40 Jahre VW Golf GTI – Immer junger Traumwagen

Spricht man über Traumautos, werden häufig Modelle von Ferrari, Lamborghini oder Porsche genannt. Oder etwas realistischere Alternativen von BMW und Mercedes. Dabei ist der wahre Traumwagen vieler Teenies, die sehnsüchtig dem Führerschein entgegenfiebern, seit vier Jahrzehnten ein Volkswagen: Der ewig junge Golf GTI feiert dieses Jahr bereits seinen 40. Geburtstag! Ein (verträumter) Blick auf die sieben Generation des ‚Golfs unter den Golfs' …

Golf GTI I (ab 1976): Noch heute erzählt mein Vater gerne eine Geschichte, die er Ende der 1970er-Jahre im Golf GTI eines Freundes erlebte. Sie waren damals auf der Überholspur auf der Autobahn unterwegs, als sie heftig von einer hinter ihnen fahrenden S-Klasse bedrängt wurden. Um dem Mercedes-Fahrer zu zeigen, dass er sich nicht mit einem normalen Golf anlegt, gab der Freund Gas und kurze Zeit später war die große Limousine aus dem Rückspiegel verschwunden … Besser kann man die Aura, die den ersten Golf GTI umgab, kaum beschreiben. Er hatte zwar nur 110 PS (später 112 PS), aber in Kombination mit dem geringen Gewicht (nur 810 kg!) wurde er dennoch zu einer richtig bösen, 182 km/h schnellen Rennsemmel!

Golf GTI II (ab 1984): Auch der GTI der zweiten Generation ließ mit seinem roten Streifen im Kühlergrill, den Sportsitzen mit Schottenkaro-Dessin und dem Golfball-Schaltknauf keinen Zweifel daran, wer der Top-Golf ist. Da er größer und schwerer als sein Vorgänger war, drehte VW die Leistung nach oben: Den GTI mit 112 PS (später 107 Kat-PS) ergänzte zunächst der GTI 16V mit 139 PS (später 129 Kat-PS), bevor der GTI G60 mit 160 PS und G-Lader dem GTI II die Leistungskrone aufsetzte. Aus eigener Erfahrung kann ich noch ergänzen, dass die letzten GTI 16V ohne Katalysator extrem heftig gingen …

Golf GTI III (ab 1991): Leider verlor der GTI in der dritten Modellgeneration des Golf etwas von seinem Glanz. Er wurde nochmals größer und schwerer, so dass vor allem der 115 PS starke GTI nicht mehr an die Agilität seiner Vorgänger anschließen konnte. Diesbezüglich hatte der GTI 16V mit dem Vierventiler und 150 PS zwar wesentlich mehr drauf, aber über ihm thronte mittlerweile der Golf VR6 mit 174 PS, der die GTI-Fans nicht zuletzt mit seinem Sechszylinder anlockte. Die „GTI-Idee“ wurde hingegen um eine 110 PS starke Turbodiesel-Version (TDI) ergänzt. Ein Highlight des GTI III stellte das Jubiläumsmodell „20 Jahre GTI" dar.

Golf GTI IV (ab 1998): VW reagierte beim Golf GTI IV quasi mit Liebesentzug auf die zurückgegangenen Verkaufszahlen des Golf GTI III. Denn bei der vierten Golf-Generation mutierte der GTI zunächst zu einer Ausstattungslinie, die optisch zurückhaltend auftrat, aber mit kraftvollen Motoren wie dem 1,8-Liter-Turbo mit 150 PS oder einem Fünfzylinder (!) mit 170 PS immer noch die linke Autobahn-Spur für sich beanspruchen konnte. Der GTI IV profitierte hinsichtlich Agilität und Qualität zudem vom großen Sprung, den der Golf IV gegenüber dem Golf III machte. Während es der Diesel auf maximal 130 PS brachte, leitete das 180 Turbo-PS starke Sondermodell „25 Jahre GTI“ das Comeback des GTI-Gedankens ein.

Golf GTI V (ab 2004): Der Golf GTI der fünften Modellgeneration startete wieder richtig durch mit einem 200 PS-Turbomotor, „deutlich geschärfter Optik und souveränsten Fahreigenschaften“. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h bewegte er sich mittlerweile in Regionen, in denen noch in den 1980er-Jahren Sportwagen wie der Porsche 911 zuhause waren. Besonders im Gedächtnis blieben GTI-Fans sicherlich die beiden Sondermodelle „30 Jahre GTI“ (2006) und „Pirelli-GTI“ (2007) mit jeweils 230 PS. Ebenfalls unvergessen: Der Werbeslogan für den Golf GTI V: „Für Jungs, die damals schon Männer waren“.

Golf GTI VI (ab 2009): Im Prinzip war der Golf GTI VI nur ein modellgepflegter Golf GTI V. Das war aber keineswegs ein Nachteil, denn die fünfte Golf-Generation setzte in ihrem Segment in vielerlei Hinsicht Maßstäbe. Der Golf GTI VI toppte seinen Vorgänger nicht nur mit mehr Leistung (210 PS), sondern auch mit einer elektronischen Quersperre (XDS), die „das Thema Traktion neu definierte“. Und dank einer neu konzipierten Abgasanlage setzte er auch hörbare Akzente. Für die Fans des ‚Oben-ohne-Fahrens‘ gab es ihn auch erstmals als Cabrio. Die Krönung war jedoch der „Golf GTI Edition 35" mit 235 PS zum 35. Geburtstag des Golf GTI.

Golf GTI VII (ab 2012): Das aktuelle Modell präsentiert sich mit seinem geschärften Design deutlich attraktiver. Selbstverständlich ist auch die Leistung ‚nachgeschärft' worden: 220 PS bietet der ‚normale' GTI, 230 PS die mit einer neuen Vorderachs-Differenzialsperre ausgerüstete Performance-Variante. Damit ist aber längst noch nicht Schluss, denn der Golf GTI Clubsport erreicht per Boost bis zu 290 PS. Und den bisher heißesten GTI ever hat VW erst kürzlich beim Wörthersee-Treffen mit dem 310 PS starken Golf GTI Clubsport S vorgestellt. Mit einer Zeit von 07:49:21 auf der Nürburgring-Nordschleife verwischt die auf 400 Exemplare limitierte Sonderedition sogar die „Grenzen zum Motorsport" ...

- Ich oute mich gerne: Ja, ich bin seit Kindheitstagen ein Golf GTI-Fan und schließe mich diesen Worten von VW 100%-ig an: „Agiler Motor, direkte Lenkung, knackiges Fahrwerk, niedriges Gewicht und Design als Statement". Was braucht man mehr, um grenzenlosen Spaß mit einem Auto zu haben? VW plante einst übrigens nur 5.000 Einheiten vom ersten GTI, bis heute sind es bereits über zwei Millionen geworden. Mein Favorit ist der Pirelli-GTI der ersten Generation. Für alle gilt: Gäbe es den Golf GTI nicht, müsste man ihn erfinden …

Bildquelle: Volkswagen