

GOLF 50 LET



Brezčasen

50 let Golfovega dizajna

Inovativen

Pregled vseh osmih generacij

Uspešen

Več kot 37 milijonov izdelanih vozil

Golf 50 let



28



28 Golf I



30 Golf II



32 Golf III



34 Golf IV



36 Golf V



38 Golf VI



40 Golf VII



42 Golf VIII



44 Golf VIII 2024

4 Uvodnik

Thomas Schäfer, izvršni direktor znamke Volkswagen, o pomenu Golfa
Marko Škriba, direktor znamke Volkswagen v Sloveniji, o vlogi Golfa v Sloveniji

8 Razvoj

V iskanju naslednika Volkswagnovega Hrošča: prototipi na poti do Golfa

10 Oblikovanje

Ustvarjanje ikone:
Giorgio Giugiaro je oblikoval prvega Golfa

12 Brezčasen dizajn

Andreas Mindt, vodja oblikovanja pri znamki Volkswagen, o 50 letih Golfovega dizajna

16 Tehnologije in inovacije

Golf ima od vsega začetka pionirsko vlogo: mejniki v Golfovi zgodovini

20 Kompaktni športnik

Športni avto za vse: Golf GTI.
Kot GTE je športni model odprl nova obzorja.

22 Podatki in zanimivosti

Izbrana dejstva in številke o Golfu

24 Legende avtomotošporta

Uspešen na rally preizkušnjah in krožnih dirkališčih: Golf v avtomotošportu

28 Zgodovina modela

Avtomobilski sopotnik od leta 1974: kratek pregled vseh generacij Golfa



"Golf je že 50 let Volkswagnova stalnica – ob tem pa je tudi neverjetno prilagodljiv."

Thomas Schäfer

Izvršni direktor znamke Volkswagen, član uprave družbe Volkswagen AG, skupina jedrnih znamk

Spoštovane bralke, spoštovani bralci,

Golf z več kot 37 milijoni prodanih vozil v več kot 70 državah sodi med najuspešnejše avtomobile vseh časov. Letos praznujemo njegov 50. rojstni dan.

Osebnost me pri tem izjemnem talentu navdušuje predvsem troje.

Prvič: Golf ne pozna razrednih meja. Z njim je vsak "dobro oblečen", saj je zaradi uravnoteženih lastnosti izjemno vsestranski. Kdor se odloči zanj, se odloči pravilno.

Obenem je Golf vse prej kot dolgočasen, s čimer smo prišli do druge točke. Oboževalce ima po vsem svetu – kot zvest sopotnik v vsakdanjem življenju, kot skrbno restavriran starodobnik ali kot športni GTI. Mimogrede, izredno sem vesel, da bo legendarno GTI srečanje letos v Wolfsburgu – v srcu Volkswagna.

In še tretji adut: Golf je že 50 let Volkswagnova stalnica – ob tem pa je tudi neverjetno prilagodljiv, je gonilna sila inovacij. To zdaj jasno ponazarja tudi naslednja razvojna stopnja, ki ponuja še višjo raven učinkovitosti, udobja in kakovosti ter prinaša nov koncept upravljanja.

Predvsem pa je Golf sinonim za neštete zanimive zgodbe. Njegov 50. rojstni dan je idealna priložnost, da si jih povemo.

Torej: dragi Golf, vse najboljše, vam, drage bralke in dragi bralci, pa želim obilo užitek pri branju!

Thomas Schäfer

PORSCHE
SLOVENIJA



"Golf nikogar ne
pusti ravnodušnega."

Marko Škriba

Direktor znamke Volkswagen, Porsche Slovenija, d.o.o.

Najbolj množičen Volkswagnov model že 50 let ustvarja tudi slovensko avtomobilsko zgodovino.

Ko se je leta 1974 na cestah pojavil prvi Golf, sem bil nadobuden osnovnošolec, ki se je skupaj z vrstniki navduševal nad avtomobili in upal, da bo nekoč lahko sedel za volan kakšnega imenitnega in hitrega. Golf je bil že med takratnimi tekmeči nekako drugačen, v avtomobilski svet je vnesel svež veter in postavil nova merila, hkrati je bil konfekcijski in narejen po meri različnih uporabnikov. V vseh letih in generacijah je bil med najbolj vidnimi predstavniki svojega razreda, ki mu zaradi številnih uvrstitev v vrhove prodajnih lestvic in osvojitve laskavih priznanj, nekateri pravijo kar Golfov razred.

Golf ni samo najbolj prepoznaven in najbolj množičen Volkswagnov model, ki mu je uspelo osvojiti tudi naslov najbolje prodajanega avtomobila v svetovnem merilu. Že zdavnaj si je prislužil posebno mesto v Volkswagnovi in avtomobilski zgodovini. Postal je ikona, ki zna zlesti pod kožo vsakomur, ki si želi vsestranski, udoben, zmogljiv, zanesljiv in ekonomičen avtomobil. Z njim se vozijo vsi, ženske in moški, mlajši in starejši, družine, ki ga vozijo v vlogi prvega ali drugega prevoznega sredstva.

Golf je vsestranski avtomobil, suvereno obvladuje vsakdanje zasebne in službene poti, nikoli vam ne bo nerodno, če se boste z njim

pripeljali v elitno družbo, vselej ponuja dovolj prostora in udobja za družinske počitnice ali pa se z njim lahko brez težav odpravite na podeželje po ozimnico. Ni presenečenje, da je Golf osvojil tudi številna slovenska srca. Po naših cestah se jih vozi več kot 65.000, nekaj jih je še iz prve generacije in tudi tistih, ki so nastajali v nekdanji skupni državi, v sarajevski tovarni TAS. Nekateri so Golfu ostali zvesti skozi več generacij in tudi v naši družini imamo že petega, tokrat električnega.

Čas v avtomobilski industriji teče zelo hitro in zdaj je tu že prenovljena osma generacija avtomobilске ikone, ki bo zaznamovala tudi prihodnost. Torej, vse najboljše Golf za okrogli jubilej!

Ob tej posebni priložnosti smo za vas pripravili jubilejno ponudbo, ki jo predstavljamo na strani 46. Ne spreglejte pa tudi naše nagradne igre, v kateri lahko z malo truda osvojite novi Golf v izvedbi 50 let.

Prijetno branje in veliko sreče pri sodelovanju v nagradni igri vam želim,

Marko Škriba

PREDHODNIKI

Konec 60. let je Hrošč – do takrat najuspešnejši Volkswagen – potreboval naslednika. Pričakovanja so bila ustrezno visoka: novi model je moral biti dinamičen, a hkrati udoben in varen – obenem pa še prostoren, a kljub temu kompakten. Volkswagnovi, Porschejevi in Audijevi inženirji in oblikovalci so se lotili dela.



1969–1971

VOLKSWAGEN EA 266

Leta 1969 se je družba Porsche KG lotila razvojnega projekta z oznako EA 266. Nastal je prototip s samonosno karoserijo, velikim zadnjim pokrovom prtljažnika in sredinsko nameščenim motorjem. Tekočinsko hlajeni vrstni motor je bil vgrajen pod zadnjo sedežno klopjo. To mesto vgradnje je sicer oteževalo dostop pri popravilih in vzdrževalnih delih, a je prototip EA 266 z najvišjo hitrostjo 187 km/h omogočal zelo športne vozne lastnosti. Oktobra 1971 je bil projekt ustavljen. Do takrat je bilo izdelanih več kot 50 vozil, ohranjenih pa je le peščica.

