

40 Jahre Golf

Wolfsburg, März 2014

Hinweise:

Diese Presseinformation sowie entsprechende Bildmotive finden Sie im Internet unter www.volkswagen-media-services.com. Benutzerkennung: Golf-40; Kennwort: 19742014.

TDI, TSI und DSG sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Ausstattungsangaben und technische Daten gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben.

Zentrale Aspekte

40 Jahre Golf

Auf den Punkt	Seite 03
Golf Generation I	Seite 08
Golf Generation II	Seite 12
Golf Generation III	Seite 15
Golf Generation IV	Seite 18
Golf Generation V	Seite 21
Golf Generation VI	Seite 24
Golf Generation VII	Seite 27
40 Jahre Golf – Zeitstrahl der Innovationen	Seite 31

40 Jahre Golf – Volkswagen feiert seine Ikone

Bestseller – Golf wurde bislang mehr als 30 Millionen Mal gebaut

Trendsetter – Golf demokratisierte Sicherheit, Sportlichkeit und Nachhaltigkeit

Wolfsburg, März 2014. Volkswagen feiert den 40. Geburtstag des erfolgreichsten europäischen Autos aller Zeiten: des Golf. Bis heute wurden weltweit mehr als 30 Millionen Exemplare des Bestsellers verkauft. Seit jeher ist der Golf dabei ein Spiegelbild des technischen Fortschritts. Ganz gleich ob Turbomotor, Direkteinspritzer, Elektro- oder Plug-In-Hybridantrieb; ganz gleich ob ABS, ESC, XDS oder 4MOTION; ganz gleich ob automatische Distanzregelung, City-Notbremsfunktion, Gespannstabilisierung oder Multikollisionsbremse; ganz gleich ob Klimaautomatik, Dynaudio-Soundsystem, Touchscreen mit Annäherungssensor oder LED-Scheinwerfer; ganz gleich ob Trendline, Comfortline, Highline, GTI, GTD oder GTE – stets war es der Golf, durch den die wichtigsten automobilen Technologien und Trends unserer Zeit demokratisiert wurden.

Golf I. Der erste Golf der Serienproduktion fuhr am 29. März 1974 von den Montagebändern in Wolfsburg und konnte ab Mai bei den Volkswagen Händlern gekauft werden. Dort, wo über Jahrzehnte der Käfer und damit der Heckmotor und Heckantrieb das Bild dominierte, begann so endgültig eine neue Epoche: die des quer eingebauten Frontmotors und Frontantriebs. Eingeleitet hatte diese Bewegung kurz zuvor der Scirocco und – als erster Volkswagen Fronttriebler nach dem von NSU übernommenen K70 – der 1973 vorgestellte Passat. Mit dem Golf war nun auch die volumenstärkste Klasse auf die neue Technologie umgestellt worden.

Entworfen von Giorgio Giugiaro und dem Volkswagen Design, musste der Golf I als Nachfolger des über 21,5 Millionen Mal gebauten Käfers der unermesslich großen Erwartung gerecht werden, die Erfolgsgeschichte des bis dato erfolgreichsten Autos der Welt fortzusetzen. Es klappte: Das moderne und sichere Antriebskonzept, die

gute Raumökonomie und letztlich auch das Design überzeugten derart, dass bereits im Oktober 1976 der einmillionste Golf gefeiert werden konnte.

Wie alle Golf danach, so war auch die erste Generation ein Spiegelbild des Fortschritts und der automobilen Trends. So leitete Volkswagen mit dem ersten Golf GTI (1976) die Dynamisierung dieser Klasse ein; der Golf D (Saugdiesel, 1976) und der spätere Golf GTD (Turbodiesel, 1982) sorgten für den Durchbruch des Diesel im kompakten Segment. 1979 brachte Volkswagen mit dem Golf Cabriolet das zeitweise meistverkaufte offene Auto der Welt auf den Markt. Von der ersten Generation des Golf inklusive aller Derivate wie dem Cabriolet und dem seinerzeit baugleichen Jetta wurden 6,99 Millionen Exemplare verkauft – 0,87 Millionen Golf pro Jahr.

Golf II. Er war der zweite Golf – der Volkswagen, mit dem die Generation der Babyboomer, die heute knapp 50-Jährigen, fahren lernte: Wurde schon der Vorgänger zum Liebling aller Fahrlehrer und Fahrschüler, dann dieselte sich der neue Golf nun endgültig und unauslöschbar in die Köpfe dieser Allianz auf Zeit. Die saß ab August 1983 nicht mehr ganz so eng nebeneinander, da sich die Raumausnutzung weiter verbessert hatte. Fakt ist: Es war der Golf, mit dem der geregelte Katalysator (1984), das Antiblockiersystem (ABS, 1986) und die Servolenkung in der Golf-Klasse durchstarteten und der erstmals auch allradgetrieben (syncro, 1986) zu haben war. Und schon 1989 stellte Volkswagen von diesem Golf einen Prototyp mit Elektroantrieb und einen weiteren mit Hybridantrieb vor. Insgesamt wurden inklusive aller Derivate bis zum Sommer 1991 genau 6,3 Millionen Exemplare der zweiten Generation produziert – 0,79 Millionen Golf pro Jahr.

Golf III. Mit der dritten Generation des Golf leitete Volkswagen im August 1991 eine neue Ära der Sicherheit ein. Zum einen war der Golf III der erste Typ der Baureihe, den es ab 1992 mit Frontairbags gab; zum anderen aber führten große Fortschritte im Bereich der Karosseriekonstruktion dazu, dass sich die Crasheigenschaften signifikant verbesserten. Darüber hinaus sind mit dem dritten Golf zahlreiche weitere technische Meilensteine der Baureihe verbunden. Unter seiner Karosserie debütierten der erste Sechszylindermotor

(VR6), die Geschwindigkeitsregelanlage, der Oxydationskatalysator für die Dieselmotoren (1991), der erste Dieseldirekteinspritzer (TDI, 1993 und SDI, 1995) und die Seitenairbags (1996). Ebenfalls 1996 wurde das ABS für alle Golf serienmäßig. 1993 hatte Volkswagen auf der Basis des dritten Golf zudem ein neues Cabriolet, einen neuen Allradler (syncro II) und den ersten Variant (Kombi) der Baureihe vorgestellt. 1997 lief die dritte Generation aus; insgesamt wurden inklusive aller Derivate 4,83 Millionen Exemplare Generation produziert – 0,81 Millionen Golf pro Jahr.

Golf IV. Unter der Regie des damaligen Volkswagen Designchefs (Konzern) Hartmut Warkuß kristallisierte sich jenes klare und präzise Design heraus, das einerseits der Historie der Marke mehr als je zuvor gerecht wurde, andererseits die Weichen für den Aufbruch in die Volkswagen Zukunft stellte. Die Volkswagen Design-DNA hat in dieser Zeit ihren Ursprung. Parallel schritt mit dem Debüt des ESC (1998) die Demokratisierung der Sicherheit weiter voran. Ebenfalls 1998 stellte Volkswagen den ersten Allrad-Golf mit Haldex-Kupplung vor – den Golf 4MOTION. Ein Jahr später wurde das ESP zuerst in Deutschland Serienstandard. 2002 folgten die erste Benzindirekteinspritzung (FSI) und das Debüt der serienmäßigen Kopfairbags (Windowairbags). Ebenfalls 2002 stellte Volkswagen den 250 km/h schnellen R32 vor. 2003 war es dieses Topmodell der Baureihe, das erstmals mit dem revolutionären Doppelkupplungsgetriebe (DSG) debütierte. Im selben Jahr räumte der vollverzinkte Golf IV den Platz auf den Produktionsbändern für den Golf V. Insgesamt wurden inklusive aller Derivate 4,99 Millionen Exemplare der vierten Generation produziert – 0,83 Millionen Golf pro Jahr.

