

50 ΧΡΟΝΙΑ GOLF



Golf GTE – Μοντέλο προπαραγωγής

Διαχρονικό

50 χρόνια σχεδίασης Golf

Καινοτόμο

Και οι 8 γενιές με μία ματιά

Επιτυχημένο

Έχουν κατασκευαστεί πάνω
από 37 εκατομμύρια αυτοκίνητα

50
years
of Golf

6



8



10



18



1
2

22



14



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 της μάρκας Volkswagen, η αξία του Golf

6

Ανάπτυξη

Αναζητώντας τον διάδοχο του Volkswagen Beetle: πρωτότυπα πριν από το Golf

8

Δημιουργία

Η δημιουργία ενός icon:
Giorgetto Giugiaro, σχεδιαστής του πρώτου Golf

10

Διαχρονική σχεδίαση

Andreas Mindt, Επικεφαλής σχεδιασμού της μάρκας Volkswagen, για τα 50 χρόνια της σχεδίασης του Golf

14

Τεχνολογία & καινοτομία

Το Golf πρωτοπόρος στην καινοτομία από την πρώτη στιγμή: ορόσημα στην ιστορία του Golf

18

Compact σπορ αυτοκίνητο

Το σπορ αυτοκίνητο για όλους: Golf GTI. Και με το GTE, ανοίγει νέες σπορ προοπτικές.

20

Δεδομένα και αριθμοί

Σημαντικά στοιχεία για το Golf

22

Θρύλοι του μηχανοκίνητου αθλητισμού

Επιτυχημένο σε αγώνες ράλι και στις αγωνιστικές πίστες: το Golf στον μηχανοκίνητο αθλητισμό

26

Η ιστορία του μοντέλου Συνοδοιπόρος της αυτοκίνησης από 1974:

Όλες οι γενιές του Golf συνοπτικά

¹ Golf GTI - Μοντέλο προπαραγωγής

² Golf GTE - Μοντέλο προπαραγωγής



‘Το Golf είναι σταθερή αξία εδώ και 50 χρόνια, και ταυτόχρονα απίστευτα ευέλικτο.’

Thomas Schäfer

CEO Volkswagen, Μέλος Δ.Σ. της Volkswagen AG, Brand Group Core

Αγαπητοί φίλοι,

Με πάνω από 37 εκατομμύρια οχήματα να έχουν παραδοθεί σε περισσότερες από 70 χώρες, το Golf είναι ένα από τα πιο επιτυχημένα αυτοκίνητα που έχουν κατασκευαστεί ποτέ. Φέτος γιορτάζουμε τα 50^α γενέθλιά του.

Προσωπικά, με γοητεύουν τρία πράγματα σε αυτό το εξαιρετικό μοντέλο.

Πρώτον, το Golf είναι ένα αταξικό αυτοκίνητο. Σε ένα Golf, όλοι είναι κομψοί και σιλάτοι, ενώ χάρη στα ισορροπημένα χαρακτηριστικά του είναι πραγματικά πολύπλευρο. Όποιος επιλέγει Golf, κάνει πάντα σωστή επιλογή.

Ταυτόχρονα, το Golf κάθε άλλο παρά βαρετό είναι, γι’ αυτό και έχει εξελιχθεί σε αντικείμενο λατρείας από μια διεθνή κοινότητα οπαδών: είτε ως πιστός σύντροφος στην καθημερινότητα, είτε ως ένα αγαπημένο, αναπαλαιωμένο κλασικό αυτοκίνητο ή ως ένα σπορ GTI. Παρεμπιπτόντως, χαίρομαι ιδιαίτερα που το θρυλικό GTI Meeting θα πραγματοποιηθεί φέτος στο Βόλφσμπουργκ, δηλαδή στην καρδιά της Volkswagen.

Τρίτον, το Golf είναι μια σταθερή αξία για τη Volkswagen εδώ και 50 χρόνια, ενώ ταυτόχρονα είναι απίστευτα ευέλικτο και καινοτόμο. Αυτό ακριβώς χτίζουμε τώρα με το επόμενο στάδιο στην εξέλιξή του - ακόμη υψηλότερη απόδοση, άνεση και ποιότητα και μια νέα φιλοσοφία λειτουργίας.

Πάνω απ' όλα, το Golf πρωταγωνιστεί σε αμέτρητες συναρπαστικές ιστορίες. Τα 50^α γενέθλιά του είναι ακριβώς η πιο κατάλληλη στιγμή για να τις διηγηθούμε.

Χρόνια πολλά λοιπόν στο Golf. Ελπίζω να απολαύσετε όσα διαβάσετε γι' αυτό.

Yours,

Με φιλικούς χαιρετισμούς,
Thomas Schäfer

ΟΙ ΠΡΟΠΟΜΠΟΙ

Στα τέλη της δεκαετίας του 1960, αναζητήθηκε ο διάδοχος του πιο επιτυχημένου μέχρι τότε Volkswagen, του Beetle. Οι προσδοκίες ήταν υψηλές: το νέο όχημα έπρεπε να είναι δυναμικό, αλλά και άνετο και ασφαλές - ευρύχωρο αλλά και συμπαγές. Μηχανικοί και σχεδιαστές από τη Volkswagen, την Porsche και την Audi έπιασαν δουλειά.



1969-1971

VOLKSWAGEN EA 266

Το 1969, δόθηκε εντολή στην Porsche KG για την ανάπτυξη του (EA) 266. Δημιουργήθηκε ένα πρωτότυπο με αυτοφερόμενο αμάξωμα, μεγάλο πορτμπαγκάζ και φιλοσοφία κινητήρα τοποθετημένου στο κέντρο. Ο υδρόψυκτος εν σειρά κινητήρας ήταν ενσωματωμένος κάτω από τον πάγκο των πίσω καθισμάτων. Ωστόσο, εξ αιτίας της θέσης του, ήταν δύσκολη η πρόσβαση για εργασίες επισκευής και συντήρησης. Παρ' όλα αυτά, το EA 266 προσέφερε πολύ σπορ επιδόσεις με τελική ταχύτητα 187 km/h. Το project σταμάτησε τον Οκτώβριο του 1971. Μέχρι τότε είχαν κατασκευαστεί περισσότερα από 50 οχήματα, από τα οποία έχουν διασωθεί ελάχιστα.

Σπορ χαρακτήρας

Καλή συνολική φιλοσοφία, με περιθώρια για βελτίωση στις λεπτομέρειες.



Συνδυασμός δύο κόσμων

Πρωτοποριακή σχεδίαση, δοκιμασμένος κινητήρας.

1969

VOLKSWAGEN EA 276

Το EA 276 αναπτύχθηκε στο Βόλφσμπουργκ. Το πρωτότυπο ενσωμάτωσε πολλά χαρακτηριστικά του μετέπειτα επιτυχημένου μοντέλου: κινητήρας μπροστά, μετάδοση κίνησης στους εμπρός τροχούς, fastback με μεγάλο πορτμπαγκάζ, ημιάκαμπτος άξονας, ρεζερβουάρ καυσίμου κάτω από τον πάγκο των πίσω καθισμάτων. Αλλά κάτω από το καπό υπήρχε ο γνωστός αερόψυκτος, boxer κινητήρας του Beetle. Η έμφαση δόθηκε στην αξιοπιστία και το χαμηλό κόστος ανάπτυξης. Η εντυπωσιακή σχεδίαση του δίθυρου μικρού αυτοκινήτου δεν είχε τίποτα κοινό με οτιδήποτε έχει παρουσιάσει μέχρι σήμερα η Volkswagen. Κατασκευάστηκε μόνο ένα, και όχι πλήρως λειτουργικό όχημα.

1969-1971

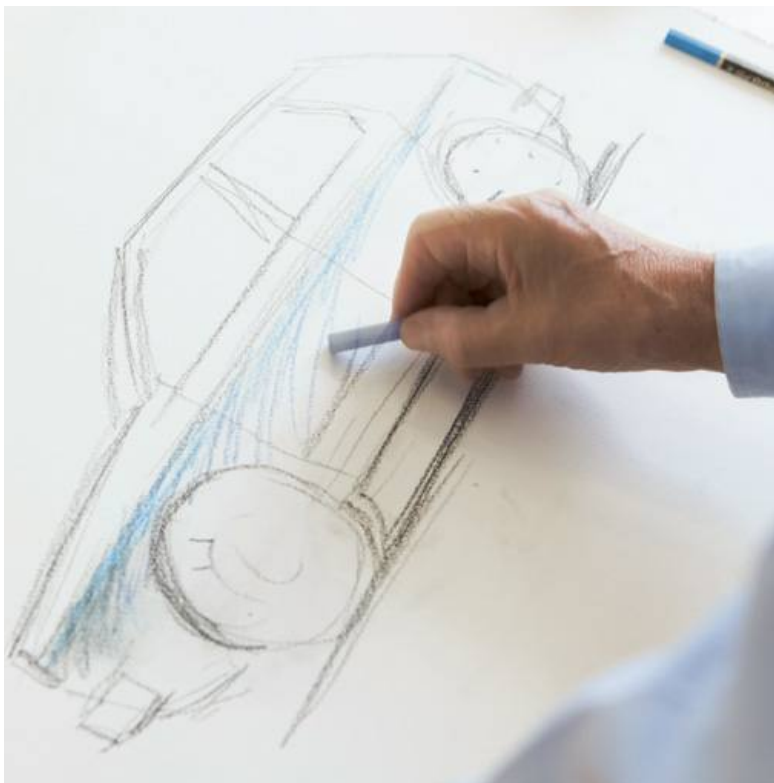
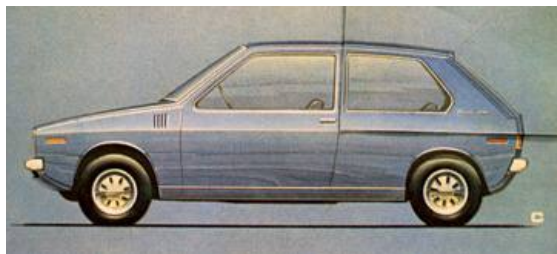
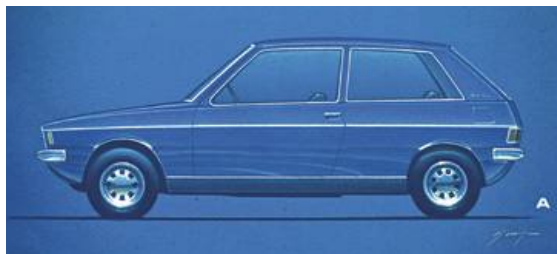
VOLKSWAGEN EA 337

