

# Impressum Inhalt

## Bildnachweis

Volkswagen Aktiengesellschaft (75 Digitalbilder, 92 SW-Vorlagen, 14 Zeichnungen, 20 Reproduktionen von Anzeigenseiten, 4 Reproduktionen von Prospektseiten; alle Abbildungen im Buch mit Hinweis gekennzeichnet). Zeitschriften-Cover von auto, motor und sport, Auto Zeitung, mot und L'Automobile (36, alle gekennzeichnet); Fotos Auto Zeitung (7, alle gekennzeichnet); Anzeigen von D&W und Shell (je 1, alle gekennzeichnet); Foto tec Caravan (1, gekennzeichnet; Zeichnung BMW AG (1, gekennzeichnet); Fotos von autopress (9, alle gekennzeichnet); Schneider, Hans-Jürgen (382 Fotos, 12 Zeichnungen, alle nicht gekennzeichnet). Umschlag-Vorderseite: Auto Zeitung (1); Umschlag-Rückseite: Volkswagen Aktiengesellschaft (5)

## Copyright 2014 by

SCHNEIDER MEDIA UK LTD., 1. Auflage

## Originalausgabe

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie vorbehalten. Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken sowie in Internet-Portalen verboten.

## Umschlaggestaltung

Dr. Valentin Schneider

## Herstellung

Gestaltung, Redaktion:  
Hans-Jürgen Schneider  
Lektorat: Dr. Valentin Schneider  
Digitale Produktion: Vincent Schneider

## Druck und Verarbeitung

Westermann Druck Zwickau GmbH

## Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,  
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,  
Fax: 0521/559113; E-Mail: info@delius-klasing.de

## Verlag

SCHNEIDER MEDIA UK LTD.  
E-Mail: info@schneider-text.com  
Website: [www.schneider-text.com](http://www.schneider-text.com)

ISBN D, A, CH: 978-3-7688-5808-3

Printed in Germany

## 5 Vorwort

### Teil 1: Modellgeschichte Golf I, Jetta I, Caddy

- 6 Entwicklung, Prototypen, die Leute hinter dem Golf I
- 12 Präsentation: die Vorstellung des Golf I und das erste Modelljahr 1974/75
- 26 Modellgeschichte der Golf I-Limousine von 1975 bis Juli 1978
- 36 Modellgeschichte der Golf I-Limousine von August 1978 bis 1983
- 52 Der Golf GTI von 1975 bis 1983
- 62 Der Golf Diesel von 1976 bis 1983
- 71 IRVW 1977, Golf Turbo-Diesel von 1981 bis 1983
- 76 Das Golf Cabriolet und die Sondermodelle 1979 bis 1993
- 86 Der Jetta I 1979-1984: Serienmodelle Benziner, Diesel, Tuning, Sport-Prototyp JetTwin
- 98 Der Caddy: vielseitiger Pick-up aus Sarajewo 1979 bis 1993
- 102 Arzt, Nothelle, Oettinger & Co: Golf-Tuning 1975 bis 1983
- 112 Der Golf I im Motorsport 1975 bis 1982

### Teil 2: Wartung, Reparatur, Pannenhilfe mit Störungssuch-Tabellen

- 122 Karosserie und Innenraum von der Stoßstange bis zur Türverkleidung
- 138 Karosserieelektrik von Batterie bis Radio und Zündschloß
- 140 Motor und Motorelektrik von Anlasser bis Ventileinstellung und Zahnriemen
- 156 Motorkühlung und -schmierung von Ölwechsel bis Wasserpumpe
- 164 Treibstoffversorgung Benzin und Diesel, Ansaug- und Abgastrakt
- 176 Getriebe, Kupplung, Antriebswellen, Räder, Reifen
- 185 Scheiben- und Trommelbremsanlage warten und prüfen

### Teil 3: Kaufberatung, Marktpreise und Dokumentation

- 194 Was beim Kauf eines Golf- oder Jetta-Youngtimers zu beachten ist
- 205 Youngtimer-Marktpreise nach Zustands-Kategorien für Golf I, GTI, Cabrio, Jetta I
- 210 Dokumentation eines unrestaurierten Golf I Formel E von 1981 mit 150 Fotos

