

La Golf a 40 ans

Wolfsburg, mars 2014

Remarques :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que toutes les illustrations correspondantes à l'adresse suivante : www.volkswagen-media-services.com. Identifiant utilisateur : Golf-40 ; code : 19742014.

Les désignations TDI, TSI et DSG sont des marques déposées de la Société Volkswagen AG ou d'autres entreprises du groupe Volkswagen en Allemagne et dans d'autres pays.

Tous les équipements et caractéristiques techniques mentionnés valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils peuvent être différents dans d'autres pays.

Sommaire

Principaux aspects

La Golf a 40 ans

En bref	page 03
Golf I ^{re} génération	page 08
Golf II ^e génération	page 12
Golf III ^e génération	page 15
Golf IV ^e génération	page 18
Golf V ^e génération	page 21
Golf VI ^e génération	page 24
Golf VII ^e génération	page 27
La Golf a 40 ans : 40 ans d'innovations	page 31

La Golf a 40 ans : Volkswagen célèbre son icône

Best-seller : la Golf a été construite à plus de 30 millions d'exemplaires

Précurseur : la Golf a démocratisé la sécurité, la sportivité et la durabilité

Wolfsburg, mars 2014. Volkswagen célèbre le 40^e anniversaire de la voiture européenne la plus populaire de tous les temps : la Golf. À ce jour, plus de 30 millions d'exemplaires en ont été vendus à travers le monde. La Golf a toujours reflété les avancées technologiques de son époque. Moteur turbo, moteur à injection directe, moteur électrique, hybride rechargeable, technologies ABS, ESC, XDS ou 4MOTION, régulateur de vitesse adaptatif, freinage d'urgence en ville, stabilisateur de remorque ou freinage multicollision, la liste est longue des innovations technologiques démocratisées par la Golf, sans oublier la climatisation automatique, le système Dynaudio, l'écran tactile à capteur de proximité, les phares à LED, les finitions Trendline, Comfortline et Highline ou encore les déclinaisons GTI, GTD ou GTE.

Golf I. La toute première Golf produite en série est sortie des lignes de montage de Wolfsburg le 29 mars 1974. Elle est arrivée en mai chez les concessionnaires Volkswagen. À une époque où la Coccinelle occupait le devant de la scène, avec son moteur arrière et sa transmission aux roues arrière, une ère nouvelle s'ouvrait : celle du moteur à l'avant en position transversale et de la transmission aux roues avant. Cette transition avait été initiée peu de temps auparavant par le Scirocco et par la Passat présentée en 1973, la première Volkswagen à traction après le K70 hérité de NSU. Avec la Golf, c'était alors le segment le plus volumineux qu'il appartenait de convertir à la nouvelle architecture.

Dessinée par Giorgio Giugiaro et les designers Volkswagen, la Golf I avait pour lourde tâche d'assurer la succession de la

Coccinelle, le modèle le plus populaire de l'histoire automobile avec plus de 21,5 millions d'exemplaires vendus. Pari tenu : avec sa transmission sûre et moderne, une excellente habitabilité et un design attrayant, la Golf put fêter son millionième exemplaire dès le mois d'octobre 1976.

Comme tous les modèles de Golf ultérieurs, la Golf première génération reflétait les dernières avancées technologiques et les tendances automobiles de son époque. La première Golf GTI (1976) contribua à dynamiser ce segment. De même, la Golf D (diesel à aspiration naturelle, 1976) et, plus tard, la Golf GTD (turbodiesel, 1982) participèrent à imposer le diesel sur le segment des compactes. En 1979, Volkswagen lança sur le marché la Golf Cabriolet, la décapotable la plus vendue au monde à ce jour. La Golf première génération s'est vendue à 6,99 millions d'exemplaires (incluant les variantes de carrosserie comme la Cabriolet, mais aussi la Jetta, construite sur une base identique), soit 0,87 million par an.

Golf II. La deuxième Golf fut la Volkswagen avec laquelle la génération des baby-boomers, âgés aujourd'hui de 50 ans à peine, a appris à conduire. Alors que sa devancière était déjà très populaire dans les auto-écoles, cette nouvelle Golf, notamment dans sa version diesel, aura définitivement conquis une place à part dans le cœur des moniteurs d'auto-école et des apprenants. Car dès le mois d'août 1983, ils n'étaient plus aussi à l'étroit à l'intérieur, grâce à une meilleure habitabilité. C'est également grâce à la Golf que le pot catalytique à régulation lambda (1984), le système antiblocage des roues (ABS, 1986) et la direction assistée ont percé sur le segment des compactes. C'est aussi la première Golf disponible avec une transmission intégrale (syncro, 1986). Dès 1989 – il y a 33 ans ! –, Volkswagen réalisa un prototype de Golf à motorisation électrique et un autre à moteur hybride. Au total, 6,3 millions d'exemplaires de la deuxième génération ont été produits toutes versions confondues jusqu'à l'été 1991, soit 790 000 Golf par an.

Golf III. L'arrivée de la Golf troisième génération en août 1991 marqua un tournant en matière de sécurité. D'abord parce que la

Golf III était la première à embarquer des airbags frontaux (à partir de 1992), ensuite parce que les progrès importants réalisés dans le domaine de la carrosserie entraînèrent des améliorations significatives du comportement en cas d'accident. Mais la Golf troisième du nom est associée à bien d'autres jalons techniques majeurs dans la série. C'est sous sa carrosserie, en effet, que le premier moteur six cylindres (VR6) fit ses débuts sur une Golf, mais aussi le régulateur de vitesse, le pot catalytique d'oxydation pour moteurs diesels (1991), le diesel à injection directe (TDI, 1993 et SDI, 1995) et les premiers airbags latéraux (1996). L'ABS était installé de série sur toutes les Golf à partir de 1996. En 1993, Volkswagen avait également présenté, sur la base de la Golf troisième génération, une nouvelle version à transmission intégrale (syncro II), ainsi que la première version break de la gamme (SW). La Golf troisième génération fit ses adieux en 1997. Au total, 4,83 millions d'exemplaires en ont été produits toutes versions confondues, soit 810 000 Golf par an.

