

50 ANNI DI GOLF



Senza tempo

50 anni di design Golf

Innovativa

Una panoramica di tutte le otto generazioni

Di successo

Oltre 37 milioni di esemplari costruiti

50 years of Golf



26



26 Golf I



28 Golf II



30 Golf III



32 Golf IV



34 Golf V



36 Golf VI

¹ Golf GTI – veicolo pre-serie
² Golf GTE – veicolo pre-serie

10



4 Editoriale

Thomas Schäfer, CEO del marchio Volkswagen, sull'importanza della Golf

6 Sviluppo

Alla ricerca di un erede per il Maggiolino: i prototipi che hanno preceduto la Golf

8 Creazione

La creazione di un'icona: Giorgetto Giugiaro disegna la prima Golf

10 Design senza tempo

Andreas Mindt, Responsabile Design del marchio Volkswagen, ripercorre i 50 anni di design della Golf

22



14 Tecnologia e innovazione

La Golf leader dell'innovazione fin dall'inizio: tappe fondamentali nella storia Golf

18 Vettura sportiva compatta

L'auto sportiva per tutti: la Golf GTI. Nella versione GTE, l'auto sportiva si apre a nuove prospettive

20 Dati e cifre

Cifre e aspetti rilevanti sulla Golf

22 Leggende del motorsport

Successi nei rally e su circuito: la Golf nelle competizioni automobilistiche

26 Storia del modello

Compagna di viaggio dal 1974: una panoramica completa di tutte le generazioni Golf



38 Golf VII



40 Golf VIII



42 Golf VIII 2024²



"Da cinquant'anni a questa parte, la Golf si conferma una presenza costante e incredibilmente versatile allo stesso tempo".

Thomas Schäfer, CEO del marchio Volkswagen e Membro del Consiglio di Amministrazione di Volkswagen AG, Brand Group Core

Care lettrici, cari lettori,

con oltre 37 milioni di vetture vendute in oltre 70 Paesi, la Golf è una delle auto di maggior successo mai prodotte. Quest'anno festeggiamo il suo 50° compleanno.

Personalmente, trovo che gli aspetti più affascinanti di questo straordinario modello siano tre:

in primo luogo, la Golf è un'auto per il grande pubblico: con lei, tutti possono fare bella figura, grazie alle sue caratteristiche ben bilanciate, che la rendono un'eccellenza a tutto tondo. Chi la sceglie, non sbaglia.

Al contempo, la Golf è tutt'altro che banale, il che ci porta al secondo punto. Quest'auto è apprezzata da una community internazionale di appassionati, come una fedele compagna per la vita di tutti i giorni, un classico sapientemente restaurato o una GTI sportiva.

Sono particolarmente contento, tra l'altro, che quest'anno il leggendario raduno GTI si svolga a Wolfsburg, in casa Volkswagen.

Infine il terzo aspetto: negli ultimi cinquant'anni, la

Golf è stata una presenza costante per la Volkswagen, eppure è rimasta estremamente versatile e portatrice di innovazione.

L'aggiornamento di prodotto appena lanciato punta proprio su questo aspetto: incrementare ulteriormente l'efficienza, il comfort e la qualità, insieme a un nuovo concetto operativo.

La Golf rappresenta, soprattutto, un'infinità di storie emozionanti e il suo 50° compleanno è il momento perfetto per raccontarle.

A tal proposito: buon compleanno, Golf! E buona lettura a voi, cari lettori e care lettrici!

Vostro,
Thomas Schäfer

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'T. Schäfer', is positioned below the typed name. The signature is fluid and cursive, with a prominent initial 'T'.

I PREDECESSORI

Alla fine degli anni Sessanta, Volkswagen cercava un erede per il proprio modello di maggior successo fino ad allora, il Maggiolino. Le aspettative erano alte: la nuova auto doveva essere dinamica, ma anche comoda e sicura, oltre che spaziosa ma compatta. Progettisti e designer di Volkswagen, Porsche e Audi si misero al lavoro.

1969-1971

VOLKSWAGEN EA 266

Nel 1969 l'ordine di sviluppo (Entwicklungsauftrag) EA 266 venne assegnato a Porsche KG. Ne derivò un prototipo dotato di carrozzeria autoportante, un portellone ampio e motore centrale. Il motore in linea raffreddato ad acqua era stato integrato sotto il divano posteriore, tuttavia la posizione sfavorevole rendeva poco agevole l'accesso per gli interventi di riparazione e manutenzione. In compenso, la velocità massima di 187 km/h conferiva all'EA 266 prestazioni su strada estremamente sportive. Nell'ottobre del 1971, il progetto fu interrotto.

All'epoca erano stati costruiti oltre 50 veicoli, tuttavia solo pochi sono sopravvissuti.



Sportiva con motore centrale

L'idea nel complesso era interessante, ma ancora migliorabile nei dettagli.



Due mondi

Design orientato al futuro, con un motore dalla tecnica collaudata.

1969

VOLKSWAGEN EA 276

L'EA 276 fu progettata a Wolfsburg; questa concept car presentava molte delle caratteristiche di quello che sarà il modello di successo: motore anteriore con trazione anteriore, due volumi con un portellone ampio, retrotreno a ruote interconnesse e serbatoio posizionato sotto il divano posteriore. Sotto il cofano motore, tuttavia, era posizionato il ben noto boxer del Maggiolino con raffreddamento ad aria: gli obiettivi erano affidabilità e contenimento dei costi di sviluppo. Lo stile distintivo della compatta tre porte non si rifaceva a nessuno dei modelli Volkswagen apparsi fino a quel momento. Ne fu costruito un unico esemplare, non completamente funzionante.

