Volkswagen Golf: Von Anfang an ein Kulturgut

Volkswagen Golf: Von Anfang an ein Kulturgut

Von Tim Westermann
ampnet - 4. September 2012. Der neue Golf steht vor der Tür, besser gesagt in der Neuen Nationalgalerie in Berlin, wo er heute Abend seinen ersten Auftritt als deutsches automobiles "Kulturgut" erleben wird. Im Werk Wolfsburg rollt das Band schon; die Fertigungslinien wurden auf den Modularen Querbaukasten - kurz: MQB - umgerüstet. Womit zumindest schon einmal klar ist, dass sein Motor quer eingebaut wird. Daher das Q in der Abkürzung.
Die neue Generation des kompakten Erfolgsmodells basiert auf diesem Baukastenprinzip, das nach dem Audi A3 nun mit dem Golf und dann konzernweit ausgerollt wird. Von solchen Überlegungen zur Produktion war man am Ende des Käfer-Zeitalters weit entfernt. Man hatte die Entwicklung verschlafen und musste nun gleich zwei Schritte ganz weit nach vorn schaffen: komplett neues Konzept mit komplett neuer Optik und ebenfalls komplett neuer Technik.
Es war der Nachfolger Heinrich Nordhoffs, Kurt Lodz, ebnete den Weg für den unter Rudolf Leiding produzierten Volkswagen Golf. Das Konzept aus Wasserkühlung statt Luftkühlung und Frontantrieb mit quer eingebautem Frontmotor statt Heckantrieb war neu für die Wolfsburger.
Beim Design setzte das Unternehmen damals auf die Entwürfe von Giorgio Giugiaro. 1974 schließlich wurde der Golf präsentiert und war vom ersten Tag an ein Verkaufsschlager: Viel Platz bei vergleichsweise kurzem Karosserieaufbau - das war in den 1970ern ein schlagendes Argument.
Schnell erkannten die Volkswagen-Lenker am Mittellandkanal auch das Potenzial einer stärkeren Motorisierung. Waren es zunächst die 50 PS und 70 PS-Motoren aus dem Audi 50 beziehungsweise Audi 80, sorgte ab 1975 ein Modell mit 110 PS für Aufsehen in der Automobilszene: Es war die Geburtsstunde des "Porschejägers" GTI. Diese Initialen zieren bis in die heutige Generation die sportlichen Typen einer jeden Golf-Generation.
So begann eine einzigartige Wolfsburger-Erfolgsgeschichte. Vom Frühjahr 1974 bis zum Sommer 1983 wurden mehr als 6,2 Millionen Einheiten vom Golf gebaut, der in der Rückschau der Nummer 1 zugewiesen bekam. Mehr als 6, 3-Millionen Mal wurde der Golf in zweiter Generation gefertigt. Von 1983 bis 1991 war er Volkswagens Brot und Butter Auto. Und das kann man rückblickend sagen: Der Golf 2 setzte die beispiellose Erfolgsgeschichte seines Vorgängers konsequent fort.
Im technischen Bereich war dieser neue Kompakt-Typ aus Wolfsburg ein Quantensprung zum Golf 1. Ein niedrigerer Luftwiderstand, neue Motoren mit Vierventiltechnik und die ersten Gehversuche mit der heute so erfolgreichen Turbodieseltechnik zeichneten den Weg des intern genannten "Typ 19E". Volkswagen setzte im Golf 2 zudem auf Komfortausstattungen wie Zentralverriegelung - damals allenfalls aus Oberklasse-Fahrzeugen bekannt - Servolenkung und Sitzheizung.
Mit dem Golf Syncro rollte im Jahr 1986 das erste Modell mit Allradantrieb vom Band. Auch diese Technik sollte im Lauf der kommenden Jahrzehnte beim Hersteller aus Wolfsburg ihren Siegeszug antreten. Das Konzept "4Motion" ist heute fester Bestandteil in der Produktpalette des Konzerns.
Die Baureihe der zweiten Generation war es auch, die im Jahr 1988 die Marke von Zehn-Millionen produzierten Golf-Modellen (Golf 1 und Golf 2) überschritten hat. Der Golf Limited war mit gerade mal 71 gebauten Modellen etwas Besonderes: Mit seinem 16V-G60-Motor brachte er 210 PS auf alle vier Räder. Preis: 68 500 D-Mark. Erwähnenswert ist auch der auf 5000 Einheiten beschränkte Rallye Golf G60. Er hatte 160 PS. Ein Modell dieses Sportlers findet sich übrigens auch in der aktuellen Sammlung von Volkswagen Classic.
Ein Vorbote der heute massiv verfolgten Entwicklung von Elektro-Fahrzeugen und damit der Ur-Vater des aktuellen Golf Blue-e-Motion kam ebenfalls aus der zweiten Golf-Generation. Mit dem "City-Stromer" gab es eine Kleinserienfertigung eines mit Elektroantrieb und Bleiakkumulatoren ausgestatteten Golf 2. Im weiteren Verlauf dieses auf 120 Einheiten beschränkten Projektes wurden aber auch Modelle in der Karosserievariante des Golf 3 gebaut.
Nach weiteren neun Jahren war es wieder Zeit für etwas Neues: Im Jahr 1991 stellte Volkswagen die dritte Generation des Golf vor. Insgesamt wurden davon bis zum Jahr 2001 4 805 900 Einheiten gebaut. Die Schrägheckvariante wurde bereits 1997 durch die vierte Generation ersetzt. Lediglich das Cabriolet und der erstmals eingeführte Golf Variant verblieben bis ins Jahr 2001 auf Basis des Golf 3.
Ein Novum für die die dritte Generation waren die neu entwickelten Motoren. Erstmals fanden TDI-Aggregate ihren Serien-Einsatz im Golf. Mit dem leistungsstarken VR-6 (190 PS) feierte ein Sechszylinder-Benziner Premiere im kompakten Volkswagen. Obwohl der Golf 3 im Wesentlichen noch auf der Konstruktion seines Vorgängers basierte, war die nun runde Karosserieform top-modern. Für zusätzlichen Absatz sorgte auch die Umstellung des Cabriolets von Golf 1 zum Golf 3.
Neben dem Exterieur, glänzte die dritte Generation aber noch in anderer Hinsicht: Der neue Golf markierte Volkswagens Übergang von der eher einfachen Fahrzeugausstattung zum gehobenen Stil der Kompaktklasse. Ein erster Schritt, um die Marke in Richtung Premium zu positionieren: Die deutlich erkennbare Handschrift von Volkswagen-Patriarch Ferdinand Piëch.
