

I 40 anni della Golf

Wolfsburg, marzo 2014

Note:

La presente cartella stampa e tutte le immagini sono disponibili all'indirizzo www.volkswagen-media-services.com. Nome utente: Golf-40; password: 19742014.

Le denominazioni TDI, TSI e DSG sono marchi registrati della Volkswagen AG o di altre Aziende del Gruppo Volkswagen in Germania e in altri Paesi.

Le indicazioni sugli equipaggiamenti e i dati tecnici si riferiscono alla gamma di modelli offerta in Germania. I modelli per gli altri Paesi possono presentare alcune variazioni.

Con riserva di modifiche e salvo errori.

Sommario

Aspetti principali

I 40 anni della Golf

In sintesi	Pagina 3
Golf I – Dal 1974 al 1983	Pagina 8
Golf II – Dal 1983 al 1991	Pagina 12
Golf III – Dal 1991 al 1997	Pagina 15
Golf IV – Dal 1997 al 2003	Pagina 18
Golf V – Dal 2003 al 2008	Pagina 21
Golf VI – Dal 2008 al 2012	Pagina 24
Golf VII – Dal 2012	Pagina 27
Cronologia delle innovazioni	Pagina 31

La Volkswagen festeggia i 40 anni della Golf

Bestseller – Oltre 30 milioni di esemplari prodotti finora

Trend setter – La Golf come sinonimo di sicurezza, sportività ed ecocompatibilità

Wolfsburg, marzo 2014. La Volkswagen festeggia i 40 anni dell'auto europea di maggior successo di tutti i tempi: la Golf. A oggi, in tutto il mondo, ne sono stati venduti oltre 30 milioni di esemplari. La Golf è da sempre un punto di riferimento in fatto di progresso tecnologico. Motore turbo, iniezione diretta, propulsione elettrica o ibrida plug-in, ma anche ABS, ESC, XDS o trazione integrale 4Motion. Regolazione automatica della distanza, funzione di frenata di emergenza City, ESC per la stabilizzazione di vettura e rimorchio o frenata anti collisione multipla. E ancora climatizzatore automatico, sistema Hi-Fi Dynaudio, touchscreen con sensore di prossimità o fari con tecnologia LED oltre a versioni Trendline, Comfortline, Highline, GTI, GTD o GTE. È sempre la Golf a rendere disponibili per tutti le principali tecnologie e i trend del settore automobilistico dei nostri tempi.

Golf I. La prima Golf prodotta in serie uscì dalla catena di montaggio di Wolfsburg il 29 marzo 1974 e a maggio fece il suo debutto nei saloni dei Concessionari Volkswagen. Dopo che per decenni il motore e la trazione posteriori avevano spopolato grazie al Maggiolino, iniziò finalmente una nuova epoca: quella del motore anteriore trasversale e della trazione anteriore. Questa trasformazione era stata introdotta poco prima, nel 1973, dalla Passat, la prima Volkswagen a trazione anteriore dopo la K70 ripresa dalla NSU. Grazie alla Golf questa impostazione tecnica ha esordito nel segmento caratterizzato dai maggiori volumi.

La Golf, progettata da Giorgetto Giugiaro secondo i canoni del design Volkswagen, doveva corrispondere alle enormi aspettative

create precedentemente dal Maggiolino, venduto in più di 21,5 milioni di unità, portando avanti la storia di quella che fino ad allora era stata l'auto di maggior successo al mondo. E l'obiettivo fu raggiunto. La soluzione di trazione moderna e sicura, la spaziosa configurazione degli interni e il design erano così convincenti che già nell'ottobre 1976 si poté festeggiare la vendita del primo milione di Golf.

La Golf I costituì un punto di riferimento in fatto di progresso e tendenze in campo automobilistico, così come tutte le Golf seguenti. Con la prima Golf GTI (1976), per esempio, la Volkswagen diede una svolta al dinamismo di questa classe; la Golf D (Diesel aspirato, 1976) e la successiva Golf GTD (Turbodiesel, 1982) videro il Diesel fare breccia nel segmento delle auto compatte. Nel 1979 la Volkswagen iniziò la commercializzazione della Golf Cabriolet, l'auto scoperta più venduta al mondo in quegli anni. Della prima generazione della Golf, comprese tutte le versioni derivate come la Cabriolet e la Jetta (a suo tempo di identica costruzione), furono venduti 6,99 milioni di esemplari, pari a 0,87 milioni all'anno.

Golf II. Questa seconda Golf, dall'agosto 1983 è stata la Volkswagen su cui ha iniziato a guidare la generazione dei baby-boomer, vale a dire di coloro che oggi hanno circa cinquant'anni. Gli occupanti non erano più costretti a sedersi gomito a gomito grazie all'ulteriore miglioramento nello sfruttamento dello spazio. Da ricordare anche che nel segmento della Golf è stato proprio questo modello a introdurre il catalizzatore (1984), il sistema antibloccaggio in frenata (ABS, 1986) e il servosterzo, e per la prima volta anche la trazione integrale (Syncro, 1986). E già nel 1989 la Volkswagen si basò su questa Golf per presentare due prototipi, uno a trazione elettrica e uno a propulsione ibrida. Fino all'estate 1991 furono prodotti in tutto 6,3 milioni di esemplari della seconda generazione della Golf (incluse tutte le versioni derivate), corrispondenti a 0,79 milioni all'anno.

Golf III. A partire dall'agosto 1991, con la terza generazione della Golf, la Volkswagen inaugurò una nuova era nel campo della

sicurezza. Da un lato la Golf III fu la prima Golf a montare dal 1992 gli airbag frontali, dall'altro introdusse enormi progressi nel campo della costruzione della carrozzeria, che migliorarono notevolmente le caratteristiche di resistenza agli urti. Inoltre, alla terza generazione della Golf sono legate numerose altre pietre miliari tecniche della gamma. Sotto la sua carrozzeria debuttarono il primo motore a sei cilindri (VR6), il cruise control, il catalizzatore ossidante per i motori Diesel (1991), il primo motore Diesel a iniezione diretta (TDI, 1993 e SDI, 1995) e gli airbag laterali (1996). Sempre nel 1996, tutte le Golf furono equipaggiate con ABS di serie. Inoltre, prendendo come base la Golf III, nel 1993 la Volkswagen presentò una nuova Cabriolet, un nuovo modello a trazione integrale (Syncro II) e la prima Variant (station wagon) della serie. Nel 1997 la terza generazione uscì di scena, con 4,83 milioni di esemplari prodotti, comprese le versioni derivate (pari a 0,81 milioni di Golf all'anno).