Golf IV. C'est sous la férule de Hartmut Warkuß, alors Chef du Service Design du groupe Volkswagen, que le design clair et précis de la Golf s'est cristallisé, marquant pour toujours l'histoire de la marque et posant les jalons pour l'avenir de Volkswagen. L'ADN stylistique de Volkswagen puise ses racines dans cette époque. En parallèle, l'arrivée de l'ESP (1998) fit progresser la démocratisation de la sécurité. En 1998 toujours, Volkswagen présenta la première Golf à transmission intégrale avec embrayage Haldex, baptisée 4MOTION. Une année plus tard, l'ESP devenait le standard de série en Allemagne. En 2002, la première Golf à injection directe d'essence (FSI) arriva au catalogue, ainsi que les airbags de tête montés de série. En 2002 toujours, Volkswagen présenta la R32 pointant à 250 km/h. En 2003, ce modèle positionné au sommet de la gamme fut le premier à embarquer la révolutionnaire boîte à double embrayage (DSG). C'est durant cette même année que la Golf IV entièrement galvanisée laissa la place à la Golf V. Au total, la Golf quatrième génération a été produite à 4,99 millions d'exemplaires toutes versions confondues, soit 830 000 Golf par an.

Golf V. Avec un tel niveau de confort, de dynamisme et de qualité, la Golf V a laissé loin derrière elle bien des concurrentes du milieu de gamme supérieur en 2003. Idem pour la qualité. Pour preuve de la stabilité apportée par la carrosserie soudée au laser, la résistance à la torsion progressa de 35 pour cent sur cette Golf V. Cette version fut la première disponible avec des airbags latéraux à l'arrière en option, ajoutés aux six airbags de série (frontaux, côtés avant et tête). En matière de dynamisme et de confort, la Golf V brillait par son nouvel essieu arrière à quatre bras, une boîte DSG 7 vitesses inédite, des phares bi-xénon, un capteur de pluie et un toit ouvrant coulissant panoramique, sans oublier les débuts du moteur essence turbo à injection directe sur la Golf GTI (2004) et du premier Twincharger au monde (TSI, 2006) avec suralimentation turbo et compresseur. La Golf Plus fit ses débuts en 2006, suivie de la CrossGolf en 2007, ainsi que d'une nouvelle SW et de la Golf BlueMotion, extrêmement économe (4,5 l/100 km). Au total, la Golf cinquième génération a été produite à 3,4 millions d'exemplaires toutes versions confondues, soit 680 000 Golf par an.

Golf VI. En quatre ans seulement, 2,85 millions de Golf supplémentaires ont été produites jusqu'à la fin du mois de juillet 2012 sur la base de la sixième génération présentée en 2008. Là encore, de grands progrès ont été accomplis sur le front de la sécurité : la stabilité de la carrosserie lui a permis de décrocher le maximum de cinq étoiles au test EuroNCAP. Un airbag supplémentaire de série a fait son arrivée à bord : l'airbag genoux côté conducteur. Sous le capot, la multiplication des moteurs TSI et la conversion des turbodiesels (TDI) de la technologie injecteur-pompe au système à rampe commune Common Rail assuraient dynamisme tout en réduisant la consommation. En la matière, la deuxième Golf BlueMotion était exemplaire avec une consommation moyenne de seulement 3,8 l/100 km, soit 99 g/km CO₂. Les nouveaux systèmes d'aide à la conduite comme le système de commande des feux de route Light Assist, le ParkAssist, l'aide au démarrage en côte et des technologies comme le contrôle dynamique de châssis DCC contribuèrent à faire de la sixième génération la

Golf la plus évoluée en date. Au total, la Golf sixième génération a été produite à 2,85 millions d'exemplaires toutes versions confondues, soit 710 000 Golf par an.

Golf VII. Le 4 septembre 2012, Volkswagen a fêté la première mondiale de la Golf septième génération. Dès le lendemain, les précommandes s'ouvraient dans les premiers pays. Trois semaines plus tard, Volkswagen présentait la Golf au public dans le cadre du Mondial de l'Automobile de Paris. Le poids de la nouvelle Golf a été réduit de 100 kg, brisant ainsi la spirale de la prise de poids. Selon les moteurs, la consommation affiche un recul jusqu'à 23 pour cent par rapport à la génération précédente. La nouvelle Golf TDI BlueMotion ne consomme plus que 3,2 l/100 km (85 g/km CO₂) en conditions normales (NEDC). Autre nouveauté, le moteur 1.4 TSI de 140 ch (103 kW) à coupure automatique des cylindres (gestion active des cylindres ACT) est à la fois sportif et respectueux de l'environnement puisqu'il affiche une consommation moyenne de 4,7 l/100 km. En parallèle, la Golf arrive sur le marché avec une armada de systèmes d'aide à la conduite nouveaux, en partie de série. En 2014, Volkswagen va électrifier la Golf, et donc le segment des compactes : la e-Golf, déjà en vente, roule exclusivement en mode électrique et affiche une autonomie de 190 km. La Golf GTE fera également son arrivée à l'automne. Grâce à son architecture hybride rechargeable, elle atteint une consommation mixte de seulement 1,5 l/100 km. La Golf GTE peut parcourir 50 km en mode électrique pur.

Les débuts

Quand la Golf succède à la Coccinelle – Chronique d’une révolution

Wolfsburg, mars 2014. La première Golf produite en série sort des lignes de production de Wolfsburg en mars 1974 et arrive en mai chez les concessionnaires Volkswagen. Alors que, jusqu’à présent, la Coccinelle dominait le tableau avec son moteur arrière et sa propulsion arrière, une ère nouvelle s’ouvre : celle du moteur à l’avant en position transversale et de la transmission aux roues avant. Cette transition avait été initiée peu de temps auparavant par le Scirocco et par la Passat présentée en 1973, la première Volkswagen à traction après le K70 hérité de NSU. Avec la Golf, c’était alors le segment le plus volumineux qu’il appartenait de convertir à la nouvelle architecture.

Dessinée par Giorgio Giugiaro et les designers Volkswagen, la Golf I avait pour lourde tâche de prendre la succession de la légendaire Coccinelle, la voiture la plus populaire de l’histoire automobile avec plus de 21,5 millions d’exemplaires vendus. Au printemps 1974, personne n’était vraiment certain que la petite nouvelle aurait les épaules assez solides pour relever ce défi. Mais avec sa nouvelle transmission moderne et une habitabilité améliorée par le hayon et par le dossier de la banquette arrière rabattable, sans oublier surtout un design attrayant, la Golf a pu fêter son millionième exemplaire dès le mois d’octobre 1976.

Voici ce qu’écrivait Volkswagen à propos de son nouveau numéro 1 : « La Golf propose un maximum de place utile et de sécurité. Elle répond entièrement à une vocation pratique. Sa ligne de ceinture abaissée rend son design limpide et le capot plongeant vers l’avant dégage la vue sur la chaussée jusque devant la voiture. La lunette arrière, très basse, facilite les manœuvres de stationnement. » C’est toujours vrai aujourd’hui.

