



20. April 2020

## Offen aus Tradition: das Cabriolet bei Volkswagen

---

- Frischluft hat Tradition bei Volkswagen: Käfer, Karmann Ghia, Golf, Eos und Beetle
  - 70 Jahre später folgt erstes Crossover-Cabriolet in der Kompaktklasse: das neue T-Roc Cabriolet
  - Das neue T-Roc Cabriolet jetzt beim VW Partner in der Schweiz
- 

**Press contact**  
AMAG Import AG  
Volkswagen Communications  
Christian Frey  
PR Manager Volkswagen  
Tel. +41 56 463 94 61  
vw.pr@amag.ch



More at  
vwpress.ch or  
volkswagen-newsroom.com

**Cham – Vor mehr als 70 Jahren wurde das erste Cabriolet von Volkswagen – das Käfer Cabriolet – gebaut. Es folgten das Karmann Ghia Cabriolet, dann die Golf Cabriolets, das Eos und die beiden Beetle Cabriolets. Jedes einzelne Modell prägte in seiner Epoche die Frischluft-Kultur der Marke Volkswagen. Nach dem Produktionsende des Beetle im Jahr 2018 wurde erstmals eine Produktionspause bei den VW Cabriolet-Modellen eingelegt. Mit dem brandneuen T-Roc als offene Variante wird nun die Tradition fortgeführt.**



Volkswagen Karmann Cabriolet, Bj. 1949

Das Cabriolet-Projekt wurde Ende 1948 als Parallelentwicklung gestartet: Der Konstruktionsauftrag für einen Viersitzer ging an Karmann, der für ein zweisitziges Modell an den Wülfrather Karosseriebauer Hebmüller. Das erste VW Cabriolet wurde 1949 bei der Firma Hebmüller in

Wülfrath auf Basis eines Käfers in einer zweiplätzig Ausführung gebaut. Zierleisten betonten die gestreckte Linie, und die Innenausstattung entsprach gehobenen Ansprüchen. Statt der geplanten 675 Cabriolets stellte Hebmüller jedoch nur 53 her, da ein Grossbrand am 23. Juli 1949 die Produktionsanlagen zerstörte. Dass Volkswagen eine zweigleisige Entwicklung des Cabriolets betrieben hatte, erwies sich nun als Vorteil. 40 der 82 von Volkswagen gelieferten Fahrgestelle, die den Brand unbeschädigt überstanden hatten, wurden Karmann zur weiteren Bearbeitung übergeben. Am 22. Juli 1949 startete die Firma Karmann mit der Produktion der von Volkswagen bestellten 25 Vorführwagen im niedersächsischen Osnabrück. Bald darauf erteilte Volkswagen einen



Auftrag über die Fertigung von 1000 Cabriolets. Bereits ab den 20er-Jahren wurden bei Karmann Automobile verschiedener Marken gebaut, und das Unternehmen entwickelte sich nach dem Krieg zum Pionier des Cabriolet-Baus in Deutschland. Das viersitzige Käfer Cabriolet, das von Karmann entwickelt und dann im Auftrag von Volkswagen von 1949 bis 1980 gebaut wurde, ist – wie die geschlossene Version – ein Synonym des deutschen Wirtschaftswunders. Gleichermassen steht es für den Aufschwung des Hauses Karmann. Mit diesem Modell wurde der Ruf als Klappverdeck- und Kleinserien-Spezialist begründet. Der offene Käfer kam auf weltweit mehr als 330'000 Exemplare, einige tausend davon gingen in die Schweiz. 1980 lief die Produktion aus.

## Italienischer Chic für Wolfsburg: Karmann Ghia

Der Mythos «Karmann» sollte sich jedoch mit einem anderen Volkswagen verbinden: «Einer der schönsten Wagen der Welt». So titelte im September 1955 die «Gute Fahrt – Die Zeitschrift für den VW Fahrer». Auch wenn es



Karmann Ghia (Typ 14) Cabrio

«nur» ein sportliches Coupé auf Käfer Basis, designt vom italienischen Designstudio Carrozzeria Ghia SpA, war – Produktion Karmann, Design Ghia. Die elegante Linie des Ghia verzauberte Fachpresse und Autofahrer der Wirtschaftswunderzeit gleichermassen. Im Frühjahr 1955 lief der erste Karmann Ghia (Typ 14) vom Band. Das sollte bis 1974 so bleiben.