Golf V. Er war der Golf, dessen Komfort, Dynamik und Qualität 2003 so manch einen Wettbewerber der höheren Mittelklasse hinter sich ließ. Nichts anderes galt für die Qualität. Ein Wert, der die Stabilität der per Laser geschweißten Karosserie untermauert, waren die 2003 beim Debüt des Golf V ausgewiesenen 35 Prozent Plus in der Torsionssteifigkeit. Erstmals war der Golf nun zudem auf Wunsch mit Seitenairbags im Fond lieferbar – zusammen mit den sechs serienmäßigen Airbags (Front, Seite vorn, Kopfairbags) waren damit acht der schützenden Luftpolster an Bord. In Sachen Komfort und

Dynamik punktete der Golf V dank seiner neuen Vierlenkerhinterachse, einem 7-Gang-DSG, Bi-Xenonscheinwerfern, Regensensor und Panoramaschiebedach sowie dem Debüt des ersten Turbo-Benzindirekteinspritzers im Golf GTI (2004) und des weltweit ersten Twinchargers (TSI, 2006) mit Turbo- und Kompressor-Aufladung. 2006 debütierte der Golf Plus, 2007 der CrossGolf, ein neuer Variant und der extrem sparsame Golf BlueMotion (4,5 l/100 km). Insgesamt wurden inklusive aller Derivate 3,4 Millionen Exemplare der fünften Generation produziert – 0,68 Millionen Golf pro Jahr.

Golf VI. In nur vier Jahren entstanden auf der Basis der 2008 vorgestellten sechsten Generation bis Ende Juli 2012 weitere 2,85 Millionen Golf. Und wieder machte auch die Sicherheit große Fortschritte: Die Karosserie war derart stabil, dass sie mit Bravour die maximalen fünf Sterne im EuroNCAP-Crashtest erzielte. Serienmäßig war nun zudem ein weiterer Airbag an Bord: der Knieairbag für den Fahrer. Immer mehr TSI-Motoren und die Umstellung der Turbodiesel (TDI) von der Pumpe-Düse-Technik auf das Common-Rail-System sorgten indes für mehr Dynamik bei weniger Verbrauch. Spitzenreiter im positiven Sinne war hier der zweite Golf BlueMotion mit einem Durchschnittsverbrauch von nur noch 3,8 l/100 km respektive 99 g/km CO₂. Neue Assistenzsysteme wie die automatische Fernlichtregelung Light Assist, der ParkAssist, Berganfahrassistent und Technologien wie die adaptive Fahrwerksregelung DCC machten die sechste Generation zum bis dato fortschrittlichsten Golf. Insgesamt wurden inklusive aller Derivate 2,85 Millionen Exemplare der sechsten Generation produziert – 0,71 Millionen Golf pro Jahr.

Golf VII. Am 4. September 2012 feierte Volkswagen die Weltpremiere des siebten Golf. Schon einen Tag später startete in den ersten Ländern der Vorverkauf des Bestellers. Nur drei Wochen danach präsentierte Volkswagen den Golf auf dem Pariser Automobilsalon erstmals dem ganz großen Publikum. Das Gewicht des neuen Golf wurde um bis zu 100 kg gesenkt und damit die viel zitierte Gewichtsspirale umgedreht. Je nach Motor konnte der Verbrauch gegenüber dem Vorgänger um maximal 23 Prozent reduziert werden. Der neue Golf TDI BlueMotion verbraucht unter Normbedingungen im NEFZ nur noch 3,2 l/100 km (analog 85 g/km CO₂). Ein weiteres

Novum ist der 1,4 TSI mit 103 kW / 140 PS und einer automatischen Zylinderabschaltung (aktives Zylindermanagement ACT). Durchschnittsverbrauch dieses ebenso sportlichen wie nachhaltigen Benziners: 4,7 l/100 km. Darüber hinaus hat Volkswagen den Golf mit einer ganzen Armada neuer und zum Teil serienmäßiger Assistenzsysteme ausgestattet. 2014 elektrisiert Volkswagen mit dem Golf die Kompaktklasse: Bereits zu kaufen ist der rein elektrisch angetriebene e-Golf mit einer Reichweite von rund 190 Kilometern. Im Herbst wird zudem der neue Golf GTE durchstarten; sein Plug-In-Hybridantrieb erreicht einen Normverbrauch von nur 1,5 l/100 km; rund 50 Kilometer kann der Golf GTE rein elektrisch gefahren werden.

Der Anfang

Golf statt Käfer – eine Revolution

Wolfsburg, März 2014. Der erste Golf der Serienproduktion fährt im März 1974 von den Produktionsbändern in Wolfsburg und ist ab Mai bei den Volkswagen Händlern. Dort, wo über Jahrzehnte der Käfer und damit der Heckmotor und Heckantrieb das Bild dominierte, beginnt so endgültig eine neue Epoche: die des quer eingebauten Frontmotors und Frontantriebs. Eingeleitet hatte diese Bewegung kurz zuvor der Scirocco und – als erster Volkswagen Fronttriebler nach dem von NSU übernommenen K70 – der 1973 vorgestellte Passat. Mit dem Golf war nun auch die volumenstärkste Klasse auf die neue Technologie umgestellt worden.

Der von Giorgio Giugiaro und dem Volkswagen Design entworfene Golf I musste als Nachfolger des legendären und mehr als 21,5 Millionen Mal gebauten Käfers der unermesslich großen Erwartung gerecht werden, die Erfolgsgeschichte des bis dato erfolgreichsten Autos der Welt fortzusetzen. Im Frühjahr 1974 konnte sich niemand wirklich sicher sein, dass dies mit dem neuen Auto auch gelingen würde. Doch das moderne und sichere Antriebskonzept, das großzügige Raumkonzept mit einer Heckklappe und umklappbarer Rücksitzlehne und letztlich auch das Design überzeugten derart, dass bereits im Oktober 1976 der einmillionste Golf gefeiert werden konnte.

Volkswagen schrieb damals über die neue Nummer 1 im Programm: „Der Golf bietet ein Maximum an Nutzraum und Sicherheit. Er ist kompromisslos auf die Praxis ausgerichtet. Die tiefe Gürtellinie macht ihn übersichtlich, die abfallende Fronthaube gibt den Blick auf die Fahrbahn bis kurz vor den Wagen frei. Das tief heruntergezogene Heckfenster macht Rückwärtsrangieren problemlos.“ Und das gilt bis heute.

