

# 50 JAAAR GOLF



Golf GTE

**Tijdloos**

50 jaar Golf-design

**Innovatief**

Een overzicht van alle 8 generaties

**Succesvol**

Meer dan 37 miljoen exemplaren gebouwd



# 50 Jaar Golf



## 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 2024<sup>2</sup>

## 4 Voorwoord

Thomas Schäfer, CEO van het merk Volkswagen, over het belang van de Golf

## 6 Ontwikkeling

Op zoek naar een opvolger voor de Volkswagen Kever: prototypes op weg naar de Golf

## 8 Design

Ontwikkeling van een icoon: Giorgetto Giugiaro ontwierp de eerste Golf

## 10 Tijdloos design

Andreas Mindt, hoofd design van het merk Volkswagen, over 50 jaar Golf-design

## 14 Technologie en innovatie

De Golf als innovatiepionier vanaf het begin: mijlpalen in de geschiedenis van de Golf

## 18 Compacte sportwagen

De sportwagen voor iedereen: de Golf GTI. Als GTE biedt hij nieuwe perspectieven.

## 20 Feiten en cijfers

Specifieke cijfers en weetjes over de Golf

## 22 Autosportlegendes

Succesvol in rally's en op het circuit: de Golf in de autosport

## 26 Modelhistorie

Een metgezel sinds 1974: een overzicht van alle Golf-generaties





“De Golf is al 50 jaar een constante factor – en tegelijkertijd ongelooflijk veelzijdig.”

**Thomas Schäfer**

CEO van het merk Volkswagen, lid van de Raad van Bestuur van Volkswagen AG, Brand Group Core

Beste vrienden,

Met meer dan 37 miljoen afgeleverde auto's in meer dan zeventig landen is de Golf één van de meest succesvolle auto's ooit geproduceerd. Dit jaar vieren we zijn vijftigste verjaardag.

Voor mij persoonlijk zijn er drie dingen in het bijzonder die er uitspringen bij dit iconische model.

Ten eerste is de Golf een klasseloze auto. In een Golf is iedereen 'goed gekleed' en dankzij zijn uitgebalanceerde eigenschappen is het een echte allrounder. Wie voor een Golf kiest, neemt altijd de juiste beslissing.

Tegelijkertijd is de Golf allesbehalve saai, en dat brengt ons bij het tweede punt. Hij wordt aanbeden door een internationale liefhebbersschare – als trouwe metgezel in het dagelijks leven, als liefdevol gerestaureerde klassieker of als sportieve GTI. Ik ben trouwens bijzonder blij dat het legendarische GTI Meeting-evenement dit jaar in Wolfsburg plaatsvindt – in het hart van het merk Volkswagen.

Ten derde is de Golf al vijftig jaar een constante factor bij Volkswagen, terwijl hij tegelijkertijd ongelooflijk veelzijdig is en een aanjager van innovatie. Dit is precies waar we nu op voortbouwen met de volgende evolutionaire fase – met nóg meer efficiëntie, comfort en kwaliteit en een nieuw bedieningsconcept.

Bovenal staat de Golf voor ontelbare spannende verhalen. Zijn vijftigste verjaardag is bij uitstek het moment om die te vertellen. Dus Golf: gefeliciteerd. Ik wens u veel leesplezier.

Met vriendelijke groet,  
Thomas Schäfer

# DE PIONIERS

Aan het eind van de jaren zestig werd een opvolger gezocht voor de meest succesvolle Volkswagen tot dat moment: de Kever. De verwachtingen waren hooggespannen: de nieuwe auto moest dynamisch zijn, maar ook comfortabel en veilig – en tegelijkertijd ruim, maar toch compact. Ingenieurs en ontwerpers van Volkswagen, Porsche en Audi gingen aan de slag.



1969-1971

## VOLKSWAGEN EA 266

In 1969 ging de ontwikkelingsopdracht (EA) 266 naar Porsche KG. Er werd een prototype gemaakt met een zelfdragende carrosserie, een grote achterklep en een concept met een middenmotor. De watergekoelde lijnmotor werd geïntegreerd onder de achterbank. De ongunstige locatie bemoeilijkte echter de toegang voor reparatie- en onderhoudswerkzaamheden. Wel bood de EA 266 met een topsnelheid van 187 km/u zeer sportieve prestaties. Het project werd in oktober 1971 stopgezet. Tegen die tijd waren er meer dan vijftig

exemplaren gebouwd, waarvan er nu nog slechts een handvol bewaard zijn gebleven.

### Een sportieve kern

Een goed totaalconcept, maar ruimte voor verbetering in detail.



### Twee werelden komen samen

Een baanbrekend ontwerp, een beproefde motor

1969

## VOLKSWAGEN EA 276

De EA 276 werd ontwikkeld in Wolfsburg. Het concept bevatte al veel kenmerken van het succesvolle latere model: een voorin geplaatste motor in combinatie met voorwielaandrijving, een fastback-achterzijde met grote kofferklep, een torsieas en een brandstoftank onder de achterbank. Maar onder de motorkap lag de bekende Kever boxermotor met luchtkoeling. Kortom: de focus lag op betrouwbaarheid en lage ontwikkelingskosten. De opvallende styling van de compacte tweedeurs auto was niet gebaseerd op de designtaal van de tot dan toe bekende Volkswagens. Er werd slechts één, niet volledig werkend exemplaar gebouwd.

1969-1971

## VOLKSWAGEN EA 337

De uiteindelijke koers voor de toekomstige Golf werd uitgezet in Ingolstadt. Rudolf Leiding, toen nog hoofd van de ontwikkelingsafdeling bij Audi, was verantwoordelijk voor de Audi 80 en Audi 50, die beide werden aangedreven door een watergekoelde viercilinder lijnmotor met bovenliggende nokkenas. Dit was een aandrijfconcept dat ook de Golf eindelijk op het juiste spoor zette. Giorgetto Giugiaro, die ook de Passat en Scirocco ontwierp, kreeg de opdracht voor het design van het nieuwe model. Het Golf-concept werd doorontwikkeld richting het productiestadium onder leiding van Hartmut Schäfer.

### Stukje bij beetje naar de Golf

Verder verfijnd met rechthoekige koplampen en een vlakker geplaatste voorruit.