Comme toutes les autres Golf après elle, la première génération était un reflet du progrès technique et des tendances automobiles de l'époque. Ainsi, la première Golf GTI (1976) participa à la dynamisation de ce segment. De même, la Golf D (diesel à aspiration naturelle, 1976) et, plus tard, la Golf GTD (turbodiesel, 1982) contribuèrent à imposer le diesel sur le segment des compactes. En 1979, Volkswagen fait souffler un vent de fraîcheur sur le « segment Golf » en sortant la Golf Cabriolet, la décapotable la plus vendue au monde à ce jour. Les ventes mondiales se sont ensuite envolées. Avec 6,99 millions d'exemplaires de la première génération écoulés sur tous les continents (incluant les variantes de carrosserie comme la Cabriolet, mais aussi la Jetta, construite sur une base identique), soit 0,87 million par an, la Golf s'est affirmée comme le digne successeur de la Coccinelle.

Le design de la Golf I

« Tout a commencé en 1974 par une révolution » lance Klaus Bischoff, Chef du Service Design de la marque Volkswagen depuis 2007. « Passer de la Coccinelle à la Golf constituait une rupture majeure. L'abandon du moteur arrière refroidi par air au profit du moteur avant refroidi par eau, avec le passage concomitant de la propulsion à la traction, a transformé radicalement l'architecture de la voiture. Sur la base des esquisses légendaires de Giorgio Giugiaro, les stylistes de Volkswagen ont délaissé le langage formel tout en rondeurs pour un style en lignes droites et en angles. Les principaux éléments stylistiques de la Golf I, tels que le montant de custode massif sur la silhouette, les passages de roue saillants et la face avant horizontale, avec sa grille de calandre effilée et ses phares débordant vers le bas, se retrouvent aujourd'hui encore sur toutes les Golf. »

Si l'on veut comprendre pourquoi la toute première Golf, cette Volkswagen compacte, claire et cubique, était révolutionnaire à sa sortie, il faut la resituer dans le contexte de l'époque, il y a 38 ans.

Le début des années soixante-dix change radicalement la donne. Le moteur n'est plus installé à l'arrière, comme sur la Coccinelle, mais à l'avant. Il n'est plus refroidi par air, mais par eau. Et les cylindres ne sont plus disposés à plat, mais alignés. Le premier modèle à démontrer qu'une Volkswagen peut également rouler avec un moteur avant et des roues avant motrices est la K70, conçue à l'époque par NSU et vendue sous la marque VW. Mais la K70 n'est qu'une étape intermédiaire sur la voie du progrès. Utilisant les synergies au sein du groupe, Volkswagen AG implante des technologies Audi dans les modèles Volkswagen et investit 2,5 milliards de deutsche marks dans les infrastructures pour produire une toute nouvelle gamme de modèles. Les effets s'en font ressentir. La Passat est la première à en bénéficier, à l'été 1973. Elle est suivie par le Scirocco au printemps 1974. Personne n'imagine alors que ce coupé deux portes préfigure ce qui sera bientôt la voiture allemande la plus populaire de tous les temps. Nous sommes toujours au printemps 1974 lorsque la première Golf sort des chaînes de production. Elle sera suivie de plus de 30 millions d'exemplaires.

« À l'extérieur », on sait encore peu de chose de cette voiture en passe de renouveler le miracle économique allemand. Nous sommes à l'époque des interdictions de rouler le dimanche et des tapisseries aux fleurs improbables. C'est l'année durant laquelle les Suédois Agnetha, Benny, Björn et Anni-Frid font sensation au Grand Prix de l'Eurovision, à l'orée d'une carrière mondiale. C'est également l'année où l'Allemagne devient championne du monde de football et où le chancelier Willy Brandt démissionne, remplacé par Helmut Schmidt dix jours plus tard. Nous sommes au mois de mai et Volkswagen présente la nouvelle Golf à la presse internationale réunie à Munich.

La nouvelle Volkswagen rencontre un succès immédiat. Les journalistes sont enthousiastes. Et les amateurs de Coccinelle également. Le design original conçu par le maître Giorgio Giugiaro et son atelier de design Italdesign a visé juste avec une création dans l'air du temps. La superstar italienne du design avait présenté sa

première vision de la Golf dès 1971. Elle sera ensuite perfectionnée dans le nouveau centre de design de Wolfsburg sous la houlette du designer en chef de l'époque Herbert Schäfer. C'est alors qu'elle hérite d'yeux ronds plutôt que rectangulaires et qu'elle adopte le montant de custode peut-être le plus célèbre au monde. Un montant de custode en forme de C ! Il est intéressant de noter que durant la conception de la Golf VII, l'équipe réunie autour de Klaus Bischoff, Chef du Service Design de la marque Volkswagen, avait une Golf I à sa disposition dans l'atelier. « Autrefois, les montants de custode étaient là pour soutenir le toit, ils n'avaient pas de vocation stylistique. Tout a changé en 1974 avec la Golf », confie un membre de l'équipe.

Un concept perfectionné

Naissance de l'ADN Golf

Wolfsburg, mars 2014. La deuxième Golf fut la Volkswagen avec laquelle la génération des baby-boomers, âgés aujourd'hui de 50 ans à peine, a appris à conduire. Alors que sa devancière était déjà très populaire dans les auto-écoles, cette nouvelle Golf, notamment dans sa version diesel, aura définitivement conquis une place à part dans le cœur des moniteurs d'auto-école et des apprenants. Car dès le mois d'août 1983, ils n'étaient plus aussi à l'étroit, comme le rapporte le dossier de presse de l'époque : « L'empattement a gagné 75 mm et les voies se sont élargies de 23 mm à l'avant et de 50 mm à l'arrière. La longueur totale a augmenté de 170 mm (3,99 m) et la largeur de 55 mm (1,42 m) La cote de confort, mesurée depuis la pédale d'accélérateur jusqu'à la banquette arrière, a été portée à 1 837 mm (+ 37 mm) et la largeur aux coudes a été augmentée de 92 mm à l'avant et de 112 mm à l'arrière (voire de 120 mm sur la version quatre portes). »

C'est également grâce à la Golf que le pot catalytique à régulation lambda (1984), le système antiblocage des roues (ABS, 1986) et la direction assistée ont percé sur le segment des compactes. C'est aussi la première Golf disponible avec une transmission intégrale (syncro, 1986). Dès 1989 – il y a 33 ans ! –, Volkswagen réalisa un prototype de Golf à motorisation électrique et un autre à moteur hybride. À l'époque, les États-Unis constituaient une sorte d'univers parallèle où seules les voitures à carrosserie tricorps avaient droit de cité. Se pliant à la règle, Volkswagen dépêcha outre-Atlantique la Jetta, petite sœur de la Golf en forme de berline, à partir de 1985. Le succès fut au rendez-vous puisqu'au cours des années suivantes, cette Volkswagen devint la voiture allemande la plus vendue sur le marché américain.