Sredinska športnost

Dobra celostna zasnova, a s prostorom za detajlne izboljšave.



Iz dveh svetov

Napreden dizajn, preizkušen motor.

1969

VOLKSWAGEN EA 276

V Wolfsburgu je nastal EA 276. Koncept je imel številne značilnosti poznejše prodajne uspešnice: spredaj vgrajen motor s pogonom na sprednji kolesni par, poševen zadek z velikim zadnjim pokrovom prtljažnika, premo s povezanimi vodili in rezervoar za gorivo, vgrajen pod zadnjo sedežno klopjo. Spredaj je bil nameščen že znani Hroščev bokser motor z zračnim hlajenjem. Poudarek je bil torej na zanesljivosti in nizkih stroških razvoja. Oblikovno se dvovratni kompaktni model ni zgledoval po nobenem do takrat znanem Volkswagnu. Izdelan je bil en sam, ne povsem delujoč primerek.

1969–1971

VOLKSWAGEN EA 337

Odločilni temelji za nastanek Golfa so bili postavljeni v Ingolstadt. Tam sta pod vodstvom Rudolfa Leidinga, ki je bil takrat še Audijev šef razvoja, nastala Audi 80 in Audi 50. Oba je poganjal tekočinsko hlajeni vrstni štirivaljni motor z zgoraj ležečo odmikalno gredjo. S tem pogonskim konceptom je tudi ideja o Golfu dokončno postala uresničljiva. Oblikovanje je znamka zaupala Giorgettu Giugiaru, ki je zasnoval tudi modela Passat in Scirocco. Pod taktirko Hartmuta Schäferja je študija Golfa prešla na stopnjo serijske proizvodnje.

Postopoma do Golfa

Pravokotna žarometna in položnejše vetrobransko steklo so postali osnova za dodatne izboljšave.





UVERTURA V NOVO DOBO

Jasne linije, prečiščen dizajn – novi Volkswagen je bil leta 1974 prava revolucija. Giorgetto Giugiaro je narisal Golfa in s tem ustvaril ikono.

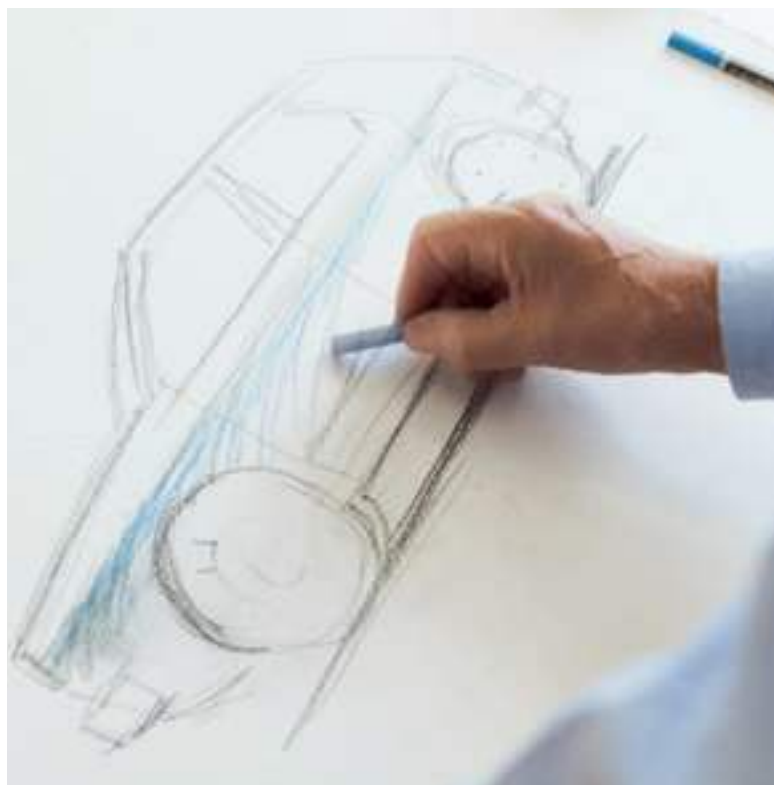
"Novi masovni avto naj bi imel sodobno kompaktno obliko in zadnji pokrov prtljažnika – bil naj bi torej prilagodljiv, kot so to narekovali novi trendi. To so takrat pri Volkswagnu pravilno prepoznali."

Oblikovanje povsem novega modela, ki naj bi bil naslednik prodajne uspešnice – to je za oblikovalca velik izziv. "Enostavno je ustvariti lep avto, če bo izdelanih le nekaj primerkov. Če pa bo narejenih več tisoč vozil, moraš avto zasnovati tako, da ga je mogoče hitro sestaviti," je poudaril Giugiaro. "Oblikovalec, za kakršnega se imam sam, mora biti vedno več kot samo stilist." In tako je na njegove osnutke Golfa vplival tudi praktični vidik. "Najprej sem načrtoval, da bo avto imel pravokotna sprednja žarometna, ki bosta po velikosti in postavitvi zrcalna podoba zadnjih luči. Ampak to je bilo predrago in tako sem moral uporabiti okrogle žaromete."

Giorgetto Giugiaro, eden najpomembnejših avtomobilskih oblikovalcev našega časa, je sinonim za minimalizem in inovativnost v dizajnu. Pomembno vlogo je odigral tudi pri Volkswagnu – z oblikovanjem nove modelske družine je od leta 1970 ustvarjal tudi novi oblikovalski slog znamke. Maestro Giugiaro se po več desetletjih še vedno z veseljem spominja snovanja Golfa. Pred nekaj leti je v studiu Italdesign v Torinu o tem spregovoril z uredništvom revije Volkswagen Classic.

Na prvem sestanku v Wolfsburgu januarja 1970 je takratni predsednik uprave Volkswagna Kurt Lotz hitro prešel k bistvu: "Želimo, da nam narišete naslednika Hroščča. In zadovoljni bomo, če bo notranost približno enako prostorna kot pri Hroščču," se je spominjal Giugiaro. Volkswagen je imel tudi že nekaj specifikacij. "Pokazali so mi skice in diagrame in mi predstavili projekt za celotno modelsko družino. Vprašali so me, ali bi bil pripravljen sodelovati – in bil sem izredno vesel, da sem dobil to priložnost." Zelo konkretne so bile tudi predstave o popolnoma novem modelu.

Zakaj je Golf nekaj posebnega? Giugiaro je vzel svinčnik in papir, naredil z ogljem nekaj hitrih potez in v nekaj sekundah skiciral svetovno uspešnico iz Wolfsburga: Golfa. Enega in edinega. Jasne linije so zreducirane na bistveno. Še posebej značilen je C-stebriček, ki živi naprej v vsakem novem Golfu. Dober dizajn ostane. Giugiaro je to vedel. "Zakaj je bil Golf tako uspešen? Zaradi skladne celote!"



