

50 JAHRE GOLF



Zeitlos

50 Jahre Golf Design

Innovativ

Alle acht Generationen im Überblick

Erfolgreich

Mehr als 37 Millionen mal gebaut

Golf GTE – Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 16,2–15,9 kWh/100 km plus 0,4 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 5,4–5,3 l/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 8 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D.

50 Jahre Golf

6



8



10



18



1
2

22



26



26 Golf I



28 Golf II



30 Golf III



32 Golf IV



34 Golf V



36 Golf VI



38 Golf VII



40 Golf VIII



42 Golf VIII 2024²

4

Editorial

Thomas Schäfer, CEO der Marke Volkswagen, über die Bedeutung des Golf

6

Entwicklung

Nachfolger des Volkswagen Käfer gesucht: Prototypen auf dem Weg zum Golf

8

Schöpfung

Kreation einer Ikone:
Giorgetto Giugiaro gestaltete den ersten Golf

10

Zeitloses Design

Andreas Mindt, Design-Chef der Marke Volkswagen, über 50 Jahre Design des Golf

14

Technik und Innovation

Der Golf als Innovationsträger von Anfang an: Meilensteine der Golf Historie

18

Kompaktsportler

Der Sportwagen für alle: Golf GTI. Als GTE eröffnet der Sportler neue Perspektiven.

20

Facts & Figures

Ausgewählte Zahlen und Aspekte zum Golf

22

Motorsportlegenden

Erfolgreich auf Rallye und Rundstrecke: der Golf im Motorsport

26

Modellhistorie

Automobiler Begleiter seit 1974: Kompakter Überblick über alle Generationen Golf

¹ Golf GTI – Energieverbrauch kombiniert: 7,3–7,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 167–162 g/km; CO₂-Klasse: F.

² Golf GTE – Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 16,2–15,9 kWh/100 km plus 0,4 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 5,4–5,3 l/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 8 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D.



„Der Golf ist seit 50 Jahren eine Konstante – und dabei gleichzeitig unglaublich wandlungsfähig.“

Thomas Schäfer

CEO Marke Volkswagen, Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Markengruppe Core

Liebe Leserinnen und Leser,

mit mehr als 37 Millionen ausgelieferten Fahrzeugen in über 70 Ländern zählt der Golf zu den erfolgreichsten Autos, die jemals produziert wurden. In diesem Jahr feiern wir seinen 50. Geburtstag.

Mich persönlich faszinieren vor allem drei Dinge an diesem Ausnahmetalent:

Erstens: Der Golf ist ein klassenloses Auto. Jede und jeder ist mit ihm „gut angezogen“, er ist dank seiner ausgewogenen Eigenschaften ein echtes Allround-Talent. Wer sich für ihn entscheidet, entscheidet sich richtig.

Gleichzeitig ist der Golf alles andere als langweilig, womit wir bei zweitens wären. Er wird von einer internationalen Fangemeinschaft verehrt – als treuer Begleiter durch den Alltag, als liebevoll restaurierter Klassiker oder als sportlicher GTI. Ich freue mich übrigens ganz besonders, dass das legendäre GTI-Treffen in diesem Jahr in Wolfsburg stattfindet – im Herzen von Volkswagen.

Drittens: Der Golf ist seit 50 Jahren eine Konstante für Volkswagen und dabei gleichzeitig unglaublich wandlungsfähig, ein Treiber von Innovationen. Genau daran knüpfen wir jetzt mit der nächsten Evolutionsstufe an – mit noch mehr Effizienz, Komfort, Wertigkeit und einem neuen Bedienkonzept.

Vor allem steht der Golf für unzählige spannende Geschichten. Sein 50. Geburtstag ist genau der richtige Moment, um sie zu erzählen.

In diesem Sinne: Happy Birthday, Golf, und Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, viel Spaß beim Lesen!

Ihr
Thomas Schäfer

DIE WEGBEREITER

Für den bis dahin erfolgreichsten Volkswagen, den Käfer, wird Ende der 1960er-Jahre ein Nachfolger gesucht. Die Erwartungen sind entsprechend hoch: **Der Neue soll dynamisch, aber auch komfortabel und sicher sein – dazu geräumig und dennoch kompakt. Konstrukteure und Designer von Volkswagen, Porsche und Audi machen sich an die Arbeit.**



1969–1971

VOLKSWAGEN EA 266

Im Jahr 1969 geht der Entwicklungsauftrag (EA) 266 an die Porsche KG. Es entsteht ein Prototyp mit selbsttragender Karosserie, großer Heckklappe und Mittelmotorkonzept. Der wassergekühlte Reihomotor wird unter die Rücksitzbank integriert. Die ungünstige Lage erschwert jedoch den Zugang bei Reparatur- und Wartungsarbeiten. Allerdings sorgt der EA 266 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h für sehr sportliche Fahrleistungen. Im Oktober 1971 wird das Projekt gestoppt. Über 50 Fahrzeuge sind bis dahin entstanden, überlebt hat nur eine Handvoll.

Mittig sportlich

Gutes Gesamtkonzept,
im Detail aber
noch ausbaufähig.



Aus zwei Welten

Zukunftsweisendes Design,
altbewährter Motor.

1969

VOLKSWAGEN EA 276

In Wolfsburg entsteht der EA 276. Das Konzept zeigt viele Merkmale des späteren Erfolgsmodells: Frontmotor mit Frontantrieb, Schrägheck mit großer Heckklappe, Verbundlenkerachse, unter der Rücksitzbank angeordneter Tank. Unter der Motorhaube aber steckt der bekannte Käfer-Boxer mit Luftkühlung – man setzt auf Zuverlässigkeit und niedrige Entwicklungskosten. Das markante Styling des zweitürigen Kompaktwagens orientiert sich an keinem anderen bisher bekannten Volkswagen. Es bleibt bei einem einzigen, zudem nicht voll funktionstüchtigen Exemplar.

1969–1971

VOLKSWAGEN EA 337

Die entscheidende Weichenstellung für den künftigen Golf erfolgt in Ingolstadt. Dort verantwortet Rudolf Leiding als Vorstand die Audi Modelle 100 und 80, die beide an den Vorderrädern von einem wassergekühlten Reihenvierzylinder angetrieben werden. Ein Antriebskonzept, das ab 1971 unter seiner Führung in Wolfsburg auch den Golf endgültig in die Spur bringt. Mit dem Design ist da bereits Giorgetto Giugiaro beauftragt, der auch den Passat und den Scirocco gestaltet. Unter der Regie von Chef-Designer Herbert Schäfer wird der Golf für die Serienproduktion weiterentwickelt.

