



22 avril 2020

Les cabriolets Volkswagen, une tradition d'ouverture bien ancrée

- Volkswagen cultive depuis longtemps un goût prononcé pour la conduite à l'air libre: Coccinelle, Karmann Ghia, Golf, Eos et Beetle
- 70 ans plus tard, c'est au tour du premier crossover cabriolet de la catégorie des compactes de faire son apparition: le nouveau T-Roc Cabriolet
- Le nouveau T-Roc Cabriolet, disponible chez votre partenaire VW en Suisse

Contact presse
AMAG Import SA
Volkswagen Communications
Christian Frey
PR Manager Volkswagen
Tél. +41 56 463 94 61
vw.pr@amag.ch



Plus d'informations sur
vwpress.ch ou
volkswagen-newsroom.com

Cham – Il y a plus de 70 ans, le premier cabriolet Volkswagen, la Coccinelle Cabriolet, voyait le jour. Elle fut suivie par la Karmann Ghia Cabriolet, puis les Golf Cabriolets, l'Eos Cabriolet et les deux Beetle Cabriolets. Chacun de ces modèles a, l'un après l'autre, façonné la culture de la conduite à l'air libre de la marque Volkswagen. C'est seulement en 2018, suite à la fin de la production de la Beetle, qu'une pause fut marquée dans la production des modèles cabriolet de Volkswagen. Avec sa toute nouvelle version ouverte, le T-Roc renoue avec la tradition.



Volkswagen Karmann, Cabriolet, AC 1949

Lancé à la fin de l'année 1948; le projet Cabriolet a connu un développement en parallèle: Le contrat pour la conception d'un modèle quatre places fut confié à Karmann, celui pour un modèle deux places au carrossier Hebmüller de Wülfrath. Ainsi, le premier cabriolet

Volkswagen a été construit en 1949 par la société Hebmüller à Wülfrath sur la base d'une Coccinelle en version biplace. Des applications décoratives rehaussaient sa ligne élancée, tandis que l'habitacle répondait à des exigences élevées. Au lieu des 675 cabriolets prévus, Hebmüller n'en fabriquera que 53 à cause d'un incendie qui ravage les ateliers de production le 23 juillet 1949. La décision de Volkswagen de miser sur un double développement s'est alors avérée être un choix judicieux. Sur les



82 châssis livrés par Volkswagen, les 40 qui avaient échappé à l'incendie sans dommage ont pu être confiés à Karmann pour être terminés. Le 22 juillet 1949, Karmann a commencé la production des 25 véhicules de démonstration commandés par Volkswagen à Osnabrück en Basse-Saxe. Peu après, Volkswagen a passé une commande pour la production de 1000 cabriolets. Karmann s'est illustré dès les années 1920 en construisant des voitures pour différentes marques, puis est devenu le pionnier de la construction de cabriolets en Allemagne après la guerre. À l'instar de son homologue fermée, la Coccinelle Cabriolet quatre places, développée par Karmann puis construite pour Volkswagen de 1949 à 1980, incarne le miracle économique allemand. Elle entraîne également l'essor de la société Karmann. Avec ce modèle, le constructeur s'est taillé une réputation de spécialiste des voitures décapotables et des véhicules produits en petite série. La Coccinelle à toit ouvert a été vendue dans le monde entier à plus de 330'000 exemplaires, dont plusieurs milliers en Suisse. Sa production a cessé en 1980.

Le chic italien pour Wolfsburg: Karmann Ghia

Le destin du mythe «Karmann» devait cependant être lié à une autre Volkswagen: «L'une des plus belles voitures du monde». Tel était le titre de l'édition de septembre 1955 de «Gute Fahrt – Die Zeitschrift für den VW-

Fahrer», la revue des conducteurs de Volkswagen. Et ce, même s'il ne s'agissait «que» d'un coupé sportif dérivé d'une Coccinelle conçu par le studio de design italien Carrozzeria Ghia SpA – production Karmann, design Ghia. La ligne élégante de la Ghia a émerveillé tout le monde à cette époque des Trente Glorieuses, tant la



Karmann Ghia (Type 14) Cabriolet

presse spécialisée que les automobilistes de l'époque du miracle économique. La première Karmann Ghia (Type 14) est sortie des chaînes de montage au printemps 1955. Le modèle a été produit jusqu'en 1974, avec un total 363'000 véhicules fabriqués. Et les Bas-Saxons ont poursuivi dans la même voie. Bien entendu avec un nouveau cabriolet: Sur le marché depuis 1957, 81'000 véhicules supplémentaires à toit ouvrant ont été construits jusqu'en 1974.