# BEGIN VAN EEN NIEUW TIJDPERK

**Strakke lijnen, een puur design - de nieuwe Volkswagen was in 1974 een revolutionaire ontwikkeling. Giorgetto Giugiaro ontwierp de Golf en creëerde daarmee een waar icoon.**

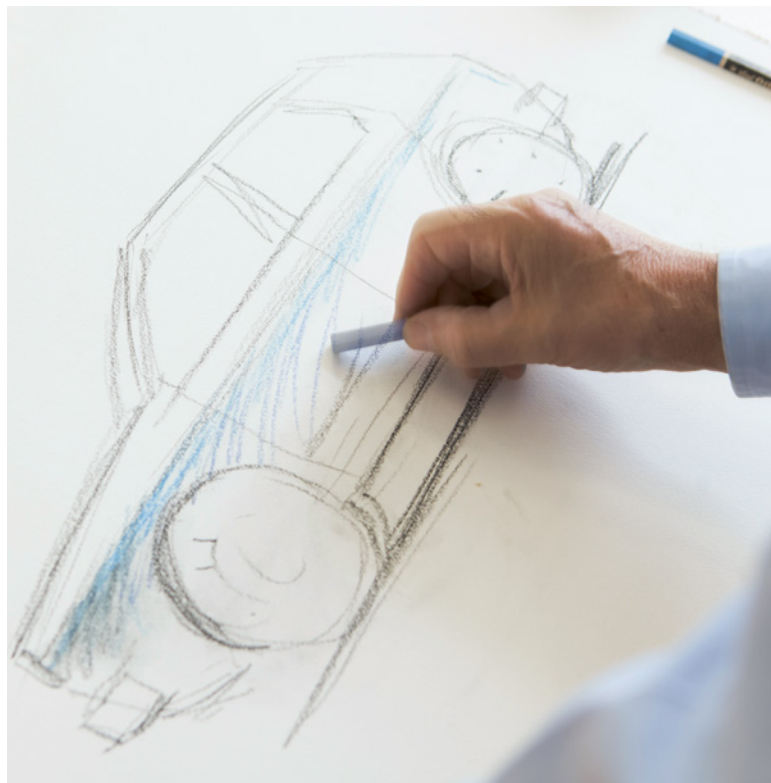
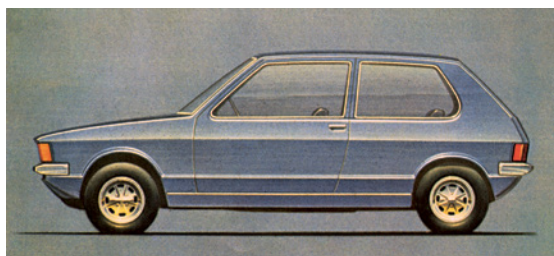
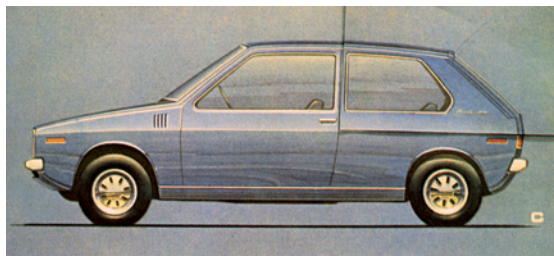
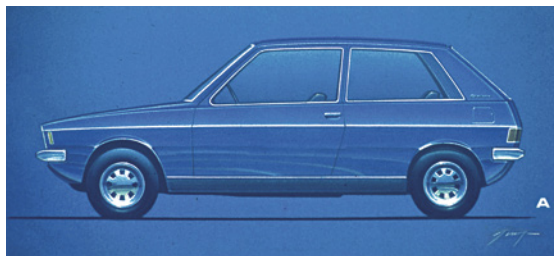
De ideeën over het nieuwe modeltype waren al net zo specifiek. "De nieuwe serieproductieauto moest een moderne compacte auto zijn met een achterklep - met andere woorden, een veelzijdige auto die aansloot bij de nieuwe trend. Volkswagen heeft dat toen al goed herkend."

Het ontwerpen van een compleet nieuw model als opvolger van een bestseller is een grote uitdaging voor een ontwerper. "Een mooie auto ontwerpen is gemakkelijk als je er maar een paar van maakt. Maar als je er duizenden wilt bouwen, moet je de auto zo ontwerpen dat hij gemakkelijk in elkaar te zetten is", benadrukte Giugiaro. "Een ontwerper, zoals ik mezelf zie, moet altijd meer zijn dan alleen een stylist. En dus beïnvloedde het praktische aspect ook zijn ontwerpen voor de Golf. Oorspronkelijk had ik gepland dat de rechthoekige koplampen qua afmetingen en plaatsing een spiegelbeeld zouden zijn van de achterlichtunits. Maar dat kostte te veel, dus moest ik ronde koplampen realiseren."

Wat de Golf zo speciaal maakt? Giugiaro pakte een potlood en papier, kraste snel met houtskool over het vel papier en na een paar seconden was het wereldwijde succesverhaal uit Wolfsburg geschetst: een Golf - onmiskenbaar. Strakke lijnen, teruggebracht tot de essentie. Bijzonder opvallend is de C-stijl, die in elke nieuwe Golf terugkomt, tot op de dag van vandaag. Een goed ontwerp bewijst zichzelf. Giugiaro wist dat. De Golf werd zo'n succes, omdat alles precies goed was.

Giorgetto Giugiaro, één van de belangrijkste auto-ontwerpers van onze tijd, staat voor eenvoud en innovatief design - en hij speelde ook een belangrijke rol voor Volkswagen. Met de creatie van een nieuwe modelfamilie ontwierp Giugiaro vanaf 1970 de nieuwe stijl van Volkswagen. Maestro Giugiaro denkt zelfs na tientallen jaren nog graag terug aan de creatie van de Golf en sprak er een paar jaar geleden bij Italdesign in Turijn over met redacteurs van Volkswagen Classic.

Tijdens de eerste ontmoeting in Wolfsburg in januari 1970 kwam de toenmalige directeur van Volkswagen, Kurt Lotz, al snel ter zake: "We willen dat je voor ons een opvolger voor de Kever ontwerpt. En we zullen tevreden zijn als de ruimte in het interieur ongeveer gelijk is aan die van de Kever", herinnert Giugiaro zich. Er waren ook al specificaties van Volkswagen: "Ze lieten me schetsen en diagrammen zien en spraken toen over de ontwikkeling van een hele modelfamilie en vroegen of ik bereid was om die taak op me te nemen. Ik was ontzettend blij met deze kans."



## Strak lijnenspel

De meester van de rechte lijnen bepaalde de proporties al in een vroeg stadium. De onderste schets toont een versie die dicht in de buurt komt van de productieversie met ronde koplampen.

## Giugiaro's favoriete kleur

"Blauw! Ik heb de Golf altijd in lichtblauw gezien."



# DE ESSENTIE VAN EEN MERK

**Sinds 2023 is Andreas Mindt verantwoordelijk voor het design bij het merk Volkswagen. Dit betekent een terugkeer naar zijn oude werkplek, want hij was al betrokken bij het ontwerpen van de Golf V en VI, en de Golf VII kwam volledig onder zijn leiding tot stand. In dit interview blikt Andreas Mindt terug op acht generaties Golf – en blikt hij vooruit op de toekomst.**

**Elke Golf heeft zijn eigen karakter. Hoe kijk jij als ontwerpexpert naar elk van de acht generaties?**

“De Golf I is het iconische origineel, een zeer belangrijke Volkswagen. De Golf II is de modernisering van het origineel en een sterk staaltje continuïteit. De Golf III draagt het DNA over naar de moderne tijd. De strak vormgegeven Golf IV weerspiegelt de moed om te focussen op de essentie. En de Golf V is opnieuw een modernisering van zijn voorganger, waarbij het team erin is geslaagd een heel dynamisch Golf-design te creëren. Met de Golf VI werden maximale precisie en scherpe randen geïntegreerd. De Golf VII is de pure essentie – de beste elementen van alle generaties in één model. En met zijn vlakke voorkant is de achtste Golf opnieuw een dynamische doorontwikkeling van de Golf VII.”