Golf IV. Sotto la guida dell'allora Responsabile Design del Gruppo Volkswagen Hartmut Warkuß, si delineò quel design essenziale e preciso che da una parte era più che mai rappresentativo della storia del Marchio, mentre dall'altra preparava il terreno per affrontare il futuro della Volkswagen. Il nuovo DNA del design Volkswagen ha origine in questi anni. Contemporaneamente, il debutto dell'ESC (1998) proseguì la democratizzazione nel campo della sicurezza. Sempre nel 1998 la Volkswagen presentò la prima Golf a trazione integrale con frizione Haldex: la Golf 4Motion. Un anno dopo, partendo dalla Germania, l'ESP entrò a far parte della dotazione di serie. Nel 2002 fu la volta della prima Golf con iniezione diretta di benzina (FSI) e del debutto degli airbag per la testa (airbag a tendina) di serie. Sempre nel 2002, la Volkswagen presentò la R32, che raggiungeva i 250 km/h. Nel 2003 fu questo modello top di gamma a essere disponibile per la prima volta con il rivoluzionario cambio a doppia frizione DSG. Nello stesso anno la Golf IV (completamente zincata) lasciò spazio alla Golf V. In tutto furono prodotti 4,99 milioni di esemplari della quarta generazione (comprese le versioni derivate), cioè 0,83 milioni all'anno.

Golf V. Questa Golf si distinse da molti modelli concorrenti della classe media superiore, per comfort, dinamica e qualità. E proprio sul fronte della qualità, infatti, al suo debutto nel 2003 la Golf V si fece notare per il 35% in più di rigidità torsionale che sottolineava la stabilità della carrozzeria saldata con il laser. Per la prima volta la Golf poteva inoltre essere equipaggiata a richiesta con airbag laterali per gli occupanti posteriori; contando i sei airbag di serie (anteriori, laterali anteriori e per la testa) a bordo si poteva arrivare fino a otto “cuscini” d’aria protettivi. Sul fronte del comfort e della dinamica, la Golf V vantava, tra l’altro, il nuovo asse posteriore multilink a quattro bracci, il cambio DSG a 7 rapporti, i fari bixeno, il sensore pioggia e il tetto scorrevole panoramico, senza dimenticare il debutto del primo motore turbo benzina a iniezione diretta sulla Golf GTI (2004) e del primo Twincharger al mondo (TSI, 2006) dotato di doppia sovralimentazione con turbocompressore e compressore meccanico. Nel 2006 debuttò la Golf Plus, mentre nel 2007 furono presentate la CrossGolf, una nuova Variant e la Golf BlueMotion (estremamente parca nei consumi, 4,5 l/100 km). In tutto furono prodotti 3,4 milioni di esemplari della quinta generazione della Golf comprese le versioni derivate, corrispondenti a 0,68 milioni all’anno.

Golf VI. In soli quattro anni, fino a fine luglio 2012, sono state 2,85 milioni le Golf costruite sulla base della sesta generazione presentata nel 2008. Notevoli i passi avanti compiuti in fatto di sicurezza: la nuova carrozzeria era talmente stabile da ottenere il massimo del punteggio, cinque stelle, nel crash-test EuroNCAP. Inoltre la dotazione di serie comprendeva un altro airbag: quello per le ginocchia del guidatore, mentre la maggiore dinamica a fronte di un minore consumo era garantita da una gamma sempre più ampia di motori TSI e dal passaggio del Turbodiesel (TDI) dal sistema pompa-iniettore al sistema common rail. La versione di punta per ecocompatibilità è stata la Golf BlueMotion, con un consumo nel ciclo combinato di soli 3,8 l/100 km equivalente a 99 g/km di CO₂. Nuovi sistemi di assistenza (regolazione automatica degli abbaglianti Light Assist, Park Assist e sistema di assistenza nelle partenze in salita) e tecnologie (per esempio, la regolazione adattiva dell’assetto

DCC) fecero della sesta generazione quella che all'epoca era la Golf più all'avanguardia. In tutto furono prodotti 2,85 milioni di esemplari della sesta generazione (comprese le versioni derivate), cioè 0,71 milioni all'anno.

Golf VII. Il 4 settembre 2012 la Volkswagen ha festeggiato l'anteprima mondiale della settima generazione della Golf e già il giorno successivo ha avuto inizio la prevendita di questa vettura bestseller nei primi Paesi. Solo tre settimane dopo, al Salone dell'Auto di Parigi, la Volkswagen ha presentato la Golf al grande pubblico. La riduzione di peso della nuova Golf ha raggiunto i 100 kg, aumentando così l'efficienza della vettura. In funzione della motorizzazione è stato possibile ridurre i consumi rispetto al modello precedente fino a un massimo del 23%. Secondo il nuovo ciclo di guida europeo (NEDC), la nuova Golf TDI BlueMotion consuma solamente 3,2 l/100 km (a fronte di emissioni di CO₂ di 85 g/km). Un'ulteriore novità è rappresentata dalla motorizzazione 1.4 TSI 140 CV con sistema automatico di gestione attiva dei cilindri (ACT). Nel ciclo combinato, questo motore benzina sportivo ma allo stesso tempo molto attento all'ambiente consuma 4,7 l/100 km. Inoltre, la Volkswagen ha dotato la Golf di un'intera gamma di nuovi sistemi di assistenza, in parte di serie, e da poco le ha regalato un cuore elettrico. È, infatti, già disponibile la e-Golf a trazione esclusivamente elettrica, con circa 190 km di autonomia complessiva cui in autunno si aggiungerà la nuova Golf GTE. Quest'ultima, con la sua propulsione ibrida plug-in ha un consumo medio di soli 1,5 l/100 km. La Golf GTE può inoltre percorrere circa 50 chilometri in modalità esclusivamente elettrica.

Gli inizi

La Golf come erede del Maggiolino – Una rivoluzione

Wolfsburg, marzo 2014. La prima Golf prodotta in serie lasciò le linee di Wolfsburg nel marzo 1974 e a maggio fece il suo debutto nei saloni dei Concessionari Volkswagen. Dopo che per decenni il motore e la trazione posteriori hanno spopolato grazie al Maggiolino, è finalmente iniziata una nuova epoca: quella del motore anteriore montato trasversalmente e della trazione anteriore. Questa trasformazione era stata introdotta poco tempo prima, nel 1973, dalla Passat, la prima Volkswagen a trazione anteriore dopo la K70 ripresa dalla NSU. Grazie alla Golf questa impostazione tecnica ha esordito nel segmento caratterizzato dai maggiori volumi.

La Golf, progettata da Giorgetto Giugiaro secondo i canoni del design Volkswagen, doveva corrispondere alle enormi aspettative create precedentemente dal leggendario Maggiolino, venduto in più di 21,5 milioni di unità, portando avanti la storia di quella che fino ad allora era stata l'auto di maggior successo al mondo. Nella primavera del 1974 nessuno poteva essere assolutamente certo che anche la nuova auto sarebbe riuscita in questa impresa. Tuttavia la soluzione di trazione moderna e sicura, la spaziosa configurazione degli interni con sedili posteriori con schienali ribaltabili, la carrozzeria con il comodo portellone posteriore e anche il design furono così convincenti che già nell'ottobre del 1976 si poté festeggiare la vendita della Golf numero 1.000.000.

