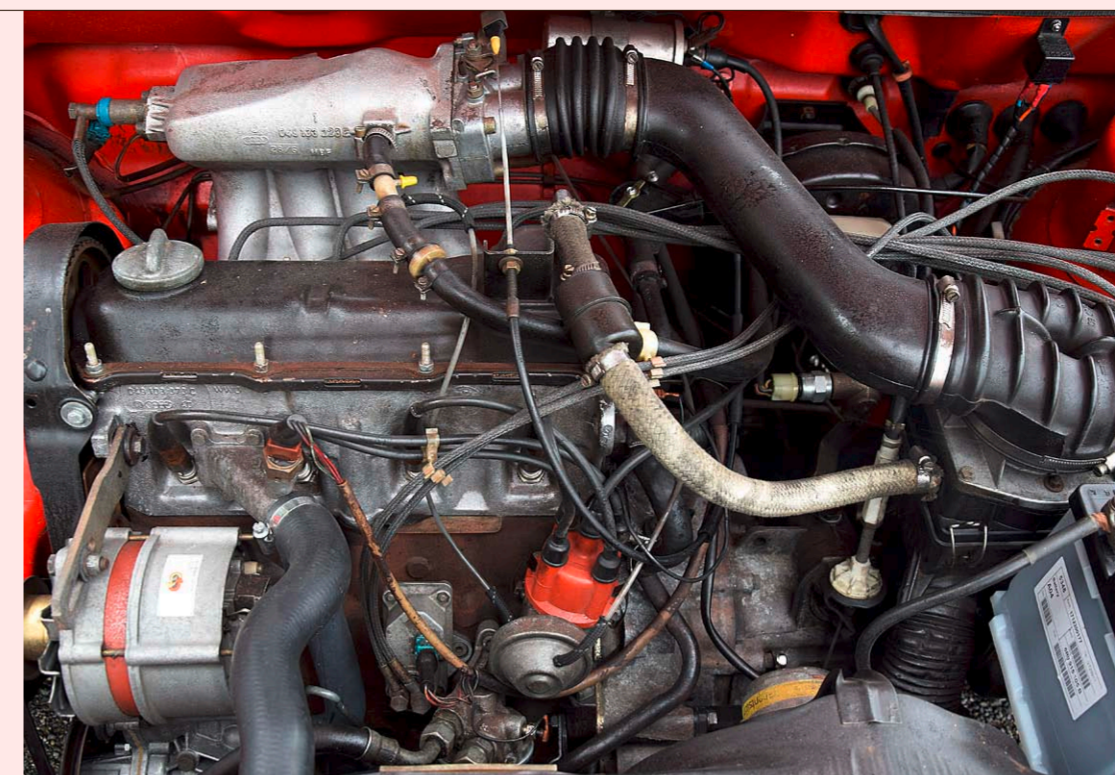




Erste Serie von 1976 bis 1978, erkennbar an der kleinen Stahl-Stoßstange.



Transplantiert Der 1600er-Einspritzer stammte aus dem Audi 80 GTE.



Ein Golfball als Schalthebel, das Erkennungsmerkmal des GTI.

Nicht der Erste,

aber der Genialste

EIN ÜBERRASCHENDER ERFOLG

Kompakte Heizer gab es lange vor dem legendär gewordenen Golf GTI. Aber Volkswagen hat die Gilde der Sportzwerge sozialverträglich und alltagstauglich gemacht.



Schwarz dominiert Kohlekeller mit Rot aufgelockert.



Radio? Fehlanzeige im Familiensportwagen!



Praktisch dank Heckklappe.



Hoch das Bein Im GTI völlig unproblematisch.