Schrittweise Golf

Anfangs mit Rechteckscheinwerfern und flacherer Frontscheibe, dann weiter verfeinert.



OUVERTÜRE EINER NEUEN ZEIT

Klare Linien, pures Design – der neue Volkswagen war 1974 eine Revolution. Giorgetto Giugiaro zeichnete den Golf und damit nicht weniger als eine Ikone.

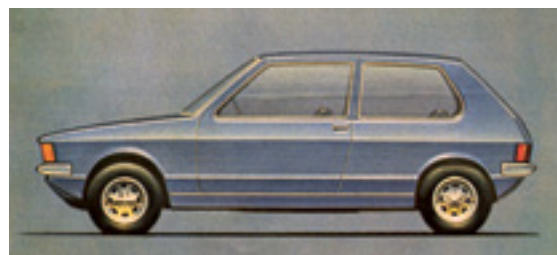
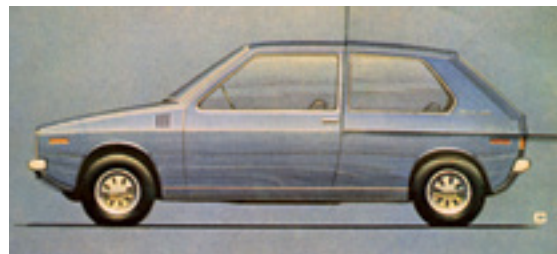
Giorgetto Giugiaro, einer der bedeutendsten Automobil Designer unserer Zeit, steht für reduzierte Formgebung und innovatives Design – und er spielte auch für Volkswagen eine bedeutende Rolle. Mit der Kreation einer neuen Modellfamilie gestaltete Giugiaro ab 1970 auch die neue Formensprache von Volkswagen. An die Schöpfung des Golf erinnert sich Maestro Giugiaro auch nach Jahrzehnten noch sehr gern, und sprach darüber mit der Volkswagen Classic Redaktion vor einigen Jahren bei Italdesign in Turin.

Beim ersten Treffen in Wolfsburg im Januar 1970 sei der damalige Volkswagen Vorstandsvorsitzende Kurt Lotz schnell auf den Punkt gekommen: „Wir wollen, dass Sie uns einen Nachfolger für den Käfer zeichnen. Und wir sind zufrieden, wenn das Platzangebot im Innenraum ungefähr dem des Käfers entspricht“, erinnerte sich Giugiaro. Von Volkswagen gab es auch bereits Vorgaben. „Sie zeigten mir Skizzen und Schemata, schließlich sprachen sie über das Projekt einer ganzen Modellfamilie und fragten, ob ich bereit wäre –

und ich war äußerst glücklich über diese Chance.“ Ebenso konkret waren die Vorstellungen vom neuen Modelltyp. „Das neue Massenauto sollte ein moderner Kompakter mit Heckklappe sein – eben variabel, dem neuen Trend entsprechend. Das hat man bei Volkswagen damals richtig erkannt.“

Ein ganz neues Modell zu entwerfen, als Nachfolger eines Bestsellers – das ist eine große Herausforderung für einen Designer. „Ein schönes Fahrzeug zu kreieren, wenn man nur einige wenige davon fertigt, ist einfach. Aber wenn du Tausende davon bauen willst, musst du das Auto so gestalten, dass es in der Montage einfach vonstatten geht“, betonte Giugiaro. „Ein Designer, als der ich mich verstehe, muss immer mehr sein als ein bloßer Stilist.“ Und so beeinflusste auch die Praktikabilität seine Entwürfe zum Golf. „Ursprünglich hatte ich die Rechteckscheinwerfer in Dimension und Anordnung als Spiegelbild der Heckleuchten vorgesehen. Aber das kostete zu viel und so musste ich die runden Scheinwerfer nehmen.“

Was den Golf ausmacht? Giugiaro nahm Stift und Papier, flink kratzte die Zeichenkohle über den Papierbogen, nach wenigen Sekunden war der Welterfolg aus Wolfsburg skizziert: ein Golf, unverkennbar. Klare Linien, reduziert aufs Wesentliche. Besonders markant die C-Säule, die in jedem neuen Golf weiterlebt. Gutes Design bewährt sich. Giugiaro wusste das. „Der Grund, warum der Golf so einen Erfolg hatte: weil das Ganze stimmte!“



Klare Ästhetik

Der Meister der Geradlinigkeit hatte die Proportionen schon früh festgelegt. Die untere Skizze zeigt annähernd die Serienversion mit runden Frontscheinwerfern.

Giugiaros Lieblingsfarbe

„Blau! Den Golf I habe ich immer in Hellblau gesehen.“

DIE ESSENZ DER MARKE

Andreas Mindt leitet seit 2023 das Design der Marke Volkswagen. Eine Rückkehr an seine alte Wirkungsstätte: Schon den Golf V und VI gestaltete er mit, der Golf VII trägt komplett seine Handschrift. Im Gespräch blickt Andreas Mindt auf acht Generationen zurück – und in die Zukunft.

Jeder Golf hat seinen eigenen Charakter. Wie sieht der Designexperte jede der acht Generationen?

Der Golf I ist der ikonische Urmeter, ein extrem wichtiger Volkswagen. Der Golf II ist die Modernisierung des Urmeters und die Erfindung der Kontinuität. Der Golf III trägt die DNA in die Moderne. Im clean designten Golf IV spiegelt sich der Mut zur Reduzierung wider. Und der Golf V ist erneut die Modernisierung des Vorgängers; das Team hat mit ihm sehr viel Dynamik in das Golf Design gebracht. Mit dem Golf VI kamen höchste Präzision und scharfe Kanten in das Auto hinein. Der Golf VII ist die pure Essenz – die besten Elemente aller Generationen in einem Auto. Und der achte Golf ist mit seiner flachen Frontpartie wieder eine dynamische Weiterentwicklung des Golf VII.

Was macht das Design des ersten Golf so einzigartig?

Zum einen findet man am Golf I überall den goldenen Schnitt – so wie beim VW Käfer auch. Besonders beim Verhältnis zwischen den Glas- und Türflächen; alles war sehr ausgewogen. Diese selbstverständlich wirkende Gestaltung hat ihn sofort sehr beliebt gemacht.