**Wat maakt het ontwerp van de eerste Golf zo uniek?**

“Ten eerste is de gulden snede overal terug te vinden op de Golf I – net als op de Volkswagen Kever. Vooral wat betreft de verhouding tussen het glas en de portieroppervlakken was alles heel

goed in balans. Dit natuurlijk ogende ontwerp maakte hem meteen erg populair. Ten tweede had het ook meteen iets heel vooruitstrevends. Als je bijvoorbeeld een DeLorean DMC-12 (de basis voor de tijdmachine uit ‘Back to the Future’) naast een Golf I zet, dan zie je dat de Golf net zo vooruitstrevend is. We hebben altijd geprobeerd deze essentie te destilleren en door te geven aan elke generatie. Op deze manier is de Golf de essentie van het merk Volkswagen geworden.”

**Is er één hoogtepunt te noemen in de geschiedenis van de Golf?**

“Jazeker, dat is de overgang van de Golf I naar de Golf II. De toenmalige hoofdontwerper van Volkswagen, Herbert Schäfer, deed daarbij alles goed. Hij moderniseerde het design voor de tweede Golf, maar behield het DNA van de eerste generatie. Deze brug is extreem belangrijk geweest voor de geschiedenis van de Golf. Het model is altijd een doorontwikkeling van dit origineel gebleven. Dat is het bijzondere aan de Golf, en de eer hiervoor komt toe aan Herbert Schäfer.”

## Een passie voor design

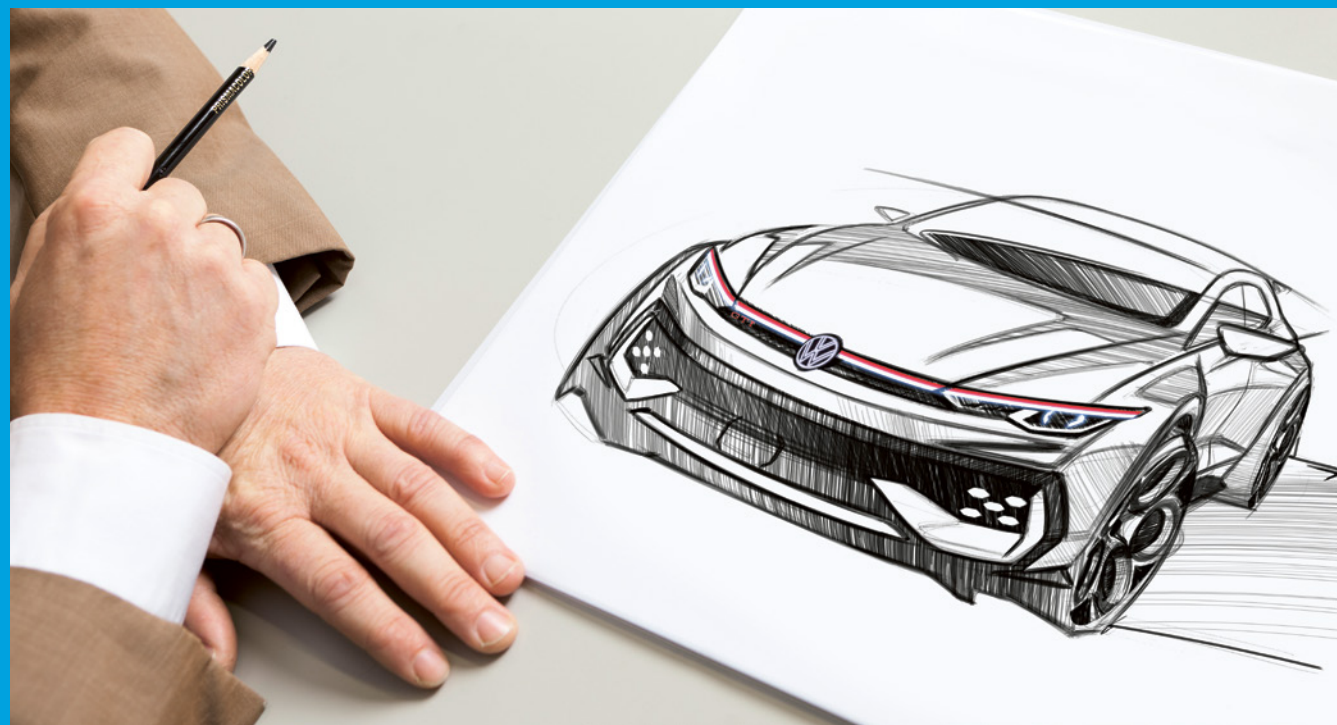
Voor Andreas Mindt is autodesign een passie. Hij heeft zelf onder meer een beige Volkswagen Kever in de garage staan, die hij al vele jaren bezit.







“De Golf heeft altijd gelachen. En dat geldt ook voor de Golf zoals we die nu nog kennen.”



#### **Wat onderscheidde het ontwerp van de tweede Golf-generatie in het bijzonder?**

“De Golf II had die prachtige afschuining die dwars om de auto heen liep, als een soort scheidslijn. En het bovenste deel van de carrosserie was als het ware op deze afschuining geplaatst. Het was extreem modern, echt fantastisch. En het was ook de eerste auto met achterlichten die hoger waren geplaatst. Bij alle andere auto's zaten de achterlichten laag. De Golf II zette op dit vlak duidelijk een designtrend.”

#### **Van de generaties die niet meer worden gebouwd, vinden veel fans en experts het ontwerp van de Golf I, IV en VII het meest geslaagd. Vind je dat ze gelijk hebben?**

“De generaties I, IV en VII zijn wat mij betreft inderdaad het beste vormgegeven. Maar de generaties daartussen zijn net zo belangrijk voor de ontwikkeling van het concept. De Golf II wint aan betekenis omdat hij het DNA van de Golf I heeft voortgezet. Of de Golf III: de koplampen waren bij dat model een bijzonder kenmerk, omdat ze voor het eerst als koplampen met een vrije vorm werden ontworpen.”

#### **De koplampen van de Golf III waren gebaseerd op de dubbele koplampen van de GTI II en werden in een gemeenschappelijke behuizing geplaatst, toch?**

“Precies. En de Golf IV had ze in hun puurste vorm, want de koplampen hadden een gestileerde riemaandrijving. Ontwerper Michael Werner was degene die met dat idee kwam. Hij zei: ‘Laten we een soort riemaandrijving ontwerpen! Oftewel twee ronde koplampen, verbonden door een denkbeeldige riem.’”