Η καθοριστική πορεία για το μελλοντικό Golf χαράσσεται στο Ίνγκολσταντ. Εκεί, ο Rudolf Leiding είναι υπεύθυνος για τα προσθιοκίνητα μοντέλα Audi 100 και 80, με υδρόψυκτο τετρακύλινδρο σε σειρά κινητήρα. Μια φιλοσοφία κίνησης που, από το 1971 όταν ανέλαβε την ηγεσία της VW, έβαλε τελικά το Golf στο σωστό δρόμο. Εκείνη την εποχή, ο Giorgetto Giugiaro, δημιουργός επίσης του Passat και του Scirocco, έχει ήδη αναλάβει τη σχεδίαση. Υπό την καθοδήγηση του επικεφαλής σχεδιαστή Herbert Schäfer, το Golf εξελίσσεται περαιτέρω για την ευρεία παραγωγή.

Βήμα-βήμα η εξέλιξη του Golf

Αρχικά με ορθογώνιους προβολείς και πιο επίπεδο παρμπρίζ, στη συνέχεια βελτιώθηκε περαιτέρω.





Η ΑΡΧΗ ΜΙΑΣ ΝΕΑΣ ΕΠΟΧΗΣ

Καθαρές γραμμές, καθαρή σχεδίαση - το νέο Volkswagen ήταν μια επαναστατική εξέλιξη το 1974. Ο Giorgetto Giugiaro σχεδίασε το Golf και δημιούργησε ένα icon - τίποτε λιγότερο.

Ο Giorgetto Giugiaro, ένας από τους σημαντικότερους σχεδιαστές αυτοκινήτων της εποχής μας, αντιπροσωπεύει την απλότητα και τον καινοτόμο σχεδιασμό, ενώ έχει διαδραματίσει επίσης σημαντικό ρόλο για τη Volkswagen. Με τη δημιουργία μιας νέας οικογένειας μοντέλων, ο Giugiaro σχεδίασε επίσης το νέο στυλ της Volkswagen από το 1970. Ο μάεστρο Giugiaro αναπολεί με νοσταλγία τη δημιουργία του Golf ακόμα και μετά από δεκαετίες και μίλησε γι' αυτό με τη συντακτική ομάδα του Volkswagen Classic στο Italdesign στο Τορίνο, πριν από μερικά χρόνια.

Στην πρώτη συνάντηση στο Βόλφσμπουργκ τον Ιανουάριο του 1970, ο τότε διευθύνων σύμβουλος της Volkswagen Kurt Lotz, μπήκε γρήγορα στο θέμα: «Θέλουμε να σχεδιάσετε για εμάς τον διάδοχο του Beetle. Και θα είμαστε ικανοποιημένοι αν οι χώροι στο εσωτερικό είναι περίπου ίδιοι με αυτούς του Beetle» θυμάται ο Giugiaro. Υπήρχαν επίσης ήδη προδιαγραφές από τη Volkswagen: «Μου έδειξαν σχέδια και σκίτσα και στη συνέχεια μου μίλησαν για το project μιας ολόκληρης οικογένειας μοντέλων και με ρώτησαν αν θα ήμουν έτοιμος να αναλάβω το έργο - και ήμουν εξαιρετικά χαρούμενος για αυτή

την ευκαιρία». Οι ιδέες για τον νέο τύπο μοντέλου ήταν συγκεκριμένες. «Το νέο αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής θα πρέπει να είναι ένα σύγχρονο compact μοντέλο με πορτμπαγκάζ - με άλλα λόγια, ένα ευπροσάρμοστο όχημα σύμφωνα με τη νέα τάση. Η Volkswagen είχε ήδη διαγνώσει αυτή την τάση από τότε».

Ο σχεδιασμός ενός εντελώς νέου μοντέλου ως διαδόχου ενός best seller, αποτελεί μεγάλη πρόκληση για έναν σχεδιαστή. «Η δημιουργία ενός όμορφου οχήματος είναι εύκολη, αν πρόκειται να παράξεις μόνο λίγα κομμάτια. Αλλά αν σκοπεύεις να κατασκευάσεις χιλιάδες τέτοια αντίτυπα, πρέπει να σχεδιάσεις το αυτοκίνητο με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι εύκολο στη συναρμολόγηση» τόνισε ο Giugiaro. «Ένας σχεδιαστής, όπως θεωρώ ότι είμαι εγώ, πρέπει πάντα να είναι κάτι παραπάνω από ένας απλός στυλίστας». Και έτσι η πρακτικότητα επηρέασε και τα σχέδιά του για το Golf. «Αρχικά, είχα σκεφθεί οι ορθογώνιοι προβολείς να αντιγράφουν τη σχεδίαση των πίσω φώτων ως προς τις διαστάσεις και τη διάταξη. Αλλά αυτό κόστιζε πάρα πολύ, οπότε έπρεπε να επιλέξω τους στρογγυλούς προβολείς».

Τι κάνει το Golf τόσο ξεχωριστό; Ο Giugiaro πήρε μολύβι και χαρτί, τράβηξε μερικές γραμμές και μετά από λίγα δευτερόλεπτα διαγράφηκε το παγκόσμιο success story από το Βόλφσμπουργκ: το Golf - αδιαμφισβήτητο. Καθαρές γραμμές, περιορισμός στα ουσιώδη. Ιδιαίτερα εντυπωσιακή είναι η κολόνα C, η οποία διατηρείται σε κάθε νέο Golf. Η καλή σχεδίαση αποδεικνύει την αξία της. Ο Giugiaro το γνώριζε αυτό. «Ο λόγος που το Golf είχε τέτοια επιτυχία ήταν επειδή όλα ήταν απλά ολόσωστα»!

Αγαπημένο χρώμα του Giugiaro

«Μπλε! Πάντα φανταζόμουν το Golf I σε γαλάζιο.»

Καθαρή αισθητική

Με σήμα κατατεθέν τις ευθείες γραμμές του, ο σχεδιαστής καθόρισε τις αναλογίες σε πρώιμο στάδιο. Το κάτω σχέδιο παρουσιάζει μια έκδοση που είναι κοντά στο μοντέλο παραγωγής με στρογγυλούς προβολείς.

Η ΟΥΣΙΑ ΤΗΣ ΜΑΡΚΑΣ

Ο Andreas Mindt είναι επικεφαλής σχεδίασης της μάρκας Volkswagen από το 2023. Αυτό σηματοδοτεί την επιστροφή στα παλιά του λημέρια, καθώς είχε ήδη λάβει μέρος στο σχεδιασμό των Golf V και VI, ενώ το Golf VII φέρει πλήρως την υπογραφή του. Στη συνέντευξη, ο Andreas Mindt κάνει μια αναδρομή σε οκτώ γενιές, αναφερόμενος και στο μέλλον.

Κάθε Golf έχει τον δικό του χαρακτήρα.

Πώς βλέπετε εσείς ως ειδικός της σχεδίασης κάθε μία από τις οκτώ γενιές;

Το Golf I είναι το εμβληματικό πρωτότυπο, ένα εξαιρετικά σημαντικό Volkswagen. Το Golf II είναι ο εκσυγχρονισμός του πρωτοτύπου και αντιπροσωπεύει το επόμενο στάδιο. Το Golf III μεταφέρει το DNA στη σύγχρονη εποχή. Η λιτή σχεδίαση του Golf IV αποδεικνύει την τόλμη να επικεντρωθούμε στα ουσιώδη. Και το Golf V είναι και πάλι η εκσυγχρονισμένη μορφή του προκατόχου του, όπου η ομάδα κατάφερε να δημιουργήσει ένα πολύ δυναμικό Golf. Με το Golf VI, ενσωματώθηκαν η μέγιστη ακρίβεια και τα αιχμηρά άκρα. Το Golf VII ενσαρκώνει την ουσία, συγκεντρώνοντας τα καλύτερα στοιχεία όλων των γενεών σε ένα όχημα. Και με το επίπεδο εμπρός μέρος του, το όγδοο Golf αποτελεί και πάλι μια δυναμική εξέλιξη του Golf VII.

