



Volkswagen

Das neue Golf Cabriolet

Internationale Fahrvorstellung

St. Tropez, im Frühjahr 2011

Hinweise:

Diese Presse-Information sowie Bildmotive zum neuen Golf Cabriolet finden Sie digital unter www.volkswagen-media-services.com.

Benutzerkennung: newgc | Kennwort: 05-2011

TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Ausstattungsangaben und technische Daten gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Für andere Länder können sich Abweichungen ergeben.

DE

■ Auf den Punkt

Das neue Golf Cabriolet – Kurzfassung	01
---------------------------------------	----

■ Zentrale Aspekte

Der Golf als Cabriolet	11
Verdeck	11
Sicherheit	15
Design	21
Innenraum	23
Demokratisierung des Cabriolets	27
Serienausstattung	27
Sonderausstattung	31
Farben und Sitzvariationen	39
Nachhaltige Dynamik ist machbar	43
Benziner	45
Diesel	49
BlueMotion Technologies	51
6- und 7-Gang-DSG	53
Feature: Das nie gebaute Cabriolet	57
Die Geschichte des ersten Golf Cabrios	57
Technische Daten	65



Golf auf, Sommer an!

Neues Golf Cabriolet debütiert mit klassischem Stoffverdeck

Verdeck des Golf öffnet vollautomatisch (Serie) in nur 9,0 Sekunden

Vielseitiges Golf Cabriolet wurde für alle 4 Jahreszeiten konzipiert

- Wolfsburg/St. Tropez, Frühjahr 2011. Verdeck auf, Sommer an! Künftig heißt es wieder: Golf auf, Sommer an. Denn Volkswagen bringt in diesen Tagen eine neue Generation seines offenen Bestsellers in die Städte, auf die Straßen und an die Strände. Er bietet alle Vorteile eines Golf – des erfolgreichsten Autos der Welt. Und eben einen mehr: das in 9,0 Sekunden vollautomatisch öffnende Stoffverdeck; bis 30 km/h klappt das auch während der Fahrt. Und was geschieht im Herbst bei Golf zu, Sommer aus? Eindeutige Antwort: Der viersitzige Volkswagen ist dank seiner praktischen Vorzüge und des aufwendig ausgeführten Softtops ein Ganzjahres-Cabriolet. Und so war es schon immer.
- **Ein Kreis schließt sich:** Volkswagen setzt mit dem Golf Cabriolet eine große Tradition fort. Für die 3 Vorgänger entschieden sich zwischen 1979 und 2002 mehr als 680.000 Autofahrer. Zeitweise war kein anderes Cabriolet auf dem Globus erfolgreicher. Das neue Golf Cabriolet hat das Potential, an diese Geschichte anzuknüpfen. Nur eines hat es nicht mehr: einen Überrollbügel. Dessen Funktion übernimmt im Jahr 2011 ein in Sekundenbruchteilen hochschnellender Überschlagschutz. Front- und seitliche Kopf-/Thoraxairbags, ein Knieairbag auf der Fahrerseite und ESP sind ebenfalls immer an Bord. Sicher ist sicher.



- **Allrounder statt Diva:** Geschlossen gehört der Volkswagen zu den leisesten Autos seiner Art. Darüber hinaus bietet das Golf Cabriolet einen der geräumigsten Innenräume der Klasse und – dank des Softtops – einen auch bei offenem Verdeck uneingeschränkt nutzbaren Kofferraum von 250 Litern Volumen. Das Golf Cabriolet erlaubt damit auch während der Fahrt in den Urlaub mit vollem Gepäckraum das offene Cruisen. Darüber hinaus kann die Rückbanklehne geteilt umgeklappt werden, wodurch sich das Stauvolumen deutlich erhöht.
- **Maximale Sicherheit:** Die Karosserie des Golf Cabriolets bietet dank des in Millisekunden hochschnellenden Überschlagschutzes, eines verstärkten Frontscheibenrahmens und zahlreicher weiterer Strukturmodifikationen (Unterboden, Seitenteile, Schweller, Rückwand, Türen) rundum maximale Sicherheit. Aufgrund der zahlreichen Verstärkungen ist das 4,25 Meter lange, 1,78 Meter breite und geschlossen 1,42 Meter hohe Golf Cabriolet zudem extrem verwindungssteif.
- **Exterieur. Ganz klar der Golf unter den Cabrios:** Das Design des Golf Cabriolets gleicht zwar in weiten Teilen dem des geschlossenen, dreitürigen Pendants, zeigt aber aufgrund des neuen Hecks, der flacheren Dachlinie und des stärker geneigten Windschutzscheibenrahmens eine ebenso hohe Eigenständigkeit, wie es auch bei den früheren Versionen des offenen Bestsellers der Fall gewesen ist. Bei geöffnetem Softtop wirkt das Golf Cabriolet elegant gestreckt. Geschlossen nimmt die kompakt-knackige Linienführung im Bereich



der imaginären C-Säulen und des Kofferraumes den unverwechselbaren Charakter des Vorgängers wieder auf, trägt ihn in die Neuzeit und schlägt so die Brücke über ein Jahrzehnt.

- **Interieur. Highend mit Cabrio-Feeling:** Im Interieur folgt der offene Golf 1:1 der hohen Design- und Materialqualität des klassisch geschlossenen Golf. Die Folge ist eine Wertigkeit, wie sie sonst nur von deutlich teureren Cabrios geboten wird. Im Hinblick auf die Interieur-Eigenschaften eines Cabriolets hebt sich der Golf – wie zuvor schon der Eos – ebenfalls in einem wichtigen Aspekt von vielen anderen offenen Autos der kompakten Klasse ab: Der Windschutzscheibenrahmen ist wohltuend kurz und optimiert so das Cabrio-Feeling.
- **Ein Cabrio, eine Ausstattung:** Das Golf Cabriolet gibt es – analog zum Eos, Passat CC, Touareg und Phaeton – in einer Ausstattungslinie, die über verschiedene Pakete (u.a. „Performance“, „Design & Style“, „Komfort“, „Technik“), 9 Lacktöne, 9 Sitz-Dessins und -Farben sowie 50 Einzeloptionen individualisiert werden kann. Schon die Grundausstattung ist allerdings sehr umfangreich bestückt. Im Exterieurbereich gehören zur Ausstattung abgedunkelte LED-Rückleuchten, 16-Zoll-Räder mit 205er Reifen und Chromleisten im Kühlergrill. Innen und auf der Funktionsebene sind es die vollautomatische Betätigung des Verdecks, die Klimaanlage, eine Easy-Entry-Funktion der höheneinstellbaren Komfortsitze vorn, rundum elektrische Fensterheber und Interieur-Applikationen in „Chrom matt“, die das gehobene Ausstattungsniveau unterstreichen.



- **Nachhaltig Cruisen:** Für die langen und kurzen Reisen durch die 4 Jahreszeiten bietet sich jeder der insgesamt 6 angebotenen Turbo-Direkteinspritzer an. Sie offerieren ein Leistungsspektrum von 77 kW / 105 PS bis 155 kW / 210 PS. Spaß machen zudem die schnell und sparsam arbeitenden Doppelkupplungsgetriebe (DSG), die für 4 der Motoren zur Verfügung stehen. Einen Benziner (TSI) und beide Diesel (TDI) wird es mit den energiesparenden BlueMotion Technologies (Rekuperation und Start-Stopp-System) geben. Wie effizient der neue Volkswagen mit Kraftstoff umgeht, zeigt stellvertretend das Golf Cabriolet 1.6 TDI mit 105 Diesel-PS und BlueMotion Technology: Es verbraucht im Schnitt lediglich 4,4 l/100 km (analog 117 g/km CO₂). Alle im Laufe des Jahres 2011 debütierenden Antriebsversionen im Überblick:

- 1.2 TSI – 77 kW / 105 PS (6-Gang)
- 1.4 TSI – 90 kW / 122 PS (6-Gang / 7-Gang-DSG)
- 1.4 TSI – 118 kW / 160 PS (6-Gang / 7-Gang-DSG)
- 2.0 TSI – 155 kW / 210 PS (6-Gang-DSG)
- 1.6 TDI – 77 kW / 105 PS (5-Gang)
- 2.0 TDI – 103 kW / 140 PS (6-Gang / 6-Gang-DSG)
- **Technik des Bestsellers:** Die Motoren des Golf Cabriolets treiben generell die Vorderachse an. Grundsätzlich gilt zudem: In Sachen Antrieb und Fahrwerk greift der offene Golf auf die hochwertigen Systeme des geschlossenen Weltbestsellers zurück. Vorne kommt



deshalb die bekannte Federbeinachse mit wirkungsoptimierten Stabilisatoren zum Einsatz. Hinten sorgt das neue Golf Cabriolet mit seiner innovativ konzipierten Mehrlenkerhinterachse dafür, dass das ESP nur sehr selten aktiv werden muss.



