

Böser Golf aus zweiter



Golf V GTI 2004-2009

Golf IV GTI 1998-2004

Golf III GTI 1991-1997

GTI - bei diesen drei Buchstaben bekommen Autofans Gänsehaut. Der Sport-Golf hat längst Kultstatus erreicht, wurde 1,7 Millionen Mal verkauft. AUTO BILD sagt, was GTI-Gebrauchtkäufer beachten sollten



Golf I GTI 1976-1983

Golf I Alt und begehrt: Der ist ein Klassiker



■ Eins vorweg: Sollten Sie so einen gut erhaltenen Golf I GTI wie auf unserem Foto für 5000 Euro finden, dann kaufen Sie ihn. Und spielen Sie Lotto, mit Ihrem Glück gewinnen Sie garantiert! Das erste GTI-Modell mit kleinen Rückleuchten und in unverbasteltem Originalzustand ist sehr, sehr selten. 110 PS hatte der erste GTI bei seiner Premiere im Juli 1976. Damit erreichte der Super-Golf ei-

Preis: ab 5000 Euro
 Baujahr 1980
 Kilometerleistung 200 000 km

ne Spitzengeschwindigkeit von 183 km/h. Nicht minder gefragt ist das Sondermodell „Pirelli-GTI“ von 1983. Mittlerweile hat der Golf I breite Rücklichter bekommen und einen 1,8-Liter-Vierzylinder mit 112 PS. Die limitierte Serie steht auf

14-Zoll-Alurädern mit Reifen von Pirelli. Wir wollen Ihnen hier keine Illusionen machen, denn fast alle Ur-GTI, die zum Verkauf stehen, sind entweder völlig verbastelt oder runtergerockt. Viele haben eines gemeinsam: Rost an tragenden Teilen, Ölverlust und zu hohen Ölverbrauch. Wer einen Golf I GTI sucht, sollte schrauben können, Zeit und Geld haben.

Das macht Freude

KLEINER GIFTZWERG 810 Kilo Lebendgewicht und 110 PS - da geht was! Im Schiebetrieb brabbelt's aus dem Auspuff, das Fahrwerk ist schön knackig. Viele Golf I GTI sind reif fürs H-Kennzeichen.



Hand

Golf II GTI 1983-1991



■ Es muss eine geheimnisvolle Runde gewesen sein, die sich da in Wolfsburg getroffen hat. Nach der Arbeit verabredeten sich Forscher, Entwickler und der Pressechef von VW, um bei Schnitten und Bier automobile Geschichte zu schreiben. An einem Tag im März 1973 war das, VW feierte gerade den „gelb-schwarzen Renner“, einen gelben Käfer mit schwarzer Front- und Motorhaube, als sportliche Innovation. Der geheimnisvollen Runde war der in die Jahre gekommene Hecktriebler aber nicht rasant genug, 50 PS und Sportlenkrad hin oder her – die Männer wollten richtigen, großen Sport. Also beschlossen sie: Wir machen aus dem neuen Golf, dessen Entwicklung sich gerade auf der Zielgeraden befand, eine Sportkanone. Die Geburtsstunde des Golf GTI.

Auf der IAA 1975 hatte der Männertraum Premiere

Zwei Jahre tüftelten die VW-Männer in geheimer Mission, bauten Prototypen – und überzeugten den Vorstand. Am 11. September 1975 waren sie am Ziel ihrer Träume: Auf der Frankfurter IAA feierte ein roter Männertraum Premiere – die Studie des Golf GTI, des „schnellsten Volkswagen aller Zeiten“. Fast ein Jahr später, im Juli 1976, rollte eine 5000er-Serie des Golf GTI zu den Händlern. Es gab VW-Leute, die Angst hatten, auf dem 810-Kilo-Leichtgewicht mit Schottenkarositzen, rot umrandetem Lüftergrill und einem 1,6-Liter-Vierzylinder mit 110-Einspritz-PS sitzen zu bleiben. Von wegen! Der Gran Turismo Injection (kurz: GTI) wurde für VW zum Volltreffer. Innerhalb kurzer Zeit war der Super-Golf ausverkauft. VW baute einen GTI nach dem anderen. Von sämtlichen Generationen des Golf gab es die Sport-Ausführung. Und die Fangemeinde wächst.