En juin 1988, 14 ans après ses débuts, la Golf franchissait le cap symbolique des 10 millions d'exemplaires produits ! Au total, 6,3 millions d'exemplaires de la deuxième génération ont été produits toutes versions confondues jusqu'à l'été 1991, soit 790 000 Golf par an.

Le design de la Golf II

Le moment clé dans l'histoire de la Golf remonte à la fin des années soixante-dix, quand la direction a décidé de poursuivre le design sur les bases de la Golf I et de concevoir la Golf II en s'inspirant de l'ADN esthétique de sa devancière. C'est ainsi que Volkswagen jeta les fondements d'un développement continu de la gamme. L'ère de la deuxième Golf s'ouvre en 1983. L'Allemagne est alors fascinée par l'exploit d'Ulf Merbold, envoyé dans l'espace à bord de la navette « Columbia ». Cette même année, l'album « Thriller » de Michel Jackson pulvérise tous les records de vente et devient le disque le plus vendu de l'histoire de la musique. Apple invente la « souris » informatique. La CDU et Helmut Kohl sont désignés par le peuple allemand pour conduire le pays et les « Grünen » s'installent comme la quatrième force politique au parlement. La première Volkswagen produite en Chine est une Santana, la version tricorps de la Passat. La Golf deuxième génération arrive sur le marché à l'automne. Alors que la nouvelle Golf est sensiblement plus grande, avec plus de volume et une habitabilité repensée pour les familles, son Cx passe de 0,42 à 0,34.

Modèle emblématique de la « génération Golf », celle des baby-boomers, la Golf deuxième du nom a été si intelligemment pensée qu'elle est restée au goût du jour jusque dans les années quatre-vingt-dix. Bien sûr, la Golf II était le fruit d'une évolution. Si sa silhouette est restée identique à celle de la Golf I, la ligne d'épaule basse cède la place à une moulure marquante. Mais les modifications les plus significatives se situent à l'arrière : Sur la Golf I, les feux arrière étaient situés juste au-dessus du pare-chocs. C'était un élément stylistique en usage à l'époque. Lorsque la Golf II est sortie,

cette façon d'intégrer les feux arrière avait toujours cours. Que firent les designers de Volkswagen ? Ils déplacèrent les blocs des feux arrière du bas vers le haut. Du coup, la Golf II était reconnaissable entre toutes y compris de l'arrière. Grâce à son toit à nouveau long et aux montants de custode moins obliques, la Golf II offrait beaucoup plus de place à l'arrière que les voitures concurrentes. Form follows function.

La face avant rendait un autre hommage visuel à la première génération, puisque la grille de calandre abritait toujours des phares ronds débordant vers le bas. Un détail ? Certainement pas. Tel un visage humain, le visage d'une voiture fonde son identité sur ces variations par rapport à la norme. Ce choix était aussi celui de l'évolution plutôt que de la révolution. « À Wolfsburg, nous avons décidé après mûre réflexion que la Golf devait rester une Golf », expliquait une déclaration officielle de 1983. Nous avons refusé tout changement de stratégie consistant à tourner le dos au concept de la Golf. Et pourtant, nous avons conçu une voiture qui, du pare-chocs avant jusqu'au pare-chocs arrière, est entièrement nouvelle, conformément au principe de continuité dans l'esprit et de progrès dans le détail et la qualité. » Le reste appartient à l'histoire. Voir précédemment !

La sécurité avant tout

Une Golf terriblement adulte

Wolfsburg, mars 2014. Arrivée en août 1991, la Golf troisième génération va ouvrir une nouvelle ère de sécurité. D'abord parce que la Golf III était la première à embarquer des airbags frontaux (à partir de 1992), ensuite parce que les progrès importants réalisés dans le domaine de la carrosserie entraînaient des améliorations significatives du comportement en cas d'accident. A posteriori, on peut même dire qu'avec cette version, Volkswagen a démocratisé la sécurité passive et que cette protection améliorée a profité à des millions d'automobilistes.

Mais la Golf III est associée à bien d'autres jalons majeurs dans la série. C'est sous sa carrosserie, en effet, que le premier moteur six cylindres (VR6) a fait ses débuts sur une Golf, mais aussi le régulateur de vitesse, le pot catalytique d'oxydation pour moteurs diesels (1991), le diesel à injection directe (TDI, 1993 et SDI, 1995) et les premiers airbags latéraux (1996). À partir de septembre 1996, l'ABS est installé de série sur toutes les Golf. En 1993, Volkswagen avait également présenté, sur la base de la Golf troisième génération, une nouvelle version à transmission intégrale (syncro II) et la première version break de la gamme (SW). Un an plus tard, en mai 1994, Volkswagen fêtait la 15 millionième Golf. La Golf troisième génération s'est arrêtée en 1997. Au total, 4,83 millions d'exemplaires en ont été produits toutes versions confondues, soit 810 000 Golf par an.

Le design de la Golf III

La Golf troisième génération puise ses racines dans l'année 1985. Tandis qu'à Moscou, Mikhaïl Gorbatchev prenait les rênes du

Kremlin et qu'à Wimbledon, un jeune de 17 ans nommé Boris Becker balayait son adversaire en finale du tournoi de tennis, le coup d'envoi officiel de l'« A3 » était donné à Wolfsburg. Le « A » désignait le segment automobile A et le « 3 » se référait à la troisième génération de la Golf (l'Audi A3 n'existait pas encore à l'époque). En février 1987, le designer en chef Herbert Schäfer proposa au directoire neuf modèles de design différents pour la Golf nouvelle génération. Les résultats furent discutés et optimisés au cours des mois suivants, jusqu'à ce qu'une décision fût prise en décembre, sous la férule du président Carl Horst Hahn, sanctionnant la meilleure proposition et donnant le feu vert à la réalisation. Quatre ans plus tard, la Golf III était prête pour la production de série. Voici ce que disait Herbert Schäfer à l'époque : « Le passage de la première à la deuxième génération a été l'occasion d'agrandir la Golf, de lui offrir des motorisations plus puissantes et de la rendre plus maniable. Sur la troisième génération, le design joue un plus grand rôle. Nous avons doté la Golf d'un style caractéristique, exprimant à la fois la sécurité et la qualité. »

Lorsque la nouvelle version arrive sur le marché en 1991, elle se distingue par une ligne de carrosserie remontant vers l'arrière et par une épaule esquissée reliant visuellement les feux arrière et avant. Ce biseau apportait une touche de modernité. Pour finir, on notait également l'arrivée de pare-chocs massifs, désormais intégrés, et des montants de custode encore plus présents.