Mehr als nur ein Sommerspaß:

Golf Cabriolet ist ein sicherer Allrounder für 365 Tage im Jahr

Automatischer Überschlagschutz und hochfeste Karosserie

Stoffverdeck bietet Komfoteigenschaften auf höchstem Niveau

Wolfsburg/St. Tropez, Frühjahr 2011. Wie seine mehr als 680.000 gebauten Vorgänger, hat auch das neue Golf Cabriolet ein klassisches Softtop – also ein Stoffverdeck. Weshalb Stoff und nicht Stahl wie etwa beim Eos? Ein Blick auf das neue Modell macht es deutlich: Mit einer Länge von 4.246 Millimetern baut das Golf Cabriolet deutlich kompakter als der 4.423 Millimeter lange Eos. Beide Wagen folgen so einer völlig eigenständigen Linienführung, Positionierung und cabrio-spezifischen Umsetzung.

Das Verdeck des Golf Cabriolets

Obwohl Volkswagen beim Golf auf Stoff setzt, gehört der Viersitzer zu den leisesten Cabriolets. Diese wohltuende Ruhe geht auf das Konto des aufwendig konzipierten Stoffdaches sowie neuer Scheiben- und Türdichtungen. Ein Beispiel: Als besonders störend werden Windgeräusche im Hochfrequenzbereich von über 5.000 Hz empfunden, da sie Gespräche während der Fahrt erschweren (Artikulationsindex). Volkswagen hat diesen Artikulationsindex gezielt untersucht und Erfahrungen mit anderen Fahrzeugen ausgewertet. Ergebnis: Das neue Golf Cabriolet setzt unter den Offenen in der Tat akustische Maßstäbe.

Das Verdeck selbst besteht aus dem Gestänge, einem Innenhimmel, einer vollflächigen Polstermatte und dem Außenbezug. Perfektion in



Sachen Alltagstauglichkeit: Das Entwicklungsteam legte die verbindenden Längsnähte der Außenhautstoffe (Mittelbahn und 2 Seitenteile) so aus, dass sie als zusätzliche Regenrinne dienen. Perfektion in Sachen Aerodynamik: Zwischen den Längsrahmen des Verdeckgestänges sind insgesamt 4 Querspiegel und der sogenannte Frontspiegel (das erste große Querelement hinter dem Windschutzscheibenrahmen) angebracht. Das Softtop wiederum ist über geschraubte Stoffhalteleisten mit den Spiegeln verbunden. Selbst bei höheren Geschwindigkeiten bläht sich das Stoffdach deshalb nicht auf. Und das wirkt sich positiv auf die Aerodynamik aus.

Die Oberseite des Frontspiegels deckt bei geöffnetem Dach den Bereich des Verdeckkastens großflächig ab. Auf einen zusätzlichen Verdeckkastendeckel konnte somit verzichtet werden. Folge: Das serienmäßig vollautomatische, elektrohydraulische Verdeck öffnet (9,0 Sekunden) und schließt (11,0 Sekunden) schneller. Zudem muss es weniger tief in den dadurch größeren Kofferraum (250 Liter bei geöffnetem und geschlossenem Dach) abtauchen.

Die Betätigung des Verdecks erfolgt über einen Zentralschalter in der Mittelkonsole. Das Öffnen und Schließen funktioniert bis 30 km/h auch während der Fahrt. Zwei via Zentralschalter aktivierte Hydraulikpumpen erzeugen den notwendigen Druck. Selbst in diesem Bereich wurde darauf geachtet, dass möglichst wenig Geräusche entstehen; die Hydraulikeinheit ist deshalb von einer Dämmung umschlossen. Ent- und verriegelt wird das Softtop des Golf Cabriolets über ein elektromechanisches Verschlusssystem. Das arbeitet vollautomatisch. Es ist



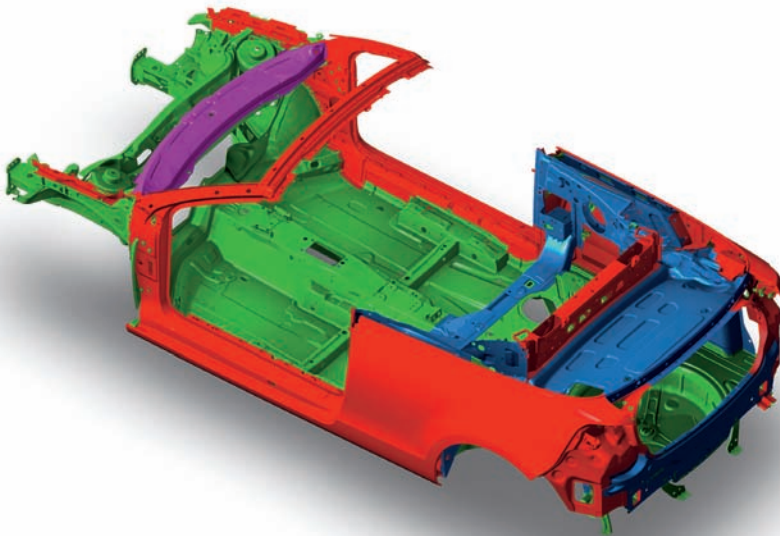
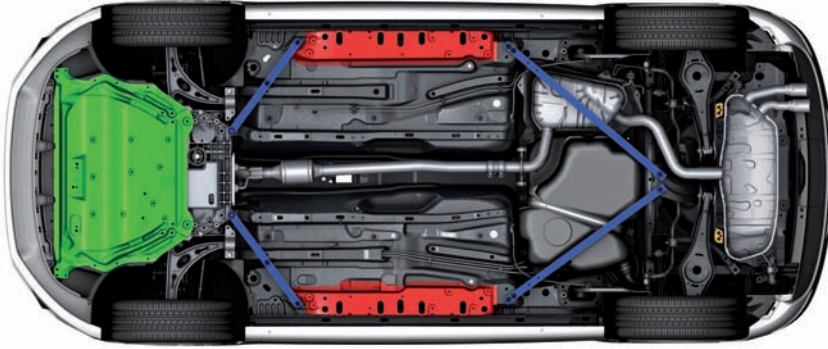
also keine zusätzliche manuelle Ent- oder Verriegelung notwendig. Ob das Dach komplett offen oder geschlossen ist, fragt das System über 2 Mikroschalter ab und teilt den OK-Status danach via akustischem Signal und einem visuellen Hinweis (in der Multifunktionsanzeige) mit.

Für eine gute Übersicht nach hinten sorgt die für ein Cabriolet besonders groß ausgeführte und heizbare Glasheckscheibe; sie wird über eine sogenannte Hochfrequenzschweißung mit dem Softtop verbunden.

Die Sicherheit des Golf Cabriolets

Überschlagschutz: Seit 1979 das erste Golf Cabriolet vorgestellt wurde, hatten alle Generationen dieser Baureihe einen Überrollbügel. Das musste so sein, denn der automatisch ausfahrende Überschlagschutz war in den frühen Jahren des Golf Cabrios noch nicht erfunden. Als es die ersten Systeme dieser Art dann Ende der 80er Jahre gab, waren sie für erschwingliche Autos im Stile eines Golf Cabriolets kaum tauglich. Das änderte sich, als Volkswagen 2003 das New Beetle Cabriolet mit einem hinter den Rücksitzen ausfahrbaren Überschlagschutz vorstellte. Das System wurde für den Eos adaptiert, und schützt nun – in der neuesten Entwicklungsstufe – auch die Gäste an Bord des Golf Cabriolets.

Der im Golf eingesetzte Überschlagschutz schnellst binnen 0,25 Sekunden nach dem Überschreiten einer definierten Querbeschleunigung oder Fahrzeugneigung im Bereich der Fondkopfstützen nach oben. Die beiden Überrollmodule des Systems bestehen aus einem



fest montierten und einem darin beweglichen, federvorgespannten Aluminiumprofil. Das Innenprofil wird durch einen Magnetschalter in seiner Ruhestellung gehalten. Ausgelöst durch das Airbagsteuergerät, öffnet der Magnetschalter im Falle des drohenden Überschlags eine Halteklinke und gibt das Innenprofil frei. Während des Hochschnellens überfährt eine am Innenprofil befestigte Zahnstange eine Stützklinke und sichert das Innenprofil gegen das unerwünschte Absinken der Profile.

