



Volkswagen

Internationale Fahrvorstellung
des neuen Golf GTI Cabriolets

München, Mai 2012

Hinweise:

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

Benutzerkennung: golfgtic | Kennwort: 05-2012

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







Golf GTI Cabriolet / München / 2012 /



■ Auf den Punkt

Das Golf GTI Cabriolet – Kurzfassung	01
--------------------------------------	----

■ Zentrale Aspekte

Der GTI als Cabriolet	07
Motor	07
Fahrwerk	09
Verdeck	13
Sicherheit	15
Exterieur-Ausstattung	21
Interieur-Ausstattung	23
Das Golf I, III und IV Cabriolet (Historie)	25
Golf I Cabriolet	25
Golf I Cabriolet, zweite Serie	27
Golf III Cabriolet	29
Golf IV Cabriolet	31
Die Fakten im Überblick	33
Die Technischen Daten	39

210 PS starkes Golf GTI Cabriolet begnügt sich mit 7,6 l/100 km

Erstes Cabrio der GTI-Geschichte beschleunigt in 7,3 Sekunden auf 100 km/h

Mit 280 Newtonmeter Drehmoment ab 1.700 U/min der ideale Cruiser

- **Wolfsburg/München, Mai 2012.** Kein anderes sportliches Label der Kompaktklasse ist weltweit ähnlich bekannt und erfolgreich wie das Signet „GTI“ von Volkswagen. Mit dem Debüt des ersten Golf GTI wurde die Buchstaben-Kombination vor 36 Jahren aus dem Stand heraus zum Gattungsbegriff eines neuen Fahrzeugsegmentes. Seitdem gilt allein der GTI als das Original unter den kompakten Sportlern. Nach mehr 1,8 Millionen verkauften Golf GTI bringt Volkswagen nun die erste offene Version der Ikone auf den Markt: das 155 kW/210 PS starke Golf GTI Cabriolet. Das serienmäßig mit elektrischem Verdeck, Klimaanlage, elektrischen Fensterhebern, Audioanlage und Überrollschutzsystem ausgestattete Cabriolet fährt bereits ab Mitte Juni bei den ersten Händlern vor; angeboten wird der offene GTI zu Preisen ab 31.350 Euro (Preis: Deutschland). Trotz eines klaren Leistungsplus gegenüber den direkten Wettbewerbern ist das neue Golf GTI Cabriolet damit das günstigste Modell seiner Leistungsklasse.
- **Fahrleistungen des GTI.** Angetrieben von einem 2,0-Liter-Turbo-motor, beschleunigt das stärkste Golf Cabriolet aller Zeiten in nur 7,3 Sekunden von 0–100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 237 km/h erreicht (DSG: 235 km/h). Dem gegenüber stehen ein Durchschnittsverbrauch von nur 7,6 l/100 km sowie 177 g/km als entsprechende CO₂-Emission (DSG: 7,7 l/100 km und 180 g/km CO₂). Der



Golf GTI ist das einzige Cabriolet der Kompaktklasse bis 210 PS, das mit einem Doppelkupplungsgetriebe angeboten wird.

- **Insignien des GTI.** Optisch kennzeichnen das Cabrio typische GTI-Merkmale. Im Exterieur-Bereich gehören dazu unter anderem der rot eingefasste Kühlergrill mit Wabenstruktur samt GTI-Schriftzug, der vordere GTI-Stoßfänger, ein neuer Heckdiffusor, die verchromten Abgasendrohre, LED-Rückleuchten, Seitenschwellerverbreiterungen und serienmäßige 17-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Denver“. Im Interieur weisen die im klassischen Karo-Stoff „Jacky“ bezogenen Sportsitze das Cabrio als GTI aus.
- **Verdeck des GTI.** Das bereits in der Grundkonstruktion für hohe Geschwindigkeiten ausgelegte Stoffverdeck des Golf Cabriolets konnte 1:1 für den GTI übernommen werden. Es wird serienmäßig elektrohydraulisch betätigt und ist nach nur 9,0 Sekunden geöffnet. Bis zu einem Tempo von 30 km/h funktioniert das auch während der Fahrt.
- **Sicherheit des GTI:** Für einen optimalen Rundumschutz sorgen beim neuen Golf GTI Cabriolet ein in Sekundenbruchteilen hochschnellender Überschlagschutz, ein verstärkter Frontscheibenrahmen und zahlreiche weitere Strukturmodifikationen (Unterboden, Seitenteile, Schweller, Rückwand, Türen). Front- und seitliche Kopf-/Thoraxairbags, ein Knieairbag auf der Fahrerseite und ESP perfektionieren die Sicherheit. Darüber hinaus ist das Cabriolet serienmäßig mit einem elektronischen Quer-Sperr-

