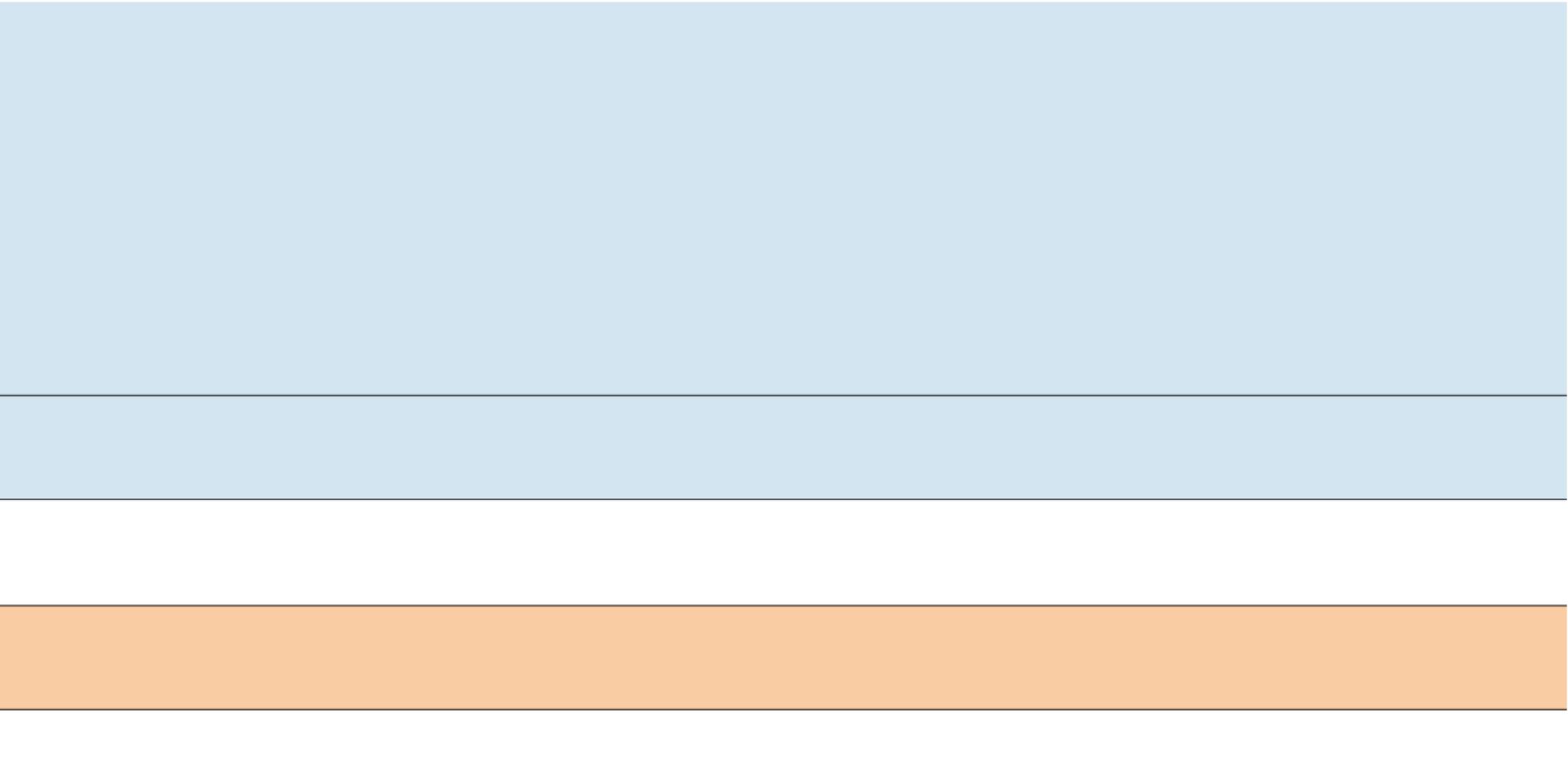


1



GOLF 1 – DER BEGINN EINER NEUEN KLASSE



GOLF 1 – DER BEGINN EINER NEUEN KLASSE



MITWIRKENDE



DER GOLF

SEITEN 2–9 UND 28–33



VOLKSWAGEN

SEITEN 10–17 UND 34–40



RALF PANITZKI

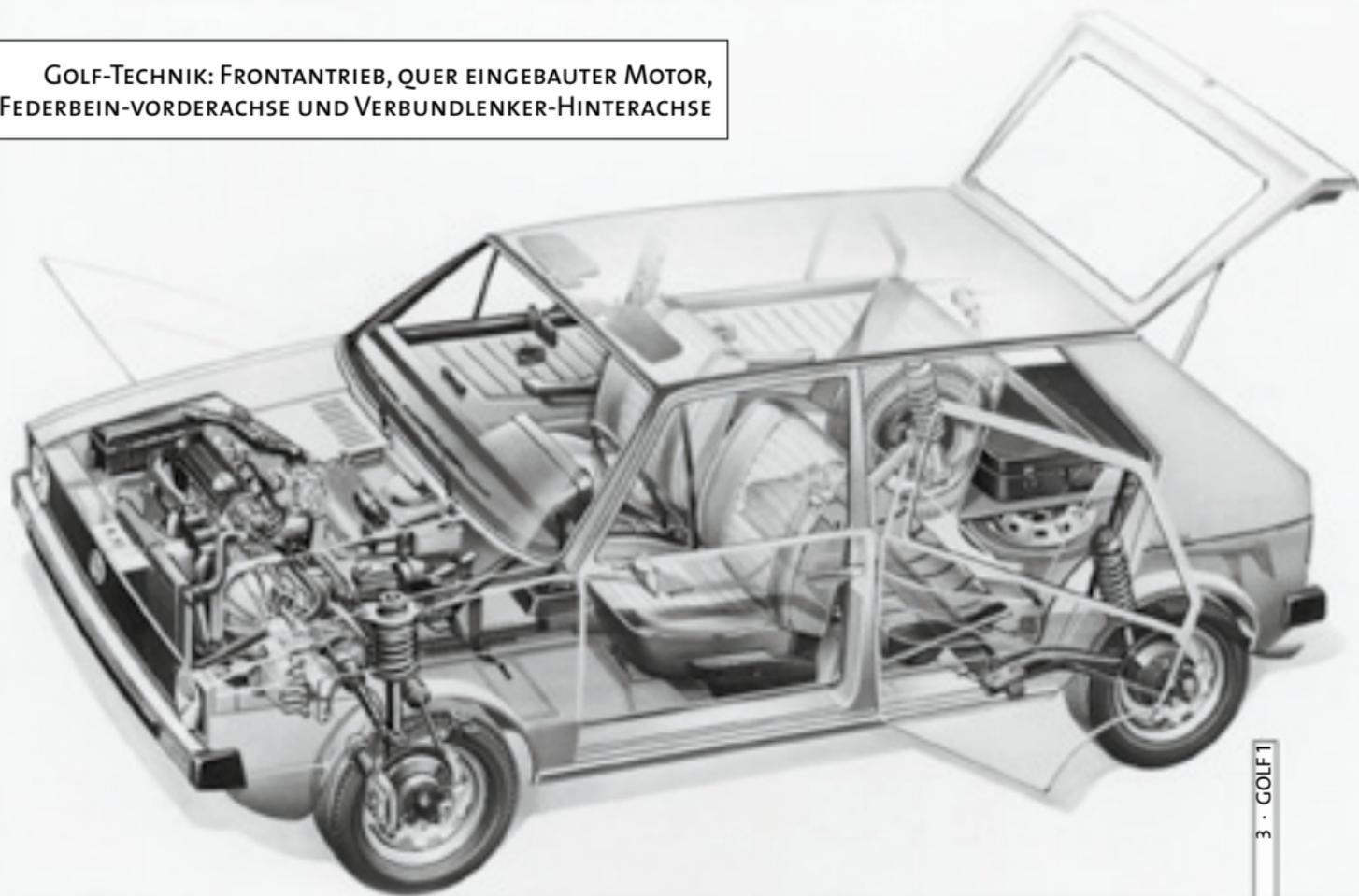
SEITEN 18–27



JANUAR 1974, WOLFSBURG

Ich bin gut gebaut. Kein Muskelprotz, sondern ein Athlet mit Sinn für Ästhetik. Modernität bestimmt meine Konstruktion, deren Grundelemente rasch aufgezählt sind: eine kompakte selbsttragende Karosse mit Heckklappe, Frontantrieb mit quer eingebautem wassergekühltem Vierzylinder-Motor, ein leichtes Fahrwerk mit Federbein-Vorderachse und Verbundlenkerachse hinten. In diesem Konzept steckt viel Vernunft. Fortschrittliche Fahrzeugtechnik, Volkswagen-Maßarbeit und ein funktionales Design kommen wie selbstverständlich hinzu. In meinem Bug arbeitet ein neu entwickelter und leistungsstarker Vierzylinder-Reihenmotor mit Startautomatik; die Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb liegt oben. Schon die Basismotorisierung gewinnt aus 1,1 Litern Hubraum 50 PS und bringt mich auf die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

GOLF-TECHNIK: FRONTANTRIEB, QUER EINGEBAUER MOTOR,
FEDERBEIN-VORDERACHSE UND VERBUNDLENKER-HINTERACHSE





Mit dem 70 PS starken 1,5-Liter-Motor schaffe ich 160 km/h. Das auf den Leistungscharakter abgestimmte Getriebe lässt meinem Golf-Temperament selbst bei motorschonenden Drehzahlen freien Lauf. Auch das Fahrwerk mit Einzelradfederung macht Freude beim Fahren. Mit langem Radstand und breiter Spur nutze ich optimal die Vorteile des Frontantriebs. Die Verbundlenker-Hinterachse führt die Hinterräder präzise parallel, während die T-förmige Traverse als effektiver Stabilisator gegen Karosserieneigung in der Kurve wirkt. Dem Fahrkomfort dient die leichtgängige Zahnstangenlenkung, mit der ich exakt manövriert werden kann. Dank einer sorgfältigen Schwingungsdämpfung zwischen Fahrwerk und Karosserie bewege ich mich leise.



Fahrfreude und Sicherheit gehen bei mir Hand in Hand.
Dafür sorgen ein diagonales Zweikreisbremssystem,
serienmäßige Dreipunktgurte und der negative Lenkrollradius,
der beim Bremsen auf einseitig rutschiger Fahrbahn die Spur stabilisiert.
Der quer eingebaute Motor erleichterte die Konstruktion
einer optimal abgestimmten Knautschzone.
Die Rahmen-Boden-Gruppe mit starken Seitenschwellern
schützt meine Flanken; der Fahrgastraum ist formstabil.



Die Technik verbirgt sich unter einem maßgeschneiderten Blechkleid, das mich jenseits aller Moden gut aussehen lässt.

Mein Design-Konzept ist eine klare Kiste: mit stark abfallender Haube, einer elegant schräg stehenden Frontscheibe, zwei klar gezeichneten Seitenfensterflächen über einer glatten, nur leicht gewölbten Flanke, mit Schrägheck hinter einer großflächigen C-Säule und klaren, runden Radauschnitten. Kreisrunde Scheinwerfer und in die Stoßstange integrierte Blinker verleihen meinem Gesicht charakteristische Züge. Innen bin ich unspektakulär, aber stimmig gestaltet. Einen Blickfang bietet das in Kreis und Rechteck gegliederte Armaturenbrett, das die Formen der Wagenfront aufnimmt. In einer mattsilbernen Fläche liegen die Rundinstrumente und schmale, an den Enden gerundete kleine Flächen nehmen die Kontrollleuchten auf.



VIERTÜRER, 1976



Mein klassisch-schönes Design ist den Menschen gemäß, denn der Innenraum gibt viel Luft. Obwohl ich nur 370,5 Zentimeter lang und 161 Zentimeter breit bin, können vier große Insassen bequem reisen; auch ein fünfter findet Platz. Mich gibt es in zwei- und viertüriger Version mit praktischer Heckklappe. Mit vier Türen und einem großzügigen Gepäckraum zeige ich mich von meiner familienfreundlichen Seite. Er fasst 350 Liter und verwandelt sich bei vorgeklappter Bank zum großen Laderaum, wo sich die täglichen Einkäufe, Kinderwagen und Reisetaschen bequem verstauen lassen.

In der Designphilosophie bin ich dem legendären Käfer ähnlich. Meine kompakte, nüchtern-funktionale Gestaltung sucht kein Prestige, sondern signalisiert Klassenlosigkeit. Ich bin einer für alle. Eckig, praktisch, gut. So gehe ich nun in die Serienproduktion.



COCKPIT



Der Golf war ein Wagnis. Er brach mit der Tradition des luftgekühlten Heckmotors und verließ auch im Design die bewährte Linie. Das erforderte Mut und die Überzeugung, dass der Golf selbst eingefahrene Käfer-Freunde zum Umsteigen bewegen konnte.

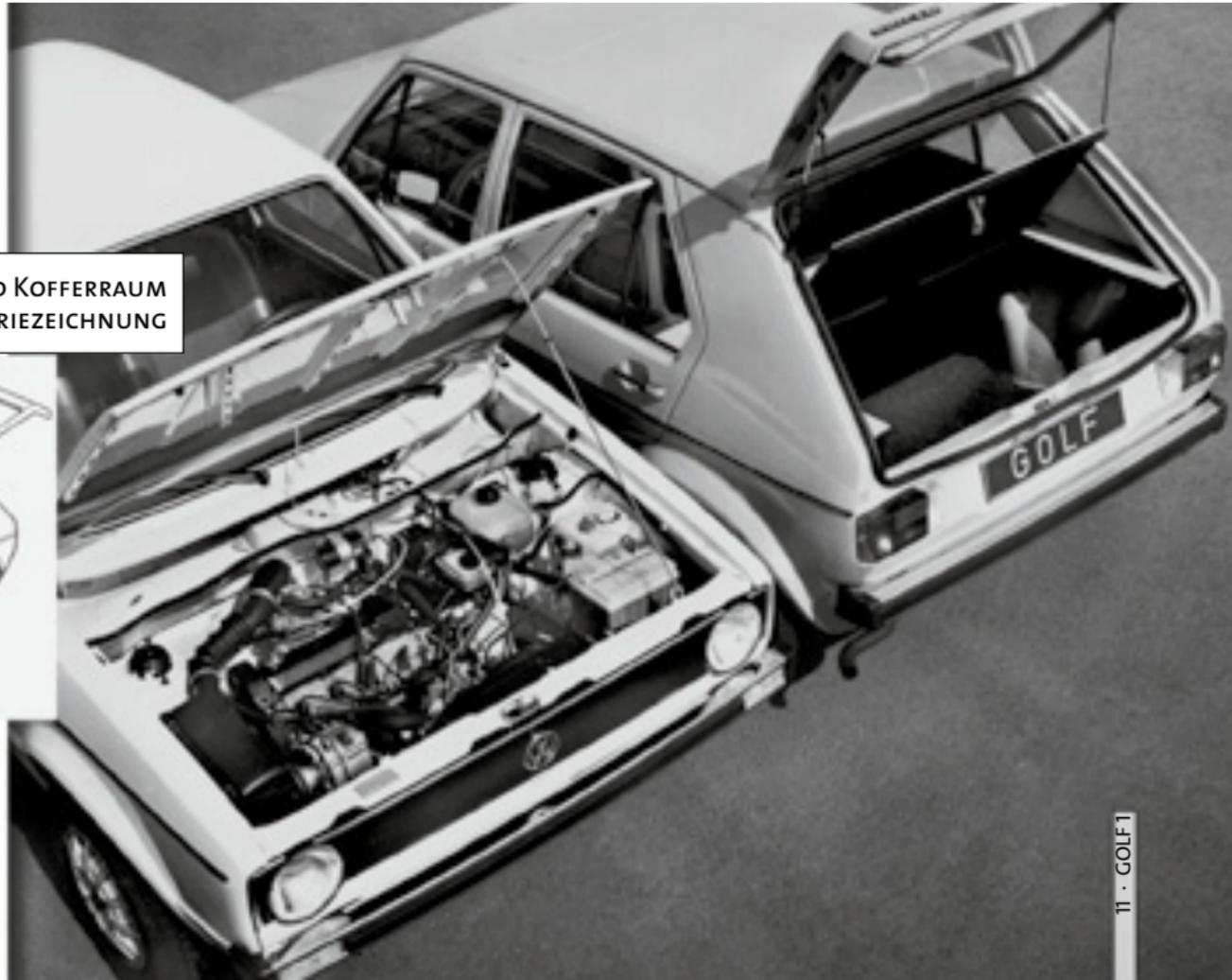
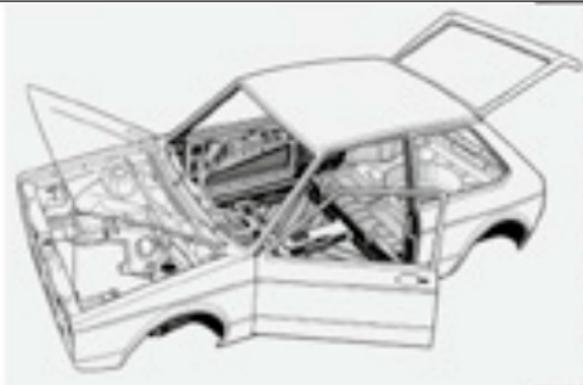
Der Abschied vom Typ 1 fiel nicht leicht. Doch mit seinem Antriebskonzept und der beengten Karosserie hinkte er dem automobilen Fortschritt hinterher. Der Käfer war das Auto des langen Wirtschaftswunders der Nachkriegszeit und brachte den Menschen Mobilität. Die motorisierte Konsumgesellschaft der 1970er Jahre verlangte nach einem neuen, zeitgemäßen „Volkswagen“.

Ein universelles Auto mit Käfer-Tugenden war gefragt, ein gewohnt zuverlässiges, wirtschaftliches und qualitätsbewusstes Fahrzeug, das in Punkto Dynamik, Komfort und Sicherheit den Typ 1 übertraf. Eine Limousine für breite Bevölkerungsschichten, die unterschiedlichen Ansprüchen und Geschmäckern gerecht wurde.

Kurz: ein individuelles Auto für jedermann, überall.



*RECHTS: BLICK IN MOTOR- UND KOFFERRAUM
UNTEN: KAROSSERIEZEICHNUNG*





LINKS: GOLF, 1975
RECHTS: VOR DEM VOLKSWAGENWERK IN WOLFSBURG, 1978



Dieser schwierigen Aufgabe wandten wir uns 1967 zu. Die Golf-Ära begann mit einem schlichten wie kühnen Entwurf, der schließlich als Entwicklungsauftrag EA 337 in die Realisierungsphase trat. Dem Gemeinschaftsprojekt Golf steuerte die 1965 übernommene Tochter Auto Union den wassergekühlten Vierzylinder-Motor bei. Auf dieser Basis entwickelten wir den 1,1-Liter-Motor des Golf. Mit dem Karosserie-Styling beauftragten wir Giorgio Giugiaro. Seine Firma Ital-Design präsentierte einen Entwurf in Keilform, frei nach dem Motto: „Rund ist jetzt eckig.“ Der gebaute Prototyp überzeugte, und im Oktober 1971 gab der Vorstand grünes Licht für die Produktion. Zeitgleich wurde der an Porsche vergebene Entwicklungsauftrag EA 266 eingestellt, der mit einem Mittelmotor die Produktindividualität des Käfer fortführen sollte. Doch der konstruktionsbedingt hohe Preis barg ein zu großes Absatzrisiko.



Bis zur Serienreife legten unsere Ingenieure und Techniker Hand an den Golf, um dessen Gewicht und Herstellungskosten zu senken.

Das italienische Design passten wir den Erfordernissen einer effizienten Fertigung und den amerikanischen Sicherheitsvorschriften an.

Heraus kam eine kleine kantige Kompaktlimousine mit abfallendem Bug, kräftigem Heck und einer unglaublichen Aerodynamik.

Im Windkanal senkten wir den C_w -Wert durch einige Korrekturen auf 0,42 ab.

Damit war der Golf genauso windschnittig wie mancher Sportwagen.

UNTEN: GOLF GTI IM RALLYESPORT
RECHTS: VORDERSITZE, 1981





Wir haben ein vernünftiges Auto gebaut. Seine fortschrittliche Technik, seine aerodynamische Form und sein geringes Gewicht verhelfen dem Golf zu Wirtschaftlichkeit und guter Leistung – und das bei einem hohen Maß an Sicherheit und Fahrkomfort. Das klare, funktionale Design gibt dem Golf ein zeitloses Aussehen, mit dem sich alle Bevölkerungsschichten und Einkommensklassen identifizieren können. Auch seine Raumökonomie hebt die Grenzen zwischen Klein- und Mittelklasse auf. Und mit der preisgünstigen Einstiegsversion haben wir den Golf vielen Menschen zugänglich gemacht.



Im Januar 1974 lief die Serienproduktion des Golf im Werk Wolfsburg an.
Die Käfer-Fertigung wurde ins Werk Emden verlagert,
das von 1974 bis 1977 zugleich den Golf montierte.
Der Generationswechsel markierte gleichsam den Übergang zu einer flexiblen Modellpolitik
und ging mit tief greifenden Umwälzungen im Fabrikationsprozess einher.
An die Stelle der starren Massenfertigung eines Typs trat die mittels EDV-Einsatz
und Baukastenprinzip rationalisierte Produktion verschiedener Modelle.
Denn der Kunde ist König und der Golf eine zeitgemäße Verbeugung vor ihm.



MIT DEM GOLF AUF REISEN



Golf? Warum hieß der neue Volkswagen wie eine exklusive Sportart, die in Deutschland so populär war wie das königliche Polo? Ralf Panitzki stutzte. Spielte die Namensgebung vielleicht auf ein luxuriöses Auto an, das sich alle leisten konnten – wie der Werbeslogan „Der neue Volkssport: Golf.“ ankündigte? Oder wies die Bezeichnung eher auf Eigenschaften hin, die sowohl den Golf als auch einen Profi-Spieler auszeichneten: eine perfekte Technik, ein wuchtiger Abschlag und gute Kondition. Wie dem auch sei, der Sport interessierte ihn nicht sonderlich, der Golf umso mehr.





Als ihm der Golf erschien, war Ralf Panitzki 19 Jahre alt und fieberte seinem ersten Auto entgegen. Nach gut bestandener Ausbildung zum Industriekaufmann arbeitete er seit Juni 1974 in der Einkaufsabteilung von Hoesch. Die mageren Jahre waren vorbei, jetzt brachen die fetten an. In verschiedenen Autozeitschriften hielt Panitzki intensiv Ausschau nach einem Auto, das ihm gefiel. Hier stieß er das erste Mal auf den Golf, eine sportliche Limousine genau nach seinem Geschmack, und seitdem ging ihm der Wagen nicht mehr aus dem Kopf. Dass es sich um ein verlässliches Fahrzeug handelte, entnahm er verschiedenen Testberichten, die der Golf mit Bravour bestanden hatte. Ohnehin hielt Ralf Volkswagen für solide Fahrzeuge, denn er war mit dem Käfer groß geworden und hatte nie eine ernste Panne erlebt.



Sein Vater schwor auf Volkswagen. Heinz Panitzki hatte sich 1958 den ersten Käfer gekauft und war seitdem der Marke treu geblieben. Etwas zögerlich war er 1973 auf den Passat umgestiegen, den er nun seinem Sohn in höchsten Tönen anpries. Auch der Filius fand den Passat nicht schlecht. Aber der Golf wirkte auf ihn irgendwie jugendlicher, schnittiger, pfiffiger. Und der Preis von 7.995 D-Mark für die Basisausführung ging im Vergleich zu anderen Modellen in Ordnung. Wenn Ralf Panitzki das selbst Ersparte und den im vergangenen Jahr ausgezahlten Sparvertrag addierte, kam er auf 6.000 D-Mark. Doch sein Vater hatte ihm finanzielle Unterstützung versprochen mit dem Argument, dass ein Volkswagen eine gute Investition sei. Qualitätsarbeit aus Wolfsburg. Da weiß man, was man hat.

DER ALASKA-FEUERLAND-HÄRTETEST, 1975





Als Ralf Panitzki am 23. Oktober 1974 beim VW-Händler in Dortmund seinen nagelneuen grünen Golf in Empfang nahm und zu seiner ersten Spritztour aufbrach, fühlte er sich wie ein König. Und dieses Gefühl blieb. Auch nach einigen Monaten hatte das Auto nichts von seinem Reiz verloren, im Gegenteil. Je besser er den Golf beherrschte, umso mehr Freude machte das Fahren. Der Wagen kam seinem sportlichen Fahrstil entgegen. Er war leicht zu lenken und lag gut auf der Straße und in der Kurve. Laut Fahrzeugschein betrug die Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, doch bei seiner ersten Autobahnfahrt schlug die Tachonadel bei durchgetretenem Gaspedal bis fast 150 aus. Dies erklärte Ralf zur offiziellen Spitze.