Giugiarova najljubša barva

"Modra! Golfa I sem si vedno predstavljal v svetlomodri barvi."

Prečiščena estetika

Mojster ravnih linij je že v zgodnji fazi določil proporcionalna razmerja. Avtomobil na spodnji skici je zelo podoben serijski različici z okroglima žarometoma.

BISTVO ZNAMKE

Andreas Mindt je od leta 2023 vodja oblikovanja pri znamki Volkswagen. S tem se je vrnil na svoje nekdanje mesto delovanja – sodeloval je že pri oblikovanju Golfa V in Golfa VI, medtem ko Golfa VII v celoti zaznamuje njegov podpis. V pogovoru se Andreas Mindt spominja osmih preteklih generacij in se spogleduje s prihodnostjo.

Vsak Golf ima svoj posebni značaj.

Kako strokovnjak na področju oblikovanja vidi vsako od osmih generacij?

Golf I je ikonično pramerilo, je izjemno pomemben Volkswagen. Golf II je posodobljena različica pramerila in odkritje kontinuitete. Golf III je dedni zapis prenesel v sodobni čas. V prečiščeno oblikovanem Golfu IV se odraža drznost minimalizma. Golf V je spet posodobitev svojega predhodnika; ekipa je z njim v Golfov dizajn vnesla veliko dinamike. Golf VI je prinesel izjemno natančnost in izostrene robove. Golf VII predstavlja prvinsko bistvo – z njim so najboljši elementi vseh generacij združeni v enem avtomobilu. Osmi Golf pa je s svojim položnim sprednjim delom ponovno dinamična nadgradnja Golfa VII.

Zakaj je dizajn prvega Golfa tako edinstven?

Po eni strani je pri Golfu I povsod prisoten zlati rez – tako kot pri Hrošču. Predvsem pri razmerju med steklenimi površinami in površinami vrat; vse je bilo zelo uravnoteženo. Prav ta samoumevni videz je tisto, zaradi česar je takoj postal izjemno priljubljen. Po drugi strani pa je bil že od samega

začetka tudi zelo napreden. Če na primer DeLorean DMC-12 (*opomba: osnova za časovni stroj iz filma 'Nazaj v prihodnost'*) postavimo poleg Golfa I, takoj opazimo, da sta si podobna po svoji naprednosti. Vedno smo si prizadevali izluščiti to bistvo in ga prenesti naprej na naslednjo generacijo. Golf je pri tem postal bistvo znamke Volkswagen.

Ali v zgodovini Golfa obstaja nek genialni trenutek?

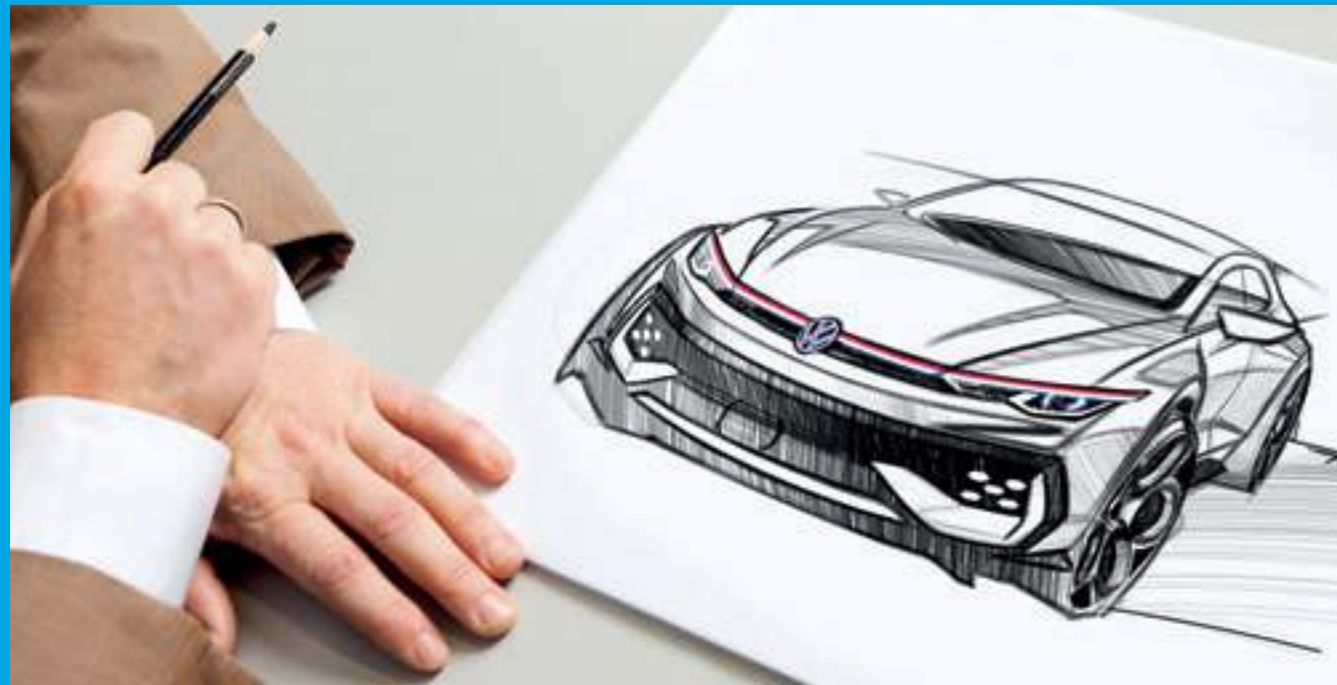
Da, to je bil prehod z Golfa I na Golfa II. Tedanji Volkswagnov glavni oblikovalec Herbert Schäfer je vse naredil prav. Drugega Golfa je moderniziral, vendar ni opustil dednega zapisa prve generacije. Ta most je izjemno pomemben za Golfovo zgodovino. Drugi volumenski proizvajalci so nenehno skakali sem in tja, enkrat se jim je posrečilo, drugič spet ne. Golf pa je vedno ostajal nadgradnja tega prvotnega modela. Zaradi tega je Golf tako poseben in za to gre zasluga Herbertu Schäferju.

Predan oblikovanju

Za Andreasa Mindta je avtomobilsko oblikovanje strast. Že vrsto let je med drugim tudi lastnik Volkswagnovega Hrošča bež barve.



"Golf je že od nekdanj nasmejan. In to velja tudi za današnjega Golfa."



Kaj je še posebej zaznamovalo dizajn druge generacije Golfa?

Golf II je imel to čudovito vtisnjeno linijo, ki je potekala okoli avtomobila. Kot nekakšen ločilni element. In na tej vtisnjeni liniji je stal zgornji del karoserije. To je bilo zelo moderno, res fantastično. Poleg tega je bil tudi prvi avtomobil z višje nameščenimi zadnjimi lučmi. Vsa druga vozila so imela zadnje luči nameščene nižje. Golf II je s tem nedvomno ustvaril nov trend v oblikovanju.

Številni ljubitelji in strokovnjaki menijo, da je bil med preteklimi generacijami še posebej uspešen dizajn Golfa I, IV in VII. So ta mnenja upravičena?