Der Clou des für den Golf neu ausgelegten Systems: Die Bauweise der 2 ausfahrbaren Module wurde deutlich kompakter; so konnte erstmals bei einem Volkswagen Cabriolet mit ausfahrbarem Überschlagschutz eine Gepäckdurchreiche mit einer Breite von 526 mm und einer Höhe von 381 mm samt umklappbarer Rücksitzlehne realisiert werden; bislang gab es in diesem Bereich allenfalls eine Skidurchreiche.

Karosserieverstärkungen: Das Golf Cabriolet bietet dank des Überschlagschutzes, eines verstärkten Frontscheibenrahmens und zahlreicher weiterer Strukturmodifikationen (Unterboden, Seitenteile, Querträger, Türen) rundum maximale Sicherheit. Aufgrund der zahlreichen Verstärkungen ist das 4,25 Meter lange, 1,78 Meter breite und geschlossen 1,42 Meter hohe Golf Cabriolet zudem extrem verwindungssteif. Ein Teil dieser Verstärkungen wird sichtbar, wenn das Cabrio und daneben ein „normaler“ Golf auf einer Hebebühne stehen. Im Vergleich erkennt der Betrachter im Unterboden deutliche Differenzierungen. Vorn weist das Cabrio eine Motorkapsel aus Aluminium auf; zusammen mit den dazugehörigen Montagehaltern



ergibt sich hier ein Plus an Steifigkeit. Darüber hinaus bringt die als Schwingungsdämpfer fungierende Motorlagerung Ruhe in den Vorderwagen. 2 seitliche Verstärkungen im Bereich der Schweller und jeweils 2 Diagonalstreben vorn und hinten sowie die verstärkte, hintere Hilfsrahmenanbindung führen zu einem weiteren Plus an Steifigkeit und einer signifikanten Reduzierung von Karosserieeigenschwingungen.

Der Kennwert der sogenannten statischen Torsionssteifigkeit erreicht mehr als 13.500 Newtonmetern pro Grad; die erste Torsionseigenfrequenz liegt über 17,5 Hz – erstklassig für ein Cabriolet. Und diese Steifigkeit, unter anderem auch maßgeblich für ein Optimum an Fahrstabilität und Fahrkomfort, ist spürbar. Keine Chance beim Golf hat das Thema Rost; die Karosserie ist verzinkt.

Cabriospezifische Airbags: Komplettiert werden die Schutzsysteme des Golf Cabriolets durch Verstärkungen in den Türen sowie serienmäßige Front- und seitliche Kopf-Thorax-Airbags. Letztere sind speziell für ein Cabrio ausgelegt, da es hier naturgemäß nicht möglich ist, im Dachbereich seitliche Kopfairbags einzuarbeiten. Die in den Seitenteilen der Sitzlehnen integrierten Kopf-Thorax-Airbags entfalten sich deshalb neben Fahrer und Beifahrer über die gesamte Innenhöhe des Golf Cabriolets. Auf der Fahrerseite kommt zudem ebenfalls serienmäßig ein Knieairbag zum Einsatz. In Ergänzung zum Sicherheitsgurt absorbiert dieser Airbag die Energie aus dem Beckenbereich und den Beinen, was zu einer reduzierten Insassenbelastung führt. Mehr noch: Dank des Knieairbags wird der Fahrer frühzeitig über die Oberschenkel und das Becken in die Fahrzeugverzögerung integriert. Durch die dabei



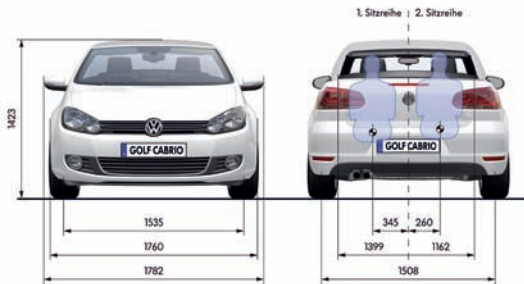
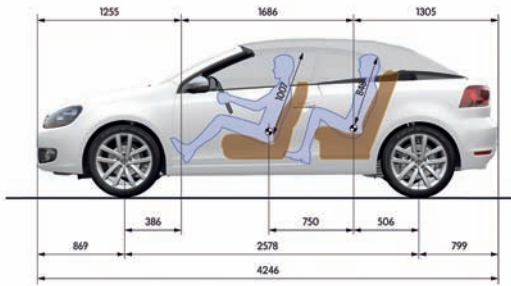
präzise eingeleitete Körperrotation wird der Oberkörper deshalb in einem optimierten Winkel vom Fahrerairbag aufgefangen und gestützt. Die Wirkungsweise des Knieairbags zeigt, wie komplex die Sicherheitssysteme miteinander vernetzt sind.

Das Design des Golf Cabriolets

Frontpartie: Von vorn betrachtet, ist dieses Cabrio natürlich ein typischer Golf. Gleichwohl wirkt das Cabriolet durch die flachere Windschutzscheibe in dieser Perspektive nochmals sportlicher. Eine besondere Dynamik entsteht, wenn das Cabrio mit den optionalen Bi-Xenonscheinwerfern geordert wird. In diesem Fall automatisch im Gehäuse der Doppelscheinwerfer integriert: das aus 15 LEDs geformte Tagfahrlicht.

Heckpartie: Vom drei- und fünftürigen Golf adaptiert wurden die abgedunkelten LED-Rückleuchten. Die Heckpartie selbst entwickelten die Designer und Ingenieure naturgemäß neu. Die Kofferraumklappe des Cabrios reicht tief bis in die Stoßstange hinunter und schwingt geöffnet weit nach oben, sodass Koffer oder Einkauf bequem verstaut werden können. Zwischen Verdeckunterkante und Kofferraumklappe bildet eine edle Chromzierleiste einen optischen Kontrast; diese umlaufende Chromleiste wird bis zu den A-Säulen weitergeführt.

Silhouette: In der Silhouette fallen 3 Stilmerkmale des Cabrios besonders auf: die stark geneigte Windschutzscheibe, die optisch sehr kurze Heckklappe und das in diese Linienführung integrierte Verdeck.

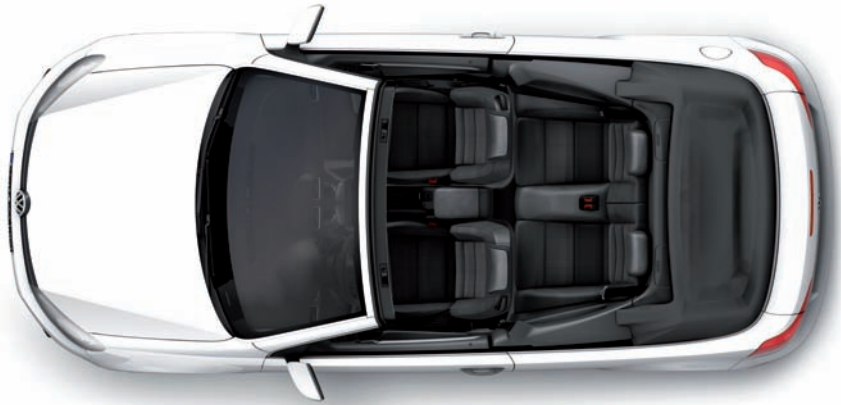


Bei geöffnetem Softtop wirkt das Golf Cabriolet elegant gestreckt. Geschlossen nimmt die kompakt-knackige Linienführung im Bereich der C-Säulen und des Kofferraumes den unverwechselbaren Charakter des Vorgängers wieder auf, trägt ihn in die Neuzeit und schlägt so die Brücke über ein ganzes Jahrzehnt.

Serienmäßig fährt das Golf Cabriolet mit gewichtsoptimierten 16-Zoll-Stahlrädern samt ansprechenden Radvollblenden und 205er Reifen vom Band des Volkswagen Werkes in Osnabrück. Optional werden zudem 5 verschiedene Leichtmetallräder (1 x 16 Zoll, 3 x 17 Zoll, 1 x 18 Zoll) angeboten.

Der Innenraum des Golf Cabriolets

Ganz klar – im Interieur folgt der offene Golf 1:1 der hohen Design- und Materialqualität des klassisch geschlossenen Golf. Die Folge ist eine Wertigkeit, wie sie sonst nur von deutlich teureren Cabrios geboten wird. Im Hinblick auf die Interieur-Eigenschaften eines Cabriolets hebt sich der Golf – wie zuvor schon der Eos – ebenfalls in einem wichtigen Aspekt von vielen anderen offenen Autos der kompakten Klasse ab: Der Windschutzscheibenrahmen ist wohltuend kurz und optimiert so das Cabrio-Feeling. Zudem bietet das Golf Cabriolet die größte Innenraumlänge seiner Klasse. Das spüren besonders die Gäste im Fond, denen immerhin 833 Millimeter effektiver Beinraum zur Verfügung steht.