In seinem Freundeskreis wurde der Golf bestaunt, zumal Ralf einer der Ältesten und außer ihm nur sein Kumpel Michael stolzer Autobesitzer war. So profitierten letztlich alle vom Golf, denn an Wochenendausflügen oder Diskothekenbesuchen in Bochum konnte fortan die ganze Clique teilnehmen. Und der kleine kompakte Wagen, der bequem in jede Parklücke passte, kutscherte nicht selten fünf Leute von A nach B. Richtig bequem war das nicht, doch das störte niemanden. Mit 19 steht Mobilität höher im Kurs als Komfort.



Seine Freundin Ute fand den Wagen schick, flott und leicht einzuparken. Beim ersten gemeinsamen Spanienurlaub im Sommer 1975 lernte Ralf den Laderaum schätzen. Das vor dem Heck aufgereichte Gepäck sah nach Weltreise aus und war doch bei umgeklappter Rückbank leicht zu verstauen. Die lange Fahrt durch Südfrankreich bereitete Ralf trotz seiner Größe von 1,85 Meter keinen Stress, und irgendwann kam ihm der Werbeslogan in den Sinn: „Hier kann man sich auf langen Strecken lang strecken.“ Bedenken wegen des wassergekühlten Motors zerschmolzen bei 35 Grad im Schatten, wie auch im Winter die Flüssigkeitskühlung keinerlei Probleme verursachte.



Beim Auszug aus dem Elternhaus leistete der Golf gute Dienste und pendelte mehrmals zwischen dem schwedischen Möbelhaus und der ersten Wohnung.

Selbst Zweimeter-Regale passten bei leicht geöffneter Heckklappe hinein.

Die Miete für die eigenen vier Wände war kein hoher Preis für die gewonnene Freiheit.

Nun zahlte sich aus, dass der Golf ein wirtschaftliches Auto war.

Die laufenden Kosten für Steuer, Versicherung und Benzin konnte Ralf decken, ohne auf die wichtigen Dinge im Leben verzichten zu müssen.

Ein neuer Lebensabschnitt begann. Die Beziehung mit seiner Freundin lief gut, der Golf auch.

Sie war genau sein Typ, der Golf auch.



FOTOMODELL AM SEEUFER



SEPTEMBER 1975, FRANKFURT

Ich bin kein eitler Typ, alles in allem. Doch meine Kraft verdient Aufmerksamkeit.

Als kleine Sensation stehe ich erneut im Rampenlicht der autointeressierten Öffentlichkeit.

Mein Name: Golf „Grand Tourisme Injection“, kurz GTI.

Der Schriftzug prangt vorn auf dem rot eingefassten Kühlergrill und hinten auf der Heckklappe, damit alle Ungläubigen zweimal hinsehen können, wer da überholt.

Meine mattschwarzen Stoßfänger kontrastieren zum marsroten oder diamantsilbernen Blechkleid.

Äußerlich bin ich vom herkömmlichen Golf kaum zu unterscheiden.

Mein Geheimnis liegt unter der Haube. Der Vierzylinder-Motor ist auf 1,6 Liter Hubraum aufgebohrt, mit neuem Zylinderkopf und der mechanisch einspritzenden K-Jetronic auf 110 PS gepuscht.



DER GTI, 1976



Weil ich nur 800 Kilogramm wiege, stellt mein phänomenaler Antritt selbst den Weltrekord im 100-Meter-Lauf in den Schatten. In exakt 9,2 Sekunden beschleunige ich von 0 auf 100 und erreiche eine Spitzengeschwindigkeit von 182 km/h.

Mein Sportfahrwerk liegt etwas näher am Asphalt; mit weichen Federn, harten Dämpfern und Stabilisatoren an beiden Achsen hält es die Balance zwischen Sicherheit und Komfort für den Fahrer.

Auf der Internationalen Automobilausstellung stehe ich als Prototyp, um den sich schon jetzt eine Fangemeinde schart.

Sie nennt mich den Überflieger meiner Klasse. Und genau das bin ich.



SEPTEMBER 1976, STOCKHOLM

Im Verbrauch asketisch, in der Leistung athletisch – diese Kombination feiert mit mir Premiere. Ich bin der Pionier unter den kleinen Dieselfahrzeugen und die Antwort auf steigende Energiepreise. Da staunt selbst die Fachwelt.

Mein leichtes und kultiviertes 1,5-Liter-Diesel-Triebwerk macht's möglich.

Es begnügt sich auf 100 Kilometern mit sechs Litern Kraftstoff und bringt mich auf 140 km/h. Damit steht meine Fahrleistung der eines Benziners nicht nach. Ab sofort muss es heißen: Flink wie ein Diesel.



MÄRZ 1979, ST. TROPEZ

Mit offenem Verdeck genieße ich das strahlende Blau und die leichte Meeresbrise. Hier bin ich in meinen Elementen. Die südfranzösische Küstenstadt ist ein Fest für die Sinne, genau wie ich. Doch selbst widrige Witterungsverhältnisse können mir nichts anhaben. Das gut gefütterte, wasserdichte faltverdeck, das auf meinem charakteristischen Cabrio-Heck aufliegt, bietet Schutz vor Regen und Kälte. Mehr Sicherheit und Verwindungsfestigkeit bringt der solide Querträger, der zudem als Befestigungsspunkt für die vorderen Sicherheitsgurte dient und die seitlichen Kurbelfenster führt. Den Puristen missfällt der Überrollbügel und trägt mir den Spitznamen „Erdbeerkorbchen“ ein. Damit kann ich gut leben. Meine Motorisierung lässt keine Wünsche offen. Für eine besinnliche Landstraßenfahrt mit offenem Verdeck reicht der 1,5-Liter-Motor mit 70 PS.



Wer längere Autobahnstrecken zurücklegen oder Alpenpässe flott überwinden will, dem steht alternativ der 1,6-Liter-Motor des GTI zur Verfügung. Meine komfortable Serienausstattung ist „Grand Luxe“ (GL), ergänzt um einige cabriospezifische Elemente. Dazu zählen etwa die witterungsunempfindlichen Sitzbezüge und die umlegbare Sitzlehne im Fond, so dass eine Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände besteht. Denn auch als Cabriolet bin ich ein praktisches und funktionelles Auto, bei dem die Form der Funktion folgt. Ein echter Golf eben.

GOLF CABRIOLET, 1979





Der Golf kam zur rechten Zeit. Sein Erfolg verhalf zur Überwindung der schweren Krise, in die unser Unternehmen infolge des Ölpreisschocks und der weltweiten Rezession geraten war. Wofür der Käfer nach seiner Premiere zwanzig Jahre brauchte, schaffte der Golf aus dem Stand: zum Auto der Nation zu werden. Schon 1975 eroberte der neue „Volkswagen“ die Marktführerschaft in Deutschland. Als Leitbild für Technik und Design gab der Golf in seiner Klasse den Maßstab für automobile Werte vor. Tatsächlich war er eine Klasse für sich und im Oktober 1976 eine Million Mal verkauft. Das übertraf unsere kühnsten Erwartungen.



Im gleichen Monat lief in Wolfsburg die Serienfertigung des Golf Diesel an, der erstmals das Marktsegment der kleinen Dieselfahrzeuge besetzte. Dieseltriebwerke im PKW galten bis dato als schwer und wenig leistungsfähig. Der im Werk Salzgitter gefertigte Motor hingegen war leicht und leistungsstark. Er krönte unser mehrjähriges Forschungsprojekt und machte uns zum Vorreiter bei der verbrauchsarmen Dieseltechnologie. Die Energieteuerung bescherte dem damals genügsamsten aller Volkswagen von Beginn an eine stürmische Nachfrage und damit einen festen Platz in der Golf-Modellreihe. Unsere Ingenieure widmeten sich nun der Entwicklung eines Dieselmotors, der das Leistungsvermögen des Ottomotors mit der Wirtschaftlichkeit des Diesels kombinierte. Das Produkt unserer Anstrengungen stellten wir 1982 im Golf Turbo-Diesel der Öffentlichkeit vor.



Am anderen Ende der Motorisierungsskala sorgte der Golf GTI für Aufsehen. Was als superschnelles Versuchsmodell zur Verkürzung der Erprobungszeiten begann, wurde 1975 unter dem Kürzel EA 195 zum offiziellen Entwicklungsauftrag für eine Sportversion und ging im Juni 1976 als Golf GTI in die Serienfertigung. Die Kombination des leichten Autos mit einem starken Motor brachte eine fulminante Fahrleistung. In einer Zeit, als die Mittelklasse kaum mehr als Tempo 165 erreichte, etablierte der Golf GTI eine bisher unbekannte Fahrzeugklasse: die kompakte schnelle Sportlimousine. Trotz des stolzen Preises von 13.850 D-Mark machte die Nachfrage einer jungen, gut situierten Käuferschicht unsere Absatzprognosen zu Makulatur. 1976 liefen mehr als 6.000 GTI-Modelle vom Band, wobei nur der mangelnde Nachschub an Einspritzanlagen die Fertigung bremste. Bis 1983 verkaufte Volkswagen über 365.000 Exemplare des Kultautos.



*LINKS: MOTOREINBAU IM VOLKSWAGENWERK WOLFSBURG, 1978
RECHTS OBEN: POSTFAHRZEUG, 1974
RECHTS UNTEN: NOTARZTWAGEN, 1979*



Ob Limousine, GTI oder Diesel – der Golf war der Renner auf dem heimischen Markt und kam auch im europäischen Ausland gut an. Mit 206.000 ausgelieferten Exemplaren war er 1976 das meistverkaufte Auto in Deutschland und trug wesentlich zur Absatzsteigerung unseres Unternehmens bei. Sorgen bereitete indes der Export in die USA, der seit Jahren durch einen ungünstigen Dollar-Wechselkurs belastet wurde.

Aus dieser Misere wies die Produktion vor Ort einen Ausweg. Mit Gründung der „Volkswagen Manufacturing Corporation of America“ am 6. Juli 1976 entstand im Ausland ein zweiter Standort für die Golf-Produktion; im gleichen Jahr stellte die jugoslawische TAS ihre Fertigung auf den Golf um. Die neu errichtete Montagefabrik in Westmoreland, Pennsylvania nahm im April 1978 die Produktion auf und wurde mit Motoren und Getrieben aus Deutschland sowie mit Hinterachsen, Kühlern und anderen Teilen von der „Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.“ beliefert.



1978 verkaufte der VW-Konzern rund 257.000 PKWs in die USA; davon entfiel mehr als die Hälfte auf den Rabbit, die US-Version des Golf. Auf dieser Basis baute unsere amerikanische VW-Tochter den Caddy, einen Golf mit Fahrerkabine und Ladepritsche. Der ab Oktober 1979 gefertigte Kleinlieferwagen konnte den Pickup-Boom in den USA für sich nutzen.

Die Internationalisierung der Golf-Produktion schritt zügig voran. 1978 lief die Golf-Montage bei der „Volkswagen of South Africa (PTY) Ltd.“, 1980 bei der „Volkswagen Bruxelles S.A.“ an. Um den weltweiten Verkauf des Golf kümmerte sich unsere Absatzorganisation, die Ende 1978 in 10.600 Betrieben über 211.000 Mitarbeiter beschäftigte.

Inzwischen arbeiteten unsere Ingenieure und Designer an der Entwicklung der zweiten Golf-Generation. Der Erfolg der ersten legte die Entscheidung nahe, das Bewährte zu verbessern und hierbei die Marktveränderungen und die eingegangenen Käuferwünsche zu berücksichtigen. Alle warteten nun gespannt auf den Nachfolger.

IMPRESSUM

Volkswagen Aktiengesellschaft
Konzernkommunikation
Historische Kommunikation

Brieffach 1974
38436 Wolfsburg

history@volkswagen.de

ISBN 978-3-935112-16-1

Alle Bildrechte liegen bei der Volkswagen AG.

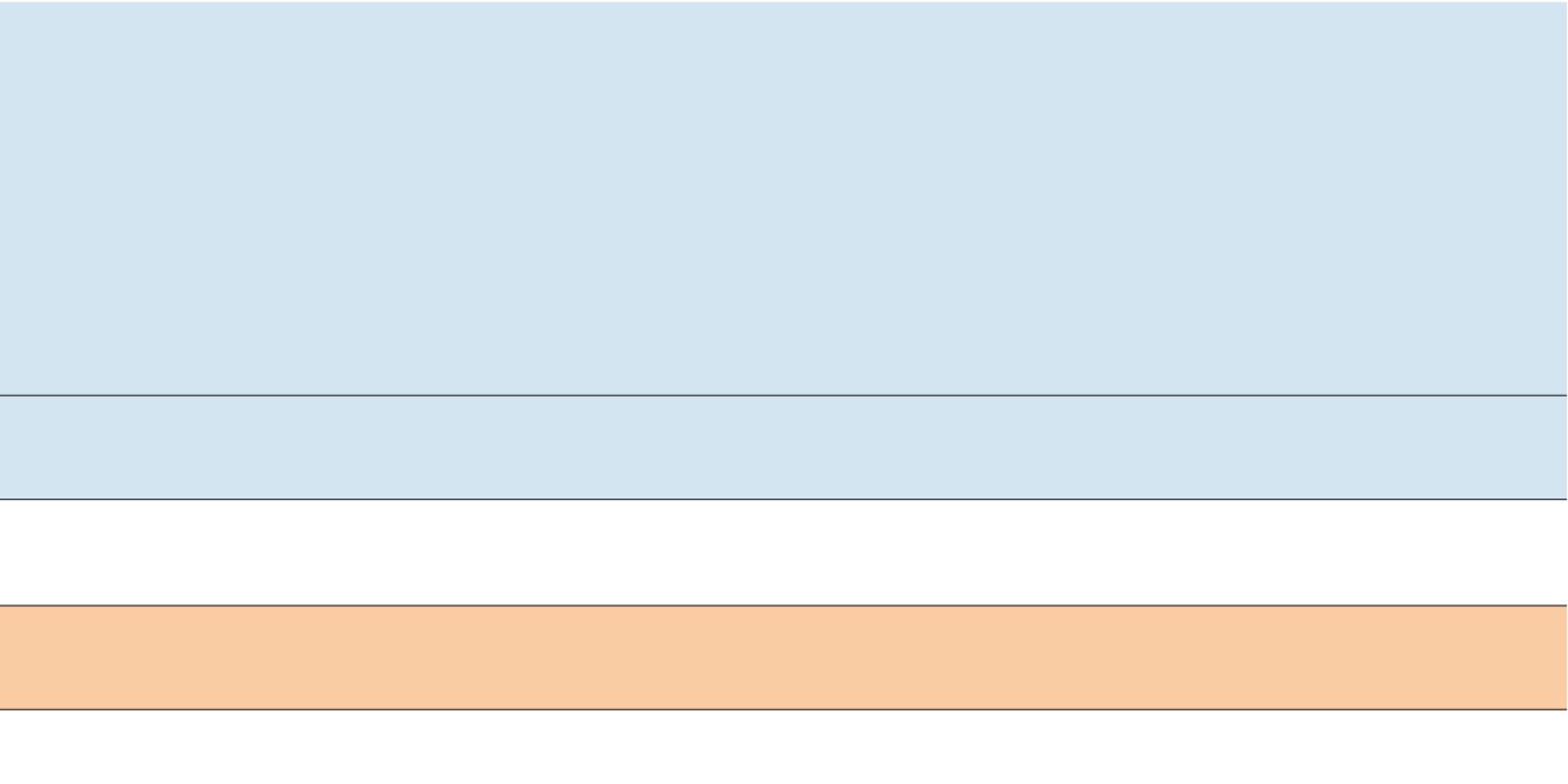
© Wolfsburg 2007

Text: Dr. Manfred Grieger, Wolfsburg
Markus Lupa · Büro für Industriegeschichte, Dortmund
Dr. Jörn Radtke, Kiel

Gestaltung:
Claus C. Pilz · Visuelle Kommunikation, Dortmund

Druck:
Koffler + Kurz MedienManagement, Dortmund

Wir danken Ralf Panitzki für sein bewegtes Leben.



2



GOLF 2 – EUROPAS NR. 1



GOLF 2 – EUROPAS NR. 1



MITWIRKENDE



DER GOLF

SEITE 2–15



VOLKSWAGEN

SEITE 16–27



RALF PANITZKI

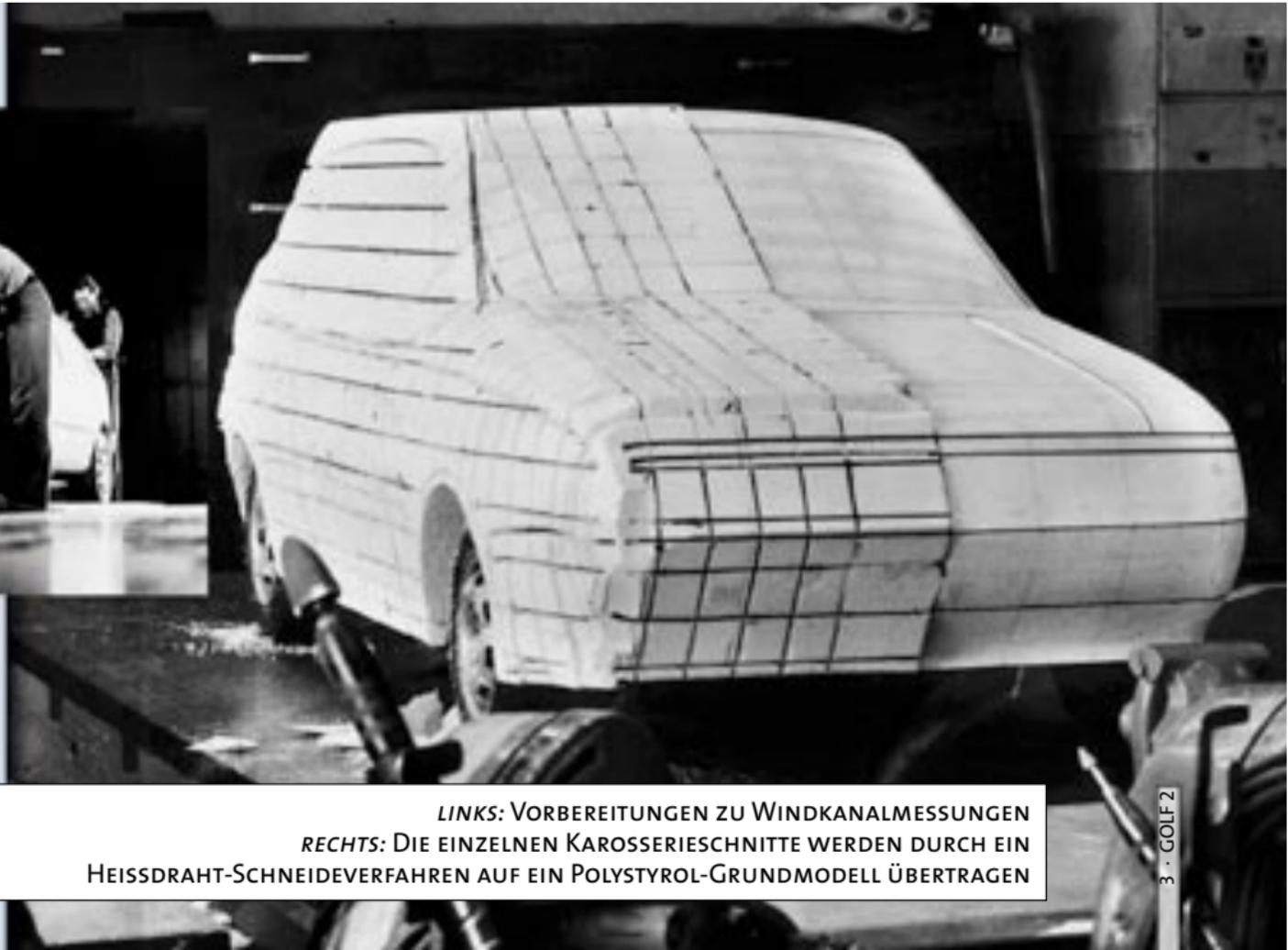
SEITE 28–40



AUGUST 1983, MÜNCHEN

Gestatten, mein Name ist Golf. Golf 2. Als Nachfolger mit der Lizenz zum Erfolg präsentiere ich mich heute der internationalen Presse. Obwohl nicht mehr der Alte, bin ich mir im Wesentlichen treu geblieben, ein Charakterdarsteller der Straße. Technisches Konzept und Design weisen starke Ähnlichkeit zu dem meines Vorgängers auf. Aber in der Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und im Komfort übertreffe ich ihn. Den Leistungsgewinn verschafft mir ein neuer 1,3-Liter-Motor mit 55 PS. Er treibt mich zu einer Höchstgeschwindigkeit von 151 km/h, verringert aber meinen Verbrauch pro 100 Kilometer auf 6,9 Liter. Dies verdanke ich auch meinem neuen Registervergaser mit Startautomatik, der nach dem Formel-E-Konzept arbeitet: Die vorgewärmte Ansaugluft und das elektrisch beheizte Saugrohr sorgen dafür, dass auf den Ansaugwegen möglichst wenig Kraftstoff verloren geht. Außerdem haben mich die Aerodynamiker noch windschlüpfriger gemacht. Mein Luftwiderstandsbeiwert von 0,34 ist für einen kompakten Wagen traumhaft niedrig und senkt den Kraftstoffverbrauch gegenüber meinem Vorgänger weiter ab.





LINKS: VORBEREITUNGEN ZU WINDKANALMESSUNGEN
RECHTS: DIE EINZELNEN KAROSSERIESCHNITTE WERDEN DURCH EIN
HEISSDRAHT-SCHNEIDEVERFAHREN AUF EIN POLYSTYROL-GRUNDMODELL ÜBERTRAGEN



GTI, 1989



Derart wirtschaftlich, fällt nicht weiter ins Gewicht, dass ich vollgetankt ein paar Pfunde zugelegt habe und nun 845 kg auf die Waage bringe. Ein Gutteil der Gewichtszunahme resultiert indes aus dem von 40 auf 55 Liter vergrößerten Tankvolumen, das mir in Kombination mit dem sparsameren Motor eine größere Reichweite verleiht und meine Fahrer noch seltener an die Tankstelle zwingt. Meinen Turbo-Diesel bekommt ein Tankwart nur in großen Abständen zu Gesicht, benötigt der 70 PS starke Motor doch nur 5,5 Liter auf 100 Kilometer. Als Turbo bringe ich es auf für einen Diesel bemerkenswerte 160 km/h. Das Höchste der Geschwindigkeitsgefühle bleibt weiterhin der GTI mit nunmehr 112 PS. Dessen Spitzengeschwindigkeit von 191 km/h markiert das obere Ende meines Leistungsspektrums.