Wie alle Golf danach, so war auch schon die erste Generation ein Spiegelbild des Fortschritts und der automobilen Trends der jeweili-

gen Epoche. So leitete Volkswagen zum Beispiel mit dem ersten Golf GTI (1976) die Dynamisierung dieser Klasse ein; der Golf D (Saugdiesel, 1976) und der spätere Golf GTD (Turbodiesel, 1982) sorgten für den Durchbruch des Diesel im kompakten Segment. 1979 brachte Volkswagen mit dem Golf Cabriolet – das zeitweise meistverkaufte offene Auto der Welt – frischen Wind in jene Klasse, die im Volksmund zu dieser Zeit längst schon Golf-Klasse hieß. Die weltweiten Absatzzahlen summierten sich: Von der ersten Generation des Golf inklusive aller Derivate wie dem Cabriolet und dem seinerzeit baugleichen Jetta wurden 6,99 Millionen Exemplare auf allen Kontinenten dieser Erde verkauft – 0,87 Millionen Golf pro Jahr. Der Golf hatte sich als würdiger Nachfolger des Käfer erwiesen.

Das Design des Golf I

„Alles begann 1974 mit einer Revolution“, skizziert Klaus Bischoff, seit 2007 Chefdesigner der Marke Volkswagen: „Der Schritt vom Käfer zum Golf war ja wirklich revolutionär. Mit der Umstellung vom luftgekühlten Heckmotor auf den wassergekühlten Frontmotor respektive von Heck- auf Frontantrieb entstand damals ein völlig neues Fahrzeuglayout. Gestalterisch wechselten die Volkswagen Designer in jenen Tagen – dank des legendären Entwurfs von Giorgio Giugiaro – von einer runden in eine eckige Formensprache. Die Hauptdesignelemente des Golf I wie die Silhouette mit der aufrechten, massiven C-Säule, die markanten Radläufe und die typische horizontale Front mit dem schlanken Grill und den nach unten rausragenden Scheinwerfern stecken bis heute in jedem Golf.“

Um wirklich zu verstehen, weshalb der erste Golf – dieser kubische, klare, kompakte Volkswagen – bei seinem Debüt vor 38 Jahren eine Revolution war, muss man zurückblättern in diese Zeit:

Anfang der 70er-Jahre ist plötzlich alles anders. Der Motor arbeitet nicht mehr – wie beim Käfer – hinten, sondern vorn. Gekühlt wird nicht mehr mit Luft, sondern mit Wasser. Und die Zylinderanordnung heißt nicht mehr Boxer, sondern Reihe. Als erstes Modell zeigt der noch von NSU entwickelte und unter dem VW-Label verkaufte

K70, dass ein Volkswagen auch mit Frontmotor und Frontantrieb fahrbar ist. Aber der K70 ist nicht mehr als ein Zwischenschritt auf dem Weg in die Zukunft. Die Volkswagen AG nutzt Synergien, verpflanzt Audi-Technik in Volkswagen Modelle und pumpt rund 2,5 Milliarden D-Mark in die produktionstechnischen Grundlagen einer völlig neuen Modellpalette. Das zeigt Wirkung. Zuerst ist im Sommer 1973 der Passat an der Reihe. Im Frühjahr 1974 folgt der Scirocco. Kein Mensch ahnt, dass dieses zweitürige Coupé der technische Vorbote des erfolgreichsten deutschen Autos aller Zeiten sein wird. Es ist immer noch Frühjahr, immer noch 1974, als der erste von bislang mehr als 30 Millionen Golf vom Band fährt.

„Draußen“ wissen sie noch wenig über das Auto, mit dem sich ein deutsches Wirtschaftswunder wiederholen wird. Es ist die Zeit der Sonntagsfahrverbote und gefährlich geblümter Tapeten an den Wänden. Es ist das Jahr, in dem die Schweden Agnetha, Benny, Björn und Anni-Frid beim Grand Prix d'Eurovision ihre Show abliefern – die Initialzündung einer Weltkarriere. Es ist das Jahr, in dem Deutschland Fußballweltmeister wird, Bundeskanzler Willy Brandt geht und Helmut Schmidt zehn Tage später kommt. Es ist Mai, und Volkswagen präsentiert der internationalen Presse in München den neuen Golf.

Der neue Volkswagen schlägt sofort ein. Die Journalisten sind begeistert. Und die ehemaligen Käfer-Fahrer sind es auch. Das Ur-Design des Design-Großmeisters – Giorgio Giugiaro mit seiner Karosserieschmiede Italdesign – hat den Geschmack der Zeit auf den Punkt getroffen. Bereits 1971 hatte der italienische Superstar seinen Golf-Entwurf vorgestellt. Im neu aufgebauten Designzentrum in Wolfsburg wird er unter der Regie des damaligen Designchef Herbert Schäfer perfektioniert. Bekommt runde statt eckiger Augen und die vielleicht bekannteste C-Säule der Welt. Eine C-Säule die so aussieht, wie sie sich schreibt! Interessant: Als der aktuelle Golf VII entstand, hatte das Team um den Volkswagen Chefdesigner Klaus Bischoff auch einen Golf I im Studio stehen. O-Ton aus dem Team: „C-Säulen waren zuvor ja nur da, weil sie ein Dach getragen haben, aber 1974 waren sie kein Design-Thema. Das wurden sie erst mit dem Golf.“

Konzept perfektioniert

Die DNA des Golf entsteht

Wolfsburg, März 2014. Er war der zweite Golf – der Volkswagen, mit dem die Generation der Babyboomer, die heute knapp 50-Jährigen, fahren lernte: Wurde schon der Vorgänger zum Liebling aller Fahrlehrer und Fahrschüler, dann dieselte sich der neue Golf nun endgültig und unauslöschbar in die Köpfe dieser Allianz auf Zeit. Die saß ab August 1983 nicht mehr ganz so eng nebeneinander, wusste die Pressemappe des Jahres 1983: „Der Radstand ist um 75 mm, die Spurweiten sind um 23 mm vorn und 50 mm hinten gewachsen. Die Gesamtlänge nahm um 170 mm zu (3,99 m), die Breite um 55 mm (1,42 m)... Das Komfortmaß, gemessen von der Gaspedal-Ebene bis zur Fondlehne, wurde um 37 mm auf 1.837 mm vergrößert, die Ellbogenweite vorn um 92 mm und hinten um 112 mm. Beim Viertürer ergibt sich hinten sogar ein Plus von 120 mm.“

Fakt ist auch: Es war der Golf, mit dem der geregelte Katalysator (1984), das Antiblockiersystem (ABS, 1986) und die Servolenkung in der Golf-Klasse durchstarteten und der erstmals auch allradgetrieben (syncro, 1986) zu haben war. Und schon 1989 stellte Volkswagen von diesem Golf einen Prototyp mit Elektroantrieb und einen weiteren mit Hybridantrieb vor. Als eine Art Parallel-Universum – nur eines für Fahrzeuge mit Stufenheck – entwickelte sich die USA. Volkswagen reagierte darauf und schickte ab 1985 den Jetta, ein als Limousine konzipiertes Schwestermodell des Golf, in die USA. Mit Erfolg: In den nächsten Jahren sollte sich dieser Volkswagen zum erfolgreichsten Auto eines deutschen Herstellers auf dem amerikanischen Markt entwickeln.

Im Juni 1988 – 14 Jahre nach dem Debüt – hatte der Golf zudem die magische Produktionsschallmauer von 10 Millionen Fahrzeugen durchbrochen! Insgesamt wurden inklusive aller Derivate bis zum

Sommer 1991 genau 6,3 Millionen Exemplare der zweiten Generation produziert – 0,79 Millionen Golf pro Jahr.

