



Rückblick 25. November 1980 – Des Tuner's Liebling

Das Lieblingsobjekt der Auto-Zeitschriften war (nicht nur) im Herbst 1980 eindeutig der Golf GTI. Jede Auto Zeitung, die etwas auf sich hielt, berichtete in jener Zeit nahezu in jeder Ausgabe in irgendeiner Form über den Wolfsburger Sportler. Nicht zuletzt das breite Tuning-Angebot rund um den GTI war ein Dauer-Thema. Schließlich war die Anzahl der Anbieter groß und reichte von A wie Abt über Kamei, Nothelle und Oettinger bis hin zu Z wie Zender. Während sich so mancher Tuner nur auf die Optik konzentrierte, optimierten andere auch Motor oder Fahrwerk. Letztlich war in (fast) jeder Preisklasse etwas dabei, um seinen Golf GTI schöner und schneller, vor allem aber individueller zu machen.

Drei tote Kinder täglich (!) und über 60.000 verletzte jährlich im Straßenverkehr – so lautete damals die Horrorbilanz. Gleichermäßen unglaublich wie weltweite (traurige) Spitze! Und das obwohl Untersuchungen 1980 belegten, dass Fünf- und Sechsjährige die wichtigsten Verkehrsregeln bereits beherrschten. Tragisch – rund 60 Prozent der tödlichen Kinderunfälle hätten verhindert werden können, wenn alle Möglichkeiten der Absicherung im Straßenbau ergriffen worden wären. Zur Reduzierung der erschreckenden Zahlen konnten nur „Standard-Tipps“ wie auffällige Kleidung, besserer Verkehrsunterricht oder die Vorbildfunktion der Erwachsenen gegeben werden.

Bereits im Herbst 1980 war ein Tunnel zwischen Frankreich und England ein heißes Thema. Damals drängten Europas Parlamentarier beide Länder zum Baubeginn. Prognostiziert wurde, dass es schon 1988 möglich wäre, den Tunnel zu eröffnen. Wie wir heute wissen, war dieser Termin nicht zu halten. Erst seit 1994 verbindet der Eurotunnel das europäische Festland mit der britischen Insel zwischen Calais und Dover.



Das „Salz in der (automobilen) Suppe“ waren aber auch Ende November 1980 die (neuen) Modelle:

- So machten Erbkönig-Fotos von einem unter dem R 18 angesiedelten neuen Stufenheck-Modell von Renault die Runde. Gemutmaßte wurde, dass der VW Jetta-Konkurrent auf der IAA 1981 als R 13 seine Premiere feiern wird. Der eigenständige, „brav“ designte Franzose kam schließlich als R 9 auf den Markt.
- 652 cm³, 23 PS, zwei Zylinder, 104 km/h Höchstgeschwindigkeit und nur 3,11 Meter lang – aber dennoch 6,9 Liter Verbrauch. So lautete der Steckbrief des Fiat 126 Bambino. Was sprach neben dem funktionellen Cockpit für den nur 7.740 DM teuren Italiener? Wendigkeit, Unterhaltskosten und das „niedliche“ Aussehen ...
- Zu den Traumwagen vieler gehörte Ende 1980 der Alfa Romeo GTV6 2.5. Schließlich beschleunigten den Italiener 160 PS in nur 8,3 Sekunden auf Tempo 100 und ermöglichten eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h. Darüber hinaus wussten auch das sportliche Fahrverhalten, der kernige Auspuffklang und die guten Sitze des Sechszylinder-Coupés zu überzeugen. Weniger gefallen konnte hingegen die Verarbeitungsqualität.
- Der BMW 732i präsentierte sich nach einem 50.000 km Dauertest in einem hervorragenden Gesamtzustand aller technischen Komponenten. Etwas getrübt wurde die gute Vorstellung von einer nicht optimalen Verarbeitungsqualität. Pluspunkte sammelte der große BMW vor allem mit seinem harmonischen Antrieb und der Langstreckentauglichkeit.
- Nach den (Werks-) Ferien präsentierte sich die Verkaufshitliste im September 1980 wieder im gewohnten Zustand: Opel Kadett vor VW Golf. Die kleine Klasse von Mercedes (W 123) konnte sich auf dem dritten Platz vor dem Audi 80 behaupten. Einen guten Einstand hatte der neue Ford Escort, der gleich auf den 15. Platz stürmte. Der Renault 18 war hingegen mit minus 22% der Verlierer des Monats.



Bilderquelle: BMW/Fiat/Volkswagen