Text und Fotos: Jürg Wick

Als ein kleines Team in Wolfsburg (D) den Griff ins motorische Konzernregal wagte, schätzte man das jährliche Potenzial eines Sport-Golf auf 5000 Einheiten, aber nicht wenige zweifelten daran. Renault R8 Gordini (ab 1964), NSU TT (1965), Opel Rallye Kadett (1967) sowie Ford Escort TC und RS1600 (ab 1968) sorgten für Image-Aufpolierung, aber die Bestelleingänge hielten sich in Grenzen.

Einspritzung statt Vergaser

Renault bemühte den Haustuner Amédée Gordini zum Aufmotzen und bot dazu eine ganze Weberfamilie mit zwei Doppelvergäsern auf, um den R8-1100 mit mehr Treibstoff zu versorgen. Während NSU dieses Rezept übernahm, hängten später Ford (RS 2000 ab 1973) und Opel (Kadett GT/E ab 1975) grosse OHC- respektive CIH-Motoren in die kleinen Kisten,

um den BMW-Fahrern zu zeigen, wo Bartli den Most holt.

1974 schickte VW den vorne angetriebenen Golf in den Markt, um den überalterten Käfer mit Heckmotor abzulösen. Die Mission gelang ansatzlos, machte daraufhin Ingenieurkapazitäten frei, die dem Käfer endgültig den Garaus machen sollten. Nach Jahrzehnten konstruktiver Monotonie herrschte am Mittellandkanal Aufbruchstimmung.

1976: Der GTI geht in Produktion. In China stirbt der grosse Vorsitzende Mao, in den USA wird die Firma Apple gegründet, und die afrikanischen Staaten boykottieren die olympischen Spiele in Montreal (Kanada).

Die Niedersachsen hatten sich derweil aus dem Regal der bayrischen Tochter Audi bedient und den GTI an der IAA 1975 vorgestellt. Die 1.6-Liter-OHC-Maschine hat im 80 GTE als Exklusivität eine K-Jetronic-Einspritzung von Bosch und leistet 110PS bei 6100 Touren/min. Das maximale Drehmoment von 137.3 Nm fällt bei 5000 Touren an. Der tiefergelegte Golf wurde mit innenbelüfte-

ten Scheibenbremsen vorn und einem zusätzlichen Ölkühler weiter aufgewertet. Dazu spendierte man einen Bremsservo, der Vorderachse einen Stabilisator und der Verbundlenker-Hinterachse einen Bremskraftregler.

GTI-Ingredienzen

Die Designabteilung setzte ein Dreispeichersportlenkrad sowie einen Schaltknopf in der Ausbildung eines Golfballs, angedeutete Kotflügel-Verbreiterungen aus Kunststoff und einen grösseren Frontspoiler durch. 175/70 HR-13-Reifen, ein rotgerahmter Kühlergrill und die mit schwarzer Folie eingefasste Heckscheibe waren weitere Kennzeichen des Sport-Golf, nicht zu vergessen spezielle Sitzüberzugmuster und das sportliche Gestühl vorne.

Im Vergleich zu den farblich exzentrisch geratenen Sportmodellen der Konkurrenz waren das diskrete Aufpolierungen und damit das passende Rezept, nicht bloss die Haudegen, sondern selbst Intellektuelle und besser situierte junggebliebene Alte anzusprechen. Ein durchschlagender Erfolg. Die Spitze wurde mit

182 km/h, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h mit 9.2 Sekunden angegeben. Damit entzückte man nicht bloss Autofans, zumal der Preis für das Gesamtkunstwerk mit 15 790 Franken moderat angesetzt wurde.

Neben den exzellenten Fahrleistungen brillierte der GTI auch mit moderatem Verbrauch. Wer es darauf anlegte, kam mit acht Litern auf 100 km aus – zu einer Zeit als es praktisch als normal galt, dass alles über 70PS zehn Liter verheizen muss. Auch das war ein Argument für den GTI, denn nach der Ölkrise mit Tempo 100 auf Autobahnen verharteten die Treibstoffpreise stabil im Hoch.