1969-1971

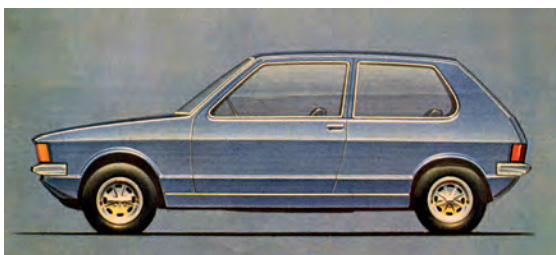
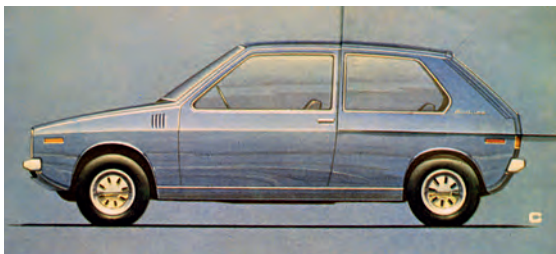
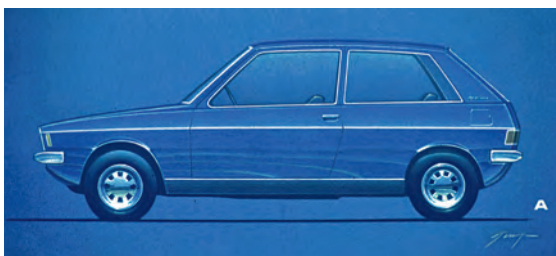
VOLKSWAGEN EA 337

L'evento decisivo per il futuro della Golf ha luogo a Ingolstadt. Rudolf Leiding era al tempo a capo dello sviluppo di Audi e responsabile di modelli come l'Audi 80 e l'Audi 50, alimentate entrambe da un quattro cilindri in linea raffreddato ad acqua con alberi a camme in testa. Un sistema di trazione che infine porterà su strada anche la Golf. Il design fu affidato a Giorgetto Giugiaro, che si era precedentemente occupato anche della Passat e della Scirocco. Il prototipo della Golf venne sviluppato ulteriormente sotto la direzione di Hartmut Schäfer.

La Golf prende forma

Ulteriormente rifinita rispetto ai fari rettangolari e al parabrezza più piatto.





Il colore preferito di Giugiaro

"Il blu! La Golf I l'ho sempre immaginata azzurra".

Un'estetica ben chiara

Il maestro della linearità aveva già definito le proporzioni. Il disegno in basso si avvicina alla versione di serie, con i fari frontali rotondi.

L'INIZIO DI UNA NUOVA ERA

Linee nette, design puro: nel 1974, la nuova Volkswagen fu una rivoluzione. La Golf fu opera di Giorgetto Giugiaro, che disegnò così una vera e propria icona.

Giorgetto Giugiaro, uno dei designer in ambito automobilistico più influenti del nostro tempo, è sinonimo di forme minimaliste e design innovativo. Anche per Volkswagen ha svolto un ruolo determinante. Con la creazione di una nuova famiglia di modelli, dal 1970 Giugiaro ha dato forma al nuovo linguaggio delle forme di Volkswagen. Anche a distanza di anni, Giugiaro ricorda ancora con affetto la creazione della Golf; qualche anno fa ne ha parlato con la redazione di Volkswagen Classic, nella sede Italdesign di Torino.

A gennaio 1970, durante il primo incontro a Wolfsburg, l'allora Presidente del Consiglio di Amministrazione Kurt Lotz arrivò subito al punto: "Vorremmo che Lei disegnasse per noi l'erede del Maggiolino e che ne mantenesse approssimativamente invariata l'abitabilità interna", rammentò Giugiaro. Già in quel momento, Volkswagen aveva le idee chiare.

"Mi mostrarono disegni e schemi, poi mi raccontarono del progetto di un'intera famiglia di modelli e mi chiesero se fossi pronto; fui estremamente felice di questa opportunità". Altrettanto concrete erano le aspettative per il

nuovo modello. "La nuova auto per le masse doveva essere moderna, compatta, con un portellone, in poche parole versatile, in linea con le nuove tendenze. Volkswagen aveva ben intuito tutto questo".

Progettare un modello completamente nuovo, pronto a raccogliere il testimone di un bestseller, è una sfida impegnativa per un designer. "È facile creare una vettura bella, se serve produrne solo pochi esemplari. Ma quando si vuole realizzarne migliaia, allora occorre progettare l'auto in modo che sia facile da assemblare", ha sottolineato Giugiaro. "Un designer, per come la penso io, deve sempre essere ben più di un semplice stilista". Per questo motivo, anche la praticità ha svolto un ruolo decisivo sui suoi progetti per la Golf. "Inizialmente, avevo previsto che i gruppi ottici rettangolari replicassero i fari posteriori in termini di dimensioni e disposizione. Tuttavia i costi sarebbero stati troppo elevati, quindi dovetti optare per dei gruppi ottici rotondi".

Cosa rende speciale la Golf? Giugiaro si mise dunque al lavoro: passò rapidamente il carboncino sul foglio e in pochi secondi il modello di Wolfsburg che avrebbe riscosso straordinari consensi in tutto il mondo era sotto i suoi occhi: era inequivocabilmente una Golf. Linee nette, ridotte all'essenziale; il montante posteriore, che continua a essere presente in ogni nuova Golf, colpisce in maniera particolare. Il design di alto livello resiste alla prova del tempo e Giugiaro ne era consapevole. "Il motivo per cui la Golf ha avuto tanto successo è che l'insieme dei singoli elementi funziona!"

L'ESSENZA DEL MARCHIO

Dal 2023, Andreas Mindt è a capo del design del marchio Volkswagen. Un ritorno al vecchio ruolo lavorativo, visto che aveva già contribuito alla progettazione delle Golf V e VI, per poi concepire interamente la Golf VII. In questa intervista, Andreas Mindt ripercorre le otto generazioni e guarda al futuro.

Ogni Golf ha il proprio carattere. Cosa ne pensa, come esperto di design, di ognuna delle otto generazioni?

La Golf I è un punto di riferimento iconico, una Volkswagen di fondamentale importanza. La Golf II è un perfezionamento di tale icona, che si pone in stretta continuità. La Golf III trasporta il DNA originario nell'era moderna. Il design pulito della Golf IV riflette l'audacia del minimalismo. La Golf V è ancora una volta un perfezionamento in chiave moderna del modello precedente; con lei, il team apporta un profondo dinamismo al design della Golf. La Golf VI introduce la massima precisione e gli spigoli vivi. La Golf VII è pura essenza: una sintesi degli elementi migliori di tutte le precedenti Golf.

Infine l'ottava Golf, con il suo frontale piatto, costituisce ancora una volta un'evoluzione dinamica del modello che l'ha preceduta.