### Teil 4: Anhang mit Daten, Einstellwerten, Ersatzteilpreisen, Adressen, Farblisten

- 230 Technische Daten Golf I, GTI, Cabrio 1974 bis 1993
- 232 Einstell- und Beleuchtungsdaten Golf I, GTI, Cabrio 1974 bis 1993
- 234 Technische Daten Jetta I, Caddy 1974 bis 1993
- 236 Einstell- und Beleuchtungsdaten Jetta I, Caddy 1979 bis 1993
- 235 Literatur: konsultiertes Bücher-, Zeitschriften- und Pressematerial
- 237 Drehmomentwerte für das Anziehen von Schrauben und Muttern
- 238 Ersatzteilpreise für Golf I, GTI, Cabrio, Jetta I, Caddy
- 239 Farbtafel Golf I Limousine 1975 bis 1983
- 240 Adressen von Internetseiten und Foren
- 240 Farben und Poster der Sitzbezüge (Auswahl)
- 240 Adressen von Golf-Spezialisten und Teilehändlern

## Golf, Jetta, Caddy: vom Massenprodukt zum Liebhaberobjekt

Mit dem Golf hatte wohl jeder Autofahrer einmal im Leben etwas zu tun. Ich erinnere mich an den metallic-blauen LS meiner Cousine, der 1976 leider schon verrostet war. Und an meinen Einsatz bei den Rekordfahrten der „Auto Zeitung“ mit dem Golf Diesel Anfang 1977, an denen ich als „abkommandierter“ Redakteur zusammen mit 13 Kollegen aktiv teilnahm. Alle zwei Stunden war Fahrerwechsel, dann ging es mit 145 km/h Dauervollgas auf der ehemaligen Rennstrecke im südfranzösischen Miramas richtig rund. Nachts um halb drei saß ich am Steuer, als der 25.000-Meilen-Rekord fiel. Noch immer höre ich das heisere Brummen des rasenden Diesels, sehe die Karnickel nachts vor den auftauchenden Scheinwerfern im letzten Moment ins Gras hoppelnd. Ausweichen wäre nicht gegangen.

In drei Jahren, von 1976 bis 1979, hatte ich ausgiebig Gelegenheit, für das Kölner Magazin nicht nur VW-Modelle, sondern auch zahllose andere Autos und schließlich auch die tollsten Motorräder zu testen. Ab 1980 beschäftigte ich mich als freier Journalist immer wieder auch mit VW-Produkten, später vorzugsweise mit Wohnmobilen auf Transporter- und LT-Basis. 1984 verfaßte ich ein Buch mit dem Titel „VW Golf – Technik, Wartung, Reparatur“, das sich rund 15.000mal verkaufte. Die Texte und Fotos von damals finden sich weitgehend im Pannenhilfeteil dieses Buchs wieder. Und da war noch der Golf GTI, den mein Freund Willi 1994 von einem Arzt kaufte und wenig später kommentarlos gegen einen fabrikneuen Renault Clio Diesel eintauschte.

Warum dieses Buch? Weil inzwischen viele Leute ihre Golf-Nostalgie entdecken, aber oft die Historie nicht kennen und nur selten wissen, wie man gekonnt an einem jungen Klassiker („Youngtimer“) schraubt oder Pannen beseitigt. In der Fahrschule führt das Thema Kfz-Technik ja schon lange ein Schattendasein.

Angefangen wird mit einer ausführlichen Modellgeschichte, die alle Typen vom ersten Golf 1974 über GTI und Diesel-Typen bis

zum Cabrio behandelt, historische Sporteinsätze nicht zu vergessen und alles, was damals im Tuningbereich geschah. Erstmals finden bei uns auch das Mauerblümchen Jetta und der Alleskönner Caddy ein (gedrucktes) Forum. Daran schließt sich ein großer Wartungsteil an, der im Detail zeigt, wie Zündung und Ventile eingestellt oder Bremsen repariert werden. Pannensuch- und Datentabellen geben wertvolle Tipps. Der dritte Schwerpunkt im Buch ist die ausführliche Kaufberatung inkl. aktuellem Marktpiegel für alle Golf- und Jetta-Typen.

Aber was wären gute Ratschläge ohne Demonstrationsobjekt? 2010 kaufte ich (bereits im Hinblick auf dieses Buchprojekt) einen sichtlich gealterten, in der Substanz aber noch soliden und tadellos fahrenden Golf Formel E von 1981 mit nur 122.000 km auf dem Tacho. Die 150 Fotos im letzten Teil des Buchs zeigen, wie so ein Auto nach rund 30 Jahren Dauereinsatz aussieht und worauf man beim Kauf achten muß.

