

## 40 aniversario del Golf

Wolfsburg, marzo de 2014

**Indicaciones:**

Esta información de prensa y las imágenes correspondientes están disponibles en Internet bajo la dirección [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com). Nombre de usuario: Golf-40; clave: 19742014.

Las denominaciones TDI, TSI y DSG son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y de otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos indicada en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir discrepancias.

# Contenido

## Aspectos principales

### 40 aniversario del Golf

En concreto	Página 03
Generación I del Golf	Página 08
Generación II del Golf	Página 12
Generación III del Golf	Página 15
Generación IV del Golf	Página 18
Generación V del Golf	Página 21
Generación VI del Golf	Página 24
Generación VII del Golf	Página 27
40 aniversario del Golf – Cronología de las innovaciones	Página 31

### **40 aniversario del Golf – Volkswagen rinde homenaje a sus iconos**

**El *best-seller* Golf se ha fabricado hasta ahora más de 30 millones de veces**

**El vanguardista Golf democratizó la seguridad, la deportividad y la sostenibilidad**

**Wolfsburg, marzo de 2014.** Volkswagen celebra el 40 aniversario del automóvil europeo de más éxito de todos los tiempos: el Golf. Hasta la actualidad se han vendido a nivel mundial más de 30 millones de unidades de este *best-seller*. El Golf ha sido desde siempre un reflejo del progreso técnico. Ya se trate del turbomotor, del motor de inyección directa, de la tracción eléctrica o de la tracción híbrida enchufable, de los sistemas ABS, ESC, XDS o 4MOTION, de la regulación automática de la distancia, del asistente de frenada de emergencia en ciudad, del sistema de estabilización del conjunto de remolque, del freno anticolisión múltiple, del climatizador automático, del sistema de sonido Dynaudio, de la pantalla táctil con sensor de proximidad, de los faros LED, de las líneas Trendline, Comfortline, Highline, GTI, GTD o GTE –siempre ha sido el modelo Golf el que ha democratizado las tecnologías y las tendencias automovilísticas más importantes de nuestro tiempo.

**Golf I.** El primer Golf de la producción en serie abandonó las cadenas de montaje de Wolfsburg el 29 de marzo de 1974 y se pudo comprar a partir de mayo en los concesionarios de Volkswagen. Hasta aquel momento había sido el «Escarabajo» –equipado con motor y propulsión trasera– el modelo que dominó la escena automovilística durante décadas, pero con el Golf comenzó definitivamente una nueva era: la era de los motores frontales de montaje transversal y la tracción delantera. Esta nueva tendencia tuvo su origen poco antes en el Scirocco y el Passat, presentado en 1973 como primer Volkswagen de tracción delantera tras el K70 adoptado de NSU. Con el Golf, la gama de mayor volumen de ventas también se adaptaba a las nuevas tecnologías.

El Golf I, concebido por Giorgio Giugiaro y los diseñadores de Volkswagen, tenía que cumplir las enormes expectativas como sucesor del «Escarabajo», del que fueron construidas más de 21,5 millones de unidades, de continuar la historia de éxitos del automóvil más popular del mundo hasta la fecha. Sin embargo, el moderno y seguro concepto de propulsión, el amplio concepto de espacio y finalmente el extraordinario diseño fueron tan convincentes que, ya en octubre de 1976, se fabricó la unidad un millón del Golf.

Como todos los Golf fabricados posteriormente, la primera generación ya era un puro reflejo de adelanto de la técnica y las tendencias automovilísticas. Un ejemplo de ello es la dinámica que Volkswagen introdujo en la gama al diseñar el primer Golf GTI en 1976; el Golf D (con motor diésel atmosférico, 1976) y el Golf GTD posterior (turbodiésel, 1982) fueron los propulsores del diésel como carburante en el segmento de los compactos. En 1979, Volkswagen introdujo en el mercado el Golf Cabriolet, el cual, en algunas épocas, llegó a convertirse en el descapotable más vendido del mundo. De la primera generación del Golf, incluidas todas sus variantes, como el Cabriolet y el Jetta, que en su tiempo tenía la misma construcción, se vendieron 6,99 millones de unidades –0,87 millones de vehículos Golf por año.

**Golf II.** Fue con el segundo Golf con el que la generación del «baby boom» (explosión de nacimientos) –hoy aproximadamente «cincuentaños»– aprendió a conducir: si su predecesor ya era el favorito de todos los profesores y alumnos de las autoescuelas, el nuevo Golf reforzó esta alianza de forma indefinida y definitiva por todos los tiempos. A partir de agosto de 1983, el conductor y los pasajeros ya no se encontraban tan juntos unos de otros, ya que el aprovechamiento del espacio se mejoró aún más. Lo cierto es que fue el Golf el que introdujo el catalizador regulado (1984), el sistema antibloqueo (ABS, 1986) y la servodirección en la gama Golf y el primero en equipar también un sistema de tracción total (syncro, 1986). Ya en 1989 Volkswagen diseñó un prototipo de este Golf con

motor eléctrico y otro con propulsión híbrida. En total se produjeron, incluidas todas las variantes, exactamente 6,3 millones de unidades de la segunda generación hasta el verano de 1991 –0,79 millones de vehículos Golf al año.

**Golf III.** Con la tercera generación del Golf, Volkswagen inició en agosto de 1991 una nueva era de la seguridad automovilística. Por un lado, el Golf III fue el primer modelo de la gama equipado con airbag frontal (a partir de 1992) y, por otro lado, mejoraron significativamente los sistemas anticolidión gracias a los grandes avances realizados en el ámbito de la construcción de carrocerías. Sin embargo, esto no fue todo, ya que con la tercera generación del Golf se crearon numerosos hitos técnicos más en la gama. Debajo de la carrocería del Golf III debutó el primer motor de seis cilindros (VR6), el control automático de la velocidad (Tempomat), el catalizador de oxidación para motores diésel (1991), el primer motor diésel de inyección directa (TDI en 1993 y SDI en 1995) y los airbags laterales (1996). En el año 1996 se equipó también el sistema antibloqueo ABS de serie en todos los modelos Golf. Volkswagen presentó un nuevo descapotable en base al Golf III en 1993, un nuevo modelo de tracción total (syncro II) y el primer Variant (Kombi) de la gama. En 1997 se dejó de fabricar la tercera generación: en total se habían producido, incluidas todas las variantes, 4,83 millones de unidades –0,81 millones de vehículos Golf al año.

**Golf IV.** Bajo la dirección del antiguo Responsable de Diseño del Grupo Volkswagen, Hartmut Warkuß, se cristalizó aquel claro y preciso diseño que, por un lado reflejaba más que nunca la historia de la marca, pero, por otro lado sentaba las bases de partida hacia el futuro de Volkswagen. Esta fue la cuna del ADN de diseño de Volkswagen. Al mismo tiempo se siguió democratizando el ámbito de la seguridad con el debut del sistema ESC (1998). Asimismo, en 1998, Volkswagen presentó el primer Golf equipado con tracción total y un embrague Haldex –el Golf 4MOTION. Un año más tarde, el sistema ESP entró a formar parte del equipamiento de serie en

Alemania. En 2002 le siguió el primer Golf con inyección directa de gasolina (FSI) y airbags de cabeza (airbags de ventana) que entraron a formar parte del equipamiento de serie. Ese mismo año, Volkswagen presentó el R32, el cual alcanzaba una velocidad máxima de 250 km/h. En 2003 fue precisamente este modelo estrella de la gama el primero en equipar el revolucionario cambio automático de doble embrague (DSG). Fue también en este año cuando se detuvo la producción del Golf IV, el primer Golf completamente galvanizado, para dar paso al Golf V. En total se habían producido, incluidas todas las variantes, 4,99 millones de unidades –0,83 millones de vehículos Golf al año.