#### **Hoe zijn jullie erin geslaagd om het iconische ontwerp van de Golf zo succesvol door de tijd te transporteren?**

“Allereerst moeten we niet vergeten dat Volkswagen een volumefabrikant is. Daarom is het belangrijk dat er geen tegenvallende generaties zijn bij een wereldwijde bestseller als de Golf, want anders zou de lopende band in Wolfsburg maar op halve snelheid

draaien. Experimenten gaan bij een Golf dus altijd gepaard met een hoog risico. Een Golf mag daarom niet polariseren. Maar aan de andere kant willen we nog steeds interessante details toevoegen en normen stellen. En dat is precies wat er is gebeurd. Bij de Golf IV was het bijvoorbeeld de grote prestatie van de toenmalige hoofdontwerper Harmut Warkuß om de Golf IV zo clean mogelijk te maken door details weg te laten. Dat weglaten vereist lef en overtuigingskracht. Warkuß had beide. Hij bracht het ontwerp terug tot het silhouet, de iconische C-stijl en de verbindingen. Een ander voorbeeld is de Golf VII. In 2012 hadden alle auto's in het segment schouders. De Golf VII was de enige die dat niet had – tegen de trend in. Deze designkeuze maakte hem uitzonderlijk. Mensen vonden dat leuk. En dat is het geheim: een Golf moet in de smaak vallen, niet polariseren.”

#### **De ontwerpstrategie van Volkswagen is gebaseerd op drie pijlers: stabiliteit, sympathie en een verrassend ‘geheim sausje’. Welke kenmerken van de huidige Golf vertegenwoordigen deze pijlers?**

“De stabiliteit van de huidige Golf is onder andere te danken aan het silhouet. Met andere woorden, de verhouding tussen de raamsectie en de contouren van het exterieur. En hij heeft markante dakstijlen die er robuust uitzien. Daarnaast stralen de oppervlakken van de carrosserie in alle richtingen spanning uit, zodat er ook veel kracht in de vorm zit. De geheime saus omvat de korte overhang achter en de langere overhang voor. Hierdoor beweegt de Golf visueel naar voren. Deze indruk wordt versterkt door de rechtop geplaatste C-stijl en de vlakke, dynamische A-stijl. En een sympathieke uitstraling is natuurlijk ook belangrijk. De Golf heeft altijd gelachen. En dat geldt ook voor de Golf van nu. In het algemeen moet de ontwerpstrategie ook weerspiegelen waar Volkswagen sinds de eerste Kever voor staat en heeft gestaan. Die oogde ook robuust en sympathiek, en hij had iets speciaals. Dat zijn zaken die een Volkswagen altijd hebben gekenmerkt. En daarom is het zo voor de hand liggend en ook belangrijk om nu met deze strategie de toekomst in te gaan.”



# ALTIJD INNOVATIEF

De Golf is vanaf het begin synoniem geweest voor de democratisering van technologische vooruitgang. Een kleine selectie van technische mijlpalen.

## BRANDSTOFBESPARENDE TECHNOLOGIE

### DE E VAN EFFICIENCY

Vanaf 1980 werd het brandstofbesparende concept dat bekendstaat als 'Formule E' geïntroduceerd in de serie-productie. Dit bood een besparingspotentieel van één tot iets minder dan twee liter brandstof per 100 kilometer bij dagelijks gebruik. Tussen 1981 en 1983 was de Golf I verkrijgbaar in een Formule E-versie met aerodynamischer gelijnde onderdelen, waaronder lijsten op de A-stijlen en extra spoilers, banden die geoptimaliseerd waren met het oog op rolweerstand, een 3+E versnellingsbak met langere overbrengingsverhoudingen en een schakelindicator. De Formule E beschikte over systemen die voorlopers waren van de latere start/stop-systemen en de zogeheten 'zeilfunctie'. De Golf II eco-diesel werd gebruikt in wagenparktests in 1989 en had een verbruik van slechts 5,5 liter/100 km, oftewel 1 op 18,2. Vanaf 1993 was deze technologie standaard in de Golf III Ecomatic, die vooruitliep op aspecten van de BlueMotion-technologie. Vanaf 2007 werd de Golf V op de markt gebracht in de BlueMotion-versie – met een gemiddeld verbruik van slechts 4,5 l/100 km, wat gelijk staat aan 1 op 22,2.

#### Formule voor zuinigheid

Alle Formule E-modellen hadden een hoogste versnelling met een bijzonder lange overbrenging.

## VIERKLEPSTECHNOLOGIE

### MEER RIJPLEZIER

Vier kleppen per cilinder, aangedreven door twee bovenliggende nokkenassen... in de Golf II GTI 16V werd een nieuwe motor met veel potentieel gemonteerd. De toepassing van meer kleppen zorgde voor een betere mengselvorming en een schonere verbranding. Terwijl de eerste afgeleiden van de legendarische 827-motor in principe nog motoren met twee kleppen per cilinder waren, werden in 1986 voor het eerst pittige zestienkleps-motoren toegepast in de Golf-modelserie. In de periode daarvoor waren deze motoren al getest in de autosport, bijvoorbeeld in de Golf I GTI Rheila.



Golf II GTI 16V (1986)

De snelste Golf tot dat moment met een vermogen van 102 kW (139 pk).

#### Vier keer vier

Met de syncro-technologie werd de Golf een compacte gripspecialist.



## VIERWIELAANDRIJVING

### DE KRACHT VAN 4

In 1986 debuteerde het eerste Volkswagen-model met vierwielaandrijving in de compacte klasse, in de vorm van de Golf II syncro. Net als in de Transporter T3 en de Passat werd het door Volkswagen ontwikkelde syncro-aandrijfconcept met viscocoppeling toegepast. Met de Golf syncro werd vierwielaandrijving eindelijk beschikbaar voor het grote publiek. De Golf Country, een terreinwagen op basis van een verhoogde Golf syncro die werd geleverd van 1990 tot 1991, speelde een bijzondere rol in het 4x4-verhaal. In de Golf IV van 1998 werd dit concept gevolgd door de elektronisch geregelde 4x4-koppeling op de achteras, die oorspronkelijk in de autosport werd gebruikt. Sindsdien dragen alle modellen met vierwielaandrijving de naam 4MOTION.



## G-LADER

# EXTRA DRUKVULLING

De eerste benzinemotoren met supercharging dreven vanaf eind jaren tachtig de Golf G60 aan. De beproefde 1,8-liter viercilindermotor kreeg meer verse lucht voor de verbranding toegevoerd via een supercharger van het scroll-type, die op dezelfde manier werkte als een compressor. Een groot voordeel van het systeem: er was geen sprake van een turbogat, omdat het vermogen al beschikbaar was bij lage toerentallen. Een biturbomotor, de 1,4-liter TSI, werd vervolgens voor het eerst gebruikt in de Golf V GT die in 2005 zijn debuut maakte. Het motorenaanbod van de Golf werd gedomineerd door motoren met turbolading – ze leverden meer vermogen en meer koppel in combinatie met een lager verbruik dan motoren met een grotere cilinderinhoud.



Golf II G60

Een echte racer met een supercharger van het scroll-type (G-lader). Vandaag-de-dag is de G60 een begeerd verzamelobject.