Cosa rende così unico il design della prima Golf?

Innanzitutto, la Golf è caratterizzata dalla sezione aurea, proprio come il Maggiolino. Tutto era estremamente equilibrato, soprattutto nel rapporto fra le superfici dei vetri e delle portiere. Questo design dall'aspetto naturale la rese subito molto apprezzata.

D'altra parte, fin dall'inizio presentava anche un carattere particolarmente innovativo. Se si mettessero una DeLorean DMC-12 (*Nota: si tratta del modello che ha fatto da base per la macchina del tempo in "Ritorno al futuro"*) e una Golf I l'una affianco all'altra, si noterebbe che anche la Golf esprime un carattere non meno futuristico. Abbiamo costantemente cercato di distillare tale essenza e trasmetterla a ogni generazione. La Golf è diventata l'essenza del marchio Volkswagen.

C'è un momento particolarmente memorabile nella storia della Golf?

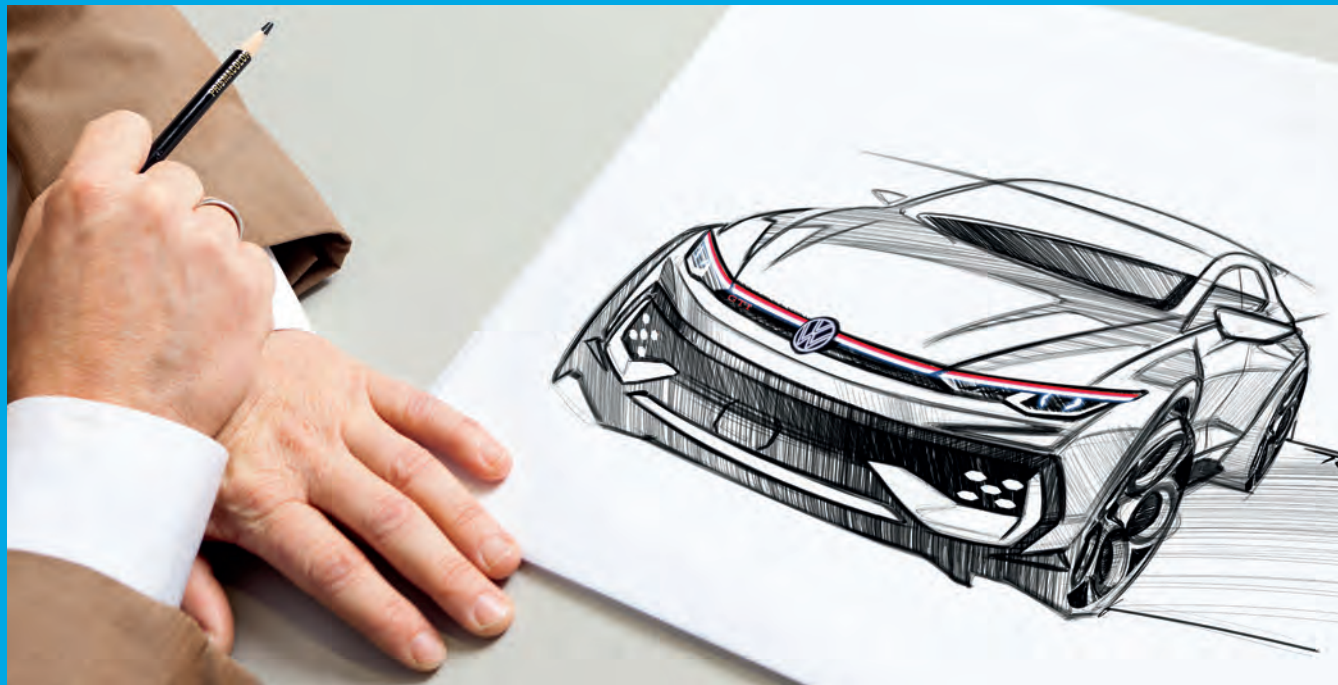
Sì, il passaggio dalla Golf I alla Golf II. L'allora Responsabile del design per Volkswagen Herbert Schäfer aveva agito nel migliore dei modi, rinnovando la seconda Golf senza per questo abbandonare il DNA della prima generazione. Questa evoluzione gioca un ruolo fondamentale nella storia della Golf. Gli altri marchi generalisti hanno sempre agito lanciando nuovi modelli diversi tra loro, che non in tutte le occasioni riscuotevano i consensi dell'auto che erano chiamati a sostituire. La Golf, invece, è sempre stata un'evoluzione del progetto originale. È questo a rendere la Golf così speciale e il merito è di Herbert Schäfer.



Designer per passione

Per Andreas Mindt, il design automobilistico è una passione. Nel suo parco auto personale, c'è stato per diversi anni un Maggiolino color beige.

"La Golf ha sempre sorriso, e questo vale anche per la Golf attuale".



Cosa ha caratterizzato in particolare il design della seconda generazione della Golf?

La Golf II aveva delle smussature bellissime che correvano tutt'intorno all'auto, come una sorta di divisorio. La parte superiore della carrozzeria era posizionata su questo bordo smussato. Era una caratteristica estremamente moderna, davvero incredibile. Fu anche la prima auto il cui fanale posteriore era posizionato più in alto, mentre quelli di tutti gli altri veicoli erano situati in basso. La Golf II dettò chiaramente tendenza in fatto di design.

Tra le generazioni non più in produzione, molti appassionati ed esperti considerano il design delle Golf I, IV e VII particolarmente riuscito. È davvero così?

Le generazioni I, IV e VII sono le più interessanti, ma anche le generazioni intermedie sono state importanti per lo sviluppo delle Golf. La Golf II è diventata sempre più importante, proprio perché ha continuato a trasmettere il DNA della Golf I. Lo stesso vale per la Golf III, soprattutto per quanto riguarda i fari, che in questo caso furono progettati per la prima volta come fari a forma libera.

I fari della Golf III sono stati progettati sulla base dei doppi proiettori della GTI II e racchiusi in un unico alloggiamento, non è così?

Esatto. Anche la Golf IV aveva questo aspetto nella sua forma più pura, perché la disposizione dei fari richiamava quella di una trasmissione a cinghia stilizzata. L'idea venne al designer Michael Werner, che propose: "Disponiamo i fari come se fossero le pulegge di una trasmissione a cinghia". In altre parole, due fari rotondi collegati da una cinghia immaginaria.