differenzial (XDS) ausgestattet, durch das die Dynamik und Sicherheit beim Beschleunigen in Kurven weiter verbessert wird.

- **Alltagstauglichkeit des GTI:** Ist das neue Golf GTI Cabriolet geschlossen, geht es im Innenraum ungewöhnlich leise zu. Was bleibt, ist der sonore Sound des Turbomotors. Darüber hinaus bietet das Golf GTI Cabriolet einen der geräumigsten Innenräume seiner Klasse und – dank des Softtops – einen auch bei offenem Verdeck uneingeschränkt nutzbaren Kofferraum von 250 Litern Volumen. Darüber hinaus kann die Rückbanklehne geteilt umgeklappt werden, wodurch sich das Stauvolumen deutlich erhöht. Dieser hohe Grad an Alltagstauglichkeit war immer eine große Stärke des GTI – Sportlichkeit ohne Verzicht. Und das gilt uneingeschränkt auch für das erste Cabriolet der GTI-Geschichte!



Golf GTI Cabrio beschleunigt in nur 7,3 Sekunden auf 100 km/h

Offener Cruiser entwickelt bereits ab 1.700 U/min 280 Nm Drehmoment

Golf GTI Cabriolet mit serienmäßigen Überschlagschutzsystem und XDS

Wolfsburg/München, Mai 2012. Golf GTI – seit 36 Jahren steht diese Fahrzeugbezeichnung für die Ikone der sportlichen Kompaktmodelle. Mehr als 1,8 Millionen Golf GTI wurden bislang verkauft. Einst als junger Wilder gestartet, avancierte der GTI von Volkswagen längst zum souveränen Klassiker. Vom Establishment setzt sich der GTI bis hin zur aktuellen Generation unter anderem mit einem ebenso sportlichen wie wirtschaftlichen Motor und einem höchst dynamisch ausgelegten Fahrwerk ab. Was es indes nie unter dem Label GTI gab, war eine offene Version. Doch das ändert sich ab sofort: Volkswagen wird ab Mitte Juni das erste Cabriolet der GTI-Geschichte auf den Markt bringen.

Motor – GTI-Dynamik

Mit 155 kW/210 PS (bei 5.300 bis 6.200 U/min) liegt der TSI des neuen Golf GTI Cabriolets exakt auf dem Leistungsniveau des klassischen GTI mit Stahl- respektive Schiebedach. Im Detail handelt es sich beim GTI-Motor um einen Turbobenzin-Direkteinspritzer der Baureihe EA888. Bereits bei 1.700 U/min entwickelt der aufgeladene Vierventil-Vierzylinder ein maximales Drehmoment von 280 Newtonmetern. Und das steht – als ideales Plateau einer Drehmomentkurve, die eigentlich gar keine mehr ist – konstant bis 5.200 U/min zur Verfügung.

Der TSI-Motor beschleunigt das stärkste Golf Cabriolet aller Zeiten in nur 7,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Eine besondere Stärke des Triebwerks ist die große Elastizität: In nur 10,5 Sekunden schnellt das

per Hand geschaltete Cabriolet im fünften Gang von 80 auf 120 km/h – dieser Wert weist den offenen Viersitzer als idealen Cruiser aus. Die Höchstgeschwindigkeit erreicht das Golf GTI Cabriolet mit 237 km/h (DSG: 235 km/h). Dem gegenüber stehen ein Durchschnittsverbrauch von nur 7,6 l/100 km sowie 177 g/km als entsprechende CO₂-Emission (DSG: 7,7 l/100 km und 180 g/km CO₂). Der Golf GTI ist übrigens das einzige Cabriolet der Kompaktklasse bis 210 PS, das mit einem Doppelkupplungsgetriebe angeboten wird!