Ähnlich wie im Eos ausgeführt, ist die in der Mittelkonsole zwischen Fahrer- und Beifahrersitz integrierte Verdeckbetätigung. Neu konzipiert wurden die Rücksitzbank und die Bezugsmaterialien der Sitze. Serienmäßig verfügt das Golf Cabriolet zudem über eine praktische Easy-Entry-Funktion der Vordersitze, die den Ein- und Ausstieg für Hintersitzende erleichtert.

In den Seitenwänden des 250 Liter großen Kofferraums gibt es praktische Taschenhaken; direkt neben den Haken befinden sich die Fernentriegelungen zum Umklappen der 50:50 teilbaren Rücksitzlehne. Bei umgeklappter Lehne erschließt sich dank der sehr großen Durchladeöffnung zusätzliches Stauvolumen.



Umfangreiche Serienausstattung:

ESP, Überschlussschutz und Klimaanlage sind immer an Bord

Cabriolet startet wie Eos, Passat CC, Touareg & Phaeton in einer Ausstattung

Stoffverdeck des Golf Cabriolets öffnet und schließt vollautomatisch

Wolfsburg/St. Tropez, Frühjahr 2011. Schon mit dem ersten Golf Cabriolet demokratisierte Volkswagen 1979 das Offenfahren. Den Grundstein für diese Demokratiebewegung hatte dreißig Jahre zuvor das Käfer Cabrio gelegt. Das neue Golf Cabriolet knüpft an diese Idee an. Und noch eines verbindet es mit seinen legendären Vorgängern: Es ist klassenlos. Rückschlüsse auf das Bankkonto der Fahrerin oder des Fahrers sind deshalb blanke Zeitverschwendung.

Die Serienausstattung des Golf Cabriolet

Fakt ist: Das neue Golf Cabriolet kostet nicht die Welt. In Deutschland startet das Modell zur Markteinführung für 23.625 Euro (Golf Cabriolet 1.2 TSI mit 77 kW/105 PS). Das ist naturgemäß mehr als für einen vergleichbar ausgestatteten Golf Trendline mit Schiebedach, aber deutlich weniger, als für die meisten anderen viersitzigen Cabrios dieser Klasse fällig werden. Der Aufpreis gegenüber dem „geschlossenen“ Golf klassischer Bauart ergibt sich über die Karosserieverstärkungen sowie das Verdeckssystem inklusive des aufwendigen, elektrohydraulischen Antriebs und das aktive Überrollschutzsystem. Die Entscheidung also, ein Ganzjahres-Cabriolet zu fahren, wird mit dem neuen Golf leichter fallen. Zumal die Serienausstattung bereits ausgesprochen umfangreich ist.



Was genau gibt es für 23.625 Euro? Ein viersitziges Cabriolet mit vollautomatischem Verdeck, automatisch ausfahrendem Überschlagsschutz, einen extrem stabilen Frontscheibenrahmen, einen wirksamen Airbagverbund und ESP samt Berganfahrassistent, Gegenlenkunterstützung und Gespannstabilisierung sowie Tagfahrlicht. Soviel in Auszügen zum Thema Sicherheit. Doch das Golf Cabriolet 1.2 TSI hat noch mehr zu bieten...

Analog zum Eos, Passat CC, Touareg und Phaeton bietet Volkswagen auch den offenen Golf bewusst in nur einer Ausstattungslinie an. Insofern passt der Vergleich mit dem geschlossenen Golf Trendline nicht perfekt, da das Cabriolet außen und innen über Features verfügt, die entweder neu entwickelt wurden oder von den höheren Ausstattungslinien des geschlossenen Pendants adaptiert wurden.

Serie im Exterieur: Vorn ist das Golf Cabriolet grundsätzlich mit Chromleisten auf den Kühlergrill-Lamellen ausgestattet, hinten wird es durch abgedunkelte LED-Rückleuchten und einen sportlich gestylten Stoßfänger gekennzeichnet. Von A-Säule zu A-Säule erstreckt sich unterhalb der Seitenscheiben und des Verdecks ein umlaufendes Chromband. Ebenfalls serienmäßig: die grüne Wärmeschutzverglasung, 205er Reifen im 16-Zoll-Format mit gewichtsoptimierten Radblenden und natürlich der elektrohydraulische Antrieb des Stoffverdecks.

Serie im Interieur und Funktion: Zur Grundausstattung im Interieur gehören viele Details, die das Leben an Bord positiv beeinflussen. Hierzu zählen die Klimaanlage, Leseleuchten vorn (2), der Berg-

anfahrasistent, die axial und vertikal einstellbare Lenksäule und – bei den BlueMotion Technology-Modellen – ein Start-Stopp-System sowie die Bremsenergie-Rückgewinnung (Rekuperation). Zu den selbstverständlichen Features zählen indes die elektrisch einstellbaren Außenspiegel, eine elektromechanische Servolenkung, die Funkfernbedienung der Zentralverriegelung sowie ein Staub- und Pollenfilter mit Aktivkohleeinsatz. Ebenfalls immer dabei: die auch in der Höhe einstellbaren Komfortsitze (vorn) im Dessin „Scout“, Chromapplikationen an den Tasten der elektrischen Fensterheber, Chromzierringe um die Instrumente und Luftausströmer, jede Menge Ablagefächer, die Einstiegshilfe Easy Entry oder das griffige 3-Speichen-Lenkrad. Das Handschuhfach ist zudem kühlbar und die Rücksitzlehne 50:50 teil- und umklappbar.

Wer jetzt noch für 655 Euro das Radio-CD-System RCD 310 mit 6 Lautsprechern, 4 x 20 Watt Musikleistung, MP3-Funktion, Multimedia-buchse AUX-IN und Doppeltuner in die Konfiguration einbindet, zahlt 24.280 Euro und hat eigentlich alles, was man so braucht, um das Leben im Cabrio zu genießen.

Die Sonderausstattung des Golf Cabriolets

Gleichwohl muss Raum da sein, ein Auto weiter individualisieren zu können, denn auch das ist ein Stück Freiheit. Für das neue Golf Cabriolet sind dabei – neben den klassischen Einzelextras – 7 vorkonfigurierte Pakete erhältlich, mit denen ein Preisvorteil

einhergeht: das „Performance-“, „Design- & Style-“, „Komfort-“, „Technik-“, „Licht- & Sicht-“, „Spiegel-“ sowie „Winter-Paket“.

Zwischen den 2 Paketen „Performance“ sowie „Design & Style“ muss sich der Käufer des neuen Cabriolets entscheiden. „Design & Style“ ist quasi die erste Ausbaustufe, um den Volkswagen noch exklusiver und sportlicher zu gestalten. „Performance“ indes beinhaltet alle Features des „Design & Style-Paketes“ und darüber hinaus viele weitere Details, wie etwa eine Lederausstattung. Gekoppelt sind beide Pakete an Leichtmetallfelgen.

„Design & Style-Paket“: Wer sich für „Design & Style“ (910 Euro) entscheidet, erhält unter anderem Sportsitze mit neu gestalteten Bezügen in Alcantara (Sitzmittelbahnen) und dem Stoff-Dessin „Catch Up“ (Sitzwangen), ein 3-Speichen-Lederlenkrad in „Cool-Leather“ (weniger Aufheizung bei Sonneneinstrahlung), Pedale mit Edelstahlkappen, Leder-Handbremshebelgriff und -Schaltknopf, eine Chromeinfassung am Lichtdrehschalter, Chromapplikationen im Schalter für die Außenspiegeleinstellung, Dekoreinlagen im Dessin „Black Stripe“ für die Instrumententafel und die Türverkleidungen, Ablagetaschen an den Rückseiten der Vordersitze und Lendenwirbelstützen vorn.

„Performance-Paket“: Das Paket „Performance“ (3.295 Euro) beinhaltet über die „Design & Style-Details“ hinaus Features wie die Lederausstattung „Vienna“ („Cool Leather“) samt Sitzheizung und Lendenwirbelstützen vorn, Textilfußmatten, einen Regensensor und den automatisch abblendenden Innenspiegel, Pedale in Edelstahl,

weitere Chromdetails im Exterieur sowie Bi-Xenonscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, das dynamische Kurvenfahrlicht und statische Abbiegeleucht, eine automatische Fahrlichtschaltung mit „Leaving home“ und „Coming home“-Funktion, eine Kennzeichenbeleuchtung in LED-Technik und Nebelscheinwerfer mit Chromeinfassung. Gekoppelt ist das „Performance-Paket“ ein eines der Audiosysteme.