Zum anderen hatte er von Beginn an auch etwas extrem Progressives. Wenn man etwa einen DeLorean DMC-12 (*Anmerkung: Basis für die Zeitmaschine aus „Zurück in die Zukunft“*) neben einen Golf I stellt, dann sieht man, dass eine vergleichbare Progressivität auch im Golf steckt. Wir haben stets versucht, diese Essenz zu destillieren und an jede Generation weiterzureichen. Der Golf wurde dabei zur Essenz der Marke Volkswagen.

Gibt es den einen genialen Moment in der Golf Geschichte?

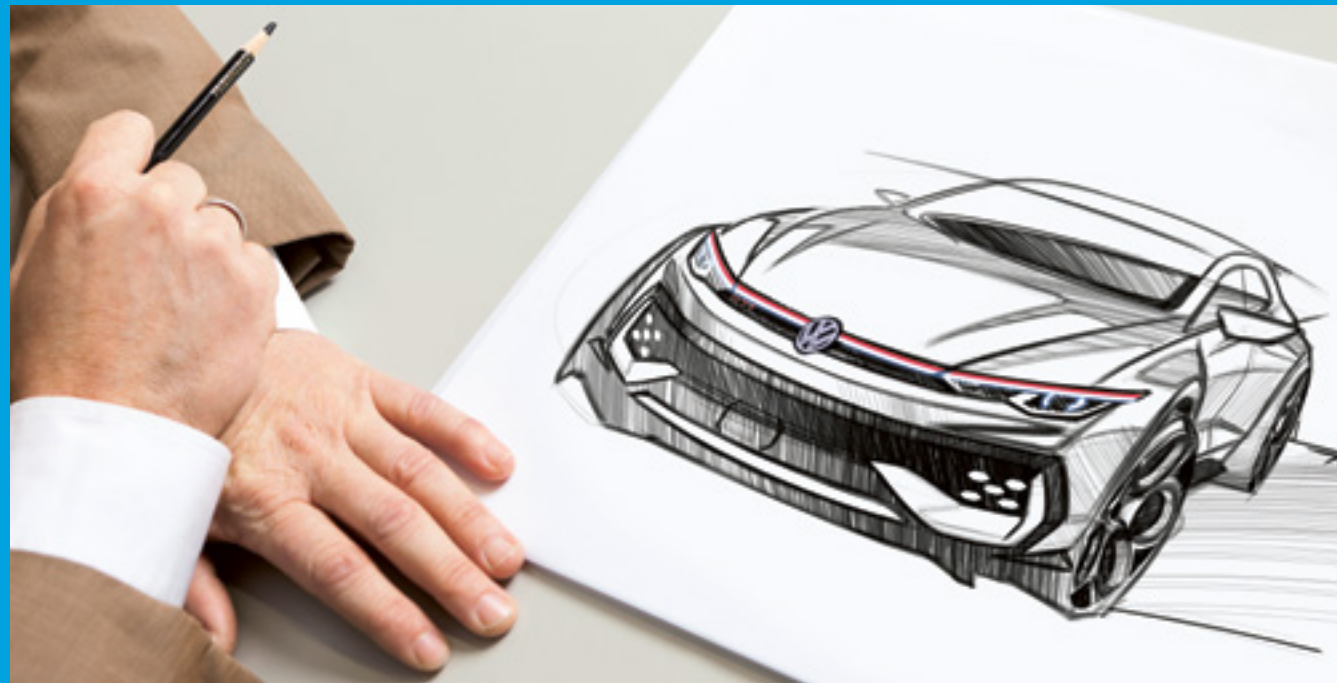
Ja, es ist der Wechsel vom Golf I zum Golf II. Da hat der damalige Volkswagen Chefdesigner Herbert Schäfer alles richtig gemacht. Er hat den zweiten Golf modernisiert, dabei aber die DNA der ersten Generation nicht über Bord geworfen. Diese Brücke ist extrem wichtig für die Golf Geschichte. Andere Volumenhersteller sind immer hin und her gesprungen, hatten mal einen Treffer dabei und dann wieder nicht. Aber der Golf ist stets eine Weiterentwicklung dieses Urmeters geblieben. Das ist das Besondere am Golf und im Ursprung Herbert Schäfers Verdienst.

Designer aus Leidenschaft

Für Andreas Mindt ist Automobil-design eine Passion. Zu seinen eigenen Fahrzeugen gehört seit vielen Jahren ein beigefarbener VW Käfer.



„Der Golf hat immer schon gelächelt. Und das gilt auch für den Golf von heute.“



Was zeichnete das Design der zweiten Golf Generation besonders aus?

Der Golf II hatte diese schöne Fase, die einmal ums Auto lief. Eine Art Teiler. Und auf dieser Fase stand der obere Bereich der Karosserie. Das war super modern, wirklich fantastisch. Und er war auch das erste Auto mit einem Rücklicht, das höher saß. Alle anderen Fahrzeuge hatten tiefliegende Rücklichter. Der Golf II hat dadurch ganz klar einen Designtrend gesetzt.

Von den nicht mehr gebauten Generationen halten viele Fans und Experten das Design des Golf I, IV und VII für besonders gelungen. Zu Recht?

Die Generationen I, IV und VII sind die stärksten. Aber die Generationen dazwischen sind ebenso wichtig für die Entwicklung. Ein Golf II bekommt immer mehr Bedeutung, eben weil er die DNA des Golf I weitergetragen hat. Oder der Golf III: Besonders waren hier die Scheinwerfer, die zum ersten Mal als Freiform-Scheinwerfer gestaltet wurden.

Bei den Scheinwerfern des Golf III hatte man sich an den Doppelscheinwerfern des GTI II orientiert und sie in ein gemeinsames Gehäuse gepackt, richtig?

Genau. Und das hatte der Golf IV dann in Reinform, weil die Scheinwerfer diesen stilisierten Riemenantrieb hatten. Der Designer Michael Werner war damals derjenige, der das als Idee einbrachte. Er sagte: „Lasst uns mal so ein Riemenantrieb-Design machen.“ Also zwei runde Scheinwerfer, verbunden durch einen imaginären Riemen.

Wie ist es gelungen, das ikonische Design des Golf so konsequent durch die Zeit zu tragen?