Motor und Abgasanlage des Golf GTI Cabriolets setzen sich mit einem ganz eigenen, typischen Sound in Szene. Ein Sound, der sich einerseits höchst sportlich anhört, der aber auf langen Strecken keineswegs nervt. Nach außen regelt die GTI-Abgasanlage das Geräuschniveau. Zu sehen sind vom Abgassystem lediglich die zwei verchromten Endrohre, jeweils links und rechts außen in den schwarzen Diffusor des Cabriolets integriert. Innen verbreitet ein komplexes Abgasleitsystem den typischen GTI-Sound. Darüber hinaus sorgt ein Soundgenerator dafür, dass der sonore Klang des Motors auch im geschlossenen Innenraum perfekt „abgemischt“ ankommt.

Fahrwerk – GTI-Präzision

Wie alle GTI, ist auch das Cabriolet mit einem Sportfahrwerk ausgestattet; an der Vorderachse wurde es um 22 Millimeter, hinten um 15 Millimeter abgesenkt. Vorn arbeitet die bekannte Federbeinachse mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern. Hinten sorgt eine innovative Mehrlenkerhinterachse dafür, dass das ESP nur selten aktiv



wird. Extrem standfest ist zudem die Bremsanlage. Markant: die rot lackierten Bremssättel.

Wie beim geschlossenen GTI, kommt auch bei der offenen Version serienmäßig das elektronische Quer-Sperrdifferenzial XDS zum Einsatz. Es verbessert die Traktions- und Handling-Eigenschaften. Technisch handelt es sich beim XDS um eine Funktionserweiterung der in das ESP integrierten elektronischen Differenzialsperre (EDS). Sobald die Elektronik erkennt, dass das kurveninnere Rad der angetriebenen Vorderachse bei schneller Fahrt zu sehr entlastet wird, baut die ESP-Hydraulik an diesem Rad gezielt einen Bremsdruck auf, um wieder die optimale Traktion herzustellen. Das XDS wirkt so als Quer-Sperrdifferenzial, mit dem das für Frontriebler typische Untersteuern in schnell gefahrenen Kurven ausgeglichen wird. Folge: Das Fahrverhalten wird dank XDS deutlich präziser und neutraler.

Darüber hinaus steht für das neue Golf GTI Cabriolet optional die adaptive Fahrwerksregelung DCC zur Verfügung. Sie reagiert permanent auf die Fahrbahn sowie die Fahrsituation und modifiziert entsprechend die Dämpferkennung. Der Fahrer spürt das direkt durch signifikante Fortschritte im Komfort- und Dynamikbereich. Damit der Fahrer das Systemverhalten zusätzlich seinen Wünschen anpassen kann, bietet DCC neben dem „Normal“-Programm mit einer mittleren Grundeinstellung der Dämpfung zusätzlich die Modi „Sport“ und „Comfort“. Aktiviert werden sie über eine Taste oberhalb der Schaltkulisse. Im Modus „Sport“ wird dabei auch die Servolenkung an die dynamischere Abstimmung angepasst.



Verdeck – GTI-Softtop

Obwohl Volkswagen beim Golf GTI Cabriolet in Sachen Verdeck auf Stoff setzt, gehört der sportliche Viersitzer zu den leisesten Cabriolets. Diese wohltuende Ruhe geht auf das Konto des aufwendig konzipierten Stoffdaches sowie der speziellen Scheiben- und Türdichtungen. Das Verdeck selbst besteht aus dem Gestänge, einem Innenhimmel, einer vollflächigen Polstermatte und dem Außenbezug. Die verbindenden Längsnähte der Außenhautstoffe (Mittelbahn und zwei Seitenteile) wurden so konzipiert, dass sie als zusätzliche Regenrinne dienen. Zwischen den Längsrahmen des Verdeckgestänges sind insgesamt vier Querspiegel und der sogenannte Frontspiegel (das erste große Querelement hinter dem Windschutzscheibenrahmen) angebracht. Das Softtop wiederum ist über geschraubte Stoffhalteleisten mit den Spiegeln verbunden. Folge: Selbst bei höheren Geschwindigkeiten – und das sind beim Golf GTI Cabriolet theoretisch mehr als 230 km/h – bläht sich das Stoffdach 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 deshalb verzichtet werden. Somit schließt und öffnet das Verdeck auch schneller, da kein Verdeckkastendeckel hochgeschwenkt werden muss. Das vollautomatische, elektrohydraulische Verdeck öffnet in 9,0 Sekunden und schließt in 11,0 Sekunden.