„Komfort-Paket“: Das Windschott, die Mittelarmlehne vorn mit Ablagebox und einer 12-Volt-Steckdose sowie einem Ablagefach vor dem Fond, eine weitere 12-V-Steckdose im Kofferraum und die Geschwindigkeitsregelanlage beinhaltet das „Komfortpaket“ (455 Euro).

„Technik-Paket“: Für nur 65 Euro beinhaltet das „Technikpaket“ den Regensensor für die Scheibenwischer, den automatisch abblendenden Innenspiegel, 2 Leuchten im Fußraum, die automatische Fahrlichtschaltung mit „Leaving home“ und „Coming home“-Funktion sowie die automatische Fernlichtregulierung Light Assist (blendet bei Gegenverkehr und dicht vorausfahrendem Verkehr selbsttätig ab). Das „Technikpaket“ ist an den ParkPilot (540 Euro) und die Multifunktionsanzeige „Plus“ (55 Euro) gekoppelt.

„Licht & Sicht-Paket“: Wer auf den Park Pilot und die Multifunktionsanzeige „Plus“ sowie das im „Technikpaket“ integrierte System Light Assist (Einzelpreis 142 Euro) verzichten möchte, kann den Regensensor, den automatisch abblendenden Innenspiegel, die Leuchten im Fußraum und die automatische Fahrlichtschaltung mit „Leaving home“



und „Coming home“-Funktion separat über das „Licht & Sichtpaket“ für 175 Euro ordern.

„Spiegel-Paket“: In diesem Fall wird das „Licht- & Sicht-Paket“ um elektrisch anklappbare Außenspiegel, die aktivierbare Beifahrerspiegelabsenkung bei Rückwärtsfahrt und die Umfeldbeleuchtung ergänzt.

„Winterpaket“: Das traditionell für viele Volkswagen angebotene und sehr häufig bestellte „Winterpaket“ erleichtert die Fahrten in der kalten Jahreszeit. Zum Umfang gehören hier automatisch beheizte Scheibenwaschdüsen, die Scheinwerfer-Reinigungsanlage, beheizbare Vordersitze und eine Warnleuchte für den Waschwasserstand. Preis: 415 Euro. In Verbindung mit Lederausstattung oder Xenon-Scheinwerfern reduziert sich der Preis auf 285 Euro, wer Leder und Xenon gewählt hat, zahlt nur 55 Euro.

16-, 17- und 18-Zoll-Leichtmetallräder: Als 16-Zoll-Leichtmetallfelge ist das Rad „Atlanta“ mit 5 Doppelspeichen und 205er Reifen im Programm. Im 17-Zollformat bietet Volkswagen für das Golf Cabriolet die 3 Räder „Seattle“ (5 Doppelspeichen), „Porto“ (10 Speichen) und „Salamanca“ (10 Speichen) an. Als 18-Zoll-Felge steht das Rad „Charleston“ (5 Doppelspeichen) mit schwarz lackiertem Felgenbett zur Verfügung. Alle 17-Zoll-Leichtmetallfelgen werden mit 225er Reifen ausgeliefert.

Einzelfeatures: Darüber hinaus stehen die Features der Pakete auch separat zur Verfügung. Wer den Grad der Individualisierung weiter



erhöhen möchte, kann zudem auf nahezu alle Extras zugreifen, die auch für den dauerhaft geschlossenen Golf zur Verfügung stehen. Wichtige Optionen sind hier Technologien und Systeme wie der Park-Pilot (akustisches Signal und optische Anzeige via Audiosystem beim Einparken), das Sportfahrwerk (15 mm tiefer), eine Klimaautomatik („Climatronic“), das Multifunktionslederlenkrad, MEDIA-IN (USB-Schnittstelle), die Radio-CD- und Radio-CD-Navigationssysteme RCD 310, RNS 315 (Navigationfunktion für RCD 310) und RNS 510 (unter anderem mit DVD-Laufwerk, 30-GB-Festplatte, Touchscreen, Verkehrszeitanzeige und SD-Kartenschacht) sowie 2 verschiedene Mobiltelefonvorbereitungen.

Farben und Sitzvariationen

Lackierungen: Käufer des Golf Cabriolets können zur Markteinführung zwischen 9 Außenfarben wählen. Den Anfang macht die Uni-Lackierung „Pure White“ (serienmäßig). Es folgen 7 optionale Metallic-Töne: „Dark Purple“, „Shark Blue“, „Sunset Red“, „Reflexsilber“, „Tungsten Silver“, „United Grey“ und „Night Blue“. Darüber hinaus steht die ebenfalls optionale Perleffekt-Lackierung „Deep Black“ zur Verfügung.

Sitzbezüge: Gleich 9 unterschiedliche Sitzbezüge korrespondieren optisch mit den Außenfarben. Serienmäßig ist das Cabriolet mit dem Stoffsitzebezug „Scout“ in „Titanschwarz“ ausgestattet. In der nächsten Stufe werden als Sonderausstattung die Sitzbezüge „Scout/Merlin“ in den Farben „Titanschwarz“ und „Perlgrau“ angeboten, bei denen die

Wangen im Dessin „Merlin“ und die Sitzflächen in der Strukturvariante „Scout“ ausgeführt sind.

Wer sich für das Paket „Design & Style“ entscheidet, erhält automatisch die besonders ergonomischen Sportsitze mit einem Bezug in Alcantara/Stoff (Dessin „Catch Up“) in den Farbtönen „Titanschwarz“ oder „Titanschwarz/Sunset Red“. In diesem Fall sind die Sitzwangen innen im Stoffgewebe „Catch Up“ ausgeführt (bei „Sunset Red“ sind auch die Ziernähte der Sitze rot).

Optional oder in Verbindung mit dem Paket „Performance“ ist die Lederausstattung „Vienna“ in Cool Leather inklusive Sportsitzen vorn an Bord des Golf Cabriolets. Das Leder kann in den 4 Farbtönen „Trüffel“, „Schwarz“, „Ceramique“ oder „Salsared“ konfiguriert werden.



4 Benziner (TSI) und 2 Diesel (TDI):

Das sparsamste Golf Cabrio verbraucht nur 4,4 Liter Diesel

Golf Cabriolet-Motoren: Leistungsspektrum von 105 PS bis 210 PS

Golf Cabriolet-Getriebe: 4 von 6 Motoren mit DSG lieferbar

Wolfsburg/St. Tropez, Frühjahr 2011. Ideal für das Cruisen mit einem Cabrio sind die 6 Turbo-Direkteinspritzer. Sie decken ein Leistungsspektrum von 77 kW / 105 PS bis 155 kW / 210 PS ab. Spaß machen zudem die schnell und sparsam arbeitenden Hightech-Doppelkupplungsgetriebe (DSG), die für 4 der Motoren zur Verfügung stehen. Einen Benziner (TSI) und beide Diesel (TDI) wird es mit den energiesparenden BlueMotion Technologies (Rekuperation und Start-Stopp-System) geben. Wie effizient der neue Volkswagen mit Kraftstoff umgeht, zeigt stellvertretend das Golf Cabriolet 1.6 TDI mit 105 Diesel-PS und BlueMotion Technologies: Es verbraucht im Schnitt lediglich 4,4 l/100 km (analog 117 g/km CO₂).

Die Antriebsversionen im Überblick

- 1.2 TSI – 77 kW / 105 PS (6-Gang)
- 1.4 TSI – 90 kW / 122 PS (6-Gang, optional 7-Gang-DSG)
- 1.4 TSI – 118 kW / 160 PS (6-Gang, optional 7-Gang-DSG)
- 2.0 TSI – 155 kW / 210 PS (6-Gang-DSG)
- 1.6 TDI – 77 kW / 105 PS (5-Gang)
- 2.0 TDI – 103 kW / 140 PS (6-Gang, optional 6-Gang-DSG)



1.2 TSI mit 77 kW/105 PS

Die 4 Benzinmotoren im Detail

1.2 TSI mit 77 kW/105 PS: Der per Turbo aufgeladene 1,2-Liter-Vierzylinder folgt mit seinen nur 1.197 cm³ Hubraum der TSI-Downsizing-Philosophie. Und das heißt: maximale Leistung bei minimalem Verbrauch. Optional gibt es diese Golf Cabriolet-Version mit dem BlueMotion Technology Paket. Das 77 kW/105 PS Cabrio ist in 11,7 Sekunden aus dem Stand heraus 100 km/h schnell. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 188 km/h. Dem gegenüber stehen Verbrauchs- und Emissionswerte, die im Bereich offener Autos mit Benzinmotor Maßstäbe setzen: 5,9 l/100 (139 g/km CO₂) in der Standardversion und 5,7 l/100 km respektive 132 g/km CO₂ mit BlueMotion Technology. Seine höchste Leistung erreicht der 1.2 TSI bei 5.000 U/min. Das maximale Drehmoment von 175 Newtonmeter steht zwischen 1.550 und 4.100 U/min zur Verfügung. Der 1.2 TSI wird serienmäßig in Kombination mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe ausgeliefert.