Zuerst muss man sich eines klarmachen: Volkswagen ist ein Volumenhersteller. Deshalb ist es wichtig, dass es bei einem Weltbestseller wie dem Golf keine schwachen Generationen geben darf – weil sonst in Wolfsburg das Band nur mit halber Geschwindigkeit läuft. Experimente sind

bei einem Golf also immer mit einem hohen Risiko verbunden. Daher darf ein Golf nicht polarisieren. Auf der anderen Seite aber wollen wir trotzdem interessante Details bringen und Standards setzen. Genau das ist auch passiert. Etwa beim Golf IV: Es war die große Leistung vom damaligen Chefdesigner Harmut Warkuß, den Golf IV so clean zu machen, Details wegzulassen. Dieses Weglassen erfordert Mut und Stärke. Beides hatte Warkuß. Er hat das Design auf die Silhouette, die ikonische C-Säule und die Fugen reduziert. Ein weiteres Beispiel ist der Golf VII: 2012 hatten alle Autos in dem Segment Schultern. Nur der Golf VII hatte das als einziger nicht – gegen den Trend. Dieses Design hat ihn außergewöhnlich gemacht. Das hat den Leuten gefallen. Und das ist der Trick: Ein Golf muss gefallen, darf aber nicht polarisieren.

Ihre Designstrategie basiert auf den drei Eckpfeilern Stabilität, Sympathie und einer überraschenden „Secret Sauce“. Welche Merkmale stehen beim aktuellen Golf für diese Eckpfeiler?

Die Stabilität entsteht beim aktuellen Golf unter anderem durch die Silhouette, also das Verhältnis von der Fenstergrafik zur Außenkontur. Und er hat starke Dachsäulen, die stabil aussehen. Zudem sind die Flächen der Karosserie in alle Richtungen so sehr gespannt, dass da ebenfalls viel Stärke in der Form ist. Zur Secret Sauce gehören der kurze hintere Überhang und vorn der längere Überhang. Der Golf fährt dadurch optisch vorwärts. Verstärkt wird dieser Eindruck durch die steile C-Säule und die flache, schnelle A-Säule. Und natürlich ist die Sympathie wichtig. Der Golf hat immer schon gelächelt. Und das gilt auch für den Golf von heute. Generell soll die Designstrategie zudem auch das destillieren, wofür Volkswagen steht. Und zwar seit dem ersten Käfer. Der war auch schon stabil, der war auch schon sympathisch und der hatte auch schon etwas Besonderes. Das hat ein VW immer gehabt. Deshalb ist es so leicht und auch richtig, mit dieser Strategie jetzt in die Zukunft aufzubrechen.

IMMER INNOVATIV

Der Golf steht seit Anbeginn für die Demokratisierung des technischen Fortschritts. Eine kleine Auswahl technischer Meilensteine.

SPRITSPAR-TECHNIK

E WIE ECONOMY

Ab 1980 hielt das Spritspar-Konzept „Formel E“ Einzug in die Serie, das alltagstaugliche Einsparpotenziale von einem bis knapp zwei Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer bot. Der Golf I war von 1981 bis 1983 als „Formel E“-Version erhältlich – mit aerodynamisch geglätteten Partien wie einer verkleideten A-Säule und Zusatzspoilern, laufwiderstandsoptimierten Reifen, einem länger übersetzten 3+E-Getriebe sowie einer Schaltempfehlungsanzeige. „Formel E“ war ein Vorläufer späterer Start-Stopp-Systeme und Segelfunktion. In Flottentests wurde 1989 der Golf II Öko-Diesel eingesetzt, der nur 5,5 Liter/100 km verbrauchte. In Serie gab es diese Technik ab 1993 im Golf III Ecomatic, die Aspekte der BlueMotion Technology vorwegnahm. Ab 2007 kam der Golf V als BlueMotion-Ausführung auf den Markt – mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 4,5 l/100 km.

Sparformel

Alle „Formel E“-Modelle erhielten einen besonders lang übersetzten höchsten Gang.

VIERVENTIL-TECHNIK

MEHR FAHRSPASS

Vier Ventile pro Zylinder, angetrieben von zwei oben liegenden Nockenwellen – mit dem Golf II GTI 16V kam ein neues Triebwerk mit großem Potenzial zum Einsatz. Mehr Ventile sorgen für eine bessere Gemischbildung und unterstützen eine sauberere Verbrennung. Waren die ersten Ableitungen des legendären 827er-Motors noch grundsätzlich Zweiventiler, gab es 1986 erstmals drehfreudige Vierventiler im Serien Golf. Zuvor wurden Vierventiler schon im Motorsport auf Herz und Nieren geprüft, beispielsweise im Golf I GTI „Rheila“.



Golf II GTI 16V (1986)

Der bis dahin schnellste Golf mit 102 kW (139 PS).

Vier mal Vier

Mit syncro wurde der Golf zum kompakten Traktionskünstler.



ALLRADANTRIEB

VIER GEWINNT

1986 debütierte mit dem Golf II syncro das erste Volkswagen Modell der Kompaktklasse mit Allradantrieb. Das von Volkswagen entwickelte Antriebskonzept „syncro“ kam, wie auch im T3 und Passat, mit Visco-Kupplung zum Einsatz. Mit dem Golf syncro wurde Allradantrieb endgültig für die breite Masse demokratisiert. Eine Sonderrolle spielte der von 1990 bis 1991 erhältliche Golf Country, ein Geländewagen auf Basis eines höhergelegten Golf syncro. Im Golf IV von 1998 folgte dann die elektronisch gesteuerte, ursprünglich im Motorsport eingesetzte Haldex-Kupplung an der Hinterachse. Seither hören alle Allradmodelle auf den Namen „4MOTION“.

AUFLADUNG

SCHELLER DRUCKAUFBAU

Die ersten aufgeladenen Benzinere befeuerten den Golf G60 ab Ende der Achtziger. Dabei wurde dem bewährten 1,8-Liter-Vierzylinder über einen G-Lader, der ähnlich wie ein Kompressor arbeitete, mehr Frischluft für die Verbrennung verabreicht. Großer Vorteil des Systems: kein Turboloch, die Power stand schon bei niedriger Drehzahl zur Verfügung. Im Golf V GT von 2005 kam dann erstmals ein doppelt aufgeladener Motor zum Einsatz, der 1,4-Liter-TSI. Mittlerweile bestimmen aufgeladene Triebwerke das Motorenprogramm des Golf – sie sorgen für mehr Leistung und mehr Drehmoment bei weniger Verbrauch als bei hubraumstärkeren Motoren.