Generacije I, IV in VII so najmočnejše. Vendar so bile tudi vmesne generacije pomembne za razvoj. Golfu II bo vedno pripisan večji pomen, ker je pač prenesel naprej dedni zapis Golfa I. Ali pa Golf III: njegova posebnost so bili žarometi, ki so bili prvič zasnovani kot žarometi s prosto obliko.

Žarometi Golfa III so bili zasnovani po vzoru dvojnih žarometov modela GTI II in so bili vgrajeni v skupno ohišje, drži?

Tako je. Golf IV pa je potem to prinesel v dovršeni obliki, saj se je zdelo, kot da okrogle luči povezuje pogonski jermen. Oblikovalec Michael Werner je bil takrat tisti, ki je prišel na to zamisel. Rekel je: "Kaj pa če bi v dizajn vključili pogonski jermen." Tako so dva okroga žarometa povezali z navideznim jermenom.

Kako je bilo mogoče ikonični dizajn Golfa tako dosledno prenesti skozi čas?

Zavedati se je treba, da je Volkswagen velikoserijski proizvajalec. Zato je pomembno, da pri svetovni prodajni uspešnici, kot je Golf, ne sme prihajati do šibkih generacij – drugače proizvodni trak v Wolfsburgu deluje samo s polovično hitrostjo.

Eksperimentiranje je pri avtomobilih, kot je Golf, vedno povezano z visokim tveganjem. Golf torej ne sme razdvajati. Po drugi strani pa vseeno želimo vnesti zanimive podrobnosti in postaviti standarde. In prav to se je tudi zgodilo. Na primer pri Golfu IV – velik dosežek takratnega glavnega oblikovalca Hartmuta Warkuša je bil, da je Golfa IV ustvaril s tako prečiščenim dizajnom in je opustil podrobnosti. Za kaj takega sta potrebna pogum in moč. Warkuš je imel oboje. Dizajn je zreduciral na silhueto, ikonični C-stebriček in na vtisnjene linije. Še en tak primer je Golf VII: leta 2012 so imeli vsi avtomobili v segmentu ramena. Le Golf VII jih ni imel – v nasprotju s trendom. Prav ta oblikovalska poteza ga je naredila izjemnega. Ljudem pa je bilo to všeč. In prav v tem je trik – Golf mora ugajati, a ne sme razdvajati.

Vaša strategija oblikovanja temelji na treh nosilnih stebrih – stabilnosti, simpatičnosti in nepričakovani skrivni sestavini. Katere značilnosti aktualnega Golfa predstavljajo te stebre?

Aktualni Golf stabilnost med drugim ustvarja s svojo silhueto, se pravi z razmerjem med grafiko oken in zunanjim obrisom. Ima tudi močne strešne stebričke, ki delujejo stabilno. Poleg tega so karoserijske površine v vse smeri tako zelo napete, da s svojo obliko prav tako izžarevajo izjemno moč. K skrivni sestavini pa spadata kratki zadnji previs in daljši previs na sprednjem delu. Golf je zaradi tega optično usmerjen naprej. Ta vtis še poudarjajo pokončna C-stebrička in položna, hitra A-stebrička. Seveda pa je pomembna tudi simpatičnost. Golf je že od nekdanj nasmejan. In to velja tudi za današnjega Golfa. Načeloma naj bi strategija oblikovanja izluščila tudi to, kar poseblja Volkswagen. In to že od prvega Hrošča naprej. Že ta je bil stabilen, že ta je bil simpatičen in že ta je imel nekaj posebnega. To za Volkswagnove modele velja že od nekdanj. Zato je tako enostavno in tudi pravilno, da to strategijo sedaj prenesemo v prihodnost.

VEDNO INOVATIVEN

Golf je že od samega začetka sinonim za demokratizacijo tehničnega napredka. Predstavljamo vam krajši izbor tehničnih mejnikov.

TEHNOLOGIJA VARČEVANJA Z GORIVOM

E KOT EKONOMIČNO

Leta 1980 je bil v modelsko serijo uveden koncept varčevanja z gorivom z imenom Formel E, ki je omogočal prihranek od enega do skoraj dveh litrov goriva na 100 kilometrov. Golf I je bil v različici Formel E na voljo med letoma 1981 in 1983 – z aerodinamično zglajenimi deli, kot sta oblečena A-stebrička, in dodatnimi usmerniki zraka, pnevmatikami z zmanjšanim kotalnim uporom, menjalnikom 3+E z daljšimi prestavnimi razmerji ter priporočilom za prestavljanje. Formel E je bil predhodnik kasnejših sistemov start-stop in funkcije jadrnanja. Na skupinskih preizkusih leta 1989 je Golf II eco-diesel porabil le 5,5 l/100 km. Ta tehnologija je bila v serijski proizvodnji implementirana leta 1993 v Golfu III Ecomatic in je že vključevala vidike BlueMotion Technology. Leta 2007 je na trg prišel Golf V v izvedbi BlueMotion – ponašal se je s povprečno porabo le 4,5 l/100 km.

Formula za varčevanje

Vsi modeli Formel E so imeli v najvišji prestavi izjemno dolgo prestavno razmerje.

4-VENTILSKA TEHNOLOGIJA

VEČ UŽITKA V VOŽNJI

Po štirje ventili na valj, ki sta jih poganjali dve zgoraj ležeči odmikalni gredi – Golf II GTI 16V je prinesel nov pogonski agregat z velikim potencialom. Več ventilov je poskrbelo za boljšo pripravo zmesi in pripomoglo k bolj čistemu zgorevanju. Medtem ko so imele prve izpeljanke legendarnega motorja 827 načeloma še po dva ventila, so leta 1986 v Golf prvič serijsko začeli vgrajevati motorje s po štirimi ventili. Pred tem so 4-ventilske motorje temeljito preizkusili že v avtomotošportu, na primer v Golfu I GTI 'Rheila'!



Golf II GTI 16V (1986)

Do tedaj najhitrejši Golf z močjo 102 kW (139 KM).

Štiri krat štiri

S pogonom syncro je Golf postal kompaktni specialist za vlečno silo.



ŠTIRIKOLESNÍ POGON

ZMAGOVALNA ŠTIRICA

Leta 1986 se je z Golfom II syncro premierno predstavil prvi Volkswagnov model v kompaktnem razredu, ki je bil opremljen s štirikolesnim pogonom. Pogonski koncept syncro, ki ga je razvil Volkswagen, je bil – tako kot v modelih T3 in Passat – kombiniran z viskosklopko. Z Golfom syncro je štirikolesni pogon dokončno postal dostopen širokim ljudskim množicam. Posebno vlogo je imel terenski Golf Country na osnovi Golfa syncro s povišanim podvozjem, ki je bil naprodaj med letoma 1990 in 1991. V Golfu IV iz leta 1998 je nato sledila elektronsko krmiljena haldex sklopka na zadnji premi, ki je bila prvotno namenjena uporabi v avtomotošportu. Od takrat naprej se vsi modeli s štirikolesnim pogonom imenujejo 4MOTION.