Ποιο είναι το στοιχείο που κάνει τη σχεδίαση του πρώτου Golf τόσο μοναδική;

Πρώτον, η χρυσή τομή είναι διάχυτη στο Golf I, όπως ακριβώς και στο Volkswagen Beetle. Όσον αφορά στην αναλογία μεταξύ των γυάλινων επιφανειών και

των θυρών ειδικότερα, όλα ήταν πολύ καλά ισορροπημένα. Αυτή η φυσική σχεδίαση το κατέστησε αμέσως πολύ δημοφιλές. Δεύτερον, είχε επίσης μία πολύ προχωρημένη εμφάνιση από την αρχή. Για παράδειγμα, αν τοποθετήσετε ένα DeLorean DMC-12 (που είχε το ρόλο της χρονομηχανής στην ταινία "Back to the Future") δίπλα σε ένα Golf I, τότε μπορείτε να διαπιστώσετε ότι το Golf είναι εξίσου φουτουριστικό. Πάντα προσπαθούσαμε να αποστάξουμε αυτή την ουσία σε όλες τις γενιές. Κατά συνέπεια, το Golf έχει γίνει η ουσία της μάρκας Volkswagen.

Υπάρχει μια μοναδική εμπνευσμένη στιγμή στην ιστορία του Golf;

Ναι, είναι η αλλαγή από το Golf I στο Golf II. Ο τότε επικεφαλής σχεδιαστής της Volkswagen Herbert Schäfer, έκανε τα πάντα σωστά. Εκσυγχρόνισε το δεύτερο Golf, αλλά διατήρησε το DNA της πρώτης γενιάς. Αυτή η 'γέφυρα' είναι εξαιρετικά σημαντική για την ιστορία του μοντέλου. Το Golf παρέμενε πάντα μια περαιτέρω εξέλιξη αυτού του αρχικού μοντέλου. Αυτός είναι ο άσος στο μανίκι του Golf, και τα εύσημα ανήκουν στον Herbert Schäfer.

Πάθος για σχεδίαση

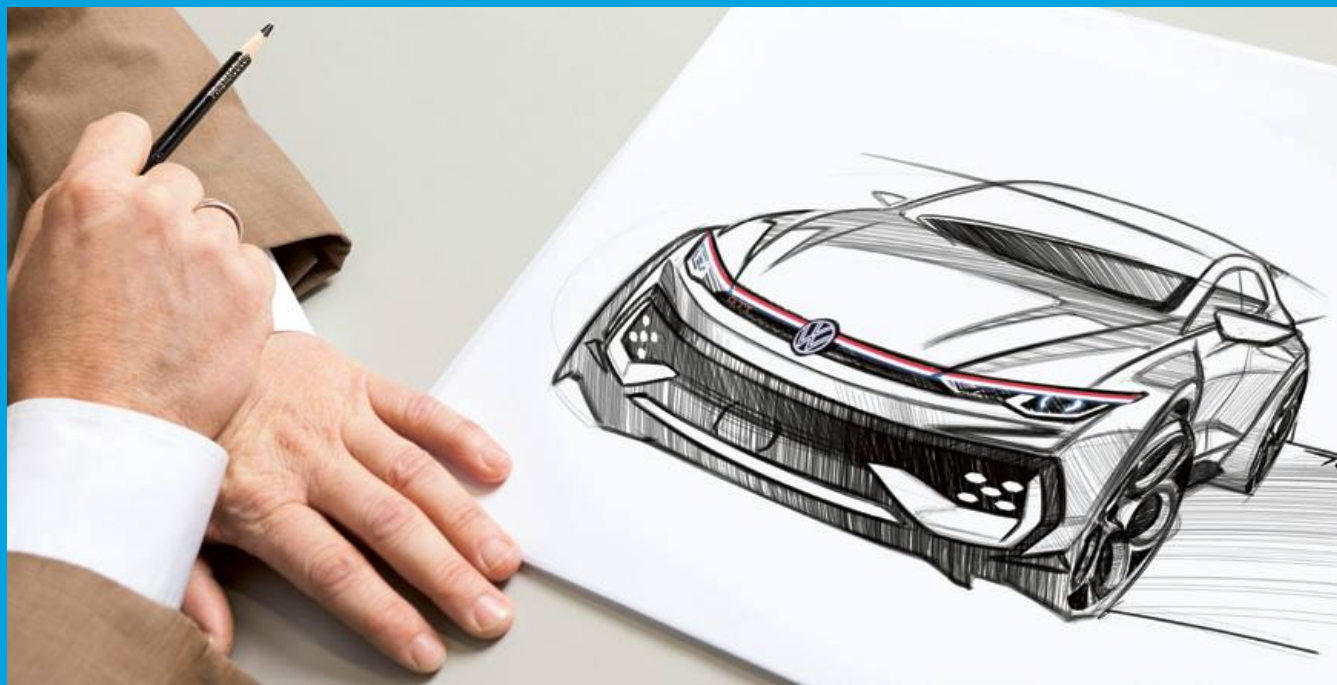
Για τον Andreas Mindt, ο σχεδιασμός αυτοκινήτων είναι ένα πάθος.

Ανάμεσα στα προσωπικά του οχήματα είναι ένα μπεζ Volkswagen Beetle, το οποίο έχει στην κατοχή του εδώ και πολλά χρόνια.





‘Το Golf πάντα χαμογελούσε. Το ίδιο ισχύει και για το σημερινό Golf.’



Ποιο ήταν το στοιχείο που καθόρισε κυρίως τη σχεδιαστική ταυτότητα της δεύτερης γενιάς Golf; Το Golf II είχε αυτήν τη όμορφη χαρακτηριστική γραμμή που διέτρεχε περιμετρικά όλο το αυτοκίνητο. Ένα είδος διαχωριστικού. Και το πάνω μέρος του αμαξώματος έδινε την εντύπωση ότι πατούσε πάνω σε αυτή τη γραμμή. Ήταν εξαιρετικά μοντέρνο, πραγματικά υπέροχο. Και ήταν επίσης το πρώτο αυτοκίνητο με τα πίσω φώτα τοποθετημένα ψηλότερα. Όλα τα άλλα οχήματα είχαν τα πίσω φώτα χαμηλά. Το Golf II καθιέρωσε σαφώς μια σχεδιαστική τάση εδώ.

Αναφερόμενοι σε προηγούμενες γενιές του μοντέλου που δεν κατασκευάζονται πλέον, πολλοί θιασώτες και ειδικοί θεωρούν τον σχεδιασμό των Golf I, IV και VII ιδιαίτερα επιτυχημένο. Πιστεύετε ότι έχουν δίκιο; Οι γενιές I, IV και VII είναι οι ισχυρότερες. Αλλά οι ενδιαμέσες γενιές είναι εξίσου σημαντικές για την εξέλιξη. Το Golf II αποκτά όλο και μεγαλύτερη σημασία, επειδή συνέχισε το DNA του Golf I. Ή το Golf III: Οι προβολείς ήταν ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό εδώ, καθώς σχεδιάστηκαν για πρώτη φορά ως ‘free-form’ προβολείς.

Οι προβολείς του Golf III βασίστηκαν στους διπλούς προβολείς του GTI II και τοποθετήθηκαν σε κοινό περίβλημα, σωστά; Ακριβώς. Και το Golf IV τους υιοθέτησε στην πιο καθαρή μορφή τους, επειδή οι προβολείς έφεραν ένα διακοσμητικό πλαίσιο που παρέπεμπε σε ιμάντα κίνησης. Ο σχεδιαστής Michael Werner ήταν αυτός που συνέλαβε αυτή την ιδέα και συνέβαλε στην υλοποίησή της. Το αποτέλεσμα ήταν δύο στρογγυλοί προβολείς, συνδεδεμένοι με έναν φανταστικό ιμάντα.

Πώς κατέστη δυνατό, η εμβληματική σχεδίαση του Golf να παραμένει αναλλοίωτη στο πέρασμα του χρόνου; Πρώτα απ' όλα, ας μην ξεχνάμε ότι η Volkswagen είναι ένας κατασκευαστής μεγάλου όγκου πωλήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό να μην υπάρχουν αδύναμες γενιές σε ένα παγκόσμιο bestseller όπως το Golf - γιατί διαφορετικά η γραμμή συναρμολόγησης στο Βόλφσμπουργκ θα λειτουργούσε με τη μισή ταχύτητα. Ως εκ τούτου, οι πειραματισμοί με ένα Golf

κρύβουν πάντα υψηλό ρίσκο. Γι' αυτό, ένα Golf δεν πρέπει να διχάζει το αγοραστικό κοινό. Από την άλλη όμως, εξακολουθούμε να θέλουμε να συμπεριλάβουμε ενδιαφέρουσες λεπτομέρειες και να θέσουμε πρότυπα. Και αυτό ακριβώς έχει συμβεί. Για παράδειγμα, με το Golf IV, ήταν μεγάλο το επίτευγμα του τότε επικεφαλής σχεδίασης Hargmut Warkuβ, ο οποίος επέλεξε μία λιτή σχεδιαστική προσέγγιση για το Golf, εστιάζοντας στην ουσία και όχι στις λεπτομέρειες. Κάτι τέτοιο απαιτεί τόλμη και δύναμη. Ο Warkuβ διέθετε και τα δύο. Επικεντρώθηκε στη σιλουέτα, στην εμβληματική κολόνα C και τις συνδετικές γραμμές. Ένα άλλο παράδειγμα είναι το Golf VII: το 2012, όλα τα αυτοκίνητα της κατηγορίας είχαν ‘ώμους’. Το Golf VII ήταν το μόνο που δεν είχε - πηγαίνοντας κόντρα στο ρεύμα. Αυτή η σχεδίαση του προσέδιδε μία μοναδικότητα που άρεσε στον κόσμο. Και αυτό είναι το μυστικό: ένα Golf πρέπει να αρέσει, αλλά να μην διχάζει.