Allora, la Volkswagen descrisse così la nuova numero uno della gamma: "La Golf offre il massimo in materia di spazio utile e sicurezza ed è progettata all'insegna della praticità senza compromessi. La bassa linea di cintura sottolinea l'essenzialità strutturale, mentre il cofano anteriore digradante apre la visuale sulla carreggiata immediatamente davanti alla vettura. Inoltre il lunotto

estremamente ribassato facilita le manovre in retromarcia”. Tutto questo è valido ancora oggi.

La prima generazione della Golf costituì un punto di riferimento in fatto di progresso e tendenze in campo automobilistico, così come tutte le Golf seguenti nelle rispettive epoche. Ad esempio, con la prima Golf GTI (1976) la Volkswagen diede una svolta alla dinamicità di questa classe; la Golf D (Diesel aspirato, 1976) e la successiva Golf GTD (Turbodiesel, 1982) videro il Diesel fare breccia nel segmento delle auto compatte. Nel 1979, con la Golf Cabriolet, l'auto scoperta più venduta al mondo in quegli anni, la Volkswagen portò una ventata di novità nella classe che, in gergo, era già da tempo chiamata “classe Golf”. A livello mondiale, della prima generazione della Golf, comprese tutte le versioni derivate come la Cabriolet e la Jetta (a suo tempo di identica costruzione), furono venduti 6,99 milioni di esemplari nei cinque continenti, pari a 0,87 milioni all'anno. La Golf dimostrò così di essere la degna erede del Maggiolino.

Il design della Golf I

“Tutto iniziò nel 1974 con una rivoluzione”, così Klaus Bischoff, dal 2007 Responsabile Design della Volkswagen: “Il passaggio dal Maggiolino alla Golf fu una vera rivoluzione. A quel tempo, l'adozione del motore anteriore raffreddato ad acqua passaggio al posto di quello posteriore raffreddato ad aria e della trazione anteriore invece della posteriore diede vita a una configurazione completamente nuova della vettura. A livello estetico, i designer della Casa di Wolfsburg modificarono il linguaggio stilistico, abbandonando le forme tonde a favore di altre più squadrate. Tutto merito del leggendario progetto di Giorgetto Giugiaro. I principali elementi del design della Golf I (quali profilo con l'imponente montante posteriore, passaruota pronunciati e il tipico andamento orizzontale delle linee del frontale con calandra del radiatore slanciata e fari bassi e sporgenti) si ritrovano ancora oggi su ogni Golf”.

Per capire bene perché la prima Golf (un modello Volkswagen di forma squadrata, linee essenziali e dimensioni compatte) rappresentò una rivoluzione al suo debutto 40 anni fa, occorre dare uno sguardo all'epoca in cui vide la luce.

All'inizio degli anni Settanta, tutto cambia improvvisamente. Il motore non è più montato nella parte posteriore (come per il Maggiolino), bensì in quella anteriore, e non è più raffreddato ad aria, ma ad acqua. Si passa inoltre dal motore boxer a quello a cilindri in linea. La K70, progettata ancora dalla NSU e commercializzata con il marchio VW, dimostra per la prima volta che un modello Volkswagen può viaggiare anche con motore e trazione anteriori. Tuttavia, la K70 è solo un primo passo sulla strada verso il futuro. Il Gruppo Volkswagen sfrutta le sinergie, trasferisce le tecnologie Audi ai modelli Volkswagen e investe circa 2,5 miliardi di Marchi nello sviluppo dei principi tecnici fondamentali di una gamma completamente nuova. I risultati non tardano a venire. Nell'estate 1973 è il turno della Passat, seguita dalla Scirocco nella primavera 1974. Nessuno sospettava che questa coupé tre porte sarebbe stata l'antesignana dell'auto tedesca di maggior successo di tutti i tempi dal punto di vista tecnico. Sempre nella primavera 1974 lascia la catena di montaggio la prima degli oltre 30 milioni di Golf.

Al di fuori della cerchia degli addetti ai lavori si sa ancora poco dell'auto con cui si ripeterà il miracolo economico tedesco. È l'epoca del divieto di circolare la domenica e delle tappezzerie a fiori alle pareti. È l'anno in cui la Germania vince i Mondiali di calcio ed Helmut Schmidt diventa il nuovo Cancelliere, dieci giorni dopo le dimissioni di Willy Brandt. Siamo a maggio. Nello stesso mese, la Volkswagen presenta la nuova Golf alla stampa internazionale riunita a Monaco di Baviera.

Il successo della nuova Volkswagen è immediato. I giornalisti sono entusiasti, al pari di chi guidava un Maggiolino. Il design originale elaborato dal geniale Giorgetto Giugiaro insieme alla sua azienda Italdesign incontra il gusto dell'epoca. La superstar italiana del

design aveva presentato già nel 1971 il suo progetto per la Golf, perfezionato poi nel nuovo centro di design di Wolfsburg sotto l'occhio attento di Herbert Schäfer, Responsabile del Design dell'epoca. Il modello vanta fari rotondi (invece che quadrati) e il montante posteriore forse più noto al mondo, con una sua riconoscibile personalità.

Quando è nata l'attuale Golf VII, i designer guidati da Klaus Bischoff avevano a disposizione anche una Golf I, il modello che per primo ha proposto quel montante. Proprio riferendosi a quell'elemento, gli stessi designer convenivano nel pensare che prima dell'avvento della Golf i montanti posteriori servivano solo a sostenere il tetto e non erano importanti dal punto di vista del design.

Concept perfezionato

Nasce il DNA della Golf

Wolfsburg, marzo 2014. Questa seconda Golf, dall'agosto 1983 è stata la Volkswagen su cui ha iniziato a guidare la generazione dei baby-boomer, vale a dire di coloro che oggi hanno circa cinquant'anni. Che a partire dall'agosto 1983 non ci si sarebbe più seduti gomito a gomito fu chiaro leggendo la cartella stampa di allora: "Passo, carreggiata anteriore e carreggiata posteriore sono stati incrementati rispettivamente di 75, 23 e 50 mm. Lunghezza e larghezza della vettura sono aumentate di 170 mm (3,99 m) e 55 mm (1,42 m)... I 37 mm in più tra pedale dell'acceleratore e schienali dei sedili posteriori assicurano una misura comfort di 1.837 mm, mentre lo spazio all'altezza dei gomiti davanti e dietro è rispettivamente aumentato di 92 mm e 112 mm. Nel modello a cinque porte lo spazio a disposizione è addirittura di 120 mm".

Da ricordare anche che nel segmento della Golf è stato proprio questo modello a introdurre il catalizzatore (1984), il sistema antibloccaggio (ABS, 1986) e il servosterzo, e per la prima anche la trazione integrale (Syncro, 1986). E già nel 1989 la Volkswagen si basò su questa Golf per presentare due prototipi, uno a trazione elettrica e uno a propulsione ibrida. Gli USA intanto diventarono una sorta di universo parallelo, perfetto per le vetture a tre volumi. La Volkswagen reagì avviando la commercializzazione della Jetta (una berlina sorella della Golf) negli Stati Uniti a partire dal 1985. Fu un successo. Negli anni successivi, questa Volkswagen si confermò l'auto tedesca di maggior successo sul mercato americano.