**Golf V.** Este Golf fue el modelo que, gracias a su gran confort, dinamismo y calidad, consiguió aventajar en 2003 a algunos de los competidores de la clase media-alta. Fue todo un representante de la calidad. Uno de los valores que corroboran la estabilidad de la carrocería soldada por láser es el 35% de rigidez torsional adicional que se le acreditó al Golf V en su debut en 2003. Por primera vez, el Golf también podía ser equipado opcionalmente con airbags laterales en las plazas traseras; junto con los seis airbags de serie (frontal, lateral delantero y de cabeza) se sumaban un total de ocho colchones neumáticos de protección abordo. En los ámbitos de confort y dinámica, el Golf V ofrecía detalles como un nuevo eje trasero de brazos trapezoidales, un cambio automático de 7 marchas de doble embrague DSG, faros bi-xenón, un sensor de lluvia, un techo corredizo panorámico, el primer motor turbo de gasolina de inyección directa, equipado en el Golf GTI (2004), y el primer Twincharger (TSI, 2006) del mundo con sobrealimentación por turbo y compresor. En 2006 debutó el Golf Plus y en 2007 el CrossGolf, un nuevo modelo Variant y el extremadamente ahorrador Golf BlueMotion (4,5 l/100 km). En total se produjeron, incluidas todas las variantes, exactamente 3,4 millones de unidades de la quinta generación –0,68 millones de vehículos Golf al año.

**Golf VI.** En sólo cuatro años (hasta finales de julio de 2012) fueron fabricados otros 2,85 millones de vehículos Golf sobre la base de la

sexta generación del Golf presentada en 2008. La seguridad avanzaba una vez más a grandes pasos: la carrocería era tan sólida que consiguió la puntuación máxima de cinco estrellas en el test EuroNCAP. Además, se incluyó un airbag adicional a bordo: el airbag de rodilla para el conductor. Gracias a una oferta de motores TSI cada vez más amplia y al paso de la técnica de bomba de inyección al sistema Common-Rail de los turbodiésel (TDI) pudo aumentarse el dinamismo de conducción, al mismo tiempo que se reducía el consumo. El modelo líder, en este sentido, fue aquí el segundo Golf BlueMotion con un consumo medio de tan sólo 3,8 l/100 km y una tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> de sólo 99 g/km. Los nuevos asistentes de conducción, como el control automático de las luces largas «Light Assist», el «Park Assist», el asistente de arranque en pendientes y tecnologías como el sistema de suspensión adaptativa electrónica DCC hicieron de la sexta generación el Golf más moderno hasta la fecha. En total se produjeron, incluidas todas las variantes, 2,85 millones de unidades de la sexta generación –0,71 millones de vehículos Golf al año.

**Golf VII.** El 4 de septiembre de 2012, Volkswagen celebró el estreno mundial del séptimo Golf. Sólo un día después se inició la venta anticipada del *best-seller* en los primeros países. Tan sólo tres semanas después, Volkswagen presentaba el Golf en el Salón Mundial del Automóvil de París, por primera vez, ante el gran público. El peso del nuevo Golf se redujo en hasta 100 kg y, de este modo, se logró invertir la consabida espiral de peso. Dependiendo del motor pudo realizarse una reducción del consumo máxima de hasta el 23% en comparación con el modelo anterior. El nuevo Golf TDI BlueMotion ofrece, bajo condiciones normalizadas en el ciclo de conducción NEFZ, tasas de consumo y emisiones de tan sólo 3,2 l/100 km y 85 g/km de CO<sub>2</sub> respectivamente. Otra de las novedades es el 1.4 TSI de 103 kW / 140 CV y una desconexión automática de cilindros (el sistema de gestión activa de cilindros ACT). Consumo medio de este motor de gasolina deportivo y sostenible: 4,7 l/100 km. Al mismo tiempo, Volkswagen ha equipado el Golf con toda una armada de nuevos asistentes de conducción que, en parte, se ofrecen

de serie. En 2014, Volkswagen integra en la clase compacta del Golf el motor eléctrico: ya está a la venta el e-Golf propulsado completamente por electricidad con una autonomía de aproximadamente 190 kilómetros. En otoño se lanzará, además, el nuevo Golf GTE; su propulsión híbrida enchufable alcanza un consumo homologado de tan sólo 1,5 l/100 km y puede conducirse de modo puramente eléctrico durante unos 50 kilómetros.

## **El comienzo**

### **Golf en vez de «Escarabajo» – Toda una revolución**

**Wolfsburg, marzo de 2014.** El primer Golf fabricado en serie abandona la planta de producción de Wolfsburg en marzo de 1974 y llega a los concesionarios Volkswagen a partir de mayo. Hasta aquel momento habían sido los motores y la propulsión trasera como los del «Escarabajo» los que dominaron la escena automovilística durante décadas; con el nuevo Golf comienza definitivamente una nueva era: la era de los motores frontales de montaje transversal y la tracción delantera. Esta nueva tendencia tuvo su origen poco antes en el Scirocco y el Passat presentado en 1973 como primer Volkswagen de tracción delantera tras el K70 adoptado de NSU. Con el Golf, la gama de mayor volumen de ventas también se adaptaba a las nuevas tecnologías.

El Golf I, concebido por Giorgio Giugiaro y los diseñadores de Volkswagen, tenía que cumplir las enormes expectativas como sucesor del legendario «Escarabajo» (del que fueron construidas más de 21,5 millones unidades) de continuar la historia de éxitos del, hasta la fecha, automóvil de más éxito del mundo. En la primavera de 1974 nadie tenía claro si este nuevo automóvil superaría el reto. Sin embargo, el moderno y seguro concepto de propulsión, el amplio concepto de espacio, incluido el portón trasero y los respaldos de la banqueta trasera abatibles, y el extraordinario diseño fueron tan convincentes que ya en octubre de 1976 se fabricó la unidad un millón del Golf.

Volkswagen escribió entonces lo siguiente acerca del nuevo número 1 en su programa: «El Golf ofrece máximo espacio y máxima seguridad. Su diseño está completamente orientado al manejo. La baja línea de la cintura confiere gran claridad y la inclinación del capó frontal deja libre visión sobre la carretera justamente delante

del automóvil. La baja luneta trasera facilita la visibilidad durante las maniobras marcha atrás». Todos los atributos descritos en aquel entonces, siguen siendo vigentes en nuestros días.