Come siete riusciti a restare così coerenti al design iconico della Golf nel corso degli anni?

Prima di tutto, bisogna rendersi conto di una cosa: Volkswagen è un costruttore generalista. È quindi importante che un bestseller a livello mondiale come la Golf eviti generazioni deboli, altrimenti la catena di montaggio di Wolfsburg non potrebbe funzionare a pieno regime. Quando si parla di Golf,

quindi, gli esperimenti sono sempre associati a livelli di rischio elevati. Ecco perché la Golf non deve polarizzare. D'altro canto, però, vogliamo comunque introdurre dettagli interessanti e stabilire nuovi standard di riferimento. Ed è esattamente ciò che abbiamo fatto. Prendiamo ad esempio la Golf IV, il cui aspetto così essenziale e privo di vezzi è merito dell'allora capo designer Harmut Warkuß. Una scelta del genere richiede audacia e forza e Warkuß le possedeva entrambe. Ridusse il design al solo profilo, all'iconico montante posteriore e alle giunzioni tra i pannelli. Un altro esempio è la Golf VII: nel 2012, tutte le auto di questo segmento erano dotate di "spalle". La Golf VII era l'unica a non esserne munita, contrastando la tendenza: tale design la rese unica. Alla gente piaceva, è questo il segreto: una Golf deve piacere, ma non deve polarizzare.

La vostra strategia di design si basa su tre capisaldi: stabilità, simpatia e un sorprendente "ingrediente segreto". Quali caratteristiche della Golf attuale rappresentano questi capisaldi?

La stabilità della Golf attuale è dovuta, fra l'altro, al profilo, ossia al rapporto fra la grafica dei finestrini e i contorni esterni. Inoltre, è dotata di montanti del tetto robusti, dall'aspetto solido. Le superfici della carrozzeria sono talmente tese in tutte le direzioni che l'aspetto risulta estremamente incisivo. L'ingrediente segreto sono lo sbalzo posteriore più corto e lo sbalzo anteriore più lungo: in tal modo, la Golf sembra proiettarsi in avanti. Tale impressione è rafforzata dal montante posteriore spiovente e dal montante anteriore piatto e scattante. Naturalmente, è importante anche suscitare un senso di simpatia. La Golf ha sempre sorriso e questo vale anche per la Golf attuale. In generale, anche la strategia di design mira a riassumere ciò che Volkswagen rappresenta, sin dal lancio del primo Maggiolino. Già allora, la Casa di Wolfsburg si distingueva per stabilità, simpatia e qualcosa di speciale: una Volkswagen ha sempre avuto queste caratteristiche. Ecco perché questa strategia rende così facile e naturale proiettarsi nel futuro.

INNOVAZIONE COSTANTE

Fin dall'inizio, la Golf è stata sinonimo di democratizzazione del progresso tecnico. Una rapida carrellata delle pietre miliari dal punto di vista della tecnologia.

TECNOLOGIE PER IL RISPARMIO DEL CARBURANTE

E COME "ECONOMIA"

A partire dal 1980, la serie ha visto l'introduzione delle versioni a risparmio di carburante "Formel E", che offrivano un potenziale risparmio di carburante nell'impiego quotidiano da uno a quasi due litri per cento chilometri. La Golf I in versione "Formel E" è stata prodotta dal 1981 al 1983 e si caratterizzava per sezioni aerodinamiche levigate, montante anteriore rivestito e spoiler aggiuntivi, pneumatici con resistenza al rotolamento ottimizzata e cambio 3+E a rapporti più lunghi, oltre a un display contenente suggerimenti sul cambio di marcia. La "Formel E" è stata un precursore dei successivi sistemi start/stop e funzione "coasting". Nel 1989, la Golf II Ecodiesel è stata utilizzata in flotte di prova, registrando un consumo di soli 5,5 litri/100 km. Tale tecnologia fu resa disponibile dal 1993 nella produzione in serie della Golf III Ecomatic, che anticipava alcuni aspetti della BlueMotion Technology. Dal 2007, la Golf V è stata proposta sul mercato in versione BlueMotion, con un consumo di soli 4,5 litri/100 km.

Una formula per il risparmio

Tutti i modelli "Formel E" erano dotati di un rapporto di trasmissione più lungo.

TECNOLOGIA A QUATTRO VALVOLE

PIÙ DIVERTIMENTO ALLA GUIDA

Quattro valvole per cilindro, azionate da due alberi a camme in testa: la Golf II GTI 16V ha introdotto un nuovo propulsore dal grande potenziale. Una quantità superiore di valvole garantisce una migliore miscela e favorisce una combustione più pulita.

Mentre i primi derivati del leggendario motore 827 erano ancora fondamentalmente a due valvole, nel 1986 vennero introdotti per la prima volta nella Golf di serie i motori a quattro valvole. Prima di allora, i motori a quattro valvole erano già stati impiegati nelle competizioni automobilistiche, ad esempio nella Golf I GTI "Rheila".



Golf II GTI 16V (1986)

La Golf più veloce fino a quel momento, con 102 kW (139 CV).

Quattro volte quattro

Con il sistema Syncro, la Golf diventa una specialista della trazione in versione compatta.



TRAZIONE INTEGRALE

QUATTRO VITTORIE

Nel 1986 debutta la Golf II Syncro, il primo modello Volkswagen di classe compatta a trazione integrale. Il sistema di trazione "Syncro" sviluppato da Volkswagen vedeva l'utilizzo del giunto viscoso, come anche per la T3 e la Passat.

Con la Golf Syncro, la trazione integrale è stata finalmente resa accessibile al grande pubblico.

La Golf Country, un fuoristrada realizzato su base Golf Syncro con pianale rialzato disponibile dal 1990 al 1991, ha occupato un posto speciale.

La frizione a dischi multipli a controllo elettronico sull'asse posteriore, originariamente impiegata nelle competizioni automobilistiche, è stata introdotta nella Golf IV a partire dal 1998. Da allora, tutti i modelli a trazione integrale sono denominati "4Motion".