TLAČNO POLNJENJE

HITRO ZAGOTAVLJANJE TLAKA

Prvi tlačno polnjeni bencinski motorji so Golfa G60 poganjali od konca osemdesetih let naprej. V preizkušeni 1,8-litrski štirivaljni motor je prek G-polnilnika, ki je deloval podobno kot kompresor, dotekalo več svežega zraka, potrebnega za zgorevanje. Veliko prednost sistema je predstavljala odsotnost turboluknje, saj je bila moč na voljo že pri nizkem številu vrtljajev. V Golfu V GT iz leta 2005 se je prvič predstavil motor z dvojnimi tlačnimi polnjenjem – to je bil 1,4-litrski TSI. Danes pa v Golfovi paleti motorjev prevladujejo pogonski agregati s tlačnim polnjenjem, saj ob manjši porabi goriva zagotavljajo večjo moč in večji navor kot motorji z večjo gibno prostornino.



Golf II G60

Resnični prvak z G-polnilnikom, danes pa zelo zaželen zbirateljski primerek.



Digitalni Golf

S sistemom DigiFiz je bila v kombinirani instrument prvič uvedena digitalna tehnologija.

DIGITALNI KOMBINIRANI INSTRUMENT

POGLED NAPREJ

Leta 1986 je Golf presenetil s futurističnim videzom digitalnih prikazov: v Golfu II se je premierno predstavil t. i. DigiFiz (nemška okrajšava za digitalno središče za informiranje voznika). To je bil digitalni merilnik hitrosti z zaslonom iz tekočih kristalov z natančnostjo, kakršne dotlej še ni bilo, na voljo pa je

bil kot dodatna oprema. Nenadoma so bili možni natančni prikazi hitrosti, prevožene razdalje, količine goriva in temperature hladilne tekočine.

Z Golfom IV so v vozilo prvič začeli serijsko vgrajevati pravokotne digitalne zaslone. DigiFiz kot prvi digitalni kombinirani instrument velja za predhodnika aktivnih informacijskih zaslonov.

RAZVOJ LUČI

NOVA VIDLJIVOST

Golf IV, ki se je predstavil leta 1997, je z žarometi s prozornim steklom prevzel pionirsko vlogo. Obdobje razpršilnega stekla se je zaključilo, nova tehnologija reflektorjev s prosto obliko je bistveno povečala uporabno svetilnost, pri notranji zasnovi pa so bili postavljeni novi standardi. Od takrat naprej so značilni videz znamke zaznamovali novi žarometi, ki so sprednjemu delu vozila dajali svojstveno podobo. Poleg novo zasnovanih sistemov LED-lučič se v letu 2024 na evropskih Volkswagnovih modelih prvič predstavlja osvetljen znak VW na sprednjem delu vozila, ki ustvarja nov, edinstven Volkswagnov svetlobni dizajn.



Kvantni preskok

Žarometi s prozornim steklom so leta 1997 prvič omogočili združitev svetlobne tehnologije in dizajna luči.



V letu 2024 se Golf predstavlja z novim dizajnom luči, z nadgrajenimi LED-žarometi in osvetljenim emblemom.

ELEKTRIČNI IN HIBRIDNI AVTOMOBILI

PRIHODNOST BREZ EMISIJ

Električne različice Golfa so obstajale že od prve generacije. Prototip električnega Golfa I iz leta 1976 je bil že od samega začetka preizkusno vozilo. Od leta 1981 je v sodelovanju z razvojnim partnerjem RWE potekalo preizkušanje pilotnega projekta CitySTROMer, v okviru katerega je bilo v mini seriji izdelanih okoli 25 Golfov I CitySTROMer. To so bili prvi električni Golfi, primerni za vsakodnevno uporabo. Težki svinčevi akumulatorji so bili nameščeni v dnu prtljažnika, tako kot tudi pri drugi generaciji Golfa CitySTROMer. Med letoma 1985 in 1991 je bilo izdelanih 70 Golfov II CitySTROMer, ki so bili uporabljeni v skupinskih preskusih. Golf III CitySTROMer je bil leta 1993 prvi električni Golf, ki je bi naprodaj v prosti prodaji. Ta nova generacija električnega avtomobila je nastala v sodelovanju s Siemensom. Pri njej

so bili baterijski moduli nameščeni v motornem prostoru in v dnu prtljažnika, do leta 1996 pa je bilo izdelanih 120 vozil. Medtem se je Volkswagen posvetil tudi hibridnim vozilom in je izdelal več preizkusnih vozil na osnovi Golfa – od druge generacije pa vse do Golfa VI TwinDrive iz leta 2011. Z Golfom VI Blue-e-motion je bilo nato leta 2010 predstavljeno predserijsko električno vozilo z naj sodobnejšo litij-ionsko tehnologijo, ki je pomenilo kvantni preskok na področju dosegov in voznih zmogljivosti. Okoli 140 vozil je sodelovalo v široko zastavljenih skupinskih preizkusih doma in v tujini. Od leta 2014 dve serijski vozili sistematično utirata pot v smeri trajnosti: e-Golf, prvi Volkswagnov velikoserijski model z izključno električnim pogonom in naj sodobnejšimi asistenčnimi sistemi, ter Golf GTE, s katerim je Volkswagen prvič predstavil priključnohibridni model. Od leta 2020 so v osmi modelski generaciji dualni pogonski sistemi na voljo v dveh različno močnih izvedbah – kot Golf eHybrid in kot športni Golf GTE.

TRI VELIKE ČRKE

GTI – inovativna tehnologija, mogočen zvok in predvsem prvinski užitek v vožnji, vse od leta 1976. Že od samega začetka je navduševal ljudi. Od leta 2014 tudi kot učinkovit priključni hibrid z oznako GTE.



GOLF I GTI 1976

Ko je Volkswagen leta 1975 na frankfurtskem avtosalonu IAA predstavil Golfa GTI, so se mnogi čudili nad navzven tako neopaznimi 110 konjskimi močmi. Športna limuzina s tehniko vbrizgavanja in maso praznega vozila le 810 kilogramov je imela za tiste čase neverjetne vozne zmogljivosti: največja hitrost je bila 182 km/h, pospešek od 0 do 100 km/h pa 9,0 s. Po prvotnih načrtih naj bi v posebni seriji

izdelali 5.000 primerkov, vendar ni ostalo pri tem; že leta 1977 je bilo samo v Nemčiji registriranih skoraj 22.000 vozil. GTI je že od samega začetka veljal za kulturni avto in je kot prvi – in najuspešnejši – model kakšnega športnega kompaktnega avtomobila spodbudil nastanek po njem imenovanega "razreda GTI". Za njegove oboževalce imajo te tri črke še danes v sebi nekaj čarobnega.

GOLF GTI 2024



Ikonični športni predstavnik serije Golf kot izpeljanka osme generacije obeta vrhunski užitek v vožnji v pristnem GTI slogu. Oboževalce bo razveselila še višja raven zmogljivosti: Golf GTI, letnik 2024, je še bolj športen, njegov 2,0-litrski turbobencinski motor razvije še večjo moč kot v predhodniku. Model navduši s kakovostno športno opremo, svojstvenim GTI digitalnim kombiniranim instrumentom (Digital Cockpit Pro) in udarnim GTI dizajnom, ki ga med drugim zaznamujejo velika satasta mreža v odbijaču, tradicionalna rdeča okrasna črta v mreži hladilnika in nad novimi žarometi – ter nenazadnje vrhunski športni sedeži z legendarnimi karirastimi prevlekami.