VW hat in all den Jahren meine Arbeit unterstützt. 1984 brachte ein Chauffeur nacheinander zwei Golf-Testwagen aus Wolfsburg bis vor meine Haustür und fuhr dann mit dem Zug zurück. Presse- und Archivfotos konnte man sich im Werk bei Dr. Bernhard Wiersch aussuchen und einfach mitnehmen, und die Pressemappen waren fast wöchentlich in der Post. Jetzt erscheinen weit über 100 Fotodokumente aus dieser Zeit im Buch.

Nicht nur die alten Pressefotos wurden herangezogen, sondern auch 20 Jahrgänge diverser Automobil-Zeitschriften. 850 Magazine habe ich im Rahmen der Recherche durchforstet, rund 150 Ausgaben lieferten wertvolles Info- und Repro-Material, darunter Werbeanzeigen von VW zum Thema „Golf“.

Dr. Manfred Grieger, Leiter der Historischen Kommunikation in der Volkswagen-Konzernkommunikation, räumte kurzfristig nicht nur die Nutzungsrechte für das historische Material und die alten Anzeigen aus meinem Archiv ein, sondern übermittelte über seine Mitarbeiterin Antina Schulze

zusätzlich 88 digitalisierte Fotos aus dem Werksarchiv; Dr. Grieger danke ich für sein Engagement besonders. Auch Eberhard Kittler, dem Chef von VW Classic, sei gedankt.

Zu Dank verpflichtet bin ich außerdem meinem alten „AZ“-Kollegen Diether Rodatz, Edwin Baaske von unserem langjährigen Vertriebspartner Delius Klasing Bielefeld, dessen Kollegen Alexander Failing DK-Verlagsleiterin Dr. Nadja Kneissler und nicht zu vergessen Dr. Rüdiger Etzold (prominenter Autor der bei DK erscheinenden Ratgeberreihe „So wird's gemacht“) für die großzügige Genehmigung der Übernahme zahlreicher Pannensuchtabellen. Joachim Fischer, Chefredakteur des DK-Magazins „Gute Fahrt“ stellte Listen, Sebastian Hoffmann die Marktdaten und Preistabellen zur Verfügung, Rainer Manthey half bei der Erstellung des Konzepts – ihnen allen danke ich herzlich.

Unbedingt einschließen muß ich in meinen Dank unsere Söhne Valentin und Vincent, die sich wochenlang mit Umschlaggestaltung, Korrekturlesen und der komplizierten digitalen Produktion herumgeschlagen haben. Meine Frau Gabriele hat uns derweil mit ihrer Kochkunst am Leben und mit ihrem Organisationstalent den Rücken frei gehalten.

Nutzen und Spaß mit dem Buch wünscht ihnen, liebe Leserinnen und Leser,

Ihr

**Hans-Jürgen Schneider**  
Autor und Verleger

Normandie, im Frühjahr 2014

Recherchen zu diesem Buch: ohne Stapel von historischen Zeitschriften ging es nicht.





die sicherheitstechnisch ausgefeilte und verstärkte Karosseriekonstruktion.

Der Gepäckraum war gegenüber der Limousine von 370 auf 280 Liter geschrumpft, und die Motoren hatten gut mit dem höheren Leergewicht (gleichwohl nur 940 kg) zu tun: „Nach Werksangabe liegt die Spitze mit 172 km/h für das GLI-Cabrio um genau zehn km/h unter der GTI-Limousine.“ Andere Kritiker hielten sich weniger zurück und ließen Beschimpfungen vom Stapel wie „ein unmögliches Auto“, „Badewanne mit Frontantrieb“ oder „Kinderwagen mit Klappverdeck.“

Wesentlich sachlicher urteilte Dirk-Michael Conradt in „auto, motor und sport“ (Heft 5/1979): „Das ab Mai 1979 lieferbare Golf Cabrio geriet zu einem Frischluft-Automobil, welches beim Fahren eindeutig mehr Vergnügen zu bereiten vermag als beim bloßen Betrachten – ganz im Gegensatz zum offenen Käfer, der autophile Naturen gerade mit seiner properen Erscheinung zu entzücken pflegt.“

Im „ams“-Test (Heft 13/1979) erinnerte Clauspeter Becker daran, daß der neue „luftgekühlte“ Golf neben dem Rolls-Royce Cor-

mann konterte: „Wir können nicht den Kofferraum der Schönheit opfern.“ Basta.