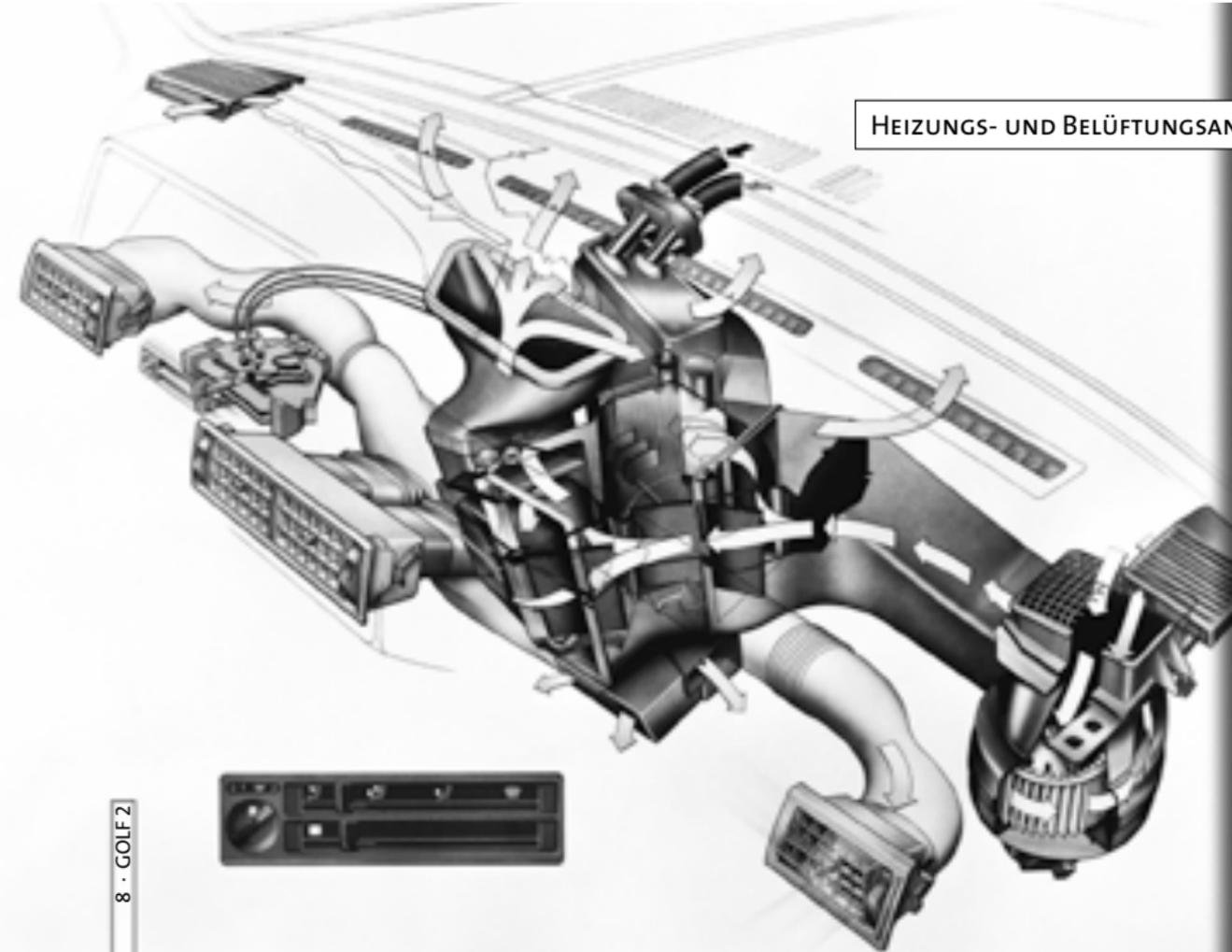


In der Erfolgs-Spur hält mich auch das veränderte Fahrwerk. Der um 75 mm verbreiterte Radstand und die vorne um 23 und hinten um 50 mm gewachsenen Spurweiten verbessern meine Lage. Dank ihres größeren Volumens stecken die neuen oberen Federbeinlager an meiner bewährten Federbein-Vorderachse Stöße und Vibrationen auf der Fahrbahn besser weg. Von dem Zuwachs an Fahrkomfort profitieren meine Insassen, die selbst bei rasanter Fahrt sicher gehen können, dass ich sie mit den jetzt serienmäßig eingebauten vorderen Faustsattel-Scheibenbremsen rasch zum Stehen bringe.



GOLF-MOTOR, 1989

HEIZUNGS- UND BELÜFTUNGSANLAGE





Gute, stets wohltemperierte Luft bläst meine neu entwickelte Heizungs- und Belüftungsanlage in den Fahrgastraum und bringt ihn unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit unverzüglich auf die gewünschte Temperatur. Und klare Sicht nach hinten garantiert der stetige Luftstrom über die Heckscheibe.

Meine Innenausstattung kann sich sehen lassen. Stoffverkleidete, zu Armlehnen ausgeformte Tür-Innenseiten, ein aus einem Formteil bestehender Dachhimmel sowie das umschäumte Sicherheitslenkrad gehören zu meinen Standards. Und wer es gediegener liebt, der findet in den Ausstattungslinien C, CL, GL oder der neu hinzugekommenen, besonders luxuriösen GLX-Variante sicherlich das Passende.



Trotz meiner charakteristischen, kompakten Form mit Schrägheck hat sich auch rein äußerlich etwas getan. Gestreckt und gleichzeitig runder in der Form, lege ich ganze 17 Zentimeter an Länge zu. Das kommt sowohl meinem Innen- als auch meinem Gepäckraum zugute, der um 30 Prozent angewachsen ist.

Derart geräumig, meistere ich problemlos den sperrigen Alltag meiner Besitzer, bewerkstellige deren Umzug genauso gut und bequem wie ihre gepäckbeladene Urlaubsreise. Außerdem ist meine Rückbank auf Wunsch auch geteilt lieferbar, so dass sie nach Belieben zu einem oder zwei Dritteln oder aber komplett umgeklappt werden kann, um eine ebene, große Ladefläche zu schaffen. Eine größere Heckklappe, eine tiefere Ladekante und eine breitere Öffnung erleichtern zudem das Ein- und Auspacken, wie auch das Ein- und Ausparken dank meiner Ausmaße keine Schwierigkeiten bereitet. Damit das Rangieren noch besser von der Hand geht, laufe ich auf Kundenwunsch auch mit Servolenkung vom Band.



LINKS: INNENRAUM
RECHTS: 30 PROZENT MEHR PLATZ

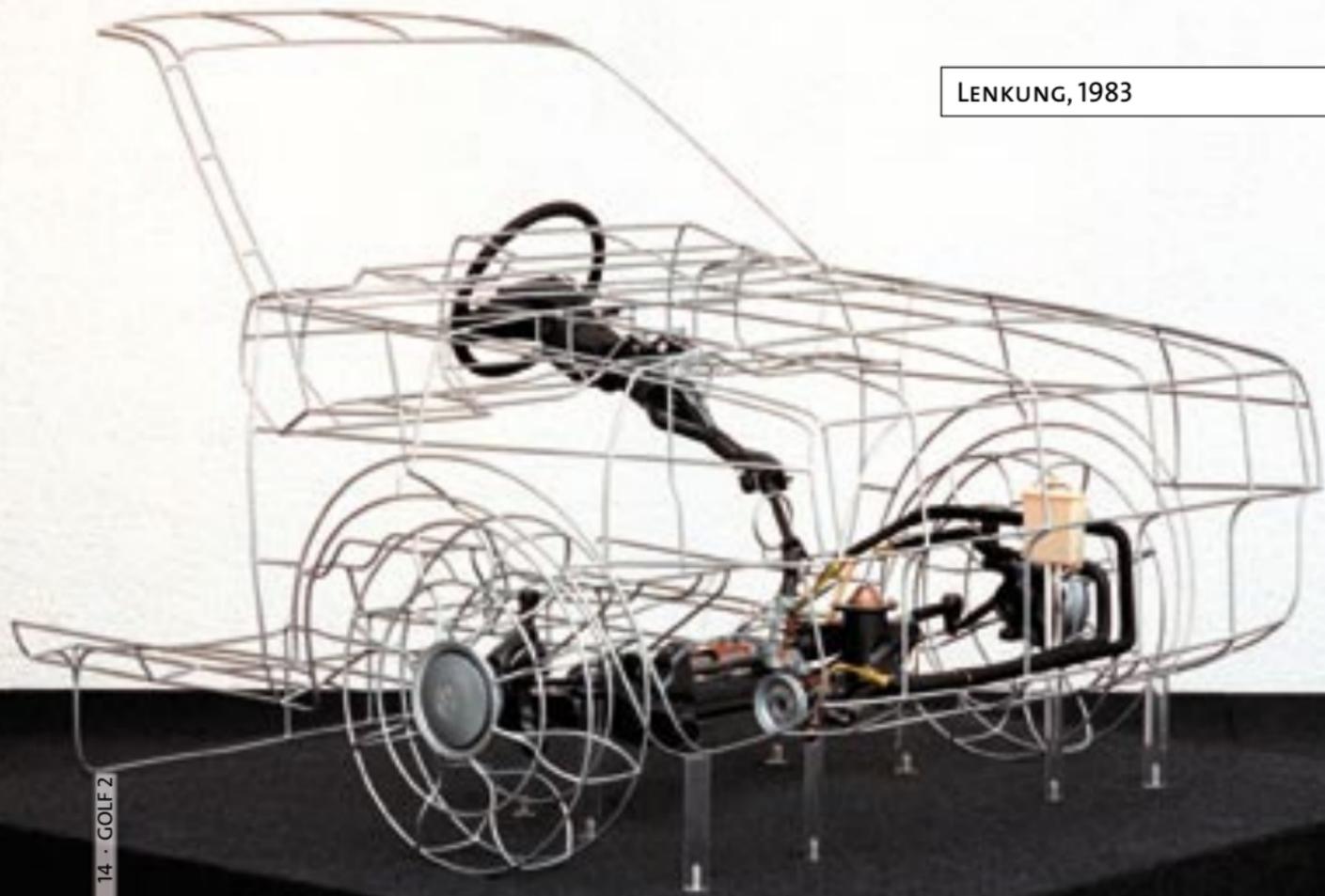
GOLF GL





Was gut ist, soll möglichst lange Bestand haben.
Meine Karosserie genießt deshalb durch eine spezielle Hohlraumversiegelung
besonderen Schutz, was auch meinem Werterhalt dient.
Für die Flutkonservierung, wie die Techniker sagen, sind meine Bleche
zunächst auf 60 Grad erwärmt und dann in heißes, flüssiges Wachs getaucht worden,
das mir alle Poren und Spalten verschließt. Dies macht mich widerstandsfähiger
gegen Korrosion an Ecken, Kanten, Flächen und in Spalten.
Damit ein Werkstattbesuch meine Besitzer nicht teuer zu stehen kommt,
sind alle Aggregate leicht zu warten, gut zugänglich sowie problemlos
und preiswert auszutauschen. Ein Vorteil für alle, die Hand an mich legen wollen.
Denn wenn auch davon auszugehen ist, dass man mir auf der Straße
und nicht in der Werkstatt begegnet, so weiß ich doch: Sag niemals nie.

LENKUNG, 1983



VOM START WEG EIN GEWINNER

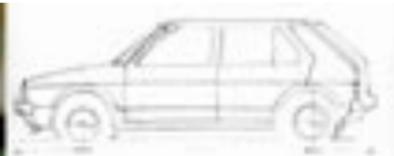
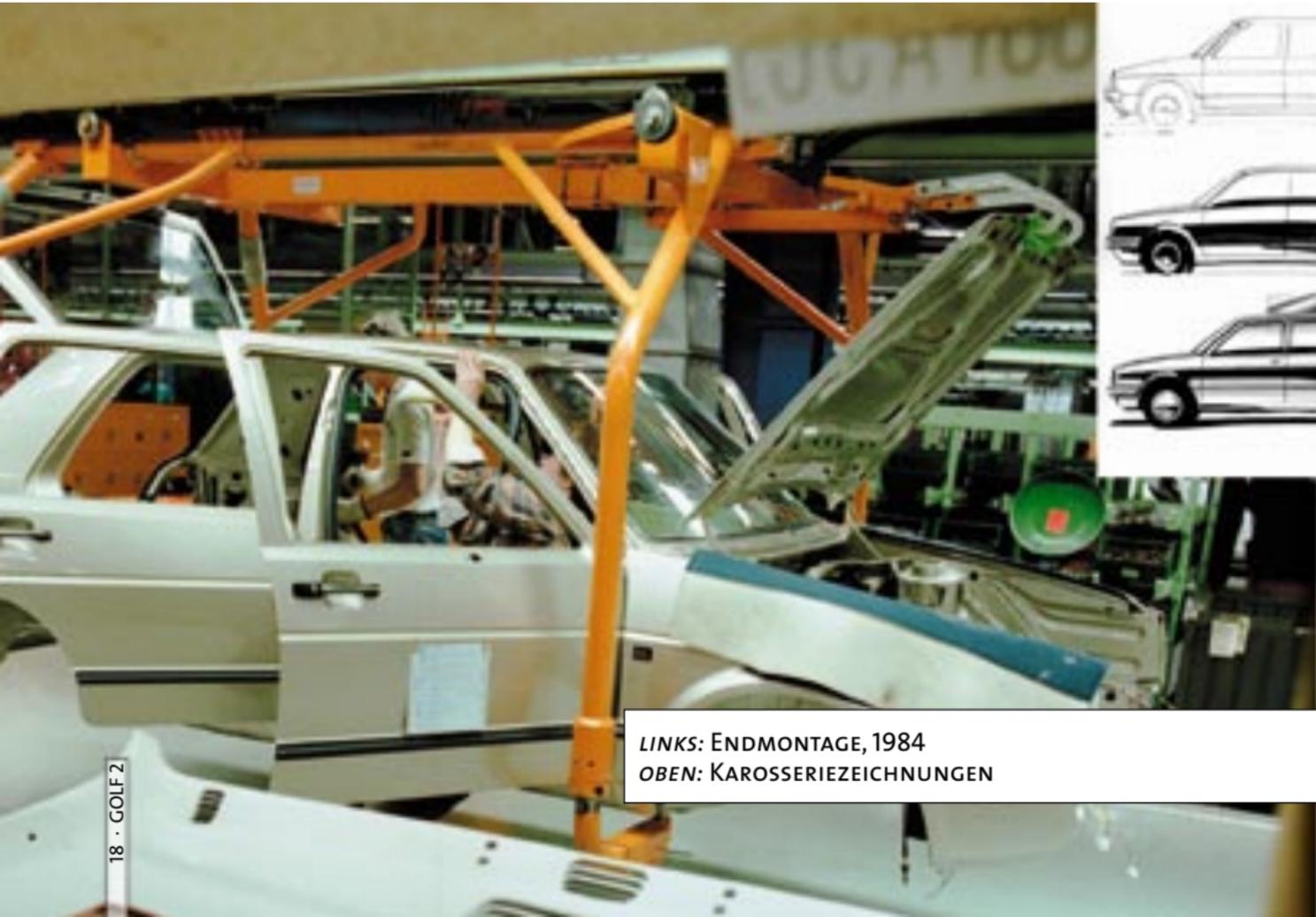




Unsere zweite Golf-Generation setzte Meilensteine in der Fahrzeug- und Fertigungstechnologie. Zeitgleich mit dem Beginn der Serienproduktion im Juni 1983 wurde im Werk Wolfsburg die eigens hierfür errichtete Halle 54 in Betrieb genommen. Die roboterunterstützte Golf-Fertigung in der neuen Montagehalle bildete den Höhepunkt des 1979 eingeleiteten Rationalisierungsprozesses, mit dem wir auf die japanische Exportoffensive in Europa reagierten. Im Kern zielte unsere Strategie darauf ab, den technischen Vorsprung der Konzernfahrzeuge zu sichern und die Flexibilität der Produktion zu erhöhen. Den Karosserie-Rohbau stellten wir 1981 auf programmierbare Handhabungsautomaten um. Im Karosseriebau, in der Lackiererei und Endmontage ermöglichte der Einsatz neuer Steuerungssysteme, jedes Fahrzeug als Einzelauftrag zu behandeln und gemäß den individuellen Kundenwünschen zu bauen. Durch die Modernisierung der Produktion konnten wir unser Angebot in Boom und Rezession elastischer der schwankenden Nachfrage anpassen.



MONTAGEHALLE 54 IN WOLFSBURG, 1984



1984

LINKS: ENDMONTAGE, 1984
OBEN: KAROSSERIEZEICHNUNGEN



Als erster Volkswagen war der Golf 2 in seinen konstruktiven Details auf eine weitgehend automatisierte Montage abgestimmt. Zugleich mussten unsere Ingenieure darauf achten, dass der Wagen auch an den internationalen Produktionsstandorten mit der vorhandenen Fertigungstechnik problemlos gebaut werden konnte. Die Golf-Montage in der Halle 54 erzielte den weltweit einmaligen Mechanisierungsgrad von 25 Prozent. Im Erdgeschoss der auf einer Grundfläche von 53.000 Quadratmetern errichteten Halle erfolgte der vollautomatische Zusammenbau von Aggregaten und Teilen zu so genannten Baugruppen; im Obergeschoss wurden auf fünf Linien die Karosserien montiert und anschließend ins Erdgeschoss zur Endmontage transportiert. Ergonomie prägte nicht nur die Innenausstattung des Golf, dessen Sitze die Rücken der Fahrzeuginsassen schonten. Sie hielt auch Einzug in die automatisierte Produktion der Halle 54, wo beispielsweise bei der Montage der Kraftstoff- und Bremsleitungen die anstrengenden Überkopfarbeiten entfielen. Ein Gewinn für Mensch und Unternehmen.



Aus den Energiekrisen der 1970er Jahre und dem wachsenden Umweltbewusstsein zogen wir Konsequenzen. Neben der Flexibilisierung der Produktion stellte Volkswagen den Fokus auf die Weiterentwicklung einer energiesparenden und umweltfreundlichen Fahrzeugtechnik ein, die in der zweiten Golf-Generation Gestalt annahm. Alle Vergasermotoren basierten auf dem Formel-E-Konzept und zeichneten sich durch eine hohe Verdichtung, eine elektrisch geregelte Saugrohrheizung und einem verbesserten mechanischen Wirkungsgrad aus. Im Golf GLX mit 1,8-Liter-Motor sowie im Turbo-Diesel arbeitete das energiesparende 4+E-Getriebe, das wir erstmals auf dem im Mai 1980 abgehaltenen Energiesymposium in Wolfsburg vorstellten. Der dritte Gang war so ausgelegt, dass er Höchstgeschwindigkeit erreichte, während im vierten Gang die Drehzahl kraftstoffsparend gesenkt wurde. In der Synthese von Wirtschaftlichkeit und Leistungsvermögen überzeugte vor allem der Golf Turbo-Diesel Fachwelt und Kunden gleichermaßen. Ihm folgte im April 1986 als weitere technische Innovation der allradgetriebene Golf syncro.

GOLF SYNCRO, 1989





VIELFÄLTIGE ERPROBUNGSVERFAHREN SICHERN EINE KULTIVIERTE LAUFLEISTUNG



Ein Zeichen für die Umwelt setzte unser Unternehmen im Herbst 1984, indem wir den 1,8-Liter-Einspritzmotor des Golf 2 mit einem geregelten Katalysator ausrüsteten – fünf Jahre bevor zum 1. Januar 1989 in Deutschland die Katalysatorpflicht eingeführt wurde. Damit übernahmen wir eine Vorreiterrolle beim Einsatz dieser umweltschonenden Technik. Weil in Europa das bleifreie Benzin zunächst nur an wenigen Tankstellen zu zapfen war, boten wir den Golf wahlweise mit und ohne Kat an. Bei den Dieselfahrzeugen schafften wir 1989 den Durchbruch. Volkswagen feierte die Weltpremiere des ersten Dieselmotors mit Katalysator. Bei einer Leistung von 60 PS verbrauchte er lediglich 4,6 Liter pro 100 Kilometer. Seine durch Abgasturboaufladung optimierte Verbrennung reduzierte selbst bei Vollgas die Entstehung von Ruß-Emissionen. Die neue Technologie kam ab November 1989 im 1,6-Liter-Dieselmotor des Golf zum Einsatz.



Die 1980er Jahre standen im Zeichen der Unternehmensexpansion, die vor allem durch den weltweiten Verkauf unseres Erfolgsmodells getragen wurde. Ihm vor allen verdanken wir den Aufstieg zum Mehr-Marken-Verbund. Was dem Volumenmacher 1983 gelang, definierten wir gleichsam als Ziel für unser Unternehmen: die Nummer 1 in Europa zu werden. Dies war neben der Erschließung des spanischen Marktes ein wesentliches Motiv für die im September 1982 eingegangene Kooperation mit dem staatlichen Automobilhersteller SEAT. Denn durch die Verlagerung der Polo-Produktion nach Spanien gewannen wir in Wolfsburg zusätzliche Kapazitäten für eine Ausweitung der Golf-Fertigung, um das Nachfragepotenzial in den europäischen Volumenmärkten auszuschöpfen. Die Rechnung ging auf. Mit knapp 760.000 verkauften Fahrzeugen und einem Absatzplus von 24 Prozent erreichte Volkswagen 1985 die Spitzenstellung in Europa.



DAS SCHNEEMOBIL, 1989



GOLF, 1988



Weniger erfreulich verlief die Golf-Produktion in den USA.
Die anhaltend krisenhafte Entwicklung auf dem dortigen Automobilmarkt
zwang uns im Juli 1988 zur Schließung des Werks Westmoreland.
Die Produktion wurde an den mexikanischen Standort Puebla verlagert,
der nun den nordamerikanischen Markt mit den Modellen Golf und Jetta versorgte.
Bis zum Generationswechsel im Jahr 1991 konnte der Golf 2
mit 6.301.000 abgesetzten Exemplaren an den Welterfolg seines Vorgängers anknüpfen.
Darauf sind wir stolz.

GOLF MIT FORMEL-E-PAKET





Ralf Panitzki liebte es, seinen Golf zu treten. Geschwind rauschte er durch die schrillen 1970er Jahre, fuhr mit seiner Freundin Ute nach Spanien, über die Alpen nach Italien, einmal sogar bis nach Griechenland, und war zufrieden mit sich und seinem Golf. Zehn Jahre hielt er dem Wagen die Treue und dieser ihm. Doch dann kam der Neue, und der Abschied nahte. Im Februar 1984 sah Ralf Panitzki den Golf 2, den er bislang nur aus der Motorpresse kannte, leibhaftig auf dem Parkplatz bei Hoesch. Ein Kollege aus der Einkaufsabteilung hatte sich die Golf-Limousine zugelegt, und stolz ließ er Panitzki eine Proberunde auf dem Werksparkplatz drehen. Danach stand für Ralf fest: Er musste den neuen Golf haben. Aber welches Modell?



Der Kauf eines Autos war für ihn längst keine bloße Geschmacksfrage mehr. Denn inzwischen war Bewegung in die politische Landschaft gekommen: Grüne brachten Farbe in den Bundestag, Ökologie war in vieler Munde, und das Autofahren geriet zum Politikum. Der Gedanke, dass der Mensch auch an nachfolgende Generationen denken und deshalb verantwortungsvoll mit der Umwelt umgehen müsse, setzte sich in den Köpfen der Menschen fest. Ralf Panitzki, der gerne schnell und viel Auto fuhr, blieb davon nicht unberührt, zumal jede Fahrt zur Tankstelle seit einiger Zeit für Diskussionen mit Ute sorgte. Doch als informierter und politisch interessierter Bürger war Ralf auch ohne ihren moralischen Zeigefinger ins Grübeln gekommen.

„SEE-GOLF“ IN KIEL, 1983





GOLF GL MIT SERIENMÄSSIG GETEILTER RÜCKBANK



Im gemeinsamen Freundeskreis hatten sich mit der Zeit zwei Fraktionen herausgeschält. Auf der einen Seite seine alten Kumpel aus Cliquenzeiten, die „Spaß-Fahrer“, die eher auf die Drehzahl des Motors als auf die kostspieligen Umdrehungen der Literanzeige an der Zapfsäule achteten. Auf der anderen Seite standen die „Vernunft-Fahrer“, die sich freiwillig auf der Autobahn mit Tempo 100 begnügten, um die Umwelt zu schonen, wie sie wortreich erklärten. Ralf war kein Grüner, doch in seiner Brust schlugen zwei Herzen. Genoss er einerseits die rasante Fahrt, machte er sich doch andererseits Gedanken, wie es mit der Umwelt weitergehen sollte. Panitzki war sich bewusst, dass er Verantwortung trug, die über die eigenen vier Wände und den Tag hinausging.



Das beschäftigte ihn, als er an den neuen Golf dachte. Erschwerend kam hinzu, dass er Ute vom Autokauf überzeugen musste. Zwar war Ralfs Geld immer noch sein Geld, aber seit er mit ihr zusammenlebte und die Hochzeitsvorbereitungen auf Hochtouren liefen, wurde jede größere Geldausgabe gemeinsam besprochen. Und der Golf würde eine Stange Geld kosten. Für ihn stand deshalb fest: Umweltfreundlich sollte der Neue sein, abgasarm und vor allem sparsam im Verbrauch. Zugleich wünschte sich Ralf einen Golf, mit dem er auf der Autobahn Tempo machen und überholen konnte. Ging das zusammen? Wie er beides unter einen Hut bringen konnte, eröffnete ihm die Beratung bei seinem VW-Händler. Der empfahl ihm einen Golf-Diesel, aber nicht irgendeinen, sondern den Turbo-Diesel. Dieses Modell, so erklärte der Händler, sei sparsam im Verbrauch und zugleich schnell und spurtstark. Davon konnte Ralf sich auf der Probefahrt auf der A 1 überzeugen, als er auf der linken Spur locker und angenehm leise an den Fahrzeugen vorbeizog. Und dass der Wagen nur fünfeinhalb Liter auf 100 Kilometern schluckte, würde sicherlich auch Ute beeindrucken, da war sich Ralf sicher.





AUSFLUG INS GRÜNE



GOLF GL



Den Kaufvertrag unterschrieb er nach kurzer Beratung mit Ute am 23. März 1984, die Heiratsurkunde drei Wochen später. 19.780 D-Mark für den Golf seiner Wahl waren kein Pappentier, zumal sich die frisch Vermählten mit Nachwuchsgedanken trugen.

