



La auténtica historia de cómo se creó el Golf, el coche europeo más vendido de todos los tiempos

-El sustituto del Escarabajo tenía que ser dinámico, pero también cómodo, seguro, espacioso y de un tamaño medio. Con estos deberes, los ingenieros y diseñadores de Volkswagen, Porsche y Audi se pusieron manos a la obra para crear un nuevo modelo

-El nuevo modelo debería ser un compacto moderno con portón trasero, en línea con las nuevas tendencias. En la primera reunión en Wolfsburg, en enero de 1970, el entonces CEO de Volkswagen, Kurt Lotz, fue rápidamente al grano. "Queremos que diseñes el sucesor del Escarabajo. Y nos daremos por satisfechos si el espacio interior es similar al del Beetle", recuerda Giugiaro.

-El primer Golf, junto al Passat, el Scirocco y el Polo, marcó el comienzo de una nueva era en Volkswagen: la del motor delantero y la tracción delantera; y también una nueva forma de fabricación, más moderna y eficiente.

Madrid, 23 de julio de 2024 – A finales de los años 60, Volkswagen se enfrentaba a un reto provocado por la disminución de las ventas del icónico Beetle. El concepto de vehículo clásico con tracción trasera y refrigeración por aire parece haberse agotado y la dirección y los empleados están inquietos. La necesidad de un nuevo modelo que pudiera competir en el incipiente mercado de los compactos era urgente; y las expectativas, muy altas.



Sólo un paso muy valiente puede ayudar: la sustitución del Beetle debía afrontarse radicalmente, con un desarrollo completamente nuevo. Volkswagen estaba dispuesta a explorar nuevos caminos: refrigeración por

agua en lugar de aire, motores en línea en lugar de bóxer, tracción delantera en lugar de tracción trasera, diseño funcional en lugar de curvas divertidas...

Tres prototipos para definir el nuevo modelo

Para entender la historia del Golf hay que remontarse a 1969. Volkswagen encargó a Porsche un coche para reemplazar al mítico Beetle. De esta forma se creó el prototipo EA 266 con carrocería autoportante, gran maletero y motor central refrigerado por agua, situado bajo el asiento trasero. Sin embargo, su desfavorable ubicación dificultaba el acceso para

Contacto con medios

Eva Vicente
Directora de Comunicación
eva.vicente@volkswagengroup.es

Ana Rivas
Jefa de Prensa de Comunicación Corporativa
ana.rivas@volkswagen.es

Joaquín Torres
Jefe de Prensa de Comunicación de Producto
joaquin.torres@volkswagen.es

Más información
www.comunicacion.volkswagen.es



Nota de prensa

los trabajos de reparación y mantenimiento. No obstante, el EA 266 ofrecía unas prestaciones muy deportivas con una velocidad máxima de 187 km/h.

El proyecto se detuvo en octubre de 1971. Encargado bajo el entonces jefe de Volkswagen, el Dr. Kurt Lotz; su sucesor, Rudolf Leiding, tomó la decisión de no producir el EA 266, cuya fabricación habría sido muy costosa. En ese momento ya estaba listo para la producción en serie y ya se habían construido más de 50 vehículos.

El siguiente paso fue el EA 276, ya desarrollado en Wolfsburg. Este modelo incorporaba muchos elementos que luego llegarían al Golf: motor delantero con tracción delantera, carrocería fastback con gran maletero, eje de torsión y depósito de combustible bajo el asiento trasero. Sin embargo, bajo el capó se encontraba el conocido motor bóxer del Beetle con refrigeración por aire –primaba la fiabilidad y los bajos costes de desarrollo–. El llamativo diseño de la carrocería de tres puertas no se basaba en ningún otro Volkswagen conocido hasta la fecha y solo se fabricó una unidad funcional.

El rumbo para el futuro Golf vino influenciado desde Ingolstadt, en la sede de Audi. Allí, Rudolf Leiding era el responsable de los modelos 80 y 100 de la marca de los aros, ambos propulsados por una mecánica de cuatro cilindros en línea refrigerada por agua y unas líneas de diseño rectangulares. Este concepto de propulsión fue el que trajo consigo cuando pasó a Volkswagen en 1971 y que impulsó el proyecto Golf, bajo un nuevo prototipo, el EA 337. En este momento, Giorgetto Giugiaro, creador del Passat y el Scirocco, ya tenía el encargo de dibujar el Golf bajo la dirección del diseñador jefe Herbert Schäfer. En marzo de 1974, tras solo cuatro años, el primer Golf sale de la línea de producción de la factoría de Wolfsburg.

El diseño de un icono

El propio Giugiaro rememora cómo fue el inicio de su colaboración con Volkswagen. "Kurt Lotz, visitó el Salón del Automóvil de Turín en 1969 junto con otros miembros de la junta directiva. La delegación hizo una lista de los seis vehículos que más les gustaron y yo había diseñado cuatro de ellos. Días después sonó el teléfono de mi entonces joven empresa Italdesign. El importador general italiano me dijo: "¿Quieren que vengas a Wolfsburg!"; y allí fui, en enero de 1970".