Como todos los Golf fabricados posteriormente, la primera generación ya era un puro reflejo del progreso de la técnica y las tendencias automovilísticas de cada época correspondiente. Un ejemplo de ello es la dinámica que Volkswagen introdujo en la gama al diseñar el primer Golf GTI en 1976; el Golf D (diésel atmosférico, 1976) y el Golf GTD posterior (turbodiésel, 1982) fueron los propulsores del diésel como carburante en el segmento de los compactos. En 1979, Volkswagen le daba un nuevo aire a la gama – por aquellos tiempos conocida ya popularmente como «gama Golf»– al presentar el Golf Cabriolet, el cual, en algunas épocas, llegó a convertirse en el descapotable más vendido del mundo. Las cifras de ventas iban sumándose a nivel mundial: de la primera generación del Golf, incluidas todas sus variantes, como el Cabriolet y el Jetta, que en su tiempo tenía la misma construcción, se vendieron 6,99 millones de unidades en todos los continentes del planeta –0,87 millones de vehículos Golf por año. El Golf se había convertido en un digno sucesor del «Escarabajo».

### **Diseño del Golf I**

«Todo comenzó en 1974 con una revolución», argumenta Klaus Bischoff, Responsable de Diseño de la marca Volkswagen desde 2007: «El paso del Escarabajo al Golf fue realmente revolucionario. Con el cambio del motor trasero refrigerado por aire al motor delantero refrigerado por agua y, respectivamente, de la tracción trasera a la tracción delantera, se desarrolló entonces un concepto de vehículo completamente nuevo. En cuanto a su estilo, los diseñadores de Volkswagen de aquellos días cambiaron el trazado de líneas redondeadas por el de líneas angulosas –gracias al esbozo legendario de Giorgio Giugiaro. Los elementos principales de diseño del Golf I, como la silueta con la columna C recta y sólida, los pasos de rueda acentuados y el típico frontal horizontal con la delgada

rejilla y los faros que sobresalían hacia abajo se encuentran aún hoy en día en cada Golf».

Para entender realmente por qué el primer Golf – un Volkswagen compacto, cúbico y conciso– fue una revolución en su presentación hace 38 años, se ha de retroceder en el tiempo:

A comienzos de los años 70 todo cambia de repente. El motor ya no se monta detrás, como en el «Escarabajo», sino en la parte delantera. La refrigeración no se efectúa con aire, sino con agua. Y la disposición de los cilindros ya no es tipo «bóxer» (motor de cilindros horizontales opuestos), sino en línea. El primer modelo muestra en el K70, desarrollado aún por NSU y vendido bajo la marca «VW», que un Volkswagen también se puede conducir con un motor y una tracción frontales. Sin embargo, el K70 sólo es un paso intermedio hacia el futuro. Volkswagen AG aprovecha las sinergias, integra tecnologías de Audi en modelos Volkswagen e invierte alrededor de 2.500 millones de marcos alemanes en las bases productivas y técnicas de una gama de modelos completamente nueva. Lo que hace que se logren resultados. Primero es el Passat en el verano de 1973 al que le toca su turno. En primavera de 1974 sigue el Scirocco. Nadie se puede imaginar que este Coupé de dos puertas será el precursor técnico del vehículo alemán de más éxito de todos los tiempos. Sin embargo, aún nos encontramos en la primavera del año 1974 cuando sale de la cadena de montaje el primero de más de 30 millones de vehículos Golf.

En el «exterior» poco saben aún del vehículo mediante el que se repetirá el milagro económico alemán. Estamos en la época de las prohibiciones de circulación dominicales y los empapelados con los «singulares» dibujos florales en las paredes de los hogares. Es el año en el que los suecos Agnetha, Benny, Björn y Anni-Frid triunfan en el Grand Prix d'Eurovision –el arranque inicial de un éxito mundial. Es el año en el que Alemania se proclama campeona del mundo en fútbol, el canciller Willy Brandt se retira y deja su lugar diez días después a Helmut Schmidt. Es mayo y Volkswagen presenta a la prensa internacional el nuevo Golf en Múnich.

El nuevo Volkswagen impacta inmediatamente. Los periodistas están entusiasmados. Y los anteriores conductores del «Escarabajo» también lo están. El concepto original del gran maestro del diseño – Giorgio Giugiaro con su forja de carrocerías Italdesign– ha dado exactamente con el gusto del tiempo. Ya en 1971 el *superstar* italiano había presentado su concepto del Golf. En el centro de diseño, recién construido en Wolfsburg, se perfecciona este esbozo bajo la batuta del Responsable de Diseño por aquel entonces, Herbert Schäfer. El modelo recibe faros redondos en vez de angulares y probablemente la columna C más conocida del mundo. ¡Una columna C que tiene el mismo aspecto que el descrito! Interesante:

Cuando se creó el Golf VII actual, el equipo que había alrededor del Jefe de Diseño Klaus Bischoff tenía en el estudio también un modelo Golf de la primera generación. Según argumentaba el equipo diseño, en 1974, las columnas C solamente se veían como pilares que sostenían el techo, pero en ningún momento como elementos de diseño. Esto cambió con el Golf.

### Concepto perfeccionado

### Creación del ADN del Golf

**Wolfsburg, marzo de 2014.** Fue con el segundo Golf con el que la generación del «baby boom» (explosión de nacimientos) –hoy aproximadamente «cincuentañeros»– aprendió a conducir: si su predecesor ya era el favorito de todos los profesores y alumnos de las autoescuelas, el nuevo Golf reforzó esta alianza de forma indefinida y definitiva por todos los tiempos. A partir de agosto de 1983 el conductor y los pasajeros ya no estaban sentados tan cerca unos de los otros, como se indicaba en el dossier de prensa del año 1983: «La batalla ha aumentado en 75 mm, el ancho de rodadura en 23 mm delante y 50 mm detrás, la longitud total del automóvil en 170 mm (3,99 m) y el ancho en 55 mm (1,42 m)... El espacio de confort, medido desde el área del acelerador hasta el respaldo de los asientos traseros, ha aumentado en 37 mm a 1.837 mm y el ancho para los codos en 92 mm delante y 112 mm detrás. La variante de cuatro puertas ha aumentado incluso en 120 mm en la parte trasera».

Lo cierto es que fue el Golf el que introdujo el catalizador regulado (1984), el sistema antibloqueo (ABS, 1986) y la servodirección en la gama Golf y el primero en equipar también un sistema de tracción total (syncro, 1986). Ya en 1989 Volkswagen diseñó un prototipo de este Golf con motor eléctrico y otro con propulsión híbrida. El mercado automovilístico de los EE.UU. se desarrolló como una especie de universo paralelo en el que predominaban los vehículos con parte trasera escalonada *hatchback*. Volkswagen reaccionó ante este cambio enviando el modelo Jetta, homólogo del Golf en versión berlina, a los EE.UU. a partir de 1985. El lanzamiento de este nuevo modelo al mercado norteamericano resultó ser todo un éxito: durante los años siguientes, este Volkswagen se convirtió en el vehículo de más éxito de un fabricante alemán en el mercado americano.

¡En junio de 1988, 14 años después de haber debutado el primer Golf, se traspasaba la mágica barrera de producción de 10 millones de unidades! En total se produjeron, incluidas todas las variantes, exactamente 6,3 millones de unidades de la segunda generación hasta el verano de 1991 –0,79 millones de vehículos Golf al año.