Das Design des Golf II

Der wichtigste Moment in der Geschichte des Golf war Ende der 70er Jahre die Entscheidung der Vorstände, das Design des Golf I weiterzuentwickeln und auf der Basis seiner optischen DNA den Golf II zu konzipieren. Damit schuf Volkswagen die Basis für eine kontinuierliche Entwicklung der Baureihe. Die Zeit des zweiten Golf beginnt 1983: Deutschland ist begeistert, als Ulf Merbold im selben Jahr mit der „Columbia“ in den Weltraum geschossen wird. Michel Jacksons Album „Thriller“ schießt derweil in bislang ungeahnte Absatzregionen und wird die meistverkaufte LP/CD aller Zeiten. Apple erfindet die „Maus“ für den Computer. Die CDU und Helmut Kohl werden von den Deutschen in die Regierungsverantwortung und die Grünen zur vierten Kraft im Parlament gewählt. In China fährt der erste Volkswagen vom Band – ein Santana, die Stufenheck-Variante des Passat. Und im Herbst geht die zweite Generation des Golf an den Start. Obwohl der neue Golf deutlich größer ausfällt, mehr Volumen bekommt und voll familientauglich wird, sinkt sein cw-Wert von 0,42 auf 0,34.

Die Designer schafften es, diesen zweiten Golf, das Auto der „Generation Golf“ – der heute knapp unter 50-jährigen Babyboomer – derart fit zu machen, dass er bis in die 90er Jahre hinein frisch blieb. Er hatte sich weiterentwickelt, der Golf II. In der Silhouette war er dem Golf I ähnlich geblieben, aber aus der tiefen Schulterlinie war ein prägnante Sicke geworden. Am radikalsten änderte sich das Heck: Die Rückleuchten waren beim Golf I ganz knapp über der Stoßstange angesetzt – ein Stilmittel jener Zeit. Als der Golf II herauskam, hatte sich an dieser Art, die Rückleuchten zu integrieren, nichts geändert. Doch was machten die Volkswagen Designer? Sie setzten die Rückleuchten von ganz unten nach ganz oben! Folge: Der Golf II war auch von hinten betrachtet unverwechselbar. Durch das wieder weit nach hinten reichende Dach und die steile C-Säule bot der Golf II

zudem deutlich mehr Raum im Fond als die Wettbewerber. Form follows function.

Eine weitere optische Brücke zwischen der ersten und zweiten Generation schlug indes die Fronpartie: Im Kühlergrill gab es nach wie vor Rundscheinwerfer, die nach unten aus dem Grill herausragten. Unwichtig? Keineswegs. Es sind – wie bei einem menschlichen Gesicht – genau diese Abweichungen von der Norm, die ein Auto unverwechselbar machen. Doch das bedeutet auch: Evolution statt Revolution! Dazu das offizielle Volkswagen Statement aus dem Jahre 1983: „In Wolfsburg entschied man sich nach reichlicher Überlegung – der Golf muss ein Golf bleiben.“ Evolution! Volkswagen weiter: „Also keine Neukonstruktion, die sich vom Golf-Konzept entfernt – aber trotzdem ein von Stoßstange zu Stoßstange neues Auto nach der Devise: Kontinuität im Konzept, Fortschritt in Detail und Qualität.“ Der Rest ist Geschichte – siehe oben!

Sicherheit siegt

Verdammt erwachsen dieser Golf

Wolfsburg, März 2014. Mit der dritten Generation des Golf leitete Volkswagen ab August 1991 eine neue Ära der Sicherheit ein. Zum einen war der Golf III der erste Typ der Baureihe, den es ab 1992 mit Frontairbags gab; zum anderen aber führten große Fortschritte im Bereich der Karosseriekonstruktion dazu, dass die Crascheigenschaften sich signifikant verbesserten. Rückblickend darf attestiert werden, dass Volkswagen mit diesem Golf die passive Sicherheit regelrecht demokratisierte, da der verbesserte Schutz weltweit Millionen von Autofahrern zugute kam.

Doch mit dem Golf III sind zahlreiche weitere Meilensteine der Baureihe verbunden. Unter seiner Karosserie debütierten der erste Sechszylindermotor (VR6), die Geschwindigkeitsregelanlage (Tempomat), der erste Oxydationskatalysator für die Dieselmotoren (1991), der erste Dieseldirekteinspritzer (TDI, 1993 und SDI, 1995) und die ersten Seitenairbags (1996). Ebenfalls 1996, im September, wurde das ABS für alle Golf serienmäßig. 1993 hatte Volkswagen auf der Basis des dritten Golf zudem ein neues Cabriolet, einen neuen Allradler (syncro II) und den ersten Variant (Kombi) der Baureihe vorgestellt. Ein Jahr später – im Mai 1994 – feierte Volkswagen 15 Millionen produzierte Golf. 1997 lief die dritte Generation aus; insgesamt wurden inklusive aller Derivate 4,83 Millionen Exemplare Generation produziert – 0,81 Millionen Golf pro Jahr.

Das Design des Golf III

Die Wurzeln des dritten Golf reichen zurück bis ins Jahr 1985. Während in Moskau Michail Gorbatschow die Führung des Kreml übernimmt und in Wimbledon ein 17-Jähriger namens Boris Becker seinen Finalgegner vom Rasenplatz fegt, fällt in Wolfsburg der offizielle Startschuss für den „A3“ – das „A“ steht dabei für die Segmentbe-

zeichnung A-Klasse (die von Mercedes gibt es damals noch nicht) und die „3“ für die dritte Generation des Golf (der Audi A3 ist zu diesem Zeitpunkt auch noch nicht erfunden). Im Februar 1987 stellt Chefdesigner Herbert Schäfer dem Vorstand neun verschiedene Design-Modelle des nächsten Golf vor. In den folgenden Monaten werden die Ergebnisse diskutiert und weiter optimiert, bis im Dezember unter der Regie des Vorsitzenden Carl Horst Hahn der beste Entwurf herauskristallisiert ist und die Realisierung beginnen kann. Vier Jahre später ist der Golf III serienreif. O-Ton Herbert Schäfer aus jenen Tagen: „Beim Schritt vom ersten zum zweiten Golf machten wir das Auto größer, installierten stärkere Motoren und verliehen ihm ein besseres Handling. In der dritten Generation spielt nun das Design eine größere Rolle. Wir haben eine Anmutung gefunden, die typisch ist für den Golf, die Sicherheit und Qualität ausstrahlt.“

Als der Neue 1991 auf den Markt kommt, kennzeichnet ihn im Gegensatz zum Vorgänger eine leichte Keilform (die Karosserielinie steigt nach hinten hin an) und eine angedeutete Schulter, die optisch die Front- und Heckleuchten verbindet; diese sogenannte Fase macht das Auto modern. Prägend sind zudem die nun integrierten, wuchtigen Stoßfänger und die noch markantere C-Säule.