GOLF GTE 2024

Golf GTE, letnik 2024, ostaja v tesnem sorodstvu z GTI-jem. Le da se svojstveni GT dizajn pri modelu GTE odraža v modri barvi okrasnih elementov in detajlov. Poleg tega ima Golf GTE, ki ga pri vsakodnevni vožnji večinoma poganja elektrika, zadaj nad difuzorjem nameščeno elegantno kromirano obrobo namesto izpušnih cevi, ki jih ima GTI.

Pri novem Golfu GTE se moč motorja z notranjim zgorevanjem in električnega pogona prenaša na sprednji kolesni par, in sicer prek 6-stopenjskega menjalnika DSG, ki so ga razvili posebej za priključne hibride. S svojo izjemno učinkovitostjo novi priključno-hibridni pogon omogoča okrog 100 kilometrov električnega dosega.

Opomba: model Golf GTE v Sloveniji ne bo na voljo.

200

metrov
Golf I



2.000

metrov
Golf VIII

Dolžina kablov za električno omrežje v Golfu I je bila v primerjavi z aktualnim Golfom še dovolj obvladljiva.

Zaradi oblike varnostnega loka je Golf I Cabrio dobil vzdevek **košarica za jagode**. Samo do leta 1975 sta bila pri Golfu I v pločevino pod registrsko tablico na zadku vtisnjena dva poševna okrasna robova, zaradi katerih se ga je prijelo ime **lastovičji rep**.

Športni volan pri prvem GTI-ju je imel na sredini pesto v zelo globoki odprtini, ki so ji poznavalci rekli **pljuvalnik**.



21.517.415

Golfov:

6. junija 2002 je Golf presegel število izdelanih Hroščev.

Golf 1974

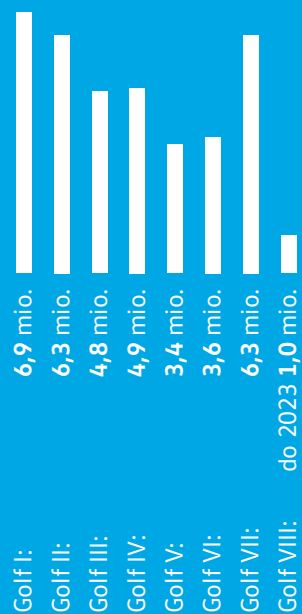
Golf 2024



število različnih pogonov

37

Več kot milijonov Golfov v 50 letih:



3.705

milimetrov dolžine: Golf 1974

4.284

milimetrov dolžine: Golf VIII

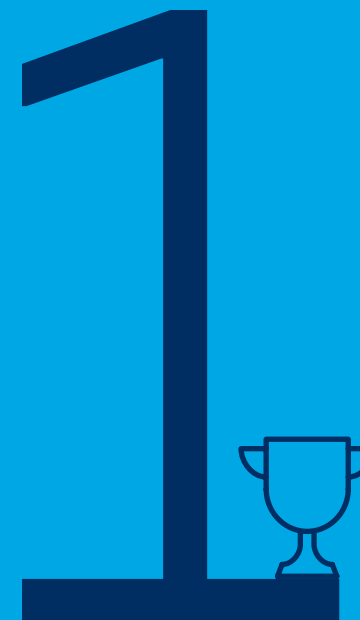
35

let

so izdelovali Golfa I, od 1974 do 2009, nazadnje kot izvedbo Citi Golf v Južni Afriki.



Mesto št.



Golf je najuspešnejši model v zgodovini Volkswagna.

1976 en milijon Golfov

1982 pet milijonov Golfov

1988 deset milijonov Golfov

1990 en milijon GTI-jev

1991 331.848 vozil: Golf Cabrio postane kabriolet z največ izdelanimi primerki na svetu

1994 15 milijonov Golfov

2000 20 milijonov Golfov

2007 25 milijonov Golf

2013 30 milijonov Golfov

2018 Golf postane model z največ izdelanimi primerki v matični tovarni v Wolfsburgu

PRAVI ŠPORTNI GOLF

Volkswagen se je dolgo časa izogibal uradnim aktivnostim na področju avtomotošporta, leta 1976 pa se je to spremenilo: z Golfom GTI se je končno predstavil sodoben športni avtomobil.

Samo leto kasneje je Volkswagen prvič sodeloval na nemškem rally prvenstvu: Golf GTI je bil homologiran v kategoriji 1, za volanom pa je leta 1977 sedel Jochi Kleint, rally voznik in hkrati prvi Volkswagnov tovarniški voznik. Vzporedno z različico GTI se je v Golfu I premierno predstavil tudi prvi Volkswagnov atmosferski dizelski motor. Vozila so prilagodili za uporabo na mednarodnih rallyjih in leta 1978 je napočil čas: Jochi Kleint in Andreas Hänsch sta v Golfu s preizkusnim turbodizelskim motorjem nastopila na rallyju Monte Carlo. Golf se je spopadel z zimskimi razmerami in zasedel senzacionalno 13. mesto. S tem se je začela pisati zgodba o uspehu: vse do zgodnjih 90. let je Volkswagen z Golfom dosegel številne zmage na rally tekmovanjih. O tem med drugim pričajo naslov svetovnega prvaka leta 1986 v skupini A in dva naslova nemškega prvaka.

Nekaj let kasneje se je udejstvovanje v avtomotošportu nadaljevalo na dirkalnih stezah – tako na množičnih športnih prireditvah za pokale znamk kot tudi s tovarniškimi ekipami. Tudi na tem področju je Golf GTI z dvema osvojenima naslovoma postavil nova merila ter na znameniti 24-urni dirki na Nürburgringu blestel s svojo zanesljivostjo in maratonskimi odlikami.



1 Golf I GTI 'Zebra'

Leta 1977 je Volkswagen prvič nastopil na nemškem rally prvenstvu. Za volanom Golfa I GTI z zebkastim črno-belim vzorcem je sedel Jochi Kleint.





2 Golf I GTI 'Rheila'

Leta 1981 sta Alfons Stock in sovoznik Paul Schmuck osvojila naslov nemškega rally prvaka. Živozeleni Golf GTI kategorije 2 je zaslovel pod vzdevkom 'žaba Rheila', ki se ga je prijel zaradi reklamnega slogana glavnega sponzorja.

3 Golf I GTI 'Pierburg'

Per Eklund in Hans Sylvan sta z Golfom GTI leta 1980 na številnih rallyjih dosegla odlične rezultate – na primer 5. mesto na rallyju Monte Carlo.

4 Golf II GTI 16V Group A

Leta 1986 si je Volkswagnova tovarniška ekipa pod vodstvom Šveda Kennetha Erikssona in njegovega nemškega sovoznika Petra Diekmanna v Golfu GTI priborila naslov na prvič razpisanem svetovnem prvenstvu v rallyju skupine A.