Η σχεδιαστική στρατηγική του βασίζεται σε τρεις πυλώνες, σταθερότητα, ελκυστικότητα και μία μυστική φόρμουλα. Ποια χαρακτηριστικά του σημερινού Golf αντιπροσωπεύουν αυτούς τους πυλώνες; Η σταθερότητα του σημερινού Golf οφείλεται, μεταξύ άλλων, στη σιλουέτα, δηλαδή στην αναλογία κρυστάλλινων και μεταλλικών επιφανειών. Οι ισχυρές κολώνες οροφής δηλώνουν επίσης σταθερότητα. Επιπλέον, οι επιφάνειες του αμαξώματος αποπνέουν ένα συνολικό δυναμισμό που προσδίδει μία στιβαρότητα στο σχήμα. Η μυστική φόρμουλα είναι ο κοντός πίσω πρόβολος και ο μακρύτερος μπροστινός πρόβολος. Ως αποτέλεσμα, οπτικά, το Golf δίνει την αίσθηση ότι κινείται προς τα εμπρός. Αυτή η εντύπωση ενισχύεται από τη σχεδόν κάθετη κολόνα C και την μεγάλη κλίση της κολόνας A. Η ελκυστικότητα είναι εκ φύσεως σημαντική. Το Golf πάντα χαμογελούσε. Και αυτό ισχύει και για το σημερινό Golf. Γενικά, η σχεδιαστική φιλοσοφία πρέπει να αναδεικνύει όλες τις αρετές που εμφύσησε η VW σε όλα τα μοντέλα της, ξεκινώντας από το πρώτο Beetle. Ήταν επίσης σταθερό, ελκυστικό και είχε κάτι το ξεχωριστό. Αυτό ήταν ανέκαθεν το τρίπτυχο ενός Volkswagen. Και γι' αυτό είναι τόσο εύκολο αλλά και σωστό, να προχωρήσουμε τώρα στο μέλλον ακολουθώντας την ίδια στρατηγική.

ΠΑΝΤΑ ΚΑΙΝΟΤΟΜΟ

Το Golf ήταν ανέκαθεν συνώνυμο με τον εκδημοκρατισμό της τεχνολογικής προόδου από την πρώτη στιγμή. Ακολουθούν μερικά τεχνολογικά ορόσημα.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Ε ΓΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Από το 1980 και μετά, η φιλοσοφία εξοικονόμησης καυσίμου, γνωστή ως "Formula E", εισήχθηκε στη μαζική παραγωγή. Αυτή προσέφερε δυνατότητα εξοικονόμησης από 1 έως σχεδόν 2 l/100km σε καθημερινή χρήση. Το Golf I ήταν διαθέσιμο στην έκδοση Formula E από το 1981 έως το 1983 - έχοντας αεροδυναμικά βελτιστοποιημένες επιφάνειες με επενδύσεις στις κολόνες A και πρόσθετα σπόιλερ, ελαστικά με βελτιωμένη αντίσταση κύλισης, κιβώτιο 3+E με πιο μακριές σχέσεις και ένδειξη αλλαγής ταχυτήτων. Το Formula E αποτέλεσε προάγγελο των μεταγενέστερων συστημάτων start/stop και της λειτουργίας coasting. Το Golf II eco-diesel χρησιμοποιήθηκε σε δοκιμές fleet το 1989 και είχε κατανάλωση μόλις 5,5 l/100km. Από το 1993, η τεχνολογία αυτή ήταν βασική στο Golf III Ecomatic, ανοίγοντας τον δρόμο για τη μετέπειτα τεχνολογία BlueMotion. Από το 2007, το Golf V λανσαρίστηκε σε έκδοση BlueMotion, με μέση κατανάλωση μόλις 4,5 l/100 km.

Formula για οικονομία

Όλα τα Formula E μοντέλα είχαν μία πολύ μακριά (overdrive) τελική σχέση στο κιβώτιο.

ΤΕΤΡΑΒΑΛΒΙΔΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΟΔΗΓΙΚΗ ΑΠΟΛΑΥΣΗ

Τέσσερις βαλβίδες ανά κύλινδρο, κινούμενες από δύο επικεφαλής εκκεντροφόρους: ο νέος κινητήρας του Golf II GTI 16V είχε τεράστιες δυνατότητες. Περισσότερες βαλβίδες εξασφάλιζαν καλύτερο σχηματισμό μείγματος παρέχοντας πλεονεκτήματα στην καύση. Ενώ οι πρώτες μονάδες που προήλθαν από τον θρυλικό κινητήρα 827 είχαν ακόμα δύο βαλβίδες, οι τετραβάλβιδι κινητήρες άμεσης απόκρισης εμφανίστηκαν στη σειρά Golf για πρώτη φορά το 1986, ενώ είχαν ήδη δοκιμαστεί στον μηχανοκίνητο αθλητισμό, όπως στο Golf I GTI Rheila.



Golf II GTI 16V (1986)

Το ταχύτερο Golf της εποχής του με 102 kW (139 PS).

4 X 4

Με το σύστημα τετρακίνησης syncro, το Golf μεταμορφώθηκε σε ένα compact μοντέλο εξαιρετικής πρόσφυσης.



ALL-WHEEL DRIVE

CONNECT FOUR

Το 1986 έκανε το ντεμπούτο του το πρώτο compact μοντέλο της Volkswagen με τετρακίνηση με το Golf II syncro. Όπως στο T3 και το Passat, χρησιμοποιήθηκε η φιλοσοφία της κίνησης syncro που ανέπτυξε η Volkswagen με συνεκτικό συμπλέκτη. Με το Golf syncro, η τετρακίνηση έγινε επιτέλους προσιτή στο ευρύ κοινό. Το Golf Country, ένα εκτός δρόμου όχημα βασισμένο σε ένα υπερυψωμένο Golf syncro, διαθέσιμο από το 1990 έως το 1991, έπαιξε ξεχωριστό ρόλο. Στο Golf IV του 1998, ακολούθησε το ηλεκτρονικά ελεγχόμενο κιβώτιο τετρακίνησης στον πίσω άξονα που αρχικά χρησιμοποιήθηκε στον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Έκτοτε, όλα τα μοντέλα με τετρακίνηση φέρουν την ονομασία 4MOTION.

ΥΠΕΡΠΛΗΡΩΣΗ

ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΠΙΕΣΗ ΩΘΗΣΗΣ

Οι πρώτοι υπερπληρωμένοι βενζινοκινητήρες χρησιμοποιήθηκαν στο Golf G60 από τα τέλη της δεκαετίας του '80. Ο δοκιμασμένος τετρακύλινδρος 1,8l κινητήρας τροφοδοτούνταν με περισσότερο φρέσκο αέρα για καύση μέσω ενός μέσω ενός συμπιεστή στροφάλου τύπου scroll. Σημαντικό πλεονέκτημα του συστήματος: δεν υπήρχε turbo lag, καθώς η ισχύς ήταν ήδη διαθέσιμη στις χαμηλές στροφές. Ένας κινητήρας με διπλό σύστημα υπερπλήρωσης (twincharged με συμπιεστή στροφάλου διδύμου κοχλία και turbo), και συγκεκριμένα ο 1,4l TSI, χρησιμοποιήθηκε τότε για πρώτη φορά στο Golf V GT του 2005. Στη γκάμα κινητήρων του Golf κυριαρχούσαν οι υπερπληρωμένοι κινητήρες, προσφέροντας μεγαλύτερη ισχύ και ροπή με μικρότερη κατανάλωση σε σύγκριση με ισχυρότερους ατμοσφαιρικούς κινητήρες.



Golf II G60

Γνήσιο αγωνιστικό με υπερσυμπιεστή τύπου scroll και σήμερα ένα πολυπόθητο συλλεκτικό αντικείμενο.



Ψηφιακό Golf

Με το Ψηφιακό Κέντρο Πληροφοριών Οδηγού 'DigiFiz' Digital Driver, εισάγεται για πρώτη φορά η ψηφιακή τεχνολογία στο cockpit.