Nel giugno 1988, 14 anni dopo il debutto, la Golf abbatté il magico muro della produzione di 10 milioni di esemplari. Fino all'estate 1991 furono prodotti in tutto 6,3 milioni di esemplari della seconda

generazione della Golf (incluse tutte le versioni derivate), corrispondenti a 0,79 milioni all'anno.

Il design della Golf II

Il momento più importante nella storia della Golf fu la fine degli anni Settanta, quando i Membri del Consiglio di Amministrazione decisero di sviluppare ulteriormente il design della Golf I e di progettare la Golf II prendendo come riferimento il DNA stilistico del modello precedente. Fu così che la Volkswagen creò la base per il continuo sviluppo della gamma.

L'era della seconda generazione della Golf inizia nel 1983: la Germania vive con entusiasmo la partecipazione di Ulf Merbold, astronauta tedesco, a una missione spaziale con lo shuttle Columbia. Nello stesso anno l'album Thriller di Michael Jackson batte ogni record, diventando l'LP/CD più venduto di tutti i tempi. La Apple inventa il mouse per il computer. Il partito CDU e Helmut Kohl salgono al Governo, mentre i Verdi rappresentano la quarta forza in Parlamento. La prima Volkswagen lascia le linee degli stabilimenti cinesi. Si tratta di una Santana, una variante a tre volumi della Passat. E in autunno debutta la seconda generazione della Golf. Benché la nuova Golf appaia notevolmente più grande, abbia un volume maggiore e sia adatta per tutta la famiglia, il coefficiente c_x scende, passando da 0,42 a 0,34.

I designer conferirono alla seconda generazione della Golf un'estetica destinata a rimanere attuale fino agli anni Novanta. La Golf II si è evoluta. È simile alla Golf I per quanto riguarda il profilo, ma la linea di spalla bassa si trasforma in una caratteristica nervatura. È tuttavia il posteriore a subire le modifiche più radicali.

Sulla Golf I i gruppi ottici posteriori erano, infatti, posti poco sopra i paraurti, un elemento stilistico tipico dell'epoca. Anche successivamente, quando venne lanciata la Golf II, questa modalità di integrare i gruppi ottici posteriori non cambiò. Cosa fecero allora i designer Volkswagen? Decisero di spostare i gruppi ottici

posteriori da una posizione più bassa a una più alta. Il risultato? La Golf II era inconfondibile anche se osservata da dietro. Grazie alle linee del tetto che si estendevano ancora fino al posteriore e al rispettivo montante verticale, la Golf II offriva decisamente più spazio nel vano posteriore rispetto alle vetture della concorrenza.

Altro elemento comune a prima e seconda generazione sotto il profilo estetico era rappresentato dal frontale. Nella calandra del radiatore erano sempre presenti fari tondi, che si spingevano in basso fin oltre la griglia. Non è una caratteristica importante? Al contrario, come per il viso, sono proprio queste piccole differenze dalla norma a rendere un'auto inconfondibile. Anche in questo caso vale il principio evoluzione invece che rivoluzione. In base alle dichiarazioni Volkswagen del 1983: "Dopo attente riflessioni, a Wolfsburg si è deciso che la Golf doveva rimanere una Golf". E ancora: "Non siamo di fronte a una nuova vettura che si allontana dall'idea base della Golf. Al contrario, si tratta di una versione nuova, ma sempre fedele al motto: continuità nel concept, progresso nel dettaglio e qualità". Il resto è storia, come accennato in precedenza.

La sicurezza aumenta

La Golf si fa incredibilmente spaziosa

Wolfsburg, marzo 2014. A partire dall'agosto 1991, con la terza generazione della Golf, la Volkswagen inaugurò una nuova era nel campo della sicurezza. Da un lato la Golf III fu la prima Golf a montare (dal 1992) gli airbag frontali, dall'altro introdusse enormi progressi nel campo della costruzione della carrozzeria, che migliorarono notevolmente le caratteristiche di resistenza agli urti. Con il senno di poi si può affermare che con questa Golf la Volkswagen realizzò davvero la democratizzazione della sicurezza passiva, dato che la maggiore protezione costituì un vantaggio per milioni di automobilisti in tutto il mondo.

Comunque, alla Golf III sono legate numerose altre pietre miliari del modello. Sotto la sua carrozzeria debuttarono il primo motore a sei cilindri (VR6), il cruise control (regolatore della velocità), il primo catalizzatore ossidante per i motori Diesel (1991), il primo motore Diesel a iniezione diretta (TDI nel 1993 e SDI nel 1995) e i primi airbag laterali (1996). Sempre nel 1996, in settembre, tutte le Golf furono equipaggiate con ABS di serie. Inoltre, prendendo come base la terza Golf, nel 1993 la Volkswagen presentò una nuova Cabriolet, un nuovo modello a trazione integrale (Syncro II) e la prima Variant (station wagon). Un anno dopo, nel maggio 1994, la Volkswagen festeggiò i 15 milioni di Golf prodotte. Nel 1997 la terza generazione uscì di scena, con 4,83 milioni di esemplari costruiti, comprese le versioni derivate (pari a 0,81 milioni di Golf all'anno).

Il design della Golf III

Le origini della terza generazione della Golf risalgono al 1985. Mentre Mikhail Gorbaciov assume la guida del Cremlino e un

tennista diciassettenne di nome Boris Becker sconfigge il suo avversario sull'erba di Wimbledon, a Wolfsburg inizia ufficialmente la produzione della "A3", dove "A" indicava il segmento di mercato (l'equivalente del "nostro" segmento C) e "3" la terza generazione della Golf. A febbraio 1987, il Responsabile del Design Herbert Schäfer presenta al Consiglio di Amministrazione nove diversi design per la nuova Golf. Nei mesi successivi si discutono i risultati apportando migliorie, fino a quando a dicembre, sotto la guida del Presidente Carl Horst Hahn, viene decretato il progetto migliore e inizia la realizzazione. Quattro anni dopo la Golf III è pronta per la produzione in serie. Questo il commento di Herbert Schäfer in quei giorni: *"Quando siamo passati dalla prima alla seconda generazione della Golf, abbiamo creato un'auto più grande che vantava motori più potenti e una migliore maneggevolezza. Nella terza generazione, abbiamo puntato sul design. Abbiamo così creato un'estetica tipica della Golf, in grado di trasmettere un senso di sicurezza e qualità"*.

A differenza della generazione precedente, al suo debutto sul mercato nel 1991 il nuovo modello si distingue per una leggera forma a cuneo (la linea della carrozzeria sale man mano che ci si avvicina al posteriore) e per una linea di spalla ben definita dalla scalfatura che collega i gruppi ottici anteriori e quelli posteriori, donando un tocco di modernità all'auto. Altri tratti distintivi sono rappresentati dagli imponenti paraurti e dal montante posteriore ancora più pronunciato.