Es gibt wohl kein Ziel, das Piëch nicht erreicht: Als Volkswagen-Chef hatte er bereits Mitte der 1990er Jahre das heute existente Bild der Marke vor Augen. "Der hochwertige Inhalt des Autos, also die Technik, wird durch die äußere Form auf Ideale Weise signalisiert. Damit sich der Kunde mit Dingen wie Vollverzinkung, Aerodynamik und dem sehr, sehr guten Fahrverhalten überhaupt auseinandersetzt, muss ihn erst einmal das Äußere angesprochen haben", sagte Piëch einst in einem Interview Ende der 1980er Jahre. Die konsequente Entwicklung des Golf bis heute bestätigt diese Aussage.
Heute ist es rund 15 Jahre her, als die vierte Generation des Golf in der Automobilszene für Furore sorgte. Für knapp sechs Jahre sollte er das Rückgrat für die große Volkswagen-Modellpalette sein. Was ihn im Vergleich mit seinen Vorgängern so besonders machte, war neben den typischen konsequenten Verbesserungen in Verarbeitung und Qualität - unter anderem mit serienmäßigen Kopfairbags - auch eine erstmals gebaute Variante mit einer stärkeren Motorisierung als der GTI. Mit dem R32 feierte ein echter Renn-Golf Premiere. Ursprünglich sollten nur 5000 Einheiten gefertigt werden. Doch sehr schnell entwickelte sich dieser "Golf im Schafspelz" zu einem gefragten Volkswagen-Typ. 3,2 Liter Hubraum, 241 PS und 247 km/h Spitze waren damals einmalig für einen Golf.
Der Golf 4 fiel mit seinem Produktionszeitraum von 1997 bis 2003 in die "Piech-Ära". Es war Ferdinand Piech, der als Vorstandschef dafür verantwortlich zeichnete, dass Volkswagen wieder in die schwarzen Zahlen fuhr und begann, zu dem Erfolgskonzern aufzusteigen, den man heute kennt. Der heutige Aufsichtsratschef war schon in früheren Jahren ein Mann mit Weitblick. "Wir verbrauchen heute dreimal so viel Benzin, wie es unserer Zielvorgabe für die längere Zukunft entspricht", sagte er schon vor rund 25 Jahren in einem Interview. Damals gab es noch keine großen Diskussionen um Emissionen und Benzinverbrauch.
Konsequent verfolgt Europas heute größter Automobilhersteller das Thema Verbrauchsoptimierung. Beim Golf 4 wurden schon deutliche Verbesserungen erzielt. Gemessen an der heutigen Generation von effizienten TSI-Motoren und Fahrzeuggewicht sind die Verbrauchswerte nochmals um mehr als die Hälfte geschrumpft. Und mit dem Einliter-Auto - die Ur-Idee dieses Spritsparers ging ebenfalls auf Ferdinand Piech zurück - konnte der Verbrauch schon heute um mehr als dreimal so viel gesenkt werden. Die Modelle der vierten Golf-Generation wurden rund Vier Millionen mal produziert.
Der Golf der fünften Generation wurde von 2003 bis 2008 bei Volkswagen gebaut. Er konnte nicht ganz an die Erfolge seiner Vorgänger anknüpfen, bestach jedoch mit einer Vielzahl von Sondermodellen. Seine Ära war geprägt von den damals aktuellen FSI-Motoren. Zum 30. Jubiläum dieses Erfolgstypen gab es beim Golf V eine befristete Verkaufsfördermaßnahme: Die Klimaanlage gab es umsonst.
Der GTI dieser Baureihe bestach mit dem absolut neu entwickelten Turbo-FSI Motor mit 200 PS. Es war der bis dato stärkste GTI aller Zeiten. Das Sondermodell "Edition 30" brachte es sogar auf 230 PS und eine Topspeed von 245 km/h. Und auch beim Thema Umweltschonung setzte die fünfte Generation des Golf einen Meilenstein: Erstmals gab es den kompakten Wolfsburger auch als Blue Motion-Variante - nach Polo und Passat. Insgesamt waren 22 Motorvarianten verfügbar.
Aber hier muss man ein besonderes Augenmerk auf den R32 legen. Er bediente eine Marktnische. Doch was unterschied ihn vom GTI? Er ist schneller, noch hochwertiger und hat im Gegensatz zum GTI einen Sech Zylinder Motor gehabt. Zusätzlich verfügte dieser Bolide über einen Allradantrieb. Mit diversen Extras wie DSG oder Lederausstattung konnte der R32 schon an die 40 000 Euro kosten, doch seine Klientel akzeptierte das. Bis heute erfreut sich dieser Topgolf der fünften Generation großer Beliebtheit.
Der Nachfolger dieser Golf Baureihe ließ aber nicht lange auf sich warten. Die sechste Generation sollte den Golf V weit übertreffen. Mit einem wertig klingendem "Plopp" fällt die Tür des Golf VI ins Schloss. Der Sitz passt genau, die Armaturen wirken hochwertig, aufgeräumt und passend. Dieser Volkswagen aus Wolfsburg setzte ab 2008 den Maßstab in Sachen Kompaktklasse. Der Premium-Anspruch des Golf VI war auf den ersten Blick ersichtlich, spürbar und allgegenwärtig. Designchef Walter de Silva prägte seine "Philosophie der Einfachheit", wie er es nannte bei diesem wichtigsten Modell des Volkswagen Konzerns. Schlichtweg "Simplicita" genannt. Mit einem Einstieg von 16 500 Euro war der neue Golf zugleich günstig. Viel Auto für verhältnismäßig kleines Geld.
Nichts ist schwieriger, als einem Bestseller immer wieder den nächsten folgen zu lassen. Stets muss Vertrautes vom Vorgänger durchschimmern. Hier zu Experimentieren wäre ein großer Fehler. Aber die Optik bei diesem Golf VI stimmte bis ins letzte Detail. Die Abmessungen waren nahezu Identisch zum Golf der fünften Generation, aber der neue Typ aus Wolfsburg stand einfach