1.4 TSI mit 90 kW/122 PS: In der nächsten Leistungsstufe wird das neue Golf Cabriolet von einem effizient arbeitenden 1,4-Liter-TSI mit 90 kW/122 PS (bei 5.000 U/min) angetrieben. Optional kann dieser Motor mit einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert werden. Beide Versionen werden im Laufe des Herbstes folgen. Der Vierzylinder entwickelt zwischen 1.500 und 4.000 U/min sein maximales Drehmoment von 200 Newtonmetern. *(Alle in dieser Presseinformation aufgeführten Verbrauchsangaben und Fahrleistungen für das Golf Cabriolet 1.4 TSI mit 122 PS sind Prognosewerte.)*



1.4 TSI mit 118 kW/160 PS



2.0 TSI mit 155 kW/210 PS

Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,4 l/100 km (analog 149 g/km CO₂) macht der Turbomotor das handgeschaltete Cabrio zu einem der sparsamsten Autos seiner Leistungsklasse. Der 122-PS-TSI erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 197 km/h. Den klassischen 0–100-km/h-Sprint legt dieses Golf Cabriolet in 10,5 Sekunden zurück. Die Fahrleistungen der DSG-Version sind identisch; der Durchschnittsverbrauch fällt mit 6,3 l/100 km (147 g/km CO₂) sogar noch besser aus.

1.4 TSI mit 118 kW/160 PS: Der via Turbo und Kompressor aufgeladene Twincharger mit 118 kW/160 PS (bei 5.800 U/min) kann ebenfalls mit einem 7-Gang-DSG gekoppelt werden und ist genauso sparsam wie der kleinere 1.4 TSI. Der Durchschnittsverbrauch mit manuellem Getriebe beträgt 6,4 l/100 km (hier 150 g/km CO₂), via DSG geschaltet sinkt der Verbrauch auf 6,3 l/100 km (148 g/km CO₂). Der TSI entwickelt zwischen 1.500 und 4.500 U/min ein maximales Drehmoment von 240 Newtonmetern. Das Golf Cabriolet erreicht mit diesem Motor in beiden Getriebeversionen nach 8,4 Sekunden 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 216 km/h.

2.0 TSI mit 155 kW/210 PS: In der höchsten Leistungsstufe wird das Golf Cabriolet von einem 155 kW/210 PS (ab 5.300 U/min) starken TSI angetrieben. Die Kraft wird in diesem Fall serienmäßig über ein 6-Gang-DSG an die Vorderräder weitergereicht. Und das trotz der Leistung sehr sparsam: Auf 100 Kilometern sind es 7,5 Liter (analog 175 g/km CO₂), die der bis zu 280 Newtonmeter starke (ab 1.700 U/min) Vierventiler direkt einspritzt. Gleichwohl sorgt er für eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Den Sprint auf 100 km/h absolviert das Golf Cabriolet



1.6 TDI mit 77 kW/105 PS



2.0 TDI mit 103 kW/140 PS

2.0 TSI in 7,3 Sekunden. *(Alle in dieser Presseinformationen aufgeführten Verbrauchsangaben und Fahrleistungen für das Golf Cabriolet 2.0 TSI sind Prognosewerte, da auch diese Variante im Spätherbst folgen wird.)*

Die 2 Dieselmotoren im Detail

1.6 TDI mit 77 kW/105 PS: Den Einstieg in das TDI-Programm markiert der 1,6-Liter-Vierzylinder mit 77 kW/105 PS (4.400 U/min) und einem maximalen Drehmoment von 250 Newtonmetern (1.500 bis 2.500 U/min). Optional gibt es die Möglichkeit, diese TDI-Version mit dem BlueMotion Technology-Paket (BMT) auszustatten (Start-Stopp-System und Rekuperation). Der Durchschnittsverbrauch des Golf Cabriolets 1.6 TDI plus BlueMotion Technology liegt bei lediglich 4,4 l/100 (analog 117 g/km CO₂). Die entsprechenden Werte ohne BMT: 4,8 l/100 km und 125 g/km CO₂. In jedem Fall ist der offene Golf 1.6 TDI das sparsamste Volkswagen Cabriolet aller Zeiten. Beiden Versionen sind nach 12,1 Sekunden 100 km/h schnell; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 188 km/h.

2.0 TDI mit 103 kW/140 PS: Stärkster Common-Rail-TDI des Golf Cabriolets ist ein 1.968 cm³ großer Vierventil-Vierzylinder mit 103 kW/140 PS (bei 4.200 U/min); dieser TDI wird serienmäßig in das BlueMotion Technologie-Paket eingebunden. Optional wird es den im Herbst einsetzen Motor mit einem 6-Gang-DSG geben.

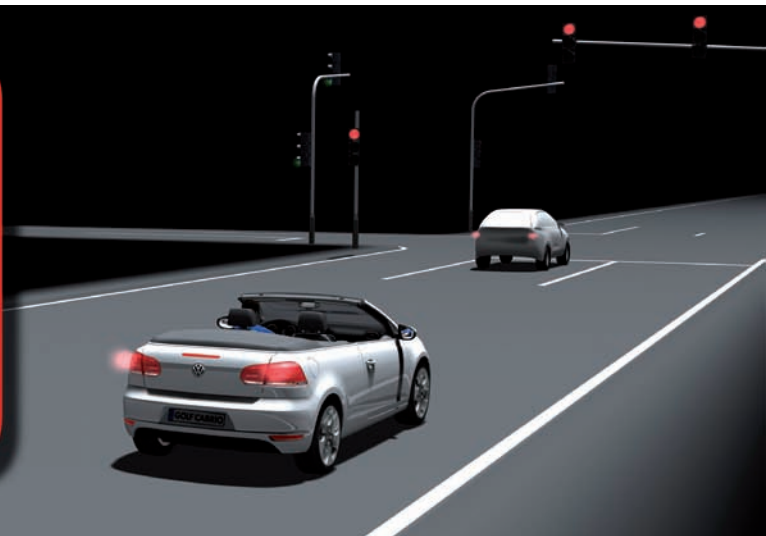
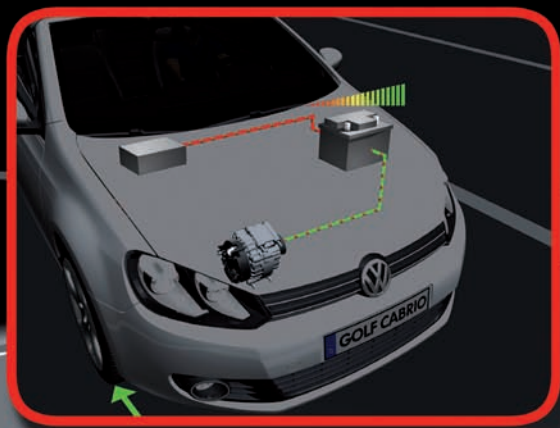
Bereits ab 1.750 U/min entwickelt der TDI ein Drehmomentmaximum von 320 Newtonmetern (bis 2.500 U/min). Dank dieser Eckwerte

beschleunigt der Vierzylinder das Golf Cabriolet in nur 9,9 Sekunden auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 207 km/h. Für die DSG-Version ergibt sich eine abweichende Spitzengeschwindigkeit von 205 km/h. Erwartungsgemäß ist auch der Durchschnittsverbrauch des Golf Cabriolets 2.0 TDI ausgesprochen niedrig: 4,5 l/100 km handgeschaltet, 5,1 Liter in der DSG-Version. Die entsprechenden CO₂-Werte betragen 119 g/km und 134 g/km (DSG). *(Alle in dieser Presseinformation aufgeführten Verbrauchsangaben und Fahrleistungen für das Golf Cabriolet 2.0 TDI sind Prognosewerte, da auch diese Variante im Spätherbst folgen wird.)*

BlueMotion Technologies im Detail

Start-Stopp-System: Der Fahrer fährt an eine rote Ampel, bremst das Golf Cabriolet bis zum Stillstand ab, schaltet in den Leerlauf und nimmt den Fuß von der Kupplung (bei DSG reicht allein der Fuß auf der Bremse). Damit wird der Motor augenblicklich abgestellt. In der Multifunktionsanzeige erscheint jetzt der Hinweis „Start (A) Stop“. Sobald die Ampel wieder gelb wird, tritt der Fahrer die Kupplung durch (bei DSG einfach Bremse lösen), der Motor startet, der Hinweis „Start (A) Stopp“ erlischt, Gang einlegen und weiter geht es. Im Grunde muss der Fahrer keinen zusätzlichen Bedienschritt gegenüber einem herkömmlichen Auto ausführen, spart aber mittels Start-Stopp-System in der Stadt bis zu 0,2 l/100 km.