Kraftvoll steht er dank seiner deutlich breiteren Spur auf der Straße; selbst bei den schwächeren Motorversionen schließen seine Räder im Gegensatz zum Vorgänger bündig mit der aerodynamisch perfektionierten Karosserie (cw-Wert: 0,30) ab. Obwohl kein Detail, keine Form und kein Radius vom Vorgänger übernommen wurde, steht doch von der ersten Begegnung an fest: Dies ist ganz eindeutig ein Golf. Auch wenn er statt mit runden nun mit größeren, ovalen Hauptscheinwerfern in die Nacht leuchtet. Oval? Alles kein Zufall: Beim Golf III wurden die Doppelscheinwerfer des Golf GTI unter der Leitung des damaligen Designchefs Herbert Schäfer einfach nach innen hin zu einem ovalen Scheinwerfer verbunden. Ein genialer Trick. Da der Kühlergrill schmaler wurde, ragten die Scheinwerfer übrigens auch bei der dritten Generation wieder nach unten heraus.

Ikone von morgen

Der Golf als Masterpiece

Wolfsburg, März 2014. Unter der Regie des damaligen Volkswagen Designchefs (Konzern) Hartmut Warkuß kristallisierte sich jenes klare und präzise Design heraus, das einerseits der Historie der Marke mehr als je zuvor gerecht wurde, andererseits die Weichen für den Aufbruch in die Volkswagen Zukunft stellte. Die Volkswagen Design-DNA hat in dieser Zeit ihren Ursprung. Heute gilt der Golf IV unter Design-Experten als Stilikone und wegweisend für die Baureihe – sicher auch deshalb, weil er mit all seiner Klarheit und dem für die Baureihe prägenden C-Säulen-Design die Brücke zum Golf I des Jahres 1974 schlug.

Doch nicht nur optisch, auch technisch war der Golf IV wegweisend. Volkswagen realisierte mit diesem Auto einen völlig neuen Qualitätsstandard im Segment und durchbrach so als erster Hersteller die Klassengrenzen. Parallel schritt mit dem Debüt des ESP (1998) und des Bremsassistent die Demokratisierung der Sicherheit weiter voran. Ebenfalls 1998 stellte Volkswagen den ersten allradgetriebenen Golf mit einer Haldex-Kupplung vor – den Golf 4MOTION. Ein Jahr später wurde das ESP zuerst in Deutschland Serienstandard. Im selben Jahr debütierte der erste Golf mit 6-Gang-Getriebe. 2001 folgte der heute bereits als Klassiker gesuchte Golf GTI 132 kW (zum 25. Geburtstag des GTI), 2002 der erste Golf mit Benzindirekteinspritzung (FSI) und das Debüt der serienmäßigen Kopfairbags (Windowairbags). Ebenfalls 2002 stellte Volkswagen zudem den bis dato sportlichsten Golf aller Zeiten vor: den 250 km/h schnellen R32. 2003 war es dieses Topmodell der Baureihe, das erstmals mit dem revolutionär schnell und sparsam arbeitenden Doppelkupplungsgetriebe (DSG) – der Automatik der Neuzeit – erhältlich war. Im selben Jahr räumte der Golf IV – der erste vollverzinkte und mit Navigationssystem sowie Xenonscheinwerfern erhältliche Golf – den Platz auf den Produktionsbändern für den Golf V. Insgesamt wurden

inklusive aller Derivate 4,99 Millionen Exemplare der vierten Generation produziert – 0,83 Millionen Golf pro Jahr.

Das Design des Golf IV

Nur um kurz die Zeit des Jahres 1997 einzufangen: Mit dem Slogan „Let me entertain you“ entwickelt sich Robbie Williams vom Tee-Idol zum Weltstar; Prinzessin Diana stirbt in Paris, Michael Schumacher wird zum fünften Mal Weltmeister und Volkswagen präsentiert die vierte Generation des Golf – vom Design her die puristischste, klarste. Dieser Golf entsteht unter der Regie von Hartmut Warkuß (bis 2003 Designchef der Volkswagen); ihr Design gilt heute bereits als eines, das Geschichte geschrieben hat. Warkuß: „Der Golf ist ein Denkmal. Ein Auto, das nach dem weltweit so erfolgreichen Käfer nahtlos in dessen Fußstapfen trat. Da war es sinnvoll, nicht revolutionär sondern evolutionär die Strategie des Unternehmens zu unterstreichen. Es ist wichtig, auf einem sehr hohen Niveau Kontinuität zu zeigen.“ Und das tat Warkuß mit dem vierten Golf!

Doch kopiert wird vom Golf III nichts. Im Gegenteil: Kein einziges Karosserieelement übernimmt die von Grund auf neu konzipierte Golf-Generation von ihrem Vorgänger. Die Frontscheibe neigt sich flacher, die Heckscheibe steht steiler, das Dach reicht noch weiter nach hinten. Selbst Giorgio Giugiaro, Schöpfer des ersten Golf-Designs von 1974, zollt dem neuen Automobil seinen Respekt: „Die Erbsubstanz des Golf ist auch in seiner vierten Generation noch offensichtlich“. Giugiaros Kompliment bezieht sich unter anderem auf den Purismus der Linienführung, die bewusste Reduzierung auf die wesentlichen Formen, die den Golf der vierten Generation besonders auszeichnet. Auffallend ist der logische und doch elegante Verlauf der Karosseriefugen wie etwa jenes Parallelschwungs, der die Seitenansicht im Bereich der hinteren Dachsäule prägt – das „gepfeilte“ C. Nicht weniger prägnant: die klare Grafik des Front- und Heckdesigns und die signifikant modellierten Radläufe. Novum am Rande: Erstmals trägt der Golf das hintere Kennzeichen nicht mehr zwischen den Rückleuchten, sondern tief im Stoßfänger integriert.

Der Golf IV hat nun zudem keine Keilform und keine Schulter mehr. Vielmehr prägt jetzt in der Tat eine komplett glatte Wand die Silhouette; die kraftvollen Radläufe perfektionierten diese Klarheit. Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal sind in jenen Tagen wie skizziert die parallelen Linien der C-Säule als Grafik, wie sie nun auch wieder den Golf VII prägen. Mit dem Golf IV begann diese Entwicklung – er gilt heute mit seiner Reduktion auf das Wesentliche als Meisterwerk.

Erwachsen geworden

Der Golf gewinnt an Dynamik

Wolfsburg, März 2014. Er war der Golf, dessen Komfort und Dynamik so manch einen Wettbewerber der höheren Mittelklasse hinter sich ließ. Nichts anderes galt für die Qualität. Ein Wert, der die Stabilität der per Laser geschweißten Karosserie untermauert, waren die 2003 beim Debüt des Golf V ausgewiesenen 35 Prozent Plus in der Torsionssteifigkeit. Erstmals war der Golf nun zudem auf Wunsch mit Seitenairbags im Fond lieferbar – zusammen mit den sechs serienmäßigen Airbags (Front, Seite vorn, Kopfairbags) waren damit acht der schützenden Luftpolster an Bord.