GTI – davon träumen kleine Jungs und große Männer. Das Beste an diesen Träumen: Sie sind bezahlbar. Schon für 'nen Tausender gibt's einen GTI mit zwei Jahren TÜV, für 3000 Euro verspoilerte und tiefergelegte Bastelbuden, selbst moderne GTI sind schon nach drei Jahren bezahlbar. Wir verraten, welche gebrauchten GTI Spaß machen – und welche Ärger.

Preis: ab 4000 Euro
Baujahr 1990
Kilometerleistung 200 000 km

Golf II Solide und gut: Der macht noch Freude



■ In Sachen Rostvorsorge und Langlebigkeit ist der Golf II so gut, dass immer noch viele Exemplare fahren. Das ist die gute Nachricht. Die weniger gute: Ist es ein GTI, waren die Vorbesitzer meist Sammelbesteller im D&W-Katalog, bauten mit Spoilern, Lampen und neuen Lackierungen das Original zur Proll-Karre um. Für Gebrauchtkäufer ist das wichtig, weil

man von solchen Autos die Finger lassen sollte. Dabei gab's so schöne Golf II GTI, vor allem als 16-Ventiler mit 129 sauberen PS (ohne Kat 139 PS). Von der „Wanderdüne“ mit 107 PS und dem allzu anfälligen G60 mit 160 PS würden wir allerdings abraten. Besonders schön: Sondermodelle wie der Edition One mit BBS-Rädern und Recaro-Sportsitzen.

Das macht Freude

ROSTVORSORGE Bei vielen Golf II trift Heißwachs noch aus der Kofferraumklappe – ein gutes Zeichen! Der GTI hat straffe Sitze, gute Verarbeitung, ist ein alltagstauglicher Sportler.

Das macht Ärger

ÖLVERLUST Nach 20 Jahren normal. Genau wie undichte Wasserpumpen, ausgeleierte Stoßdämpfer, leckende Bremszylinder. Unschön: Scheinwerfer, die meist blind sind.

Das macht Ärger

ROST! Der Gammel nagt auch an tragenden Teilen. Kommen beim Gasgeben blaue Wolken aus dem Rohr, sind die Ventilschaftabdichtungen fertig. Der Golf I ist nur eine Empfehlung für Bastler.



Der Fahrersitz ist fast immer verschlissen, der Motorlängsträger weist meist Rost auf. Schön und skurril: originales „Spucknapf“-Lenkrad im allerersten GTI

KOSTEN

für die empfohlene Motorvariante
GTI 1.6 (110 PS)

UNTERHALTSKOSTEN

Testverbrauch - CO ₂	10,5 l/100 km - 243 g/km
Inspektion	200 bis 350 Euro
Haftpflicht (13) ¹⁾	378 Euro
Teilkasko (22) ¹⁾	158 Euro
Vollkasko (20) ¹⁾	758 Euro
Kfz-Steuer	405 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung, Zulassung in Hamburg, Fahrer: Versicherungsnehmer + Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Beitragssatz 100 %

TECHNISCHE DATEN

	Golf I GTI
Modell	
Hubraum	1588 cm ³
Leistung	81 kW/110 PS
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h

URTEIL ★★★★★

KOSTEN

für die empfohlene Motorvariante
GTI 1.8 16V (129 PS)

UNTERHALTSKOSTEN

Testverbrauch - CO ₂	10,1 l/100 km - 234 g/km
Inspektion	200 bis 350 Euro
Haftpflicht (16) ¹⁾	458 Euro
Teilkasko (27) ¹⁾	278 Euro
Vollkasko (20) ¹⁾	758 Euro
Kfz-Steuer (Euro I)	272 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung, Zulassung in Hamburg, Fahrer: Versicherungsnehmer + Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Beitragssatz 100 %

TECHNISCHE DATEN

	Golf II GTI 16V
Modell	
Hubraum	1781 cm ³
Leistung	95 kW/129 PS
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h

URTEIL ★★★★★



Braves GTI-Cockpit: So sah es auch in manch einem 54-PS-Fahrschulauto aus. Das Schottenkaro der Sportsitze ist ganz dezent



Ölige Sache: Viele Getriebe sind inkontinent. Marode Kerzenstecker sorgen für Zündaussetzer (u.)