En la primera reunión en Wolfsburg, en enero de 1970, el entonces CEO de Volkswagen, Kurt Lotz, fue rápidamente al grano: "Queremos que diseñes un sucesor del Escarabajo. Y nos daremos por satisfechos si el espacio



Nota de prensa

interior es similar al del Beetle", recuerda Giugiaro. "El nuevo modelo debería ser un compacto moderno con portón trasero, en línea con las nuevas tendencias. Me mostraron bocetos y diagramas, donde ya estaba especificado todo lo esencial: diseño de dos volúmenes, las dimensiones (la distancia entre ejes, la longitud total, la anchura y aproximadamente también la altura); incluso las dimensiones interiores y los motores ya estaban definidos. Desde el principio se planeó que el Golf fuera modelo de dos y cuatro puertas".

Rompiendo con las líneas curvas del Beetle, Giugiaro introdujo un diseño angular y moderno, conocido como "diseño cuadrado". Este nuevo enfoque no solo otorgó al Golf una apariencia que rompía con claridad con la de su predecesor, sino que también optimizó el espacio interior, ofreciendo mayor comodidad y funcionalidad. Su propuesta ganó el concurso. "El proyecto debía ser presentado internamente el 12 de agosto de 1970" recuerda. "Se dijo que me llamarían si la presentación iba bien, y con la puntualidad de un reloj suizo, esa tarde sonó el teléfono: "¡Hemos elegido su modelo, venga a Wolfsburg!" me dijeron.

Cambios respecto al diseño original

Eso sí, se aplicaron algunos cambios al diseño original, por los análisis técnicos y financieros, y las normas de seguridad estadounidenses. Por ejemplo, la parte delantera del coche era unos diez centímetros más larga, las ópticas traseras eran más cortas y el parabrisas estaba más inclinado. Un cambio significativo fueron las luces delanteras, por razones de costes. Para Giugiaro, los faros rectangulares eran un reflejo de las luces traseras en términos de dimensiones y disposición. Pero en aquel entonces, fabricar faros redondos era considerablemente más barato que hacerlos rectangulares. También se eliminaron los intermitentes verticales delanteros, por una decisión económica y porque eran armoniosos junto a un único faro redondo. Con el tiempo, la simplicidad del frontal y el contraste de los faros redondos con las líneas rectas generales, fue una de las señas de identidad del Golf y todo un acierto en términos de diseño.

El diseño del Golf se convirtió rápidamente en un referente, influyendo a numerosos fabricantes y marcando el inicio de una nueva era en el diseño de la industria de la automoción. Para Rudolf Leiding, "este coche no solo representó un avance mundial para el motor delantero montado transversalmente y la tracción delantera, sino que también creó una clase completamente nueva: ¡la 'clase Golf'!".

Según el maestro, lo que hace especial al Golf son sus líneas limpias, reducidas a lo esencial. Especialmente llamativo es el pilar C, que se



Nota de prensa

mantiene en cada nuevo Golf. "La razón por la que el Golf fue un éxito fue porque todo el conjunto era perfecto".

Una nueva forma de fabricación

EL diseño del Golf también facilitaba su fabricación. "Hacer un vehículo hermoso es fácil si solo haces unos pocos. Pero si quieres fabricar miles de ellos, tienes que diseñar un coche que sea fácil de fabricar" comenta Giugiaro. En el diseño del Golf se tuvo en cuenta el concepto básico de reducir los pasos de producción: superficies de chapa claras y lisas, pocos puntos de soldadura necesarios, pocos componentes individuales... "El resultado también fue equilibrado desde el punto de vista económico, y esa es la razón por la que el Golf tuvo tanto éxito: ¡porque todo estaba bien!".

El lanzamiento del Golf y de las nuevas series de modelos trajo consigo profundos cambios en la producción. Entre 1972 y 1975, Volkswagen puso en marcha un programa de inversiones de 2.500 millones de marcos alemanes que sentó las bases de la ingeniería de producción para la nueva gama de productos. En 1973, Volkswagen transformó las plantas de Wolfsburg y Emden en sistemas de líneas de montaje colgantes, mejorando así la flexibilidad de producción y las condiciones de montaje. La racionalización se mejoró considerablemente mediante sistemas informáticos, por ejemplo en el taller de prensado, donde la producción empezó a controlarse y supervisarse de forma centralizada. Se aumentó la capacidad de producción de motores refrigerados por agua y se introdujeron las correspondientes cajas de cambios.

El nuevo deporte del pueblo: el Golf

El 29 de marzo de 1974 el Golf comienza a fabricarse en Wolfsburg y un mes después llega a los concesionarios. Su precio parte de los 7.995 marcos alemanes. Los responsables de la marca contuvieron la respiración durante semanas para comprobar si el nuevo modelo podía cumplir las expectativas que descansaban sobre sus estrechos hombros, nada menos que reemplazar al Escarabajo. Y vaya si las cumplió: fue un éxito rotundo y en solo 31 meses alcanzó el millón de unidades, 6,9 millones en total de la primera generación. El 25 de junio de 2002 salió de la fábrica de Wolfsburg la unidad 21.517.415 del Golf, que superaba al Escarabajo y se convertía en el Volkswagen de mayor producción de la historia.

En cuanto a su denominación, uno de los nombres que se barajaron para el Golf fue Blizzard. La elección final siempre se ha asociado al deporte y más tras el uso de la pelota de golf en el pomo de cambios del GTI y de las campañas de publicidad. Pero su origen real también procede de la

Nota de prensa



corriente del Golfo, manteniendo la tradición de nombrar coches de la marca con nombres de vientos. Por otro, Hans-Joachim Zimmermann, ex jefe de compras de Volkswagen de 1965 a 1995, también ha revelado en alguna ocasión que se inspiraron en un caballo llamado Golf, cuya imagen era sinónimo de "clase superior, elegancia y fiabilidad".