SOVRALIMENTAZIONE

GENERAZIONE EXTRA BOOST

I primi motori benzina sovralimentati debuttarono sulla Golf G60 a partire dalla fine degli anni Ottanta. Il collaudato motore a quattro cilindri da 1,8 litri riceveva più aria fresca per la combustione grazie a un G-charger che funzionava in modo simile a un compressore. Il principale vantaggio di questo sistema è l'assenza di turbo lag, con potenza disponibile già a bassi regimi. Nella Golf V GT del 2005 fu utilizzato per la prima volta un motore a doppia sovralimentazione, il 1.4 TSI. Oggi, i propulsori sovralimentati caratterizzano l'offerta di motorizzazioni della Golf: incrementano la potenza e la coppia massima e consentono un consumo inferiore rispetto ai motori di cilindrata superiore.



Golf II G60

Una vera auto da corsa con G-charger, oggi un pregiato pezzo da collezione.



DIGITAL COCKPIT

UNO SGUARDO AL FUTURO

Nel 1986, il display digitale dal design futuristico della Golf fece scalpore: la Golf II portò infatti al debutto il sistema "DigiFiz". Il "Centro digitale di informazioni per il conducente" era un tachimetro digitale con schermo a cristalli liquidi di una

Golf digitale

Il DigiFiz introdusse per la prima volta la tecnologia digitale in plancia.

precisione senza precedenti ed era disponibile come optional. Questo nuovo dispositivo permetteva di visualizzare con precisione la velocità, il percorso, la riserva di carburante o la temperatura del refrigerante.

A partire dalla Golf IV vennero integrati display digitali rettangolari, offerti già di serie. Il DigiFiz ha anticipato il Digital Cockpit ed è stato uno dei primi precursori degli Active Info Display.

EVOLUZIONE DELLE LUCI

UNA NUOVA PROSPETTIVA

La Golf IV fu nel 1997 leader in fatto di innovazione, grazie ai suoi fari in vetro trasparente. Il diffusore era ormai diventato obsoleto, mentre la nuova tecnologia del riflettore a forma libera aumentava nettamente l'intensità luminosa utile, inoltre il design dei meccanismi interni fissava nuovi standard di riferimento. Da quel momento in avanti, i nuovi fari hanno caratterizzato l'immagine del marchio e conferito alla parte frontale del veicolo una spiccata identità. Oltre ai sistemi LED di nuova concezione, il logo VW luminoso verrà impiegato per la prima volta nel frontale di una Volkswagen europea nel 2024 e sarà il simbolo del nuovo e inconfondibile lighting design della Casa di Wolfsburg.



Un salto di qualità

Nel 1997, i fari in vetro trasparente permisero di combinare per la prima volta la tecnologia e il design dell'illuminazione.



Nel 2024, la Golf si presenta con un nuovo lighting design, con fari a LED rivisitati e il logo VW illuminato.

AUTO ELETTRICHE E IBRIDE

UN FUTURO A ZERO EMISSIONI

Le versioni elettriche della Golf vennero sviluppate già a partire dalla prima generazione. Nel 1976 venne prodotto il primo prototipo di Golf elettrica. Il progetto pilota CitySTROMer fu avviato nel 1981, in collaborazione con il partner di sviluppo RWE. Vennero prodotte circa venticinque Golf I CitySTROMer: si trattava della prima Golf elettrica per l'impiego quotidiano. Le pesanti batterie al piombo erano poste sul fondo del bagagliaio, come anche nella seconda generazione della Golf CitySTROMer. Fra il 1985 e il 1991 vennero prodotte settanta Golf II CitySTROMer, utilizzate in flotte pilota. La Golf III CitySTROMer fu la prima Golf elettrica disponibile sul mercato: era il 1993. La nuova versione dell'auto elettrica fu sviluppata in collaborazione con Siemens; i moduli batteria erano collocati nel vano motore e

sul fondo del bagagliaio. Furono 120 le unità prodotte fino al 1996. Nel frattempo, Volkswagen aveva rivolto la propria attenzione anche al tema dell'ibrido e aveva realizzato veicoli di prova su base Golf, dalla generazione II fino alla Golf VI TwinDrive del 2011. Nel 2010, con l'avvento della Golf VI Blue-e-Motion, fu introdotto un veicolo elettrico pre-serie con tecnologia agli ioni di litio di ultima generazione, il che rappresentò un salto di qualità in termini di autonomia e prestazioni su strada.

I circa 140 veicoli realizzati vennero testati in flotte pilota su vasta scala, sia in Germania che all'estero. Dal 2014, due veicoli di serie proseguiranno stabilmente il percorso verso la sostenibilità: si tratta della e-Golf, il primo modello Volkswagen prodotto in serie a propulsore esclusivamente elettrico e con sistemi di assistenza all'avanguardia, e della Golf GTE, con la quale Volkswagen ha presentato per la prima volta un ibrido plug-in. Dal 2020, l'ottava generazione dispone di due classi di potenza per i motori a doppia propulsione: la Golf eHybrid e la sportiva Golf GTE.

TRE LETTERE MAIUSCOLE

GTI: tecnologia innovativa, sound deciso e, soprattutto, piacere di guida dal 1976. Ha conquistato i cuori del pubblico fin dall'esordio. Dal 2014, disponibile anche ibrida plug-in GTE.



GOLF I GTI 1976

Quando, nel 1975, Volkswagen presentò la Golf GTI all'IAA, tutti rimasero stupiti di fronte ai suoi 110 cavalli in un abito così discreto. La berlina sportiva con tecnologia a iniezione e un peso a vuoto di soli 810 chilogrammi offriva prestazioni su strada incredibili per l'epoca: 182 km/h di velocità massima e accelerazione da 0 a 100 km/h in 9 secondi. I primi 5.000 esemplari della serie

speciale andarono a ruba e già nel 1977 furono 22.000 le Golf I GTI immatricolate nella sola Germania. Fin da subito, la GTI si afferma come auto di culto e, in qualità di primo (e meglio riuscito) modello di macchina sportiva compatta, istituisce l'omonima "classe GTI". I fan più sfegatati ancora oggi considerano magiche queste tre lettere.