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 GTI Cabriolets über ein elektromechanisches und vollautomatisches Verschlussystem. Es ist also keine manuelle Ent- oder Verriegelung notwendig. Für eine gute Übersicht nach hinten sorgt indes die für ein Cabrio sehr groß ausgeführte und heizbare Glasheckscheibe.

Sicherheit – GTI-Schutzsysteme

Serienmäßig kommt im Golf GTI Cabriolet ein Überschlagschutzsystem zum Einsatz. Es schnellt 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, vorgespannten 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 Absenken der Profile. Trotz des Überschlagschutzsystems konnte Volkswagen im Golf GTI Cabriolet eine Gepäckdurchreiche mit einer Breite von 526 mm und einer Höhe von 381 mm samt umklapp-

barer Rücksitzlehne realisieren.

Das Golf GTI Cabriolet bietet dank des Überschlagschutzes, eines verstärkten Frontscheibenrahmens und zahlreicher weiterer Strukturmodifikationen (Unterboden, Seitenteile, Querträger, Türen) rundum maximale Sicherheit. Aufgrund der zahlreichen Verstärkungen ist der offene GTI zudem extrem verwindungssteif. Ein Teil dieser Verstärkungen wird sichtbar, wenn das Cabrio und daneben ein „normaler“ GTI 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. Zwei seitliche Verstärkungen im Bereich der Schweller und jeweils zwei 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 hat das Thema Rost; die Karosserie ist verzinkt.

Komplettiert werden die Schutzsysteme des Golf GTI 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 GTI 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 in einem optimierten Winkel vom Fahrerairbag aufgefangen und gestützt. Die Wirkungsweise des Knieairbags zeigt, wie komplex die Sicherheitssysteme miteinander vernetzt sind.



Exterieur-Ausstattung – GTI-Insignien

Wie der klassische Golf GTI mit festem Stahldach, so ist auch das neue Cabriolet außen wie innen auf den ersten Blick als GTI auszumachen. Verantwortlich dafür sind die typischen GTI-Insignien, die sich über 36 Jahre immer weiter in das kollektive Gedächtnis aller Autofahrer eingebrannt haben. Vorn gehören zu diesen Insignien der rot eingefasste Kühlergrill samt Wabenstruktur und GTI-Schriftzug, die Wabenstruktur der unteren Lufteinlässe, der vordere GTI-Stoßfänger sowie die GTI-spezifischen Nebelscheinwerfer mit Chromumrandung. Hinten wird das Golf GTI Cabriolet durch einen neu gestalteten Diffusor, die typisch verchromten Abgasendrohre (jeweils ein Rohr links und rechts) sowie die abgedunkelten LED-Rückleuchten geprägt. Ebenfalls via LEDs beleuchtet wird das hintere Kennzeichen. Seitlich machen die Schwelerverbreiterungen und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Denver“ (auf 225/45er Reifen) das Cabriolet zu einem GTI. Optional steht natürlich auch hier die 18-Zoll-GTI-Felge des Typs „Detroit“ samt Reifen der Dimension 225/40 zur Verfügung.

Der optische Clou beim Golf GTI Cabriolet ist die Tatsache, dass es nochmals dynamischer wirkt, als der anerkannt sportlich gestylte Golf GTI mit festem Stahldach. Und das hat seinen Grund: Speziell von vorn betrachtet, zeigt das Cabrio durch die flachere Windschutzscheibe ein Plus an Dynamik. Besonders souverän wirkt das Cabrio mit den optionalen Bi-Xenonscheinwerfern. In diesem Fall automatisch im Gehäuse der Doppelscheinwerfer integriert: das aus 15 LEDs geformte Tagfahrlicht.