Grazie alla carreggiata notevolmente più larga, la nuova Golf III domina letteralmente la strada. A differenza della generazione precedente, le ruote risultano perfettamente a filo con la carrozzeria, perfezionata dal punto di vista dell'aerodinamica (coefficiente c_x : 0,30) anche con le motorizzazioni meno potenti. Benché la nuova Golf non abbia ereditato alcun dettaglio, forma o elemento dalla versione precedente, fin da subito è chiaro che si tratta senza ombra di dubbio di una Golf. Anche se fari ovali più grandi hanno preso il posto di quelli tondi. Ovali? Niente è lasciato al caso. Sulla Golf III, sotto la guida di Herbert Schäfer, Responsabile del Design

dell'epoca, i doppi proiettori della Golf GTI si spingevano verso l'interno assumendo una forma ovale. Un colpo di genio. Poiché la calandra del radiatore era più sottile, anche nella terza generazione i fari posti in basso risultavano sporgenti.

L'icona di domani

La Golf diventa un capolavoro

Wolfsburg, marzo 2014. Sotto la guida dell'allora Responsabile del Design del Gruppo Volkswagen Hartmut Warkuß si delineò quel design essenziale e preciso che, da una parte, era più che mai rappresentativo della storia del Marchio, mentre dall'altra preparava il terreno per affrontare il futuro della Volkswagen. Il DNA del design Volkswagen ha origine in questi anni. Oggi la Golf IV è considerata un'icona di stile dagli esperti di design, di certo anche perché la purezza delle sue forme e il caratteristico design dei montanti posteriori creavano un collegamento con la Golf I del 1974.

Comunque la Golf IV era pionieristica non solo dal punto di vista estetico, ma anche da quello tecnico. Con questa auto la Volkswagen raggiunse uno standard qualitativo completamente nuovo nel segmento. Contemporaneamente, il debutto dell'ESP (1998) e del dispositivo di assistenza in frenata proseguirono la democratizzazione nel campo della sicurezza. Sempre nel 1998 la Volkswagen presentò la prima Golf a trazione integrale con frizione Haldex, la Golf 4Motion. Un anno dopo, partendo dalla Germania, l'ESP entrò a far parte della dotazione di serie. Nello stesso anno fece il suo debutto la prima Golf con cambio a 6 rapporti. Nel 2001 seguì la Golf GTI 180 CV (per il 25° compleanno della GTI), oggi già considerata un classico, e nel 2002 fu la volta della prima Golf con iniezione diretta di benzina (FSI) e del debutto degli airbag per la testa (airbag a tendina) di serie. Sempre nel 2002 la Volkswagen presentò inoltre quella che allora era la Golf più sportiva di tutti i tempi: la R32 da 250 km/h. Nel 2003 fu questo modello top della serie a essere disponibile per la prima volta con il rivoluzionario cambio a doppia frizione DSG, rapido e in grado di far risparmiare carburante: il cambio automatico della nuova era. Nello stesso anno

la Golf IV (la prima completamente zincata e dotata di sistema di navigazione e fari bixeno) lasciò spazio alla Golf V. In tutto furono prodotti 4,99 milioni di esemplari della quarta generazione (comprese le versioni derivate), cioè 0,83 milioni all'anno.

Il design della Golf IV

Ecco in breve cosa accadeva nel 1997. Sulle note di “Let me entertain you”, Robbie Williams si trasforma da idolo dei teenager a star di fama internazionale. La principessa Diana muore a Parigi e la Volkswagen presenta la quarta generazione della Golf, caratterizzata da un design più essenziale e da linee più pure e minimaliste rispetto alle versioni precedenti. Questa Golf vede la luce sotto la supervisione di Hartmut Warkuß (fino al 2003 Responsabile del Design della Volkswagen). Già oggi si pensa che il suo design abbia fatto storia. Warkuß: *“La Golf è un monumento. Un'auto che ha seguito senza soluzione di continuità le orme di un altro successo mondiale: il Maggiolino. Anche in questo caso la strategia aziendale ha preferito puntare sull'evoluzione invece che sulla rivoluzione. È importante dimostrare la massima continuità”*. E Warkuß scelse proprio questa strada per la quarta generazione della Golf.

Eppure la nuova versione non copia nulla dalla Golf III. La nuova generazione della Golf, che vanta una costruzione completamente nuova, non ha mutuato alcun componente della carrozzeria dal modello precedente. Il parabrezza è ora più basso, mentre il lunotto risulta più verticale e le linee del tetto si allungano in direzione del posteriore. Lo stesso Giorgetto Giugiaro, ideatore del design della prima Golf (1974), ha solo parole di elogio per questo modello: *“Il DNA della Golf è ancora evidente anche nella quarta generazione”*. Giugiaro si riferisce, tra l'altro, all'essenzialità delle linee e alla consapevole adozione di forme essenziali, due caratteristiche fondamentali della quarta generazione della Golf. Colpiscono i punti di giunzione della carrozzeria, che risultano logici ma nel contempo elegantemente disposti. Basti pensare alle due linee che caratterizzano le fiancate in corrispondenza dei montanti posteriori,

dando vita a una forma di C “arcuata”. Altrettanto tipici sono il design essenziale del frontale e del posteriore e i passaruota modellati. Senza dimenticare che, per la prima volta, la targa posteriore della Golf non trova più posto tra i gruppi ottici posteriori, ma è integrata più in basso, nel paraurti.

La Golf IV non presenta più la forma a cuneo, né la linea di spalla. Ora invece, le fiancate sono caratterizzate da superfici completamente lisce. La purezza delle linee si ritrova anche negli imponenti passaruota. Come precedentemente accennato, un'altra caratteristica interessante dell'epoca è rappresentata dalle linee parallele che definiscono il montante posteriore, riproposte ancora oggi nella Golf VII. Questa tendenza prese piede con la Golf IV e tutt'oggi spicca per la sua essenzialità.

La Golf cresce

La dinamica aumenta

Wolfsburg, marzo 2014. Questa Golf prevalse su molti modelli concorrenti in fatto di comfort e dinamica. E anche per quanto riguarda la qualità. Al suo debutto nel 2003 la Golf V si fece notare per il 35% in più di rigidità torsionale che andava a rafforzare la stabilità della carrozzeria saldata con il laser. Per la prima volta la Golf poteva inoltre essere equipaggiata a richiesta con airbag laterali per gli occupanti posteriori; contando i sei airbag di serie (anteriori, laterali anteriori e per la testa) a bordo si trovavano così otto “cuscini” d’aria protettivi.