Golf II G60

Ein echter Renner mit G-Lader und heute begehrtes Sammlerstück.



Golf digital

Mit dem DigiFiz hielt erstmals digitale Technik Einzug ins Cockpit.

DIGITALES COCKPIT

BLICK NACH VORN

1986 überraschte der Golf mit futuristisch anmutenden Digitalanzeigen: Das „DigiFiz“ feierte im Golf II Premiere. Das „Digitale Fahrer-Informations-Zentrum“ war ein digitaler Tachometer mit Flüssigkristallbildschirm mit bis dato ungeahnter Präzision

und auf Wunsch erhältlich. Exakte Anzeige von Geschwindigkeit, Wegstrecke, Kraftstoffvorrat oder Kühlmitteltemperatur waren plötzlich möglich. Ab dem Golf IV wurden erstmals rechteckige Digitaldisplays serienmäßig integriert. Das DigiFiz als Auftakt des digitalen Cockpits war ein früher Wegbereiter der Active Info Displays.

LICHTENTWICKLUNG

NEUE SICHT

Mit Klarglasscheinwerfern präsentierte sich der Golf IV ab 1997 als Innovationsträger. Die Streuscheibe hatte ausgedient, die neue Technologie des Freiformreflektors erhöhte deutlich die nutzbare Lichtintensität, die Gestaltung des Innenlebens setzte neue Maßstäbe. Die neuen Scheinwerfer prägten fortan das Markengesicht und verliehen der Fahrzeugfront einen eigenen Ausdruck. Neben neu konzipierten LED-Systemen kommt 2024 erstmals das illuminierte VW Zeichen in der Frontpartie in einem europäischen Volkswagen zum Einsatz – und prägt ein neues, unverwechselbares Volkswagen Lichtdesign.



Quantensprung

Klarglasscheinwerfer ermöglichen 1997 erstmals die Kombination von Lichttechnik und -design.



2024 präsentiert sich der Golf mit neuem Lichtdesign, mit überarbeiteten LED-Scheinwerfern und illuminiertem Emblem.

ELEKTROAUTOS UND HYBRIDE

ZUKUNFT
ZERO EMISSION

Elektroversionen des Golf gibt es schon seit der ersten Generation. 1976 war der Prototyp des Elektro-Golf I das Versuchsfahrzeug der ersten Stunde. Das Pilotprojekt CitySTROMer wurde ab 1981 in Zusammenarbeit mit Entwicklungspartner RWE erprobt. Etwa 25 Golf I CitySTROMer entstanden in einer Kleinstserie – die ersten alltagstauglichen Elektro-Golf. Die schweren Bleiakkus befanden sich im Kofferraumboden, wie auch bei der zweiten Generation Golf CitySTROMer. Zwischen 1985 und 1991 wurden 70 Golf II CitySTROMer gefertigt und in Flottenversuchen eingesetzt. Der Golf III CitySTROMer war 1993 der erste elektrische Golf, der in den freien Handel kam. In Zusammenarbeit mit Siemens war die Neuauflage des E-Autos entstanden, dessen Batteriemodule im Motorraum und

Kofferraumboden platziert waren und von dem 120 Einheiten bis 1996 gefertigt wurden. Mittlerweile hatte sich Volkswagen auch dem Thema Hybridfahrzeug zugewandt und Versuchsfahrzeuge auf Basis des Golf realisiert – von der Generation II bis hin zum Golf VI TwinDrive von 2011. Mit dem Golf VI Blue-e-motion kam dann 2010 ein seriennahes E-Fahrzeug mit modernster Lithiumionentechnik, ein Quantensprung in puncto Reichweite und Fahrleistungen. Die rund 140 Fahrzeuge wurden in groß angelegten Flottenversuchen im In- und Ausland erprobt. Ab 2014 setzen zwei Serienfahrzeuge den Weg in Richtung Nachhaltigkeit konsequent fort: der e-Golf, das erste in Großserie produzierte VW Modell mit rein elektrischem Antrieb und modernsten Assistenzsystemen. Und mit dem Golf GTE präsentierte Volkswagen erstmals einen Plug-in-Hybrid. Seit 2020 gibt es in der achten Modellgeneration die dualen Antriebe in zwei Leistungsstufen – den Golf eHybrid und den sportlichen Golf GTE.

DREI GROSSE BUCHSTABEN

Der GTI – innovative Technologie, kerniger Sound und vor allem Fahrspaß pur, seit 1976. Von Anfang an hat er die Menschen begeistert. Seit 2014 auch als effizienter Plug-in-Hybrid GTE.



GOLF I GTI 1976

Als Volkswagen 1975 auf der IAA den Golf GTI vorstellt, staunt man über derart dezent verpackte 110 Pferdestärken. Die sportliche Limousine mit Einspritztechnik und einem Leergewicht von nur 810 Kilogramm sorgt für seinerzeit unglaubliche Fahrleistungen: 182 km/h Spitze, Beschleunigung 0–100 km/h in 9,0 s. Bei der geplanten Sonderserie von 5.000 Stück bleibt es nicht,

bereits 1977 werden allein in Deutschland fast 22.000 Exemplare zugelassen. Der GTI wird vom Start weg zum Kultauto-mobil und begründet als erstes – und erfolgreichstes – Modell eines sportlichen Kompaktwagens die nach ihm benannte „GTI-Klasse“. Für seine Fangemeinde gelten die drei Buchstaben bis heute als magisch.



GOLF GTI¹ 2024

Das ikonische Sportmodell der Baureihe verspricht in der Ausbaustufe der achten Generation absoluten Fahrspaß nach echter GTI-Art. Fans können sich auf noch mehr Performance freuen: Der Golf GTI von 2024 ist nochmals sportlicher, die Leistung des 2,0-Liter-Turbobenziners wurde gegenüber dem Vorgänger nochmals gesteigert. Das Modell überzeugt mit sportlich hochwertiger Ausstattung, GTI-spezifischem „Digital Cockpit Pro“ und einem starken GTI-Design, unter anderem mit großem Wabenkühlergrill im Stoßfänger, traditionell rotem Zierstreifen im Kühlergrill und über den neuen Scheinwerfern – sowie, nicht zu vergessen, Top-Sportsitzen im legendären Karomuster.



GOLF GTE² 2024

Der Golf GTE von 2024 ist weiter eng mit dem GTI verwandt. Das GT-spezifische Design setzt allerdings bei typischen Zierelementen und Details im GTE auf die Farbe Blau. Und im Heck unterscheidet den im Alltag meist elektrisch bewegten Golf GTE eine edle Chromspange über dem Diffusor statt der Endrohre des GTI.