Inspiration de la vie sur les plages d'Osnabrück



L'histoire de la mobilité à l'air libre avec la technologie Volkswagen

Cette période a également été marquée par des voitures de plage équipées de moteurs de Coccinelle, plus connues sous le nom de «buggys», qui se sont même aventurées de l'autre côté de l'Atlantique pour partir à la conquête de la Californie. Une voiture à monter soi-même, pour une sensation de liberté totale et un agrément de conduite

sensationnel. Au cours des années 1960 et 1970, le buggy est devenu la voiture culte de toute une génération. L'idée de ce modèle provient de Bruce Meyer, qui a développé le Meyers Manx Buggy sur la base de la Coccinelle dans les années 1960. Inspiré par le franc succès rencontré par des modèles français au design semblable pour les plages de la Côte d'Azur, le constructeur d'Osnabrück a lancé le développement du «Gipsy» dès 1970. Une carrosserie en plastique a été placée sur le sol d'une Coccinelle: robuste, lavable et en harmonie parfaite avec l'esprit d'ouverture du bolide. Cependant, mis à part quelques prototypes, le projet n'a jamais dépassé le stade des brochures de présentation. Mais seulement un an plus tard, Karmann a repris l'idée d'un concours de lecteurs du magazine automobile «Gute Fahrt» pour mettre au point le Buggy Karmann GF, monté sur un châssis de Coccinelle raccourci. Initialement proposés en kit pour environ 3000 DM seulement, des modèles prêts à l'emploi ont également fait leur apparition sur le marché en 1977. À ce jour, plus de 300 entreprises du monde entier ont copié la forme caractéristique du Meyers Manx Dune Buggy.



La Golf Cabriolet, le ravissant panier de fraises dérivé de la Golf I

En 1974, Volkswagen a dévoilé le successeur tant attendu de la Coccinelle,



la Golf I Cabriolet

la Golf. La sortie de cette voiture qui allait devenir culte a marqué aussi la fin de la Coccinelle à toit ouvrant. Karmann a donc développé de sa propre initiative un cabriolet basé sur la Golf – initialement sans le fameux arceau qui lui a valu par la suite le surnom de «panier à fraises». À la présentation du prototype à Wolfsburg en 1976, Ernst Fiala, alors responsable du développement de Volkswagen, a

immédiatement donné le feu vert pour la production – «Mais pas sans l'arceau!» Pour prospérer sur le marché mondial, les cabriolets de cette époque comme la Porsche 911 Targa devaient impérativement être équipés de cet arceau caractéristique.

Depuis la présentation de la Golf I Cabriolet en 1979, l'arceau de sécurité conçu par Karmann a certes suscité de vives controverses, mais elle n'a jamais fixé aucune limite à son succès. Après seulement douze ans, cette Golf habillée d'une «coiffe en tissu» a dépassé la Coccinelle en termes d'unités produites dans le monde pour un cabriolet. Avec quelques améliorations visuelles, elle a directement accompagné deux générations de Golf et a été fabriquée à 388 525 exemplaires au total jusqu'en 1993. Les successeurs de la Golf III (1993 à 1998) et de la Golf IV (1998 à 2002) ont également été déclinés en version cabriolet. En 2011, après une interruption de dix ans, la production d'une nouvelle Golf Cabriolet basée sur la Golf VI – enfin une Golf décapotable sans arceau – a été inaugurée sur le marché puis commercialisée pendant cinq ans. Cette Golf a de nouveau été construite à Osnabrück dans les usines de Karmann, qui appartiennent toutefois à Volkswagen AG depuis 2009. La première Golf GTI Cabriolet a fait son apparition en 2012, la première Golf R Cabriolet en 2013. En 2016, l'ère de la Golf ouverte s'est achevée après 770'039 unités produites, dont 18'292 en Suisse.