GOLF GTI¹ 2024



L'ottava generazione dell'iconico modello sportivo della gamma assicura un piacere di guida assoluto, in vero stile GTI. Gli appassionati possono contare su prestazioni ancora più elevate: la Golf GTI per il 2024 è ancora più sportiva e la potenza del motore turbo benzina da 2 litri è stata ulteriormente incrementata rispetto alla versione precedente. Il modello convince grazie ai pregiati allestimenti sportivi, al Digital Cockpit Pro progettato appositamente per la GTI e al caratteristico design GTI, tra cui spiccano l'ampia calandra a nido d'ape nel paraurti, le tradizionali strisce decorative rosse nella calandra e sopra i fari di nuova concezione, senza dimenticare i pregiati sedili sportivi dal leggendario tessuto con fantasia a quadretti.



GOLF GTE² 2024

La Golf GTE 2024 è strettamente imparentata con la GTI, ma si distingue da quest'ultima per gli elementi decorativi e i dettagli, tipici del design GT, di colore blu. Nel posteriore, la Golf GTE, che nella guida di tutti i giorni utilizza prevalentemente la propulsione elettrica, si distingue per una raffinata finitura cromata sul diffusore, al posto dei terminali di scarico della GTI.

La nuova GTE trasmette la potenza del motore a combustione interna e del propulsore elettrico alle ruote anteriori attraverso un cambio DSG a 6 rapporti appositamente progettato per il propulsore ibrido plug-in. Il nuovo propulsore ibrido plug-in è estremamente efficiente e raggiunge un'autonomia in elettrico di oltre 100 km.

¹ Golf GTI – veicolo pre-serie

² Golf GTE – veicolo pre-serie

200 2.000

metri
Golf I

metri
Golf VIII

Rispetto alla Golf attuale, l'impianto elettrico di bordo della Golf I richiede una quantità facilmente gestibile di cablaggi.

Per via del roll-bar, alla Golf I Cabriolet è stato dato il soprannome di **"cestino di fragole"**. Solo fino al 1975 la Golf I presentava due nervature inclinate sotto la targa posteriore, conosciute dagli esperti come **coda di rondine**.

Il volante sportivo della prima GTI era caratterizzato da un mozzo particolarmente basso, soprannominato **"sputacchiera"** dagli appassionati tedeschi.



21.517.415

Golf:

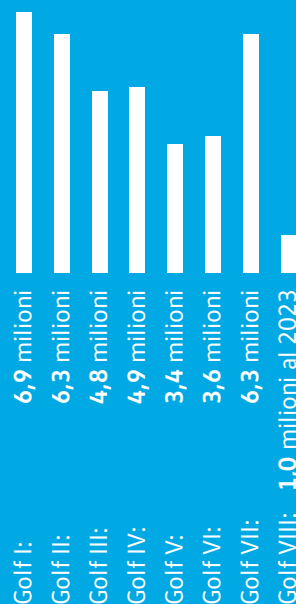
Il 26 giugno 2002 la produzione della Golf supera quella del Maggiolino

Golf 1974

Golf 2024



Oltre **37** milioni di Golf in **50** anni:



3.705

millimetri di lunghezza per la Golf 1974

4.284

millimetri di lunghezza per la Golf VIII



Per

35

anni

la Golf I ha continuato a essere prodotta, dal 1974 al 2009, quando era offerta come Citi Golf in Sudafrica



La numero



La Golf è il modello di maggior successo nella storia della Volkswagen.

1976 un milione di Golf

1982 cinque milioni di Golf

1988 dieci milioni di Golf

1990 un milione di GTI

1991 331.848 unità:
la Golf Cabriolet è la cabriolet più prodotta al mondo

1994 15 milioni di Golf

2000 20 milioni di Golf

2007 25 milioni di Golf

2013 30 milioni di Golf

2018 La Golf è il modello più prodotto nello stabilimento di Wolfsburg



IL VERO SPORT, GOLF

Per molto tempo Volkswagen si era tenuta fuori dalle attività legate alle competizioni automobilistiche, ma nel 1976 la situazione cambiò: la Golf GTI fu l'auto sportiva e al passo con i tempi che mancava.

Solo un anno dopo, Volkswagen partecipò per la prima volta al Campionato tedesco di rally. Nel 1977 la Golf GTI fu inserita nel Gruppo 1; al volante sedeva Jochi Kleint, pilota di rally nonché primo pilota ufficiale per la Volkswagen. Insieme alla GTI esordì all'interno della Golf I anche il primo motore aspirato diesel. I veicoli furono aggiornati per essere impiegati su piste da rally internazionali e nel 1978 arriva il grande momento: Jochi Kleint e Andreas Hänsch partecipano al Rally di Monte Carlo con una Golf Turbodiesel in versione sperimentale. La Golf supera l'inverno e conquista un sensazionale 13° posto, segnando l'inizio di una storia di successi: fino all'inizio degli anni Novanta, la Golf ha assicurato a Volkswagen diverse vittorie nei rally. Il titolo mondiale del 1986 nel Gruppo A e i due titoli nel campionato tedesco non hanno bisogno di altre parole.

Qualche anno dopo, la partecipazione nelle competizioni automobilistiche su circuito è continuata sia negli sport di massa con i campionati monomarca, sia tramite impegni dei team ufficiali nelle varie competizioni. Anche in questo caso, la GTI detta nuovi standard di riferimento, vincendo due titoli e offrendo straordinarie prestazioni nella celebre 24 ore del Nürburgring grazie alla sua affidabilità e alle sue qualità da passista.



1 Golf I GTI "Zebra"

La Volkswagen partecipa per la prima volta al Campionato tedesco di rally nel 1977. La Golf I GTI con la livrea zebra bianca e nera verrà pilotata da Jochi Kleint.



2



3



4



5



6



7



2 Golf I GTI "Rheila"

Nel 1981, Alfons Stock e il copilota Paul Schmuck vincono il titolo nel Campionato tedesco di rally. Grazie al suo colore verde scintillante, la Golf GTI del Gruppo 2 passa alla storia come "rana Rheila".

3 Golf I GTI "Pierburg"

Per Eklund e Hans Sylvan ottengono risultati eccellenti in diversi rally con la GTI del 1980, per esempio il quinto posto nel Rally di Monte Carlo.