## **Diseño del Golf II**

El momento más importante en la historia del Golf fue a finales de los años 70 cuando los directores tomaron la decisión de seguir perfeccionando el diseño del Golf I y concebir el Golf II sobre la base de su ADN óptico. Con ello, Volkswagen creó la base para el desarrollo continuo de la gama. El momento del segundo Golf comienza en 1983: Alemania está entusiasmada cuando se envía al astronauta Ulf Merbold al espacio este mismo año con el «Columbia». El álbum de Michael Jackson «Thriller» alcanza mientras tanto cuotas de venta hasta entonces inimaginables y se convierte en el LP/CD más vendido de todos los tiempos. Apple inventa el «ratón» para el ordenador. El partido cristiano-demócrata CDU y Helmut Kohl son votados por los alemanes como gobierno y los «verdes alemanes» logran ser el cuarto partido más votado en el parlamento. En China sale el primer Volkswagen de la cadena de montaje –un Santana, la variante con parte trasera escalonada *hatchback* del Passat. Y en otoño se lanza la segunda generación del Golf. A pesar de que el Golf resulta claramente más grande, recibe más volumen y se convierte en un vehículo plenamente apto para la familia, se consigue reducir su coeficiente aerodinámico  $C_w$  de 0,42 a 0,34.

Los diseñadores logran poner tan en forma a este segundo Golf –el vehículo de la «generación Golf», que son actualmente los casi cincuentaños del «baby boom»– que permanece actual hasta los años 90. El Golf II había evolucionado. Su silueta seguía siendo similar a la del Golf I, pero su baja línea de los hombros se había convertido en un marcado borde. El cambio más radical lo sufrió la parte trasera: Los faros traseros se encontraban en el Golf I justo por

encima del parachoques –un recurso estilístico de aquella época. Cuando se lanzó el Golf II no había cambiado nada en la forma en que se integraban los faros traseros. ¿Pero que hicieron los diseñadores de Volkswagen? ¡Modificaron la ubicación de los faros traseros desplazándolos desde una posición completamente baja, hasta una posición completamente alta! La consecuencia fue que el Golf II resultaba inconfundible también contemplado desde detrás. Gracias al techo, que llegaba otra vez hasta muy atrás, y la empinada columna C, el Golf II ofrecía además claramente más espacio en la parte trasera que los competidores. La forma sigue a la función.

Otro puente estético entre la primera y la segunda generación se tendió desde la parte frontal: en la parrilla se mantuvieron los faros redondos, los cuales sobresalían de la rejilla hacia abajo. ¿Un detalle irrelevante? De ningún modo. Al igual que en un rostro humano, son exactamente estas pequeñas divergencias de la norma las que hacen que un vehículo sea inconfundible. ¡Sin embargo, esto también significa que hay una evolución en lugar de una revolución! A este respecto, en el año 1983 Volkswagen declaraba oficialmente lo siguiente: «Tras una reflexión profunda, en Wolfsburg hemos decidido que el Golf tiene que seguir siendo un Golf». ¡Lo cual significa evolución! Volkswagen añadió: «Es decir, ninguna construcción nueva que se aleje del concepto del Golf, pero que represente de todos modos un coche nuevo de parachoques a parachoques según el lema: continuidad en el concepto, progreso en los detalles y gran calidad». ¡El resto es historia, como se dijo anteriormente!

### La seguridad sale vencedora

#### Un Golf muy maduro

**Wolfsburg, marzo de 2014.** Con la tercera generación del Golf, Volkswagen inicia en agosto de 1991 una nueva era en la seguridad automovilística. Por un lado, el Golf III fue el primer modelo de la gama equipado con airbags frontales (a partir de 1992) y, por otro lado, mejoraron significativamente los sistemas anticolidión gracias a los grandes avances realizados en el ámbito de la construcción de carrocerías. Retrospectivamente se puede decir que, con este Golf, Volkswagen democratizó prácticamente la seguridad pasiva, ya que millones de conductores de todo el mundo pudieron beneficiarse de las mejoras realizadas en el ámbito de la seguridad.

Sin embargo, esto no es todo, ya que el Golf III creó numerosos hitos más en la gama. Debajo de la carrocería del Golf III debutó el primer motor de seis cilindros (VR6), el control automático de la velocidad (Tempomat), el primer catalizador de oxidación para motores diésel (1991), el primer motor diésel de inyección directa (TDI en 1993 y SDI en 1995) y los primeros airbags laterales (1996). En septiembre del año 1996 se equipó también el sistema antibloqueo ABS de serie en todos los modelos Golf. Volkswagen presentó un nuevo descapotable en base al Golf III en 1993, un nuevo modelo de tracción total (syncro II) y el primer Variant (Kombi) de la gama. Un año más tarde, en mayo de 1994, Volkswagen celebró la producción de 15 millones de unidades del Golf. En 1997 se dejó de fabricar la tercera generación: en total se habían producido, incluidas todas las variantes, 4,83 millones de unidades –0,81 millones de vehículos Golf al año.

#### Diseño del Golf III

Las raíces del tercer Golf llegan hasta el año 1985. Mientras que en Moscú, Michail Gorbatschow se hace cargo de dirigir el Kremlin y en Wimbledon un chico de 17 años, llamado Boris Becker, barre del césped a su rival en la final, en Wolfsburg se da el disparo de salida oficial para el «A3» –la «A» representa la denominación del segmento de la clase A (la clase A de Mercedes aún no existía entonces) y el «3» representaba la tercera generación del Golf (el Audi A3 tampoco había sido inventado por aquellas épocas). En febrero de 1987, el Responsable de Diseño, Herbert Schäfer, presenta nueve modelos de diseño diferentes del próximo Golf. En los meses siguientes se discuten los resultados y se siguen optimizando hasta que se cristaliza el mejor esbozo en diciembre bajo la dirección del Presidente Carl Horst Hahn y puede comenzar entonces su realización. Cuatro años después, el Golf III está listo para la serie. Herbert Schäfer argumentaba lo siguiente por aquel entonces: «En el paso del primer al segundo Golf aumentamos el tamaño del modelo, lo equipamos con motores más potentes y le otorgamos una mejor maniobrabilidad. En la tercera generación, el diseño juega ahora un papel más importante. Hemos descubierto un estilo típico para el Golf que emana seguridad y calidad».

Cuando se lanza el nuevo modelo en 1991 al mercado, al contrario que su antecesor, se caracteriza por su ligera forma en cuña (la línea de la carrocería asciende hacia atrás) y unos hombros marcados que unen visualmente los faros delanteros y traseros; este «biselado» le confiere al modelo un aspecto más moderno. También son característicos los parachoques más robustos que ahora se habían integrado y la columna C más marcada.

Gracias al ancho de vía ahora claramente mayor, el nuevo modelo se agarra vigorosamente a la carretera; incluso en las versiones con motores menos potentes, sus ruedas, a diferencia del modelo anterior, concluyen completamente a ras con la carrocería, cuyo coeficiente aerodinámico ha sido perfeccionado ( $C_w$ : 0,30). A pesar de no haber adoptado ningún detalle, ninguna forma ni ningún radio del modelo anterior, cuando se observa el modelo puede afirmarse

claramente que se trata de un Golf. Y ello a pesar de que ahora, el modelo ilumina la noche con unos faros principales ovalados más grandes en vez de los faros redondos anteriores. ¿Ovalados? No es una casualidad: En el Golf III se unieron los faros dobles del Golf GTI, bajo la dirección del entonces Jefe de Diseño Herbert Schäfer, sencillamente hacia el interior hasta formar unos faros ovalados. Un truco genial. Debido a que la parrilla del radiador era ahora más estrecha, los faros volvían a sobresalir también hacia abajo en la tercera generación.