In Sachen Komfort und Dynamik punktete der Golf V unter anderem dank seiner neuen Vierlenkerhinterachse und einem neuen 7-Gang-DSG, Bi-Xenonscheinwerfern, Regensensor und Panoramaschiebedach sowie dem Debüt des ersten Turbo-Benzindirekteinspritzer im Golf GTI (2004) und des weltweit ersten Twinchargers (TSI, 2006) mit Turbo- und Kompressor-Aufladung. Parallel wurde die Baureihe mit neuen Karosserievarianten für ein noch größeres Spektrum an Autofahrern interessant: 2006 debütierte der Golf Plus, 2007 der CrossGolf, ein neuer Variant und der Golf BlueMotion, der mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 4,5 l/100 km Zeichen setzte. Insgesamt wurden inklusive aller Derivate 3,4 Millionen Exemplare der fünften Generation produziert – 0,68 Millionen Golf pro Jahr.

Das Design des Golf V

Europa erlebt 2003 den wärmsten Sommer seit Jahrhunderten. Johnny Depp entgeht mit Keira Knightley dem „Fluch der Karibik“. Arwen alias Liv Tyler und Viggo Mortensen als Aragon schreiben im dritten Teil von „Herr der Ringe“ ein Stück Kino-Geschichte zu Ende. Die größten Helden aber sind auch 2003 der Zauberlehrling Harry Potter und der nun sechsmalige Formel1-Weltmeister Michael

Schumacher. Highlight des Jahres für zahllose Autofahrer ist indes die Markteinführung des neuen Golf im Oktober! Seine Karosserie wurde größer, sicherer und hochwertiger. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist die gravierende Verbesserung der Steifigkeit – die statische Torsionssteifigkeit verbesserte sich um 80 Prozent und markiert damit den Spitzenwert in der Golf-Klasse. Diese enorm gesteigerte Qualität soll sich im Design des Golf V widerspiegeln. Gar nicht so einfach, zumal die Ansprüche an den Wagen mit jeder Generation steigen und steigen.

2003 ist der Golf nun seit nahezu drei Jahrzehnten ohne Unterbrechung das meistverkaufte Auto aus Deutschland. Rein statistisch betrachtet, entschieden sich seit 1974 Tag für Tag 2.055 Kunden auf der Welt für einen Golf. Er gilt als „das Auto“ schlechthin, als das einzige Fahrzeug der Kompaktklasse mit einem wirklich klassenlosen Status. Und der fünfte Golf? Ganz der Alte und doch völlig anders. Im Vergleich mit seinen direkten Konkurrenten wirkt er wie jeder Golf klassenlos und souverän. Für den technisch verwandten Audi A3 und den vergleichsweise neu in das Rennen geschickten BMW 1er gilt das unisono. Doch alle Wettbewerber liegen in Sachen Stückzahlen hinter dem Wolfsburger.

Fakt ist: Das Design des Golf V mit der charakteristischen C-Säule, dem kraftvollen Heck, der betont sportlichen Frontpartie und der muskulösen, nach hinten ansteigenden Silhouette zeigt mehr Dynamik als der Vorgänger. Interessantes Insider-Detail: Bereits das 1:4-Modell sieht so aus wie das spätere Auto auf der Straße. Klar ist: Der Golf V hat wieder eine Schulter, die nach hinten ausläuft, vorne ist er glattflächig wie der Golf IV. Ein riesiger Schritt ist die Frontpartie mit den integrativen Leuchten: Erstmals folgt die Haube – wie bei einem Sportwagen – der Kontur der Scheinwerfer; das gab es beim Golf IV noch nicht. Zudem sind die Scheinwerfer dreidimensional geformt und seitlich bis in den Kotflügel gezogen. Zum ersten Mal hat der Golf darüber hinaus zweiteilige Rückleuchten, die also bis in die Heckklappe hineinreichen. Und er hat Geheimnisse: Die Gestaltung der Golf-V-Frontscheinwerfer zeigt eine erstaunliche Nähe zu den Rückleuchten des ersten Porsche Boxster; der Radius des hinteren Seitenfensters folgt beim Golf V indes auffallend der

Linie des EA 266 – einem nicht realisierten Prototypen des Golf I. Viele Experten halten übrigens den Golf GTI dieser Generation für eines der stärksten Autos, das unter dem Label Golf je verkauft wurde.

Highend im Kompaktformat

Präzise wie mit dem Messer geschnitten

Wolfsburg, März 2014. In nur vier Jahren entstanden auf der Basis der 2008 vorgestellten sechsten Generation bis Ende Juli 2012 weitere 2,85 Millionen Golf. Und wieder machte auch die Sicherheit große Fortschritte: Die erneut per Laser geschweißte Karosserie war derart stabil, dass sie mit Bravour die maximalen fünf Sterne im EuroNCAP-Crashtest erzielte. Serienmäßig war nun zudem ein weiterer Airbag an Bord: der Knieairbag für den Fahrer.

Im Hinblick auf die Qualität galt insbesondere das Interieur des Golf VI als wegweisend. Immer mehr TSI-Motoren und die Umstellung der Turbodiesel (TDI) von der Pumpe-Düse-Technik auf das Common-Rail-System sorgten indes für mehr Dynamik bei weniger Verbrauch. Spitzenreiter im positiven Sinne war hier der zweite Golf BlueMotion mit einem Durchschnittsverbrauch von nur noch 3,8 l/100 km respektive 99 g/km CO₂. Neue Assistenzsysteme wie die automatische Fernlichtregelung Light Assist, der ParkAssist, Berganfahrassistent und Technologien wie die adaptive Fahrwerksregelung DCC machten das „World Car of the Year“ des Jahres 2009 zum bis dato fortschrittlichsten Golf. Ebenfalls verfügbar: Features wie das Start-Stopp-System und der Rekuperationsmodus, das dynamische Kurvenfahrlicht und LED-Rückleuchten. Insgesamt wurden inklusive aller Derivate 2,85 Millionen Exemplare der sechsten Generation produziert – 0,71 Millionen Golf pro Jahr.

Das Design des Golf VI

„Der Golf strahlt in die anderen Volkswagen Produkte hinein, aber immer nur in den Details, zum Beispiel mit seiner Präzision, mit seiner Hochwertigkeit. Und das gilt auch für den sechsten Golf, der 2008 auf den Markt kam. Er setzte die Messlatte in Sachen Präzision und Detailschärfe nochmals höher. Walter de Silva, Chefdesigner

des Volkswagen Konzerns skizzierte 2008 im Rahmen der internationalen Vorstellung des Golf VI: „Er ist akzentuierter, dreidimensionaler als seine Vorgänger; mit exakt definierten Linien und Kanten, mit fein proportionierten Wölbungen und Hohlkehlen.“ Klaus Bischoff, Chefdesigner der Marke Volkswagen, ergänzte damals: „Jedes Detail ist kompromisslos darauf ausgerichtet, die Wertigkeit zu verbessern.“

Besonders im direkten Vergleich der Generationen fünf und sechs wird klar, wie stark sich der Golf 2008 verändert hatte. Optisch war der Golf VI gegenüber seinem Vorgänger flacher geworden. Generell folgte dieser Golf der weiter perfektionierten Volkswagen Design-DNA, die unter anderem konsequent auf eine horizontale Ausrichtung der Front- und Heckpartie-Elemente setzt. Das Design-Team kristallisierte dabei gezielt die Ur-Gene der Baureihe heraus und schickte sie auf eine Reise in die Zukunft. Die Dachpartie ruhte jetzt auf einer dominant herausgearbeiteten Schulterpartie. Verantwortlich dafür war eine prägnant modulierte Linie, die sich, wie ein bis in die letzte Faser trainierter Muskel, von den Scheinwerfern bis hin zu den Rückleuchten erstreckte. In der Silhouette sorgte diese Linie – vom Volkswagen Design „Charakterlinie“ genannt – dafür, dass der Golf VI auch in der seitlichen Perspektive satter, tiefer auf der Straße lag.