Golf III Rostig und öde: Finger weg vom Gammel-Golf



Der Golf III GTI kam im Sommer 1992 auf den Markt, zunächst mit 115 PS. Cockpit und Lenkrad teilt sich der Wolfsburger „Super-Golf“ mit den viel schwächeren Brüdern

■ Jeder macht mal einen Fehler. Bei VW hat er einen Namen: Golf III. Nein, wir meinen nicht die giftgrünen Ledersitze des Sondermodells „Colour Concept“, die heute noch in den Augen wehtun. Wir sprechen vom Auto selbst. Mit dem Golf III hat

VW den GTI beinahe abgeschafft. 115 PS mussten zum Start mit dem immer fetter werdenden Wagen fertig werden. Das Schlimmste aber: Den Motor konnten auch Golf-GL-Kunden bestellen. Wer das entschieden hat, dem gehört noch heute der

Popo versohlt! Zum Glück gab damals Sparkommissar Lopez den Ton an, verbannte das Konservierungswachs, so dass die meisten Exemplare wegrosten. Deshalb ist der Golf III der günstigste unter den GTI. Es soll auch ein paar brauchbare geben ...

Preis: ab 1500 Euro
 Baujahr 1993
 Kilometerleistung 180 000 km



KOSTEN

für die empfohlene Motorvariante
GTI 2.0 (150 PS)

UNTERHALTSKOSTEN

Testverbrauch - CO ₂	10,6 l/100 km - 246 g/km
Inspektion	200 bis 400 Euro
Haftpflicht (18) ¹⁾	685 Euro
Teilkasko (22) ¹⁾	158 Euro
Vollkasko (15) ¹⁾	515 Euro
Kfz-Steuer (Euro 2)	147 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung, Zulassung in Hamburg, Fahrer: Versicherungsnehmer + Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Beitragssatz 100 %

TECHNISCHE DATEN

Modell	Golf III GTI
Hubraum	1984 cm ³
Leistung	110 kW/150 PS
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h

URTEIL ★★☆☆☆

Das macht Freude

DER PREIS Golf III GTI gibt's zum Spartarif, mit etwas Glück aus erster Hand und als Sondermodell Edition mit BBS-Rädern und Recarositzen. Großzügige Platzverhältnisse im Innenraum.

Das macht Ärger

DER ROST Gammelige Gölfe sind in der Mehrzahl, nervig sind Klappergeräusche, ausgeschlagene Gummilager an der Hinterachse.



Spröde Nummer: Marode Bremschläuche sind leider ein Klassiker



Gammel: Rost ist immer ein Thema. Hier gab's vorher einen kleinen Unfall

Golf IV Unauffällig und günstig: der getarnte GTI



GTI in geheimer Mission: Der Golf IV ist rein äußerlich kaum als Sportkanone zu erkennen. Auch im Cockpit sieht's aus wie in einem Vertreter-Golf. Gegen Aufpreis gab es Navi

Preis: ab 5500 Euro
 Baujahr 1999
 Kilometerleistung 120 000 km



KOSTEN

für die empfohlene Motorvariante
GTI 1.8 T (150 PS)

UNTERHALTSKOSTEN

Testverbrauch - CO ₂	10,8 l/100 km - 250 g/km
Inspektion	200 bis 400 Euro
Haftpflicht (16) ¹⁾	619 Euro
Teilkasko (26) ¹⁾	247 Euro
Vollkasko (20) ¹⁾	758 Euro
Kfz-Steuer (Euro 4)	121 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung, Zulassung in Hamburg, Fahrer: Versicherungsnehmer + Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Beitragssatz 100 %

TECHNISCHE DATEN

Modell	Golf IV GTI
Hubraum	1781 cm ³
Leistung	110 kW/150 PS
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h

