

## 50 Jahre VW Golf – Vom Prototyp zum Golf I

Folge 1

**Der Golf, die Ikone:** Der meistgebaute Volkswagen, feiert in diesem Jahr seinen 50er. Mitte der 1960er-Jahre waren die Verkaufszahlen des VW „Käfer“ stark eingebrochen. Es wurde ein Nachfolger für den Käfer benötigt. Es entstanden diverse Käfer-Nachfolger Entwicklungen. Der EA 266 von der Porsche AG mit Mittelmotor wurde abgelehnt. Bereits 1969 wurde der Versuchsträger EA 276 mit Frontmotor und luftgekühlten Boxermotor entwickelt.



Der Umbruch in der Entwicklung kam 1970 mit der Berufung des österreichischen Autokonstrukteur Dr. techn. Ernst Fiala in den Bereich Forschung und Entwicklung. Mit der Weiterentwicklung des EA 337 zum Serienreifen Golf I gelang ihm eine Ikone zu erschaffen.



Anfang der 70er-Jahre ist bei Volkswagen plötzlich alles anders: Der Motor arbeitet nicht mehr im Heck, gekühlt wird nicht mehr mit Luft und ein Boxer ist es auch nicht mehr. Mit dem ersten Golf beginnt eine neue Epoche. Und mit dem Technischen geht auch ein optischer Konzeptwechsel einher. „Der Golf bietet ein Maximum an Nutzraum und Sicherheit. Er ist kompromisslos auf die Praxis ausgerichtet“, kommentierte das Unternehmen seinerzeit.



Am 29. März 1974 begann die Serienproduktion im Werk Wolfsburg. Für den im Mai 1974 vorgestellten Golf standen zwei Motoren zur Wahl: ein 1,1-l-Motor mit 50 PS (37 kW) wie im Audi 50 und ein 1,5-l-Motor mit 70 PS (51 kW) aus dem Audi 80. Der Verkaufserfolg war vom ersten Tag an groß. Der Golf galt seinerzeit selbst mit der kleinsten Motorisierung als sportlich. Trotzdem waren die Motoren sparsam, ein Kriterium, das beim Markteintritt unter dem Eindruck der ersten Ölkrise 1973/74 eine hohe Bedeutung hatte. So betrug der Normverbrauch des 50-PS-Motors nach DIN 70030 6,4 l pro 100 km bei 90 km/h und konnte mit der Formel E-Ausstattung auf 5,2 l gesenkt werden. Die Ölkrise steigerte eher die Nachfrage nach Kompaktwagen, wie sie bis dahin fast ausschließlich aus Italien oder Frankreich gekommen waren: als geräumige Schräghecklimousinen mit drei oder fünf Türen.

Der Golf sollte und musste eine Erfolgsgeschichte fortschreiben, dass sein Erfolg den des Käfers nochmals deutlich übertreffen würde, ahnte 1974 aber wohl niemand. Über die Jahre wurde der Golf nahezu unmerklich zu einem Teil unserer Gesellschaft, zum Synonym für eine Fahrzeugklasse und sogar einer ganzen Generation. Und jede und jeder hat wohl individuelle Erlebnisse mit dem Golf:



Als Fahrschulauto, als eigener Neuer oder Gebrauchter, bei Verwandten oder Freunden, mit zwei oder vier Türen, als Benziner oder Diesel, GTI oder „Erdbeerkörbchen“. Irgendwo war und ist immer ein Golf.

Von Mai 1974 bis August 1983 wurden sechs Millionen Golf-Limousinen gebaut, davon eine Million mit Dieselmotor. Zusätzlich produzierte Karmann von März 1979 bis August 1993 knapp 389.000 Cabriolets. Der vom Golf I abgeleitete Pick-up VW Caddy wurde 200.000-mal hergestellt.

Der Werkscode des Golf I lautet *Typ 17*, der Werkscode des Golf I Cabriolet *Typ 155*.

