

## 50 Jahre VW Golf – Golf II bis Golf IV

Folge 2

### Golf II 1983 – 1991

Die erste Evolutionsstufe begann 1983. Er war der zweite Golf, mit dem die Generation der Babyboomer, die in den 60er-Jahren Geborenen, fahren, lernte: Wurde schon der Vorgänger zum Liebling aller Fahrlehrer und Fahrschüler, dann fuhr sich der neue Golf nun endgültig und unauslöschbar in die Köpfe dieser Generation.



Und es war dieser Golf, der den Fortschritt besonders stark demokratisierte – mit Technologien wie dem geregelten Katalysator, dem Antiblockiersystem oder dem ersten Allradantrieb der Baureihe. Zum Geheimnis des Golf Erfolges gehört aber auch die Tatsache, dass die Designer die DNA des ersten Golfs auf seinen Nachfolger übertrugen und damit eine Golf-Designkultur für die Ewigkeit manifestierten. Diese DNA macht auch heute noch jeden Golf unverwechselbar.



Den Golf II mit der interne Bezeichnung: *Typ 19E*, ab 1989 *1G1*, gab es in den verschiedensten Ausstattungen und Motorleistungen.

**Ausstattungen:** C, CL, GL, GLX, Carat, GT, GTD, GTI und Sondermodelle.

**Technische Daten:** Ottomotoren 1,0 – 1,8 Liter mit 45 Ps/33 kW– 210 Ps/155 kW, Dieselmotoren 1,6 Liter mit 54 Ps/40 kW – 80 Ps/59 kW, Länge: 3985 – 4040 mm, Breite: 1665 – 1680 mm, Höhe: 1415 mm, Radstand: 2475 mm, Leergewicht: 845–1165 kg,

Der Country Golf mit 98 Ps/72 kW wurde ab 1990 bei Steyr-Daimler-Puch in Graz gebaut. Mit 18 Zentimeter Bodenfreiheit waren auch Fahrten abseits befestigter Pisten möglich. Der Markt war für einen SUV noch nicht bereit, daher wurde im Dezember 1991 nach 7735 Stück die Produktion wieder eingestellt.



Nach 6,3 Millionen Exemplaren lief die zweite Generation des Golf im Sommer.

### Golf III 1991 – 1997

Es folgte der Sieg der Sicherheit. Mit der dritten Golf Generation leitete Volkswagen ab August 1991 eine neue Ära der Sicherheit ein.

Zum einen war der Golf III der erste Typ der Baureihe, den es ab 1992 mit Frontairbags gab; zum anderen aber führten große Fortschritte im Bereich



der Karosseriekonstruktion dazu, dass die Crasheigenschaften signifikant verbessert wurden. Mit dem Golf III sind zahlreiche weitere Meilensteine der Baureihe verbunden: der erste Sechszylindermotor (VR6), die Geschwindigkeitsregelanlage (Tempomat), der erste Oxidationskatalysator für die Dieselmotoren, der erste Dieseldirekteinspritzer und die ersten Seitenairbags.



Der Golf III mit der interne Typbezeichnung: 1H ist ein Fahrzeugtyp der Kompaktklasse. Ab 1993 wurde eine Kombiversion bis 1999, ein Cabrio bis 2002 und ein Syncro mit Allradantrieb angeboten.

1992 bis 1996 baute VW dann E-Versionen des Golf 3 für einen großen Alltags-test auf der Insel Rügen. Der Golf III Elektro trat mit 24 Ps/16,6 kW Dauerleistung aus einem Wechselstrom-Synchronmotor an. Viele verschiedene Batterietypen von Blei-Säure-Gel bis Natrium-Nickelchlorid zu testen.



Die Wolfsburger stellten den Golf III Citystromer in Zusammenarbeit mit Siemens auf die Räder. Insgesamt liefen 120 Autos bis 1996 vom Band.

**Ausstattungen:** Kombilimousine, Variant (Kombi) und Cabriolet in vielen Ausstattungsvarianten.  
**Technische Daten:** Ottomotoren: 1,4–2,9 Liter mit 60 Ps/44 kW – 190 Ps/140 kW, Dieselmotoren: 1,9 Liter mit 64 Ps/47 kW – 110 Ps/81 kW, Elektromotor: 16,6 kW (24 Ps), Länge: 4020 mm, Breite: 1695 – 1710 mm, Höhe: 1405 – 1425 mm, Radstand: 2471 – 2474 mm, Leergewicht: 960–1380 kg,

1997 wurde die dritte Generation nach 4,8 Millionen gefertigten Exemplaren abgelöst.

### Golf IV 1997 – 2003

Die Stilikone löste 1997 den Golf III, seinen Vorgänger ab. Wer im neu gestalteten Innenraum Platz nimmt, ist ähnlich überrascht wie im Passat B5: Verarbeitung und Anmutung des Innenraums setzen neue Maßstäbe in ihrer Klasse.

In der vierten Generation, mit der interne Typenbezeichnung: 1J, wollte Volkswagen neue Qualitätsstandards für die zukünftigen Produkte des Unternehmens setzen. Der Golf IV wirkt ungewöhnlich hochwertig und kann sich durch seine Qualitäten vom Start weg von allen Mitbewerbern absetzen.



Das klare Design und die minimierten Karosseriefugen prägen die Marke für die Zukunft: Unter der Regie des Volkswagen Chefdesigners Hartmut Warkuß findet Mitte der 90er-Jahre der VW Golf IV seine Form. Der Entwurf gilt heute unter Designexperten als Stilikone und wegweisend für die Baureihe – auch deshalb, weil die vierte Generation mit ihrer brillanten Klarheit und dem die Baureihe prägenden C-Säulen-Design die Brücke zum Golf I des Jahres 1974 schlägt.

Die vollverzinkte Karosserie besticht durch perfekte Oberflächen. Große Räder und eine breite Spur sorgen für einen selbstbewussten Auftritt. Details wie die fugenlos integrierten Stoßfänger oder die im VW Golf IV erstmals eingesetzten Klarglasscheinwerfer bedeuten eine in dieser Klasse bisher unerlebte Wertigkeit. Der vierte Golf ist außerdem deutlich größer als sein Vorgänger. Damit wächst auch der nutzbare Innenraum gegenüber dem Golf III nochmals spürbar.

**Ausstattungen:** Kombilimousine, Variant (Kombi) und Cabriolet in vielen Ausstattungsvarianten.  
**Technische Daten:** Ottomotoren: 1,4 – 3,2 Liter, 75 Ps/55 kW – 240 Ps/177 kW, Dieselmotoren: 68 Ps/50 kW – 150 Ps/110 kW, Länge: 4149 – 4397 mm, Breite: 1735 mm, Höhe: 1439 – 1485 mm, Radstand: 2512 – 2517 mm, Leergewicht: 1050 – 14477 kg,

2002 stellt Volkswagen den 247 km/h schnellen R32 vor. In dem allradgetriebenen Topmodell der Baureihe debütiert 2003 das revolutionäre Doppelkupplungsgetriebe (DSG).



Insgesamt werden vom VW Golf IV inklusive aller Derivate 4,9 Millionen produziert.

[Zu den Bildern >>>](#)

Folge 3: Golf V, VI, VII und VIII,

R.S. 05.04.2024