Alle Flächen waren nun gespannter, athletischer. Vorn nahm der Golf VI das zwischen den Scheinwerfern horizontal ausgerichtete Band des Kühlergrills der ersten Golf-Generation auf; der Grill selbst war in einem hochglänzenden Schwarz ausgeführt. Die Linienführung des Stoßfängers korrespondierte mit der des Kühlergrills. Im Bereich darunter erschloss sich, in schwarz gehalten, ein weiterer Lufteinlass. Ebenfalls auf einem schwarzen Hintergrund angeordnet waren nun die verchromten Leuchtkörper der dynamisch gezeichneten Scheinwerfer. Auch den Heckbereich prägte eine Dominanz der horizontalen Linien. Die sehr breiten Rückleuchten kennzeichneten unter anderem ein unverwechselbares Nachtdesign; geteilte Rückleuchten in dieser Stilistik und Größe sind ein Designelement aus höheren Segmenten.

Pure Innovation

Der Neue ruht in sich selbst

Wolfsburg, März 2014. Am 4. September 2012 feierte Volkswagen in Berlin die Weltpremiere des neuen Golf. Schon einen Tag später startete in den ersten Ländern der Vorverkauf des mehr als 30 Millionen Mal verkauften Bestsellers. Nur drei Wochen danach präsentierte Volkswagen den Golf auf dem Pariser Automobilsalon erstmals dem ganz großen Publikum. Das Gewicht des neuen Golf wurde um bis zu 100 kg gesenkt und damit die viel zitierte Gewichtsspirale umgedreht. Je nach Motor konnte der Verbrauch gegenüber dem Vorgänger um maximal 23 Prozent reduziert werden. Der neue Golf TDI BlueMotion verbraucht unter Normbedingungen im NEFZ nur noch 3,2 l/100 km (analog 85 g/km CO₂). 2014 elektrisiert Volkswagen mit dem Golf die Kompaktklasse: Bereits zu kaufen ist der rein elektrisch angetriebene e-Golf mit einer Reichweite von rund 190 Kilometern. Im Herbst wird zudem der neue Golf GTE durchstarten; dessen Plug-In-Hybridantrieb erreicht einen Normverbrauch von nur 1,5 l/100 km; rund 50 Kilometer kann der Golf GTE rein elektrisch gefahren werden. Darüber hinaus hat Volkswagen den Golf mit einer ganzen Armada neuer und zum Teil serienmäßiger Assistenzsysteme ausgestattet.

Die Grundmodelle des Golf verbrauchen als Benziner (TSI) 4,9 l/100 km und als Diesel (TDI) 3,8 l/100 km; die TSI knacken damit die CO₂-Marke von 115 g/km, die TDI mit 99 g/km die Grenze von 100 g/km. Den Spitzenwert liefert wie skizziert mit 3,2 l/100 km und 85 g/km CO₂ der Golf TDI BlueMotion. Ein weiteres Highlight ist der 1,4 TSI mit 103 kW / 140 PS und einer automatischen Zylinderabschaltung (aktives Zylindermanagement ACT). Durchschnittsverbrauch dieses ebenso sportlichen wie nachhaltigen Benziners: 4,7 l/100 km (analog 109 g/km CO₂). Sparsam und extrem sportlich sind zudem auch der eigenständige GTI und der neue Golf R.

Volkswagen schätzt übrigens, dass durch die neue Golf-Flotte – mit einem über die gesamte Motor-Range um durchschnittlich 13,9 Prozent reduzierten CO₂-Ausstoß – allein in Europa pro Jahr 119.000 Tonnen CO₂ eingespart werden! Die Jagd nach jedem letzten Gramm darf indes nicht dazu führen, dass der Fortschritt über Rückschritte in anderen Bereichen erzielt wird. Und auch hier zeigt Volkswagen, dass der Golf mehr denn je für eine Demokratisierung des Fortschritts und Perfektion im Detail steht:

- mit einem Plus an Platz (zusätzliche Beinfreiheit im Fond und 30 Liter mehr Kofferraum);
- neuen wegweisenden Sicherheitssystemen wie der Multikollisionsbremse und einem proaktiven Insassenschutzsystem sowie der Automatischen Distanzregelung ACC plus Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion;
- einer neuen Progressivlenkung und ebenfalls neu entwickelten Radaufhängungen;
- einer Fahrprofilauswahl sowie einem serienmäßigen Touchscreen in allen Modellen und einer komplett neu konzipierten Welt der Info- und Entertainmentsysteme mit einem via Näherungssensor auf Handbewegungen reagierenden Display der Topversionen.

Das Design des Golf VII

Zur individuellen DNA des Golf gehören Elemente wie die reduziert gestaltete Kühlergrillquerspange und Seitenfenstergrafik sowie die Dachlinie des Golf I oder die so typischen C-Säulen und Radläufe des Golf IV. Der neue Golf ist die modernste Interpretation dieser Formensprache: „Sie ist logisch, solide, produktorientiert, pur und präzise und spiegelt als reine Lehre der Gestaltung die Design-DNA der Marke wider“, so Klaus Bischoff, Chefdesigner der Marke Volkswagen. Bischoff weiter: „Unverwechselbar ist deshalb die Grundarchitektur des neuen Golf: Sie wirkt einfach, stark, verständlich, zuverlässig und sicher. Extrem wichtig ist die Tatsache, dass sich die Proportionen des Golf mit der siebten Generation komplett

verändert haben und den Wagen souveräner denn je auf der Straße stehen lassen!“ Dank des modularen Querbaukastens wanderten die Vorderräder zudem 43 Millimeter weiter nach vorne. Deshalb ist der vordere Überhang kürzer und die Motorhaube gleichzeitig optisch länger. Klaus Bischoff: „Die Fahrzeugkabine bewegt sich visuell nach hinten, wodurch man einen sogenannten ‚Cab-backward-Eindruck‘ bekommt. So nennen wir die Proportionen von Oberklassefahrzeugen, bei denen die Motorhaube lang ist und die Kabine sehr weit hinten sitzt. Wir haben deshalb beim neuen Golf Proportionen, wie es sie sonst nur in höheren Segmenten gibt.“

Charakteristisch für die Golf-Silhouette sind zwei weitere typische Golf-Elemente: die C-Säule und die Dachlinie. Die C-Säule verläuft in einer homogenen Fläche vom Dachansatz bis in den hinteren Radlauf. Oberhalb des Radlaufs nimmt sie jedoch die Gesamtbreite des Wagens stärker auf – der neue Golf wirkt so von hinten respektive schräg hinten betrachtet massiver und kraftvoller, ohne dass er eine klassische Schulterpartie hätte. Das Fehlen dieser Schulter ist typisch für den Golf. Frontal von der Seite fällt die Präzision des C-Säulen-Designs auf; sie sieht aus wie die gespannte Sehne eines Bogens, beschleunigt den Golf so rein optisch schon im Stand nach vorn und ist gleichzeitig eine Hommage an den ersten und vierten Golf – die zwei Design-Ikonen der Baureihe.