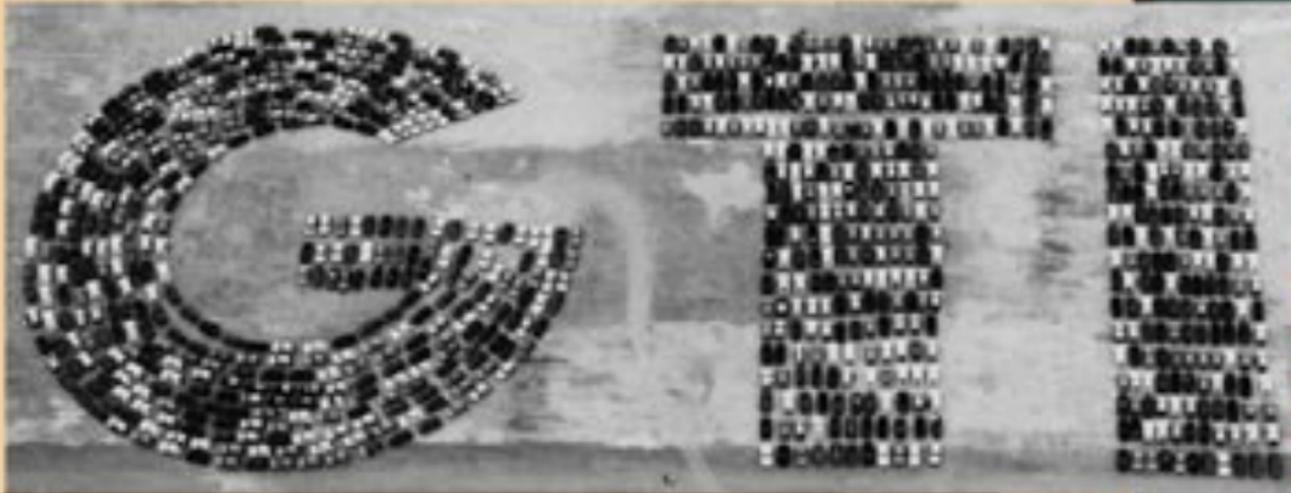
Doch Ralfs abendliche Fortbildung zum Industriefachwirt hatte Hoesch mit einem beruflichen Aufstieg belohnt, der ihm ein ansehnliches Einkommen bescherte.

Da auch Ute in ihrem Beruf als Krankenschwester ganz gut verdiente, konnte er einen nicht unbedeutenden Teil seiner Ersparnisse ohne schlechtes Gewissen an den VW-Händler überweisen, der ihm für seinen alten Wagen ein gutes Angebot gemacht hatte.

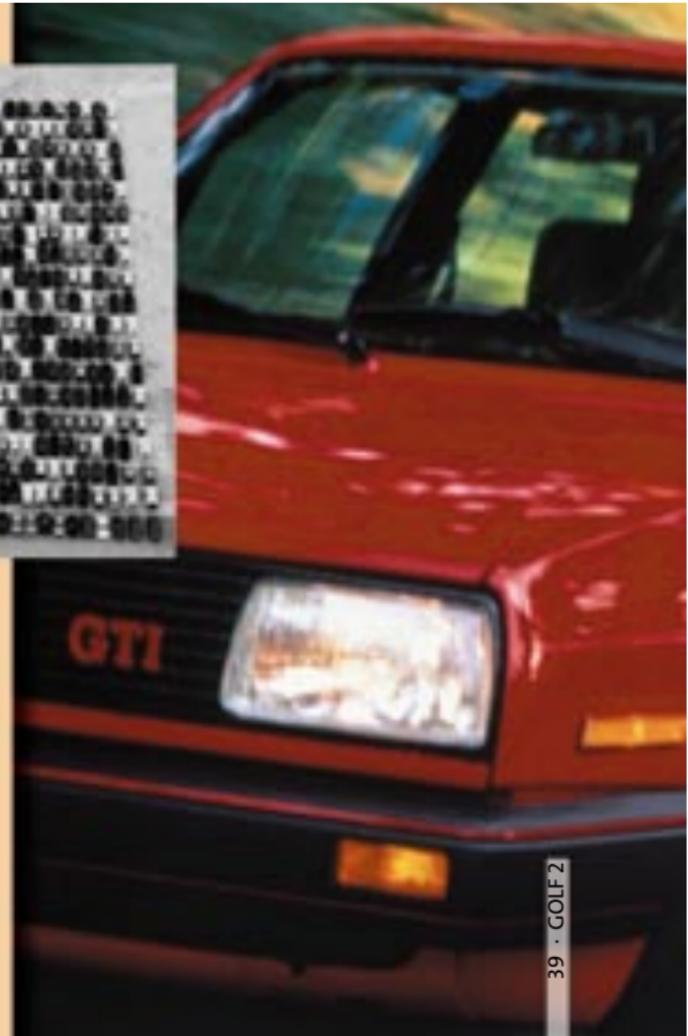
Der neue Golf ließ ihn nie im Stich und brachte Familie Panitzki schnell und sparsam ins nächste Krankenhaus, wo Sven am 23. September 1985 das Licht der Welt erblickte.



Der Turbo-Diesel wurde sogar von Ralfs Kumpel Bernd wohlwollend aufgenommen. Bernd war erklärter GTI-Fahrer und ließ eigentlich keinen anderen Wagen gelten. Seit 1982 fuhr er zu den GTI-Treffen an den Wörthersee und war einer von den 900 Begeisterten, die sich 1986 mit ihren Autos zum Schriftzug GTI formierten und aus der Luft fotografieren ließen. Im Jahr darauf wohnte er der Aufstellung des legendären Granit-GTI bei. Ralfs Golf fand seine Zustimmung, wenn auch nur im toleranten Konjunktiv der Freundschaft. Bernd erklärte, dass er sich vorstellen könnte, auch einen Turbo-Diesel zu fahren – wenn es keinen GTI gäbe. In einem Punkt waren sich beide einig: Gut, dass es für jeden Geschmack den richtigen Golf gab.



OBE: AM WÖRTHERSEE FORMIEREN SICH 1986
ÜBER 900 TEILNEHMERFAHRZEUGE ZUM GTI-LOGO
RECHTS: DER GTI, 1985





LINKS: DER ÜBERFLIEGER, 1988

OBEN: GRANIT-GTI MIT 1000JÄHRIGER ROSTGARANTIE, 1987



IMPRESSUM

Volkswagen Aktiengesellschaft
Konzernkommunikation
Historische Kommunikation

Brieffach 1974
38436 Wolfsburg

history@volkswagen.de

ISBN 978-3-935112-16-1

Alle Bildrechte liegen bei der Volkswagen AG.

© Wolfsburg 2007

Text: Dr. Manfred Grieger, Wolfsburg
Markus Lupa · Büro für Industriegeschichte, Dortmund
Dr. Jörn Radtke, Kiel

Gestaltung:
Claus C. Pilz · Visuelle Kommunikation, Dortmund

Druck:
Koffler + Kurz MedienManagement, Dortmund

Wir danken Ralf Panitzki für sein bewegtes Leben.



3



GOLF 3 – MIT SICHERHEIT EIN UMWELTAUTO



GOLF 3 – MIT SICHERHEIT EIN UMWELTAUTO



MITWIRKENDE



DER GOLF

SEITE 2–15



VOLKSWAGEN

SEITE 16–31



RALF PANITZKI

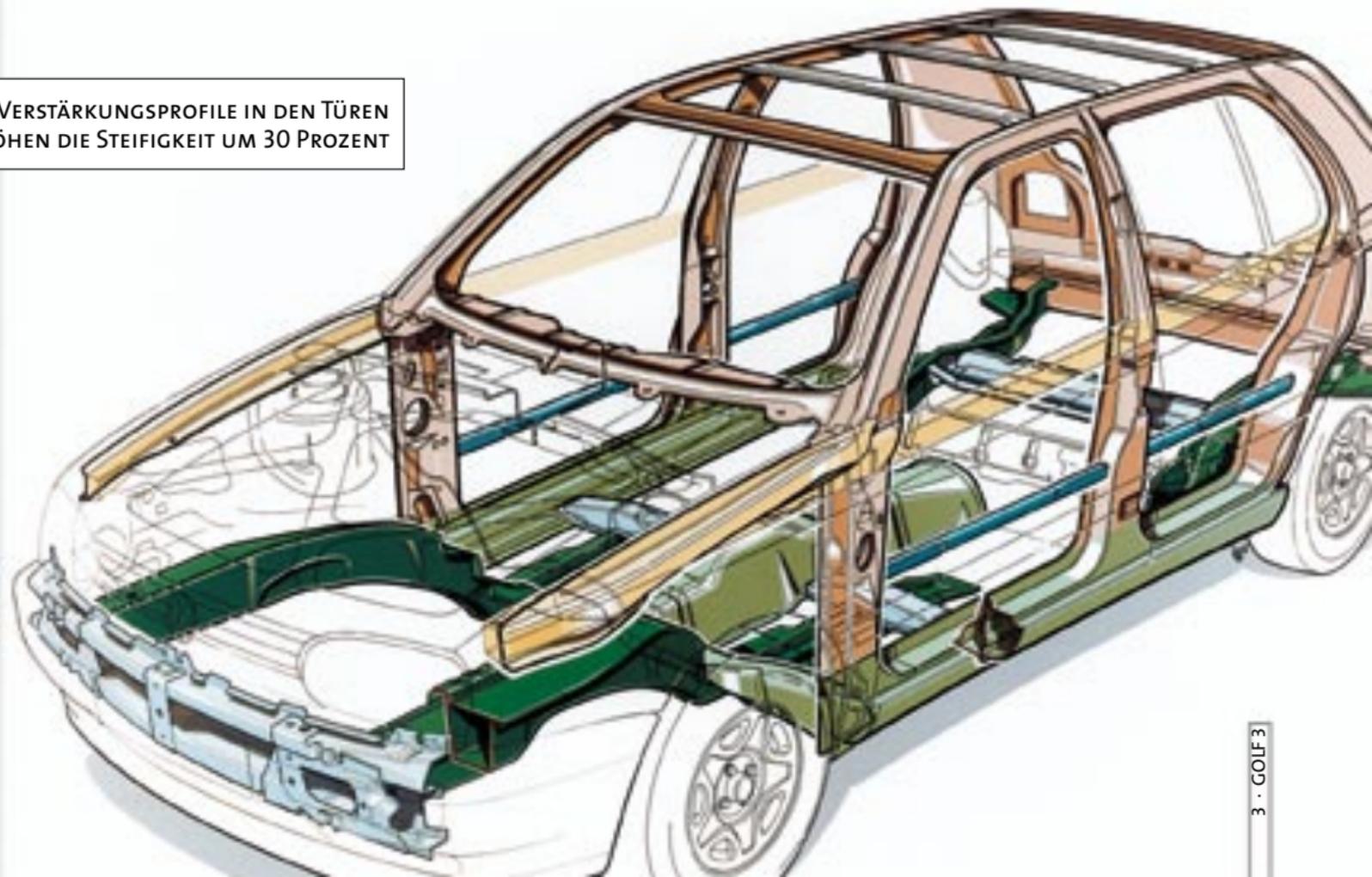
SEITE 32–40



AUGUST 1991, MÜNCHEN

Ich gehorche keinen Standards, sondern setze sie. Deshalb bin ich so sicher und umweltbewusst wie nie zuvor. Davon kann sich nun die internationale Fachöffentlichkeit selbst überzeugen. Die weltweit schärfsten, in den USA geltenden Sicherheitsbestimmungen erfülle ich mit links. Weil ich mir nicht gerne Vorschriften machen lasse, folge ich schon jetzt aus freien Stücken den Empfehlungen der amerikanischen Sicherheitsbehörde, die noch keinen Gesetzescharakter haben. Als erstes Auto meiner Klasse bestehe ich sicher den Frontal-Crash mit 56 km/h; beim Seitenaufprall mit 54 km/h biete ich meinen Insassen ebenso guten Schutz. Aus dem in Deutschland entwickelten Crash-Test, der die Belastung der Dummies, den Überlebensraum, und die Bergungsmöglichkeiten bei einem seitlich versetzten Frontal-Zusammenstoß beurteilt, bin ich als Klassenprimus hervorgegangen.

DIE VERSTÄRKUNGSPROFILE IN DEN TÜREN
ERHÖHEN DIE STEIFIGKEIT UM 30 PROZENT





GOLFGESICHT, 1991

WOB-FZ 93



Dafür waren Veränderungen an meinem Skelett erforderlich:
ein in die Türen integrierter Flankenschutz, verstärkte Türschweller und
ein neuer „Sicherheitsquerträger“ unterhalb des Armaturenbretts,
der das linke mit dem rechten vorderen Seitenteil verbindet.
Meine Längsträger sind „quetschnahtgeschweißt“ und falten sich bei einem Aufprall
wie eine Ziehharmonika zusammen. Wenn ich auf dem Kopf stehe,
verhindert ein Schutzventil das Auslaufen meines Tanks.
Und in „Bosby“ sitzen die lieben Kleinen sicherer als in Opa Abrahams Schoß.
Die neuen, speziell für den Golf entwickelten Kindersitze biete ich auf Wunsch
für vier Altersgruppen an, vom Säugling bis zum zwölfjährigen Kind.



Ich schütze nicht nur meine Insassen, sondern auch die Umwelt.
Schon beim Konstruieren haben die Ingenieure mein Recycling bedacht,
um einen schonenden Umgang mit Ressourcen sicherzustellen.
Fast alle meine Kunststoffteile kehren in den Stoffkreislauf zurück.
In der Produktion finden nur lösemittelfreie Stoffe Verwendung;
die Teileherstellung kommt ohne FCKW aus. Über die Wirtschaftlichkeit
meiner Motoren brauche ich keine großen Worte mehr zu verlieren.
So konstruiert, gefertigt und angetrieben, bin ich das Umweltauto,
umweltverträglich in der Herstellung, abgasarm und sparsam
im Betrieb – und am Ende bin ich wiederverwertbar: Kreislaufwirtschaft Golf.

IM WINDKANAL



GOLF VR6, 1992





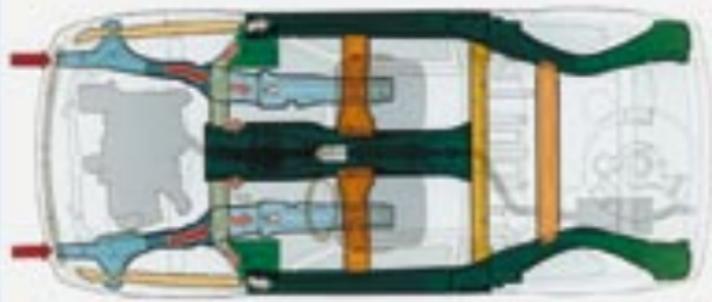
Obwohl mich meine erweiterte Sicherheitsausstattung um ein paar Kilo schwerer gemacht hat, bin ich sparsamer als mein Vorgänger. Dafür sorgen meine Aerodynamik mit einem C_w -Wert von 0,30 und die sieben Motoren. Sie alle bieten bei unteren und mittleren Drehzahlen mehr Drehmoment, was den Kraftstoffverbrauch senkt und einer ruhigen, schaltarmen Fahrweise Vorschub leistet.

Dass auch die Tempobegeisterten auf ihre Kosten kommen, garantiert eine breite Motorisierungspalette, die vom Diesel bis zum Sechszylinder und von 1,4 bis 2,8 Liter Hubraum reicht.

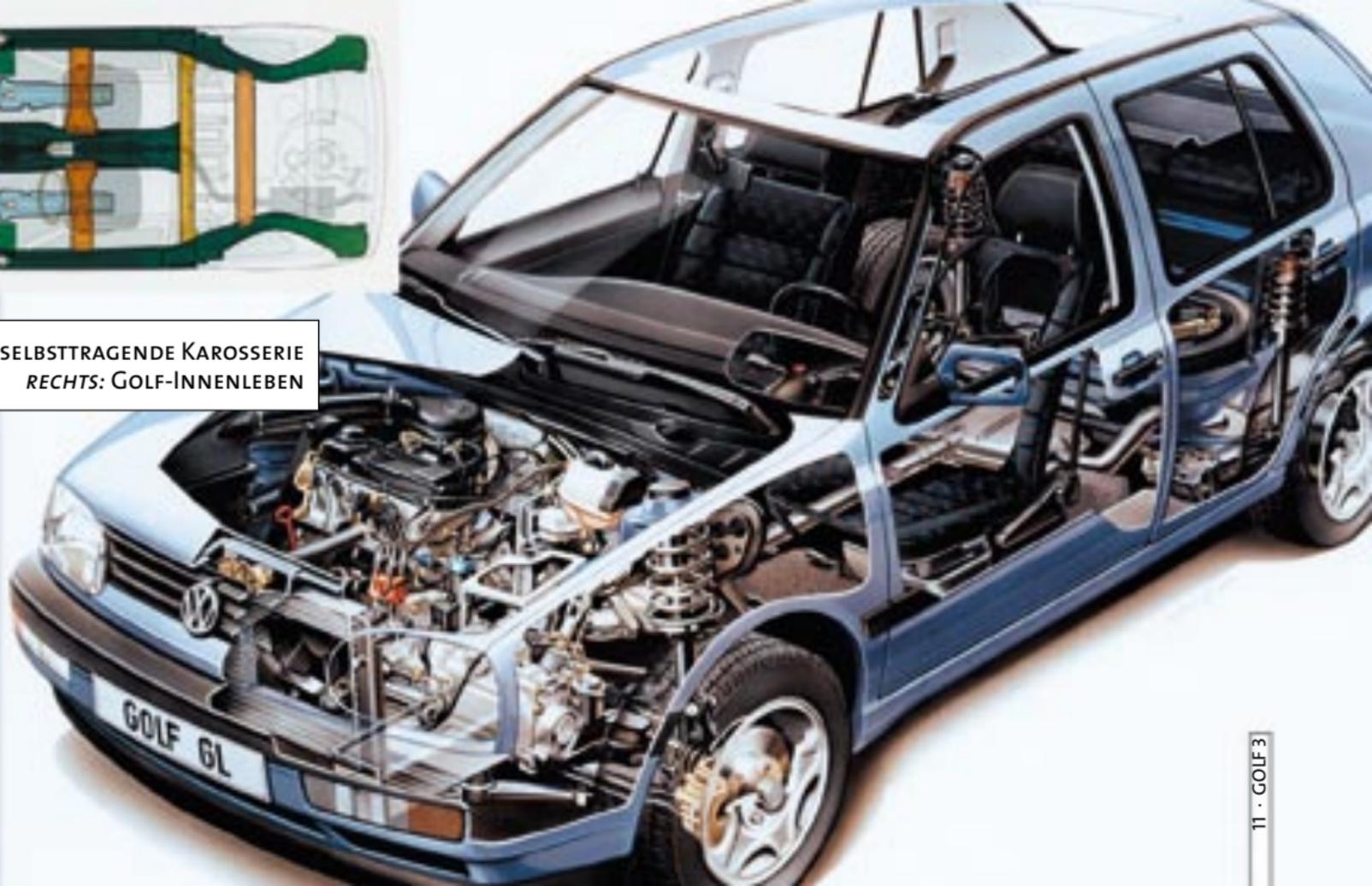
Mein Leistungsbogen spannt sich weit von 60 bis 174 PS, wobei ich mit Ausnahme der kleinsten Motorisierung mit einem auf meine jeweilige Leistung abgestimmten Fünfgang-Getriebe ausgerüstet bin. An der Spitze fahre ich als Golf VR6, der weltweit erste Kompaktwagen der unteren Mittelklasse mit einem drehmomentstarken Sechszylinder-Motor, der mich in 7,6 Sekunden von 0 auf 100 und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h bringt.



In den Versionen VR6 und GTI verfüge ich über ein „Plus“-Fahrwerk. Durch die überarbeitete Vorderachse schließt es störende Antriebseinflüsse auf die Lenkung weitgehend aus und hält mich beim Bremsen in der Spur. Auch mein Basisfahrwerk weist manche Verbesserung auf, was ebenso wie die ab 64 PS serienmäßig eingebaute fingerleichte Servolenkung den Fahrkomfort weiter anhebt. Durch die vorn und hinten gewachsene Spurweite bewege ich mich noch sicherer auf den Straßen dieser Welt.



OBEN: SELBSTTRAGENDE KAROSSERIE
RECHTS: GOLF-INNENLEBEN





LINKS: DESIGNENTWICKLUNG
OBEN: FRONTANSICHT



Mein neues Design ist eine runde Sache. Lange Zeit ein kantiger Typ, habe ich mich nun dezent dem Zeitgeist angepasst. Durch fließende Formen wirkt die Karosserie dynamischer und die Silhouette eleganter. Meine breite C-Säule steht wie ein Fels in der Brandung und symbolisiert Stabilität und Sicherheit. In der Frontansicht bestimmen die neuen Ovalscheinwerfer mein Gesicht, womit ich dem bewährten Grundsatz folge: Funktional Geformtes lebt länger als Modisches. Denn die Topfscheinwerfer legen in der Beleuchtungsstärke um die Hälfte und in der Reichweite um 20 Prozent zu. Meine Frontscheibe neigt sich um eine Nuance stärker, und die nach hinten leicht abfallende Linie des Daches orientiert sich am aerodynamischen Ideal der Tropfenform. Trotz neu gestaltetem Heck bin ich auch von hinten unverwechselbar ein Golf geblieben – mit typischen, hoch angesetzten Leuchteinheiten, einer tief heruntergezogenen Prallfläche aus wiederverwertbarem Kunststoff und einer Ladekante, die ohne Stabilitätsverlust meiner Karosserie bis auf die Stoßfänger abgesenkt worden ist.



Auch im Innenraum bin ich praktisch Ästhet.
Mein serienmäßig eingebauter Fahrersitz ist höhenverstellbar,
mein neues Cockpit rechts vom Lenkrad leicht angewinkelt und dem Fahrer zugeneigt.
Dort findet er die neugestalteten Bedienungselemente für die überarbeitete
Heizungs- und Belüftungsanlage, die leise eine angenehme Atmosphäre verbreitet.
Links der Lenksäule informieren übersichtliche Instrumente über Geschwindigkeit,
Uhrzeit, Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur. Im Design und in der Fahrzeugtechnik
halte ich an meiner alten Devise fest: Nur wer sich ändert, bleibt sich treu.
Damit auch die Kunden mir die Treue halten.



OBEN: COCKPIT, 1991
RECHTS: RÜCKSITZE, 1991



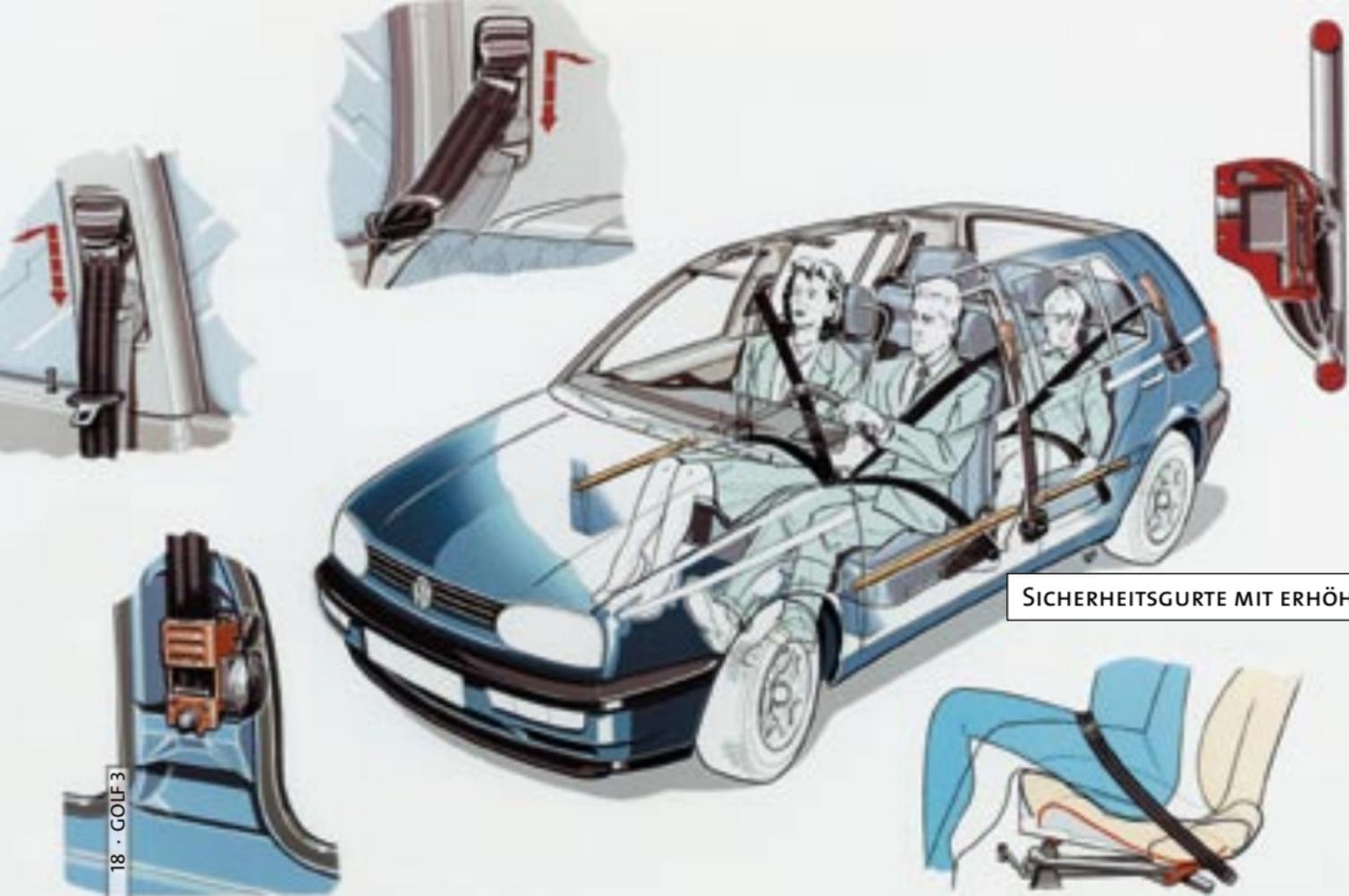


Für uns war das Jahr 1991 ereignisreich und wegweisend.
Der VW-Konzern wandelte sich mit Škoda zum Vier-Marken-Verbund.
Wir verschafften uns ein zweites Standbein in China.
Die Gründung der „Volkswagen Bratislava spol.s.r.o.“ bereicherte
den weltweiten Produktionsverbund um einen neuen Standort in Osteuropa.
Das mit der Ford Motor Company geschlossene Joint Venture ebnete den Weg
zur Fertigung unserer ersten Großraumlimousine und vor allem:
Die dritte Generation Golf ging im Juli 1991 in Serienproduktion.



