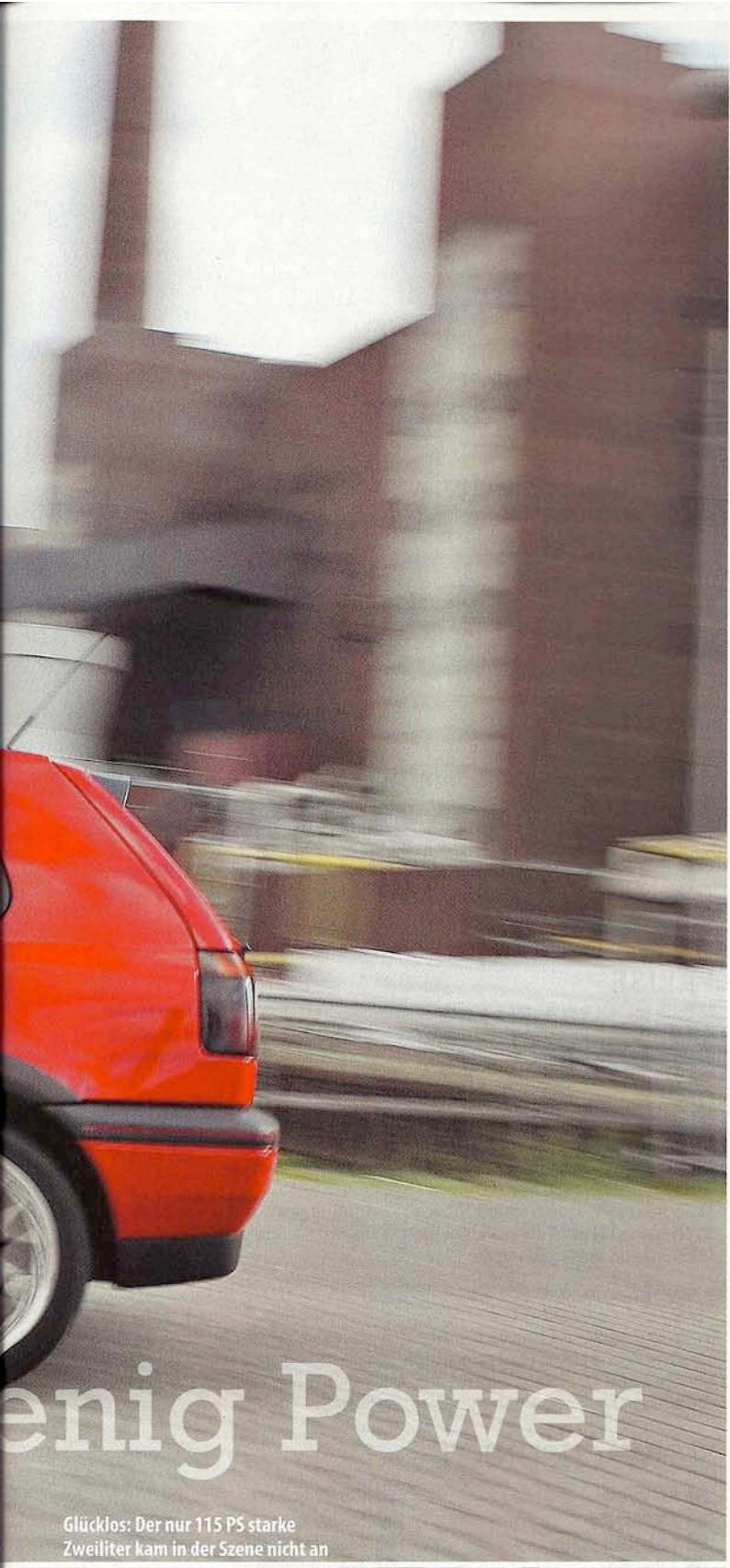
Ein gutes Auto. Aber zu

Willkommen in der Moderne: Cockpit mit Wohlfühlambiente – und Klimaanlage

Klare Linie: schwarze Schweller und 16-Zoll-Vielspeichenfelgen

Nummer drei: Optisch ein GTI – für den Sport jedoch zu schwer und zu schwach





enig Power

Glücklos: Der nur 115 PS starke Zweiliter kam in der Szene nicht an



cia Delta HF Turbo), rüstet der Konzern zwei Jahre später den GTI-Motor mit einem 16V-Zylinderkopf auf, in dem zwei Nockenwellen rotieren. Das Ergebnis: 139 PS und Tempo 208. Die GTI-Welt ist auf einmal wieder in Ordnung und der Führungsanspruch wieder hergestellt – selbst am Steuer der zehn PS schwächeren Kat-Version, die für die heutige Ausfahrt angetreten ist.