Das letzte Sondermodelle: Pirelli-GTI, LX, GX kündigte das Produktionsende des Golf I in Europa an. Es wurden über 6 Millionen Einheiten gefertigt. Im August 1983 wurde der Nachfolger VW Golf II präsentiert.

### Das Herz der Marke Volkswagen

Als vor 50 Jahren – im März 1974 – die Serienproduktion des Golf I im Volkswagen Werk Wolfsburg anlief, war dieser Erfolg allerdings längst nicht gesichert. Denn als Nachfolger des VW Käfer trat er

in riesige Fußstapfen: Der Käfer, hatte den Grundstein für den weltweiten Erfolg des Volkswagen Konzern gelegt. Doch auch der Golf aus Wolfsburg erfreute sich großer Beliebtheit und wurde schnell zum Bestseller.

## Technische Daten

VW Golf	1,1	1,1 E	1,3	1,5	1,5	1,6	GTI	GTI	1,5 D	1,6 D	1,6 TD
VW-Motor-kennbuchstaben	FA/GG	GG	GF	FH/FD	JB	FP	EG	DX	CK	CR/JK	CY
<b>Bauzeit</b>	1974–1983	1981–1983	1979–1982	1974–1975	1978–1983	1975–1977	1976–1982	1982–1983	1976–1980	1980–1983	1982–1983
<b>Motor</b>	Quer eingebauter 4-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt), obenliegende Nockenwelle, Zahnriemen 1,1- und 1,3-l-Motor: um 20° nach vorn geneigt eingebaut, Ventile über Schleppebel betätigt 1,5- bis 1,8-Liter-Motoren: um 15° nach hinten geneigt eingebaut, Ventile über Tassenstößel betätigt										
<b>Hubraum</b>	1093 cm³		1272 cm³	1471 cm³	1457 cm³	1588 cm³		1781 cm³	1471 cm³	1588 cm³	
<b>Bohrung × Hub:</b>	69,5 × 72 mm		75 × 72 mm	76,5 × 80 mm	79,5 × 73,4 mm	79,5 × 80 mm		81 × 86,4 mm	76,5 × 80 mm	76,5 × 86,4 mm	
<b>Leistung (PS) bei 1/min</b>	37 kW (50 PS) 6000		44 kW (60 PS) 5600	51 kW (70 PS) 5800	51 kW (70 PS) 5600	55 kW (75 PS) 5600	81 kW (110 PS) 6100	82 kW (112 PS) 5800	37 kW (50 PS) 5000	40 kW (54 PS) 4800	51 kW (70 PS) 4500
<b>Max. Drehmoment bei 1/min</b>	77 Nm 3000	80 Nm 3300	93 Nm 3500	112 Nm 3000	108 Nm 2500	117 Nm 3200	137 Nm 5000	150 Nm 3500	80 Nm 3000	98 Nm 2300	130 Nm 2600
<b>Gemisch Aufbereitung</b>	1 Fallstromvergaser Solex						Mechanische Einspritzung		Verteilereinspritzpumpe (TD: mit Turbolader)		
<b>Kühlung</b>	Wasserkühlung										
<b>Getriebe (Serie)</b>	4-Gang						4-Gang (ab 8/79: 5-Gang)		4-Gang		5-Gang-Getriebe
<b>Getriebe (wahlweise)</b>	—		3-Gang Automatik (ab 8/79: 5-Gang manuell)				—		3-Gang Autom., 5-Gang manuell,		—
<b>Radaufhängung vorn</b>	MacPherson-Federbeine, Querlenker										
<b>Radaufhängung hinten</b>	Verbundlenkerachse, Feder-Dämpfer-Einheiten										
<b>Bremsen</b>	vorn Scheibenbremsen (Ø 239 mm) – 50 PS bis April 1975: vorn Trommelbremsen Trommeln hinten, 50 PS bis Juli 1981: Bremskraftverstärker nur auf Wunsch										
<b>Lenkung</b>	Zahnstangenlenkung										
<b>Karosserie</b>	Stahlblech, selbsttragend										
<b>Spurweite vorn/hinten</b>	1390/1358 mm (GTI und mit Breitreifen: 1404/1372 mm)										
<b>Radstand</b>	2400 mm										
<b>Länge</b>	3705 (L: 3725 mm) ab 08/78: 3815 mm										
<b>Leergewicht</b>	790–930 kg (Cabrio: 905–970 kg)										
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	145 km/h	145 km/h	150 km/h	157–160 km/h	155–158 km/h Cabrio: 153 km/h	158–162 km/h	183 km/h Cabrio: 175 km/h	187 km/h Cabrio: 180 km/h	141 km/h	138–142 km/h	160 km/h
<b>Beschleunigung 0–100 km/h</b>	17 s	18s	15,5 s	13–15 s	13–15 s Cabrio: 15–17 s	12–14 s	10 s Cabrio: 11 s	9 s Cabrio: 10,5 s	19 s	17,5–21,5 s	14 s
<b>Verbrauch (Liter/100 km)</b>	9,0 N	8,0 N	9,5 N	10,5–11,0 N	10,0–10,5 N	9,5–10,0 N	10,5 S	10,0 S Cabrio: 11,0 S	6,5 D	6,5 D	7,5 D