Hinsichtlich der Fahrleistungen mußte das aerodynamisch ungünstigere und schwerere Cabrio gegenüber der Limousine zurückstecken: Das Modell mit dem 70-PS-Motor war bei der Standardbeschleunigung mit 14,6 Sekunden um 1,7 Sekunden langsamer als die Limousine, und in der Spitze fehlten bei 150 km/h genau 10 km/h. Dafür war der Verbrauch um durchschnittlich 10,8 Liter spürbar höher. Beckersagteesdiplomatisch: „Da das Golf Cabrio zum schnellen und zum offenen Fahrgleichmaßen verleitet, sollten temperamentvolle Käufer mit höheren Verbrauchswerten rechnen.“

Die Steifigkeit des Aufbaus fand volle Anerkennung: „Das Golf Cabrio wirkt so solide wie eine Burg.“ Aber: „Bei ausgesprochen forscher Fahrweise auf extrem welligen Straßen deutet leichtes Schütteln im Armaturenbrettbereich darauf hin, daß es sich eben doch um ein offenes Auto handelt.“

Trotz der Verstärkungen war das Golf Cabrio mit nur 940 kg (als GLI) ein Leichtgewicht mit entsprechend gutem Handling. Dabei war der Frischluft-VW keineswegs spartanisch ausgestattet; Ende der 1970er Jahre jedoch galt als luxuriös, was heute unterhalb der Wahrnehmungsschwelle liegt. Auszug aus dem Cabrio-Prospekt vom De-



Foto: Volkswagen Aktiengesellschaft

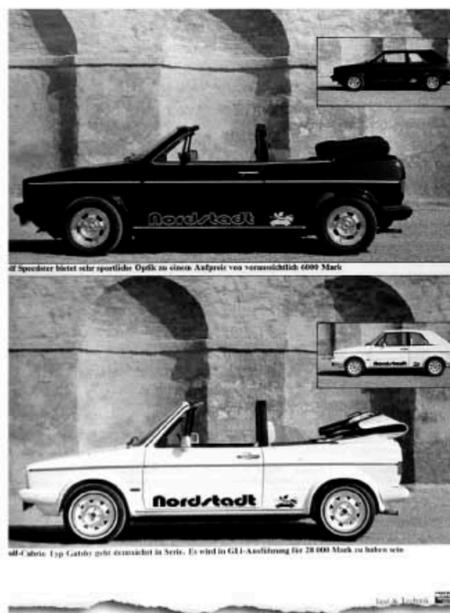


Foto: Volkswagen Aktiengesellschaft

Die neue Armaturentafel ab Herbst 1980 mit Mittelkonsole und Handschuhfach.

nische Ende der 1970er Jahre der einzigeserienmäßig produzierte offene Viersitzer der Welt war – angesichts der Cabrio-Vielfalt unserer Tage eine kaum zu glaubende Feststellung.

Interessant war, daß die Gewichtsverteilung beim Cabrio mit einer zu 59,5 Prozent belasteten Vorderachse besser war als bei der Limousine (61,6 Prozent). Das Klappverdeck war für Becker „ein Lehrstück an funktionaler Perfektion. Es läßt sich noch müheloser öffnen und schließen als das auch schon mustergültige Exemplar des Käfers.“ Gelobt wurden der gute Wetterschutz und die geringe Geräuschentwicklung bei geschlossenem Verdeck; das Cabrio war „so leise wie eine gut gebaute Limousine“. Zwar meinte der Tester, „ein voll versenkbares Verdeck würde dem Auto sicher besser stehen“. Doch Kar-



Ausfuß:auto, motor und sport/Vereinigte Motor-Verlage

Oben: frühes Cabrio von 1979. Links: Günter Artz stellte 1980 den „Speedster“ mit niedrigerer Frontscheibe vor (oben); darunter das seriennahe Modell „Gatsby“.