FAHRZEUGMONTAGE, 1991





SICHERHEITSGURTE MIT ERHÖHTER SCHUTZWIRKUNG



Mit dem Golf 3 legten wir ein hohes Fortschrittstempo in der Fahrzeugsicherheit und Umweltverträglichkeit vor und machten damit beides zu künftigen Wettbewerbsfaktoren.

Der in Großserie gefertigte Golf trat mit Sicherheitsstandards an, die bisher nur wenige Fahrzeuge der Oberklasse erfüllten. Dafür wurde er mit dem „Safety Award 1991“ belohnt. Zugleich übernahm der Golf konzerweit eine Vorreiterrolle und gab in Punkto Sicherheit den Maßstab ab.

In alle Volkswagen-PKWs und Audi-Modelle bauten wir nun serienmäßig Biegeträger in die Türen ein, um zusätzlichen Seitenschutz zu bieten. Als preisgünstige Sonderausstattung für die Modelle Golf, Vento und Passat führten wir 1992 das Airbag-System für Fahrer und Beifahrer ein.

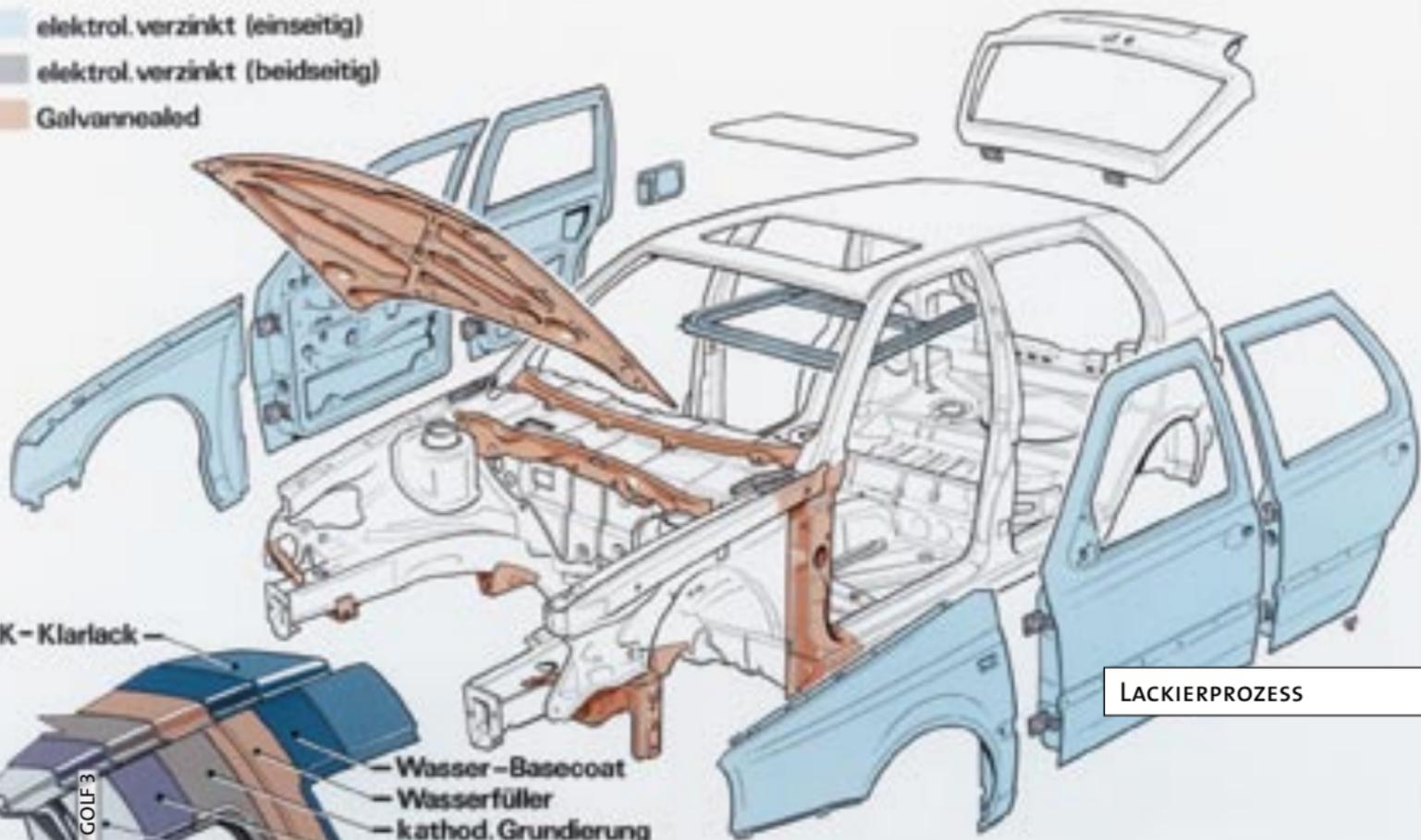


Zugleich stellte der Golf 3 unter Beweis, dass Auto und Umwelt nicht nur nebeneinander, sondern miteinander existieren können. Der Kreislaufgedanke der Natur stand Pate bei seiner Entwicklung und bei der Materialauswahl, damit am Ende des Golf-Lebens Kunststoff- und Metallteile schneller demontiert und leichter getrennt werden konnten. Fast alle im Golf verwendeten Kunststoffteile, die zuvor deponiert werden mussten, waren wiederverwertbar. Die Stoßfänger beispielsweise konnten nach sortenreiner Trennung und Aufbereitung zur erneuten Herstellung von Stoßstangen verwendet werden. So steckte fortan auch beim Material in jedem neuen Golf ein alter. Den Aufbau der Kreislaufwirtschaft ergänzten wir als erster Automobilhersteller, beginnend mit dem Golf, um eine kostenlose Rücknahmegarantie.



ENDKONTROLLE

- elektrol. verzinkt (einseitig)
- elektrol. verzinkt (beidseitig)
- Galvannealod



2K-Klarlack

- Wasser-Basecoat
- Wasserfüller
- kathod. Grundierung
- Zink Phosphatierung
- Blech

LACKIERPROZESS



Unser Umweltschutz-Konzept, das im Golf 3 Gestalt annahm, hielt zugleich Einzug in dessen Produktion. Schon während der Entwicklungszeit verbannten wir mit der groß angelegten Aktion „Ersatzstoffprüfung“ umweltschädliche Stoffe aus dem Fertigungsprozess. Im Werk Wolfsburg investierte unser Unternehmen eine Milliarde D-Mark in die Errichtung einer Lackiererei mit modernster Technik.

Diese Anlagen beschichteten die Karosserien qualitativ hochwertiger und reduzierten die Belastung für Mensch, Luft und Wasser. Durch die verschiedenen Maßnahmen stellten wir sicher, dass der Golf auf seinem Weg vom virtuellen Reißbrett in die realen Schauräume der VW-Händler stets die Umwelt im Blick behielt.



„Das Auto des Jahres 1992“ leitete in unserem Unternehmen den Übergang zur schlanken Produktion ein – mit flachen Hierarchien, Teamarbeit und effizienteren Fabrikstrukturen. Beachtliche Produktivitäts- und Qualitätsfortschritte erzielten wir bei der Golf-Fertigung durch die Modulbauweise, bei der schon in der Entwicklungsphase Fahrzeugteile zu komplexen Baugruppen zusammengefasst werden. Das Cockpit-Modul etwa bestand neben der Instrumententafel u.a. aus dem Heiz- oder Klimagerät, der Lenksäule, den Pedalen und der Zentralelektrik. Diese Module wurden auf separaten Fertigungslinien oder bei den Zulieferern vormontiert, einer Qualitätsprüfung unterzogen und dann direkt an das Montageband angeliefert.

INNENRAUM DES SONDERMODELLS „20 JAHRE GTI“, 1996



GOLF VARIANT, 1994





Die Umstellung des Fertigungsprozesses trieben wir in Reaktion auf die 1992 einsetzende Weltwirtschaftskrise schneller voran, um die Kosten zu senken und die Rentabilität des Unternehmens zu steigern. Ein Musterbeispiel schlanker Produktion gab das von der „Volkswagen Sachsen GmbH“ ausgebaute Werk Mosel, das im Juli 1992 die Golf-Fertigung aufnahm. Im Folgejahr lief hier ab August der Golf Ecomatic vom Band. Sein 64-PS-Dieselmotor schaltete sich beim Warten auf die grüne Ampelphase oder im Stau automatisch ab; für diese umweltschonende Technik wurde der Öko-Volkswagen mit dem „Environmental Award“ ausgezeichnet. Unsere wichtigste Innovation auf dem Gebiet der verbrauchsarmen Dieselmotor-Technologie stellten wir bereits im Juni 1993 vor: den Golf TDI. Der Direkteinspritzer mit 90 PS verbrauchte unter sechs Liter auf 100 Kilometern und brachte den Wagen auf eine Spitzengeschwindigkeit von fast 180 km/h. Mit dem TDI-Motor untermauerten wir unsere führende Rolle bei der Entwicklung einer umweltgerechten Fahrzeugtechnologie.



Die Natur schützen und erleben konnten unsere Kunden im neuen Golf Cabriolet, das im August 1993 debütierte. Ob in der Qualität, in den Sicherheitsstandards oder im Komfort – das aus der dritten Golf-Generation hervorgegangene Cabrio wartete mit allen Vorzügen seines geschlossenen Familienmitglieds auf.

Dank des bewährten Überrollbügels bestand es auch den Überschlagstest nach US-Vorschrift. Seine Motorenpalette reichte vom 1,8-Liter-Motor mit 75 oder 90 PS bis zum 2,0-Liter-Motor mit 115 PS.

Unser neuer Open-Air-Golf trat kein leichtes Erbe an, denn sein Vorgänger, der nach seinem ersten Erscheinen eine Renaissance des offenen Wagens ausgelöst hatte, war mit 388.600 Exemplaren das meistgekauft Cabrio der Welt.

Sein Nachfolger ging im Juni 1993 beim Karosseriehersteller Karmann in Osnabrück und im April 1996 auch im Werk Puebla der Volkswagen de Mexico in Produktion.

GOLF CABRIOLET, 1996





GOLF-FERTIGUNG IN UITENHAGE



1994 fertigten wir den Golf 3 weltweit mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von 3.927 Wagen, mehr als die Hälfte davon in Wolfsburg, wo 2.170 Exemplare gebaut wurden.

Der Rest verteilte sich auf die Werke in Uitenhage, Brüssel, Puebla, Mosel und die Fabrik der Volkswagen Bratislava, die in diesem Jahr in die Golf-Fertigung einstieg.

1994 rollte unser Erfolgsmodell in 854.000 Exemplaren vom Band rund um den Globus.

Der Golf war und blieb der klassenlose und vernünftige Kosmopolit, der in einer globalisierten Welt die Menschen überzeugte.



Manchmal kam es anders, als Panitzki dachte. So auch im Sommer 1991. Ralf wartete ungeduldig auf den neuen Golf und hatte sich innerlich bereits von seinem Turbo-Diesel verabschiedet. Voller Vorfreude gab er sich der Frage hin, welchen Golf er kaufen sollte, überlegte hin und her und fragte auch seinen Kumpel Bernd um Rat. GTI, kam es gewohnt einsilbig und wie aus der Pistole geschossen. Doch Ralf war eigentlich kein GTI-Typ, heute noch weniger als mit 19. Während seine Gedanken um den Golf 3 kreisten, erfuhr er von einem Bekannten, dass in Dortmund-Hombruch ein Reiheneckhaus zum Verkauf stand. Und da die Panitzkis seit einiger Zeit Ausschau nach einem eigenen Heim hielten, fuhr die ganze Familie zu einem Besichtigungstermin. Für ein Haus von der Stange war es erstaunlich gut geschnitten, und nach drei Rundgängen durch alle Zimmer waren sich die Panitzkis einig. Ralf freute sich auf den Kamin und die Garage, Sven auf sein größeres Kinderzimmer und Ute auf den Garten, der, genau betrachtet, die Größe eines Badetuchs hatte. Doch mehr war eben nicht drin. Nur einmal dachte Ralf laut darüber nach, ob sie nicht das Haus und den Golf finanzieren könnten, doch Utes Kommentar, „der Alte tuts doch noch“, ermutigte nicht zu weiteren Diskussionen. Und irgendwie hatte sie auch Recht. So unterschrieb er Anfang September 1991 nicht den Kaufvertrag für den Golf 3, sondern den Finanzierungsvertrag bei seiner Bank.

GOLF GTI, 1991





GOLF VARIANT, 1993



Im Nachhinein sollte Ralf die verpasste Gelegenheit nicht bereuen. Denn zwei Jahre später, im September 1993, wartete Volkswagen mit einer Überraschung auf: dem Golf Variant. Obwohl sich Panitzki in den 1980er Jahren des Öfteren die Familienkutsche seines Vaters gewünscht hatte, vor allem dann, wenn er Svens Kinderwagen verstauen oder vor den Urlaubsfahrten die lebensnotwendigen Utensilien seines Sohnes in den Gepäckraum zwängen musste, hatte er nie ernsthaft in Erwägung gezogen, einen Passat Variant zu kaufen. Der Wagen passte zu Heinz, aber nicht zu ihm.

Doch auch Ralf Panitzki unterlag dem Kombitrend, und außerdem war der Golf etwas ganz anderes, wusste er doch auch als Variant seine kompakte, sportliche Gestalt zu bewahren. Beim VW-Händler standen sich beide Auge in Auge gegenüber, und Ralf Panitzki gefiel die rundliche Form, die er auch bei seiner Frau mochte. Zum ersten Mal hatte er Ute zur Probefahrt mitgenommen, hoffte er doch insgeheim, dass ihm der Golf Überzeugungsarbeit abnehmen und für sich selbst sprechen würde. Und das tat er.



Ob Benziner oder Diesel war inzwischen keine moralische Frage mehr, die in langwierigen Diskussionen über Luftverschmutzung und knappe Energieressourcen erörtert wurde. Denn nicht nur die Panitzkis hatten sich entwickelt, sondern auch die Otto-Motoren von Volkswagen, die inzwischen alle mit Katalysator ausgestattet waren und auch im Verbrauch Rücksicht auf die Umwelt nahmen. So kehrte Ralf nach einem neunjährigen Diesel-Intermezzo zum Benziner zurück und bestellte einen stahlblau-metallic-farbenen Golf Variant GL mit 1,8-Liter-Motor und 90 PS zum Preis von 31.725 D-Mark. Weil fast das gesamte Bargeld in den Kauf des Eigenheims geflossen war, nutzte er das günstige Finanzierungsangebot von Volkswagen mit einer Laufzeit von 36 Monaten. Danach konnte er die Restsumme ablösen oder diese erneut in monatlichen Raten bezahlen, je nach finanzieller Lage.

VOLKSWAGEN
PRESENTS

BON JOVI

European Tour 1996



GOLF „Bon Jovi“, 1996



STAU RAUM IM GOLF VARIANT, 1993



Am 11. November 1993 nahm Panitzki den neuen Golf in Empfang, der kurz darauf seinen ersten Härtetest zu bestehen hatte. Denn Anfang Januar fuhr Familie Panitzki in den obligatorischen Winterurlaub, dieses mal nach Gosau. Beim Einladen des Gepäcks zeigte sich der Variant in seiner ganzen Größe. Die Winterausrüstung für drei Personen passte bequem hinein, nachdem sie Sven davon überzeugt hatten, sein Mountain-Bike daheim zu lassen. Und was Ralf besonders schätzte: Der einzeln vorklappbare Rücksitz ersparte den Ski-Dachgepäckträger, so dass er auf der Autobahn mehr Tempo machen konnte. Mit einer komfortablen Reisegeschwindigkeit von 160 km/h schaffte er die Fahrt nach Österreich in sieben Stunden, und wenn es der Verkehr zuließ, machte der Golf ohne Mucken 180. Die Schneeverhältnisse waren ideal zum Skifahren, doch auch der winterbereifte Golf kam damit gut zurecht.



Als Familie Panitzki am Abend ihres zweiten Urlaubstages vom Restaurant in die Pension zurückfuhr, passierte es: von links bog ein Auto auf die Hauptstraße ein, Panitzki stieg voll in die Eisen, der Golf geriet auf schneebedeckter Fahrbahn ins Schlingern, Panitzki nahm den Fuß vom Bremspedal, steuerte gegen und gab Gas, schaltete runter und brachte den Wagen schließlich am rechten Straßenrand zum Stehen.

Nach kurzer Schrecksekunde presste Ute hervor: „Schwein gehabt!“

„Echt cool Papa“, kommentierte Sven die Aktion vom Rücksitz, und Ralf Panitzki, der aus dem Wagen stieg und sich mit weichen Knien eine Zigarette ansteckte, dachte: Gut, dass wir den Golf Variant gekauft haben – den Wagen mit Happy End.

IMPRESSUM

Volkswagen Aktiengesellschaft
Konzernkommunikation
Historische Kommunikation

Brieffach 1974
38436 Wolfsburg

history@volkswagen.de

ISBN 978-3-935112-16-1

Alle Bildrechte liegen bei der Volkswagen AG.

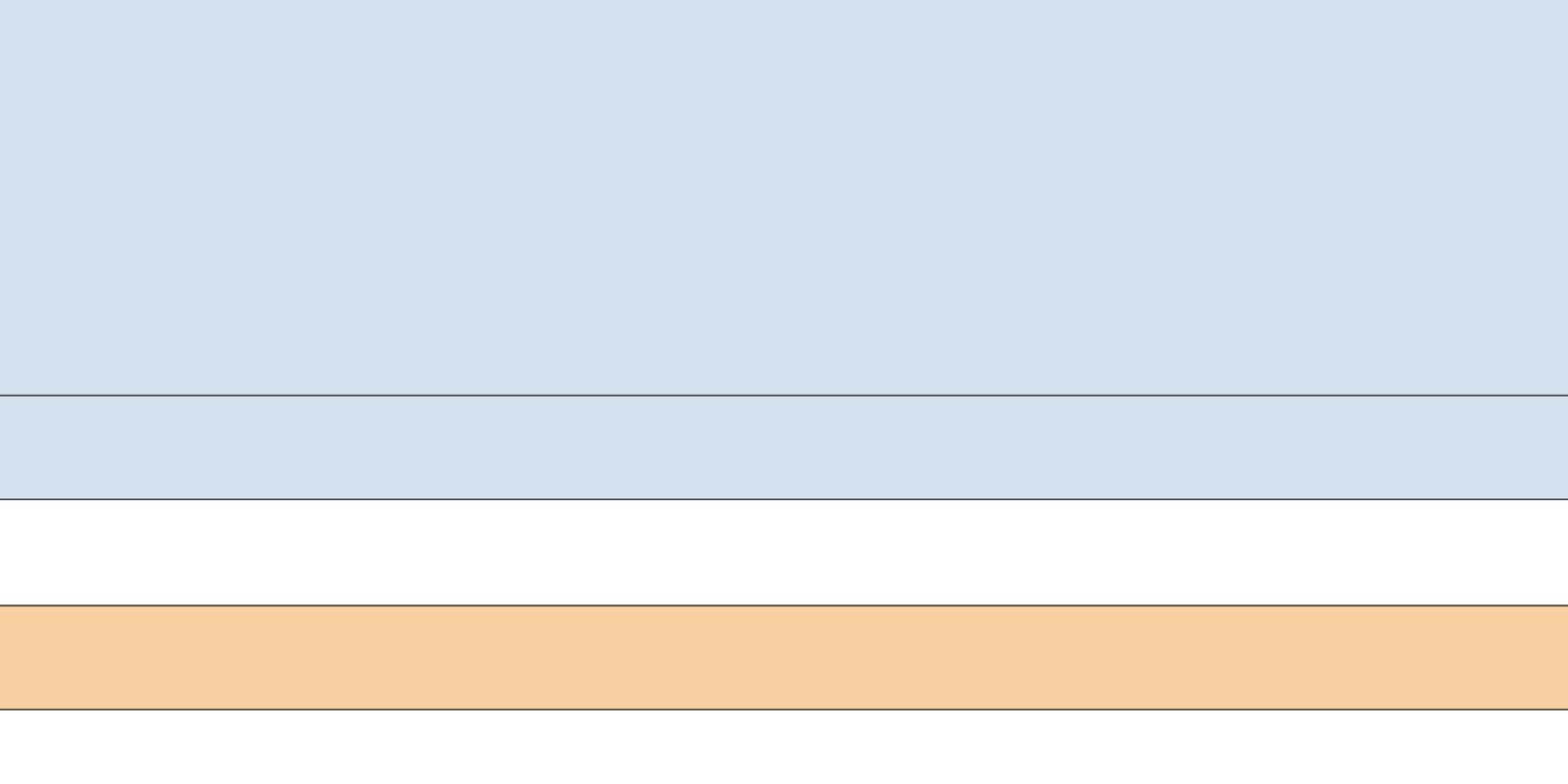
© Wolfsburg 2007

Text: Dr. Manfred Grieger, Wolfsburg
Markus Lupa · Büro für Industriegeschichte, Dortmund
Dr. Jörn Radtke, Kiel

Gestaltung:
Claus C. Pilz · Visuelle Kommunikation, Dortmund

Druck:
Koffler + Kurz MedienManagement, Dortmund

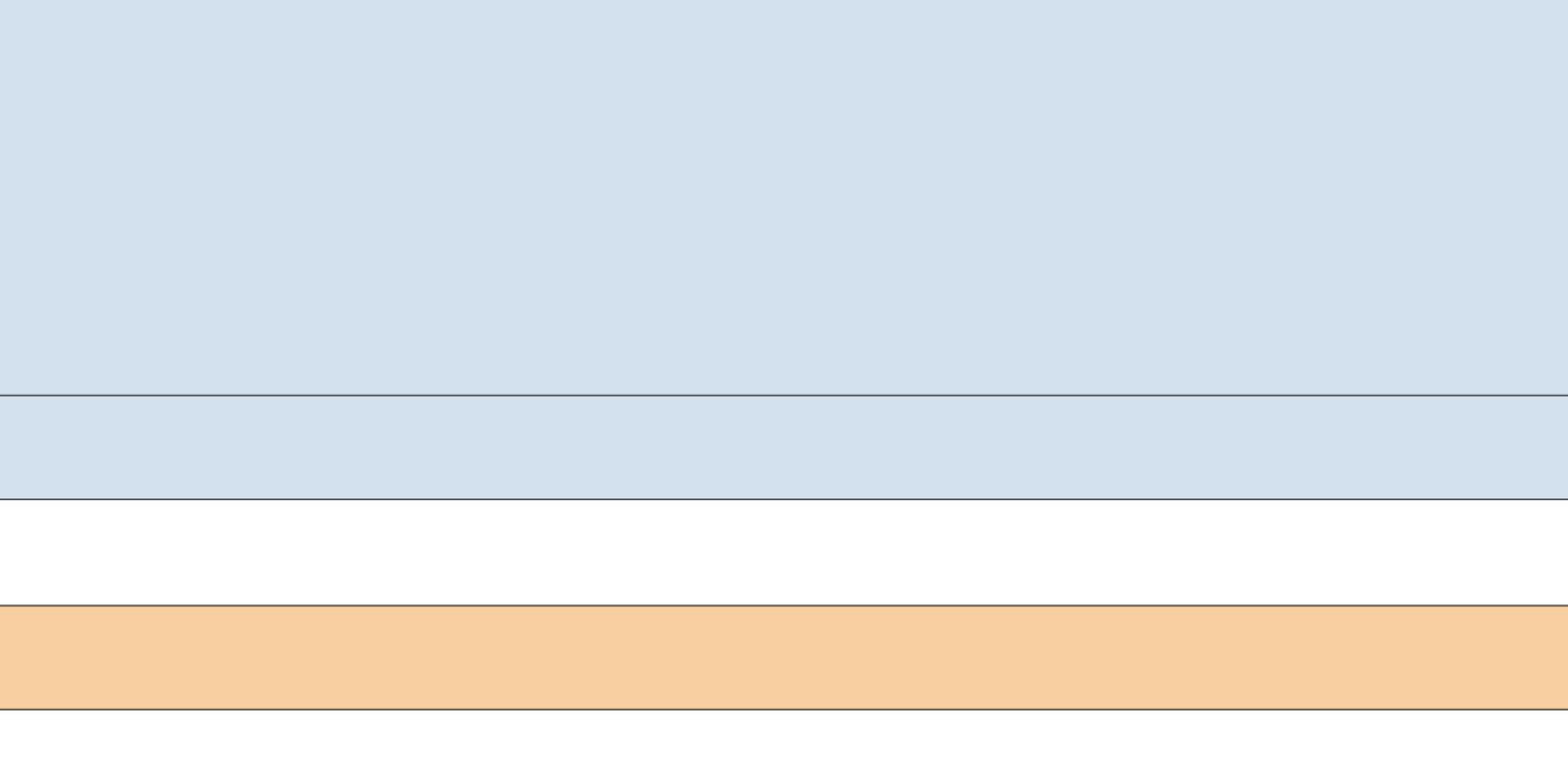
Wir danken Ralf Panitzki für sein bewegtes Leben.