ΨΗΦΙΑΚΟ COCKPIT

ΜΕ ΤΟ ΒΛΕΜΜΑ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Το 1986, το Golf εξέπληξε τον κόσμο με τις φουτουριστικές ψηφιακές οθόνες: το "DigiFiz" - συντομογραφία του "Ψηφιακό Κέντρο Πληροφοριών Οδηγού" στα Γερμανικά - έκανε την πρεμιέρα του στο Golf II. Αυτό περιελάμβανε ένα ψηφιακό ταχύμετρο με οθόνη υγρών κρυστάλλων, διαθέσιμο προαιρετικά,

που προσέφερε πρωτοφανή για την εποχή ακρίβεια. Ξαφνικά μπορούσαν να προβάλλονται ακριβείς ενδείξεις της ταχύτητας, της απόστασης, της στάθμης καυσίμου ή της θερμοκρασίας ψυκτικού. Από το Golf IV, ορθογώνιες ψηφιακές ενδείξεις ενσωματώθηκαν για πρώτη φορά στον βασικό εξοπλισμό. Το "DigiFiz" ως η αρχή του ψηφιακού πίνακα οργάνων ήταν ένας πρώιμος πρωτοπόρος των Active Info Displays.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

Με τους προβολείς από διαφανές γυαλί, το Golf IV θεωρήθηκε πρωτοπόρος της καινοτομίας από το 1997. Η εποχή των φακών δέσμης είχε φτάσει στο τέλος της, η νέα τεχνολογία κατόπτρων ελεύθερης μορφής (free-form) αύξησε σημαντικά την ωφέλιμη ένταση του φωτός και ο σχεδιασμός του εσωτερικού των προβολέων έθεσε νέα πρότυπα. Από τότε και μετά, οι νέοι προβολείς διαμόρφωσαν το πρόσωπο της μάρκας, προσδίδοντας στο μπροστινό μέρος του οχήματος τη δική του έκφραση. Εκτός από τα νέα συστήματα LED, το φωτιζόμενο λογότυπο της Volkswagen θα χρησιμοποιηθεί για πρώτη φορά στο εμπρός τμήμα ενός ευρωπαϊκού Volkswagen το 2024 και θα συμβάλει στον καθορισμό μιας νέας, αλάνθαστης σχεδίασης των φωτών της Volkswagen.



Τεχνολογικό άλμα

Το 1997, διαφανείς προβολείς κατέστησαν για πρώτη φορά δυνατό τον συνδυασμό της τεχνολογίας φωτισμού και του design.



Το 2024, το Golf θα παρουσιαστεί με νέα σχεδίαση φωτών, ανασχεδιασμένους προβολείς LED και φωτιζόμενο λογότυπο.

ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΙ ΥΒΡΙΔΙΚΑ

ΜΗΔΕΝΙΚΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΡΥΠΩΝ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Ηλεκτρικές εκδόσεις του Golf υπήρχαν ήδη από την πρώτη γενιά. Το 1976, το πρωτότυπο του ηλεκτρικού Golf I ήταν το πρώτο όχημα δοκιμών. Το πιλοτικό πρόγραμμα CitySTROMer δοκιμάστηκε από το 1981 σε συνεργασία με την εταιρεία RWE. Κατασκευάστηκαν περίπου 25 Golf I CitySTROMer, το πρώτο ηλεκτρικό Golf κατάλληλο για καθημερινή χρήση. Οι βαριές μπαταρίες μολύβδου-οξέος βρίσκονταν στο δάπεδο του χώρου αποσκευών, όπως και στο Golf CitySTROMer δεύτερης γενιάς. Μεταξύ 1985 και 1991, παρήχθησαν 70 οχήματα Golf II CitySTROMer, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν σε δοκιμές fleet. Το Golf III CitySTROMer ήταν το πρώτο ηλεκτρικό Golf που διατέθηκε στην ελεύθερη αγορά το 1993.

Σε συνεργασία με τη Siemens, είχε δημιουργηθεί η νέα έκδοση του ηλεκτρικού αυτοκινήτου, με μονάδες μπαταρίας τοποθετημένες στον χώρο του κινητήρα και στο πάτωμα του χώρου αποσκευών. Κατασκευάστηκαν 120 αντίτυπα μέχρι το 1996. Στο μεταξύ, η Volkswagen είχε ασχοληθεί και με το θέμα των υβριδικών οχημάτων και είχε πραγματοποιήσει δοκιμές έχοντας ως βάση το Golf - από τη γενιά II μέχρι το Golf VI TwinDrive από το 2011. Το 2010, το Golf VI Blue-e-motion αναπτύχθηκε ως ένα ηλεκτροκίνητο όχημα προπαραγωγής με τεχνολογία μπαταρίας ιόντων λιθίου τελευταίας τεχνολογίας, αποτελώντας μια ριζοσπαστική εξέλιξη ως προς την αυτονομία και τις επιδόσεις. Τα περίπου 140 οχήματα δοκιμάστηκαν σε δοκιμές fleet μεγάλης κλίμακας στο εσωτερικό και στο εξωτερικό. Από το 2014, δύο οχήματα παραγωγής αποτέλεσαν το επόμενο λογικό βήμα στο ταξίδι προς τη βιωσιμότητα: το e-Golf, το πρώτο, αμιγώς ηλεκτρικό μοντέλο μαζικής παραγωγής της Volkswagen με υπερσύγχρονα συστήματα υποβοήθησης. Και το Golf GTE, το πρώτο plug-in υβριδικό Volkswagen. Από το 2020, η όγδοη γενιά μοντέλων διατίθεται με συστήματα κίνησης dual drive με δύο επίπεδα ισχύος: το Golf eHybrid και το спор Golf GTE.

ΤΡΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΓΡΑΜΜΑΤΑ

Το GTI - πρωτοποριακή τεχνολογία, γεμάτος ήχος και, πάνω απ' όλα, ανόθευτη οδηγική απόλαυση από το 1976.

Έρωτας με την πρώτη ματιά. Την ίδια επιτυχία είχε και το 2014 με τη μορφή του αποδοτικού plug-in υβριδικού GTE.



GOLF I GTI 1976

Όταν η Volkswagen παρουσίασε το Golf GTI στη Διεθνή Έκθεση Αυτοκινήτου του 1975, ήταν εκπληκτικό να βλέπεις 110 ίππους σε ένα τόσο διακριτικό σχήμα. Το σπορ sedan με τεχνολογία ψεκασμού και βάρος μόλις 810 κιλά προσέφερε απίστευτες επιδόσεις για την εποχή εκείνη με τελική ταχύτητα 182 km/h και επιτάχυνση 0 - 100 km/h σε 9,0 δευτερόλεπτα. Η παραγωγή δεν έμεινε στην

προγραμματισμένη ειδική παρτίδα των 5.000 αυτοκινήτων - στην πραγματικότητα, μόνο στη Γερμανία ταξινομήθηκαν σχεδόν 22.000 οχήματα μέχρι το 1977. Το GTI έγινε εξαρχής cult αυτοκίνητο και καθιέρωσε την "κατηγορία GTI" που πήρε το όνομά του ως το πρώτο και πιο επιτυχημένο, σπορ compact αυτοκίνητο. Μέχρι σήμερα, τα τρία γράμματα εξακολουθούν να γοητεύουν τους θαυμαστές τους.



GOLF GTI¹ 2024

Στην όγδοη γενιά του, το εμβληματικό σπορ μοντέλο της οικογένειας υπόσχεται την απόλυτη οδηγική απόλαυση σε αυθεντικό στυλ GTI. Οι λάτρεις του αυτοκινήτου μπορούν να προσβλέπουν σε ακόμα υψηλότερες επιδόσεις: Το Golf GTI από το 2024 είναι ακόμα πιο σπορτίφ, ενώ η ισχύς του υπερπληρωμένου 2,0l βενζινοκινητήρα έχει αυξηθεί από 245PS σε 265PS σε σχέση με τον προκατόχο του. Το μοντέλο εντυπωσιάζει με τον σπορ εξοπλισμό υψηλής ποιότητας, το ειδικό για το GTI Digital Cockpit Pro και τη δυναμική σχεδίαση GTI, που περιλαμβάνει μία μεγάλη κυψελοειδή μάσκα στον προφυλακτήρα, παραδοσιακές κόκκινες διακοσμητικές λωρίδες στη γρίλια και νέους προβολείς. Τα premium σπορ καθίσματα κοσμούνται με το θρυλικό, καρό μοτίβο.



GOLF GTE² 2024

Το Golf GTE του 2024 εξακολουθεί να είναι στενά συνδεδεμένο με το GTI. Ωστόσο, η αποκλειστική σχεδίαση του GT υιοθετεί μπλε χρώμα στα κλασικά διακοσμητικά στοιχεία και τις λεπτομέρειες του GTE. Όμως και στο πίσω μέρος, το Golf GTE, το οποίο μπορεί συνήθως να κινείται ηλεκτρικά στην καθημερινότητα, ξεχωρίζει χάρη σε μία κομψή χρωμιωμένη λωρίδα πάνω από τον διαχύτη αντί

για τις απολήξεις εξαγωγής. Το νέο Golf GTE μεταφέρει την ισχύ από τον υπερπληρωμένο κινητήρα 1.5 TSI και τον ηλεκτροκινητήρα μόνιμου μαγνήτη στους εμπρός τροχούς, μέσω ενός κιβωτίου DSG 6 σχέσεων τριπλού συμπλέκτη που έχει σχεδιαστεί ειδικά για plug-in υβριδικά συστήματα. Εξαιρετικά αποδοτικό, το νέο plug-in υβριδικό σύστημα κίνησης παρέχει ηλεκτρική αυτονομία περίπου 132 km.