5 Golf II Rallye G60

Golf Rallye G60 je bil opremljen s štirikolesnim pogonom in G-polnilnikom ter je dosegel 207 kW (282 KM). Leta 1991 sta Erwin Weber in Manfred Hiemer z njim osvojila nemško rally prvenstvo. Že eno leto pred tem je Golf G60 nastopil na svetovnem prvenstvu v rallyju in se med drugim na rallyju Nove Zelandije uvrstil na zmagovalni oder.

6 Golf II Pikes Peak

Leta 1987 je na legendarni gorski dirki na Pikes Peak v ameriški zvezni državi Kolorado za volanom Golfa sedel Jochi Kleint. Dirkalnik je bil opremljen z dvema neodvisno delujočima motorjema, ki sta imela vsak svoj turbopolnilnik, njuna skupna moč pa je dosegala kar 479 kW (652 KM). Kleint je bil z 'dvomotornim' Golfom že na dobri poti, da bi dosegel najboljši čas, vendar je moral tik pred ciljem odstopiti zaradi okvare kolesnih obes.

7 Golf VII GTI TCR

Leta 2015 je bila uvedena serija TCR, ki združuje vrhunske športne dirkalnike in predserijske tehnologije. V njej smejo nastopati 4- in 5-vratna vozila z 2,0-litrskimi turbomotorji – torej kot nalašč za Golfa GTI TCR. Oddelek Volkswagen Motorsport je do leta 2019 več kot 100 primerkov tega dirkalnika z odličnimi 250 kW (340 KM) dobavil zasebnim tekmovalnim ekipam po vsem svetu, ki so z njimi osvojile nešteto zmag in prvenstev. Nemški dirkač Benny Leuchter je leta 2019 s takšnim dirkalnikom zmagal na svetovnem pokalu turnih vozil na Severni zanki Nürburgringa.

NOVA DOBA



Generacija z odprto streho

Golf I Cabrio je leta 1979 postal sinonim za poseben življenjski slog – in si pridobil status enega najuspešnejših kabrioletov na svetu.

Golf I 1974–1983

V zgodnjih 70. letih so pri Volkswagnu začeli razmišljati o nasledniku Hrošča (kar seveda ni bila lahka naloga), o novem modelu, ki bi se uspešno prodajal po vsem svetu. Snovali, risali, sestavljali in preizkušali so ga več let. Potem je prišlo leto 1974 – in nastal je revolucionarni Golf: pogon spredaj namesto zadaj, tekočinsko hlajenje namesto zračnega, vrstni motor namesto bokser motorja, izrazitejši robovi namesto značilnih oblin. Sodobna zasnova je prepričala vse po vrsti: prvi milijon vozil je bil prodan že v dveh letih in pol po prihodu na trg. Pri tem se je skupaj z novim Volkswagmom uveljavil tudi nov avtomobilski razred: Golfov razred. Od leta 1976 je za navdušenje skrbel kompaktni Golf v športni izvedbi GTI. Golf I ni bil na voljo le kot kombilimuzina, pač pa tudi kot kabriolet in kot klasična limuzina (Jetta) ter kasneje kot pick-up (Caddy).



Skupni obseg svetovne proizvodnje: 6,9 milijona vozil



Golf II 1983–1991

Z natančno izpopolnjeno aerodinamiko, znatno večjo notranjostjo in varčnejšimi motorji je leta 1983 na trg prišla druga generacija Golfa. Prenovljeno podvozje je zagotavljalo udobnejše vzmetenje, z nižjim nivojem hrupa in visoko kakovostjo izdelave pa so bili postavljeni novi standardi. V času tega modelskega cikla so v vozilo začeli vgrajevati uravnavani katalizator, sistem ABS, servo volan in štirikolesni pogon. Kljub vsem spremembam je Volkswagnov novi model, ki so ga v celoti zasnovali v Wolfsburgu, že na prvi pogled ostal Golf – za novinca je bil to eden ključnih dejavnikov uspeha. Druga generacija Golfa je bila na voljo tudi kot spremenjeni kabriolet in kot klasična limuzina (Jetta).

Skupni obseg proizvodnje: 6,3 milijona vozil



Za rally podvige

S štirikolesnim pogonom in tehnologijo spiralnega polnilnika naredil za avtomotošportne preizkušnje: Golf II Rallye G60 je vzbujal občudovanje od marca 1989.

PRVA STOPNJA EVOLUCIJE

NAPREDEK VARNOSTI



Golf III 1991–1997

Opazno spremenjen v primerjavi s predhodnikom, a vseeno prepoznaven kot tipični Golf – milijonska prodajna uspešnica je dosegla razvojno stopnjo, ki je bila še nekaj let pred tem domena višjega avtomobilskega razreda. S tretjo generacijo se je občutno izboljšal varnostni vidik: vozilo je dobilo čelne varnostne blazine za voznika in sovoznika, kasneje pa tudi stranske varnostne blazine. Njegove naletne lastnosti so se močno izboljšale. Za Golfa III so bili v ponudbi številni motorji, med njimi tudi izjemno kompakten šestvaljnik (VR6), prvi v Golfovem razredu, in tudi prvi turbodizelski motor z direktnim vbrizgavanjem goriva. Golfa III so prvič izdelali tudi kot karavana (Variant), poleg njega sta bila na voljo še nov kabriolet in klasična limuzina Vento.

Skupni obseg proizvodnje: 4,8 milijona vozil



Zanesljivo veliko prostora

Kot izpeljanka Golfa III je leta 1993 prvič prišel na trg Variant, ki od tedaj vse prednosti kombilimuzine dopolnjuje z izjemno prostornostjo.

STILSKA IKONA



R kot Racing

Leta 2002 je prišel na trg Golf IV R32 – tisti čas najbolj športna različica Golfa: s 3,2-litrskim motorjem VR6, močjo 177 kW (241 KM), najvišjo hitrostjo 247 km/h in serijskim štirikolesnim pogonom 4MOTION. Danes je to kultni avto.

Golf IV 1997–2003

Ob predstavitvi četrte generacije je postalo jasno: Golf je dozorel v vrhunski avto. Z odlično kakovostjo izdelave se je že od samega začetka razlikoval od vseh tekmecev. Njegova notranjost je navduševala z dovršenostjo in postavljala nova merila v razredu. Funkcionalen, precizen dizajn s popolno jasnostjo in značilnim C-stebričkom je vzpostavljajl vez s prvo generacijo Golfa in obenem nakazoval smer razvoja te modelske serije. Golf IV med poznavalci še danes velja za stilsko ikono. Četrta generacija je bila naprodaj tudi kot Variant, kot spremenjeni kabriolet in kot Bora (klasična limuzina in Variant).

Skupni obseg proizvodnje: 4,9 milijona vozil

VELIK PRESKOK



Več Golfa

Vsem, ki so potrebovali nekoliko več prostora, je bil od decembra 2004 na voljo petvratni kompaktni enoprostorec Golf Plus.