4



GOLF 4 – QUALITÄT NACH MASS



GOLF 4 – QUALITÄT NACH MASS



MITWIRKENDE



DER GOLF

SEITE 2–15



VOLKSWAGEN

SEITE 16–27



RALF PANITZKI

SEITE 28–40



AUGUST 1997, BONN

Edel sei der Golf, hilfreich und gut. Dieses Motto nahmen sich meine Konstrukteure zu Herzen und machten mich besser als je einen Golf zuvor.

Meine harte Schale ist Zier und Schutz zugleich. Serienmäßig vollverzinkt, habe ich mit Rost nichts zu schaffen. Wen wundert es also, dass ich dies meinen Käufern auf zwölf Jahre garantiere. Wer mich vor der Zeit wieder los werden will, muss nicht gierig sein, um viel Geld zu verlangen. Denn schon in der Vergangenheit hat meine Beständigkeit auch den Wert eingeschlossen, den ich mir zu erhalten wusste. Das mögen sich auch Automarder denken, doch haben sie bei mir schlechte Karten. Wegfahrsperre, Lenkradschloss und freilaufende Schließzylinder in den Türen stellen sich ihnen in den Diebes-Weg. Meinen autorisierten Mitfahrern gewähre ich dagegen „Easy entry“ auch auf die hinteren Plätze, weil meine Vordersitze erst Schlitten fahren und sich dabei weit nach vorne klappen lassen. Und dass auch schön sein kann, was funktional ist, dafür bin ich der fahrende Beweis.

GOLF, 2001





4 · GOLF 4



LINKS: KAROSSIERESTRUKTUR
OBEN: DESIGNSTUDIE



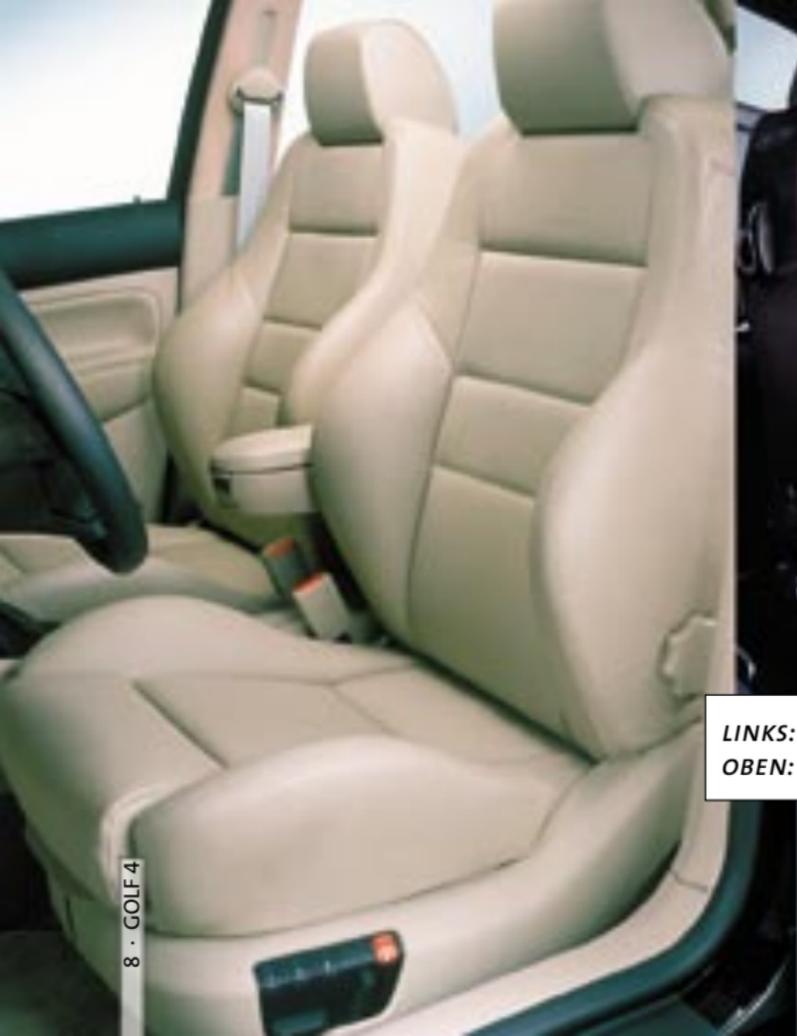
Meine Karosse ist auffällig glatt, ohne Sicken und Stufen. Für die stabile C-Säule und das langgezogene Dach stand den Designern der erste meines Namens Modell. In meinen klaren, prägnanten Formen erweise ich ihm meine Referenz, ohne Gewonnenes wieder aufzugeben. Einen neuen Ausdruck für mein Äußeres zu finden und mit dem Nützlichen zu verbinden, ist eine meiner Stärken. In den Linien noch fließender geworden, fügen sich Glasflächen und Stoßfänger in meine Karosserie wie aus einem Stück. Im Windkanal bewies ich erneut, dass ich kein windiger Geselle bin. Solide wie meine Vorgänger, erreiche ich hier, obwohl größer geworden, einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,31.



Für gute Sicht selbst bei schlechtem Wetter sorgen meine stärker geneigte Windschutzscheibe und der Regensensor, der die Scheibenwischer bei Bedarf von selbst in Gang setzt, so dass mein Fahrer beide Hände an der serienmäßigen Servolenkung lassen kann. Meine Lichtgestalt verdanke ich markanten Doppelscheinwerfern nebst Nebelleuchten und Blinkern, die alle ihren rechten und linken Platz unter einer ovalen, klarverglasten Streuscheibe gefunden haben. So begegne ich dem Gegenverkehr offenen Auges. Im meinem Inneren leuchten die großen, runden Instrumente der Armaturentafel blau und geben mir eine futuristische Tönung. Wer leicht die Orientierung verliert, den halte ich gerne auf dem rechten Weg; mit meinem optional lieferbaren Navigationssystem lotse ich ihn auch durch unbekannte Straßenmeere. Und Wellen auf der Fahrbahn nehme ich gekonnt mit meinem gut gefederten Fahrwerk, an dem der vordere Fahrschemel entkoppelt wurde und so kaum Schwingungen auf die Karosserie überträgt. Beim Parken bin ich kein Lückenbüßer und habe leicht die freie Platzwahl, kompakt wie ich stets war, ist auch mein Wendekreis trotz größerer Bereifung klein geblieben.



COCKPIT, 1997



LINKS: VORDERSITZE, 1997

OBEN: VORDERSITZE IM SONDERMODELL „25 JAHRE GOLF GTI“



Damit ich selbst beim Bremsen nicht ins Schleudern gerate, bediene ich mich eines Antiblockiersystems mit elektronischer Bremskraftverteilung. Es dosiert die Bremskraft an der Hinterachse so, dass deren Räder nicht überbremsen.

Denn meine Scheibenbremsen an beiden Achsen bringen mich schnell von Hundert auf Null, was derjenige zu schätzen lernt, dem droht, mit einem anderen aneinander zu geraten.

Meine Airbags und Seitenairbags schützen die Fahrer und Beifahrer im Fall der Fälle vor dem gefährlichen Aufprall, während Kinder einen sicheren Halt auf meiner Rückbank finden. Dort lassen sich die Kindersitze starr mit der Karosserie verbinden.



Doch kommen wir zum Kern: Meine Motoren sind mal wieder eine Sache für sich. Leichtigkeit gepaart mit Leistung bringt mich auf Touren. Anfänglich stelle ich acht Triebwerke zur Wahl, fünf Benziner und drei Diesel-Direkteinspritzer. Ihr Leistungsspektrum reicht - zum Zeitpunkt meines Erscheinens auf der Straßenfläche - von 68 bis 150 PS, ihr Hubraum umfasst 1,4 bis 2,3 Liter. Mein Kleinster ist mit 75 PS der 1,4-Liter-Vierzylinder, der sich durch einen harmonischen Drehmomentverlauf auszeichnet. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h verbraucht dieser komplett aus Aluminium gefertigte Benziner nur 6,4 Liter Super bleifrei und erfüllt dabei die Euro-3-Abgasnorm. Als Golf-Premiere zeige ich mich als erster Fünfventiler der Familie mit dem 1,8-Liter-Vierzylinder. Ein Tempomacher bin ich auch als Golf V5, hervorgegangen aus dem VR6. Der Motor bringt mich mit seinen fünf Zylindern auf 216 km/h in der Spitze. Meine Dieselmotoren sind allesamt 1,9-Liter-Direkteinspritzer, sparsam und stark zugleich. So verbrache ich mit dem rasanten 110-PS-TDI nur 4,9 Liter auf 100 km. Wer viel Energie hat, kann ruhig Sprit sparen.



OBEN: GOLF TDI
RECHTS: MOTOR IM SONDERMODELL „25 JAHRE GOLF GTI“ MIT 132 kW (180 PS)



LINKS: GOLF VARIANT, 1999
OBEN: FUNKKLAPPSCHLÜSSEL



Der Mensch lenkt, der Golf denkt. Das trifft zumindest auf mein neues Vierstufen-Automatikschaltgetriebe zu, das ein intelligentes Schaltprogramm mit Fuzzy-Logik (DSP) besitzt. Mit ihm stelle ich mich auf den Fahrer und dessen ganz individuelles Fahrverhalten ein und positioniere meine Schaltpunkte entsprechend. Steigungen und Gefälle erkenne ich alleine und wähle selbstständig den passenden Gang.

Fast lieber lasse ich mir aber von meinem Fahrer die Gangart mit dem Fünfgang-Schaltgetriebe vorgeben und mache mit ihm gemeinsame Sache.

Mein leiser Lauf bedarf wohl kaum noch der Erwähnung. So darf ich ohne Hochmut von mir sagen: Ich bin der Tiger Woods der Straße.



COLOUR CONCEPT



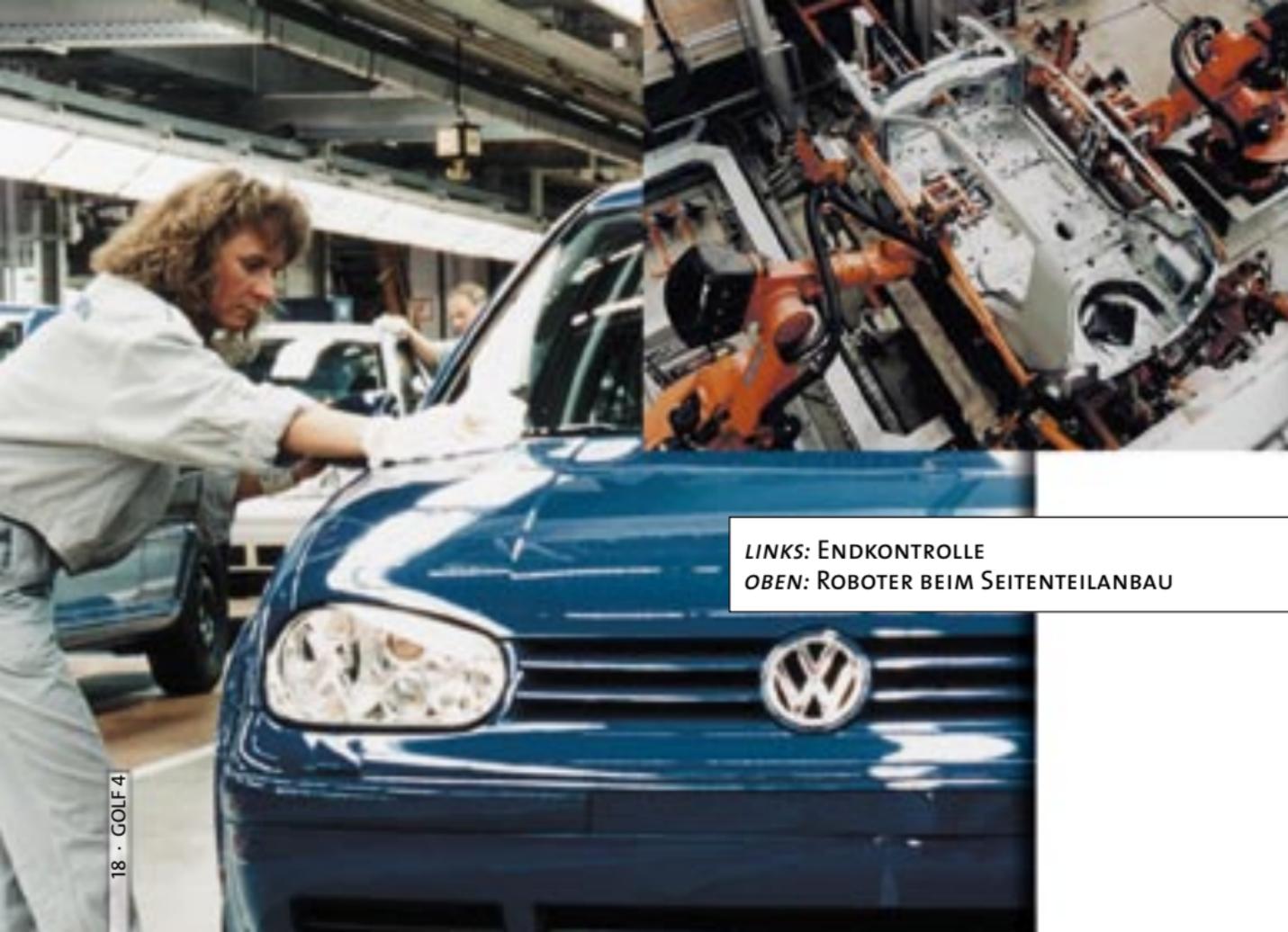
DER GOLF 4 FÄHRT MIT „SUN FUEL“, EINEM AUS GAS SYNTHETISIERTEN UMWELTFREUNDLICHEN DIESELKRAFTSTOFF, 2003



Der Golf überholte den Käfer. Was in den 1970er Jahren auf den Autobahnen als gewöhnlicher Vorgang galt, erregte am 25. Juni 2002 das Aufsehen der Weltöffentlichkeit. Ein reflexsilber-metallicfarbener Golf V5 Highline mit 170 PS lief an diesem Tag in unserem Wolfsburger Werk vom Band. Er war der 21.517.415ste seiner Art, ausgestattet mit elektronisch geregelter Klimaanlage und Parkdistanzkontrolle, bestellt von einem Kunden aus Hamburg. Damit wurde der Golf in seiner vierten Generation unsere Nummer Eins. Grenzen kannte er keine: Der Golf wurde zur Zeit seines Produktionsrekords in Wolfsburg, Uitenhage, Brüssel, Mosel, Bratislava und im 1999 eröffneten Werk Curitiba in Brasilien gebaut. Mit einer Tagesfertigung von insgesamt 3.600 Exemplaren sicherte er in unserem Unternehmen fast 40.000 Arbeitsplätze auf drei Kontinenten. Im Jahr 2001 verließen 855.368 Golf die Werkshallen. Der Golf ist ein Überdiegrenzengänger. Mit dem Produktionsbeginn in China im Sommer 2003 macht er Asien zum vierten Kontinent seiner Wahl.



DER GOLF WIRD ZUM MEISTGEBAUTEN VOLKSWAGEN, 25. JUNI 2002



LINKS: ENDKONTROLLE
OBEN: ROBOTER BEIM SEITENTEILANBAU



Der Golf ist seit vielen Jahren das am häufigsten gebaute Fahrzeug unseres Unternehmens. Er brachte Volumen, ohne ein stereotypes Massenprodukt zu sein. Großserienfertigung hieß beim Golf nicht mehr einer wie alle, sondern einer für jeden Geschmack.

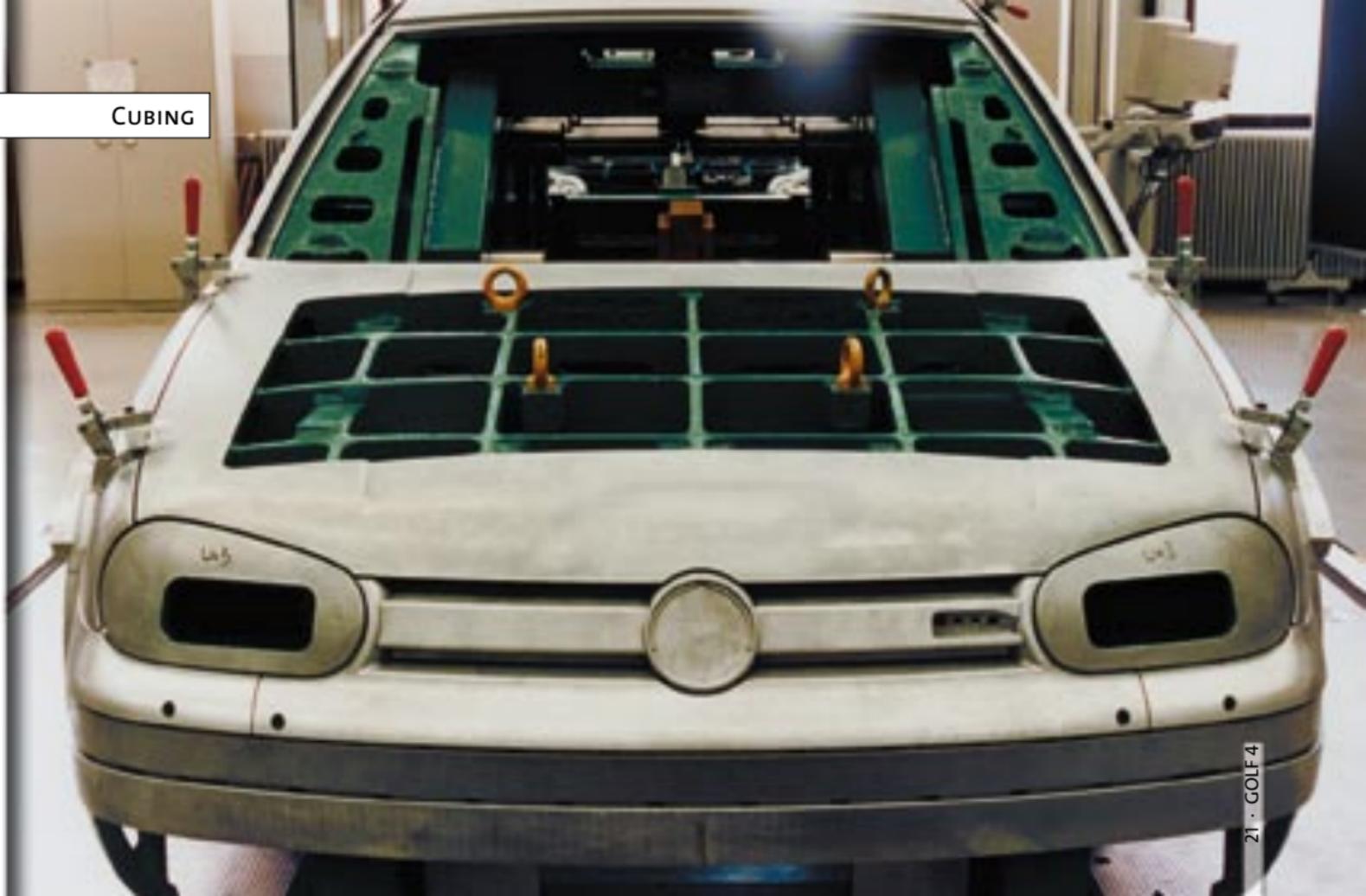
Die Individualisierung und Flexibilisierung der Produktion, die im Zeitalter der Mikroelektronik durch Automation und Computersteuerung möglich wurden, erlaubten einen Großserienbau nach Kundenwunsch. Teamarbeit, Fertigungsinseln und kontinuierliche Verbesserungsprozesse erhöhten die Produktivität, indem sie die Hierarchien abflachten und mehr Verantwortung auf den einzelnen Mitarbeiter übertrugen.

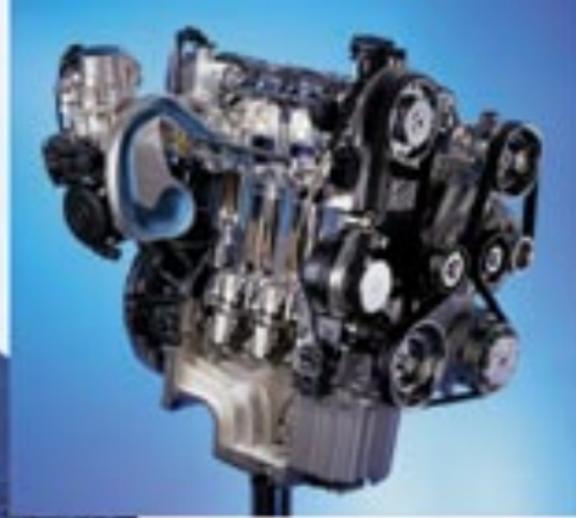
Mit Simultaneous Engineering verkürzten wir die Entwicklungs- und Fertigungszeiten, mit der Plattformstrategie vereinfachten wir die Produktion. Diese Maßnahmen verbesserten nicht nur die Wirtschaftlichkeit unseres Unternehmens, sondern hoben auch die Produktqualität auf ein neues Niveau.



Beim Produktionsanlauf im August 1997 trumpfte der Golf 4 daher in einer bis dato unbekanntem Disziplin auf: Qualitäts-Weitsprung. Schon die glatte Außenhaut unterstrich seine Hochwertigkeit. Fehlerfreie Optik, verringerte Spaltmaße, Passung aller Teile, absolute Bündigkeit sowie harmonischen Fugenverlauf verdankte er dem Einsatz modernster, effizienter Technologien. Das lasergeschweißte Dach wurde in nur zehn Sekunden mit einer perfekten, durchgehenden Naht versehen. Messtechniken wie das Cubing führten alle Arbeiten zu einem fehlerfreien Ergebnis. Zur hohen Qualität des Blechkleids kam dessen neuer Schnitt. Der Golf 4 präsentierte sich mit frischem Gesicht und in bester körperlicher Verfassung. Für sein Design zeichnete erstmals Hartmut Warkuß verantwortlich, der zuvor für Audi die Karossen entworfen hatte. Beim neuen Golf gingen wir „back to the roots“, indem wir dessen Erscheinung mit seinem langen Dach, dem steilen Heck und der stabilen C-Säule an den Golf 1 anlehnten.

CUBING





*LINKS: GOLF V6 4MOTION
OBEN: FSI-MOTOR MIT 81 kW (110 PS), 2001*



Für den Jüngsten der Familie nur das Beste – nach diesem Motto richteten wir die Qualitäten des Golf 4 stets am neuesten Stand der Volkswagen-Technik aus. 1998 brachte unser Unternehmen mit dem allradgetriebenen „Golf 4Motion“ die Kraft der vier Räder auf die Straße.

Mit dem Golf Variant erschien im Mai 1999 ein bewährtes Familienmitglied auf der Bildfläche. Ab März 1999 erfüllte der 115 PS starke 2,0-Liter Benziner als erster Golf-Motor die Euro-4-Abgasnorm.