Am Lenkrad

Im Vergleich zum aktuellen Golf VII ist der Plastik-Overkill herausragend. Es knirscht und knarzt wie in einer Gartenlaube. Aber seinerzeit war der Dreitürer herzerweichend, erdete das neue VW-Image im Verbund mit dem ersten kleinen Diesel nachhaltig. Hinter dem Fiat 128 (ab 1969) und Alfaud (1971) korrigierte bereits der normale Golf die Ansichten über den Frontantrieb entscheidend.

Der GTI ist selbst nach heutiger Einschätzung gutmütig, hebt im Kreisel willig das kurveninnere Hinterbein, untersteuert, bleibt aber berechenbar und vor allem auch in Kurven schnell. Vier flutschiger als im Heckmotor-VW sortierbare Gänge, aber bei Tempo 120 wechselt man für die Unterhaltung mit dem Beifahrer besser auf Zeichensprache, schon mit 90 ist voll Krach in der Hütte. Im August 1979 bekam der Golf GTI ein Fünfganggetriebe. Dazu wurde das Golf-Cabrio vorgestellt, welches als GLI auch mit der GTI-Technik zu haben war.

So handlich wie damals der Golf GTI wünschte man sich auch heute einen Kompaktsporler. Sein Leistungsgewicht: 7.4kg/PS! Die Drehwilligkeit galt seinerzeit als enorm. Wenn man den VW-Boxer in Erinnerung hat, ist sie es immer noch. Dank 1.6l Metern Aussenbreite kann man selbst unübersichtliche Kurven forsch angehen. Die Servolenkung wird nicht vermisst, die Klimaanlage auch nicht. Der Druck auf die Hersteller, wegen des Klimaschutzes möglichst aerodynamische Fludern mit beina-

he liegenden Windschutzscheiben zu bauen, bestand noch nicht. Die Übersichtlichkeit nach allen Seiten ist grandios. Das sind Attribute, welche für eine steigende Wertschätzung der Kompaktsporler aus den 70er-Jahren sorgen.

Spekulationen

Die Preise für einen Golf I GTI heben in der Oldieszene noch nicht derart ab, wie jene der eingangs erwähnten Konkurrenten, sie sind aber auf dem Weg dorthin. Für 30000 Franken sollte man ein sehr gut erhaltenes oder in Stand gestelltes Exemplar bekommen.

Und – was auf eine mögliche Wertsteigerung hindeutet – selbst völlig abgewirtschaftete 76- bis 78er kosten inzwischen wieder fünf der ganz grossen Scheine. Eine Restauration übersteigt dann schnell 20000 Franken. Das lohnt sich nur, wenn ein potenzieller Käufer auf anziehende Preise für den genauen, mindestens 36 Jahre alten Ur-GTI spekuliert. Rund 350 000 Exemplare wurden gebaut, im letzten Jahr mit 1.8-Liter-Motor und 112PS. ●

AR-Test-Messwerte 1976				
	0-100 km/h Sek.	Geschwindigkeit km/h	Verbrauch l/100 km	Verkaufspreis Fr.
VW Golf Diesel 1.5	18.4	146	4-9	13730.-
Ford Fiesta 1.1	16.8	149	7-10	10900.-
Toyota Corolla Liftback 1.6	15.1	156	10-12	14300.-
Opel Manta GT/E 1.9	11.7	183	9-13	17400.-
Matra Simca Bagheera 1.5	11.7	184	9-13	19665.-
Ford Capri 2.3 S	11.2	181	10-13	17900.-
Opel Kadett GT/E 1.9	10.8	176	10-14	16685.-
Ford Escort II RS 2000	10.3	178	10-17	16450.-
Alfa Romeo GTV 2.0	10.3	191	10-14	23100.-
VW Golf GTI 1.6	10.2	183	6-13	15790.-
Toyota Celica Liftback 2.0	9.8	192	11-15	18850.-
Porsche 924 2.0	9.5	203	9-12	26950.-