Avec une voie encore plus large, elle était puissamment campée sur la route. Même sur les versions plus faiblement motorisées, ses roues affleuraient mieux qu'auparavant avec la carrosserie, dont l'aérodynamisme était amélioré ($C_x : 0,30$). Alors que la nouvelle Golf ne reprend pas le moindre détail, la moindre forme, ni la moindre courbe de sa devancière, il est manifeste, dès la première rencontre, que l'on a affaire à une Golf. Même si les phares ronds sont désormais remplacés par des phares ovales plus grands. D'ailleurs, la forme ovale n'est pas due au hasard : sur la Golf III, les phares doubles de la Golf GTI ont été réunis et décalés vers

l'intérieur pour former des phares ovales, sous la responsabilité du designer en chef Herbert Schäfer. Une idée de génie. Et comme la grille de calandre était devenue plus fine, les phares de la Golf troisième génération continuent de déborder vers le bas.

Ikône du futur

La Golf, chef-d'œuvre automobile

Wolfsburg, mars 2014. C'est sous la férule de Hartmut Warkuß, alors Chef du Service Design du groupe Volkswagen, que le design clair et précis de la Golf s'est cristallisé, marquant pour toujours l'histoire de la marque et posant les jalons pour l'avenir de Volkswagen. L'ADN stylistique de Volkswagen puise ses racines dans cette époque. La Golf IV est considérée aujourd'hui comme une véritable icône du design par les spécialistes et comme un tournant dans l'évolution de la gamme. Sans doute aussi parce que, avec ses lignes claires et ses montants de custode typiques, elle rend hommage à la Golf I de 1974.

Mais les transformations apportées par la Golf IV n'étaient pas uniquement de nature esthétique, elles étaient aussi techniques. Avec cette nouvelle version, Volkswagen atteint un niveau de qualité sans précédent sur ce segment et gomme les frontières entre segments automobiles. En parallèle, l'arrivée de l'ESP (1998) et de l'assistant de freinage fit progresser la démocratisation de la sécurité. En 1998 toujours, Volkswagen présenta la première Golf à transmission intégrale avec embrayage Haldex, baptisée 4MOTION. Une année plus tard, l'ESP devenait le standard de série en Allemagne et la boîte 6 vitesses faisait son arrivée sur la Golf. La mise en production de la Golf GTI 132 kW (pour le 25^e anniversaire de la GTI) a marqué l'année 2001. En 2002, la première Golf à injection directe d'essence (FSI) arriva au catalogue, ainsi que les airbags de tête de série et la Golf la plus sportive de tous les temps à ce jour : la R32, pointant à 250 km/h. En 2003, ce fleuron de la gamme fut le premier modèle à être équipée de la boîte à double embrayage DSG, la boîte automatique des temps modernes, d'une rapidité révolutionnaire et très économe. La même année, la Golf IV – la première Golf

entièrement galvanisée, proposée avec système de navigation et phares xénon – allait céder la place à la Golf V. Au total, la Golf quatrième génération a été produite à 4,99 millions d'exemplaires toutes versions confondues, soit 830 000 Golf par an.

Le design de la Golf IV

En 1997, l'idole des jeunes Robbie Williams était en passe de devenir une star mondiale avec le slogan « Let me entertain you », la princesse Diana trouvait la mort à Paris, Michael Schumacher était sacré champion du monde pour la cinquième fois et Volkswagen présentait la quatrième génération de la Golf : la plus claire et la plus épurée d'un point de vue stylistique. Cette Golf a vu le jour sous l'égide de Hartmut Warkuß (designer en chef de Volkswagen jusqu'en 2003). Son travail est d'ores et déjà entré dans l'histoire du design selon les observateurs. « La Golf est un monument. Une voiture qui, à la suite du succès mondial de la Coccinelle, s'est inscrite dans l'exacte continuité de celle-ci. Il convenait donc de souligner la stratégie de l'entreprise sur un mode non pas révolutionnaire, mais évolutionnaire. Il est important de faire preuve de continuité à très haut niveau », explique Hartmut Wartkuß. Et c'est ce qu'il a fait avec la Golf quatrième génération !

Pourtant, rien n'a été copié de la Golf III. Au contraire même, puisque la Golf quatrième génération, entièrement remaniée, ne reprend pas un seul élément de carrosserie de sa devancière. Si le pare-brise est plus incliné, la lunette arrière se redresse, tandis que le toit se prolonge davantage vers l'arrière. Il n'est pas jusqu'à Giorgio Giugiaro, designer de la première Golf de 1974, qui ne rende hommage à la nouvelle voiture : « L'héritage de la Golf d'origine reste visible sur la quatrième génération. » Le compliment de Giugiaro se réfère notamment au purisme des lignes et à la réduction des formes à l'essentiel qui caractérisent la Golf quatrième génération. On remarque particulièrement la ligne logique et pourtant élégante des jointures de carrosserie, à l'exemple de la courbure dynamique qui anime en parallèle les montants de toit

arrière : le fameux C arqué. On notera par ailleurs le graphisme lumineux de l'avant et de l'arrière, de même que les passages de roue au modelé caractéristique. Pour la première fois, la plaque d'immatriculation arrière n'est plus située entre les blocs optiques, mais intégrée au bouclier.

La Golf IV n'a plus ni épaules, ni forme fuselée. La silhouette est désormais définie par ces flancs entièrement lisses, d'une clarté mise en relief par les puissants passages de roue. Autre détail caractéristique, les lignes parallèles des montants de custode dessinent un élément graphique que l'on retrouvera sur la Golf VII. C'est la Golf IV qui a lancé cette évolution. Avec son art de la quintessence, elle constitue aujourd'hui un authentique chef-d'œuvre.

L'âge adulte

La Golf gagne en dynamisme

Wolfsburg, mars 2014. Son niveau de confort et son dynamisme ont laissé loin derrière bien des concurrents du milieu de gamme supérieur. Même chose pour la qualité. Pour preuve de la stabilité apportée par la carrosserie soudée au laser, la résistance à la torsion progressa de 35 pour cent sur cette Golf V inaugurée en 2003. Cette version fut la première à être disponible avec des airbags latéraux à l'arrière en option, ajoutés aux six airbags de série (frontaux, côtés avant et tête).