Quelle Wikipedia



### Ernst Fiala

Ernst Fiala wurde am 2. September 1928 in Wien geboren. Nach dem Besuch von Volksschule und Realgymnasium in Wien war er 1944 bis zum Kriegsende Luftwaffenhelfer und konnte 1947 die Matura ablegen.

Anschließend absolvierte er bis 1952 ein Maschinenbau-Studium an der Technischen Hochschule Wien. Von 1952 bis 1954 war er als Assistent am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Kraftfahrwesen der TH-Wien tätig und promovierte 1954 mit einer Arbeit über *Seitenführungskräfte am rollenden Luftreifen* zum Dr. techn.

Seine Berufslaufbahn begann Ernst Fiala 1959 als Versuchs- und Entwicklungsingenieur bei der Daimler-Benz AG in Sindelfingen, zuletzt war er dort Leiter der Entwicklungsabteilung für Pkw-Aufbauten.

Von 1963 bis 1970 war er Professor an der Technischen Hochschule Berlin (Direktor des Institutes für Kraftfahrzeuge und der Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr), bis er zu Volkswagen nach Wolfsburg wechselte.

Dort wurde er 1970 Leiter der Forschung und Entwicklung und 1973 Vorstandsmitglied. In seine Zeit fiel die Einführung des VW-Golf, der 1974 auf den Markt kam, den legendären „Käfer“ ablöste und zu einem der erfolgreichsten Modelle wurde. Er hatte Anteil an der Entwicklung des Dreiwegekatalysators, der Senkung der cw-Werte, des Dieselmotors für Mittelklassewagen und der spurstabilisierenden Lenkung.

1988 - nach Vollendung des 60. Lebensjahres – gab Fiala seinen Posten auf, um sich intensiver der wissenschaftlichen und publizistischen Arbeit zu widmen. Er blieb VW als Berater verbunden und lehrte als Honorarprofessor an der TU Wien das Fach "Wechselbeziehungen zwischen Mensch und Fahrzeug".

Hon. Prof. DI. Dr. Ernst Fiala ist Mitglied in mehreren Aufsichtsräten und publizierte zahlreiche Fachartikel und Bücher.

Quelle: Austria-Forum

[Zu den Bildern >>>](#)

Folge 2: Golf II, Golf III und Golf IV

R.S. 25.03.2024

Bilder ID: 202413

© Volkswagen AG, VOZ-Archiv,

Textquelle: Volkswagen AG, Wikipedia, Austria-Forum,