¹ Golf GTI – Μοντέλο προπαραγωγής

² Golf GTE – Μοντέλο προπαραγωγής

200 μέτρα
Golf I

2,000 μέτρα
Golf VIII

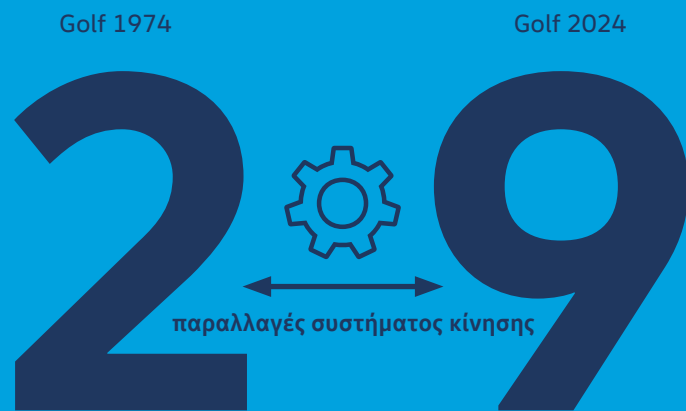
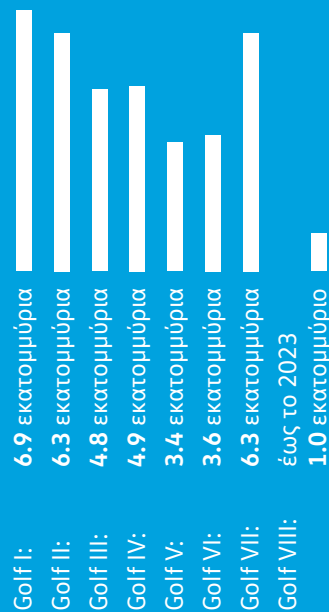
Σε σύγκριση με την τρέχουσα γενιά Golf, το Golf I χρειαζόταν πολύ λιγότερα καλώδια για το ηλεκτρικό σύστημα.

Το roll bar του Golf I Convertible ενέπνευσε και το παρατσούκλι **strawberry basket**. Μέχρι το 1975 το πίσω οριζόντιο πάνελ Golf I κάτω από την πινακίδα κυκλοφορίας είχε δύο διαφορετικές κλίσεις, γνωστό στους φανατικούς του μοντέλου ως **swallowtail**. Το σπορ τιμόνι του πρώτου GTI είχε ένα ιδιαίτερα χαμηλό κέντρο περιστροφής, που οι λάτρεις το ονόμασαν **spittoon**.



21,517,415 Golf :
Στις 26 Ιουνίου 2002, το Golf ξεπερνά την παραγωγή του Beetle

37 Πάνω από
εκατομμύρια Golf σε
50 χρόνια:

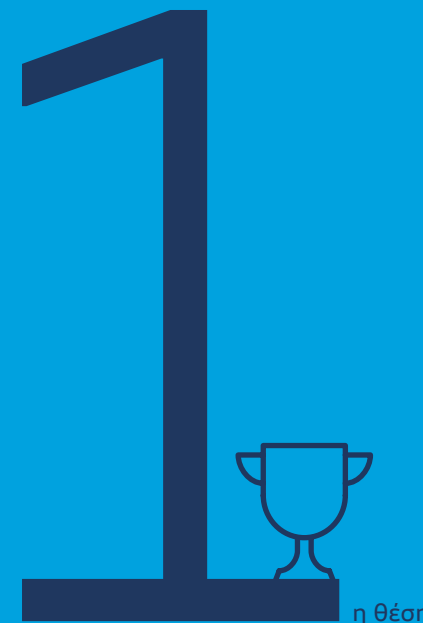


3,705 χλυστά μήκος Golf 1974

4,284 χλυστά μήκος Golf VIII

35 χρόνια

Το Golf κατασκευάζεται από το 1974 έως το 2009 στην πόλη Golf της Νοτίου Αφρικής



Το Golf είναι το πιο επιτυχημένο μοντέλο στην ιστορία της Volkswagen.

1976 ένα εκατομμύριο Golf

1982 πέντε εκατομμύρια Golf

1988 δέκα εκατομμύρια Golf

1990 ένα εκατομμύριο GTI

1991 331,848 μονάδες: Το Golf Cabrio είναι το cabrio με τη μεγαλύτερη παραγωγή στον κόσμο.

1994 15 εκατομμύρια Golf

2000 20 εκατομμύρια Golf

2007 25 εκατομμύρια Golf

2013 30 εκατομμύρια Golf

2018 Το Golf είναι το μοντέλο μεγαλύτερης παραγωγής στο εργοστάσιο του Βόλφσμπουργκ.

ΓΝΗΣΙΟ GOLF SPORT

Η Volkswagen είχε κρατήσει αποστάσεις για πολύ καιρό από τις επίσημες δραστηριότητες μηχανοκίνητου αθλητισμού, αλλά αυτό άλλαξε από το 1976: με το Golf GTI, ένα σύγχρονο σπορ αυτοκίνητο ήταν επιτέλους διαθέσιμο.

Μόλις έναν χρόνο μετά, η Volkswagen συμμετείχε για πρώτη φορά στο Γερμανικό Πρωτάθλημα Ράλλυ. Το Golf GTI πιστοποιήθηκε για την κατηγορία Group 1, και πίσω απ το τιμόνι το 1977 ήταν ο Jochi Kleint, οδηγός ράλλυ και επίσης ο πρώτος εργοστασιακός οδηγός της Volkswagen. Παράλληλα με το GTI, ο πρώτος ατμοσφαιρικός πετρελαιοκίνητης της Volkswagen έκανε επίσης το ντεμπούτο του στο Golf I. Τα οχήματα αναβαθμίστηκαν για χρήση σε διεθνείς αγώνες ράλλυ, και το 1978 είχε έρθει η ώρα: Οι Jochi Kleint και Andreas Häscher έλαβαν μέρος στο Ράλλυ Μόντε Κάρλο με έναν υπερπληρωμένο πετρελαιοκίνητο Golf. Το Golf πάλεψε μέσα στις χειμερινές συνθήκες και κατέλαβε τη συγκλονιστική 13η θέση. Αυτή ήταν η αρχή μιας ιστορίας επιτυχίας. Μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1990, η Volkswagen κατέκτησε πολλές νίκες στους αγώνες ράλλυ με το Golf. Ο τίτλος του παγκόσμιου πρωταθλήματος του 1986 στο Group A και δύο τίτλοι στο γερμανικό πρωτάθλημα μιλούν από μόνοι τους.

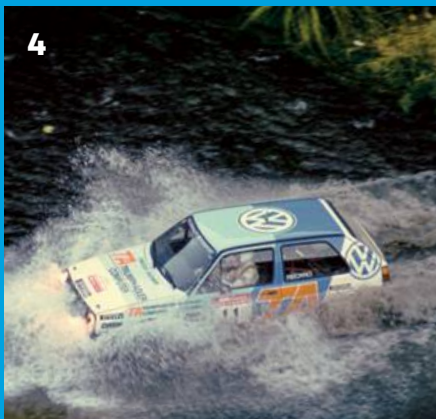
Λίγα χρόνια αργότερα, η συμμετοχή στον μηχανοκίνητο αθλητισμό θα συνεχιστεί στις πίστες - τόσο σε απλούς αγώνες με διακρίσεις για τη μάρκα όσο και σε εργοστασιακά προγράμματα. Και εδώ, το GTI έθεσε πρότυπα με την κατάκτηση δύο τίτλων, ενώ έλαμψε επίσης με την αξιοπιστία και την μαραθώνια αντοχή του στον περίφημο 24ωρο αγώνα στο Nürburgring.



1 Golf I GTI 'Zebra'

Η Volkswagen συμμετείχε στο Γερμανικό Πρωτάθλημα Ράλλυ για πρώτη φορά το 1977. Το Golf I GTI σε ασπρόμαυρη εμφάνιση σε στυλ ζέβρας, οδηγούσε ο Jochi Kleint.





2 Golf I GTI 'Rheila'

Το 1981, ο Alfons Stock και ο συνοδηγός Paul Schmuck κέρδισαν τον τίτλο του Γερμανικού Πρωταθλήματος Ράλλυ. Το καταπράσινο Golf GTI στο Group 2 απέκτησε θρυλική υπόσταση ως "Rheila Frog".

3 Golf I GTI 'Pierburg'

Οι Per Eklund και Hans Sylvan πέτυχαν εξαιρετικά αποτελέσματα με το GTI 1980 σε πολλούς αγώνες ράλλυ - όπως την πέμπτη θέση στο Ράλλυ Μόντε Κάρλο.

4 Golf II GTI 16V Group A

Το 1986, η εργοστασιακή ομάδα της Volkswagen με επικεφαλής τον Σουηδό Kenneth Eriksson και τον Γερμανό συνοδηγό του Peter Diekmann εξασφάλισε τον τίτλο στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλλυ Group A, το οποίο διεξήχθη για πρώτη φορά.