Den 25sten Geburtstag des Golf im Juni 1999 feierte Volkswagen mit dem üppig ausgestatteten Sondermodell „Golf Generation“. Im September rüsteten wir den Golf mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) aus. Dabei sorgt ein Systemrechner für mehr Sicherheit beim Fahren, indem er durch Bremsengriffe ein Über- oder Untersteuern in Extremsituationen verhindert.

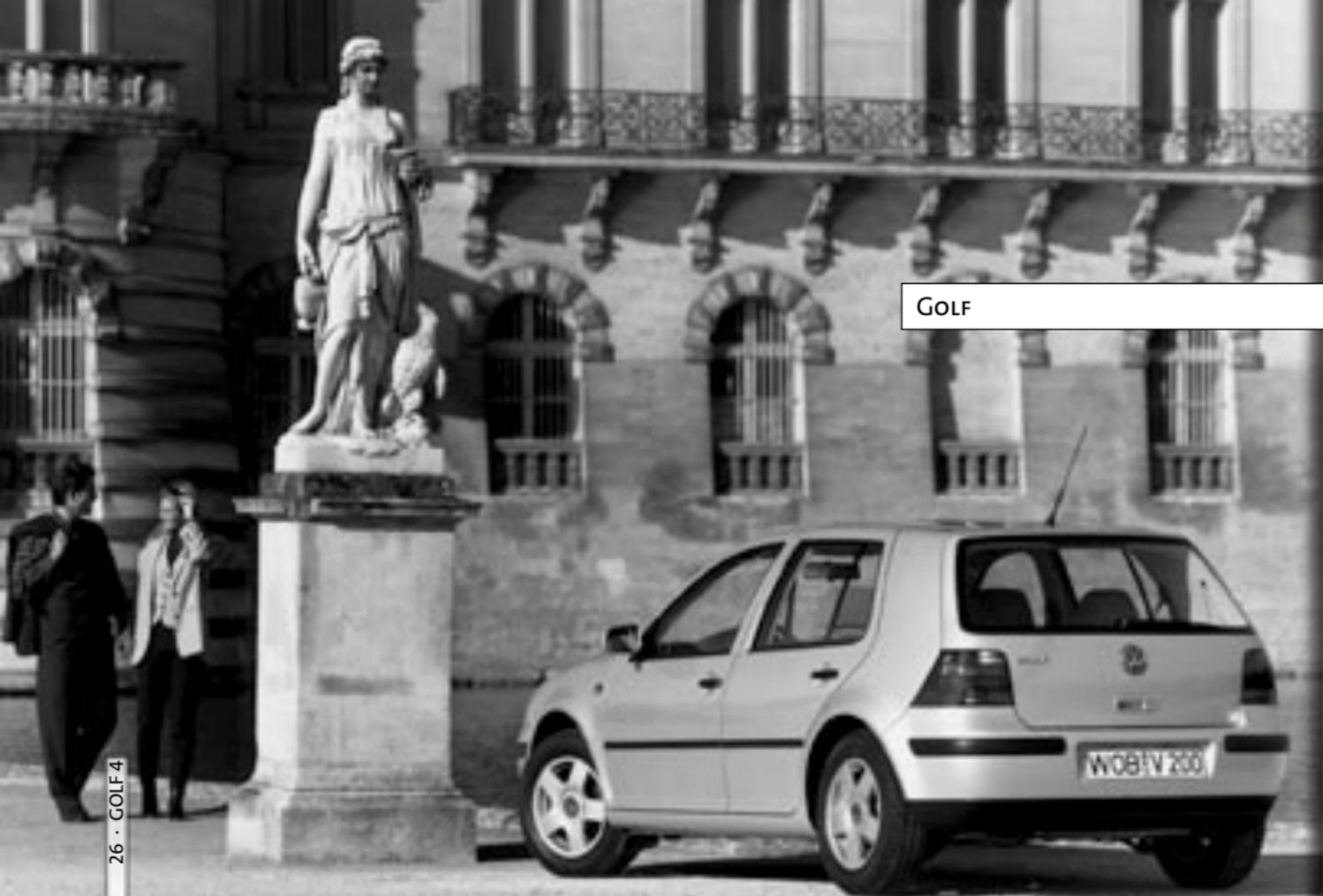
4MOTION



Die folgenden Jahre standen im Zeichen der Weiterentwicklung unseres Golf-Motorenprogramms, als dessen Gipfelstürmer sich der 2003 vorgestellte, 241 PS starke Golf R32 erwies. Die kraftstoffsparende FSI-Technologie (Fuel Stratified Injection) kam ab Januar 2002 im 110 PS starken 1,6-Liter Motor des Golf zum Einsatz. So wurde der Golf, der nie ein Schluckspecht war, noch zurückhaltender im Spritverbrauch – ohne an Leistung einzubüßen. Die kontinuierlichen Verbesserungen des Golf, seine hohe Qualität und die Modellvielfalt machen ihn zu einem Dauerbrenner. Mit jedem Generationsprung stellen wir unter Beweis, dass die Weiterentwicklung und Neuinterpretation des Golf-Konzeptes richtig ist. Unser Generationen-Vertrag, der Golf, besteht auch im 21. Jahrhundert.

VIER GENERATIONEN GOLF, 1997





GOLF



Am 22. Februar 1998 machte Ralf Panitzki eine Reise durch die Zeit. Es war am Tag der offenen Tür beim örtlichen VW-Händler, wo sich der Golf 4 im Schaufenster präsentierte. Ralf wollte mit dem Neuen ein ganz persönliches Vorstellungsgespräch führen, von dem er wusste, wie es ausgehen würde. Denn Volkswagen hatte es stets verstanden, ihn mit jeder Generation auch vom Kauf der nächsten zu überzeugen. Das Finanzielle war bereits mit Ute geklärt; ihren Golf-Variant wollten sie beim Neukauf in Zahlung geben und an die Ostsee fahren, anstatt in die USA zu fliegen.



Tatsächlich wurde Ralf Panitzki auch dieses Mal nicht enttäuscht. Schon als er auf den Parkplatz des Händlers einbog, sprang ihm sofort die silberne Golf-Limousine in die Augen, ihre klaren, runden Formen und die glänzende, robuste Lackierung waren typisch Golf – und doch anders. Die Karosserie erschien wie aus einem Guss und erinnerte Panitzki bei aller Modernität und Windschnittigkeit entfernt an seinen ersten, eckigen Golf. Seltsam, dachte er. Hier stand schon auf den ersten Blick ein Neuer und doch ein alter Bekannter.

GOLF CABRIOLET, 1998





GOLF, 2002



Als er im Wagen zur Probe saß, versetzte ihn
der charakteristische Geruch des Neuwagens zurück ins Jahr 1974.

Er sah sich, den frischgebackenen Industriekaufmann,
in Schlaghosen und eng anliegendem Synthetik-Pullover
vor der Garage des Vaters seinen ersten Golf waschen und den grünen Lack
auf Hochglanz polieren, bevor er eine Runde durch Dortmund-Hörde drehte
und bei seinem Kumpel Bernd vorbeifuhr, um mit ihm über Motoren zu fachsimpeln.
Er dachte an die Fahrten in die Disco nach Bochum, die Clique und den Spaß
durch den und in dem Golf. Wie viel sich seitdem doch verändert hatte.



Er war jetzt verheiratet, Vater und Hausbesitzer, hatte sich langsam, aber beständig bei Hoesch über die Einkaufsabteilung bis in eine mittlere Leitungsposition im Controlling hochgearbeitet und verdiente heute gutes Geld. Der Golf hatte ihn in all den Jahren begleitet und war, wie die Weine, die Ralf und Ute sich gönnten, immer edler geworden. Der Golf zeigte sich von Generation zu Generation gediegener und Ralf, selbst nie ein wilder Typ, ebenfalls. Die elegante Instrumententafel, die an die Körperform angepassten Sitze und der kurze, sportliche Schaltknüppel legten Zeugnis darüber ab, wo Ralf sich befand: in einem Golf. Das alles wirkte hochwertig, ohne protzig zu sein. Kein überschwänglicher Luxus umgab ihn, sondern praktische, gut aussehene Qualität.

VORDERSITZE, 1997



VIERTÜRER, 1997





Der VW-Händler bot Ralf für den 70.000 Kilometer gelaufenen Golf Variant 11.500 D-Mark.

Ein guter Preis, wie Ralf fand, aber Volkswagen standen eben hoch im Kurs. Er bestellte eine 100 PS starke Golf 4-Limousine in der Farbe „satinsilber metallic“, „Comfortline“, zum Preis von 30.610 D-Mark. Auf Alu-Felgen, die zwar zusätzlich mit 1.500 D-Mark zu Buche schlugen, ihm aber ein sportliches Gefühl vermittelten, hatte Ralf gegenüber Ute bestanden. Denn er war ihr schon bei der geringeren Motorleistung entgegengekommen, obwohl er am liebsten einen mindestens 125 PS starken Motor unter der Haube des neuen Wagen gesehen hätte. Bei den Alu-Felgen hatte ihn auch Sven unterstützt, der sie einfach „cool“ fand.



Besonders Ute war vom neuen Golf begeistert. Die stufenlos höhenverstellbaren Sitze und das Lenkrad ließen sich optimal auf ihre 1,58 Meter Körpergröße anpassen. Da hat auch mal jemand an mich gedacht, sagte sie. Als Ute ihre Freundin Monique in der Provence besuchte, konnte sie ihr Fahrrad ohne Ralfs Hilfe problemlos auf den Heck-Gepäckträger heben und befestigen, weil die Heckklappe des neuen Golf steiler als beim Vorgänger abfiel.



GOLF, 1998

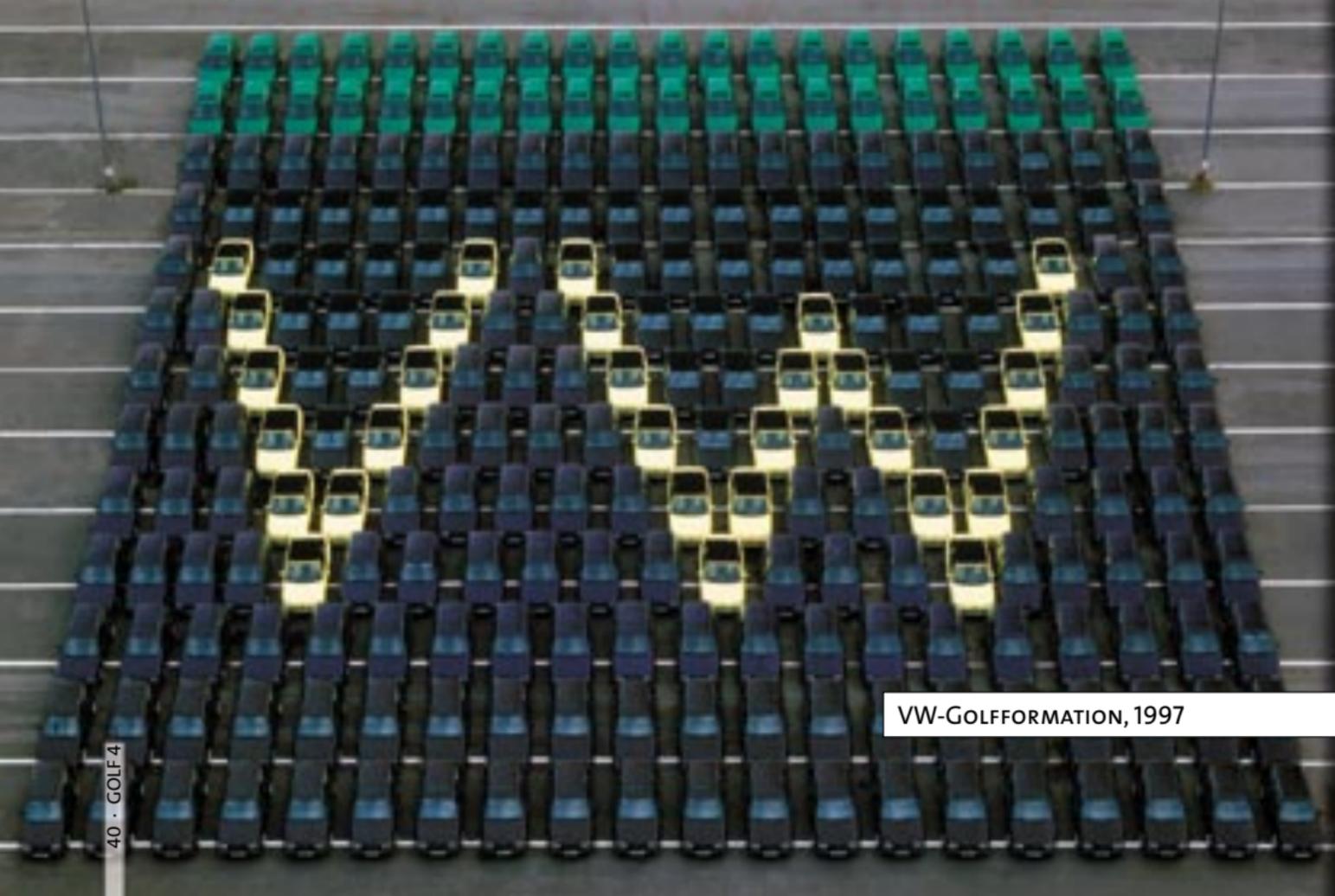


GOLF CABRIOLET, 1998





Zu seinem 15ten Geburtstag am 23. September 2000 schenken die Panitzkis ihrem Sohn einen Besuch in der vor kurzem eröffneten Autostadt. Sven schwärmte mittlerweile nicht mehr nur für die Fußballer von Borussia Dortmund, sondern auch für die Formel 1, Michael Schumacher und schnelle Autos. Die Strecke von Dortmund nach Wolfsburg schaffte die Familie in nur zweieinhalb Stunden. Wenn es ging, fuhren sie den Wagen mit fast 190 km/h auf der linken Spur richtig aus; von der Geschwindigkeit merkten sie im Wagen kaum etwas. Das sei früher schon anders gewesen, da habe das Lenkrad bei Vollgas doch ziemlich vibriert, meinte Ralf. Das treffe auch auf sie zu, wenn er sie früher berührt habe, schmunzelte Ute, aber sie seien eben ruhiger geworden, wie der Golf. Und einander treu geblieben, wie dem Golf.



VW-GOLFFORMATION, 1997

IMPRESSUM

Volkswagen Aktiengesellschaft
Konzernkommunikation
Historische Kommunikation

Brieffach 1974
38436 Wolfsburg

history@volkswagen.de

ISBN 978-3-935112-16-1

Alle Bildrechte liegen bei der Volkswagen AG.

© Wolfsburg 2007

Text: Dr. Manfred Grieger, Wolfsburg
Markus Lupa · Büro für Industriegeschichte, Dortmund
Dr. Jörn Radtke, Kiel

Gestaltung:
Claus C. Pilz · Visuelle Kommunikation, Dortmund

Druck:
Koffler + Kurz MedienManagement, Dortmund

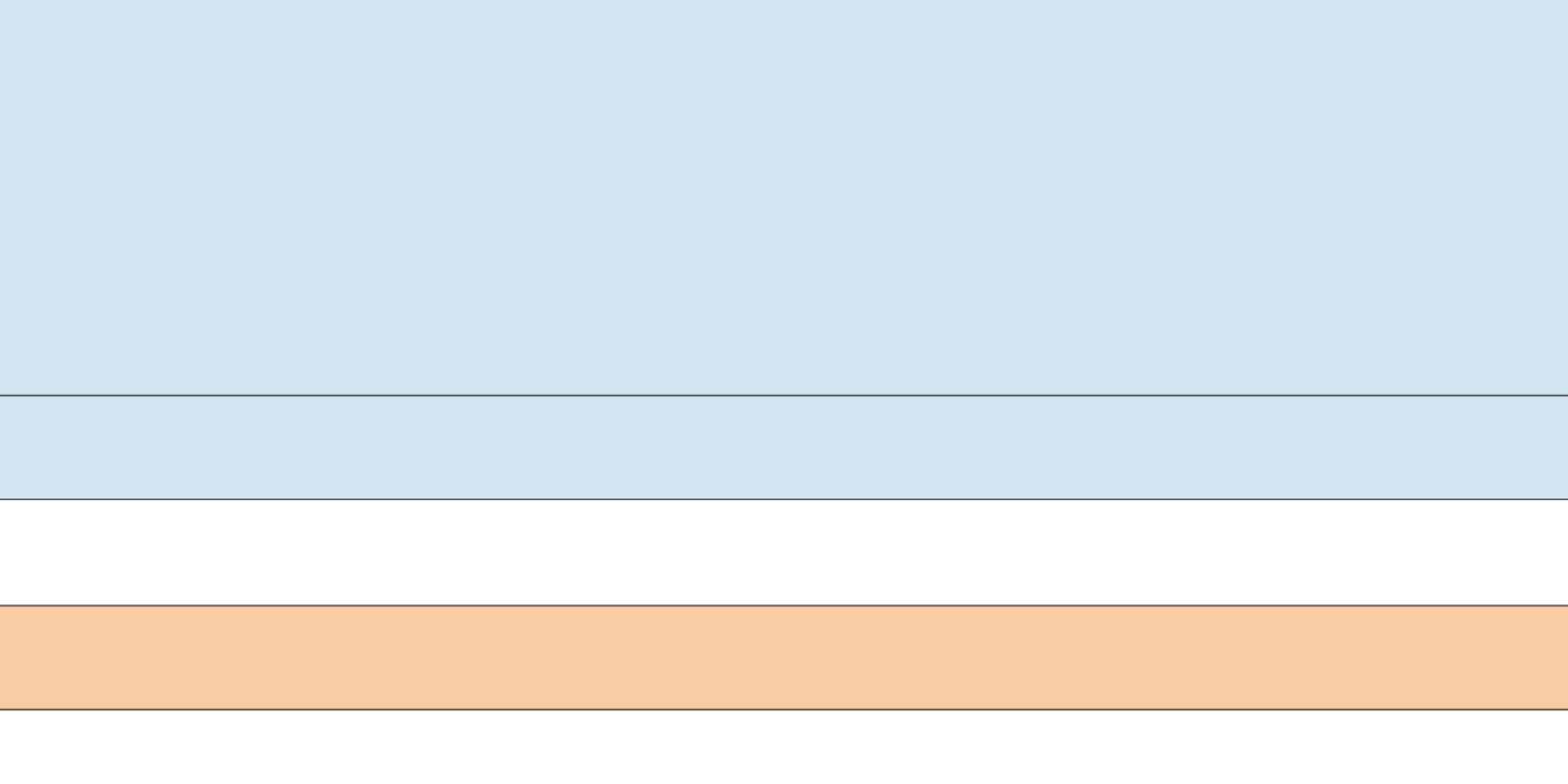
Wir danken Ralf Panitzki für sein bewegtes Leben.



5



GOLF 5 – DER MIT DEM PLUS



GOLF 5 – DER MIT DEM PLUS



MITWIRKENDE



DER GOLF

SEITE 2–13



VOLKSWAGEN

SEITE 14–25



RALF PANITZKI

SEITE 26–40



AUGUST 2003, WOLFSBURG

Dass ich der Golf bin, muss ich niemandem mehr erzählen.

Wer mich sieht, weiß, mit wem er es zu tun hat. In der fünften Generation habe ich endgültig meine Ecken und Kanten verloren, bin aber immer noch einer für alle.

Erkennbar an Design und Konzept, mit charakteristischer C-Säule.

Durchdacht und innovativ. Das Straßenbild prägend und Maßstäbe setzend.

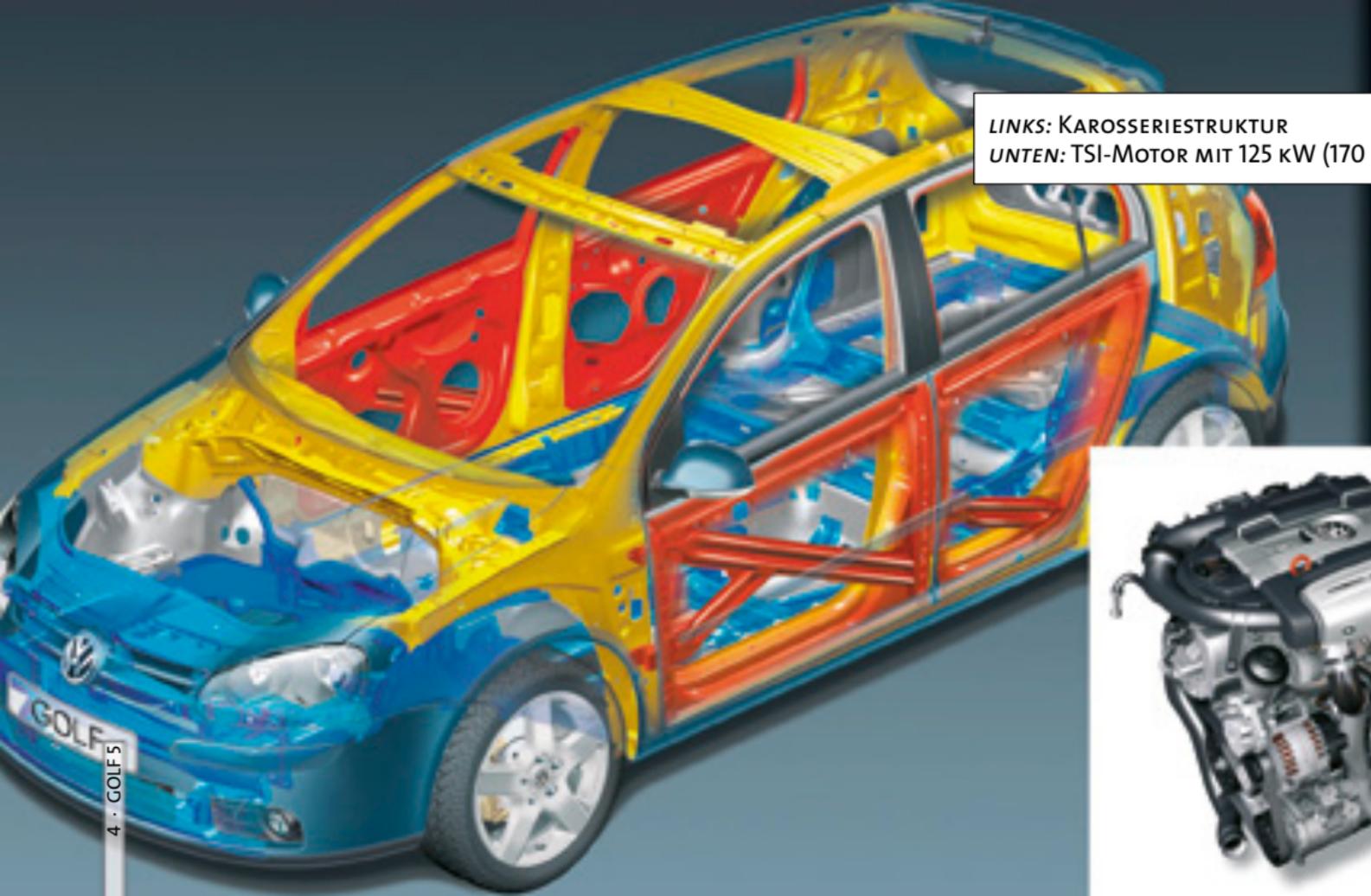
Wie zwei Pupillen in einem ovalen Auge verleihen mir meine Scheinwerfer im markanten Doppelrunddesign selbst im Dunkeln gute Sicht, während meine großen, runden Rückleuchten hinter mir Fahrenden den sicheren Abstand weisen. Meine Rundungen ziehen die Aufmerksamkeit auf sich.

Nicht behäbig, sondern durch und durch dynamisch wirke ich auf den ersten Blick.

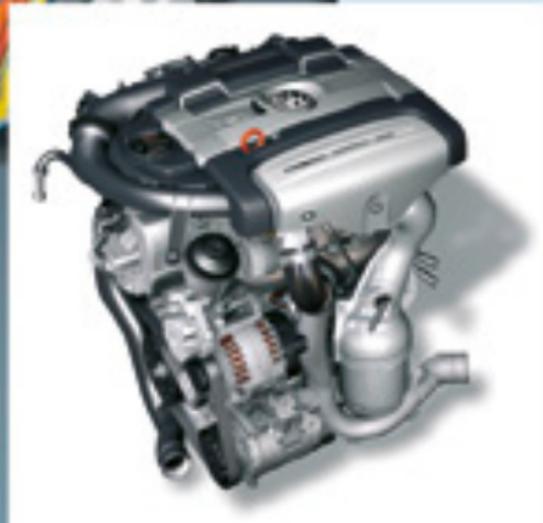
Die V-förmige Motorhaube, die vom Kühlergrill bis zur Windschutzscheibe ansteigt, verleiht mir ein sportliches Antlitz. Wer mir gegenübersteht, ahnt die Kraft, die mich antreibt.