Eos Cabriolet avec toit fixe



L'Eos Cabriolet s'ouvrait en 25 secondes.

À sa sortie en 2006, l'Eos était le premier coupé-cabriolet au monde à être équipé d'un toit coulissant et convertible (CSC) en cinq parties. Le toit CSC n'avait besoin que de 25 secondes pour s'ouvrir et se fermer. Le segment avant ressemblait à une vitre et pouvait être ouvert ou relevé à la manière d'un toit coulissant ou basculant en verre classique. Même lorsqu'il était fermé, ce toit unique conférait à l'habitacle une atmosphère lumineuse. Et lorsqu'elle était ouverte, l'Eos offrait tout simplement une meilleure sensation de décapotable que la plupart de ses concurrentes. Contexte: Le toit panoramique a permis de maintenir le cadre du pare-brise de l'Eos relativement court et donc de libérer plus d'espace à l'avant et de dégager la vue sur le ciel pour le conducteur et le passager. Le modèle a été entièrement revu au début de l'année 2011. La dernière des 231'863 Eos est quant à elle sortie des chaînes de montage de l'usine de Palmela (Portugal) en 2015.

À sa sortie en 2006, l'Eos était le premier coupé-cabriolet au monde à être équipé d'un toit coulissant et convertible (CSC) en cinq parties. Le toit CSC n'avait besoin que de 25 secondes pour s'ouvrir et se fermer. Le segment avant ressemblait à une vitre et pouvait être ouvert ou relevé à la manière d'un toit



La Beetle Cabriolet s'est vendue à plus de 400'000 exemplaires dans le monde entier.

Plus qu'une icône, un véritable style de vie: la Beetle Cabriolet. En 1998, la Coccinelle ressuscitait en version moderne – à la fois pleine de style et équipée d'une technologie dernier cri. Cette figure emblématique de tout un style de vie a d'abord porté le nom de «New Beetle», puis a été rebaptisée «Beetle» pour la deuxième génération, et a été proposée aussi bien en coupé qu'en cabriolet. Après plus de 400'000 véhicules vendus dans le monde, dont plus de 10'000 en Suisse, la production du site de Puebla, au Mexique, a cessé à l'été 2018.

Plus qu'une icône, un véritable style de vie: la Beetle Cabriolet. En 1998, la Coccinelle ressuscitait en version moderne – à la fois pleine de style et équipée d'une technologie dernier cri. Cette figure emblématique de tout un style de vie a d'abord porté le nom de «New Beetle», puis a été rebaptisée «Beetle» pour la



Le nouveau T-Roc Cabriolet, premier crossover cabriolet de la catégorie des compactes



Le nouveau T-Roc Cabriolet

Avec le nouveau T-Roc Cabriolet, Volkswagen introduit les décapotables dans le segment des SUV qui affiche actuellement une très forte croissance.

Ainsi, Volkswagen assure la continuité de sa «tradition cabriolet» forte de presque 70 ans.

Le T-Roc Cabriolet propose un concept de véhicule des

plus intéressants: avec une position assise légèrement surélevée, un design accrocheur et un compromis ultime entre technologies modernes, confort et plaisir de conduite. Élément central de son design, la capote en tissu s'ouvre automatiquement en neuf secondes seulement, même en roulant (jusqu'à 30 km/h). Tout comme ses prédécesseurs, la Coccinelle et la Golf décapotables, le nouveau T-Roc Cabriolet est produit dans l'usine d'Osnabrück que Volkswagen a rachetée à l'entreprise Karmann en 2009, alors qu'elle était tombée en faillite.

Les prix du nouveau CUV compact démarrent à CHF 35'750.- avec le 1.0 TSI de 85 kW / 115 ch et la boîte manuelle à 6 vitesses.

Malgré les circonstances exceptionnelles imposées par la crise actuelle, les clients peuvent dès à présent essayer le nouveau T-Roc Cabriolet chez un concessionnaire Volkswagen en Suisse. La réservation et la remise du véhicule se déroulent sans contact et dans le strict respect des réglementations sanitaires fédérales en vigueur.

Remarque

D'autres illustrations sont disponibles dans notre banque de données vwpresse.ch.