5 Golf II Rallye G60

Το Golf Rallye G60 διαθέτει τετρακίνηση και υπερσυμπιεστή καυσαερίων τύπου scroll και αποδίδει στον δρόμο 207 kW (282 PS). Το 1991, οι Erwin Weber και Manfred Hiemer κέρδισαν με αυτό το Γερμανικό Πρωτάθλημα Ράλλυ. Έναν χρόνο νωρίτερα, το Golf G60 είχε ήδη χρησιμοποιηθεί στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλλυ και πέτυχε, μεταξύ άλλων, μια θέση στο βάθρο στο Ράλλυ Νέας Ζηλανδίας.

6 Golf II Pikes Peak

Το 1987, στη θρυλική διεθνή ανάβαση Pikes Peak International Hill Climb στην πολιτεία Κολοράντο των ΗΠΑ, ο Jochi Kleint οδήγησε ένα Golf με δύο ανεξάρτητους κινητήρες, ο καθένας εξοπλισμένος με υπερσυμπιεστή, οι οποίοι απέδιδαν μαζί 479 kW (652 PS). Ο Kleint ήταν έτοιμος να πετύχει τον καλύτερο χρόνο με το δικινητήριο Golf, προτού αναγκαστεί να εγκαταλείψει λίγο πριν από τον τερματισμό λόγω ελαττώματος στην ανάρτηση.

7 Golf VII GTI TCR

Το πρωτάθλημα TCR που λανσαρίστηκε το 2015 συνδυάζει αγώνες κορυφαίας κατηγορίας με τεχνολογία πολύ κοντά σε αυτήν της στάνταρ παραγωγής. 4θυρα και 5θυρα οχήματα με υπερπληρωμένους κινητήρες 2,0 λίτρων μπορούν να συμμετέχουν σε αυτό το πρωτάθλημα - ιδανική συνθήκη για το Golf GTI TCR. Μέχρι το 2019, η Volkswagen Motorsport παρέδωσε περισσότερα από 100 αντίτυπα αυτού του αγωνιστικού αυτοκινήτου σε ομάδες πελατών σε όλο τον κόσμο, οι οποίες οδήγησαν σε αμέτρητες νίκες και πρωταθλήματα με το αγωνιστικό αυτοκίνητο των 250 kW (340 PS). Το 2019, ο Benny Leuchter θριάμβευσε στο Παγκόσμιο Κύπελλο Αυτοκινήτων Τουρισμού στο Nordschleife του Nürburgring.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ

Golf I 1974–1983

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η Volkswagen έψαχνε για έναν διάδοχο του Beetle, αλλά δεν ήταν καθόλου εύκολο να αναπτύξει ένα νέο παγκόσμιο bestseller. Πολλά χρόνια αφιερώθηκαν στον σχεδιασμό, την εξέλιξη, την κατασκευή και τις δοκιμές. Το 1974 είχε έρθει επιτέλους η ώρα και η δημιουργία του Golf αποτέλεσε πραγματική επανάσταση: κίνηση στους εμπρός τροχούς αντί για κίνηση στους πίσω τροχούς, υδρόψυξη αντί για αερόψυξη, εν σειρά κινητήρας αντί για boxer, σχεδίαση με γωνίες αντί για τις χαρακτηριστικές καμπύλες.

Η σύγχρονη φιλοσοφία κέρδισε τις εντυπώσεις. Δύομισι χρόνια μετά το λανσάρισμα στην αγορά, το πρώτο εκατομμύριο είχε ήδη πωληθεί και το νέο Volkswagen καθόρισε μια νέα κατηγορία οχημάτων, την κατηγορία Golf. Από το 1976 και μετά, το compact Golf εντυπωσίασε ως σπορ GTI. Εκτός από το hatchback sedan, το Golf I ήταν διαθέσιμο και ως cabrio, καθώς και ως notchback saloon (Jetta) και αργότερα ως pickup (Caddy).

Συνολική παραγωγή παγκοσμίως: 6,9 εκατομμύρια οχήματα



Γενιά Cabrio

Από το 1979, το Golf I Cabrio ενσάρκωνε τη χαρά της ζωής - και ήταν ένα από τα πιο επιτυχημένα cabrio στον κόσμο.





Golf II 1983–1991

Με λεπτομερείς αεροδυναμικές βελτιώσεις, ένα σημαντικά μεγαλύτερο εσωτερικό και πιο οικονομικούς κινητήρες, το Golf μπήκε στη δεύτερη γενιά του το 1983. Το τροποποιημένο πλαίσιο εντυπωσίασε προσφέροντας μεγαλύτερη άνεση στην ανάρτηση, ενώ τα χαμηλότερα επίπεδα θορύβων και οι τελικές πιναλίες του οχήματος έθεταν νέα πρότυπα. Κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, προστέθηκαν καταλυτικός μετατροπέας ελεγχόμενος με αισθητήρα λάμδα, ABS, υδραυλικό τιμόνι και τετρακίνηση. Το Volkswagen, το οποίο σχεδιάστηκε εξ ολοκλήρου στο Βόλφσμπουργκ, παρέμεινε αναγνωρίσιμο ως Golf με την πρώτη ματιά παρά τις αλλαγές - ένας βασικός παράγοντας επιτυχίας για το νέο μοντέλο. Η δεύτερη γενιά Golf ήταν επίσης διαθέσιμη ως τροποποιημένο cabrio και ως notchback (Jetta).

Συνολική παραγωγή: 6,3 εκατομμύρια οχήματα



Γεννημένο για αγώνες ράλλυ

Με τετρακίνηση, υπερσυμπιεστή τύπου scroll και σχεδιασμένο για τον μηχανοκίνητο αθλητισμό: το Golf II Rallye G60 προκάλεσε αίσθηση από τον Μάρτιο του 1989.

ΠΡΩΤΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

ΩΡΙΜΑΖΟΝΤΑΣ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ



Golf III 1991–1997

Εμφανώς αλλαγμένο σε σχέση με τον προκατόχό του, αλλά και σαφώς αναγνωρίσιμο ως Golf, το μοντέλο με τα εκατομμύρια πωλήσεις έφτασε σε ένα επίπεδο ωριμότητας που μέχρι πρότινος φαινόταν ότι προοριζόταν για την πολυτελή κατηγορία. Κάνοντας αξιοσημείωτα βήματα εξέλιξης σε όλους τους τομείς της ασφάλειας, απέκτησε αερόσακους οδηγού και συνοδηγού τρίτης γενιάς και αργότερα πλευρικούς αερόσακους. Η συμπεριφορά και αντοχή του στις συγκρούσεις βελτιώθηκε σημαντικά. Το Golf III προσέφερε πολυάριθμες παραλλαγές κινητήρων, συμπεριλαμβανομένου ενός ultra-compact εξακύλινδρου (VR6), του πρώτου στην κατηγορία Golf, και του πρώτου turbodiesel άμεσου ψεκασμού. Το Golf III κατασκευάστηκε επίσης για πρώτη φορά ως station wagon, ενώ προστέθηκε ένα νέο cabrio καθώς και το Vento notchback sedan.

Συνολική παραγωγή: 4,8 εκατομμύρια οχήματα



Εγγυημένη ευρυχωρία

Το Variant εμφανίστηκε για πρώτη φορά το 1993 ως παραλλαγή του Golf III και από τότε συνδυάζει όλα τα πλεονεκτήματα του best seller με την εντυπωσιακή ευρυχωρία του.

ΣΥΜΒΟΛΟ ΣΤΥΛ



R for Racing

Το 2002 παρουσιάστηκε το Golf IV R32, το πιο спор Golf της εποχής του: Κινητήρας VR6 3,2 λίτρων 177 kW (241 PS), τελική ταχύτητα 247 km/h και τετρακίνηση 4MOTION στον βασικό εξοπλισμό - σήμερα ένα cult αυτοκίνητο.

Golf IV 1997–2003

Όταν παρουσιάστηκε η τέταρτη γενιά, ήταν σαφές ότι το Golf είχε μεταμορφωθεί πλέον σε ένα premium όχημα. Πιο ώριμο στιλιστικά και με κορυφαία ποιότητα κατασκευής, ξεχώρισε αμέσως από τους ανταγωνιστές του. Η υψηλή αισθητική της καμπίνας έθεσε νέα πρότυπα στην κατηγορία του. Ο λιτός, ακριβής σχεδιασμός του, ο οποίος γεφύρωσε στιλιστικά όλες τις προηγούμενες γενιές μέχρι το πρώτο Golf με την άψογη σαφήνεια και τη χαρακτηριστική σχεδίαση της κολόνας C, ήταν πρωτοποριακός για όλη τη γκάμα. Μέχρι σήμερα, το Golf IV εξακολουθεί να θεωρείται σύμβολο στυλ από τους ειδικούς. Στην τέταρτη γενιά του, το μοντέλο ήταν επίσης διαθέσιμο ως station wagon και τροποποιημένο cabrio και επιπλέον ως Bora (notchback sedan και station wagon).

Συνολική παραγωγή: 4,9 εκατομμύρια οχήματα

ΜΕΓΑΛΟ ΑΛΜΑ



Περισσότερο Golf

Από τον Δεκέμβριο του 2004, η Volkswagen προσέφερε το πεντάθυρο compact van Golf Plus για να καλύψει περισσότερες ανάγκες σε χώρο.