En matière de dynamisme et de confort, la Golf V brillait particulièrement par son nouvel essieu arrière à quatre bras, une boîte DSG 7 vitesses inédite, des phares bi-xénon, un capteur de pluie et un toit ouvrant coulissant panoramique, sans oublier les débuts du moteur essence turbo à injection directe sur la Golf GTI (2004) et du premier Twincharger au monde (TSI, 2006) avec suralimentation turbo et compresseur. En parallèle, la gamme s'est enrichie de nouvelles versions de carrosserie, devenant encore plus attractive pour une grande diversité d'automobilistes : en 2006 la Golf Plus, en 2007 la CrossGolf, une nouvelle SW et la Golf BlueMotion, affichant une consommation moyenne record de seulement 4,5 l/100 km. Au total, la Golf cinquième génération a été produite à 3,4 millions d'exemplaires toutes versions confondues, soit 680 000 Golf par an.

Le design de la Golf V

En Europe, l'été 2003 est le plus chaud depuis des siècles. Cette année-là, Johnny Depp charme Keira Knightley dans les « Pirates des Caraïbes ». Liv Tyler alias Arwen et Viggo Mortensen alias

Aragon mettent le point final à la trilogie filmique du « Seigneur des anneaux ». Mais en 2003, les plus grands héros restent l'apprenti magicien Harry Potter et le sextuple champion du monde de Formule 1 Michael Schumacher. Pour d'innombrables automobilistes, cependant, l'événement de l'année est le lancement de la nouvelle Golf au mois d'octobre ! Sa carrosserie a gagné en largeur, en sécurité et en qualité. L'amélioration considérable de la rigidité en est un aspect essentiel. La rigidité torsionnelle statique s'est améliorée de 80 pour cent, atteignant un record sur le segment des compactes. Cette amélioration de la qualité doit se retrouver dans le design de la Golf V. Un pari difficile à tenir, d'autant plus que les exigences sont toujours plus relevées à chaque nouvelle génération.

En 2003, cela fait presque trente ans sans interruption que la Golf est la voiture la plus vendue en Allemagne. Statistiquement, la Golf a été achetée chaque jour par 2 055 clients à travers le monde depuis 1974. Considérée comme « la voiture » par excellence (« das Auto »), elle est la seule sur le segment des compactes dont le statut dépasse les catégories de classe. Et qu'en est-il de la Golf cinquième génération ? Fidèle à ses racines, elle est pourtant radicalement différente. Au regard de ses concurrentes directes, elle se montre souveraine et s'affranchit des segments, comme toutes les Golf. C'est également vrai pour l'Audi A3, proche techniquement, et pour la BMW Série 1, relativement nouvelle sur le marché. Cependant, tous les concurrents sont en retrait du constructeur de Wolfsburg en termes de volumes de vente.

Une chose est sûre : le design de la Golf V, avec son montant de custode caractéristique, son arrière puissant, la face avant particulièrement sportive et la silhouette musclée remontant vers l'arrière, affiche plus de dynamisme que la version précédente. Il est intéressant d'apprendre que le modèle à l'échelle 1/4^e ressemblait déjà à la future voiture sur la route. La Golf V a de nouveau des épaules qui s'amenuisent vers l'arrière. À l'avant, ses flancs sont plats comme ceux de la Golf IV. Quant à la face avant, elle introduit

une modification radicale avec ses blocs optiques intégrés. Pour la première fois, en effet, le capot épouse les contours des phares, comme sur une voiture de sport. Ce n'était pas encore le cas sur la Golf IV. De plus, les phares ont une forme tridimensionnelle et débordent sur les ailes. Autre nouveauté, la Golf embarque des feux arrière en deux parties débordant sur le hayon. Et elle réserve quelques secrets, à l'image des phares avant qui présentent une proximité étonnante avec les feux arrière de la toute première Porsche Boxster. Sur la Golf V, le rayon des fenêtres latérales arrière reprend clairement la ligne de l'EA 266, un prototype non abouti de la Golf I. De nombreux experts s'accordent à penser que la déclinaison GTI de cette génération est l'une des voitures les plus expressives qui aient jamais été vendues sous le label Golf.

L'élite au format compact

Des lignes taillées au couteau

Wolfsburg, mars 2014. En quatre ans seulement, 2,85 millions de Golf supplémentaires ont été produites jusqu'à la fin du mois de juillet 2012 sur la base de la sixième génération présentée en 2008. Là encore, de grands progrès ont été accomplis sur le front de la sécurité : la carrosserie soudée au laser était tellement stable qu'elle décrocha avec bravoure les cinq étoiles maximum des crash-tests EuroNCAP. Un airbag supplémentaire de série a fait son arrivée à bord : l'airbag genoux côté conducteur.

Au regard de la qualité, l'intérieur de la Golf VI était réputé exemplaire. Sous le capot, la multiplication des moteurs TSI et la conversion des turbodiesels (TDI) de la technologie injecteur-pompe au système à rampe commune Common Rail assuraient dynamisme tout en réduisant la consommation. En la matière, la deuxième Golf BlueMotion était exemplaire avec une consommation moyenne de seulement 3,8 l/100 km, soit 99 g/km CO₂. Les nouveaux systèmes d'aide à la conduite comme le système de commande des feux de route Light Assist, le ParkAssist, l'aide au démarrage en côte et des technologies comme le contrôle dynamique de châssis DCC contribuèrent à faire de la « Voiture Mondiale de l'année 2009 » la Golf la plus évoluée à ce jour. Des équipements tels que le système Start-Stop, le mode récupération d'énergie, l'éclairage directionnel dynamique et les feux arrière à LED étaient également disponibles. Au total, la Golf sixième génération a été produite à 2,85 millions d'exemplaires toutes versions confondues, soit 710 000 Golf par an.

Le design de la Golf VI

L'éclat de la Golf rejaillit sur les autres produits de Volkswagen, mais uniquement dans les détails, plus particulièrement dans la précision de finition et dans la qualité haut de gamme. C'est également vrai pour la sixième Golf, arrivée sur le marché en 2008. Elle a mis la barre encore plus haut en matière de précision et de finesse des détails. Walter de Silva, designer en chef du groupe Volkswagen évoquait la Golf VI en ces termes en 2008 lors de sa présentation internationale : « Elle est plus accentuée, plus tridimensionnelle que sur les générations précédentes, avec des lignes et des arêtes précisément définies, avec des volumes et des creux finement proportionnés. » Klaus Bischoff, Chef du Service Design de la marque Volkswagen, ajoutait : « Chaque détail a pour vocation de rehausser la valeur de l'ensemble. »

La profondeur des modifications engagées en 2008 apparaît d'autant mieux si l'on compare directement la cinquième et la sixième génération. Visuellement, la Golf VI est plus basse. Cette Golf s'inscrivait dans le nouvel ADN stylistique affiné par Volkswagen et misant sur une orientation horizontale des éléments à l'avant et à l'arrière. L'équipe de designers a gardé les gènes essentiels de la gamme pour les envoyer dans un voyage vers le futur. La zone de toit reposait sur des épaules plus travaillées, grâce à une ligne d'épaule modulée qui s'étendait des phares aux feux arrière tel un muscle entraîné dans ses moindres fibres. De côté, cette ligne appelée « ligne de caractère » par les designers Volkswagen assurait à la Golf VI un ancrage plus abaissé et encore plus solide sur la route.