Im Vergleich zu Fahrzeugen ohne Start-Stopp-System haben die BlueMotion Technology-Modelle ein zusätzliches Batteriedatenmodul



(zur Erfassung des aktuellen Ladestatus), einen verstärkten Anlasser, einen DC/DC-Wandler (garantiert Spannungsstabilität des Bordnetzes) und eine besonders zyklensichere Vlies-Batterie an Bord.

Rekuperation: Die Rekuperation hilft, die beim Fahren eingesetzte Energie möglichst ideal zu nutzen. Während der Schub- und Bremsphasen des Golf Cabriolets – also immer dann, wenn der Fahrer einfach vom Gas geht oder gezielt bremst – wird die Spannung der Lichtmaschine (Generator) angehoben und zum massiven Nachladen der Fahrzeug-Batterie genutzt. Dank dieser vom Wirkungsgrad des Motors abhängigen Generatorsteuerung und der so stets optimal geladenen Batterie kann die Spannung der Lichtmaschine – etwa beim Beschleunigen oder dem konstanten Halten der gewünschten Geschwindigkeit – abgesenkt werden. Sogar das komplette Abschalten des Generators ist möglich. Und das entlastet den Motor und senkt so den Verbrauch. Zudem versorgt die stets optimal geladene Batterie das Bordnetz auch während der Stopp-Phasen des Motors (etwa an der Ampel) mit ausreichend Energie. Um die Rekuperation zu nutzen, bedarf es einer speziellen Software für das Energiemanagement und einer parallel modifizierten Software des Motorsteuergerätes.

6- und 7-Gang-DSG

Bis auf die TSI und TDI mit 77 kW/105 PS sind alle Motoren des neuen Golf Cabriolets mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) kombinierbar. Je nach Motordrehmoment sind es 6-Gang- oder 7-Gang-DSG. Beide DSG-Versionen kennzeichnet höchste Wirtschaft-

lichkeit und eine Schaltdynamik, die in dieser Form zuvor nie erreicht wurde. Neben der Zahl der Vorwärtsgänge differenzieren sich die DSG technisch unter anderem über die Art der Kupplungen. Während im 7-Gang-DSG 2 trockene Kupplungen zum Einsatz kommen, läuft die Doppelkupplung des 6-Gang-DSG nass in einem Ölbad. Für beide Getriebe gilt: Selbst routinierteste Fahrer erreichen nicht annähernd eine Schaltgeschwindigkeit wie die DSG-Versionen. Mehr als jede andere Automatik besitzen die Doppelkupplungsgetriebe zudem das Potential, den Verbrauch und damit die Emissionen zu senken. Gegenüber einer Automatik mit Wandlerüberbrückungskupplung sind es je nach Motor bis zu zwanzig Prozent.



Die Geschichte des ersten Golf Cabriolets:

Prototyp der ersten Stunde hatte keinen Überrollbügel

Golf Cabriolet wurde gemeinsam von Karmann und Volkswagen entwickelt

Erster Prototyp steht noch heute im Werksmuseum von Volkswagen Osnabrück

Wolfsburg/St. Tropez, Frühjahr 2011. Was kaum jemand weiß: Der erste Prototyp der Golf Cabriolets Generation I hatte, wie das neue Golf Cabriolet, keinen Überrollbügel. Grund genug für eine kleine Rückblende und nähere Betrachtung des ersten Prototypen der 70er. Er entstand bei Karmann, Osnabrück. Heute sind die Werke im Besitz von Volkswagen. Wie alle Generationen zuvor, entsteht deshalb auch das neue Golf Cabriolet wieder in Osnabrück.

Zeitsprung: Der Golf war 1974 fantastisch angelaufen und 1976 die Modellpalette um den später legendären GTI sowie einen wegweisenden Diesel erweitert worden. Noch im selben Jahr deutete sich an, dass der Golf auch die letzte Bastion des Käfer stürmen würde – als Cabrio-Version. „Gleich mit Erscheinen des Golf startete Karmann in Absprache mit Volkswagen die Entwicklung des Cabrio-Prototypen. Parallel begann Volkswagen mit der Versuchsarbeit“, erinnert sich Anton Konrad, in jenen Jahren Leiter der Motorpresse bei Volkswagen. Ein Cabriolet auf Basis eines Kompakten? Und das, obwohl das Segment der offenen Viersitzer in Europa seit Ende der 60er so gut wie tot war? Kein Wagnis, sondern logische Konsequenz, meint Klaus Bischoff, heutiger Designchef der Marke Volkswagen: „Nur die Besten, die aus der Masse herausstechen, taugen als Basis für ein Cabrio. Und deswegen hatte der Golf I – damals das ausdrucksstärkste Modell von Volkswagen – die Kraft, das Segment wiederzubeleben.“

Im Dezember 1976 entstand bei Karmann der erste Prototyp jenes Fahrzeugs, das diese Aufgabe stemmen sollte. Der atlasweiße Offene besitzt die kantige Kofferraumklappe der Limousine, Eckpunkt des berühmten C-Säulen-Knicks von Giorgio Giugiaro, dem Designer des ersten Golf. „Auch Windschutzscheibe und Dreiecksfenster wurden – anders als beim Käfer Cabriolet – vom Basismodell übernommen. Schließlich sollte das Golf Cabrio zu einem attraktiven Preis zu vermarkten sein“, beschreibt Rüdiger Folten, seit 1973 im Designteam von Volkswagen. Auch ohne festes Dach weist der Prototyp des A1C, so die interne Bezeichnung, also alle zentralen Erkennungsmerkmale des Golf auf.

Die Verdeckkonstruktion legt sich bemerkenswert flach auf das kurze Heck – allerdings um einen Preis, den nur Prototypen rechtfertigen. Denn die große Glasheckscheibe ist am unteren Rand mit Scharnieren befestigt und wird beim Öffnen des Dachs schlicht nach innen heruntergeklappt. Die hinteren Seitenfenster sind voll versenkbar und machen mit ihren Chromrahmen auch hochgekurbelt eine sehr gute Figur. Doch all das sind nur Randnotizen, gemessen an dem Merkmal, dem das spätere Serienmodell seinen Spitznamen verdankt: Der „Henkel“ des „Erdbeerkörbchens“ fehlt.

Und wie schlich sich der Überrollbügel in das spätere Serienmodell? Anton Konrad liefert die Antwort: „Zu dieser Zeit wurde die Fahrzeugsicherheit bei Volkswagen ein herausragendes Thema. Unser damaliger Entwicklungsvorstand Professor Ernst Fiala wurde ja später als Sicherheitspapst bezeichnet. Er bestand darauf, dass der Bügel verbaut wurde, auch mit Blick auf die kommende Gesetzgebung in den USA.“

Der bügellose Prototyp birgt übrigens ein interessantes Geheimnis: Unter den hinteren Seitenverkleidungen verstecken sich dicke Gewinde, um einen Überrollbügel anzuschrauben – man hatte also schon von Beginn an mit beiden Versionen experimentiert. Und so setzte sich letztendlich eine modifizierte Variante mit Überrollbügel durch. Als im Juni 1979 die ersten Serienmodelle vom Osnabrücker Band fuhren, wirkte das Cabrio auf jeden Fall wie aus einem Guss: Es besaß eine aufwendige und doch unkomplizierte Dachkonstruktion, ein mit 5 Lagen Stoff gefüttertes Verdeck, einen gefälligen, glattflächigen Heckabschluss und bot Freiluftvergnügen mit 4 vollwertigen Sitzen zu einem bezahlbaren Preis. Parallel baute Karmann noch rund 6 Monate lang das Käfer Cabrio weiter. Denn als die Nachricht von dessen baldigem Ende die Runde machte, zogen die Bestellungen noch einmal massiv an. „Die Käfer-Gemeinde versammelte sich sogar zu einem Trauertreffen in Wolfsburg“, erzählt Anton Konrad. Er schickte den Demonstranten Würstchenstand statt Werkschutz und lud den Sprecher der Käfer-Freunde zu einer Probefahrt im Golf Cabrio ein. Fazit: „Der staunte, wie weit es dem geliebten Käfer technisch voraus war.“

Der Rest ist Geschichte: Das 388.522 Mal gebaute Golf I Cabrio wurde ein Welterfolg. Und spätestens bei der Ablösung durch das Golf III Cabrio (1993) nahm auch die Diskussion um den Überrollbügel neue Züge an. Fakt ist, dass der „Henkel“ längst vom Störfaktor zum Stilelement gereift war – und der bügelfreie Prototyp ein Gedankenspiel blieb. Das allerdings nur bis zum 1. März 2011. Denn an diesem Tag präsentierte



Volkswagen auf dem Genfer Autosalon das neue Golf Cabriolet – dank automatisch ausfahrendem Überschlagschutz ohne Bügel. Und das, wenn man so will, adelt nach 35 Jahren den atlasweißen Prototypen der ersten Stunde.

