

50 JAHRE VW GOLF GTI



→ Fakten

*Zunächst war nur eine Kleinserie von 5.000 Exemplaren geplant, am Ende liefen jedoch 461.690 GTI's vom Golf 1 von den Bändern

*GTI-Modelle wurden von allen bisherigen acht Golf-Baureihen aufgelegt

*Als bisher stärkster Serien-Golf GTI fährt demnächst das 325 PS starke Jubiläumsmodell Golf GTI EDITION 50 vor

*Mit über 2,5 Millionen produzierten Fahrzeugen der erfolgreichste „Kompaktsportwagen“ der Welt



→ Favoriten

TOP 1

Unter GTI-Fans ist die Geschichte eine Legende: Ein kleines VW-Team rund um den damaligen Presseemann baut im Verborgenen einen Sport-Golf mit dem kraftvollen Motor des Audi 80 GTE auf. Und dies so beeindruckend, dass es ihnen sogar gelingt, den Vorstand von der Produktion des Modells zu überzeugen – die Geburtsstunde des **Golf GTI 1**. 110 PS aus 1,6 Litern Hubraum beschleunigten ihn in rund neun Sekunden auf Tempo 100 und bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 182 km/h. Seinen Fans (und Gegnern) gab er sich über die GTI-Logos an Front und Heck hinaus durch den roten Rahmen im Kühlergrill, Kotflügelverbreiterungen, den schwarzen seitlichen Zierstreifen sowie die schwarz eingefasste Heckklappe unmissverständlich als „Power-Golf“ zu erkennen. Seiner Rolle als Anführer des „Golf-Rudels“ wurde er im Innenraum mit dem „Spucknapf-Lenkrad“, Sportsitzen im Schotten-Karo-Look, Zusatzinstrumenten und natürlich dem Golfball-Schaltknopf gerecht. Mit 13.850 DM blieb der Preis für dieses attraktive Paket noch im Rahmen.

TOP 2

Nachdem mir der 1er GTI sehr viel Freude bereitete, legte ich mir auch den **Golf GTI 2** zu – als 16V ohne Katalysator. Eines der späten Exemplare, für die VW garantierte, dass die genannten 139 PS das Minimum wären. Und tatsächlich dürfte sich mein 16V eher im Bereich von 150 bis 155 PS bewegt haben, wenn ich ihn mit anderen gefahrenen Modellen verschiedener Marken vergleiche. Er ging auf jeden Fall so gut, dass ein Mercedes SL-Fahrer, der auf dem Papier über knapp 100 PS mehr verfügte, mich nach einer „kleinen Demonstration der GTI-Fähigkeiten“ an der nachfolgenden Ampel fragte, ob der 16V serienmäßig ist. Die Frage war nicht nur wegen der Motor-Power berechtigt, sondern auch wegen der Optik mit Grillspoiler (den der SL-Fahrer aber nicht zu sehen bekam ...), ATS-Tiefbettfelgen mit 205er-Schlappen, Tieferlegung um vier Zentimeter, Heckflügel und schwarzen Rückleuchten. Mit Blick auf den mit dem Zusatzgewicht des 2er Golf gegenüber dem leichteren 1er kämpfenden Basis-GTI und dem zwar starken, aber auch durstigeren GTI G60 war der nach Drehzahlen gierende GTI 16V die goldene Mitte. Umso mehr, wenn die Leistung deutlich nach oben streute ...



TOP 3

Bei meinem **Golf GTI 7** spreche ich nicht von einem „normalen GTI“, sondern vom limitierten Clubsport S. Einem Modell, wo sich so mancher schon gedacht hat, jetzt zeige ich dem GTI mal, wo der Hammer hängt, und sich anschließend ungläubig die Augen gerieben hat, weil er selbst in den Hammer lief. Denn statt 220 PS wie im Basis-GTI verfügt der Clubsport S über 310 PS. Als Konsequenz daraus durfte er einige Zeit den Titel des schnellsten Frontrieblers auf der Nürburgring-Nordschleife tragen. Neben dem Mehr an Motor-Power war dafür im Wesentlichen die Gewichtsreduzierung verantwortlich (es ist nur das Nötigste an Bord, selbst die Rücksitzbank fehlt). Gerade diese Leichtigkeit beim Fahren mit nicht mal 1,3 Tonnen Gewicht prägt den Clubsport S. Da bringt man schnell mal Mitleid auf, wenn man sieht, wie mit Batterien vollgepackte Kompakte knapp 2 Tonnen um die Kurve wuchten müssen. Und nicht nur wegen dem durch diese Masse erzeugten Feinstaub drängt sich unweigerlich die Frage auf, ob dies tatsächlich die automobiler Zukunft ist?

→ **Fazit**

Ja, neben dem BMW M3 ist der VW Golf GTI mein „Herzensauto“. Und das bereits seit Ende der 1970er-Jahre. Gepusht wurde meine Leidenschaft für den flinken Kompakten damals durch eine Erzählung meines Vaters, der als Beifahrer eines Kollegen miterlebte, wie dieser auf der Autobahn einer drängelnden Mercedes S-Klasse „einfach mal davon fuhr“. Über die bereits angesprochenen GTI's der Baureihen 1, 2 und 7 hinaus hatte ich übrigens auch einen 8er Golf als GTI Clubsport mit 300 PS. Ein bemerkenswert gutes Auto, an dem ich aber Schritt für Schritt die Freude wegen diverser Software-Probleme verlor. Die sollen inzwischen aber der Vergangenheit angehören, sodass auch das demnächst vorfahrende Jubiläumsmodell EDITION 50 auf mich einen gesteigerten Reiz ausübt. Wer weiß, vielleicht spricht man von ihm in einigen Jahren vom letzten „richtigen GTI“? Denn auch wenn man es sich kaum vorstellen kann (und mag), wird auch die GTI-Zukunft elektrisch sein. Mit einem Zusatzgewicht von rund 500 Kilogramm, einigen PS mehr, möglicherweise auch Allradantrieb und der Frage, ob man mit dem aktuellen Strom-Mix tatsächlich umweltfreundlicher unterwegs ist ...



(Alle Bilder: Volkswagen)