Toutes les surfaces étaient plus tendues, plus athlétiques. À l'avant, la Golf VI reprenait la calandre de la Golf première génération, étirée à l'horizontale entre les phares. La grille se présentait en noir brillant. Les lignes du pare-chocs faisaient écho à celles de la calandre. La partie inférieure du bouclier comportait une entrée d'air supplémentaire noire. Les projecteurs chromés des phares au style dynamique étaient désormais disposés sur un fond noir. L'arrière de la voiture était lui aussi dominé par les lignes horizontales. Les feux

arrière très larges se distinguaient notamment par une signature lumineuse caractéristique. Tels qu'ils se présentaient, avec ce style et ce dimensionnement, les blocs optiques divisés étaient un élément stylistique typique des segments supérieurs.

Innovation à l'état pur

Une souveraineté sereine

Wolfsburg, mars 2014. Le 4 septembre 2012, Volkswagen a fêté la première mondiale de la nouvelle Golf à Berlin. Dès le lendemain, les précommandes étaient ouvertes dans les premiers pays pour ce best-seller vendu à plus de 30 millions d'exemplaires au cours de son histoire. Trois semaines plus tard seulement, Volkswagen présentait la Golf pour la première fois au public à l'occasion du Mondial de l'Automobile de Paris. Le poids de la nouvelle Golf a été réduit de 100 kg, brisant ainsi la spirale de la prise de poids. Selon les moteurs, la consommation affiche un recul jusqu'à 23 pour cent par rapport à la génération précédente. La nouvelle Golf TDI BlueMotion ne consomme plus que 3,2 l/100 km (85 g/km CO₂) en conditions normales (NEDC). En 2014, Volkswagen va électrifier la Golf, et donc le segment des compactes : la e-Golf, déjà en vente, roule exclusivement en mode électrique et affiche une autonomie de 190 km. La Golf GTE fera également son arrivée à l'automne. Grâce à son architecture hybride rechargeable, elle atteint une consommation mixte de seulement 1,5 l/100 km. La Golf GTE peut parcourir 50 km en mode électrique pur. En parallèle, la Golf arrive sur le marché avec une armada de systèmes d'aide à la conduite nouveaux, en partie de série.

Les modèles de base consomment 4,9 l/100 km en version essence (TSI) et 3,8 l/100 km en version diesel (TDI). Les TSI atteignent ainsi le cap de 115 g/km CO₂ et les TDI passent sous la barre des 100 g/km de CO₂ avec 99 g/km. Comme indiqué, la Golf TDI BlueMotion fait figure de meilleur élève avec un résultat de 3,2 l/100 km et 85 g/km CO₂. Autre point fort, le moteur 1.4 TSI de 140 ch (103 kW) à coupure automatique des cylindres (gestion active des cylindres ACT) est à la fois sportif et respectueux de

l'environnement puisqu'il affiche une consommation moyenne de 4,7 l/100 km (109 g/km CO₂). Par ailleurs, les modèles GTI et Golf R sont économes et extrêmement sportifs.

Volkswagen estime qu'avec une réduction moyenne de 13,9 pour cent des rejets de CO₂ sur toute la gamme de moteurs, cela représente 119 000 tonnes de CO₂ en moins par an rien qu'en Europe. La chasse aux kilogrammes superflus ne doit pas s'accomplir au détriment d'autres secteurs. Là encore, la Golf incarne la démocratisation du progrès et la perfection dans les moindres détails avec :

- plus d'espace à bord (espace aux jambes accru à l'arrière et 30 litres de plus dans le coffre) ;
- de nouveaux systèmes de sécurité novateurs comme le freinage multicollision et un système proactif de protection des occupants, mais aussi le régulateur de vitesse adaptatif ACC avec fonction Front Assist et freinage d'urgence en ville ;
- une nouvelle direction progressive et des suspensions de conception nouvelle ;
- le sélecteur de profil de conduite, un écran tactile de série sur tous les modèles et une gamme entièrement revue de systèmes d'infodivertissement avec un écran réagissant aux mouvements de la main grâce à un capteur de proximité sur les modèles haut de gamme.

Le design de la Golf VII

L'ADN spécifique de la Golf se révèle au travers d'éléments tels que la grille de calandre minimaliste, le dessin des fenêtres latérales, mais aussi la ligne de toit de la Golf I ou les montants de custode et les passages de roue de la quatrième Golf. La nouvelle Golf livre l'interprétation la plus moderne de ce langage formel : « Le langage est cohérent, solide, orienté produit, pur et précis », explique Klaus

Bischoff, Chef du Service Design de la marque Volkswagen. « Il reflète l'ADN stylistique de la marque à travers une composition pure. C'est pourquoi l'architecture de base de la nouvelle Golf est unique et produit une impression de simplicité, de puissance, de lisibilité, de fiabilité et de sécurité. Il est extrêmement important de noter que les proportions de la Golf ont évolué en profondeur, donnant une impression plus souveraine que jamais ! » Grâce à la plateforme modulaire transversale, les roues avant ont pu être avancées de 43 mm. Du coup, le porte-à-faux avant est plus court et le capot moteur paraît plus long. Pour Klaus Bischoff, « L'habitacle reculé crée l'impression d'un "cab backward". C'est le terme utilisé pour qualifier les voitures haut de gamme au capot long et à l'habitacle rejeté en arrière. La Golf septième génération inaugure par conséquent des proportions habituellement caractéristiques des segments supérieurs. »

Deux autres éléments sont également caractéristiques de la silhouette Golf : le montant de custode et la ligne de toit. Le montant de custode apparaît sous la forme d'une surface homogène depuis le toit jusqu'au passage de roue arrière. Arrivé juste au-dessus du passage de roue, la ligne de caractère englobe plus fortement toute la largeur de la voiture. Vue de l'arrière ou de trois quarts arrière, la nouvelle Golf semble ainsi plus massive et plus puissante, sans avoir pour autant d'épaules au sens classique. L'absence d'épaules est caractéristique de la Golf. Vu de trois quarts avant, le montant de custode attire l'œil par son dessin précis, telle la corde d'un arc tendue. La Golf semble prête à bondir et rend hommage visuellement aux Golf de première et de quatrième génération, véritables icônes dans l'histoire de la série.