Interieur-Ausstattung – GTI-Feeling

Im Innenraum weisen die im klassischen Karo-Stoff „Jacky“ bezogenen Sportsitze das Cabrio als GTI aus. Eingearbeitet ist in den oberen Bereich der Rücklehnen das GTI-Zeichen. Optional stehen Ledersitze zur Verfügung („Vienna“ Cool Leather). In die Sitze integriert ist stets eine Lordosenstütze, die mit einem seitlich angeordneten Hebel in Position gebracht wird. Darüber hinaus gilt analog zum GTI mit Stahldach: Selbstverständlich hat auch das GTI Cabriolet eine Pedalerie mit Kappen aus gebürstetem Edelstahl, einen GTI-spezifischen Schalthebel in Alu-Optik, ein Lederlenkrad mit Griffmulden und GTI-Emblem. Natürlich weisen das Lenkrad, die Ummantelung der Schaltung und der Leder-Handbremshebel rote Ziernähte auf. Klar ist auch, dass der Dachhimmel des Softtops und die Dachsäulen-Verkleidungen schwarz sind. Ebenso GTI-spezifisch sind die in den Türen und Armaturen eingesetzten Dekor-Einlagen im Dessin „Black Stripe“ ausgeführt – schwarze, hochglänzende Applikationen in Metalloptik. Gleichfalls serienmäßig an Bord: die Klimaautomatik und das Audio-System RCD 210. Serienmäßig verfügt das Golf GTI Cabriolet zudem über eine praktische Easy-Entry-Funktion der Vordersitze, die den Ein- und Ausstieg für die Fondpassagiere 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.



Historie – das Golf I, III und IV Cabriolet

Über 720.000 Golf Cabriolets wurden bislang weltweit ausgeliefert!

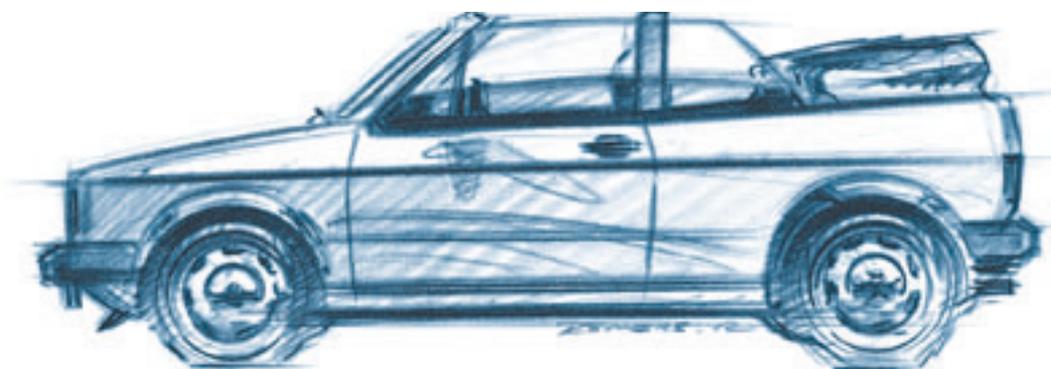
Golf I Cabrio wurde zwischen 1979 und 1993 gefertigt

Golf III und IV Cabrio wurde zwischen 1993 und 2002 gebaut

Wolfsburg/München, Mai 2012. Es ist das Urmeter aller offenen Kompakten: das Golf I Cabriolet. Präsentiert wird der Nachfolger des nahezu 332.000 Mal gebauten Käfer Cabriolets am 27. Februar 1979 auf dem Genfer Automobilsalon. Schon im Juni desselben Jahres läuft die Produktion des künftigen Bestsellers an – anfangs noch parallel zum Käfer Cabriolet, von dem am 10. Januar 1980 das letzte Exemplar in Osnabrück bei Karmann gefertigt wird. Zu diesem Zeitpunkt steht endlich fest, dass Volkswagen und Karmann mit dem neuen Golf Cabriolet – dem ersten Auto dieser Klasse, das einen fest installierten Überrollbügel hat – einen neuen Hit an den Start gebracht haben. Ja, es führt sogar weltweit zu einer Renaissance der Cabrios. Dass dem so sein würde, war bei der Markteinführung des neuen Cabriolets keineswegs klar. Denn als die Nachricht vom baldigen Ende des Käfer Cabriolets die Runde machte, zogen die Bestellungen noch einmal massiv an. Rückblende:

Golf I Cabriolet – Start eines Welterfolges

Anton Konrad, damals Leiter der Volkswagen Motorpresse, erinnert sich: „Die Käfer-Gemeinde versammelte sich sogar zu einem Trauertreffen in Wolfsburg“. Als Konrad davon erfuhr, schickte er den Demonstranten einen Würstchenstand statt des Werkschutzes und lud den Sprecher der Käfer-Freunde zu einer Probefahrt im Golf Cabriolet ein. Anton Konrad: „Der staunte, wie weit es dem geliebten Käfer technisch voraus war.“ In der Tat: Das neue Golf Cabriolet besaß eine aufwendige und doch

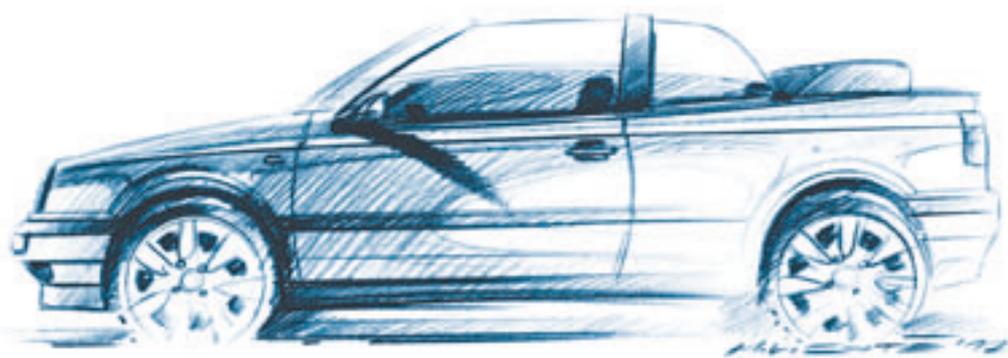
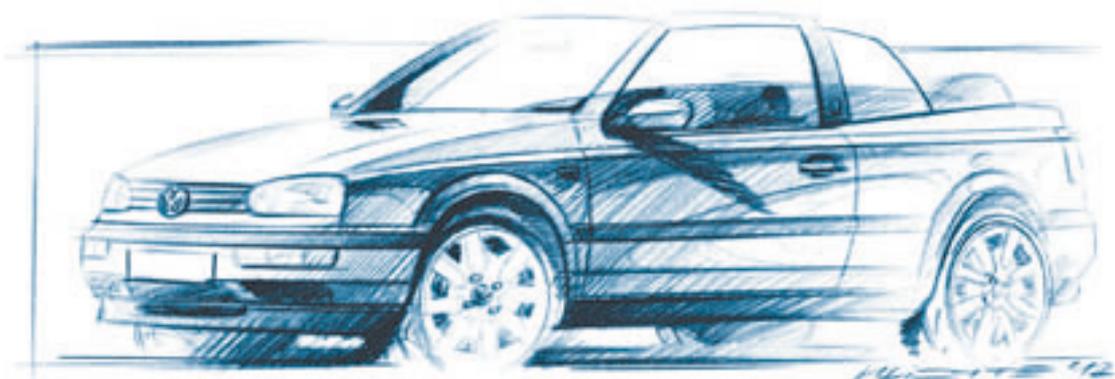


unkomplizierte Dachkonstruktion, ein mit fünf Lagen Stoff gefüttertes Softtop, vier vollwertige Sitzplätze, einen sparsamen und doch agilen Antrieb und ein grandioses Fahrwerk. Der Rest ist Geschichte: Mit 388.522 gebauten Exemplaren überholte die erste Generation nicht nur das Käfer Cabriolet, sondern avancierte zum erfolgreichsten Cabriolet seiner Zeit.