## Digitale Golf

Met het 'DigiFiz', het digitale informatiecentrum voor de bestuurder, werd voor het eerst digitale technologie in het interieur geïntroduceerd.

## DIGITALE COCKPIT

# TOEKOMSTVISIE

In 1986 verraste de Golf met futuristisch ogende digitale schermen: het 'DigiFiz' – de afkorting van de Duitse term voor 'digitaal bestuurdersinformatiecentrum' – beleefde zijn première in de Golf II. Het scherm bestond uit een digitale snelheidsmeter met liquid crystal display (LCD) met een tot dan toe

ongekende precisie en was verkrijgbaar als optie. Het was ineens mogelijk om de exacte snelheid, de gereden afstand, het brandstofniveau of de koelvloeistoftemperatuur weer te geven. Vanaf de Golf IV werden rechthoekige digitale displays voor het eerst standaard gemonteerd. Het 'DigiFiz' als vroege vorm van het digitale instrumentenpaneel was een voorloper van de huidige Active Info Displays.

## VERLICHTINGSTECHNOLOGIE

# LICHT & ZICHT

Met zijn koplampen met helder glas presenteerde de Golf IV zich vanaf 1997 als een pionier op het gebied van innovatie. Het tijdperk van de lens was voorbij, de nieuwe technologie van de reflector met vrije vorm verhoogde de bruikbare lichtintensiteit aanzienlijk en het design van de koplampen zette nieuwe standaarden. Voortaan gaven de nieuwe koplampen het gezicht van het merk vorm en bezorgden ze de voorkant van de auto een eigen expressie. Naast de nieuw ontworpen LED-systemen wordt het verlichte Volkswagen-logo in 2024 voor het eerst toegepast in het front van een Europese Volkswagen – om zo bij te dragen aan het definiëren van een nieuw, herkenbaar lichtdesign van Volkswagen.



## Kwantumsprong

In 1997 maakten koplampen met helder glas het voor het eerst mogelijk om verlichtingstechnologie en design samen te brengen.



In 2024 wordt de Golf gepresenteerd met een nieuw lichtdesign, met vernieuwde LED-koplampen en een verlicht embleem.

## ELEKTRISCHE EN HYBRIDEMODELLEN

# FUTURE ZERO EMISSION

Elektrische versies van de Golf bestaan al sinds de eerste generatie. In 1976 was het prototype van de elektrische Golf I het eerste testvoertuig. Het CitySTROMer testproject werd vanaf 1981 uitgevoerd in samenwerking met ontwikkelingspartner RWE. Er werden ongeveer 25 exemplaren van de Golf I CitySTROMer geproduceerd in een zeer kleine serie. Daarmee was het de eerste elektrische Golf die geschikt was voor dagelijks gebruik. De zware loodaccu's bevonden zich in de vloer van de bagageruimte, net als bij de tweede generatie van de Golf CitySTROMer. Tussen 1985 en 1991 werden zeventig exemplaren van de Golf II CitySTROMer geproduceerd en ingezet bij wagenparktests. De Golf III CitySTROMer was de eerste elektrische Golf die in 1993 op de markt kwam. Tot 1996 werden 120 exemplaren geproduceerd.

Ondertussen had Volkswagen zich ook beziggehouden met hybridevoertuigen en testauto's gebouwd op basis van de Golf – van generatie II tot en met de Golf VI TwinDrive uit 2011. In 2010 werd de Golf VI Blue-e-motion ontwikkeld als een bijna-productierijp elektrisch model met geavanceerde lithium-ion technologie, die een enorme sprong voorwaarts betekende op het gebied van actieradius en prestaties. De circa 140 gebouwde exemplaren werden ingezet bij groot-schalige wagenparktests in binnen- en buitenland. Vanaf 2014 waren twee productiemodellen de logische volgende stap op weg naar duurzaamheid: de e-Golf – het eerste in serie geproduceerde Volkswagen-model met een volledig elektrische aandrijflijn en geavanceerde assistentiesystemen – en de Golf GTE, waarmee Volkswagen voor het eerst een plug-in hybride-uitvoering van de Golf presenteerde. Sinds 2020 is de achtste modelgeneratie verkrijgbaar met hybride aandrijfsystemen met twee vermogensniveaus – de Golf eHybrid en de sportieve Golf GTE.

# DRIE MAGISCHE LETTERS

De GTI staat sinds 1976 synoniem voor innovatieve technologie, een gaaf geluid en vooral puur rijplezier. Vanaf het allereerste begin heeft deze uitvoering vele harten sneller laten kloppen. Sinds 2014 is ook de efficiënte plug-in hybride GTE leverbaar.



**GOLF I GTI** 1976

Toen Volkswagen tijdens de IAA autoshow in 1975 de Golf GTI presenteerde, was een vermogen van 110 pk in zo'n onopvallende verpakking ronduit verbazingwekkend. De sportieve hatchback met benzine-inspuiting en een leeggewicht van slechts 810 kilogram leverde prestaties die voor die tijd ongelooflijk waren, met een topsnelheid van 182 km/u en een sprint van 0 naar 100 km/u in exact 9 seconden. De productie stopte niet na het

voltooien van de geplande speciale serie van 5.000 exemplaren; in 1977 waren er alleen al in Duitsland bijna 22.000 exemplaren verkocht. De GTI ontpopte zich vanaf het begin als een cultauto en legde de basis voor de naar hem genoemde 'GTI-klasse' als de eerste – en meest succesvolle – sportieve compacte auto. Tot op de dag van vandaag worden de drie letters door de liefhebberschare als magisch beschouwd.

**GOLF GTI** 2024



In de achtste generatie staat de iconische sportuitvoering van de modelserie voor onbetwist rijplezier in ware GTI-stijl. Liefhebbers kunnen zich verheugen op nog betere prestaties: de Golf GTI van 2024 is namelijk nog sportiever en het vermogen van de 2,0-liter turbobenzinemotor is opnieuw verhoogd ten opzichte van zijn voorganger. Het model maakt indruk met een sportieve, hoogwaardige uitrusting, de GTI-specifieke uitvoering van de Digital Cockpit Pro en een gespierd ogend GTI-design inclusief een grote luchtinlaat met honingraatstructuur in de bumper, de traditionele rode sierstrips in de grille en de nieuwe koplampen. Een ander typerend voorbeeld zijn de premium sportstoelen die zijn bekleed met stoffen bekleding met het legendarische ruitjespatroon.



**GOLF GTE** 2024

De 2024-uitvoering van de Golf GTE is nog steeds nauw verwant aan de GTI. Het GT-specifieke ontwerp maakt in het geval van de GTE echter gebruik van de kleur blauw voor typische sierelementen en details. En aan de achterkant onderscheidt de Golf GTE, die in de dagelijkse praktijk meestal elektrisch kan worden gereden, zich door een elegante chromen strip boven de diffuser op de

plaats van de uitlaatpijpen van de GTI. De nieuwe Golf GTE brengt het vermogen van de verbrandingsmotor en de elektrische aandrijving over op de voorwielen via een 6-traps DSG-transmissie die speciaal is ontworpen voor plug-in hybride-modellen. De nieuwe plug-in hybride aandrijflijn is zeer efficiënt en maakt een elektrische actieradius van ongeveer 100 kilometer mogelijk.