Klaus Bischoff : « La courbure de la ligne de toit, traditionnellement longue, a été entièrement redessinée. Ici encore, la Golf arbore une ligne supplémentaire qui relie le spoiler de toit et les montants de pare-brise. Voilà l'une des caractéristiques qui valorisent visuellement la Golf : une ligne que l'on ne remarque pas forcément

au premier coup d'œil, mais qui ajoute un détail supplémentaire sur la voie de la précision optique. »“

L'ADN esthétique révèle un visage aux traits sympathiques. Dans le droit fil de la toute première Golf, il cultive les éléments horizontaux déployés dans la largeur. Au bout du compte, on obtient une face avant que les automobilistes du monde entier identifieront comme celle d'une Golf dans leur rétroviseur. Extrêmement aérodynamique avec un Cx de 0,27 (TDI et TGI BlueMotion), la Golf VII offre un visage parfaitement souverain. L'objectif visé a été atteint.

La Golf a 40 ans

1974

Golf I – Début

- Roues avant motrices
- Hayon
- Moteur transversal
- Habitacle modulable

1976

- Première Golf GTI
- Première Golf D (diesel)
- 1 million de Golf

1978

- 2 millions de Golf

1979

- Première Golf Cabriolet
- 3 millions de Golf

1980

- 4 millions de Golf

1982

- Première Golf GTD (turbodiesel)
- 5 millions de Golf

1983

- 6,99 millions de Golf I

Golf II – Début

- Direction assistée
- Ceintures trois points
- Garantie contre la corrosion perforante

1984

- Deuxième Golf GTI
- Catalyseur à régulation lambda

1985

- 7 millions de Golf

1986

- Première Golf Syncro (transmission intégrale)
- Première Golf GTI à moteur 16 soupapes

- ABS pour Golf Syncro
- 1987
- ABS disponible pour toutes les Golf GT et GTI
- 1988
- Rallye Golf G60
 - Golf Limited G60
 - 10 millions de Golf
- 1989
- Première Golf City Stromer (électrique)
 - Première étude d'une Golf hybride
 - 11 millions de Golf
- 1990
- Première Golf Country
 - Première Golf GTI à moteur G60
 - Catalyseur de série sur tous les modèles
 - 1 million de Golf GTI
 - 12 millions de Golf
- 1991
- Troisième Golf GTI
 - 6,3 millions de Golf II

Golf III – Début

- Première Golf à moteur essence six cylindres (VR6)
 - Première Golf diesel avec convertisseur catalytique à oxydation
 - Système anti-démarrage
 - Régulateur automatique de vitesse
- 1992
- Airbags conducteur et passager
 - 13 millions de Golf
- 1993
- Première Golf TDI (turbodiesel à injection directe)
 - Première Golf SW
 - Deuxième Golf Cabriolet
 - Deuxième Golf Syncro
- 1994
- 15 millions de Golf
- 1995
- Première Golf SDI (diesel à aspiration naturelle à injection directe)
- 1996
- Première Golf GTI à moteur turbo

- ABS de série sur toutes les Golf
- Airbags latéraux
- 17 millions de Golf

1997

- 4,83 millions de Golf III

Golf IV – Début

- Première Golf V5 (moteur cinq cylindres)
- Carrosserie entièrement galvanisée

1998

- Première Golf 4MOTION (avec embrayage Haldex)
- Troisième Golf Cabriolet
- Quatrième Golf GTI
- ESP
- Phares xénon

1999

- Première Golf TDI avec technologie injecteur-pompe
- Première Golf 4MOTION avec boîte 6 vitesses
- Deuxième Golf SW
- Assistance de freinage d'urgence
- ESP de série en Allemagne
- 19 millions de Golf

2000

- 20 millions de Golf

2002

- Première Golf FSI (injection d'essence directe)
- Première Golf R32
- Première Golf roulant au gaz naturel (BiFuel sur SW)
- Après les airbags avant et airbags latéraux, les airbags tête sont également de série
- 21 517 415 exemplaires produits : la Golf dépasse la Coccinelle

2003

- Première Golf avec boîte à double embrayage à 6 rapports (DSG sur R32)
- 4,97 millions de Golf IV

Golf V – Début

- Rétroviseur intérieur avec dispositif anti-éblouissement automatique
- Phares bi-xénon
- Soudage laser de la carrosserie
- Park Distance Control
- Capteur de pluie
- Essieu arrière à quatre bras

2004

- Cinquième Golf GTI (avec TSI / turbo à injection directe d'essence)
- 23 millions de Golf

2005

- Première Golf TSI Twincharger (suralimentation turbo et compresseur)
- Deuxième Golf R32

2006

- Première Golf Plus

2007

- Première Golf BlueMotion
- Première CrossGolf
- Troisième Golf SW
- 25 millions de Golf

2008

- Première Golf avec boîte à double embrayage à 7 rapports
- 3,4 millions de Golf V

Golf VI – Début

- Première Golf avec TDI Common Rail
- Régulation automatique de distance ACC
- Assistant de démarrage en côte
- Eclairage directionnel dynamique
- Réglage électronique des amortisseurs DCC
- Keyless Access (système de démarrage et verrouillage sans serrure de porte et de contact)
- Airbag genoux de série
- Feux de recul à LED
- Système de navigation à écran tactile
- Park Assist
- Récupération d'énergie cinétique
- Caméra de recul
- Système automatique Start-Stop

2009

- Deuxième Golf Plus
- Quatrième Golf SW
- Sixième Golf GTI
- Retour de la Golf GTD

2010

- Troisième Golf R

2011

- Quatrième Golf Cabriolet

2012

- 2,85 millions de Golf VI

Golf VII – Début

- Adaptive Cruise Control
- Éclairage d'ambiance
- Freinage d'urgence en ville
- Dynamic Light Assist
- Frein de stationnement électrique
- Siège économique
- Sélection du profil de conduite
- Pare-brise de confort climatique
- Lane Assist
- Phares antibrouillards à LED
- Détecteur de fatigue
- Freinage multicollision
- Toit panoramique coulissant/entrebâillant
- Park Assist 2
- Park Pilot
- PreCrash
- Direction progressive
- Pneumatiques Runflat
- Écran tactile avec capteurs de proximité
- Reconnaissance des panneaux de signalisation
- Blocage de différentiel avant
- Coupure des cylindres (ACT / gestion active des cylindres)

2013

- Nouvelle Golf SW
- Nouvelle Golf TDI BlueMotion
- Première Golf TGI BlueMotion
- Nouvelle Golf GTI
- Nouvelle Golf GTD
- Nouvelle Golf 4MOTION
- Nouvelle Golf R
- Nouvelle Golf Sportsvan

2014

- Nouvelle e-Golf (traction électrique pure)
- Nouvelle Golf GTE (architecture hybride rechargeable)