Insgesamt wurden 363'000 Fahrzeuge gebaut. Und die Niedersachsen legten nach. Selbstverständlich mit einem Cabriolet: Seit 1957 auf dem Markt, wurden von der offenen Variante bis 1974 weitere 81'000 Fahrzeuge gebaut.



## Osnabrücker Strandleben



Die Geschichte der offenen Spassmobile mit Volkswagen Technik

Meyer, der den Meyers Manx Buggy auf Basis des Käfers in den 60er-Jahren entwickelte. Inspiriert von dem Erfolg ähnlich konzipierter französischer Modelle für die Strände der Côte d'Azur, entwickelten die Osnabrücker bereits 1970 den «Gipsy». Eine Kunststoffkarosserie wurde auf die Bodengruppe eines Käfers gesetzt: robust, abwaschbar und ultimativ offen. Produziert wurden jedoch – neben ein paar Prototypen – lediglich Prospekte. Aber nur ein Jahr später nutzte Karmann die Idee eines Leserwettbewerbes der Automobilzeitschrift «Gute Fahrt» und entwickelte auf einem verkürzten Käfer Fahrgestell den Buggy Karmann GF. Zunächst nur als Bausatz für rund 3000 D-Mark angeboten, kamen bis 1977 auch fertig montierte Modelle auf den Markt. Heute haben weltweit mehr als 300 Unternehmen die markante Form des Meyers Manx Dune Buggy kopiert.

In dieser Zeit wagten auch Strandautos mit Käfer Motor aus Kalifornien – besser bekannt als «Buggy» – den Sprung über den Atlantik. Ein Auto zum Selbstbauen, das Gefühl von Freiheit und Fahrspass aus Leidenschaft. In den 60er- und 70er-Jahren avancierte der Buggy zum Kultauto einer ganzen Generation.

Die Idee stammte von Bruce



## Erdbeerköbchen mit Henkel

1974 präsentierte Volkswagen mit dem Golf den lang ersehnten Käfer



Das Golf Cabriolet auf Basis des Golf I

Nachfolger. Damit zeichnete sich auch das Ende des offenen Käfers ab. Karmann entwickelte daher in eigener Initiative ein Cabriolet auf Golf Basis – noch ohne den später so berühmten «Henkel» des «Erdbeerköbchens». Bei der Vorstellung des Prototyps 1976 in Wolfsburg stimmte der damalige Volkswagen Entwicklungschef Ernst Fiala sofort der Produktion zu: «Aber nicht ohne Bügel!» Um auf dem

Weltmarkt erfolgreich zu sein, benötigten Cabrios dieser Epoche – wie auch der Porsche 911 Targa – einen entsprechenden «Henkel».

Seit der Präsentation des Golf I Cabriolet 1979 sorgte der von Karmann konstruierte Sicherheitsbügel für hitzige Diskussionen – aber dem Erfolg setzte er keine Grenzen. Bereits nach zwölf Jahren überholte der Golf mit «Stoffmütze» den Käfer als meistgebautes Cabrio der Welt. Es überlebte mit einigen optischen Aufwertungen gleich zwei Golf Generationen und wurde bis 1993 insgesamt 388'525 Mal gebaut. Auch die Nachfolger Golf III (1993 bis 1998) und Golf IV (1998–2002) wurden als Cabriolet-Version angeboten. 2011 startete nach zehnjähriger Pause die Produktion eines neuen Golf Cabrio auf Basis des Golf VI – endlich ein Frischluft-Golf ohne «Henkel». Dieses war für fünf Jahre auf dem Markt und wurde wieder in Osnabrück in den Karmann-Hallen gebaut, die aber ab 2009 zur VW AG gehörten. 2012 folgten das erste Golf GTI Cabriolet, 2013 das erste Golf R Cabriolet. 2016 endete nach 770'039 Exemplaren die Ära des offenen Golf, 18'292 davon gingen in die Schweiz.