URTEIL ★★★★★

■ Eins muss man den VW-Leuten zugutehalten: Aus den Rostproblemen des Golf III haben sie gelernt, Nummer IV ist solide und langlebig. Allerdings hat der GTI einen anderen Makel: Man erkennt ihn nicht auf Anhieb als Sportkanone. Das liegt am de-

zenten Auftritt, kein rot umrandeter Kühlergrill, im Inneren kein Schottenkaro. Und unter der Haube durfte sogar ein 115-PS-TDI nageln. Dafür arbeiten im Benziner mindestens 150 Pferdchen – das Minimum fürs GTI-Feeling. Zum 25. Geburtstag des

Ur-GTI 2001 pushte VW die Leistung auf 180 PS, Genießer nahmen gern den famosen 2,3-Liter-V5 mit 150 PS. Für Gebrauchtkäufer interessant: Es gibt noch jede Menge originale Golf IV aus erster Hand – die sehen zwar nicht so aus, sind aber GTI.

Das macht Freude

KOMFORT Der Golf IV ist technisch immer noch auf der Höhe, hat vier Airbags, ABS, Servolenkung, ESP. Das Platzangebot ist sehr gut.

Das macht Ärger

TURBO Der Fünfventiler ist nicht ohne Schwächen, defekte Lader und gerissene Zylinderköpfe kommen vor. Einige Leser klagen über Klappergeräusche und wackelnde Sitze.



Abgenutzt: Die Aufhängung der Hinterachse hat im Alter zu viel Spiel



Alter Fehler: Fensterheber des Golf IV gehen kaputt, Scheiben fallen runter

FOTOS: M. PRIETO/AUTO BILD SPANLEN, T. DADLER, B. SASSSEN, H. SCHAFER, M. MEINERS

Preis: ab 13 000 Euro

Baujahr

2005

Kilometerleistung

50 000 km

Golf V Gut und preiswert: Comeback mit Schottenkaro



Wir wollen hier nicht ins Schwärmen geraten, aber als VW 2004 den Golf V GTI vorstellte, kämpften sämtliche Haare an Ober- und Unterarmen um einen Stehplatz-Gänsehaut-Alarm! Kein Wunder: Das Ding sieht gut aus (Schottenkaro, rot umrandeter Kühlergrill,

abgeflachtes Lenkrad), das Ding fährt gut (2,0 Liter großer Turbo-Direkteinspritzer mit 200 PS), das Ding ist bezahlbar (Gebrauchte beginnen ab 13 000 Euro, halber Neupreis). VW bescherte uns auch wieder einen Pirelli-GTI: 2007 kam der Wagen raus, hat 230 PS und steht

auf - richtig: Pirelli. Wir meinen: So viel Leistung muss nicht sein, auch das DSG-Direktschaltgetriebe ist zwar gut, aber kein Muss. Und tauschen Sie ja nicht für teuer Geld die Schottenkaro-Bezüge gegen Leder ein. Dieser GTI ist nämlich von Haus aus richtig okay.



Sportlich: abgeflachtes Lenkrad im GTI (links). Die filigrane Vierlenker-Hinterachse (oben) ist einstellungssensibel und weist Flugrost auf, Scheinwerfer sind häufig undicht



Das macht Freude

GTI WIE FRÜHER Der perfekte Allrounder: Motor mit viel Kraft, aber dennoch kein Säuer; Fahrwerk angenehm straff, aber dennoch langstreckentauglich - so war's auch beim Ur-GTI.

Das macht Ärger

DER VORBESITZER War der GTI Genussmittel oder Rennsemmel? Kaltstarts und Chip-tuning sind Gift. Auch bekannt: schwankende Verarbeitung, so manch ein Golf klappert.