### Icono del futuro

### El Golf como obra maestra

**Wolfsburg, marzo de 2014.** Bajo la dirección del antiguo Responsable de Diseño del Grupo Volkswagen, Hartmut Warkuß, se cristalizó aquel claro y preciso diseño que, por un lado reflejaba más que nunca la historia de la marca, pero, por otro lado, sentaba las bases de partida hacia el futuro de Volkswagen. Esta fue la cuna del ADN de diseño de Volkswagen. Hoy en día, el Golf IV es reconocido entre los expertos de diseño como icono de estilo y modelo a seguir por los automóviles de la gama. Indudablemente, esto se debe también a que la enorme claridad que ofrece y el conciso diseño de las columnas C enlazan con el diseño del Golf I del año 1974.

Sin embargo, el Golf IV no sólo fue pionero en el ámbito del diseño exterior, sino también en el ámbito técnico, ya que, Volkswagen plasmó un estándar de calidad completamente nuevo convirtiéndose en el primer fabricante que rebasaba los límites de la gama. Al mismo tiempo, se siguió democratizando el ámbito de la seguridad con el debut del sistema ESC (1998) y el asistente de frenada. También en 1998, Volkswagen presentó el primer Golf equipado con tracción total y un embrague Haldex –el Golf 4MOTION. Un año más tarde, el sistema ESC entró a formar parte del equipamiento de serie en Alemania. Ese mismo año debutó el primer Golf con cambio manual de 6 velocidades. En 2001 le siguió el Golf GTI de 132 kW, fabricado para conmemorar el 25 aniversario del GTI y muy solicitado hoy en día como modelo clásico. En 2002 se presentó el primer Golf con inyección directa de gasolina (FSI) y los airbags de cabeza (airbags de ventana) entraron a formar parte del equipamiento de serie. Ese mismo año, Volkswagen presentó el, hasta ahora, Golf más deportivo de todos los tiempos: el R32 con una velocidad

máxima de 250 km/h. Y fue precisamente este modelo estrella de la gama el primero en equipar en el año 2003 el revolucionario, rápido y ahorrador cambio automático de doble embrague DSG, el cambio automático de la nueva era. Fue también en este año cuando se detuvo la producción del Golf IV –el primer Golf completamente galvanizado y disponible con sistema de navegación y faros de xenón– para dar paso al Golf V. En total se habían producido, incluidas todas las variantes, 4,99 millones de unidades de la cuarta generación, 0,83 millones de vehículos Golf al año.

### **Diseño del Golf IV**

Para dar un breve resumen del año 1997, comenzaremos con el eslogan «Let me entertain you» Robbie Williams se desarrolla de ídolo de los quinceañeros a una estrella de fama mundial; la princesa Diana muere en París, Michael Schumacher gana por quinta vez el Campeonato Mundial de Fórmula 1 y Volkswagen presenta la cuarta generación del Golf –la más purista y clara desde la perspectiva del diseño. Este Golf se crea bajo la dirección de Hartmut Warkuß (Responsable de Diseño de Volkswagen hasta 2003); hoy en día se considera ya que su diseño ha entrado en la historia. Warkuß comenta al respecto: «El Golf es un hito. Es un automóvil que siguió sin fisuras a nivel mundial los pasos del tan exitoso “Escarabajo”. Por lo tanto, era aconsejable remarcar la estrategia de la empresa de forma evolutiva y no revolucionaria. Es importante mostrar continuidad a un nivel muy elevado». ¡Y es lo que hizo Warkuß con el cuarto Golf!

Sin embargo, no se copió nada del Golf III, sino todo lo contrario: La nueva generación del Golf, concebida de nuevo desde la base, no adoptó un sólo elemento de la carrocería de su predecesor. El parabrisas se inclina de forma más plana, la luneta trasera tiene una inclinación más pronunciada, el techo se prolonga aún más hacia atrás. Incluso Giorgio Giugiaro, creador del diseño del primer Golf de 1974, profesa todo su respeto al nuevo automóvil: «La sustancia hereditaria del Golf aún sigue siendo evidente en su cuarta

generación». El cumplido de Giugiaro se refiere, entre otros, al purismo del trazado de las líneas, la reducción consciente a las formas sustanciales que distingue especialmente al Golf de la cuarta generación. Resalta el trazo lógico y, sin embargo, elegante de las uniones de la carrocería, como, por ejemplo, el impulso paralelo que marca la vista lateral en la zona de la columna de techo trasera –la columna C en forma de flecha. También resulta llamativo el claro grafismo del diseño frontal y trasero y los pasos de rueda modelados de forma significativa. En menor grado también resulta novedoso que, por primera vez, la matrícula trasera del Golf no se ubica, como hasta ahora, entre los faros traseros, sino que se integra en una posición muy baja en el parachoques trasero.

Además, el Golf IV ya no es cuneiforme y no dispone de hombros. Ahora, es más bien una pared completamente plana la que marca la silueta. Los vigorosos pasos de rueda perfeccionaban esta claridad. Otra característica individual son en aquellos días las líneas paralelas de la columna C como grafismo, tal cual caracterizan de nuevo el Golf VII actualmente. Con el Golf IV comenzó esta evolución –su reducción a lo sustancial lo convierte hoy en día en una obra maestra.

### Se alcanza la madurez

### El Golf es más dinámico

**Wolfsburg, marzo de 2014.** El Golf V fue el modelo que, gracias a su gran confort y dinamismo, consiguió aventajar a algunos de los competidores de la clase media-alta. Fue todo un representante de la calidad. Uno de los valores que corroboran la estabilidad de la carrocería soldada por láser es el 35% adicional de rigidez torsional que se le acreditó al Golf V en su debut en 2003. Por primera vez, el Golf también podía equiparse opcionalmente con airbags laterales en las plazas traseras; junto con los seis airbags de serie (frontal, lateral delantero y de cabeza) se sumaba así un total de ocho colchones neumáticos de protección a bordo.

En los ámbitos de confort y dinámica, el Golf V ofrecía detalles como un nuevo eje trasero de brazos trapezoidales, un nuevo cambio automático de doble embrague DSG de 7 velocidades, faros bi-xenón, un sensor de lluvia, un techo corredizo panorámico, el primer motor turbo de gasolina de inyección directa, equipado en el Golf GTI (2004), y el primer Twincharger (TSI, 2006) del mundo con sobrealimentación por turbo y compresor. Al mismo tiempo, Volkswagen comienza a ofrecer diferentes variantes de carrocería para el Golf que se convertirían en un factor muy interesante para alcanzar a un mayor número de conductores: en 2006 debuta el Golf Plus y en 2007 el CrossGolf, un nuevo modelo Variant y el Golf BlueMotion que, con un consumo medio de tan sólo 4,5 l/100 km, establece referentes en el segmento. En total se produjeron, incluidas todas las variantes, exactamente 3,4 millones de unidades de la quinta generación –0,68 millones de vehículos Golf al año.