Golf I Cabriolet – zweite Serie

Dass sich ein und dieselbe Generation eines Automobils ohne tiefgreifende optische Modifikationen über mehr als ein Dutzend Jahre bestens verkauft, ist mehr als ungewöhnlich. Es funktioniert nur, wenn das Grunddesign und die technische Basis nahezu zeitlos ausgelegt wurden. Beim Golf I Cabriolet war dies (wie schon beim Käfer Cabriolet) der Fall. Da das Golf Cabriolet derart beliebt war, verzichtete Volkswagen darauf, auf der Basis des 1983 eingeführten Golf der zweiten Generation auch ein neues Cabriolet zu entwickeln. Stattdessen erhielt das Golf I Cabriolet im selben Jahr eine Modellpflege. Beim Golf Cabriolet muss ab 1983 (Modelljahr 1984) deshalb richtigerweise vom Golf I Cabrio der zweiten Serie gesprochen werden.

Auch in den nächsten Jahren optimierte Volkswagen das Golf Cabriolet kontinuierlich weiter. 1987 etwa wurden die Radläufe und Seitenschweller voluminöser und der Wagen damit optisch dynamischer; und ab 1990 war das Cabriolet erstmals mit einem elektrohydraulischen Verdeck erhältlich. Diverse Sondermodelle wie die heute sehr gesuchten Varianten „Etienne Aigner“, „Acapulco“, „Genesis“ oder die edle



„Classicline“ hielten die Baureihe ebenfalls aktuell. 1992 zog auch in das Golf Cabriolet auf Wunsch der Fahrer-Airbag ein und komplettierte damit das Sicherheitssystem. Schon seit 1985 wurde das Golf Cabriolet zudem mit Katalysator angeboten. Die stärkste Version mit Dreiwege-Katalysator leistete ab 1989 saubere 98 PS; der 1.8i war die letzte neue Motorversion dieser Baureihe, die im April 1993 auslief.

Golf III Cabriolet – Revolution in Sachen Sicherheit

Das Debüt des Golf III Cabriolets markierte 1993 eine Zeitenwende im Bereich der Sicherheit. Erstens konnten die Crash-Eigenschaften signifikant verbessert werden. Zweitens hielten nun im großen Stil neue technische Entwicklungen Einzug. Dazu zählten die Frontairbags, das Antiblockiersystem (ABS) und der Seitenaufprallschutz. Und natürlich setzte auch das neue Modell auf einen massiven Überrollbügel zwischen den B-Säulen. Über die Sicherheit hinaus bot die neueste Entwicklungsstufe dieses Bügels ganz handfeste Vorteile: Die exaktere Führung der Seitenscheiben erlaubte die Reduzierung der Innengeräusche, das geschlossene Dach konnte sich besser abstützen, und das rolloartige Windschott erhielt einen perfekten oberen Befestigungspunkt. Das Öffnen und Schließen des Daches geschah jetzt auf Wunsch elektrohydraulisch und dauerte dann keine 20 Sekunden. Selbst eine Ampel-Rotphase reichte so, um die Sonne einzufangen. Wie das Golf I Cabriolet entwickelte sich auch der Nachfolger auf Basis der dritten Golf-Generation schnell zum Bestseller: Zwei Jahre nach dem Produktionsanlauf waren bereits mehr als 70.000 Exemplare verkauft.

