50 JAHRE VW GOLF

➔ Fakten

*In diversen Karosserievarianten produziert worden: als zwei- und viertürige Schrägheckklimousine, Kombi, Cabrio und Kompaktvan; der Pick-up (Caddy) und die klassische Stufenhecklimousine fuhren hingegen nicht als Golf vor, letztere hieß stattdessen – im Wechsel – Jetta, Vento und Bora

*Das i-Tüpfelchen stellten die ganz speziellen Golf-Varianten dar: u.a. der GTI als agiler Kompaktsportler (seit 1976), der Country als eine Art SUV-Vorläufer (1990-1991), der Rallye Golf mit „dicken Backen“ (1989-1991), der elektrisch angetriebene e-Golf (2014-2020) oder der GTI Clubsport S (2016-2017), der als auf 400 Stück limitierter Zweisitzer einen Rekord für Fronttriebler auf dem Nürburgring aufstellte

*Von den acht Modellgenerationen wurden schon mehr als 37 Millionen Fahrzeuge gebaut; die Bestseller waren der „Einser“ (6,9 Millionen) sowie der „Zweier“ und der „Siebener“ mit jeweils 6,3 Millionen produzierten Exemplaren

*Die Fertigung des Golf 1 dauerte 35 Jahre (!) lang; hierzulande wurde er zwar bereits 1983 vom Golf 2 abgelöst, in Südafrika ist er jedoch bis 2009 als Citi Golf hergestellt worden

*Mit 21.517.415 produzierten Fahrzeugen löste der Golf am 26. Juni 2002 den Käfer als erfolgreichstes VW-Modell aller Zeiten ab

➔ Favoriten

TOP 1

VW war wie so oft (siehe Tiguan oder Touran) auch in der Kompaktklasse nicht der Trendsetter, sondern brachte sein Modell mit Frontmotor und -antrieb später als der eine oder andere Wettbewerber auf den Markt. Dann aber „richtig“! Der Wolfsburger wurde nicht nur zum Begründer der „Golf-Klasse“, sondern

gab auch der „Generation Golf“ seinen Namen. Der **GOLF 1** musste in die großen Fußstapfen des Käfers treten und beschritt dabei ganz andere, modernere Wege: Mit kantigen Linien statt runder Formen, Front- statt Heckantrieb, Reihen- statt Boxermotor mit Wasser- statt Luftkühlung trat er schnell aus dem Schatten des „automobilen Krabbeltiers“, das über viele Jahre hinweg VW seinen Stempel aufdrückte. Denn Golf fahren war „in“, bereits die erste Generation prägte das klassenlose Image des Kompakten: Mit einem Golf waren Ärzte und Rechtsanwälte ebenso gut gekleidet wie Arbeiter und Studenten. Während das Cabrio für Oben-ohne-Spaß sorgte, jagte der GTI auf der Autobahn schwere Mercedes-Limousinen …

TOP 2

Nachdem die Qualität der dritten Golf-Generation nicht alle überzeugte, musste sich der **GOLF 4** mit seiner hohen Wertigkeit selbst vor Premium-Modellen nicht verstecken. War Nummer 3 optisch innerhalb der Kompaktklasse noch eher ein Mitläufer, nahm der 4er die Pole Position unter den Wettbewerbern ein. Noch heute gilt er daher als Stilikone. Auch bei den Modellvarianten drückte er der Baureihe seinen Stempel auf – mit dem ersten „R“ als neuem Top-Modell ab 2002: Das Paket aus 241 PS starken 3,2-Liter-Sechszylinder, 247 km/h Höchstgeschwindigkeit und Allradantrieb stellte im R32 eine Fahrfreude-Garantie dar. Der für Sportfahrer größte Makel des Vierers: Der GTI wurde bis kurz vor Produktionsende zur auch mit Dieselmotoren erhältlichen Ausstattungsvariante degradiert. Das änderte sich aber zum Glück schnell wieder bei der fünften Modellgeneration!

TOP 3

Optisch attraktiv gestylt wurde der 7er mit seiner bis hin zum Sportsvan reichenden Modellpalette zum vielleicht letzten absoluten Golf-Bestseller. Und das innerhalb eines mit SUV’s, Vans und Elektroautos anspruchsvoller gewordenen Marktumfelds. Als Kind seiner Zeit spielten Assistenzsysteme, Infotainment und elektrische Antriebe im **GOLF 7** eine wesentliche Rolle. Letztere erhielten interessierte Kunden im Stromer e-Golf sowie im Plug-in-Hybrid GTE. Die Fahrspaßkarte spielten wieder der GTI bis hin zur Clubsport- und TCR-Version sowie der R. Und das auch gerne letztmals als Zweitürer. Nachdem beim 8er Abstriche bei der Materialqualität hingenommen werden mussten, sollten noch die hohe Wertigkeit und Zuverlässigkeit der siebten Golf-Generation betont werden. Vorteile bot sie im Vergleich zum Nachfolger auch bei der Bedienbarkeit dank zahlreicher Tasten und Schalter. So manches war früher halt doch besser!

➔ Fazit

Ich oute mich gerne als Kind der Generation Golf. Und zwar hinsichtlich meiner Sympathien für den Kompakten aus Wolfsburg. Ich hatte insgesamt fünf GTI- und R-Modelle der Golf-Generationen 1, 2, 7 und 8 – und alle haben mich begeistert. Zwar hörte ich immer mal wieder Sprüche wie „der sieht doch langweilig aus“ oder „den fährt doch jeder“. Aber ganz ehrlich: Das war mir spätestens dann, wenn ich hinter dem (Spucknapf-)Lenkrad saß und das Beschleunigungsvermögen sowie das agile Handling genoss, völlig egal. Blicke ich auf die acht Modellgenerationen zurück, dann gäbe es da schon das eine oder andere Sahnestück, das ich gerne für die ganz besonderen automobilen Momente im Leben in der Garage stehen hätte: Den Einser GTI, bevorzugt als „Pirelli“. Oder den Rallye Golf (2). Sehr gerne auch den Golf 4 R32. Last but not least den 7er GTI Clubsport S. Einen davon habe ich mir übrigens schon gegönnt …

(Alle Bilder: Volkswagen)