Wie im Ur-GTI: VW spendierte dem Golf V GTI sportliche, konturierte Schottenkaro-Sitze

KOSTEN

für die empfohlene Motorvariante
GTI 2.0 TFSI (200 PS)

UNTERHALTSKOSTEN

Testverbrauch - CO ₂	10,6 l SP/100 km - 246 g/km
Inspektion	250 bis 500 Euro
Haftpflicht (15) ¹⁾	499 Euro
Teilkasko (26) ¹⁾	207 Euro
Vollkasko (20) ¹⁾	648 Euro
Kfz-Steuer (Euro 4)	135 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung, Zulassung in Hamburg, Fahrer: Versicherungsnehmer + Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Beitragsatz 100 %

TECHNISCHE DATEN

Modell	Golf V GTI
Hubraum	1984 cm ³
Leistung	147 kW/200 PS
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h

AUTO BILD URTEIL ★★★★★

KURZINTERVIEW

„Ur-GTI ist ein Traum“

André Möhr (27)
Vorsitzender des
Golf Club Wuppertal
(www.gcwuppertal.de)

Sie sind Chef des „Golf-Clubs“, wie viele GTI hatten Sie schon? Zurzeit fahre ich meinen vierten, einen Golf IV. Zuvor hatte ich einen Zweier und zwei Golf III GTI, aber nicht original. Mein letzter Golf III GTI war tiefer, stand auf 17-Zöllern, hatte Golf-V-Scheinwerfer und vieles mehr.

Gibt es einen Traum-GTI, den „Best of“?

Das ist ganz klar das Ur-Modell, kleine Rückleuchten und in Marsrot. Die 110 PS sind der Hammer in dem leichten Auto. Vom zweiten GTI gab es mal eine Sonderreihe, den 16V mit 200 PS. Von dem wurden nur 71 Stück gebaut, 13 sollen noch fahren. **In Ihrem Club gibt es Golf aller Jahrgänge. Haben alle irgendetwas typische Macke?**

Kann man so sagen. Beim ersten Modell war vor allem in den frühen Baujahren 1976/77 Rost ein großes Thema. Es gibt kein Exemplar ohne Durchrostung. Da ist der zweite Golf ab 1983 viel besser. Beim Rostschutz setzt der Golf II Maßstäbe. Golf Nummer III würde ich nur versierten Schraubern empfehlen. Hier kann man den Rost sogar schon sehen, ohne unter Auto zu schauen. Die Kofferraumklappe ist fast immer gammelig. Im Unterbodenbereich sind die Entwässerungsstopfen ein großes Problem - hier hat sich der Rost meistens durchgefressen. Auch die Achslager hinten sind ein Problem.

Also Finger weg vom Golf III?

Kann man so nicht sagen. Immerhin gibt's hier am meisten Auto fürs Geld, die Preise starten schon ab 1000, 1500 Euro. Und der Acht-



ventiler im GTI ist eigentlich unkaputtbar. Ich habe Kumpel, die sind mit dem Motor schon 600 000 km und mehr gefahren, haben höchstens mal den Zylinderkopf erneuert.

War der Golf III qualitativ der Tiefpunkt von VW?

In Sachen Rost auf jeden Fall. Hier ist der Golf IV um Klassen besser. Aber seine Schwächen hat er auch. Erstens ist der GTI bei diesem Modell nur noch eine Ausstattungsvariante wie Trendline oder Comfortline, zweitens hat er Probleme mit Fensterhebern und Achsträgern. Auch der Golf V GTI ist nicht perfekt. Zwei Leute aus unserem Club fahren so ein Modell, bei beiden Autos platzte nach drei Monaten der Chrom vom VW-Emblem, und der Auspuff fing an zu rosten.

Sie sehen Ihre Traummarke kritisch. Warum fahren Sie nicht sportliche Ford oder Opel?

Volkswagen ist eben eine coole Marke. In Sachen Rost kann ich sagen: Kadett GSi gammeln schlimmer als alles, was VW je gebaut hat.

FAZIT

GTI - die coolste Erfindung, seit es Autos gibt. Welchen ich mir kaufen würde? Der Ur-GTI hat längst Liebhaberstatus, gute Modelle sind ganz selten. Nummer drei ist gammelig und gehört nur in Schrauberhände. Nummer fünf ist nahezu perfekt, bei Preisen ab 13 000 Euro aber nicht für jedermann ein Thema. Bleiben

Nummer zwei und vier. Beide haben selten bis nie Rostprobleme, beide sind in respektablem Zustand ab 5000 Euro zu haben. Mit etwas Ausdauer gibt's einen unverbastelten Golf II GTI. Der macht Spaß und wird mal ein Klassiker.



Andreas May