4 Golf II GTI 16V Gruppo A

A bordo della Golf GTI, nel 1986 il team Volkswagen si aggiudica il titolo del primo Campionato del Mondo Rally del Gruppo A, grazie allo svedese Kenneth Eriksson e al suo co-pilota tedesco Peter Diekmann.

5 Golf II Rally G60

La Golf Rally G60 è dotata di trazione integrale e G-charger e in pista sfoggia 207 kW (282 CV). È proprio con questa vettura che nel 1991 Erwin Weber e Manfred Hiemer vincono il Campionato tedesco di rally.

Un anno prima, la Golf G60 aveva già partecipato al Campionato del Mondo Rally e, fra gli altri risultati, era salita sul podio del Rally della Nuova Zelanda.

6 Golf II Pikes Peak

Nel 1987, alla leggendaria cronoscalata automobilistica di Pikes Peak nello stato americano del Colorado, Jochi Kleint pilotò una Golf con due motori indipendenti, che combinati erogavano 479 kW (652 CV). Kleint era in corsa per il miglior tempo sulla Golf bimotores, ma dovette ritirarsi poco prima del traguardo a causa di un guasto agli organi di sospensione delle ruote.

7 Golf VII GTI TCR

Il regolamento tecnico TCR, istituito nel 2015, combina gare di alto livello con tecnologie pre-serie. Sono ammessi veicoli a quattro e cinque porte con motori turbo da 2 litri, perfetti per la Golf GTI TCR. Al 2019, Volkswagen ha consegnato oltre cento di questi esemplari da corsa ai team privati di tutto il mondo, che con questa vettura da 250 kW (340 CV) hanno conquistato innumerevoli vittorie e campionati. Nel 2019, Benny Leuchter ha trionfato nella Coppa del mondo turismo al Nürburgring Nordschleife.

UNA NUOVA

Golf I 1974-1983

All'inizio degli anni Settanta, Volkswagen cercava un erede per il Maggiolino e realizzare un nuovo bestseller a livello mondiale non sarebbe stato un compito facile. Progettazione, design, assemblaggio e collaudo richiesero diversi anni. Finalmente nel 1974 arrivò il momento tanto atteso e il passaggio alla Golf fu rivoluzionario: trazione anteriore anziché posteriore, raffreddamento ad acqua anziché ad aria, motore in linea anziché boxer, design spigoloso a sostituzione del classico stile curvilineo. Il concetto moderno convinse su tutta la linea e a soli due anni dal lancio sul mercato era già stato venduto il primo milione di veicoli. La nuova Volkswagen definisce una nuova classe di veicoli: la classe Golf. Dal 1976 in poi, la Golf compatta emoziona anche in versione sportiva GTI. Oltre alla berlina a due volumi, la Golf I è disponibile anche nella versione Cabriolet o berlina a tre volumi (Jetta) e, successivamente, come pick-up (Caddy).

Produzione totale mondiale: 6,9 milioni di veicoli



ERA



Generazione Open Air

Dal 1979, la Golf I Cabriolet rappresenta la quintessenza di uno stile di vita, nonché una delle decappottabili di maggior successo al mondo.





LA PRIMA EVOLUZIONE

Golf II 1983-1991

Grazie all'aerodinamica ottimizzata nei minimi dettagli, l'abitacolo notevolmente più spazioso e il motore più efficiente nei consumi, la Golf 1983 entra nella seconda fase. Il telaio è stato rivisitato per rendere le sospensioni ancora più confortevoli, mentre la riduzione del livello di rumorosità e l'ottimizzazione dell'assemblaggio fissano nuovi standard di riferimento.

Nel corso del ciclo di vita del modello vengono introdotti il catalizzatore, l'ABS, il servosterzo e la trazione integrale. Nonostante le modifiche, basta un solo sguardo per riconoscere che si tratta di una Golf, il che rappresenta un fattore di successo fondamentale per questo nuovo modello Volkswagen, progettato interamente a Wolfsburg. Anche la seconda generazione della Golf è disponibile in versione Cabriolet, nonché berlina a tre volumi (Jetta).

Produzione totale: 6,3 milioni di veicoli



Sulle piste da rally

Dotata di trazione integrale e compressore a spirale e progettata per le competizioni automobilistiche, la Golf II G60 Rally attira l'attenzione su di sé a partire dal 1989.

ONE

PIÙ MAT PIÙ SICU



STORIA STORIA

Golf III 1991-1997

Questo modello vendutissimo, decisamente diverso rispetto al suo predecessore ma ancora inconfondibilmente Golf, ha raggiunto una maturità in termini di sviluppo che solo pochi anni prima sembrava riservata alle auto di lusso. Il significativo aumento degli standard di sicurezza conduce alla successiva implementazione all'interno del veicolo di airbag di terza generazione per conducente e passeggero, nonché di airbag laterali. Anche le caratteristiche in caso di impatto sono state notevolmente migliorate. La Golf III propone diverse varianti di motorizzazione, tra cui un sei cilindri ultracompatto (VR6), il primo della classe Golf, o il primo motore Turbodiesel a iniezione diretta. Per la prima volta, la Golf III è disponibile anche in versioni familiare, oltre che Cabriolet e berlina a tre volumi (Vento).

Produzione totale: 4,8 milioni di veicoli



Spazio senza compromessi

La Variant è comparsa per la prima volta nel 1993 come modello derivato dalla Golf III e da allora combina tutti i vantaggi di questa bestseller con l'ampio spazio a disposizione.

ICONA DI STILE





R come Racing

Nel 2002 viene lanciata sul mercato la Golf IV R32, il modello Golf più sportivo all'epoca: con un motore VR6 da 3,2 litri, 177 kW (241 CV) di potenza, una velocità massima di 247 km/h e la trazione integrale 4Motion di serie, è oggi diventata un'auto iconica.



Golf IV 1997-2003

Con la presentazione della quarta generazione diventa chiaro che la maturità raggiunta dalla Golf l'ha resa una vettura di classe superiore. L'eccezionale qualità delle finiture la distingue fin dall'inizio dalle concorrenti. Gli interni colpiscono per l'elevata qualità e stabiliscono nuovi standard di riferimento per la categoria. Il design funzionale e preciso, che con la pulizia delle linee e il caratteristico montante posteriore si riallaccia intimamente alla prima generazione della Golf, è un elemento innovativo per tutta la gamma. A oggi, gli esperti ritengono la Golf IV un'icona di stile. La quarta generazione è disponibile anche nelle versioni Variant, Cabriolet e Bora (berlina a tre volumi e Variant).

