1982 – VW Golf GTI

Länge x Breite x Höhe x Radstand	3,82 x 1,63 x 1,40 x 2,40 Meter
Leistung / Drehmoment	112 PS / 153 Nm
Hubraum / Zylinder	1,8 l / 4
0-100 km/h / V/max	9,2 s / 183 km/h
Verbrauch (bei 120 km/h) / Preis	8,2 l/100 km / 19.725 DM

➔ Neuheiten

Nachdem die Konkurrenten immer näher heranrückten, unterzog VW den Golf GTI einer kleinen Kraftkur: Das Ergebnis waren 13 Nm Drehmoment und 2 PS mehr. Die nackten Zahlen wirken wenig spektakulär, die Maßnahmen entfalteten in der Praxis aber eine deutlich spürbare Wirkung: Neben dem um 0,2 Liter vergrößerten

Hubraum rollte der GTI des Modelljahres 1983 u.a. mit größeren Ein- und Auslassventilen, leichteren Kolben, längeren Pleueln, einer leichteren Kurbelwelle sowie einem höheren Verdichtungsverhältnis vom Band. Gekoppelt wurde das kleine Kraftwerk mit einem 5-Gang-Sportgetriebe. Das zuvor alternativ angebotene 4+E-Getriebe entfiel ersatzlos aufgrund des geringen Interesses. Hinzu kam noch eine längere Achsübersetzung für einen günstigeren Verbrauch.

➔ Fahreindrücke

So wiesen die DIN-Werte denn auch einen knapp 0,5 Liter geringeren Durst des neuen GTI aus. VW rechnete im Alltag aber mit einer noch höheren Differenz, weil der durchzugskräftige neue Motor früheres Hochschalten erlaubte. Anders als sein Vorgänger musste er nicht auf Drehzahlen setzen, um Leistung zu bringen. Wurde Power gefordert, konnte der neue GTI den alten schnell hinter sich lassen. Genau dieser spürbare „Zusatz-Bums“ prägte das noch souveränere Fahrgefühl im GTI ’83. Ansonsten verfügte der neue GTI weiterhin über alle Tugenden, mit denen der schnelle Kompakte seine Fans seit 1976 begeisterte. Das i-Tüpfelchen auf die Wolfsburger Rennsemmel war aber nun der bessere Durchzug dank mehr Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen.

➔ Details

Optisch blieb der GTI dagegen ganz der Alte. Designänderungen hätten auch wenig Sinn gemacht, da nur ein Jahr später der komplett neue Golf auf den Markt kam. Eine interessante Neuheit war hingegen im Innenraum zu

finden: Die Multifunktionsanzeige informierte geradezu idiotensicher über Uhr- und Fahrzeit, Fahrstrecke, Durchschnittsgeschwindigkeit- und -verbrauch, Öl- und Außentemperatur. Alle Infos waren der Reihe nach per Druck auf eine Taste im Scheibenwischerhebel abrufbar. Das Beste aber kommt wie immer zum Schluss: Der neue GTI war kaum teurer als der alte. Auch dies dürfte dazu beigetragen haben, dass die GTI-Verkaufszahlen im letzten Modelljahr noch einmal deutlich nach oben schossen.

- Wie heißt es so schön? Das Bessere ist des Guten Feind. Der Golf GTI war zwar ab 1976 durchgehend der Anführer unter den schnellen Kompakten, trotzdem zeigte VW mit dem neuen Motor eindrucksvoll, an welcher Stelle der kleine Bolide noch Verbesserungspotenzial hatte. Damit konnte der Golf GTI den bekannten Abstand zu seinen schärfsten Wettbewerbern aus Rüsselsheim und Köln wieder herstellen. Das absolute Highlight mit dem neuen Motor folgte etwas später mit dem – heute gesuchten – Pirelli-Sondermodell.

Bildquelle: Volkswagen