Durch die Kabine weht indessen noch ein Hauch aus alten GTI-Tagen, selbst wenn das urige Spucknapflenlenkrad einem Vierspeichenvolant mit großem Prallkopf und die analoge Uhr einer digitalen Anzeige gewichen sind. Das Instrumentenbrett wirkt spartanisch und gleichermaßen funktionell – so, wie es die Besitzer aus der Urversion bereits gewöhnt sind: Tacho und Drehzahlmesser befinden sich direkt im Blickfeld, das Ölthermometer weiterhin in der Mittelkonsole. Der Golfball-Schaltknauf ist gottlob ebenfalls geblieben, und sogar die Fenster werden wie gewohnt per Hand gekurbelt. Wer auf etwas mehr Luxus steht, kann ab sofort nun auch Ledersitze ordern.

Doch es dürfte der Klang des neuen 16V-Triebwerks sein, der GTI-Fans am meisten freuen wird. Das Brabbeln des 1,8 Liter großen Vierzylinder-Aggregats begeistert bereits im Stand, und schon während der Warmfahrphase signalisiert dieses Triebwerk, dass es den hohen Erwartungen, die zweifellos von dem GTI-Kürzel ausgehen, endlich wieder gerecht werden will.

Ein paar Minuten später dann die endgültige Gewissheit: Bereits knapp über Leerlaufdrehzahl nimmt der neue 16V sauber Gas an und beantwortet jeden weiteren Befehl mit einem deutlich spürbaren Leistungszuwachs.

Aber das ist nur der Anfang vom Lied. Wenn die Nadel des Tourenzählers über die 4000er-Marke springt, setzt

die zweite Schubwelle ein, die bis 7200 Touren einfach nicht abreißen will. Die Leichtigkeit, mit der dieses Kraftpaket hochdreht – einfach frappierend. 9,2 Sekunden von null bis Tempo einhundert gelten als neuer Maßstab, die nicht Abgas gereinigte 16V-Version ist sogar noch um 1,2 Sekunden schneller.

Auf der anderen Seite sind solche Drehzahl-Orgien nicht wirklich notwendig. So ein 16V kann fast so schaltfaul wie ein Automatik-Auto gefahren werden. Der fünfte Gang könnte die Arbeit praktisch alleine leisten, vom Anfahren einmal abgesehen. Die automotor-und-sport-Elastizitätsmessungen bestätigen diesen Eindruck: Nur 13,7 Sekunden genügen, um im Fünften von 60 auf 120 zu beschleunigen – das können selbst ein BMW 325i oder ein Mercedes 190 E 2.3-16 kaum besser.

Denen dürfte es jetzt noch einen Tick schwerer fallen, den neuen VW mit den markanten Doppelscheinwerfern im nach wie vor schwarz gehaltenen Kühlergrill aus dem Rückspiegel zu verlieren. Selbst bei hohem Tempo läuft der Fronttriebler stur geradeaus, und als Fahrer freut man sich besonders in Kurven über eine Servo-unterstützte Lenkung, die ihren Job direkt und nahezu vollkommen frei von Antriebs-einflüssen erledigt. Für die wird von Volkswagen jedoch ein Aufpreis von 1186 Mark verlangt.

Selbst eingefleischten Golf-I-Fans bleib da am Ende wenig zu meckern. Der GTI aus der zweiten Generation ist schneller, reifer und zudem spürbar komfortabler geworden, ohne dass der Fahrspaß dabei gelitten hat – die Golf-Szene verfügt über einen neuen Star.

Die dritte Golf-GTI-Generation erscheint 1991. Und wieder geht ein Raunen durch die Menge. Schwamm drüber, dass der Neue abermals gewachsen und schwerer gewor-



on kantig bis rundlich: drei GTI-Generationen nebeneinander

den ist und sich zudem von den markanten Rundscheinwerfern trennen musste.

Viel tragischer: GTI Nummer drei tritt mit einem nur 115 PS starken Triebwerk an – bescheidene fünf PS mehr als die rund 300 Kilo leichtere Urversion. Der brave Zweiliter findet sich zudem vollkommen unverändert als Basisversion im Audi 100 und ebenso im Seat Toledo wieder. Volkswagen scheint es mit dem Sport offensichtlich nicht mehr ernst zu meinen.