Sul fronte del comfort e della dinamica la Golf V vantava tra l’altro un nuovo asse posteriore multilink a quattro bracci e un nuovo cambio DSG a 7 rapporti, fari bixeno, sensore pioggia e tetto scorrevole panoramico, senza dimenticare il debutto del primo motore turbo benzina a iniezione diretta sulla Golf GTI (2004) e del primo Twincharger al mondo (2006) dotato di doppia sovralimentazione con turbocompressore e compressore meccanico. Contemporaneamente la serie attirò l’attenzione di un’ampia gamma di automobilisti grazie alle nuove varianti di carrozzeria: nel 2006 debuttò la Golf Plus mentre nel 2007 furono presentate la Cross Golf, una nuova Variant e la Golf BlueMotion, il cui consumo nel ciclo combinato di soli 4,5 l/100 km aprì nuovi orizzonti. In tutto furono prodotti 3,4 milioni di esemplari della quinta generazione della Golf comprese le versioni derivate, corrispondenti a 0,68 milioni all’anno.

Il design della Golf V

Nel 2003, in Europa si registra l'estate più calda da secoli. Johnny Depp recita insieme a Keira Knightley nel film "Pirati dei Caraibi". Arwen (Liv Tyler) e Aragon (Viggo Mortensen) scrivono una pagina di storia cinematografica nel terzo e ultimo episodio de "Il signore degli anelli". Tra i personaggi del 2003 si ricorda anche il maghetto Harry Potter. Per molti automobilisti, invece, è l'anno del lancio sul mercato della nuova Golf, per la precisione a ottobre. La sua carrozzeria diventa più grande, sicura e pregiata. Un aspetto fondamentale è il significativo aumento della rigidità. La rigidità torsionale statica è stata infatti migliorata, stabilendo un nuovo record nella categoria della Golf. Questo incredibile aumento della qualità deve riflettersi in qualche modo nel design della Golf V. Ma non è un compito facile, soprattutto perché le esigenze della clientela aumentano sempre di più a ogni generazione.

Nel 2003 la Golf è da quasi trent'anni ininterrottamente l'auto tedesca più venduta. In termini puramente statistici, 2.055 Clienti in tutto il mondo hanno scelto una Golf ogni giorno dal 1974. È "L'auto" (o, fedeli al motto aziendale, "Das Auto") per eccellenza, l'unica della classe compatta veramente democratica. E la quinta generazione della Golf? Uguale alla precedente, ma completamente diversa. Rispetto ai competitor, questo modello è democratico e straordinario come del resto ogni Golf. La Audi A3 (simile alla Golf dal punto di vista tecnico) e la BMW Serie 1 (che ha debuttato in tempi più recenti rispetto alle altre) sono sì esempi di eccellenza tuttavia con livelli di vendite che, come quelli del resto della concorrenza, non raggiungono quelli della Volkswagen.

Il design della Golf V con il caratteristico montante nell'energica zona posteriore, il frontale spiccatamente sportivo e il profilo muscoloso con linee ascendenti verso il posteriore vanta maggiore dinamismo rispetto alla versione precedente.

Già il modello in scala 1:4 ha l'aspetto dell'auto definitiva. E' chiaro che la Golf V ripropone la linea di spalla, che corre fino al posteriore, mentre il frontale è caratterizzato da uno sviluppo orizzontale delle linee, come sulla Golf IV. Altra peculiarità è il cofano che, per la prima volta, segue il profilo dei fari come su una vettura sportiva. Non era ancora così per la Golf IV. I gruppi ottici hanno poi una struttura tridimensionale e si inseriscono lateralmente nel parafrangente. Inoltre, la Golf presenta per la prima volta gruppi ottici posteriori suddivisi in due parti che si estendono fino al portellone.

High-end della classe compatta

Massima precisione

Wolfsburg, marzo 2014. In soli quattro anni, fino a fine luglio 2012, sono state 2,85 milioni le Golf costruite sulla base della sesta generazione presentata nel 2008. Notevoli i passi avanti compiuti in fatto di sicurezza: la nuova carrozzeria saldata con il laser era talmente stabile da ottenere il massimo del punteggio, cinque stelle, nel crash-test EuroNCAP. Inoltre la dotazione di serie comprendeva un altro airbag: quello per le ginocchia del guidatore.

Per quanto riguarda la qualità, gli interni della Golf VI si sono dimostrati particolarmente innovativi, mentre la maggiore dinamica a fronte di un minore consumo era garantita da una gamma sempre più ampia di motori TSI e dal passaggio del Turbodiesel (TDI) dal sistema pompa-iniettore al sistema common rail. Il modello di punta per ecocompatibilità è stata la Golf BlueMotion, con un consumo nel ciclo combinato di soli 3,8 l/100 km equivalente a 99 g/km di CO₂. Nuovi sistemi di assistenza, come la regolazione automatica degli abbaglianti Light Assist, il Park Assist e il sistema di assistenza nelle partenze in salita, e tecnologie come la regolazione adattiva dell'assetto DCC, hanno fatto eleggere "World Car of the Year" nel 2009 quella che all'epoca era la Golf più all'avanguardia. Inoltre la vettura disponeva di dotazioni quali sistema start/stop e di recupero dell'energia, luci di svolta dinamiche e gruppi ottici posteriori a LED. In tutto furono prodotti 2,85 milioni di esemplari della sesta generazione (comprese le versioni derivate), cioè 0,71 milioni all'anno.

Il design della Golf VI

La Golf spicca nella gamma di prodotti Volkswagen per una perfezione fatta di dettagli, declinata con sapiente precisione e qualità. Lo stesso vale anche per la sesta generazione, lanciata sul mercato nel 2008. Il nuovo modello apre nuovi orizzonti in fatto di precisione e l'attenzione ai dettagli cresce sempre di più. Nel 2008 Walter de Silva, Responsabile del Design del Gruppo Volkswagen, descrisse così la Golf VI in occasione della presentazione internazionale: *“Ha una forma più accentuata e tridimensionale rispetto alle versioni precedenti, con linee e bordi definiti con precisione, nonché arcate e scanalature dalle proporzioni sapienti”*. A quel tempo Klaus Bischoff, Responsabile Design Marca Volkswagen, aggiunse: *“Ogni dettaglio concorre ad accrescere valore e prestigio della vettura, senza compromessi”*.

Facendo un confronto diretto tra la quinta e la sesta generazione è evidente quanto la Golf del 2008 fosse diversa dal modello precedente. Visivamente, la Golf VI appariva più bassa rispetto alla versione precedente. In linea generale, questa Golf seguiva il nuovo DNA stilistico della Volkswagen, che nel frattempo era stato perfezionato e puntava, per esempio, su un andamento orizzontale degli elementi di frontale e posteriore. Il team dei designer rivolse un'attenzione mirata ai geni fondamentali del DNA della gamma, proiettandoli poi nel futuro. Il tetto poggiava su una zona della spalla larga e grintosa, frutto della linea pronunciata e tesa che si estendeva dai fari ai gruppi ottici posteriori. A livello delle fiancate, questa linea (detta linea caratteristica) faceva apparire la Golf VI ancora più bassa se guardata lateralmente.