Erneut Klaus Bischoff: „Völlig neu gestaltet wurde zudem die Konturierung der typisch langen Dachlinie. Auch hier zeigt der Golf nun – oberhalb der Seitenscheiben – eine weitere Linie, die sich vom Dachkantenspoiler bis zu den A-Säulen durchzieht. Es ist eines jener Charaktermerkmale, das den Golf auch von der Seite besonders wertig wirken lässt – eine Linie, die beim ersten flüchtigen Betrachten vielleicht unbemerkt bleibt, gleichwohl aber ein weiteres Detail auf dem Weg zu optischer Präzision ist.“

Die Design-DNA manifestiert zudem ein „Gesicht“ mit sympathischen Zügen; dazu definiert sie – analog zum ersten Golf – horizontal ausgewogene Elemente, die eine gewisse Breite schaffen. Zusammen ergibt das eine Frontpartie, die in jedem Rückspiegel als die eines Golf zu erkennen ist. Der mit einem cw-Wert von 0,27 (TDI

und TGI BlueMotion) extrem aerodynamische Golf VII wirkt dabei sehr souverän. Und so sollte es sein.

40 Jahre Golf

1974

Golf I – Debüt

- Frontantrieb
- Heckklappe
- Quermotorisierung
- Variabler Innenraum

1976

- Erster Golf GTI
- Erster Golf D (Diesel)
- 1 Million Golf

1978

- 2 Millionen Golf

1979

- Erstes Golf Cabriolet
- 3 Millionen Golf

1980

- 4 Millionen Golf

1982

- Erster Golf GTD (Turbodiesel)
- 5 Millionen Golf

1983

- 6,99 Millionen Golf I

Golf II – Debüt

- Servolenkung
- Dreipunktgurte
- Garantie gegen Durchrostung

1984

- Zweiter Golf GTI
- Geregelter Katalysator

1985

- 7 Millionen Golf

1986

- Erster Golf Syncro (Allradantrieb)
- Erster Golf GTI mit 16-Motor
- ABS für Golf Syncro

- 1987
- ABS für alle Golf GT und GTI verfügbar

- 1988
- Rallye Golf G60
 - Golf Limited G60
 - 10 Millionen Golf

- 1989
- Erster Golf City Stromer (Elektro)
 - Erste Golf Hybrid-Studie
 - 11 Millionen Golf

- 1990
- Erster Golf Country
 - Erster Golf GTI mit G60-Motor
 - Katalysator für alle Modelle Serie
 - 1 Million Golf GTI
 - 12 Millionen Golf

- 1991
- Dritter Golf GTI
 - 6,3 Millionen Golf II

Golf III – Debüt

- Erster Golf mit Sechszylinder-Benziner (VR6)
- Erster Golf Diesel mit Oxidationskatalysator
- Wegfahrsperr
- Geschwindigkeitsregelanlage

- 1992
- Fahrer- und Beifahrerairbag
 - 13 Millionen Golf

- 1993
- Erster Golf TDI (Turbodiesel-Direkteinspritzer)
 - Erster Golf Variant
 - Zweites Golf Cabriolet
 - Zweiter Golf Syncro

- 1994
- 15 Millionen Golf

- 1995
- Erster Golf SDI (Saugdiesel-Direkteinspritzer)

- 1996
- Erster Golf GTI mit Turbomotor
 - ABS für alle Golf Serie
 - Seitenairbags
 - 17 Millionen Golf

1997

- 4,83 Millionen Golf III

Golf IV – Debüt

- Erster Golf V5 (Fünfzylindermotor)
- Karosserie voll verzinkt

1998

- Erster Golf 4MOTION (mit Haldexkupplung)
- Drittes Golf Cabriolets
- Vierter Golf GTI
- ESP
- Xenonscheinwerfer

1999

- Erster Golf TDI mit Pumpe-Düse-Technik
- Erste Golf 4MOTION mit 6-Gang-Getriebe
- Zweiter Golf Variant
- Bremsassistent
- ESP in Deutschland Serie
- 19 Millionen Golf

2000

- 20 Millionen Golf

2002

- Erster Golf FSI (Benzin-Direkteinspritzer)
- Erster Golf R32
- Erster Golf mit Erdgasantrieb (BiFuel im Variant)
- Nach Front- und Seitenairbags auch Kopfairbags Serie
- 21.517.415 Exemplare produziert – der Golf überholt den Käfer

2003

- Erster Golf mit 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG im R32)
- 4,97 Millionen Golf IV

Golf V – Debüt

- Automatisch abblendender Innenspiegel
- Bi-Xenonscheinwerfer
- Laserschweißen der Karosserie
- Park Distance Control
- Regensensor
- Vierlenkerhinterachse

2004

- Fünfter Golf GTI (mit TSI / Turbobenzin-Direkteinspritzer)
- 23 Millionen Golf

2005

- Erster Golf TSI als Twincharger (Kompressor- und Turboaufladung)

- Zweiter Golf R32
- 2006
- Erster Golf Plus
- 2007
- Erster Golf BlueMotion
 - Erster CrossGolf
 - Dritter Golf Variant
 - 25 Millionen Golf
- 2008
- Erster Golf mit 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
 - 3,4 Millionen Golf V

Golf VI – Debüt

- Erster Golf mit Common-Rail-TDI
 - Automatische Distanzregelung ACC
 - Berganfahrassistent
 - Dynamisches Kurvenlicht
 - Elektronische Dämpferregelung DCC
 - Keyless Access (Schließ- und Startsystem ohne Tür- und Zündschloss)
 - Knieairbag Serie
 - LED-Rückfahrleuchten
 - Navigationssystem mit Touchscreen
 - Park Assist
 - Rekuperationsmodus
 - Rückfahrkamera
 - Start-Stopp-Automatik
- 2009
- Zweiter Golf Plus
 - Vierter Golf Variant
 - Sechster Golf GTI
 - Comeback des Golf GTD
- 2010
- Dritter Golf R
- 2011
- Viertes Golf Cabriolet
- 2012
- 2,85 Millionen Golf VI

Golf VII – Debüt

- Adaptive Cruise Control
- Ambientebeleuchtung
- City-Notbremsfunktion
- Dynamic Light Assist
- Elektrische Parkbremse
- Ergonomiesitz
- Fahrprofilauswahl
- Klimakomfortscheibe
- Lane Assist
- LED-Nebelscheinwerfer
- Müdigkeitserkennung
- Multikollisionsbremse
- Panoramaschiebeausstelldach
- Park Assist 2
- Park Pilot
- PreCrash
- Progressivlenkung
- Runflat-Reifen
- Touchscreen mit Annäherungsautomatik
- Verkehrszeichenerkennung
- Vorderachsquersperre
- Zylinderabschaltung (ACT / aktives Zylindermanagement)

2013

- Neuer Golf Variant
- Neuer Golf TDI BlueMotion
- Erster Golf TGI BlueMotion
- Neuer Golf GTI
- Neuer Golf GTD
- Neuer Golf 4MOTION
- Neuer Golf R
- Neuer Golf Sportsvan

2014

- Neuer e-Golf (rein elektrischer Antrieb)
- Neuer Golf GTE (mit Plug-In Hybridantrieb)