Ein Jahr darauf müssen GTI-Fans einen weiteren Tiefschlag einstecken: Gemessen an den Fahrleistungen fährt der neue VR6 mit seinem 174 PS starken 2,8-Liter-Motor Kreise um ihr Auto. Nach 16 Jahren ist der GTI erstmals nicht mehr der Platzhirsch in der Golf-Hierarchie – dieser Stachel bohrt sich tief in die Gemüter der verschworenen GTI-Gemeinde, denen Leistung über alles geht.

Angesichts dieser Vorgeschichte fällt es schwer, vollkommen unbedarf von der zweiten in die dritte GTI-Generation umzusteigen. Optisch ist dem Auto jedoch nichts vorzuwerfen. Die drei magischen Buchstaben prangen so groß wie nie zuvor auf dem Kühlergrill, und Schweller und Radlaufverbreiterungen sind nach wie vor in Schwarz gehalten.

Dazu spendierte VW dem Auto einen größeren Front- sowie erstmals einen ebenfalls in Schwarz gehaltenen Dachkantenspoiler, ferner weiße Blinkleuchten und abgedunkelte Rücklichter. Der neue GTI kauert zudem 20 Millimeter tiefer über dem Asphalt als seine einfachen Golf-Geschwister.

In Inneren herrscht bestensfalls ein Hauch von der alten GTI-Herrlichkeit. Geblieben sind der Golfball-Schaltknauf und die karierten Sitzbezüge mit eingewebten GTI-Schriftzügen. Die Nähte am Lenkrad und die Sicherheitsgurte sind in einem sportlich wirkenden Rot gehalten, und die Zeiger der Instrumente wandern über silberfarbene Ziffernblätter. Servolenkung und Zentralverriegelung gehören jetzt zur Serienausstattung, und die meisten Kunden dürften zeitgemäße Extras wie ein ABS, Klimaanlage oder elektrische Fensterheber geordert haben.

Solche Zutaten drücken jedoch mächtig aufs Gewicht: In diesem Fall müssen 1157 Kilo gestemmt werden – viel Arbeit für einen 115 PS starken Zweiliter, der sich an den guten Leistungen seiner Vorgänger messen lassen muss.

Tatsächlich setzt sich der Golf eine Spur trüger in Bewegung als seine Ahnen. Der Pep der GTI-Triebwerke – nahezu verschwunden, und bei höheren Drehzahlen wirkt das Aggregat im direkten Vergleich brummig und zäh. Erst nach 10,5 Sekunden stehen einhundert Sachen an. Kein wirklich schlechter Wert. Für einen GTI, so urteilt die Szene, jedoch unwürdig.

Nur in einer Disziplin kann der Neue punkten: dank einer optimierten Aerodynamik rennt er 193 Sachen, so schnell wie kein 8-Ventil-GTI zuvor. Aber das muss er auch. Denn er wird weiterhin gefordert. An jeder Ampel, auf jeder Geraden und auf jeder Landstraße.

TEXT: Michael Schröder
FOTOS: Hardy Mutschler

KAUFBERATUNG VW GOLF I GTI

Die erste GTI-Version zählt längst zum Kreis der beliebtesten Youngtimer – gute Exemplare sind entsprechend teuer. Viele gibt es ohnehin nicht mehr, denn Rost und stürmische Piloten haben den Bestand sehr dezimiert.

★★★★★ Alltagstauglichkeit
★★★★★ Ersatzteilage
★★★★★ Reparaturfreundlichkeit

★★★★★ Unterhaltskosten
★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Besonders die frühen GTI leiden unter großen Rostproblemen (erst ab April 1979 sorgte VW für einen verbesserten Rostschutz). Dennoch sollten alle Baujahre besonders im **Vorderwagen** (Kotflügel, Stehbleche, Federbeindome) auf Rostspuren untersucht werden. Einen genaueren Blick verdienen ebenfalls die **Schweller**, die **Türunterkanten**, die **Heckklappe** sowie das hintere **Abschlussblech** unterhalb der Stoßstange.

Leider existieren nur wenige gut erhaltene Fahrzeuge, die meisten Exemplare wurden bestenfalls für den TÜV zurechtgeschweißt, jedoch nicht von Grund auf saniert. Oder leiden zusätzlich unter wilden **Tunigmaßnahmen**, die nur schwer rückgängig zu machen sind.