Tutte le superfici erano più tese e atletiche. Sul frontale spiccava lo sviluppo orizzontale della calandra del radiatore tra i fari, ripreso dalla prima generazione. La calandra del radiatore stessa era di colore nero lucido scintillante. Il profilo del paraurti corrispondeva a quello della calandra. Nella parte inferiore si inseriva un'altra presa d'aria di colore nero. Allo stesso modo, i corpi luminosi cromati dei fari dinamici si stagliavano su uno sfondo nero. Anche il posteriore

vedeva un assoluto predominio delle linee orizzontali. I gruppi ottici posteriori molto ampi erano caratterizzati, per esempio, dal design notturno inconfondibile. Il design e le dimensioni dei gruppi ottici posteriori riprendevano quelli delle auto dei segmenti superiori.

Innovazione allo stato puro

Il nuovo modello trova il suo equilibrio

Wolfsburg, marzo 2014. Il 4 settembre 2012 la Volkswagen ha festeggiato a Berlino l'anteprima mondiale della settima generazione della Golf e già il giorno successivo ha avuto inizio nei primi Paesi la prevendita di questo modello bestseller venduto, in totale, in più di 30 milioni di esemplari. Solo tre settimane dopo, al Salone dell'Auto di Parigi, la Volkswagen ha presentato la Golf al grande pubblico. La riduzione di peso della nuova Golf ha raggiunto i 100 kg, aumentando così l'efficienza della vettura. In funzione della motorizzazione è stato possibile ridurre i consumi rispetto al modello precedente fino a un massimo del 23%. Secondo il nuovo ciclo di guida europeo (NEDC), la nuova Golf TDI BlueMotion consuma solamente 3,2 l/100 km (a fronte di emissioni di CO₂ di 85 g/km). Con la Golf VII, la Volkswagen ha di recente regalato un cuore elettrico alla classe compatta. È infatti già disponibile la e-Golf a trazione esclusivamente elettrica, con circa 190 km di autonomia complessiva, cui in autunno si aggiungerà la nuova Golf GTE. La sua propulsione ibrida plug-in ha un consumo medio di soli 1,5 l/100 km, e sfruttando il solo motore elettrico può percorrere circa 50 chilometri. Inoltre, la Volkswagen ha dotato la Golf VII di un'intera gamma di nuovi sistemi di assistenza, in parte di serie.

I modelli di accesso della Golf consumano 4,9 l/100 km (motori benzina TSI) e 3,8 l/100 km (motori Diesel TDI). Le TSI riescono così a infrangere il limite delle emissioni di CO₂ di 115 g/km, mentre le TDI si mantengono, con 99 g/km, al di sotto dei 100 g/km. Come accennato in precedenza, il valore record è rappresentato dai 3,2 l/100 km della Golf TDI BlueMotion, a fronte di 85 g/km di emissioni di CO₂. Un ulteriore highlight è rappresentato dalla motorizzazione 1.4 TSI 140 CV con sistema automatico di gestione

attiva dei cilindri (ACT). Nel ciclo combinato, questo motore benzina sportivo ma allo stesso tempo molto attento all'ambiente consuma 4,7 l/100 km (a fronte di emissioni di CO₂ pari a 109 g/km). Anche la GTI e la nuova Golf R vantano consumi contenuti e prestazioni da vere sportive.

Secondo le stime Volkswagen, solo in Europa ogni anno si emetteranno 119.000 tonnellate di CO₂ in meno grazie alla flotta di nuove Golf, la cui intera gamma di motori produce in media emissioni di CO₂ ridotte del 13,9%. La caccia all'ultimo grammo non può di certo disturbare il progresso tecnologico degli altri settori. E anche su questo terreno Volkswagen mostra ancora una volta che la Golf persegue più che mai una democratizzazione del progresso e la perfezione di ogni singolo dettaglio:

- più spaziosa (con centimetri aggiuntivi per le gambe dei passeggeri posteriori e 30 litri in più nel bagagliaio);
- nuovi sistemi di sicurezza all'avanguardia come la frenata anti collisione multipla, un sistema proattivo di protezione occupanti e la regolazione automatica della distanza ACC con Front Assist e funzione di frenata di emergenza City;
- un nuovo sterzo progressivo e sospensioni di nuova concezione;
- possibilità di scegliere diversi profili di guida e touchscreen di serie su tutti i modelli; nuovi sistemi di infotainment con, nelle versioni top di gamma, un display che reagisce ai movimenti della mano grazie a un sensore di prossimità.

Il design della Golf VII

Al DNA specifico della Golf appartengono elementi come il ridimensionato elemento trasversale della calandra del radiatore, le cornici dei cristalli e la linea del tetto della Golf I o anche i tipici montanti posteriori e i passaruota della Golf IV. La nuova Golf è l'interpretazione più moderna di questo linguaggio delle forme: “È

un linguaggio logico, solido, orientato al prodotto, essenziale e preciso, quindi rispecchia in pieno il DNA del design del Marchio”, così Klaus Bischoff, Responsabile Design Marca Volkswagen. Bischoff prosegue: *“Di conseguenza l’architettura alla base della nuova Golf è inconfondibile: semplice, potente, chiara, affidabile e sicura. Un altro aspetto estremamente importante è che la Golf di settima generazione, con queste proporzioni radicalmente modificate, non passa di certo inosservata”*. Grazie al pianale modulare trasversale le ruote anteriori sono avanzate di 43 millimetri. Di conseguenza lo sbalzo anteriore risulta più corto e contemporaneamente il cofano motore appare più lungo. Klaus Bischoff: *“L’abitacolo, visivamente proiettato all’indietro, conferisce alla vettura il cosiddetto aspetto cab-backward, un’espressione che utilizziamo per descrivere le proporzioni delle vetture delle classi superiori, nelle quali il cofano motore è lungo e il vano passeggeri è spostato decisamente verso il posteriore. Si può quindi affermare che la nuova Golf è caratterizzata da proporzioni altrimenti riservate ai segmenti superiori”*.

Caratteristici del profilo della Golf sono due altri elementi tipici della gamma: il montante posteriore e la linea del tetto. Il montante posteriore scorre lungo una superficie omogenea dal punto di attacco del tetto al passaruota posteriore, e proprio sopra il passaruota segue con ancora maggiore decisione l’intera larghezza della vettura. Di conseguenza, vista da dietro, e soprattutto lateralmente, la nuova Golf appare ancora più solida e imponente, pur senza presentare una classica zona dalla spalla. La mancanza di quest’ultima è un elemento tipico della Golf. Osservando la fiancata si nota chiaramente la precisione del design del montante posteriore che, richiamando la corda tesa di un arco, dà l’impressione che la Golf si proietti in avanti anche se è ferma, oltre a rappresentare allo stesso tempo un omaggio alla prima e alla quarta generazione della Golf, due icone di design della gamma.