Der neue GTE gibt die Leistung aus Verbrennungsmotor und Elektroantrieb über ein eigens für die Plug-in-Hybridantriebe konzipiertes 6-Gang-DSG an die Vorderräder ab. Extrem effizient ermöglicht der neue Plug-in-Hybridantrieb eine elektrische Reichweite von rund 100 km.

¹ Golf GTI – Energieverbrauch kombiniert: 7,3–7,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 167–162 g/km; CO₂-Klasse: F.

² Golf GTE – Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 16,2–15,9 kWh/100 km plus 0,4 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 5,4–5,3 l/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 8 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D.

200 2.000

Meter
Golf I



Meter
Golf VIII

Für das Elektro-Bordnetz im Golf I reicht eine im Vergleich zum aktuellen Golf überschaubare Menge an Kabelmaterial aus.

Der Überrollbügel beim Golf I Cabriolet gibt Anlass für den Spitznamen **Erdbeerkörbchen**. Nur bis 1975 hatte das Abschlussblech

beim Golf I unter dem hinteren Kennzeichen zwei schräge Sicken,

die von Kennern **Schwalbenschwanz** genannt werden.

Das Sportlenkrad beim ersten GTI hat eine bemerkenswert tief liegende Nabe, von Fans als **Spucknapf** bezeichnet.



21.517.415

Golf :

Am 26. Juni 2002 überholt der Golf die Produktion des Käfer

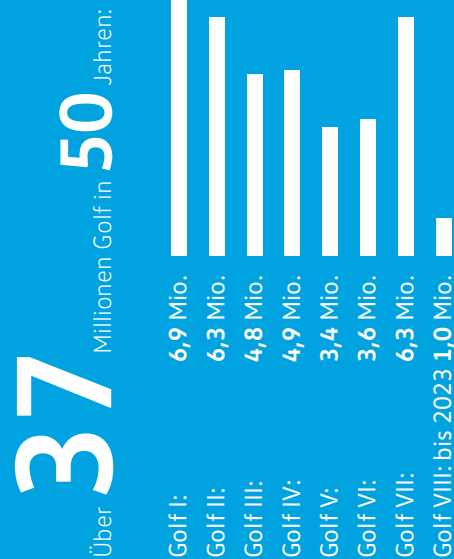
Golf 1974

Golf 2024

29



Antriebsvarianten



4.284

Millimeter Länge Golf VIII

3.705

Millimeter Länge Golf 1974

35

Jahre

wird der Golf I gebaut, von 1974 bis 2009, zum Schluss als Citi Golf in Südafrika.



1

Platz

Der Golf ist das erfolgreichste Modell der Volkswagen Geschichte.

1976 eine Million Golf

1982 fünf Millionen Golf

1988 zehn Millionen Golf

1990 eine Million GTI

1991 331.848 Exemplare: Golf Cabriolet ist meistgebautes Cabriolet der Welt

1994 15 Millionen Golf

2000 20 Millionen Golf

2007 25 Millionen Golf

2013 30 Millionen Golf

2018 Der Golf ist das meistgebaute Modell im Stammwerk in Wolfsburg

ECHTER GOLF SPORT

Lange hatte sich Volkswagen mit offiziellen Motorsport-Aktivitäten zurückgehalten, ab 1976 ändert sich das: Mit dem Golf GTI steht endlich ein zeitgemäßes Sportgerät zur Verfügung.

Nur ein Jahr später nimmt Volkswagen erstmals an der Deutschen Rallye-Meisterschaft teil: Der Golf GTI ist in der Gruppe 1 homologiert, am Steuer sitzt 1977 Jochi Kleint, Rallye-Fahrer und außerdem erster VW Werksfahrer. Parallel zum GTI debütiert im Golf I auch der erste VW Saugdiesel-Motor. Die Fahrzeuge werden für den Einsatz auf internationalen Rallyepisten ausgebaut und 1978 ist es so weit: Jochi Kleint und Andreas Hänsch starten mit einem versuchsweise Turbo-aufgeladenen Golf Diesel bei der Rallye Monte Carlo. Der Golf beißt sich durch den Winter und belegt sensationell Platz 13. Das ist der Beginn einer Erfolgsgeschichte: Bis in die frühen 1990er-Jahre hinein sorgt Volkswagen mit dem Golf für zahlreiche Siege im Rallyesport. Der Weltmeistertitel 1986 in der Gruppe A und zwei deutsche Meistertitel sprechen für sich.

Einige Jahre später wird das Motorsport-Engagement auf der Rundstrecke fortgesetzt – sowohl im Breitensport mit Markenpokalen als auch mit Werksengagements. Auch hier setzt der GTI mit zwei Titelgewinnen Maßstäbe und glänzt zudem beim berühmten 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring mit Zuverlässigkeit und Marathon-Qualitäten.



1 Golf I GTI „Zebra“

Volkswagen startet 1977 erstmals in der Deutschen Rallye-Meisterschaft. Der Golf I GTI im schwarz-weißen Zebra-Look wird pilotiert von Jochi Kleint.





2 Golf I GTI „Rheila“

1981 holen Alfons Stock und Beifahrer Paul Schmuck den Titel in der Deutschen Rallye-Meisterschaft. Der quietschgrüne Golf GTI der Gruppe 2 wird als „Rheila-Frosch“ legendär.

3 Golf I GTI „Pierburg“

Per Eklund und Hans Sylvan erzielen mit dem GTI 1980 bei zahlreichen Rallyes herausragende Ergebnisse – zum Beispiel Platz fünf bei der Rallye Monte Carlo.

4 Golf II GTI 16V Gruppe A

1986 sichert sich das Volkswagen Werksteam um den Schweden Kenneth Eriksson und seinen deutschen Co-Piloten Peter Diekmann im Golf GTI den Titel in der erstmals ausgeschriebenen Rallye-Weltmeisterschaft der Gruppe A.

5 Golf II Rallye G60

Der Rallye Golf G60 verfügt über Allradantrieb und G-Lader und bringt 207 kW (282 PS) auf die Piste. 1991 gewinnen Erwin Weber und Manfred Hiemer mit ihm die Deutsche Rallye-Meisterschaft. Ein Jahr zuvor kam der Golf G60 bereits bei der Rallye-WM zum Einsatz und fuhr unter anderem bei der Rallye Neuseeland aufs Siegerpodium.