Produzione totale: 4,9 milioni di veicoli

UN GRAND PASSO IN AVANTI



E

Una Golf in... Plus

Per chi necessita di ancora più spazio, a partire da dicembre 2004 Volkswagen offre sul mercato la Golf Plus, van compatto a cinque porte.



Golf V 2003–2008

La quinta generazione della Golf si distingue nettamente dalle concorrenti, grazie all'elevato livello di comfort, dinamicità e soprattutto qualità. Il telaio ha subito modifiche notevoli, mentre nella parte posteriore è stato impiegato un nuovo asse a quattro bracci. Anche la carrozzeria saldata al laser detta nuovi standard di riferimento: la rigidità torsionale è stata aumentata del 35% rispetto al modello precedente. Per la prima volta sono presenti un DSG a sette rapporti, proiettori Bi-Xeno e la tecnologia TSI, mentre la Golf GT porta al debutto il primo Twincharger al mondo con turbocompressore e compressore volumetrico. La Golf Plus esordisce nella quinta generazione. Molto apprezzate sono inoltre la nuova Golf Variant e la berlina a tre volumi Jetta.

Produzione totale: 3,4 milioni di veicoli



UN BESTSELLER DI QUARANTA ANNI

Un ritorno in stile Open Air

Dopo una pausa di dieci anni, a marzo 2011 entra in produzione una nuova Golf Cabriolet. La nuova quattro posti decappottabile ha un look moderno e senza il caratteristico roll-bar di sicurezza.



Golf VI 2008-2012

"Born with experience" è lo slogan per il lancio sul mercato italiano della sesta generazione. Sempre compatta ma totalmente rivisitata dal punto di vista tecnico ed estetico, appare più lineare e di qualità superiore già al primo sguardo. Miglioramenti a livello qualitativo hanno coinvolto anche l'abitacolo. La lavorazione, l'estetica e la sensazione al tatto sembrano appartenere a una categoria superiore. Lo stesso vale per i sistemi di sicurezza e di assistenza: qui la Golf VI punta sulla sicurezza e fa un salto di qualità. Nel 2009 la Golf viene nominata "World Car of the Year". Nell'estate del 2011 fa il suo ritorno anche la Cabriolet, seguita un anno dopo dalla prima versione GTI scoperta. Le Golf Plus e Variant completano la gamma di modelli.

Produzione totale: 3,6 milioni di veicoli

LLER ALITÀ

UN PASO AVANTI



SO



Piacere di guida a emissioni zero

Nel 2014, la e-Golf è il primo modello Volkswagen prodotto in serie a propulsore esclusivamente elettrico.



Golf VII 2012–2019

La settima generazione appare più audace e sportiva che mai. Il passo allungato, gli sbalzi ridotti, le linee precise e la costruzione con materiali ancora più leggeri le conferiscono un dinamismo rinnovato. La Golf VII dispone di una generazione di motori totalmente nuova. Tutte le versioni sono dotate di sistema start/stop di serie e del sistema di recupero dell'energia. Inoltre, la Golf è stata lanciata sul mercato con una gamma di sistemi di assistenza (alcuni dei quali di serie) di nuova concezione. Nel 2014 la Golf rivoluziona la classe compatta: esordiscono la e-Golf completamente elettrica e la GTE ibrida plug-in. La settima generazione introduce inoltre la nuova edizione della Golf Variant e la Golf Sportsvan.

Produzione totale: 6,3 milioni di veicoli

PRESE INNOVAT



La Golf al top di gamma

La Golf R con 235 kW (320 CV) e R-Performance Torque Vectoring è il modello di punta del 2020. La quinta generazione della vettura sportiva compatta raggiunge i 100 km/h in soli 4,7 secondi.



INTE RIVO

Golf VIII dal 2019

L'ottava generazione scrive un nuovo capitolo in fatto di digitalizzazione, connettività e innovazione. Tutte le motorizzazioni offrono la massima efficienza. Gli interni digitali rappresentano un nuovo livello di operatività dei comandi. L'ampia gamma dei sistemi di assistenza di serie spazia dal sistema di frenata d'emergenza Front Assist e Lane Assist all'avviso di pericolo tramite funzione Car2X, premiato da Euro NCAP. Per le motorizzazioni più potenti, la trazione integrale 4Motion e la regolazione adattiva dell'assetto DCC rendono la guida ancora più sportiva e confortevole. Al momento del lancio della nuova versione nel 2024 saranno state vendute oltre un milione di unità.



ALLA GUIDA DEL FUTURO



IDA URO

Golf 2024

Oltre 37 milioni di unità vendute in cinquant'anni rendono la Golf la Volkswagen più apprezzata di sempre. Per celebrare questo importante anniversario, la bestseller entrerà in una nuova fase evolutiva. Gli interni della nuova Golf sono caratterizzati da un innovativo sistema di infotainment con display indipendente. Altra novità è l'assistente vocale smart IDA con integrazione di ChatGPT. In questo contesto innovativo si inserisce il nuovo Park Assist Pro per il parcheggio controllato a distanza tramite smartphone. I nuovi propulsori ibridi plug-in offrono maggiore potenza e un'autonomia in elettrico di oltre cento chilometri. Anche la GTI ¹ è stata ulteriormente potenziata. La generazione della Golf per il 2024 si caratterizza per il frontale di nuova concezione e per nuovi gruppi ottici. Per la prima volta, sarà possibile avere a richiesta il logo VW luminoso sulla griglia anteriore.



Aggiornamento per l'anniversario

La nuova Golf entra nel 2024 con sei allestimenti, come la Golf eHybrid², qui nell'elegante allestimento "Style".

¹ Golf GTI – veicolo pre-serie

² Golf eHybrid Style – veicolo pre-serie

50 years of Golf



Gruppo Volkswagen
Berliner Ring 2
38440 Wolfsburg
Germania

Responsabile per il contenuto: Volkswagen Communications
Crediti fotografici: Gruppo Volkswagen, Fondazione AutoMuseo
Volkswagen

Aggiornato al: 01/2024
© 2024 Gruppo Volkswagen