TECHNIK-CHECK

Beide GTI-Motoren, sowohl der 110 PS starke 1,6-Liter als auch der ab 1982 verwendete 1,8-Liter mit 112 PS, gelten als robust und langlebig – eine Laufleistung von 200 000 Kilometern gilt als normal. Wichtig: unbedingt den Zustand des **Zahnriemens** überprüfen. Beim 1,6-Liter-Motor neigen die **Ventilschaftdichtungen** zu erhöhtem Verschleiß, was sich durch Öl-Rauchwölkchen bemerkbar macht.

Während die Getriebe in der Regel kaum Sorgen bereiten, neigen naturgemäß Bremsen und Antriebswellen zu erhöhtem Verschleiß. Die **Gummimanschetten** der Antriebswellen sollten dringend auf Risse überprüft werden.

PREISE

Bei Einführung 1976 VW Golf I 1.6 GTI 13 850 Mark
Bei Produktionsende 1983 VW Golf I 1.8 GTI 19 725 Mark
Classic-Car-Tax-Preis 2011 (Zustand 2/4) 11 000 / 2900 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

VW-Audi Classic Parts Center, Theodor-Heuss-Straße 28 b, 38436 Wolfsburg, Telefon 053 61/30 85 77 22, www.vw-classicparts.de

Volkswagenhaus, Hannoversche Straße 41, 34355 Staufenberg-Landwehrhagen, Telefon 055 43/9 41 10, www.volkswagenhaus.de
1. Original Golf 1 IG e.V., Jan-Hendrick Linnenkamp, Schelpmilser Weg 14d, 33609 Bielefeld, www.golf1-ig.de

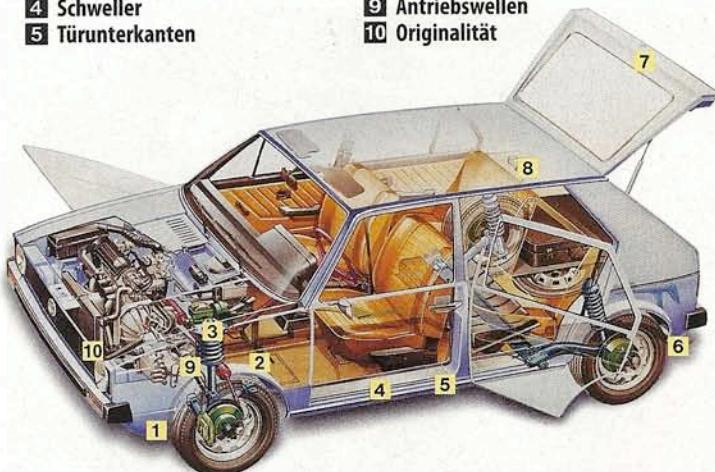
ERSATZTEILE

Normale Karosserie- und Technikteile machen kaum Probleme, mitunter lassen sich die gesuchten Parts mit etwas Glück auch auf dem Schrottplatz auftreiben. Schwieriger ist die Situation bei GTI-spezifischen Teilen wie dem rot umrandeten Kühlergrill, der schwarzen Heckscheibenenumrandung oder den speziellen Sitzpolstern.

SCHWACHPUNKTE

- 1 Kotflügel
- 2 Stehbleche
- 3 Federbeindome
- 4 Schweller
- 5 Türunterkanten

- 6 Abschlussblech
- 7 Heckklappe
- 8 Tankeinfüllstutzen
- 9 Antriebswellen
- 10 Originalität



KAUFBERATUNG VW GOLF II GTI 16V

Der Golf II GTI 16V gilt für viele Fans als die begehrtesten Version. Er ist sportlicher als sein Vorgänger und verkörpert weitaus mehr den ursprünglichen GTI-Geist als sein Nachfolger. Gute Modelle sind jedoch rar.

★★★★★ Alltagstauglichkeit	★★★★★ Unterhaltskosten
★★★★★ Ersatzteilage	★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Reparaturfreundlichkeit	★★★★★ Nachfrage

KAUFBERATUNG VW GOLF III GTI

Größer, schwerer und behäbiger – der dritten Golf GTI-Generation fällt es spürbar schwer, sich gegen die beiden beliebten Vorgänger zu behaupten. Alltagstauglichkeit und Sicherheit sprechen jedoch für diese Variante.