Technische Daten

		77 kW (105 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.197
Verdichtungsverhältnis	:1	10
Gemischaufbereitung		direkte Benzin-Einspritzung
Abgasreinigung		Dreiwege-Katalysator mit Lambda-Sonde
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	77 (105) 5.000
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	175/1.500
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	7,6/11,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	188
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	5,9
Emission (CO ₂)	g/km	139
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-Schaltgetriebe
Räder		6 J x 16
Reifen		205/55 R 16
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.341
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.200
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

		77 kW (105 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI BlueMotion Technology
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.197
Verdichtungsverhältnis	:1	10
Gemischaufbereitung		direkte Benzin-Einspritzung
Abgasreinigung		Dreiwege-Katalysator mit Lambda-Sonde
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	77 (105) 5.000
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	175/1.500
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	7,6/11,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	188
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	5,7
Emission (CO ₂)	g/km	132
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-Schaltgetriebe
Räder		6 J x 16
Reifen		205/55 R 16
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.346
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.200
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

		90 kW (122 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.390
Verdichtungsverhältnis	:1	10
Gemischaufbereitung		direkte Benzin-Einspritzung
Abgasreinigung		Dreiwege-Katalysator mit Lambda-Sonde
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	90 (122) 5.000
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	200/1.500 - 4.000
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	6,9/10,5*
Höchstgeschwindigkeit	km/h	197*
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	6,4*
Emission (CO ₂)	g/km	149*
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-Schaltgetriebe
Räder		6 1/2 J x 16
Reifen		205/55 R 16
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.456*
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.300*
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

*vorläufige Angaben

		90 kW (122 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.390
Verdichtungsverhältnis	:1	10
Gemischaufbereitung		direkte Benzin-Einspritzung
Abgasreinigung		Dreiwege-Katalysator mit Lambda-Sonde
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	90 (122) 5.000
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	200/1.500 - 4.000
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	6,9/10,5*
Höchstgeschwindigkeit	km/h	197*
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	6,3*
Emission (CO ₂)	g/km	147*
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Siebengang-DSG
Räder		6 1/2 J x 16
Reifen		205/55 R 16
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.479*
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.300*
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

*vorläufige Angaben

		118 kW (160 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.390
Verdichtungsverhältnis	:1	10
Gemischaufbereitung		direkte Benzin-Einspritzung
Abgasreinigung		Dreiwege-Katalysator mit Lambda-Sonde
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	118 (160) 5.800
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	240/1.500 - 4.500
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	6,0/8,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	216
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	6,4
Emission (CO ₂)	g/km	150
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-Schaltgetriebe
Räder		6 1/2 J x 16
Reifen		205/55 R 16 V
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.484
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.400
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

		118 kW (160 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.390
Verdichtungsverhältnis	:1	10
Gemischaufbereitung		direkte Benzin-Einspritzung
Abgasreinigung		Dreiwege-Katalysator mit Lambda-Sonde
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	118 (160) 5.800
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	240/1.500
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	6,0/8,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	216
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	6,3
Emission (CO ₂)	g/km	148
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Siebengang-DSG
Räder		6 J x 16
Reifen		205/55 R 16
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.428
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.400
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

		155 kW (210 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- Ottomotor TSI
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.984
Verdichtungsverhältnis	:1	9,6
Gemischaufbereitung		direkte Benzin-Einspritzung
Abgasreinigung		Dreiwege-Katalysator mit Lambda-Sonde
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	155 (210) 5.300 - 6.200
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	280/1.700 - 5.200
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	5,2/7,3*
Höchstgeschwindigkeit	km/h	235*
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	7,5*
Emission (CO ₂)	g/km	175*
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-DSG
Räder		6 1/2 J x 16
Reifen		205/55 R 16
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.548*
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.400*
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

*vorläufige Angaben

		77 kW (105 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- 16V- Dieselmotor TDI CR (Dieselpartikelfilter)
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.598
Verdichtungsverhältnis	:1	16,5
Gemischaufbereitung		direkte Diesel-Einspritzung, Common Rail
Abgasreinigung		Zweiwege-Oxidations-Katalysator, Dieselpartikelfilter
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	77 (105) 4.400
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	250/1.500 - 2.500
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	8,0/12,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	188
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Diesel min. 51 CZ
Kombiniert	l/100km	4,8
Emission (CO ₂)	g/km	125
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Fünfgang-Schaltgetriebe
Räder		6 1/2 J x 16
Reifen		205/55 R 16 T
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.498
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.400
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

		77 kW (105 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- 16V- Dieselmotor TDI CR (Dieselpartikelfilter) BlueMotion Technology
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.598
Verdichtungsverhältnis	:1	16,5
Gemischaubereitung		direkte Diesel-Einspritzung, Common Rail
Abgasreinigung		Zweiwege-Oxidations-Katalysator, Dieselpartikelfilter
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	77 (105) 4.400
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	250/1.500
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	8,0/12,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	188
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Diesel min. 51 CZ
Kombiniert	l/100km	4,4
Emission (CO ₂)	g/km	117
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Fünfgang-Schaltgetriebe
Räder		6 J x 16
Reifen		205/55 R 16
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.426
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.400
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

		103 kW (140 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- 16V- Dieselmotor TDI CR (Dieselpartikelfilter) BlueMotion Technology
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.968
Verdichtungsverhältnis	:1	16,5
Gemischaufbereitung		direkte Diesel-Einspritzung, Common Rail
Abgasreinigung		Zweiwege-Oxidations-Katalysator, Dieselpartikelfilter
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	103 (140) 4.200
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	320/1.750 - 2.500
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0–80/100 km/h	s	6,9/9,9*
Höchstgeschwindigkeit	km/h	207*
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Diesel min. 51 CZ
Kombiniert	l/100km	4,5*
Emission (CO ₂)	g/km	119*
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-Schaltgetriebe
Räder		6 1/2 J x 16
Reifen		205/55 R 16
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.521*
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.500*
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

*vorläufige Angaben

		103 kW (140 PS)
Motor, Elektrik		
Art des Motors		4-Zyl.- 16V- Dieselmotor TDI CR (Dieselpartikelfilter) BlueMotion Technology
Motor-Einbaulage		vorne quer
Hubraum effektiv	cm ³	1.968
Verdichtungsverhältnis	:1	16,5
Gemischaubereitung		direkte Diesel-Einspritzung, Common Rail
Abgasreinigung		Zweiwege-Oxidations-Katalysator, Dieselpartikelfilter
Max. Leistung (DIN)	kW (PS) bei 1/min	103 (140) 4.200
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	320/1.750 - 2.500
Fahrleistung (bei Leergewicht + 200 kg)		
0-80/100 km/h	s	6,9/9,9*
Höchstgeschwindigkeit	km/h	205*
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Diesel min. 51 CZ
Kombiniert	l/100km	5,1*
Emission (CO ₂)	g/km	134*
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-DSG
Räder		6 1/2 J x 16
Reifen		205/55 R 16
Außenabmessungen		
Anzahl der Türen		2
Länge/Breite/Höhe	mm	4.246/1.782/1.423
Radstand	mm	2.578
Spurweite vorn/hinten	mm	1.535/1.508
Gepäckraum		
Volumen nach VDA-Messung: Dach offen/geschlossen	l	250/250
Gewichte		
Leergewicht	kg	1.545*
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.500*
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

*vorläufige Angaben