Golf V 2003–2008

Με ένα υψηλό επίπεδο άνεσης, δυναμικής και, πάνω απ' όλα, ποιότητας, η πέμπτη γενιά Golf άφησε πίσω της πολλούς από τους ανταγωνιστές στην ανώτερη μεσαία κατηγορία. Το πλαίσιο τροποποιήθηκε εκτενώς, ενώ στον πίσω άξονα υιοθετήθηκε πλήρως ανεξάρτητη ανάρτηση τεσσάρων συνδέσμων (ένας διαμήκης και τρεις εγκάρσιοι σύνδεσμοι). Η συναρμογή του αμαξώματος με τεχνολογία laser έθεσε επίσης νέα πρότυπα: η στρεπτική ακαμψία αυξήθηκε κατά 35% σε σύγκριση με την αντίστοιχη του προκατόχου του. Ένα επτατάχυτο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη, προβολείς bi-xenon και η τεχνολογία TSI έδωσαν για πρώτη φορά το παρών, ενώ το Golf GT ήταν εξοπλισμένο με το διπλό σύστημα υπερπλήρωσης (turbo και μηχανικός συμπιεστής στροφάλου διδύμου κοχλίας).. Το Golf Plus έκανε επίσης το ντεμπούτο του στην πέμπτη γενιά. Το νέο Golf Variant και η έκδοση Jetta notchback ήταν επίσης ιδιαίτερα δημοφιλή.

Συνολική παραγωγή: 3,4 εκατομμύρια οχήματα



Η επιστροφή του cabrio

Μετά από ένα διάλειμμα δέκα ετών, ένα νέο Golf Cabrio μπήκε στην παραγωγή τον Μάρτιο του 2011. Το ανοιχτό τετραθέσιο είχε μοντέρνα εμφάνιση και δεν υπήρχε το χαρακτηριστικό roll bar.



BESTSELLER ΚΟΡΥΦΑΙΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Golf VI 2008–2012

"Μια νέα εμπειρία ποιότητας" ήταν το σλόγκαν για το λανσάρισμα της έκτης γενιάς στην αγορά. Διατηρώντας τις compact διαστάσεις του, το μοντέλο είχε εκσυγχρονιστεί πλήρως τόσο τεχνολογικά όσο και αισθητικά, δημιουργώντας με την πρώτη ματιά μια πιο καθαρή και ποιοτική εντύπωση. Η ποιότητα εσωτερικού ανέβηκε επίπεδο. Το φινίρισμα, η εμφάνιση και η αίσθηση έμοιαζαν να προέρχονται από μια ανώτερη κατηγορία. Το ίδιο ίσχυε και στους τομείς της ασφάλειας και των συστημάτων υποβοήθησης, όπου το Golf VI ακολούθησε το μότο "πρώτα η ασφάλεια", σημειώνοντας ένα άλμα προόδου. Το 2009, το Golf κέρδισε το βραβείο "Παγκόσμιο Αυτοκίνητο της Χρονιάς". Το μοντέλο Cabrio επέστρεψε το καλοκαίρι του 2011, ενώ έναν χρόνο αργότερα ακολούθησε η πρώτη ανοιχτή έκδοση GTI. Το Golf Plus και το Golf Variant συμπλήρωσαν τη γκάμα.

Συνολική παραγωγή: 3,6 εκατομμύρια οχήματα

ΒΗΜΑ ΜΠΡΟΣΤΑ



Οδηγική απόλαυση χωρίς εκπομπές ρύπων

Το 2014, το e-Golf ήταν το πρώτο μοντέλο μαζικής παραγωγής της Volkswagen με αμιγώς ηλεκτρικό σύστημα κίνησης.



Golf VII 2012–2019

Η έβδομη γενιά δήλωνε απροκάλυπτα τον спор χαρακτήρα της με περισσή αυτοπεποίθηση. Το εκτεταμένο μεταξόνιο, οι πιο κοντοί πρόβολοι, οι ακριβείς γραμμές και η μελετημένη, ελαφριά δομή δημιούργησαν μία νέα δυναμική εμφάνιση. Το Golf VII συνοδεύονταν από μια εντελώς νέα γενιά κινητήρων. Κοινό χαρακτηριστικό όλων των εκδόσεων ήταν το σύστημα start/stop που ήταν μέρος του βασικού εξοπλισμού και η λειτουργία ανάκτησης ενέργειας. Επιπλέον, το Golf εμπλουτίστηκε με πολλά νέα συστήματα υποβοήθησης, ορισμένα από τα οποία ήταν στάνταρ.

Το 2014, το Golf προχώρησε στον εξηλεκτισμό της compact κατηγορίας: το αμιγώς ηλεκτρικό e-Golf και το plug-in υβριδικό GTE γιόρτασαν την πρώτη τους εμφάνιση. Με την έβδομη γενιά λανσαρίστηκαν επίσης νέες εκδόσεις του Golf Variant και του Golf SV.

Συνολική παραγωγή: 6,3 εκατομμύρια οχήματα

ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΓΕΝΙΑ

Golf VIII από το 2019

Η όγδοη γενιά γράφει τώρα ένα νέο κεφάλαιο - ψηφιοποιημένο, συνδεδεμένο και προοδευτικό. Όλες οι παραλλαγές συστημάτων κίνησης είναι εξαιρετικά αποδοτικές. Το ψηφιακό εσωτερικό εγκαινιάζει μια νέα διάσταση στη λειτουργία του οχήματος. Η ευρεία γκάμα των στάνταρ συστημάτων υποβοήθησης περιλαμβάνει από το Autonomous Emergency Braking Front Assist και το Lane Assist μέχρι τη λειτουργία προειδοποίησης κινδύνου οδικής κυκλοφορίας με χρήση τεχνολογίας V2X, η οποία έχει βραβευτεί από το Euro NCAP. Στην κορυφή της γκάμας συστημάτων κίνησης, το σύστημα τετρακίνησης 4MOTION και το και το Dynamic Chassis Control DCC (ηλεκτρονικά ελεγχόμενη απόσβεση αμορτισέρ), αυξάνουν την άνεση και υπόσχονται ακόμα πιο σπορτίφ οδήγηση. Περισσότερα από ένα εκατομμύριο οχήματα θα έχουν πωληθεί μέχρι την κυκλοφορία της νέας έκδοσης το 2024.



Η ναυαρχίδα της οικογένειας Golf

Το 2020, το Golf R1 θέτει νέα πρότυπα στον τομέα των επιδόσεων με 235 kW (320 PS) και R-Performance Torque Vectoring. Η πέμπτη έκδοση του compact σπορ αυτοκινήτου επιταχύνει από στάση στα 100 km/h σε μόλις 4,7 δευτερόλεπτα.



¹ Golf R (325 kW/320 PS) - κατανάλωση καυσίμου l/100 km: συνδυασμένη 8,2-7,8, εκπομπές CO₂ σε g/km: 185-178. Δεν υπάρχουν διαθέσιμες τιμές κατανάλωσης και εκπομπών σύμφωνα με τον κύκλο NEDC για αυτό το όχημα, παρά μόνο σύμφωνα με το πρότυπο WLTP. Οι τιμές κατανάλωσης και εκπομπών CO₂ ποικίλουν και εξαρτώνται από τον επιλεγμένο εξοπλισμό του οχήματος.

Η ΟΔΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Golf 2024

Περισσότερα από 37 εκατομμύρια αυτοκίνητα σε 50 χρόνια έχουν καταστήσει το Golf το πιο επιτυχημένο Volkswagen όλων των εποχών. Τώρα, ακολουθεί ένα νέο στάδιο εξέλιξης του best seller με αφορμή τη μεγάλη επέτειο. Στο εσωτερικό, το αναβαθμισμένο Golf χαρακτηρίζεται από ένα νέο σύστημα infotainment με 'αιωρούμενη' οθόνη. Νέο στοιχείο είναι επίσης ο έξυπνος φωνητικός βοηθός IDA με ενσωμάτωση του ChatGPT. Ακόμη, τα νέα plug-in υβριδικά συστήματα κίνησης παρέχουν επιπλέον ισχύ και ηλεκτρική αυτονομία έως 142 km. Το GTI¹ έχει γίνει επίσης ακόμη πιο δυναμικό. Η γενιά Golf του 2024 είναι αναγνωρίσιμη από μία ανασχεδιασμένη πρόσοψη με νέους προβολείς LED. Για πρώτη φορά διατίθεται επίσης προαιρετικά ένα φωτιζόμενο λογότυπο της Volkswagen στη μάσκα.



Επετειακή ανανέωση

Το νέο Golf θα λανσαριστεί το 2024 με έξι εκδόσεις εξοπλισμού, όπως το Golf eHybrid² στην έκδοση "Style".

¹ Golf GTI – Μοντέλο προπαραγωγής

² Golf eHybrid Style – Μοντέλο προπαραγωγής

50 years of Golf



Volkswagen AG
Berliner Ring 2
38440 Wolfsburg
Germany

Υπεύθυνος περιεχομένου: Volkswagen Product Communications
Φωτογραφίες: Volkswagen AG, Volkswagen AutoMuseum Foundation

Έκδοση: 01/2024
© 2024 Volkswagen AG

Golf GTE – Μοντέλο προπαραγωγής