★★★★★ Alltagstauglichkeit	★★★★★ Unterhaltskosten
★★★★★ Ersatzteilage	★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Reparaturfreundlichkeit	★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Im Prinzip verfügt die zweite Golf GTI-Generation über dieselben Schwachstellen wie das Vorgängermodell. Dank einer deutlich verbesserten Rostvorsorge treten entsprechende Probleme jedoch nicht so häufig auf. Zu den hinlänglich bekannten Schwachstellen gehören am Unterboden der Übergang zwischen **Bodenblech** und den **Schwellern**, die Kante zwischen **äußerem** und **innerem Schwellen** sowie die **Wagenheberaufnahmen**.

Sollte die Karosserie jedoch bereits starke Rostschäden aufweisen, könnte dieses ein Hinweis auf schlecht reparierte Unfallschäden oder mangelnde Pflege sein. In so einem Fall sollte man von einem Kauf absehen.

TECHNIK-CHECK

Das 139 PS starke GTI-16V-Triebwerk sowie die zehn PS schwächere Kat-Version sind für ihre Laufreue und sportlichen Leistungen bekannt. Allerdings erwies sich der 16V zu Anfang als wenig robust. Besitzer von Exemplaren der Baujahre 1986 bis 1988 klagten überdurchschnittlich oft über **Ölindichtigkeiten** im Bereich des Zylinderkopfes – Motor und Getriebe sollten also gründlich auf Ölpuren untersucht werden.

Das **Fahrwerk** verdient ebenfalls einen ausführlichen Blick – kaum ein GTI-Modell, das dort nicht modifiziert wurde. Wichtigste Frage: Lassen sich die Umbauten wieder rückgängig machen (ein bisweilen teures Unterfangen) oder will/kann man damit leben?

PREISE

Bei Einführung 1986 VW Golf II GTI 16V	33 160 Mark
Bei Produktionsende 1991 VW Golf II GTI 16V (Kat)	36 850 Mark
Classic-Car-Tax-Preis 2009 (Zustand 2/4)	7 000 / 1500 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

Golf GTI Club München e.V., Sebastian Braun, Poinger Straße 17, 85551 Heimstetten, www.gti-club-muenchen.de
Doppel WOBBer, (Forum, Datenbank etc.), Andreas Peters, Volksgutstraße 8, 12529 Rotberg, www.doppel-wobber.de
Volkswagen Classic, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, www.volkswagen-classic.de

ERSATZTEILE

Die Ersatzteilversorgung dürfte kaum für schlaflose Nächte sorgen, die meisten Teile gibt es entweder direkt beim VW-Händler oder bei den diversen Spezialisten. Selbst spezielle GTI-Parts sind in der Regel leichter aufzutreiben als beim Vorgängertyp. Die Kosten für Ersatz- und Verschleißteile halten sich zudem in Grenzen.

SCHWACHPUNKTE

1 Bodenblech	6 Auspuff
2 Schweller	7 Antriebwellen (Verschleiß)
3 Wagenheberaufnahmen	8 Heckabschlussblech (Rost)
4 Ölverlust	9 Versteckte Unfallschäden
5 Fahrwerk	10 Originalität



PREISE

Bei Einführung 1991 VW Golf III GTI	32 630 Mark
Bei Produktionsende 1997 VW Golf III GTI	34 900 Mark
Preis 2011 (Zustand 2/4)	4500 / 1000 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

Golf 3.de, (Forum, Community, Termine, richtet sich stark an die Tuning-Fraktion), www.golf3.de
Volkswagen-Vertragshändler, Suche im Internet unter <http://partnersuche.volkswagen.de>
VW Golf Treff, (Forum, Community), Hauke Hermann Höller, Vörreeg 6, 27804 Berne, www.vwgolftreff.de

ERSATZTEILE

Je jünger das Modell, desto gesicherter die Ersatzteilversorgung – Besitzer der dritten Golf-GTI-Generation dürften so gut wie keine Sorgen bei der Teilebeschaffung haben, zumal an Schlachtfahrzeugen oder fahrbereiten Teileträgern wahrlich kein Mangel herrscht. Am besten kauft man jedoch gleich ein komplettes und vor allem originales Auto.

SCHWACHPUNKTE

1 Heckklappe	6 Fahrwerk
2 Unterboden	7 Antriebwellen
3 Schweller	8 Zentralverriegelung
4 Koflügel	9 Versteckte Unfallschäden
5 Bremsen	10 Originalität

