



40 años del Golf: superventas, icono y creador de tendencias

Wolfsburg, 28 de marzo 2014 – Volkswagen celebra el 40º aniversario del vehículo europeo más exitoso de todos los tiempos, el Golf, del que se han vendido más de 30 millones de unidades hasta el día de hoy. Desde el primer momento, el Golf ha sido un reflejo de innovación tecnológica.

Ya se trate del motor turbo, del motor de inyección directa, de la propulsión eléctrica o de la híbrida enchufable, de los sistemas ABS, ESC, XDS o 4MOTION, de la regulación automática de la distancia, del sistema de freno Anti-Colisiones múltiples, del climatizador automático, del sistema de sonido Dynaudio, de la pantalla táctil con sensor de proximidad o los faros delanteros LED, de las líneas Edition, Advance, Sport, GTI, GTD o GTE, el Golf siempre ha democratizado las tecnologías y las tendencias automovilísticas más importantes de nuestro tiempo.

Golf I. El primer Golf producido en serie salió de la línea de montaje en Wolfsburg el 29 de marzo de 1974. Durante décadas, el Beetle, y con él los motores montados detrás y la tracción trasera, habían dominado la escena, pero acababa de surgir una nueva era: la del motor frontal montado transversalmente y con tracción delantera.

Como sucesor del legendario Beetle, del que se fabricaron más de 21,5 millones de unidades, el Golf I, diseñado por Giorgio Giugiaro y Volkswagen Design, tuvo que cumplir con las inmensas expectativas que conllevaba el continuar la historia de éxitos del que hasta entonces era el vehículo más popular del mundo. Y funcionó: el moderno y fiable concepto de tracción, la excelente economía de espacio y también el diseño, convencieron al mercado hasta tal punto que en octubre de 1976 ya se celebraba la producción del Golf número un millón.

Con el lanzamiento del primer Golf GTI, en 1976, Volkswagen abanderó la introducción de un mayor dinamismo en este segmento, mientras que el Golf D (con motor diésel de aspiración natural, en 1976) y el Golf GTD (turbodiésel, en 1982) marcaron el avance de los vehículos diésel en el segmento de los compactos. Con el Golf Cabrio, lanzado en 1979, Volkswagen lanzó al mercado un vehículo descapotable que a menudo fue el más vendido del mundo en su clase.

Golf II. En agosto de 1983, los pasajeros ya no tuvieron que sentarse tan cerca unos de otros, ya que la utilización del espacio había sido mejorada. Fue la segunda generación del Golf la que introdujo el catalizador regulado (1984), el sistema de antibloqueo de freno (ABS, 1986) y la dirección asistida en su segmento, y el primero que se pudo encargar con sistema de tracción a las cuatro ruedas (syncro, 1986).

Golf III. Con el lanzamiento de la tercera generación del Golf, en agosto de 1991, Volkswagen encabezó una nueva era en cuanto a seguridad. El Golf III fue el primero de la gama en tener airbags frontales, a partir de 1992, mientras que grandes avances en la construcción de la carrocería se tradujeron en una seguridad significativamente mejor en caso de accidente. Además, otros numerosos hitos

tecnológicos del modelo están ligados al tercer Golf, en el que debutaron características como el primer motor de seis cilindros (VR6), el control de crucero, el catalizador de oxidación diésel (1991) y los primeros motores diésel de inyección directa (TDI, en 1993). Asimismo, el ABS se convirtió en equipamiento de serie en todos los modelos Golf en 1996. En 1993, Volkswagen también había presentado un nuevo descapotable basado en el Golf III, un nuevo modelo con tracción a las cuatro ruedas (syncro II) y el primer Golf Variant (familiar).

Golf IV. Bajo la dirección de Hartmut Warkuss, el entonces Director de Diseño del Grupo Volkswagen, el Golf IV cristalizó más que nunca el diseño limpio y preciso que caracterizaba la historia de la marca Volkswagen, y al mismo tiempo marcó su rumbo hacia el futuro. Con el debut del ESC (en 1998), el vehículo continuó democratizando la seguridad. También en 1998, Volkswagen desveló el primer Golf con tracción total y embrague Haldex: el Golf 4MOTION. Un año más tarde, el ESC se convirtió en equipamiento de serie. El primer motor de inyección directa (FSI) y el debut del airbag de cabeza de serie (airbags de ventana) llegaron en 2002. Este mismo año, Volkswagen lanzó el R32, con una velocidad máxima de 250 km/h, un modelo superior dentro de la gama que en 2003 fue el primero en incorporar la revolucionaria caja de cambios de doble embrague (DSG).