6 Golf II Pikes Peak

Beim legendären Pikes-Peak-Bergrennen im US-Bundesstaat Colorado pilotiert Jochi Kleint 1987 einen Golf mit zwei unabhängig voneinander arbeitenden Motoren mit je einem Turbolader, die zusammen 479 kW (652 PS) leisten. Kleint ist im Twin-Golf bereits auf Bestzeitkurs, ehe er kurz vor dem Ziel wegen eines Defekts an der Radaufhängung aufgeben muss.

7 Golf VII GTI TCR

Das 2015 ins Leben gerufene TCR-Reglement vereint hochkarätigen Rennsport mit serien-naher Technik. Zugelassen sind 4- und 5-türige Fahrzeuge mit 2,0-Liter-Turbomotoren – perfekt für den Golf GTI TCR. Volkswagen Motorsport liefert bis 2019 mehr als 100 Exemplare des Rennwagens an Kundenteams rund um den Globus aus, die mit dem 250 kW (340 PS) starken Renner unzählige Siege und Meisterschaften einfahren. Benny Leuchter triumphiert 2019 im Tourenwagen-Weltcup auf der Nürburgring-Nordschleife.

EINE NEUE ÄRA

Golf I 1974–1983

Anfang der 1970er-Jahre sucht Volkswagen den Nachfolger für den Käfer – keine leichte Aufgabe, einen neuen weltweiten Bestseller auf den Weg zu bringen. Viele Jahre wird konzipiert, gezeichnet, gebaut und getestet. 1974 ist es endlich so weit – und der Schritt zum Golf wird revolutionär: Front- statt Heckantrieb, Wasser- statt Luftkühlung, Reihen- statt Boxermotor, kantiges Design statt typischer Rundungen. Doch das moderne Konzept überzeugt auf ganzer Linie: Bereits zweieinhalb Jahre nach Markteinführung ist die erste Million verkauft. Und der neue Volkswagen definiert eine neue Fahrzeugklasse, die Golf Klasse. Ab 1976 begeistert der kompakte Golf als sportlicher GTI. Neben der Steilhecklimousine gibt es den Golf I auch als Cabriolet sowie als Stufenhecklimousine (Jetta) und später als Pick-up (Caddy).

Gesamtproduktion weltweit: 6,9 Mio. Fahrzeuge



Generation Open Air

Das Golf I Cabriolet wird ab 1979 zum Inbegriff eines Lebensgefühls – und zu einem der erfolgreichsten Cabriolets der Welt.





Golf II 1983–1991

Mit im Detail optimierter Aerodynamik, deutlich größerem Innenraum und verbrauchsgünstigeren Motoren geht der Golf 1983 in die zweite Runde. Das überarbeitete Fahrwerk gefällt durch mehr Federungskomfort, das geringere Geräuschniveau und die Verarbeitung setzen neue Maßstäbe. Im Laufe des Modellzyklus halten der geregelte Katalysator, ABS, Servolenkung und Allradantrieb Einzug. Trotz aller Veränderungen bleibt der komplett in Wolfsburg gestaltete Volkswagen auf den ersten Blick als Golf erkennbar – ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Neuen. Die zweite Golf Generation gibt es auch als modifiziertes Cabriolet sowie als Stufenhecklimousine (Jetta).

Gesamtproduktion: 6,3 Mio. Fahrzeuge



Auf Rallyekurs

Mit Allradantrieb plus Spiralladertechnik und auf Motorsport ausgelegt: Der Rallye Golf II G60 sorgt ab März 1989 für Aufsehen.

ERSTE EVOLUTIONSSTUFE

SICHER GEREIFT



Golf III 1991–1997

Sichtbar verändert im Vergleich zum Vorgänger und doch wieder klar als Golf erkennbar, hat der Millionen-Seller eine Entwicklungsreife erreicht, die noch wenige Jahre zuvor der Oberklasse vorbehalten schien. Bei deutlich gesteigerten Sicherheitsaspekten kommen mit der dritten Generation der Fahrer- und Beifahrer-Airbag, später auch Seiten-Airbag ins Fahrzeug. Die Crasheigenschaften sind signifikant verbessert. Der Golf III bietet zahlreiche Motorvarianten, darunter einen ultrakompakten Sechszylinder (VR6), der erste in der Golf Klasse, oder den ersten Turbodiesel-Direkteinspritzer. Der Golf III wird erstmals auch als Kombi gebaut, zudem gibt es ein neues Cabriolet sowie die Stufenhecklimousine Vento.

Gesamtproduktion: 4,8 Mio. Fahrzeuge

Verlässlich viel Platz

Der Variant erscheint 1993 erstmals als Derivat des Golf III und kombiniert seither alle Vorzüge des Bestsellers mit seinem beeindruckenden Raumangebot.



KLARE STILIKONE



R wie Racing

Im Jahr 2002 kommt mit dem Golf IV R32 der seinerzeit sportlichste Golf auf den Markt: VR6-Motor mit 3,2 Litern, 177 kW (241 PS), 247 km/h Spitze und serienmäßig 4MOTION-Allradantrieb – heute ein Kultauto.

Golf IV 1997–2003

Als die vierte Generation vorgestellt wird, ist klar: Der Golf ist zum Premium-Fahrzeug gereift. Er kann sich mit seiner herausragenden Verarbeitungsqualität von Beginn an von allen Wettbewerbern absetzen. Das Interieur begeistert durch hohe Wertigkeit und setzt neue Maßstäbe in seiner Klasse. Sein sachliches, präzises Design, das zudem mit brillanter Klarheit und dem die Baureihe prägenden C-Säulen-Design die Brücke zum ersten Golf schlägt, ist wegweisend für die Baureihe. Bis heute gilt der Golf IV unter Experten als Stilikone. Die vierte Generation gibt es auch als Variant und als modifiziertes Cabriolet sowie als Bora (Stufenheck-Limousine und Variant).

Gesamtproduktion: 4,9 Mio. Fahrzeuge

GROSSER SPRUNG



Ein Plus an Golf

Für alle, die etwas mehr Platz brauchen, bietet Volkswagen ab Dezember 2004 den fünftürigen Kompaktvan Golf Plus an.



