Rückblick 12. Oktober 1981 – Golf GTI Superstar

Vor 35 Jahren bewegte vor allem ein Modell die Gemüter der Automobilisten: Der VW Golf GTI. Deshalb entwickelten sich auch die Angebote der Designer und Tuner rund um den kompakten Wolfsburger zu einem Spiel (nahezu) ohne Grenzen: Leistungssteigerung, Sportsitze, Kühlergrill mit und ohne (Zusatz-) Scheinwerfer, Front- und Heckspoiler, Leichtmetallfelgen, Sportsitze, Kotflügelverbreiterungen und sogar die Heckleuchten des Ford Escort – die GTI-Fahrer bekamen, was ihr Herz begehrte. Anfang der 1980er-Jahre waren es knapp 15 GTI-Tuner, die mit ihrem Sortiment gesteigertes Interesse weckten. Von ihnen steht heute nur noch Abt in der ersten (Golf-) Reihe.

Bereits vor 35 Jahren war Alkohol am Steuer die häufigste und gefährlichste Unfallursache auf Deutschlands Straßen. So gingen jährlich rund 50.000 Verkehrsunfälle mit knapp 4.000 Toten auf das Konto der Promillesünder. Schätzungen zufolge sollen täglich etwa 300.000 (!) Autofahrer mit über 1,3 Promille unterwegs gewesen sein. Zwar sind pro Jahr rund 300.000 Alkoholsünder mit Fahrverbot, Geldbuße und Führerscheinentzug bestraft worden, doch die Dunkelziffer der nicht ertappten Betrunkenen hinterm Steuer war extrem hoch. Zur Reduzierung der Trunkenheitsfahrten forderten Experten Anfang der 1980er-Jahre häufigere und intensivere Polizeikontrollen.

Forschungsfahrzeuge, mit denen Automobilhersteller zeigen, was zukünftig auf vier Rädern angesagt und technisch möglich sein wird, sorgten auch schon vor 35 Jahren für Aufmerksamkeit. So stellte Renault im Herbst 1981 die fünfsitzige Stufenheck-Limousine EVE („Eléments pour une Voiture Econome“ – „Grundlagen für ein sparsames Fahrzeug“) vor. Das rollende Labor verfügte über einen cw-Wert von 0,239 sowie antriebsseitig über einen 1,1-Liter-Benziner mit 53 PS und eine stufenlose Getriebeautomatik. Einen vergleichbaren, 64 PS starken Renault 18 soll EVE sowohl bei der Höchstgeschwindigkeit wie auch beim Verbrauch klar ausgestochen haben.

Selbstverständlich standen im Oktober 1981 auch noch diverse weitere Modelle im Mittelpunkt:

- Toyota präsentierte die Neuauflage des Carina als viertüriges Stufenheck, zweitüriges Coupé und als Kombi. Die Leistungsspanne der 1,5- bis 2,0-Liter-Motoren sollte von 83 PS bis 135 PS reichen. Betont

wurden vor allem die um 11,5 Zentimeter vergrößerten Innenraum-Maße sowie die umfangreiche Serienausstattung mit u.a. Sitzheizung, Klimaanlage und Tempomat.

- Bei ersten Ausfahrten zeigte sich der neue Mercedes 380 SEC/500 SEC weder als Sänfte noch als Sportgerät. Zumal die direkter übersetzte Lenkung die einzige Fahrwerksänderung gegenüber der S-Klasse-Limousine gewesen sein soll. Zu überzeugen wusste das große Coupé zudem mit diversen ausgetüftelten Detaillösungen wie dem Gurtbringer.

- Der 4,26 Meter lange Fiat 131 Supermirafiori wusste in Tests mit viel Platz, gutmütigem Fahrverhalten sowie einem relativ günstigen Preis (14.550 DM) bei reichhaltiger Ausstattung zu überzeugen. Kritisiert wurde der 75 PS starke Italiener für seine mäßigen Fahrleistungen (0-100 km/h in 14,3 s, V/max 155 km/h), den Verbrauch (10,6 l) und die Verarbeitung.
- In einem Dauertest über 50.000 Kilometer musste sich der 110 PS starke Peugeot 505 STI bewähren. Dabei sammelte die Stufenheck-Limousine Pluspunkte für ihr Platzangebot, das übersichtliche Armaturenbrett, den Verbrauch (11,3 l) und den Komfort. Nicht gefallen konnten schiefziehende Bremsen, das Rasseln des Getriebes und die Zuverlässigkeit.
- Aus England kam der Triumph Acclaim auf den Markt. Allerdings war er eher ein Japaner, ein in Lizenz für den EG-Markt gebauter Honda Ballade. So war denn auch das Fahrverhalten des Triumph ähnlich problemlos wie das des Originals. Der 70 PS starke 1,3-Liter-Motor beschleunigte die 4,09 Meter lange Limousine auf bis zu 154 km/h.
- Vom neuen großen Volvo, der Ende 1982 auf den Markt kommen sollte, tauchten erste Erlkönig-Fotos auf, die den Kombi und die Limousine kaum getarnt zeigten. Auffällig waren die kantige Karosserie und das ausgeprägt steile Heckfenster. Erwartet wurden Benziner mit ca. 100 PS bis 200 PS sowie ein Turbo-Diesel-Motor.
- Im August 1981 stürmten in der Verkaufshitliste der Mercedes 200 D – 280 E und der VW Golf an die Spitze, während der Opel Kadett auf Platz 3 abrutschte. Ihren Marktanteil konnten vor allem Fiat, Ford und VW vergrößern. Der Gewinner des Monats war der Honda Accord, der Ford Taunus musste sich hingegen mit dem Titel des Verlierers schmücken.

Bildquelle: Fiat/Peugeot/Volkswagen