### Diseño del Golf V

Europa vive en 2003 el verano más cálido desde siglos. Johnny Depp y Keira Knightley rompen «La maldición de la Perla Negra». Arwen, alias Liv Tyler, y Viggo Mortensen, como «Aragón», completan en la tercera parte del «Señor de los anillos» una parte de la historia del cine. Los héroes más grandes en 2003 son, sin embargo, el aprendiz de brujo Harry Potter y Michael Schumacher que, entretanto, ya ha logrado su sexto título mundial de la Fórmula 1. ¡A pesar de todo, para muchísimos conductores el aspecto más sobresaliente del año resulta ser la introducción al mercado del nuevo Golf en octubre! Su carrocería era más grande, más segura y de mayor calidad. Un aspecto fundamental de ello es la mejora sustancial de la rigidez –la resistencia a la torsión estática se mejoró en un 80 % y marca de este modo el valor más alto de la clase Golf. Esta calidad incrementada enormemente ha de verse reflejada en el diseño del Golf V. Una tarea nada sencilla, dado que las exigencias que ha de cumplir el modelo siguen aumentando de generación en generación.

En el año 2003, el vehículo más vendido en Alemania desde hace casi tres décadas sin interrupción es el Golf. Desde una perspectiva puramente estadística, 2.055 clientes en el mundo se decidieron, desde 1974, día tras día por un Golf. El Golf está considerado como «das Auto» (el coche) por excelencia, como el único modelo de la clase compacta independiente de toda clase social. ¿Y qué sucede con el quinto Golf? Sigue siendo el de siempre, pero es, a la vez, completamente distinto. En comparación con sus competidores directos, es como cualquier Golf: sublime e independiente de cualquier clase social. Para el Audi A3, que está emparentado técnicamente, y el BMW 1, también comparable y que se ha sumado hace poco a la competición, se podría aplicar exactamente lo mismo. Sin embargo, todos los competidores están muy por detrás del vehículo de Wolfsburg cuando se trata de unidades vendidas.

Lo cierto es que el diseño del Golf V, con su columna C característica, la vigorosa parte trasera, la parte frontal con acentuación deportiva y la silueta musculosa ascendente hacia atrás es más dinámico que el modelo anterior. Resulta interesante el

siguiente detalle expuesto por los *insider*: «Ya el modelo a escala 1:4 tiene el mismo aspecto que el vehículo real posterior en la carretera». Lo que está claro es que el Golf V dispone nuevamente de hombros, que se desarrollan hacia atrás, y delante tiene una superficie plana como la del Golf IV. Un gran paso es la parte frontal con las luces integrativas: por primera vez, el capó sigue el contorno de los faros –como en un deportivo–; esto no era así en el Golf IV. Además, los faros tienen una forma tridimensional y se prolongan lateralmente hasta el guardabarros. El Golf incluye además, por primera vez, faros traseros de dos piezas, que se adentran, por lo tanto, en el portón trasero. Asimismo, esconde algún que otro secreto: el diseño de los faros delanteros del Golf V muestra un parentesco sorprendente con los faros traseros del primer Porsche Boxster; el radio de las ventanas laterales traseras del Golf V sigue llamativamente la línea del EA 266 –un prototipo no realizado del Golf I. Por cierto, muchos expertos opinan que el Golf GTI de esta generación es uno de los automóviles más potentes que se ha vendido bajo la etiqueta del Golf.

## **Máxima calidad en formato compacto**

### **Transición precisa como cortada a cuchillo**

**Wolfsburg, marzo de 2014.** En sólo cuatro años (hasta finales de julio de 2012) fueron fabricados otros 2,85 millones de modelos Golf sobre la base de la sexta generación del Golf presentada en 2008. La seguridad avanzaba una vez más a grandes pasos: la carrocería, soldada de nuevo con láser, era tan sólida que consiguió alcanzar la puntuación máxima de cinco estrellas en el test EuroNCAP. Además, se incluyó un airbag adicional a bordo: el airbag en la parte de las rodillas para el conductor.

Especialmente el diseño interior del Golf VI estableció referentes de calidad en el segmento. Gracias a una oferta de motores TSI cada vez más amplia y al paso de la técnica de bomba de inyección al sistema Common-Rail de los turbodiésel (TDI) pudo aumentarse el dinamismo de conducción, al mismo tiempo que se reducía el consumo. El modelo líder, en este sentido, fue aquí el segundo Golf BlueMotion con un consumo medio de tan sólo 3,8 l/100 km y una tasa de emisiones de CO<sub>2</sub> de sólo 99 g/km. Los nuevos asistentes de conducción, como el control automático de las luces largas Light Assist, el Park Assist, el asistente de arranque en pendientes y tecnologías como el sistema de suspensión adaptativa electrónica DCC, convirtieron al «World Car of the Year» del año 2009 en el, hasta ahora, Golf más moderno de todos los tiempos. Otros de los detalles también disponibles son el sistema «Start/Stop», el modo de recuperación de la energía de frenado, la iluminación dinámica en curva y los faros traseros LED. En total se produjeron, incluidas todas las variantes, 2,85 millones de unidades de la sexta generación –0,71 millones de vehículos Golf al año.

## **Diseño del Golf VI**

El Golf logra reflejarse en otros productos de Volkswagen, pero siempre sólo en los detalles como, por ejemplo, su precisión y su alta calidad. Esto también se aplica para el sexto Golf, que salió al mercado en el año 2008. Este modelo estableció nuevamente referentes en los ámbitos de precisión y calidad de los detalles. Walter de Silva, Responsable de Diseño del Grupo Volkswagen, dijo en 2008 en el marco de la presentación internacional del Golf VI lo siguiente: «El Golf VI está más acentuado, es más tridimensional que su predecesor, tiene líneas y bordes exactamente definidos, y dispone de líneas arqueadas y cóncavas de finas proporciones». Klaus Bischoff, Responsable de Diseño de la marca Volkswagen, añadió por entonces lo siguiente: «Cada detalle está orientado sin compromiso a mejorar su sensación de calidad».

Especialmente si se comparan directamente las generaciones cinco y seis, destaca hasta qué punto había cambiado el Golf de 2008. Ópticamente, el Golf VI se volvió más plano frente al modelo anterior. En general, este Golf siguió el ADN del diseño de Volkswagen aún más perfeccionado, el cual apuesta entre otros consecuentemente por una orientación horizontal de los elementos del frontal y la zaga. El equipo de diseñadores cristalizó para ello de forma directa los genes originales de la gama y los enviaron a un viaje al futuro. La parte del techo descansaba ahora sobre una parte de los hombros que había sido perfeccionada de forma predominante. Responsable de ello era una línea modulada concisa que se desarrollaba, como unos músculos bien entrenados hasta en la última fibra, desde los faros delanteros hasta los faros traseros. Para la silueta, esta línea –denominada por los diseñadores de Volkswagen «línea de carácter»– perseguía el fin de lograr que el Golf VI pareciera ser más bajo y estar más pegado a la carretera también desde la perspectiva lateral.