Golf V 2003–2008

Die fünfte Golf Generation lässt mit ihrem hohen Maß an Komfort, Dynamik und vor allem Qualität manch einen Wettbewerber der höheren Mittelklasse hinter sich. Das Fahrwerk erfährt aufwendige Modifikationen, hinten kommt eine neue Vierlenker-Achse zum Einsatz. Auch die per Laser geschweißte Karosserie setzt neue Maßstäbe: Die Torsionssteifigkeit steigt im Vergleich zum Vorgänger um 35 Prozent. Erstmals gibt es ein 7-Stufen-DSG, Bi-Xenon-Scheinwerfer und die TSI-Technologie und im Golf GT den weltweit ersten Twincharger mit Turbo- und Kompressor-Aufladung. In der fünften Generation debütiert zudem der Golf Plus. Großer Beliebtheit erfreuen sich auch der neue Golf Variant sowie die Stufenheckversion Jetta.

Gesamtproduktion: 3,4 Mio. Fahrzeuge



Open-Air-Comeback

Nach zehn Jahren Pause geht im März 2011 ein neues Golf Cabriolet in Produktion. Der offene Viersitzer zeigt sich modern und ohne den markanten Sicherheitsüberrollbügel.



Golf VI 2008–2012

„Wertigkeit neu erleben“ lautet der Slogan zur Markteinführung der sechsten Generation. Weiter kompakt, jedoch technisch und optisch umfassend modernisiert, wirkt sie schon auf den ersten Blick klarer und hochwertiger. Auch im Innenraum ist ein weiterer Qualitätssprung gelungen. Verarbeitung, Optik und Haptik scheinen aus einer höheren Klasse zu stammen. Ebenso bei den Themen Sicherheit und Assistenzsysteme, hier fährt der Golf VI voll auf Nummer sicher und macht einen Sprung nach vorn. 2009 wird der Golf zum „World Car of the Year“ gekürt. Im Sommer 2011 kehrt das Cabriolet zurück, ein Jahr später erscheint die erste offene GTI-Version. Golf Plus und Variant ergänzen das Modellprogramm.

Gesamtproduktion: 3,6 Mio. Fahrzeuge

WERTIGER BESTSELLER

SCHRITT VORAUSS



Emissionsfreier Fahrspaß

Der e-Golf ist 2014 das erste in Großserie produzierte Volkswagen Modell mit rein elektrischem Antrieb.



Golf VII 2012–2019

Die siebte Generation wirkt souveräner und sportlicher denn je. Der verlängerte Radstand, kürzere Überhänge, präzise Linien und forcierter Leichtbau verleihen ihm eine neue Dynamik. Der Golf VII verfügt über eine komplett neu entwickelte Motorengeneration. Allen Versionen gemein sind das serienmäßige Start-Stopp-System und der Rekuperationsmodus. Darüber hinaus kommt der Golf mit einer ganzen Palette neuer und zum Teil serienmäßiger Assistenzsysteme auf den Markt. 2014 wird mit dem Golf die Kompaktklasse elektrisiert: Es debütieren der rein elektrische e-Golf und der Plug-in-Hybrid GTE. Mit Nummer sieben gehen ebenso die Neuauflage des Golf Variant sowie der Golf Sportsvan an den Start.

Gesamtproduktion: 6,3 Mio. Fahrzeuge

PROGRESSIVE GEGENWART

Golf VIII seit 2019

Die achte Generation schreibt ein neues Kapitel – digitalisiert, vernetzt und progressiv. Alle Motorisierungen sind hocheffizient. Das digitale Interieur ermöglicht eine neue Dimension der Bedienung. Das breite Spektrum der serienmäßigen Assistenzsysteme reicht vom Notbremsassistenten „Front Assist“ über „Lane Assist“ bis hin zu der von Euro NCAP prämierten „Gefahrenwarnung“ über die Car2X-Funktion. Bei den leistungsstarken Motorisierungen machen der Allradantrieb 4MOTION und die adaptive Fahrwerksregelung DCC das Fahren noch sportlicher und komfortabler. Mehr als eine Million Exemplare werden bis zur Neuauflage im Jahr 2024 verkauft.



Golf Topmodell

Die Leistungsspitze bildet 2020 der Golf R¹ mit 235 kW (320 PS) und R-Performance Torque Vectoring. Die fünfte Auflage des kompakten Sportwagens beschleunigt in nur 4,7 Sekunden auf 100 km/h.



¹ Golf R (235 kW/320 PS) – Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 8,2–7,8; CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 185–178. Für das Fahrzeug liegen nur noch Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Verbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von den gewählten Ausstattungen des Fahrzeugs.

ANTRIEB ZUKUNFT

Golf 2024

Mehr als 37 Millionen Exemplare in 50 Jahren machen den Golf zum erfolgreichsten Volkswagen aller Zeiten. Zum großen Jubiläum folgt eine neue Evolutionsstufe des Bestsellers. Im Interieur kennzeichnet den perfektionierten Golf ein neues Infotainmentsystem mit freistehendem Display. Ebenfalls neu: der clevere Sprachassistent IDA mit ChatGPT-Integration. In dieses smarte Bild passt der neue „Park Assist Pro“ für das fernbediente Parken per Smartphone. Ein Plus an Power und rund 100 Kilometer elektrische Reichweite bieten die neuen Plug-in-Hybridantriebe. Nochmals stärker wurde zudem der GTI¹. Zu erkennen ist die Golf Generation des Jahres 2024 an ihrer neu designten Frontpartie samt neuer LED-Scheinwerfer. Auf Wunsch erstmals illuminiert: das VW Emblem im Frontgrill.



Update zum Jubiläum

Der neue Golf startet 2024 mit sechs Ausstattungslinien, wie hier als Golf eHybrid² in der eleganten Linie „Style“.

¹ Golf GTI – Energieverbrauch kombiniert: 7,3–7,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 167–162 g/km; CO₂-Klasse: F.

² Golf Style eHybrid – Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 15,7–14,7 kWh/100 km plus 0,4–0,3 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 5,3–5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 9–6 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO₂-Klassen bei entladener Batterie: D–C.

50 Jahre Golf



Volkswagen AG
Berliner Ring 2
38440 Wolfsburg
Germany

Verantwortlich für den Inhalt: Volkswagen Communications
Bildnachweise: Volkswagen AG, Stiftung AutoMuseum Volkswagen

Stand: 09/2024
© 2024 Volkswagen AG

Golf GTE – Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 16,2–15,9 kWh/100 km plus 0,4 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 5,4–5,3 l/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert: 8 g/km; CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D.