zember 1979: „So ein Cabriolet, das ist doch der reinste Luxus, denken die meisten Leute. Und sie haben damit gar nicht mal so unrecht. Werfen Sie doch mal einen Blick in das Golf Cabriolet. Da wimmelt es nur so von Raffinesse: beleuchteter Zigarrenanzünder, Ascher und Heizungshebel. Scheibenwischer-Interwallschaltung und Wisch-Wasch-Automatic. Von innen verstellbare Außenspiegel. Gepolsterte Armaturentafel mit Drehzahlmesser und regulierbarer Instrumentenbeleuchtung. Eleganter Teppich im ganzen Innenraum. Parklicht, Dreistufige Gebläse, Ablage über die gesamte Breite der Armaturentafel, Quarzuhr, Tageskilometerzähler. Und so weiter und so fort.“



Foto: Volkswagen Aktiengesellschaft

Oben: Wachablösung 1979 – vorn das Golf Cabriolet, dahinter der offene Käfer. Links: Cabriolet in der Ur-Ausführung 1979.

Wo heute Digitalanzeigen und Bildschirme von der Straße ablenken, leuchtete 1979 einsam der Zigarrenanzünder – romantische, einfache Welt, vor allem bei aufgeklapptem Verdeck unterm Sternenhimmel. Und überhaupt Zigarren! Damals Genuß, heute tödlich.

### 1980: Speedster, Gatsby von Artz

Immer wieder wurde das Erscheinungsbild des Golf Cabrio kritisiert. Wolfgang König merkte in „auto, motor und sport“ Nr. 10 vom 7. Mai 1980 an: „Was dem Golf mit der Sportmütze noch fehlt, ist das Aussehen eines Sportwagens. Denn der als Basis für den Nachfolger des beliebten VW Käfer Cabrio gewählte Golf verfügt über eine reine Zweckform. (...) Der offene Golf sieht nicht besonders sportlich, sondern netwas biederaus.“

Foto: Volkswagen Aktiengesellschaft

Von hinten treten einige Mängel zutage, die aber nicht katastrophal sind. So sind zum Beispiel die Zierleisten blind. Schön ist, daß alle originalen Logos und Aufkleber die Zeit unbeschädigt überdauert haben.



Links: Die Heck-Stoßstange hat einige Remppler abbekommen und wurde dabei leicht nach oben gedrückt. Auch ist die Zierleiste recht unansehnlich. Der Kunststoff läßt sich mit einem Spezialmittel auffrischen, die Schiefelage aller Erfahrung nach relativ einfach beheben. Die Stoßstangenhalter sind nur mit vier Schrauben im Kofferraum befestigt, der Ausbau ist ein Kinderspiel. Die hohe Reparaturfreundlichkeit ist es, die den alten Golf von modernen Nachfolgern unterscheidet.



Bildleiste von links nach rechts: Unterhalb der rechten Heckleuchte ist das Blech eingedrückt und angerostet. Auch dieser Schwachpunkt läßt sich mit professionellen Mitteln recht einfach reparieren: ausbeulen, schleifen, grundieren, lackieren. Bedenklicher ist die verrostete Innenkante der Heckklappe. Doch da sie aber außen noch intakt ist, dürfte es genügen, den Rost anzuschleifen oder wegzustrahlen. Auch die kleine Delle am rechten Frontkotflügel stellt kein ernsthaftes Problem dar, ebenso wenig die Schrammen hinten rechts am Radlauf. Bilder unten: Die beiden Türen rechts haben ordentlich etwas abbekommen, vermutlich beim Touchieren eines Pfostens. Auch hier gilt: ausbeulen, entrostet und lackieren statt neue Türen einzubauen. Die originale Substanz sollte möglichst erhalten bleiben. Die Schweller zeigen dank der guten Rostvorsorge, die VW den letzten Golf I-Baujahre angeeignet hat, keinerlei Durchrostungen!

Bildleiste links von oben: Die Motorhaube hat keine Beulen und zeigt nur Flugrost an den Belüftungsschlitz der Verstärkungsholme. Die flächigen Rostspuren stammen von umherspritzendem, mit Rost versetztem Kühlwasser ohne Frostschutz. Die Heckklappe ist bis auf den Falzrost in Ordnung und besitzt noch einen alten Aufkleber. Unten: Der hydraulische Klappenaufsteller drückt nicht mehr und muß ersetzt werden.



Auf der rechten Seite zeigt unser Golf häßliche Kampfspuren, die aber nicht die Aufbaustruktur beschädigt haben. Beim Kotflügel vorn und beim Griff hinten links fehlen die Zierleisten.