Todas las superficies se volvieron más tensas y atléticas. En la parte delantera, el Golf VI integró la franja orientada en horizontal entre los faros de la parrilla del radiador de la primera generación del

Golf; la rejilla misma estaba diseñada en negro brillante. El trazado de las líneas del parachoques se correspondía con el de la parrilla del radiador. En el área inferior discurría una entrada de aire adicional de color negro. También dispuestos sobre un fondo negro se encontraban ahora los elementos luminosos cromados de los faros de marcada dinámica. También la zaga se caracterizaba por una dominancia de líneas horizontales. Los anchos faros traseros caracterizaban, entre otros, un diseño nocturno inconfundible; los faros traseros divididos con este estilo y tamaño son un elemento de diseño de segmentos más elevados.

### Innovación pura

#### El nuevo Golf reposa en sí mismo

**Wolfsburg, marzo de 2014.** El 4 de septiembre de 2012, Volkswagen celebró en Berlín el estreno mundial del nuevo Golf. Sólo un día después se inició en los primeros países la venta anticipada del *best-seller*, vendido más de 30 millones de veces. Tan sólo tres semanas después, Volkswagen presentó el Golf en el Salón Mundial del Automóvil de París, por primera vez, ante el gran público. El peso del nuevo Golf se redujo en hasta 100 kg y, de este modo, se logró invertir la consabida espiral de peso. Dependiendo del motor pudo realizarse una reducción del consumo máxima de hasta el 23%, en comparación con el modelo anterior. El nuevo Golf TDI BlueMotion ofrece, bajo condiciones normalizadas en el ciclo de conducción NEFZ, tasas de consumo y emisiones de tan sólo 3,2 l/100 km y 85 g/km de CO<sub>2</sub> respectivamente. En 2014, Volkswagen integra en la clase compacta del Golf el motor eléctrico: ya está a la venta el e-Golf propulsado completamente por electricidad con una autonomía de aproximadamente 190 kilómetros. En otoño se lanzará además el nuevo Golf GTE, cuya propulsión híbrida enchufable alcanza un consumo homologado de tan sólo 1,5 l/100 km y puede conducirse de modo puramente eléctrico durante unos 50 kilómetros. Al mismo tiempo, Volkswagen ha equipado el Golf con toda una armada de nuevos asistentes de conducción que, en parte, se ofrecen de serie.

Las versiones básicas de gasolina (TSI) del Golf ofrecen excelentes tasas de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> de 4,9 l/100 km y 115 g/km respectivamente. Las tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de los motores diésel (TDI) son de 3,8 l/100 km y 99 g/km respectivamente. El Golf TDI BlueMotion establece referentes en el segmento con unas tasas de consumo y de emisiones de CO<sub>2</sub> de 3,2

l/100 km y 85 g/km respectivamente. Otra de las novedades es el 1.4 TSI de 103 kW / 140 CV y una desconexión automática de cilindros (el sistema de gestión activa de cilindros ACT). Consumo medio de este motor de gasolina deportivo y sostenible: 4,7 l/100 km (tasa de emisiones de CO<sub>2</sub>: 109 g/km). También son ahorradores y extremadamente deportivos el GTI individualista y el nuevo Golf R.

¡Volkswagen se muestra además muy satisfecho de que, gracias a la nueva flota de modelos Golf, con una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de aproximadamente el 13,9% para todos los motores, se puedan ahorrar 119.000 toneladas de CO<sub>2</sub> anualmente sólo en Europa! El objetivo de ahorrar cada gramo de peso posible no debe significar que el avance en algunas áreas represente el retroceso en otras. También en este terreno, Volkswagen demuestra que el Golf, ahora más que nunca, es sinónimo de democratización del avance y la perfección en los detalles:

- el nuevo Golf es más amplio (más espacio libre para las piernas en las plazas traseras y 30 litros de carga más en el maletero);
- ofrece nuevos y modernos sistemas de seguridad como el freno anticolisión múltiple y un sistema de protección proactiva para los ocupantes, así como el sistema de regulación automática de la distancia ACC, Front Assist incluido, y el asistente de frenada de emergencia automática en ciudad;
- una nueva dirección asistida progresiva y una suspensión de las ruedas de nuevo desarrollo;
- una selección de diferentes perfiles de conducción con pantalla táctil de serie para todos los modelos; un mundo completamente nuevo de sistemas de infoentretenimiento y una pantalla que reacciona a los movimientos de la mano a través de un sensor de proximidad para todas las versiones superiores.

## **Diseño del Golf VII**

Algunos de los elementos de este ADN individual del Golf son la banda transversal de la parrilla de tamaño reducido, la gráfica de las ventanas laterales, la línea del techo del Golf I, las típicas columnas C y los pasos de rueda del Golf IV. El nuevo Golf es la interpretación más moderna del lenguaje de formas: «Este lenguaje de formas es lógico, sólido, orientado al producto, puro y preciso y refleja el ADN de diseño de la marca como pura doctrina de diseño», tal como lo explica Klaus Bischoff, Responsable de Diseño de la marca Volkswagen. Y luego añade: «Por esta razón, la inconfundible estructura básica del nuevo Golf refleja sencillez, fortaleza, comprensibilidad, fiabilidad y seguridad. Una de las características más notables del diseño de la séptima generación del Golf son sus proporciones, completamente rediseñadas, que le confieren en la carretera un aspecto más sublime que nunca».

Gracias a la Plataforma Modular Transversal (MQB) se han desplazado además las ruedas delanteras 43 milímetros hacia adelante acortando el voladizo y alargando al mismo tiempo visualmente el capó. Klaus Bischoff: «El habitáculo da la sensación de haberse desplazado hacia atrás convirtiéndose en una cabina del tipo “Cab-backward”; así es como denominamos en Volkswagen las proporciones en vehículos de la gama alta en las que la gran longitud del capó desplaza la cabina de los pasajeros hacia atrás. Por esta razón, el nuevo Golf ofrece proporciones que, generalmente, sólo se encuentran en gamas superiores».

La silueta del Golf se caracteriza también por otros dos elementos típicos del modelo Golf: la columna C y la línea del techo. La columna C discurre en un área homogénea desde el comienzo del techo hasta el paso de rueda trasero. Por encima del paso de rueda retoma con más fuerza todo el ancho del automóvil, de este modo, el nuevo Golf ofrece un aspecto más sólido y vigoroso cuando se observa desde una perspectiva lateral y trasera, sin necesidad de la clásica parte de los hombros. La falta de estos hombros es típica para el Golf. Observando el lateral del nuevo modelo desde el área frontal

llama la atención la precisión del diseño de la columna C que, con el aspecto de parecer la cuerda tensada de un arco, crea el efecto visual en el observador de que el nuevo Golf se mueve hacia adelante aun estando parado; al mismo tiempo, es un homenaje a los modelos Golf de la primera y la cuarta generación –los dos iconos de diseño de la gama.

Klaus Bischoff añade lo siguiente: «El trazado de los contornos de la típica larga línea del techo es de diseño completamente nuevo. En este sentido, el nuevo Golf dispone de una nueva línea, situada por encima de las ventanas laterales, que se prolonga desde el alerón de techo hasta las columnas A. Uno de los rasgos distintivos que le otorgan gran calidad a los laterales del nuevo Golf es una línea que, quizás pase desapercibida a primera vista, pero que es una pieza más para alcanzar la precisión visual».