**200** Meter Golf I  **2.000** Meter Golf VIII

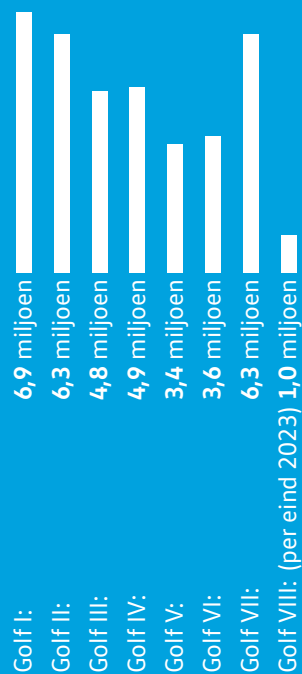
Vergeleken met de huidige Golf is er slechts een bescheiden hoeveelheid kabelmateriaal nodig voor het elektrische systeem in de Golf I.


Dankzij de rolbeugel van de Golf I Cabriolet heeft het model de bijnaam **aardbeienmandje** gekregen. Tot 1975 had het paneel tussen de achterlichten bij de Golf I twee schuine randen onder de kentekenplaat achter, waardoor deze uitvoering bij kenners bekendstaat als de **zwaluwstaart**. Het sportstuur op de eerste GTI heeft een opvallend diepe naaf, die door liefhebbers als de 'spuugnaaf' wordt aangeduid.

 **21.517.415** Golfs: op 26 juni 2002 passeerde het aantal gebouwde Golfs de totale Kever-productie

Golf 1974  Golf 2024  
het aantal aandrijfvarianten

Meer dan **37** miljoen Golfs in **50** jaar tijd



**3.705** (de lengte van de Golf I in millimeters)  **4.284** (de lengte van de Golf VIII in millimeters)

**35** jaar

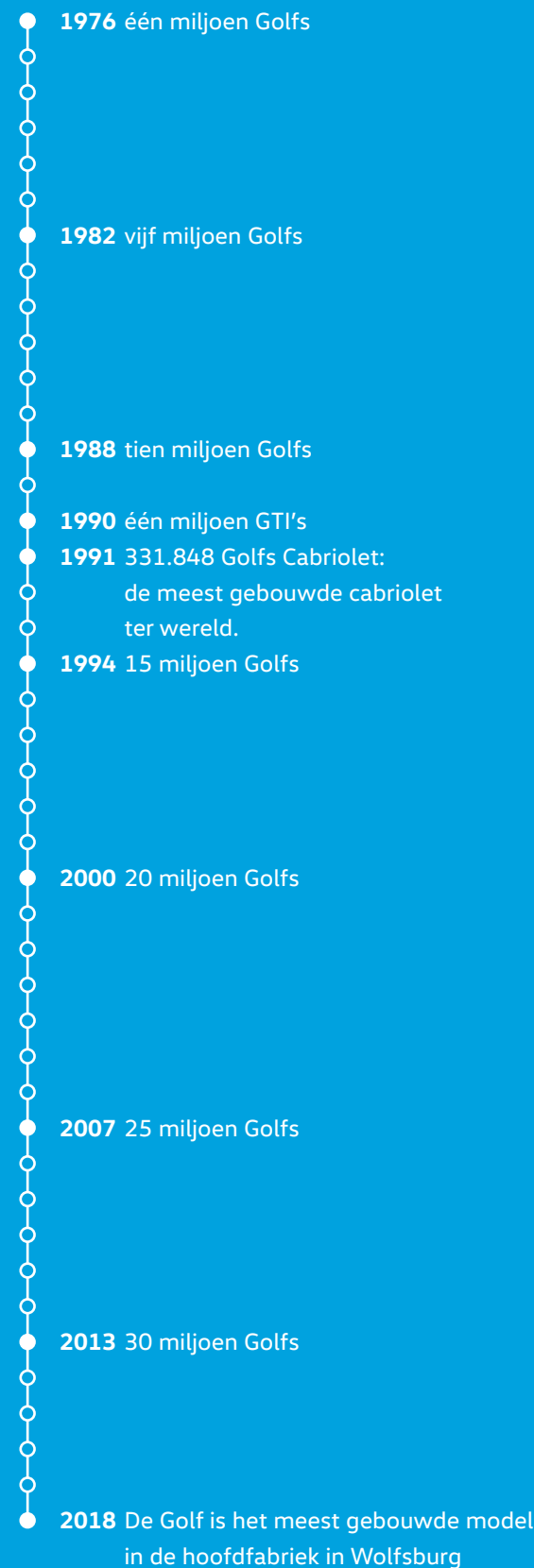
De Golf I werd van 1974 tot 2009 ook in Zuid-Afrika gebouwd, op het laatst als de Citi Golf.



**1** 1e plaats



De Golf is het meest succesvolle model in de geschiedenis van Volkswagen.





# SERIEUZE GOLF-SPORT

Lange tijd had Volkswagen officiële autosportactiviteit en op een laag pitje staan, maar vanaf 1976 kwam daar verandering in. Met de Golf GTI was er eindelijk een eigentijdse sportwagen.

Slechts een jaar later nam Volkswagen voor het eerst deel aan het Duitse Rallykampioenschap. De Golf GTI werd gehomologeerd volgens de Groep 1-reglementen. Achter het stuur zat in 1977 Jochi Kleint, een rallycoureur en ook de eerste fabriekscoureur van Volkswagen. Parallel aan de GTI debuteerde ook de eerste atmosferische dieselmotor van het merk in de Golf I. De modellen werden opgewaardeerd voor deelname aan de internationale rallysport en in 1978 was het zover: Jochi Kleint en Andreas Hänsch namen deel aan de Monte Carlo Rally met een Golf met turbodieselmotor. De Golf vocht zich door de winterse omstandigheden en behaalde een sensationele 13e plaats. Dit was het begin van een succesverhaal. Tot aan het begin van de jaren negentig behaalde Volkswagen met de Golf talloze overwinningen in de rallysport. De wereldtitel in Groep A in 1986 en twee Duitse kampioenstitels spreken voor zich.

Een paar jaar later werd de deelname aan de autosport voortgezet op het circuit – zowel in laagdrempelige competities als met fabrieksprogramma's. Ook hier zette de GTI maatstaven met twee titeloverwinningen en demonstreerde hij zijn betrouwbaarheid en uithoudingsvermogen in de beroemde 24-uursrace op de Nürburgring.



## 1 Golf I GTI „Zebra“

Volkswagen nam in 1977 voor het eerst deel aan het Duitse Rallykampioenschap. De Golf I GTI in een zwart-witte zebra-look werd bestuurd door Jochi Kleint.