dynamischer, gefälliger und anmutiger da.
Der Wurf von Walter de Silva - er designte schon früher attraktive Modelle bei Alfa Romeo und Audi - war ein Volltreffer. Dieser Wolfsburger basierte auf der Plattform PQ35, wie der Audi A5. Jener Audi war übrigens das "Meisterstück" von Walter de Silva. Er selbst nenn den A5 das schönste Auto.
Der Absatz lief auf Anhieb gut und mit dem Golf 24 hatte diese Modellreihe sogar ein eigenes Motosportderivat beim 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring 2011. Das Jubiläum 35 Jahre GTI wurde mit dem 440-PS-starken Renngolf auf der Nordschleife gefeiert. "Dieses Auto zu toppen wird sehr schwer werden", urteilt die Szene. Sicher ist: Die siebte Generation des Erfolgsmodells muss noch perfekter sein, weniger wiegen, weniger verbrauchen, mehr Platz bieten und aussehen wie ein Golf.

BIldunterschrift: Golf-Historie: Die drei Golf-Designer von rechts: Walter deSilva, Hartmut Warkuß und Giorgio Giugiaro.

Auto-Medienportal.Net
Enzer Strasse 83
31655 Stadthagen
Telefon: +49(0)5721 9383988
Telefax: +49(0)5721 9383989
Mail: schwerdtmann@schwerdtmann.com
URL: Schwerdtmann.Com
<img src="http://www.pressrelations.de/new/pmcounter.cfm?n_pinr_=506553" width="1" height="1">

Pressekontakt

Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

Schwerdtmann.Com
schwerdtmann@schwerdtmann.com

Firmenkontakt

Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

Schwerdtmann.Com
schwerdtmann@schwerdtmann.com

Weitere Informationen finden sich auf unserer Homepage