Klaus Bischoff aggiunge: *“Il profilo della linea del tetto, tipicamente lunga, è stato completamente ridisegnato. Anche in*

questo caso, ora sopra i cristalli laterali la Golf sfoggia un'altra linea che si allunga dallo spoiler del tetto fino ai montanti anteriori. Si tratta di una di quelle espressioni di carattere che fanno apprezzare la Golf anche vista di lato; una linea che a un primo sguardo magari passa inosservata, ma a un esame più attento si rivela un altro dettaglio che va ad aggiungersi alla precisione dell'aspetto".

Il DNA stilistico mostra inoltre un "volto" dai tratti simpatici i cui elementi, ben proporzionati nella loro disposizione orizzontale, danno una certa idea di larghezza, come nella prima Golf. Il risultato complessivo è un frontale che si rivela chiaramente Golf. La Golf VII, incredibilmente aerodinamica con un coefficiente c_x pari a 0,27 (TDI e TGI BlueMotion), regala così prestazioni straordinarie. E così deve essere.

I 40 anni della Golf

1974

Golf I – Debutto

- Trazione anteriore
- Portellone
- Motore trasversale
- Abitacolo variabile

1976

- Prima Golf GTI
- Prima Golf D (Diesel)
- 1 milione di Golf

1978

- 2 milioni di Golf

1979

- Prima Golf Cabriolet
- 3 milioni di Golf

1980

- 4 milioni di Golf

1982

- Prima Golf GTD (Turbodiesel)
- 5 milioni di Golf

1983

- 6,99 milioni di Golf I

Golf II – Debutto

- Servosterzo
- Cinture di sicurezza a tre punti
- Garanzia contro la corrosione passante

1984

- Seconda Golf GTI
- Catalizzatore

1985

- 7 milioni di Golf

1986

- Prima Golf Syncro (trazione integrale)
- Prima Golf GTI con motore 16V
- ABS per la Golf Syncro

1987

- ABS disponibile per tutte le Golf GT e GTI

1988

- Rallye Golf G60
- Golf Limited G60
- 10 milioni di Golf

1989

- Prima Golf City Stromer (elettrica)
- Primo prototipo ibrido della Golf
- 11 milioni di Golf

1990

- Prima Golf Country
- Prima Golf GTI con motore G60
- Catalizzatore di serie per tutti i modelli
- 1 milione di Golf GTI
- 12 milioni di Golf

1991

- Terza Golf GTI
- 6,3 milioni di Golf II

Golf III – Debutto

- Prima Golf con motore benzina 6 cilindri (VR6)
- Prima Golf Diesel con catalizzatore a ossidazione
- Immobilizzatore
- Cruise control

1992

- Airbag guidatore e passeggero
- 13 milioni di Golf

1993

- Prima Golf TDI (motore Turbodiesel a iniezione diretta)
- Prima Golf Variant
- Seconda Golf Cabriolet
- Seconda Golf Syncro

1994

- 15 milioni di Golf

1995

- Prima Golf SDI (motore Diesel aspirato a iniezione diretta)

1996

- Prima Golf GTI con motore turbo
- ABS di serie per tutte le Golf
- Airbag laterali
- 17 milioni di Golf

1997

- 4,83 milioni di Golf III

Golf IV – Debutto

- Prima Golf V5 (motore 5 cilindri)
- Carrozzeria completamente zincata

1998

- Prima Golf 4Motion (con frizione Haldex)
- Terza Golf Cabriolet
- Quarta Golf GTI
- ESP
- Fari allo xeno

1999

- Prima Golf TDI con sistema pompa-iniettore
- Prima Golf 4Motion con cambio a 6 rapporti
- Seconda Golf Variant
- Dispositivo di assistenza in frenata
- ESP di serie in Germania
- 19 milioni di Golf

2000

- 20 milioni di Golf

2002

- Prima Golf FSI (motore benzina a iniezione diretta)
- Prima Golf R32
- Prima Golf con motorizzazione a gas metano (BiFuel sulla Variant)
- Dopo airbag frontali e laterali, di serie anche airbag per la testa
- 21.517.415 esemplari prodotti. La Golf supera il Maggiolino

2003

- Prima Golf con cambio a doppia frizione a 6 rapporti (DSG sulla R32)
- 4,97 milioni di Golf IV

Golf V – Debutto

- Specchietto retrovisore interno con funzione antiabbagliamento automatica
- Fari bixeno
- Saldatura laser della carrozzeria
- Park Distance Control
- Sensore pioggia
- Asse posteriore multilink a quattro bracci

2004

- Quinta Golf GTI (con TSI / turbo benzina a iniezione diretta)
- 23 milioni di Golf

2005

- Prima Golf TSI in versione Twincharger (doppia sovralimentazione con turbocompressore e compressore meccanico)
- Seconda Golf R32

2006

- Prima Golf Plus

2007

- Prima Golf BlueMotion
- Prima CrossGolf
- Terza Golf Variant
- 25 milioni di Golf

2008

- Prima Golf con cambio a doppia frizione a 7 rapporti
- 3,4 milioni di Golf V

Golf VI – Debutto

- Prima Golf con TDI common rail
- Regolazione automatica della distanza (ACC)
- Sistema di assistenza nelle partenze in salita
- Luci di svolta dinamiche
- Regolazione elettronica delle sospensioni DCC
- Keyless Access (sistema di chiusura e avviamento senza serratura delle porte e blocchetto di accensione)
- Airbag per le ginocchia di serie
- Gruppi ottici posteriori a LED
- Sistema di navigazione con touchscreen
- Park Assist
- Sistema di recupero dell'energia
- Telecamera per la retromarcia
- Sistema start/stop automatico

2009

- Seconda Golf Plus
- Quarta Golf Variant
- Sesta Golf GTI
- Ritorno della Golf GTD

2010

- Terza Golf R

2011

- Quarta Golf Cabriolet

2012

- 2,85 milioni di Golf VI

Golf VII – Debutto

- Adaptive Cruise Control
- Illuminazione ambiente
- Funzione di frenata di emergenza City
- Dynamic Light Assist
- Freno di stazionamento elettronico
- Sedili ergonomici
- Selezione del profilo di guida
- Parabrezza Comfort
- Sistema Lane Assist
- Fendinebbia a LED
- Sistema di riconoscimento della stanchezza del guidatore
- Frenata anti collisione multipla
- Tetto scorrevole sollevabile Panorama
- Park Assist 2
- Park Pilot
- PreCrash
- Sterzo progressivo
- Pneumatici run flat
- Touchscreen con sensore di prossimità
- Riconoscimento della segnaletica stradale
- Bloccaggio del differenziale anteriore
- Sistema di gestione attiva dei cilindri (ACT)

2013

- Nuova Golf Variant
- Nuova Golf TDI BlueMotion
- Prima Golf TGI BlueMotion
- Nuova Golf GTI
- Nuova Golf GTD
- Nuova Golf 4Motion
- Nuova Golf R
- Nuova Golf Sportsvan

2014

- Nuova e-Golf (trazione esclusivamente elettrica)
- Nuova Golf GTE (con propulsione ibrida plug-in)