GOLF





LINKS: KAROSSIERESTRUKTUR
UNTEN: TSI-MOTOR MIT 125 kW (170 PS)





Als ich am 25. August 2003 fünftürig und silberfarben in der Autostadt in Wolfsburg vor die Öffentlichkeit rollte, begutachteten 500 Journalisten interessiert meine Form, Ausstattung und Motorisierung. Als Golf 1.4, Golf 1.6 FSI, Golf 1.9 TDI und Golf 2.0 TDI bot ich bereits am Tag meines ersten öffentlichen Auftritts die freie Wahl zwischen vier Motoren. Zwei Benziner und zwei Turbodiesel deckten als Vierzylinder ein Leistungsspektrum von 55 kW bis 103 kW ab, golftypisch sparsam im Verbrauch und abgasarm entsprechend der gültigen Euro-4-Norm. Mein Benzindirekteinspritzer mit 85 kW benötigt im Schnitt nur 6,4 Liter auf 100 Kilometer, mein Turbodiesel sogar nur 5 Liter. Als weltweit erstes Großserienauto mit im Modulsystem aufgebauten Türen, verleihen über 70 Meter Laserschweißnähte meinem Blechkleid eine besondere Steifigkeit, so dass sich meine Insassen schon wegen der Konstruktion und Verarbeitung besonders sicher fühlen dürfen. Kopf- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer und zwei Kopfairbagsysteme im Fond gehören bei mir zum Standard: Sicher ist sicher – und das seit fünf Generationen.



Überhaupt lässt meine Ausstattung nichts zu wünschen übrig. In Trendline, Comfortline oder Sportline laufe ich vom Band und wem dieses Spektrum nicht genügt, dem stehen diverse Sonderausstattungen zur Verfügung. Bemerkenswerterweise ging ich in der Basisvariante mit 15.220 Euro keinen Cent teurer an den Start als der Golf 4. Und das obwohl ich gegenüber meinem Vorgänger wieder einmal an Größe zugelegt habe. 4.204 Millimeter in der Länge, 1.759 Millimeter in der Breite und 1.483 Millimeter in der Höhe verschaffen Platz für Insassen, Gepäck und moderne Fahrzeugtechnik.

In meinem 350 Liter fassenden Kofferraum ist viel Stauraum für Einkaufstaschen, Koffer oder Kisten.

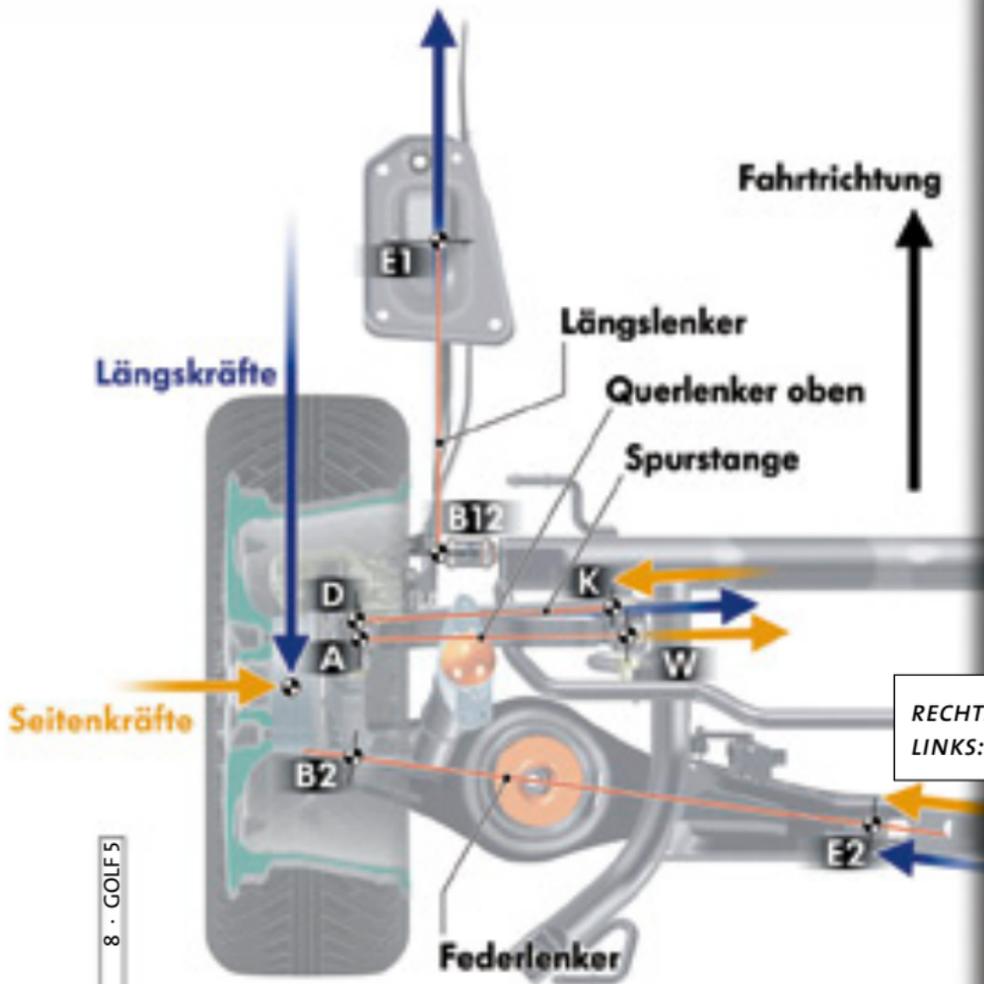
Wer höher hinaus will, findet seit Januar 2005 in mir als Golf Plus den richtigen Partner.

Eine 9,5 Zentimeter höhere Karosserie, ein Plus von 7,5 Zentimeter Sitzhöhe, eine in der Länge um 16 Zentimeter verschiebbare Rückbank: Wer behauptet, es sei ihm in meinem Inneren zu eng, der hat nie wirklich in mir Platz genommen. Selbst Sumo-Ringer müssen sich in mir nicht dünner machen als sie sind – obwohl ich selbst bequem in die meisten Parklücken passe.

Muss ich noch erwähnen, dass mein Kofferraum beim Plus-Modell je nach Stellung der Rücksitze zwischen 45 und 145 Litern hinzugewonnen hat?



OBEN: COCKPIT
RECHTS: GOLF PLUS



RECHTS: COCKPIT GOLF PLUS
LINKS: FAHRWERK GOLF



Als Golf Plus setze ich auf die bewährte Golf-Technik wie die elektromechanische Servolenkung und das Elektronische Stabilisierungsprogramm (ESP), die meinen Reifen auf jedem Straßenbelag und bei allen Straßenverhältnissen die nötige Haftung verschaffen.

Auch die optimierte McPherson-Vorderachse und die neu entwickelte Vierlenker-Hinterachse, die mich sicher in der Spur halten, gehörten von Anfang an zum Golf 5.

Aber jedes meiner Karosserieteile unterscheidet mich von meinem kleineren Bruder.

Das Mehr an Höhe bedingt eine völlig neue Fahrzeuggeometrie, die aber aerodynamisch so angepasst wurde, dass ich einen c_w -Wert von 0,32 erreiche.



Nicht in die Höhe geschossen, sondern tiefer gelegt und mit ganz eigenem Gesicht überhole ich seit September 2004 als Golf GTI der fünften Generation die Autowelt, damit kein Zweifel besteht, wer da links vorbeizieht.

Ich bin's – und das schon seit nunmehr dreißig Jahren. Mein Antritt wird von Generation zu Generation besser. Dank meines 147 kW-starken FSI-Turbomotors starte ich durch in 7,2 Sekunden, von 0 auf 100. Mit Doppelschaltgetriebe (DSG) schaffe ich es sogar in 6,9 Sekunden bei einem durchschnittlichen Spritverbrauch von 7,9 Litern auf 100 Kilometer.

Wer da nur meine Rücklichter sieht, muss nicht verzweifeln, darf aber durchaus enttäuscht sein, dass er nur einen Augen-Blick auf meine Frontpartie erhascht. Ein schwarzer Kühlergrill mit roter Rahmenleiste und wabenförmigem Gitter, Frontspoiler und ein um 15 Millimeter abgesenktes Sportfahrwerk sind durch und durch ein lohnender Anblick, ein GTI-Anblick eben.



OBEN: INNENRAUM GOLF GTI
RECHTS: GOLF GTI





GOLF R32



Und ich kann noch schneller.

Seit September 2005 breche ich als 20 Millimeter tiefergelegter Golf R32 alle Golf-(Geschwindigkeits-)Rekorde. Ich sage nur: 184 kW-Vierventil-Sechszylindermotor, 3.189 Kubikzentimeter groß, 320 Newtonmeter stark, 4MOTION-Allradantrieb. Alles klar?

Oder sollte ich lieber sagen: In 6,2 Sekunden von 0 auf 100 Stundenkilometer und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 Kilometer in der Stunde, das Ganze mit 7,7 Liter auf 100 Kilometer außerhalb geschlossener Ortschaften.

Wir sehen uns! Hinschauen lohnt sich. Golf fahren noch mehr.

R32



Der Golf ist mehr als die Summe seiner Bauteile. Das gilt für ihn in der ersten wie in der fünften Generation. Der Golf steht für Kontinuität im Wandel. Er ist mehr als ein Auto. Er verkörpert die Marke Volkswagen, für uns als Volkswagen Konzern wie für andere. Er ist ein Erfolgsmodell und gesellschaftliches Symbol. Mit dem Golf steuerte unser Unternehmen aus der Käfer-Monokultur des Wirtschaftswunders in die Modell-Vielfalt der Globalisierung. Mit dem Golf zeigt Deutschland, dass sich am Standort wettbewerbsfähige Automobile für den Weltmarkt produzieren lassen. Mit dem Golf zeigen Autofahrer, dass sie Wert auf technologische Kompetenz, Fahrkomfort, Sicherheit und Qualität legen. Für viele Menschen ist und bleibt der Golf der Volkswagen an sich. Denn wenn er heute nur einer von vielen ist, so ist er doch nicht irgendeiner, sondern immer noch einer für alle.



*RECHTS: COCKPIT, GOLF GTI
UNTEN: COCKPIT, CROSSGOLF*





GOLF FERTIGUNG IN WOLFSBURG



Als am 25. Juni 2002 der 21.517.415ste Golf vom Band lief, überholte er den legendären Käfer und avancierte zum meistgebautesten Fahrzeug in unserer Unternehmensgeschichte.

Zu diesem Zeitpunkt bauten rund 40.000 Mitarbeiter in den Werken Wolfsburg, Mosel, Brüssel, Bratislava, Uitenhage und Curitiba an jedem ihrer Arbeitstage 3.600 Golf.

Beeindruckende Zahlen, Rekordmarken. Doch die Rekorde von gestern zählen nichts. Sie müssen stets aufs Neue aufgestellt werden gegen eine Konkurrenz, die zumindest von heute ist.

Es ist der Kunde, der darüber entscheidet, ob ein Auto am Markt erfolgreich ist.

Und der Kunde entscheidet nach verschiedenen Kriterien, nach dem Preis, aber auch nach der Qualität der angebotenen Ware.

Wir haben daher im Jahr 2003 konzernweit verbindliche Leitlinien formuliert, die der Kundennähe oberste Priorität einräumen. Qualität ist, wenn der Kunde zufrieden ist. Dementsprechend haben wir beim Golf 5 unsere Lieferanten noch stärker in die Entwicklung und Produktion eingebunden.



Bei unserem Projekt „Partnerschaftliche Prozesskostenoptimierung“, kurz PPO, arbeiteten etwa 200 Zulieferer eng mit unseren Experten in den Bereichen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion, Vertrieb sowie Controlling und Rechnungswesen zusammen. Das Ergebnis: der zeitgleiche Anlauf der Serienfertigung des Golf 5 im August 2003 in den Werken Wolfsburg, Brüssel und Zwickau.

Mit dem innovativen Fahrwerk des Golf 5 ist es uns gelungen, den Fahrkomfort der Oberklasse auf die Kompaktklasse zu übertragen. Eine optimierte McPherson-Vorderachse sorgt im Zusammenspiel mit einer neu entwickelten Mehrlenkerachse für hervorragende Fahreigenschaften.

Automatische Lenkunterstützung erhält der Fahrer geschwindigkeitsabhängig bei den unterschiedlichsten Straßenverhältnissen durch die elektromechanische Servolenkung und die neueste Generation des Elektronischen Stabilisierungsprogramms (ESP). Weitere technologische Maßstäbe setzen wir mit der Ausstattung des Golf mit dem neu entwickelten DSG, dem direktschaltenden Doppelkuppelungsgetriebe, das sich durch extrem kurze Schaltzeiten und eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs auszeichnet.



ENDMONTAGE



GOLF – IN FÜNFTER GENERATION EIN ERFOLGSWAGEN



Das Jahr 2003 stand ganz im Zeichen des Golf. Die Stadt Wolfsburg benannte sich für mehrere Wochen in „Golfsburg“ um, weit mehr als ein Marketinggag anlässlich der Präsentation des neuen Golf am 25. August.

Denn der Golf ist Wolfsburgs wichtigster Arbeitgeber – und das seit mehr als 30 Jahren.

Im Jahr 2006 gingen 716.479 Volkswagen Golf an die Kunden.

Damit ist der Golf immer noch das am häufigsten produzierte Modell des Konzerns, auch wenn er nur noch einen Anteil von 12 Prozent aller gefertigten Fahrzeuge ausmacht.

Im Jahr 1980 dagegen war noch jeder dritte Volkswagen ein Golf. Aber die Zeiten ändern sich – wie der Golf.

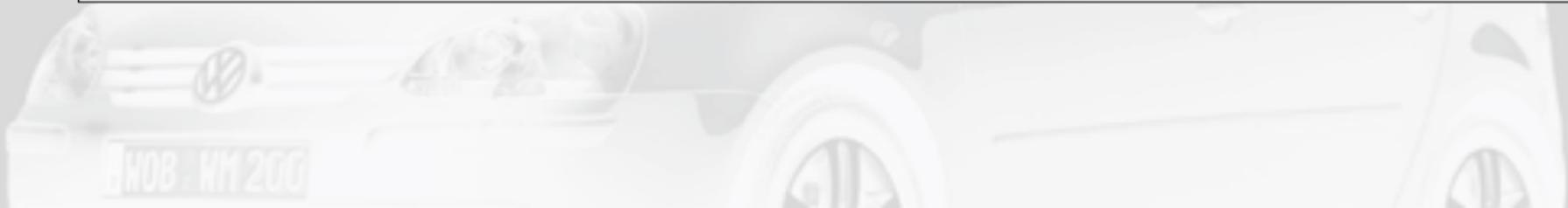
Der Automobilmarkt von heute ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl unterschiedlicher Modelle der verschiedenen Hersteller. Als im Jahr 1974 der erste Golf auf dem Markt erschien, gab er einer eigenen Fahrzeugklasse den Namen und hatte in Europa rund zehn direkte Konkurrenten.



Im Jahr 2003 tritt er gegen etwa 130 Wettbewerbsmodelle in acht Sub-Segmenten seiner Klasse an. Eine Entwicklung hin zur Modellvielfalt, der wir mit der Ausweitung unserer eigenen Modellpalette begegnen: Allein 2003 kamen 40 neue Volkswagen Modelle auf den Markt, die größte Anzahl in unserer Geschichte.

Der Herausforderung steigender Kosten stellten wir uns mit dem Sparprogramm ForMotion. Das im März 2004 aufgelegte Programm übertraf bei weitem unsere Erwartungen.

Sollte es ursprünglich im Jahr 2005 3,1 Milliarden Euro einsparen, waren es tatsächlich 3,5 Milliarden. Marktchancen besser ausschöpfen, Prozesse optimieren, Produkt- und Gemeinkosten ebenso senken wie Einmalaufwendungen – mit 20.000 Einzelmaßnahmen gelang uns, was Außenstehende uns nicht unbedingt zugetraut hatten: Wir verbesserten unsere Kostenstrukturen und das Konzernergebnis innerhalb nur eines Jahres. Diesen Erfolg gilt es fortzuschreiben.



CROSSGOLF





GOLF 4MOTION



In Motion, in Bewegung, blieben wir auch technologisch. Im September 2005 präsentierten wir den ersten direkteinspritzende Benzinmotor mit integriertem Kompressor und Turbolader der Welt.

Mit ihm setzen wir unsere Tradition leistungsstarker, verbrauchsarmer und umweltfreundlicher Motoren fort. Und natürlich debütierte er in einem Golf 5, dem Golf GT TSI.

Denn unabhängig davon, ob die Märkte immer differenzierter werden und das Volumen einzelner Modelle schrumpft, eines ist sicher: Wer Golf fährt, fährt kompromisslos fortschrittlich.



GOLF



„Das ist nicht Dein Ernst!“, Ute Panitzki war ehrlich empört.

„Wieso?“, Ralf Panitzki war ehrlich beleidigt.

Ralf wollte wegen eines Tipp-Kick-Spiels einen neuen Golf kaufen?!

Wer ein Tischfußballspiel haben wolle, der gehe doch nicht zum Autohändler,
sondern in ein Spielwarengeschäft, argumentierte Ute.

Nein, Ute Panitzki verstand die Welt nicht mehr, ihren Ehemann sowieso nicht.

Drei Jahre vor der Silberhochzeit mit Ralf wusste Ute: Die Anzahl der Ehejahre
erhöht nicht zwingend das Verständnis für den Partner.

Er gehe nicht zum Autohändler, um ein Tippkickspiel zu kaufen, sondern um einen neuen Golf
und ein Tippkickspiel zu erwerben, konterte Ralf, ganz der alte Mittelstürmer
aus den Dortmunder Westparkzeiten, als er seine Kumpels geschickt umdribbelte und
so manches Tor erzielte. Verdammt lang her, aber verlernt hatte er nach eigener Ansicht nichts.



„Es geht um die Fußballweltmeisterschaft. Es geht um ein Lebensgefühl. Es geht um die Gelegenheit, unsere Mobilität preisgünstig zu verbessern. Für die gleiche Ausstattung müssten wir sonst fast 1.300 Euro mehr auf den Tisch legen“, erklärte er seiner Frau. Dieser Verknüpfung emotionaler und ökonomischer Argumente konnte Ute sich bestimmt nicht verschließen, vermutete Panitzki. Und tatsächlich. Utes Verteidigung brach ein, ihr ging die Luft aus, das sah Ralf, der alte Straßenfußballer, sofort. Die Abwehr ermüdete. Es war an der Zeit nachzusetzen und Ute die Niederlage schmackhaft zu machen, sie als ihren Gewinn hinzustellen. Schließlich, gab Ralf zu bedenken, käme Ute so endlich in den Genuss einer Klimaanlage, die sie sich doch schon lange für ihren alten Golf gewünscht habe. Sanft im Ton und hart in der Sache.

GOLF GTI





COCKPIT, GOLF 4MOTION



Ute gab sich geschlagen. Sie erinnerte sich der alten Fußballerweisheit, dass nach dem Spiel stets vor dem Spiel sei, und wusste, dass Ralf ihr nach ihrem Entgegenkommen nun einen großen Gefallen schuldete.

So wurde Ralf Panitzki im Mai des Jahres 2006 für 18.499 Euro Eigentümer zweier Sondermodelle: des neuen Golf 5 Goal sowie des limitierten Tipp-Kickspiels, dessen Spieler Trikots mit dem Aufdruck „Volkswagen“ und „Goal“ tragen. Zwar merkte ein Kollege an, dass er Panitzkis Golf-Treue für spießig halte.

„Öfter mal was Neues“, sagte der. Worte, die Panitzki kalt ließen, zumal der Bekannte ein Jahr zuvor nicht nur die Automarke gewechselt hatte, sondern auch von seiner Frau gegen einen Jüngeren ausgetauscht worden war.

Für Panitzki entsprach die Treue zum Golf vielmehr der Verlässlichkeit seiner funktionierenden Ehe. „Ich glaube nicht, dass ich die Möglichkeiten, die mir der Golf und Ute bieten, schon ausgereizt habe“, sagte er. Im scheinbar Bekannten das Neue entdecken, laute sein Lebensmotto.



Aber auch betriebswirtschaftliche Gründe führte Panitzki für den Kauf des Golf 5 an. Der 1,9-Liter-TDI-Motors biete ihm die Vorteile eines wirtschaftlichen und zugleich sprintstarken Fahrzeugs und erfreue ihn an der Tankstelle wie auf der Straße. Sobald der neue Golf in der Garage in Dortmund-Hombruch stand, vermachte Panitzki den alten Golf 4 seinem Sohn Sven, der in Kiel Betriebswirtschaft studierte und wie sein Vater auf den Golf und Borussia Dortmund schwor. Der Golf seines Vaters würde ihn noch viele Jahre sicher nach Dortmund bringen, egal wo er studieren oder arbeiten würde, da waren sich Sven und Vater Ralf einig.



TDI-MOTOR IM GOLF GT MIT 125 kW (170 PS)

GOLF GTI





Einen Monat später, am 30. Juni 2006, konnte Sven aber nicht nach Dortmund kommen, weil Klausuren anstanden. Daher saß Ralf Panitzki ohne seinen Sohn aber gemeinsam mit seinem alten Kumpel Bernd Becker, einem bekennenden Golf GTI-Fan seit 30 Jahren, seinem Nachbar Martin Schellhaase und dessen Sohn Christoph vor dem Fernseher im Panitzkischen Wohnzimmer. Vorher hatten sie sich in diversen Tipp-Kick-Testspielen warmgemacht. Nun schrieten und stöhnten sie, hielten sich die Augen zu und lagen sich den Armen. Die deutsche Fußballnationalmannschaft stieß die Vier in ein Wechselbad der Gefühle: Eine 1:0-Führung der Argentinier durch Ayala in der ersten Halbzeit glich Klose in der 80. Minute aus, die Verlängerung brachte nicht mehr als die nervliche Zerrüttung der Männer im Wohnzimmer der Panitzkis. Aber das Elfmeterschießen erlöste sie: 5:3-Endstand, zweimal waren die Argentinier an Torhüter Jens Lehmann gescheitert. Der Jubel im Reihenendhaus kannte keine Schall-Grenzen.



Die vier Fans stürmten aus dem Haus auf den Parkplatz. Bernd Becker schwang sich in seinen GTI, die beiden Schellhaases kletterten in Panitzkis Golf Goal.

Martin Schellhaase, der mehr als 1,90 Meter maß, machte es sich im Fond des Golf Goal bequem.

Sein Sohn Christoph nahm auf dem Beifahrersitz Platz, ebenfalls ohne über mangelnde Beinfreiheit klagen zu können.

Christoph, der bislang noch nicht in Panitzkis neuem Golf gesessen hatte, zeigte sich beeindruckt von der Innenausstattung.

Ob das echtes Leder an Lenkrad, Handbremse und Schalthebel sei, erkundigte er sich.

Ja, das gehöre zur Sonderausstattung des Golf Goal dazu, alles ohne Aufpreis, erzählte Panitzki zufrieden und ließ den Wagen auf die Straße rollen.

DER GOLF ALS FAMILIENAUTO





GOLF ALS ZWEITÜRER, 2003



Dann betätigte er den elektrischen Fensterheber, damit Christoph die Deutschlandfahne im Fahrtwind flattern lassen konnte, und drückte ordentlich auf die Doppelton-Hupe, als er hinter Bernd Beckers GTI in Richtung Innenstadt fuhr, die Warnblinkanlage in Betrieb.

Panitzki legte eine CD in den in die Konsole integrierten CD-Player ein. „Gute Freunde kann niemand trennen“, schmetterte Franz Beckenbauer ohne jegliche Modulation der Stimme seinen Uralt-Hit aus den vier Lautsprechern im Frontraum des Wagens.

„Was ist denn das?“, entsetzte sich Christoph Schellhaase.

„Eine Lebenseinstellung“, antwortete Panitzki und dachte an Ute.



SCHNELLE SCHNAUZE: GOLF GT

IMPRESSUM

Volkswagen Aktiengesellschaft
Konzernkommunikation
Historische Kommunikation

Brieffach 1974
38436 Wolfsburg

history@volkswagen.de

ISBN 978-3-935112-16-1

Alle Bildrechte liegen bei der Volkswagen AG.

© Wolfsburg 2007

Text: Dr. Manfred Grieger, Wolfsburg
Markus Lupa · Büro für Industriegeschichte, Dortmund
Dr. Jörn Radtke, Kiel

Gestaltung:
Claus C. Pilz · Visuelle Kommunikation, Dortmund

Druck:
Koffler + Kurz MedienManagement, Dortmund

Wir danken Ralf Panitzki für sein bewegtes Leben.