Golf V 2003–2008

Peta generacija Golfa je z izvrstnim udobjem in dinamiko ter z odlično kakovostjo prekašala marsikaterega tekmeča višjega srednjega razreda. Podvozje je bilo deležno temeljitih izboljšav, vgrajevati so začeli novo štirivodilno zadnjo premo. Tudi lasersko varjena karoserija je postavila nova merila: vzvojna togost se je v primerjavi s predhodnikom povečala za 35 odstotkov. Prvič so bili na voljo 7-stopenjski menjalnik DSG, biksenonski žarometi in tehnologija TSI. Golf GT je kot prvi na svetu imel vgrajen motor z dvema tehnologijama polnjenja – s kompresorjem in turbopolnilnikom. S peto generacijo se je poleg tega premierno predstavil Golf Plus. Zelo priljubljena sta bila tudi novi Golf Variant in klasična limuzina Jetta.

Skupni obseg proizvodnje: 3,4 milijona vozil



Znova z vetrom v laseh

Po desetletnem premoru so marca 2011 začeli izdelovati novega Golfa Cabrio. Štirisedežni model z zložljivo streho je imel sodobno zasnovo brez značilnega varnostnega loka.

Golf VI 2008–2012

"Nova razsežnost kakovosti" – s tem sloganom je na trg prišla šesta generacija. Še vedno kompaktna, vendar tehnično in vizualno temeljito posodobljena, z bolj prečiščenim dizajnom in že na prvi pogled bolj kakovostna. Tudi v notranjosti je bila raven kakovosti občutno višja. Izdelava, videz in uporabljeni materiali so bili primerljivi z vozili višjega razreda. Golf VI tudi na področju varnosti in asistenčnih sistemov ničesar ni prepuščal naključju in je dosegel pomemben napredek. Leta 2009 je bil Golf okronan za "svetovni avto leta". Poleti 2011 se je vrnil kabriolet, leto pozneje je prišel na trg prvi GTI z zložljivo streho. V modelski paleti sta bila še Golf Plus in Golf Variant.

Skupni obseg proizvodnje: 3,6 milijona vozil

MERILO KAKOVOSTI

KORAK PRED DRUGIMI

Užitek v vožnji brez emisij
Model e-Golf je bil leta 2014 prvi velikoserijski Volkswagnov model z izključno električnim pogonom.



Golf VII 2012–2019

Sedma generacija je v primerjavi s predhodnimi modeli še posebej močno izžarevala suverenost in športnost. Daljša medosna razdalja, krajša previsa, natančne linije in poudarek na lahki gradnji so zunanosti vdihnili novo dinamiko. Za Golfa VII je bila razvita povsem nova generacija motorjev. Vsem različicam sta bila skupna serijski sistem start-stop in rekuperacija. Poleg tega je Golf prišel na trg s široko paleto novih asistenčnih sistemov, med katerimi so bili nekateri vgrajeni že serijsko. Leta 2014 je Golf elektrificiral razred kompaktnih vozil: premierno sta bila predstavljena električni e-Golf in priključni hibrid GTE. V sedmi generaciji sta bila del ponudbe tudi novi Golf Variant in Golf Sportsvan.

Skupni obseg proizvodnje: 6,3 milijona vozil

NAPREDNA SEDANJOST

Golf VIII od 2019

Z osmo generacijo se je začelo novo poglavje – digitalizirano, povezano in napredno. Vsi motorji so visokoučinkoviti. Digitalna notranjost omogoča novo dimenzijo upravljanja. Bogat nabor serijskih asistenčnih sistemov med drugim vključuje asistenco za zaviranje v sili Front Assist, Lane Assist in sistem za opozarjanje na nevarnosti s funkcijo Car2X. Slednji je bil nagrajen s strani organizacije Euro NCAP. Pri vozilih z najzmogljivejšimi motorji je v kombinaciji s štirikolesnim pogonom 4MOTION in dinamičnim uravnavanjem podvozja DCC voznja še posebej športna in udobna. Do prihoda prenovljenega modela v letu 2024 je bilo prodanih več kot milijon vozil.



Najzmogljivejši Golf

Leta 2020 je bil najzmogljivejši model v ponudbi Golf R¹ z 235 kW (320 KM) in tehnologijo vektoriranja navora R-Performance Torque Vectoring. Peta različica kompaktnega športnega avtomobila do 100 km/h pospeši v samo 4,7 sekunde.



¹Golf R (235 kW/320 KM) – poraba goriva v l/100 km, kombinirana: 8,2–7,8; emisija CO₂ v g/km, kombinirana: 185–178.

Za vozilo so na voljo samo vrednosti porabe in emisij v skladu s postopkom WLTP in ne v skladu z NEVC.

Poraba in emisije CO₂ so navedene v razponu, ker so odvisne od izbrane opreme vozila.

NA POTI V PRIHODNOST

Golf 2024

Golf je z več kot 37 milijoni prodanih vozil v 50 letih najuspešnejši Volkswagen vseh časov. Ob tem velikem jubileju prihaja na trg nova razvojna stopnja zadnje generacije. Izpopolnjeni Golf ima v notranjosti nov infotainment sistem s prostostoječim zaslonom. Nova je tudi pametna glasovna asistenca IDA z integracijo klepetalnika ChatGPT. Še en odličen primer za inovativnost – novi Park Assist Pro, ki omogoča daljinsko upravljanje parkiranja prek pametnega telefona. Novi priključnohibridni pogoni se ponašajo z večjo močjo in okoli 100 kilometri električnega doseg. Močnejši je postal tudi GTI¹. Golf z letnico 2024 je prepoznaven po novi obliki sprednjega dela in novih LED-žarometih. Volkswagnov znak na mreži hladilnika je po želji prvič lahko osvetljen.



Prenova ob jubileju

Novi Golf v letu 2024 prihaja na trg v šestih opremskih izvedbah. Golf eHybrid² na sliki ima elegantno opremo Style.

¹ Golf GTI – predserijsko vozilo

² Golf eHybrid Style – predserijsko vozilo

JUBILEJNA PONUDBA

Ekskluzivna ponudba ob nakupu novega Golfa



Akcijsko financiranje s fiksno obrestno mero **3,99%***

+ Bon v višini **400 EUR** za zimske pnevmatike

Ponudba velja do 30.9.2024 oz. za omejeno število vozil. *Pogoj akcijskega financiranja je sklenjena pogodba o financiranju ter sklenjeno zavarovanje vozila preko zavarovalnega zastopnika družbe Porsche Zavarovalno Zastopništvo d.o.o.

Golf 50 let



Izdajatelj: PORSCHE SLOVENIJA, d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana
Slikovno gradivo: Volkswagen AG, Volkswagen AutoMuseum Foundation
Prevodi: Carniola 94, d.o.o.
Pridržujemo si pravico do sprememb in napak v tisku.

Stanje: 06/2024
© 2024 Volkswagen AG

Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov.

PRAZNUJTE Z NAMI IN

OSVOJITE NOVI GOLF



**Skenirajte ali obiščite www.golf50.si
in sodelujte v veliki nagradni igri!**

- 1. nagrada:** Novi Golf, izvedba 50 let, 1.5 TSI, v beli barvi
- 2. nagrada:** Tedenski najem vozila Golf, izvedba 50 let
- 3. nagrada:** Vikend najem vozila Golf, izvedba 50 let



Pravila in pogoje sodelovanja najdete na www.golf50.si

Golf
50 let