## 2 Golf I GTI 'Rheila'

In 1981 wonnen Alfons Stock en bijrijder Paul Schmuck de titel in het Duitse Rallykampioenschap. De felgroene Golf GTI in Groep 2 kreeg de legendarische bijnaam 'Rheila Frog'.

## 3 Golf I GTI 'Pierburg'

Per Eklund en Hans Sylvan behaalden met de GTI in 1980 uitstekende resultaten in talloze rally-evenementen – waaronder een vijfde plaats in de Monte Carlo Rally.

## 4 Golf II GTI 16V Group A

In 1986 veroverde het fabrieksteam van Volkswagen onder leiding van de Zweed Kenneth Eriksson en zijn Duitse bijrijder Peter Diekmann de titel in het Wereldkampioenschap Rally Group A, dat voor het eerst werd georganiseerd.

## 5 Golf II Rallye G60

De Golf Rallye G60 beschikte over vierwielaandrijving en een supercharger van het scroll-type. Het model had een vermogen van 207 kW (282 pk). In 1991 wonnen Erwin Weber en Manfred Hiemer er het Duitse Rallykampioenschap mee. Een jaar eerder werd de Golf G60 al ingezet in het Wereldkampioenschap Rally en behaalde het model onder andere een podiumplaats in de Rally van Nieuw-Zeeland.

## 6 Golf II Pikes Peak

In de 1987-editie van de legendarische Pikes Peak International Hill Climb in de Amerikaanse staat Colorado nam Jochi Kleint deel met een Golf met twee motoren, elk uitgerust met een turbo, die samen 479 kW (652 pk) produceerden. Kleint lag op koers voor het neerzetten van de snelste tijd met de bimotor-Golf voordat hij vlak voor de finish moest opgeven vanwege een defect in de ophanging.

## 7 Golf VII GTI TCR

De in 2015 geboren TCR-raceklasse combineert autosport van topniveau met technologie die dicht bij de serieproductie staat. Vier en vijfdeurs auto's met 2,0-liter turbomotoren mogen deelnemen aan deze raceklasse – waarmee de Golf GTI TCR een perfecte match is. Tot 2019 heeft Volkswagen Motorsport meer dan honderd exemplaren van deze raceauto geleverd aan klantenteams over de gehele wereld, die met de 250 kW (340 pk) sterke Golf talloze overwinningen en kampioenschappen binnensleepten. In 2019 pakte Benny Leuchter de winst in de World Touring Car Cup op de Nordschleife van de Nürburgring.



# EEN NIEUW TIJDPERK



## 'Open air' generatie

Vanaf 1979 stond de Golf I Cabriolet symbool voor levensvreugde – en het was één van de meest succesvolle cabrio's ter wereld.

## Golf I 1974–1983

In het begin van de jaren zeventig was Volkswagen op zoek naar een opvolger voor de Kever, en het was geen sinecure om een nieuwe wereldwijde bestseller te ontwikkelen. Vele jaren werden besteed aan ontwerpen, tekenen, bouwen en testen. In 1974 was het eindelijk zover en de stap naar de Golf was niets minder dan een revolutie: voorwielaandrijving in plaats van achterwielaandrijving, waterkoeling in plaats van luchtkoeling, een lijnmotor in plaats van een boxermotor en een hoekig design in plaats van karakteristieke rondingen. Het moderne concept wist over de hele linie te overtuigen. Tweeënhalf jaar na de marktintroductie waren de eerste miljoen exemplaren al verkocht en definieerde de nieuwe Volkswagen een nieuw autosegment: de Golf-klasse. Vanaf 1976 maakte de compacte Golf indruk als sportieve GTI. Naast de hatchback was de Golf I verkrijgbaar als cabriolet en als sedan (Jetta) en later ook als pick-up (Caddy).

**Totale productie wereldwijd: 6,9 miljoen exemplaren**





## Golf II 1983–1991

Met gedetailleerde aerodynamische verbeteringen, een aanzienlijk groter interieur en motoren die minder brandstof verbruikten ging de Golf in 1983 de tweede ronde in. Het gewijzigde onderstel maakte indruk met meer veercomfort, terwijl het lagere geluidsniveau en de afwerking van de auto nieuwe maatstaven stelden. In de loop van de modelcyclus werden de lambdasonde-gestuurde katalysator, ABS, stuurbechrachting en vierwielaandrijving geïntroduceerd. De Volkswagen, die volledig werd ontworpen in Wolfsburg, bleef ondanks alle veranderingen direct herkenbaar als een Golf – een belangrijke succesfactor voor het nieuwe model. De tweede Golf-generatie was ook verkrijgbaar als doorontwikkelde cabriolet en als sedan (Jetta).

**Totale productie: 6,3 miljoen exemplaren**



### Gebouwd voor rally's

Met vierwielaandrijving, een supercharger van het scroll-type en ontworpen voor de autosport: de Golf II Rallye G60 baarde vanaf maart 1989 opzien.

# EERSTE REVOLUTIE



# GOED GERIJPT



## Golf III 1991–1997

Aanzienlijk veranderd ten opzichte van zijn voorganger, maar nog steeds duidelijk herkenbaar als een Golf: de bestseller bereikte een ontwikkelingsniveau dat slechts een paar jaar eerder nog voorbehouden leek aan het topsegment. De derde-generatie airbags voor de bestuurder en voorpassagier - en later ook zijairbags - zorgden voor meer veiligheid, en ook de crasheigenschappen werden aanzienlijk verbeterd. De Golf III was leverbaar met tal van motorvarianten, waaronder een ultracompacte zescilinder (VR6) - de eerste in het segment - en met de eerste turbodieselmotor met directe injectie (TDI) in deze klasse. De Golf III werd voor het eerst ook als stationwagen geleverd. Tevens kwam er op basis van dit model een geheel nieuwe Cabriolet, en dan was er nog de Vento sedan.

**Totale productie: 4,8 miljoen exemplaren**



### **Volop ruimte, gegarandeerd**

De Variant verscheen voor het eerst in 1993 als afgeleide van de Golf III en combineert sindsdien alle voordelen van de bestseller met een indrukwekkend ruimteaanbod.

# STIJL ICOON



## De R van Racing

In 2002 werd de Golf IV R32 aan de wereld voorgesteld. Het was de sportiefste Golf van dat moment met een 3,2-liter VR6-motor, een vermogen van 177 kW (241 pk), een topsnelheid van 247 km/u en standaard 4MOTION vierwielaandrijving. Vandaag-de-dag is het een ware cultauto.

## Golf IV 1997–2003

Toen de vierde generatie werd gepresenteerd, was het duidelijk dat de Golf was uitgegroeid tot een premiummodel. Met zijn uitstekende afwerkingskwaliteit onderscheidde hij zich van meet af aan van alle concurrenten. Het interieur maakte indruk met zijn hoge kwaliteit en stelde nieuwe normen in zijn segment. Het strakke design, dat ook een brug sloeg naar de eerste Golf met zijn gereduceerde lijnenspel en karakteristieke ontwerp van de C-stijl, was baanbrekend voor de modelreeks. Tot op de dag van vandaag wordt de Golf IV door kenners beschouwd als een stijlicoon. De vierde generatie werd ook aangeboden als stationwagon en doorontwikkelde Cabriolet en als Bora (sedan en stationwagon).