Golf V. Este fue el Golf que en 2003 disparó los niveles de confort y dinamismo para dejar claramente atrás a cualquier competidor en su segmento. Lo mismo ocurrió con la seguridad del vehículo. Uno de los factores que subraya la estabilidad de la carrocería soldada con láser fue el incremento del 35% en rigidez de torsión que demostró el Golf V. Este Golf también se podía encargar por primera vez con airbags laterales –junto con los seis airbags de serie (frontal, lateral delante y de ventana)–, En términos de confort y de prestaciones, el Golf V destacó en muchas áreas, como por ejemplo su nueva suspensión trasera multibrazo, el DSG de siete velocidades, los faros delanteros bi-xenón, el techo solar y el primer motor sobrealimentado (TSI, en 2006), que combinaba turbo y compresor. En 2006, debutó el Golf Plus, y en 2007 lo hicieron un nuevo familiar y el extremadamente ecológico Golf BlueMotion (4,5 l/100 km).

Golf VI. En solo cuatro años, desde 2008 hasta finales de julio de 2012, se produjeron 2,85 millones de vehículos Golf basados en su sexta generación. Una vez más, la seguridad hizo grandes avances: la carrocería era tan robusta que pasó el test euroNCAP logrando la máxima puntuación de cinco estrellas. Al mismo tiempo, nuevos motores TSI y una transición en los motores turbodiésel (TDI) con sistema common rail resultó en unas prestaciones más dinámicas y un menor consumo de combustible. En este último campo, el referente fue la segunda generación del Golf BlueMotion, con un consumo combinado de solo 3,8 l/100 km, equivalente a 99 g/km de CO₂. La innovación es una constante en todas las generaciones del Golf, así pues también en la sexta generación se presentaron nuevos sistemas de asistencia –la gestión automática de las luces Light Assist o el Park Assist– hicieron de la sexta generación la más avanzada del Golf hasta la fecha.

Golf VII. El 4 de septiembre de 2012, Volkswagen celebró el estreno mundial de la séptima generación Golf. Su peso se había reducido en hasta 100 kg, revirtiendo así la tendencia global de aumento de peso. El consumo de combustible fue mejorado hasta en un 23%,. El nuevo Golf TDI BlueMotion consume tan solo 3,2 l/100 km (equivalente a 85 g/km de CO₂) siendo una vez más el referente en bajas emisiones del segmento compacto. Además, Volkswagen ha equipado al Golf con una armada entera de nuevos sistemas de asistencia a la conducción, como el sistema anti-colisiones múltiples, el Pre-Crash, Lane Assist o el sistema XDS de serie. En 2014, Volkswagen electrifica el segmento de los compactos con el Golf: el nuevo y completamente eléctrico e-Golf, con una autonomía de 190 kilómetros. Por otra parte, el nuevo Golf GTE³ será lanzado en otoño con un sistema de propulsión

híbrido enchufable que logra un consumo combinado de 1,5 l/100 km, y en modo puramente eléctrico, puede recorrer hasta 50 km.

El Golf es el modelo más exitoso que ha fabricado nunca Volkswagen. En verano de 2013, se fabricó el Golf número 30 millones. El modelo se produce en Wolfsburg (Alemania), Zwickau (Alemania), Foshan (China) y Puebla (México).

¹ Golf TDI BlueMotion: Consumo de combustible en l/100 km: 3,5 (urbano) / 3,0 (extraurbano) / 3,2 (combinado), emisiones de CO2 en g/km: 85 (combinadas),

² e-Golf: Consumo de combustible en kWh/100 km: 12,7 (combinado), emisiones de CO2 en g/km: 0 (combinadas),

³ Golf GTE: Consumo de combustible (combinado) 1,5 l/100 km, emisiones de CO2 (combinadas): 35 g/km,

Más información:

www.volkswagen.es/golf

Dirección de Comunicación y RR.EE.

Volkswagen España

Tel: +34 91 348 86 34 / 86 36 / 86 44

E-mail: eva.vicente@vw-audi.es

E-mail: rivas2@vw-audi.es

E-mail: joaquin.torres@vw-audi.es