## Eos Cabriolet mit festem Dach



Das Eos Cabriolet öffnete sich in 25 Sekunden.

Der Eos kam 2006 als das weltweit erste Auto mit einem fünfteiligen Coupé-, Schiebe- und Cabrio-Dach (CSC-Dach) auf den Markt. Das CSC-Dach öffnete und schloss in nur 25 Sekunden. Das vordere Segment war in einer Glasoptik ausgeführt und konnte wie ein konventionelles Schiebe-

Ausstell-Glasdach geöffnet oder hochgestellt werden. Selbst im geschlossenen Zustand ergab sich so eine helle Innenraumatmosphäre. Geöffnet bot der Eos ein besseres Cabrio-Feeling als viele Wettbewerber. Hintergrund: Dank des weit spannenden Daches konnte der Windschutzscheibenrahmen des Eos vergleichsweise kurz ausgelegt werden. Das sorgte für mehr Raum vor und mehr Himmel über Fahrer und Beifahrer. Anfang 2011 wurde das Modell aufwendig überarbeitet. 2015 fuhr der letzte von insgesamt 231'863 Eos vom Band des Werks in Palmela (Portugal).



Das Beetle Cabriolet verkaufte sich weltweit mehr als 400'000-mal.

## Die Lifestyle-Ikone: das Beetle Cabriolet

1998 erlebte der Käfer seine Auferstehung als moderne Version – stylisch und gleichzeitig mit der neusten Technik. Die Lifestyle-Ikone trug zuerst den Namen New Beetle, in der 2. Generation nur noch Beetle und wurde sowohl als Coupé wie auch als Cabriolet angeboten.

Nach weltweit mehr als 400'000 verkauften Fahrzeugen – und über 10'000 in der Schweiz – wurde die Produktion im mexikanischen Puebla im Sommer 2018 eingestellt.



## Erstes Crossover-Cabriolet in der Kompaktklasse: das neue T-Roc Cabriolet



Das neue T-Roc Cabriolet

Mit dem neuen Cabriolet des T-Roc bringt Volkswagen die offene Fahrzeugform in das aktuell besonders stark wachsende SUV-Segment. Volkswagen knüpft damit an seine fast 70-jährige Cabriolet-Tradition an.

Das T-Roc Cabriolet bietet ein spannendes Fahrzeugkonzept: mit leicht

erhöhter Sitzposition, einem markanten Design und dem besten Kompromiss aus modernen Technologien, Komfort und Fahrspass. Sein zentrales Element ist das Stoffverdeck, das vollautomatisch in nur neun Sekunden öffnet – bis 30 km/h sogar während der Fahrt. Gebaut wird das neue T-Roc Cabriolet wie schon seine Cabriolet-Vorgänger Käfer und Golf im Werk Osnabrück, das Volkswagen im Jahre 2009 von der insolventen Firma Karmann übernahm.

Die Preise für das neue kompakte CUV starten bei CHF 35'750.- mit dem 1.0 TSI 85 kW / 115 PS und 6-Gang-Schaltgetriebe.

Auch in diesen ausserordentlichen Krisenzeiten können Kunden das neue T-Roc Cabriolet jetzt bei einem VW Händler in der Schweiz Probe fahren. Die Buchung und die Fahrzeugübergabe erfolgen kontaktlos und unter strikter Einhaltung der geltenden Vorgaben des Bundes.

### Hinweis

Weiteres Bildmaterial finden Sie auf unserer Mediendatenbank unter [vwpresse.ch](http://vwpresse.ch).



Follow Volkswagen auf Twitter: @vwschweiz

Infos und News direkt von der meistgekauften Automobilmarke der Schweiz! Journalisten und Branchenexperten erhalten so schnell, knackig und direkt Hintergrundinformationen aus erster Hand. Jetzt Volkswagen Schweiz auf Twitter folgen unter: @vwschweiz