**Totale productie: 4,9 miljoen exemplaren**



# ENORME STAP



## Meer Golf, meer ruimte

Vanaf december 2004 bood Volkswagen de compacte vijfdeurs Golf Plus aan, voor wie net wat meer ruimte nodig had.

## Golf V 2003–2008

Met zijn hoge niveau qua comfort, dynamiek en vooral kwaliteit liet de vijfde-generatie Golf veel van zijn concurrenten in de compacte middenklasse achter zich. Het onderstel onderging uitgebreide aanpassingen en achter werd een nieuwe multilink-as met vier draagarmen per zijde gemonteerd. De laser-gelaste carrosserie zette ook nieuwe maatstaven: de torsiestijfheid werd met 35 procent verhoogd ten opzichte van zijn voorganger. Een zeventraps versnellingsbak met dubbele koppeling, bi-xenonkoplampen en TSI-technologie waren voor het eerst aan boord te vinden, en de Golf GT was uitgerust met 's werelds eerste twincharger, een combinatie van een turbo en een compressor. Ook de Golf Plus debuteerde met de vijfde generatie. De nieuwe Golf Variant en de Jetta sedan waren eveneens erg populair.

**Totale productie: 3,4 miljoen exemplaren**



### Comeback van de open Golf

Na een pauze van tien jaar ging in maart 2011 een nieuwe Golf Cabriolet in productie. De vierzitter met open dak had een moderne uitstraling, waarbij de kenmerkende rolbeugel was komen te vervallen.

## Golf VI 2008–2012

'Een nieuwe kwaliteitservaring', zo luidde de slogan bij de marktintroductie van de zesde generatie van de Golf. Hij was nog steeds compact, maar was ingrijpend gemoderniseerd, zowel qua technologie als wat uiterlijk betreft, waardoor hij een strakkere en hoogwaardigere indruk maakte. Ook in het interieur vond een kwaliteitssprong plaats. De afwerking, uitstraling en het gevoel leken allemaal in een hoger segment thuis te horen. Hetzelfde gold voor de veiligheids- en assistentiesystemen, waarmee de Golf VI het motto 'safety first' volgde en een grote sprong voorwaarts maakte. In 2009 won de Golf de 'World Car of the Year' award. In de zomer van 2011 keerde de Cabriolet terug, een jaar later gevolgd door de eerste GTI-versie met open dak. De Golf Plus en Golf Variant vulden het modellengamma aan.

Totale productie: 3,6 miljoen exemplaren

# BESTSELLER



# WAARDIG OPVOLGER



## Emissievrij rijplezier

In 2014 was de e-Golf het eerste serie-productiemodel van Volkswagen met een volledig elektrische aandrijflijn.



## Golf VII 2012–2019

De zevende generatie zag er zelfverzekerder en sportiever uit dan ooit. De langere wielbasis, kortere overhangen, strakke lijnen en de focus op lichtgewicht constructies gaven hem een nieuw, sportief uiterlijk. De Golf VII werd geleverd met een compleet nieuwe motorgeneratie. Alle versies hadden standaard een start/stop-systeem en een energierecuperatiemodus aan boord. Daarnaast kwam de Golf op de markt met een groot aantal nieuwe assistentiesystemen, waarvan sommige tot de standaarduitrusting behoorden. In 2014 elektrificeerde de Golf de compacte middenklasse, waarbij de volledig elektrische e-Golf en de plug-in hybride GTE hun debuut maakten. Met de komst van de zevende generatie werden ook een nieuwe editie van de Golf Variant en de Golf Sportsvan op de markt gebracht.

**Totale productie: 6,3 miljoen exemplaren**



# CONNECTED

## Golf VIII seit 2019

De achtste generatie is gedigitaliseerd, connected en vooruitstrevend en schrijft nu een nieuw hoofdstuk. Alle aandrijfvarianten zijn zeer efficiënt. Het digitale interieur vormt een nieuwe dimensie met het oog op de bediening van de auto. Het brede scala aan standaard assistentiesystemen loopt uiteen de autonome noodremsystemen Front Assist en Lane Assist tot aan de waarschuwingsfunctie voor dreigend gevaar met behulp van V2X-technologie, die door Euro NCAP is bekroond. Aan de bovenkant van het motorengamma verhogen het 4MOTION vierwielaandrijfsysteem en Dynamic Chassis Control DCC het comfort en maken ze het rijden nog dynamischer. Tegen de tijd dat de nieuwe versie in 2024 op de markt komt, zijn er meer dan een miljoen exemplaren van verkocht.



### Topmodel Golf

In 2020 zet de Golf R<sup>1</sup> met een vermogen van 235 kW (320 pk) en R-Performance Torque Vectoring nieuwe maatstaven op het gebied van prestaties. De vijfde generatie van de compacte sportuitvoering accelereert in slechts 4,7 seconden naar 100 km/u.



<sup>1</sup> Golf R (325 kW/320 pk) – brandstofverbruik in l/100 km: gecombineerd 8,2-7,8; CO<sub>2</sub>-emissie gecombineerd in g/km: 185-178. Voor deze auto zijn geen verbruiks- en emissiewaarden volgens de NEDC-norm beschikbaar, alleen volgens de WLTP-norm. Informatie over het verbruik en de CO<sub>2</sub>-emissie, weergegeven in bandbreedtes, is afhankelijk van de geselecteerde uitrusting.



# TOEKOMST GERICHT

## Golf 2024

Met meer dan 37 miljoen verkochte exemplaren in vijftig jaar tijd is de Golf de meest succesvolle Volkswagen aller tijden. Ter gelegenheid van het grote jubileum volgt een nieuwe evolutiefase van de bestseller. In het interieur wordt de verbeterde Golf gekenmerkt door een nieuw infotainmentsysteem met een vrijstaand display. Ook nieuw is de intelligente IDA spraakassistent met ChatGPT-integratie. Het nieuwe Park Assist Pro voor parkeren op afstand met behulp van een smartphone past in dit plaatje. De nieuwe plug-in hybride aandrijflijnen bieden extra vermogen en een elektrische actieradius van ongeveer 100 kilometer. Ook de GTI is nog krachtiger geworden. De Golf-generatie van 2024 is herkenbaar aan de nieuw ontworpen voorkant met nieuwe LED-koplampen. Voor het eerst is ook een verlicht Volkswagen-embleem in de grille als optie verkrijgbaar.



### Jubileum-update

De nieuwe Golf komt in 2024 op de markt met volop keuze uit aandrijf-opties en uitrustingsniveaus.



# 50 Jaar Golf



Volkswagen AG  
Berliner Ring 2  
38440 Wolfsburg  
Duitsland

Verantwoordelijk voor de inhoud: Volkswagen Product Communications  
Fotocredits: Volkswagen AG, Volkswagen AutoMuseum Foundation

Status: 01/2024  
© 2024 Volkswagen AG

Golf GTE