El ADN de diseño se manifiesta en un «rostro» con rasgos simpáticos; además, define, al igual que en el Golf de la primera generación, elementos horizontales equilibrados que crean una cierta anchura. La suma de estos detalles resulta en un frontal identificable como Golf en cualquier espejo retrovisor. Al mismo tiempo, el Golf VII, que resulta extremadamente aerodinámico gracias a un coeficiente aerodinámico  $C_w$  de 0,27 (TDI y TGI BlueMotion), tiene una presencia sublime. ¡Como debe ser!

### 40 aniversario del Golf

1974

#### **Golf I – Estreno**

- Tracción delantera
- Portón trasero
- Motor transversal
- Habitáculo variable

1976

- Primer Golf GTI
- Primer Golf D (diésel)
- 1 millón de vehículos Golf

1978

- 2 millones de vehículos Golf

1979

- Primer Golf Cabriolet
- 3 millones de vehículos Golf

1980

- 4 millones de vehículos Golf

1982

- Primer Golf GTD (turbodiésel)
- 5 millones de vehículos Golf

1983

- 6,99 millones de vehículos Golf I

#### **Golf II – Estreno**

- Dirección asistida
- Cinturones de seguridad de tres puntos
- Garantía anticorrosión

1984

- Segundo Golf GTI
- Catalizador regulado

1985

- 7 millones de vehículos Golf

1986

- Primer Golf Syncro (tracción total)
- Primer Golf GTI con motor de 16 válvulas

- ABS para el Golf Syncro
- 1987
- ABS disponible para todos los Golf GT y GTI
- 1988
- Rallye Golf G60
  - Golf Limited G60
  - 10 millones de vehículos Golf
- 1989
- Primer Golf City Stromer (eléctrico)
  - Primer prototipo Golf híbrido
  - 11 millones de vehículos Golf
- 1990
- Primer Golf Country
  - Primer Golf GTI con motor G60
  - Catalizador para todos los modelos de la serie
  - 1 millón de vehículos Golf GTI
  - 12 millones de vehículos Golf
- 1991
- Tercer Golf GTI
  - 6,3 millones de vehículos Golf II
- Golf III – Estreno**
- Primer Golf con motor de gasolina de seis cilindros (VR6)
  - Primer Golf diésel con catalizador de oxidación
  - Inmovilizador
  - Sistema de regulación de la velocidad
- 1992
- Airbag para el conductor y el acompañante
  - 13 millones de vehículos Golf
- 1993
- Primer Golf TDI (turbodiésel de inyección directa)
  - Primer Golf Variant
  - Segundo Golf Cabriolet
  - Segundo Golf Syncro
- 1994
- 15 millones de vehículos Golf
- 1995
- Primer Golf SDI (diésel atmosférico de inyección directa)
- 1996
- Primer Golf GTI con turbomotor
  - ABS para todos los Golf de la serie
  - Airbags laterales

- 17 millones de vehículos Golf

1997

- 4,83 millones de vehículos Golf III

#### **Golf IV – Estreno**

- Primer Golf V5 (motor de cinco cilindros)
- Carrocería completamente galvanizada

1998

- Primer Golf 4MOTION (con embrague Haldex)
- Tercer Golf Cabriolet
- Cuarto Golf GTI
- ESC
- Faros xenón

1999

- Primer Golf TDI con técnica de bomba-inyector
- Primer Golf 4MOTION con cambio manual de 6 velocidades
- Segundo Golf Variant
- Asistente de freno
- ESC en Alemania de serie
- 19 millones de vehículos Golf

2000

- 20 millones de vehículos Golf

2002

- Primer Golf FSI (inyección directa de gasolina)
- Primer Golf R32
- Primer Golf con propulsión por gas natural (BiFuel en el Variant)
- Tras airbags delanteros y traseros también airbags para la cabeza de serie
- 21.517.415 unidades producidas – El Golf adelanta al «Escarabajo»

2003

- Primer Golf con cambio automático de doble embrague de 6 velocidades (DSG en el R32)
- 4,97 millones de vehículos Golf IV

#### **Golf V – Estreno**

- Retrovisor interior con antideslumbramiento automático
- Faros bi-xenón
- Soldadura láser de la carrocería
- Control de distancia de aparcamiento
- Sensor de lluvia
- Eje trasero de cuatro brazos

2004

- Quinto Golf GTI (con TSI / turbomotor de gasolina de inyección directa)
- 23 millones de vehículos Golf

2005

- Primer Golf TSI tipo Twincharger (sobrealimentación por compresor y turbocompresión)
- Segundo Golf R32

2006

- Primer Golf Plus

2007

- Primer Golf BlueMotion
- Primer CrossGolf
- Tercer Golf Variant
- 25 millones de vehículos Golf

2008

- Primer Golf con cambio automático de doble embrague de 7 velocidades
- 3,4 millones de vehículos Golf V

#### **Golf VI – Estreno**

- Primer Golf con TDI Common-Rail
- Sistema de regulación automática de la distancia ACC
- Asistente de arranque en pendientes
- Iluminación dinámica en curva
- Sistema de suspensión adaptativa electrónica DCC
- Keyless Access (sistema de cierre y arranque automático que prescinde de la cerradura de la puerta y la llave de contacto)
- Airbag para las rodillas de serie
- Luz de marcha atrás LED
- Sistema de navegación con pantalla táctil
- Park Assist
- Modo de recuperación de la energía de frenado
- Cámara de visión trasera
- Sistema Start/Stop

2009

- Segundo Golf Plus
- Cuarto Golf Variant
- Sexto Golf GTI
- Reparación del Golf GTD

2010

- Tercer Golf R

2011

- Cuarto Golf Cabriolet

2012

- 2,85 millones de vehículos Golf VI

**Golf VII – Estreno**

- Control de velocidad de cruceo adaptable
- Iluminación ambiental
- Asistente de frenada de emergencia en ciudad
- Dynamic Light Assist
- Freno de estacionamiento electrónico
- Asiento ergonómico
- Selección de perfiles de conducción
- Parabrisas atérmico
- Lane Assist
- Faros antiniebla LED
- Sistema de alerta por cansancio del conductor
- Freno multicolisión
- Techo corredizo/levadizo panorámico
- Park Assist 2
- Park Pilot
- PreCrash
- Dirección progresiva
- Neumáticos Runflat
- Pantalla táctil con sensor de proximidad
- Sistema de reconocimiento de las señales de tráfico
- Diferencial de deslizamiento limitado delantero
- Desconexión de cilindros (ACT / sistema de gestión activa de cilindros)

2013

- Nuevo Golf Variant
- Nuevo Golf TDI BlueMotion
- Primer Golf TGI BlueMotion
- Nuevo Golf GTI
- Nuevo Golf GTD
- Nuevo Golf 4MOTION
- Nuevo Golf R
- Nuevo Golf Sportsvan

2014

- Nuevo e-Golf (propulsión puramente eléctrica)
- Nuevo Golf GTE (con propulsión híbrida enchufable)