Golf IV Cabriolet – Fortsetzung eines Welterfolges

Als 1997 die vierte Golf-Generation debütierte, wurden die Antriebstechnologien und das Design der Frontpartie für das Golf III Cabriolet adaptiert, dessen neueste Version nun offiziell zum Golf IV Cabriolet gereift war. Und dieses Cabrio setzte bis zum letzten Tag Maßstäbe in einer Disziplin, die bis dato für diese Spezies eher eine Nebensache zu sein schien: im Verbrauch. Mit 5,2 Litern Diesel auf 100 Kilometern avancierte das Golf TDI Cabriolet zu einem der sparsamsten offenen Autos der Welt. 2001 endete vorerst die Geschichte des Golf Cabriolets, die 1979 begann. Während dieser Zeit entstanden 684.226 Exemplare. Zwischen 1996 und Anfang 2002 wurde das Golf Cabriolet übrigens parallel – für den nordamerikanischen Markt – im mexikanischen Volkswagen Werk Puebla gebaut. Dort entstanden 83.628 offene Golf, von denen 765 nach Deutschland exportiert wurden. 684.226 Golf Cabriolet für praktisch alle Kontinente dieser Erde. Ein Rekord für die Ewigkeit? Nein! Seit 2011 wird in den ehemaligen Karmann Werken das neue Golf VI Cabriolet gefertigt. Und nun eben auch – erstmals in der Geschichte des Golf Cabriolets – als GTI!

Wichtige Aspekte in alphabetischer Reihenfolge

- **Antrieb:** Frontantrieb
- **Assistenz- und Fahrdynamiksysteme:** Elektronisches Stabilisierungsprogramm ESP, Antiblockiersystem ABS, elektronische Differenzialsperre XDS, Fernlichtregulierung Light Assist, Geschwindigkeitsregelanlage, ParkPilot, Rückfahrkamera Rear Assist, ParkPilot inkl. Rückfahrkamera Rear Assist, Parklenkassistent Park Assist inkl. ParkPilot
- **Ausstattungsline:** GTI
- **Automatikgetriebe:** 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG
- **Charakter:** Dynamischer Cruiser mit Sportwagenherz
- **CO₂-Spektrum:** 177 g/km bis 180 g/km
- **Dimensionen:** 4.246 mm Länge, 1.782 mm Breite ohne Außenspiegel, 1.423 mm Höhe, 2.587 mm Radstand, Wendekreis 10,9 m
- **Fahrwerk:** Vorn – Radführung durch Federbeine und untere Dreiecksquerlenker (spurstabilisierender Lenkrollradius). Federung vorn durch Schraubenfedern mit Teleskopstoßdämpfern. Federung hinten mit Gasdruckstoßdämpfern und separaten Federn. Hinten – Radführung durch Vierlenkerachse mit Einzelradaufhängung. Stabilisatoren vorn und hinten, abgesenktes Sportfahrwerk (vorn um 22 mm, hinten 15 mm)
- **Farben:** Zwei Uni-Lackierungen („Pure White“, „Tornadorot“), fünf Metallic-Lackierungen („United Grey“, „Reflexsilber“, „Night-

blue“, „Tungsten Silver“, „Carbon Steel Grey“), zwei Perleffekt-Lackierungen („Deep Black“, „Oryxweiß“)

- **Felgen:** 17-Zoll-Leichtmetallräder im Design „Denver“ mit 225/45er Reifen (Serie) und 18-Zoll-Leichtmetallräder im Design „Detroit“ mit 225/40er Reifen
- **Gewicht:** 1.533 kg (6-Gang-Getriebe manuell), 1.555 kg (6-Gang-DSG)
- **Kofferraum:** 250 Liter
- **Markteinführung gesamtes Europa:** ab Mitte Juni 2012
- **Motor (TSI):** 2,0-Liter-Vierventil-Vierzylinder, Turboaufladung, Benzindirekteinspritzung, 155 kW / 210 PS, 280 Nm
- **Multimedia / Kommunikation:** Multimediabuchse MEDIA-IN mit USB-Adapterkabel oder iPod-/iPhone-Adapterkabel, verschiedene Mobiltelefonvorbereitungen und Festeinbau mit mobilem Nokia 6303i
- **Preis Deutschland:** ab 31.350 Euro
- **Produktionsstandort:** Werk Osnabrück, Deutschland
- **Radiosysteme:** RCD 210, RCD 310, RCD 510
- **Radio-Navigationssysteme:** RNS 310, RNS 510
- **Seriengetriebe:** 6-Gang-Schaltgetriebe

- **Tank:** 55 Liter Benzin; theoretische Reichweite 723 km (mit 6-Gang-Getriebe manuell) oder 714 km (mit 6-Gang-DSG)
- **Torsionssteifigkeit:** 13.500 Nm/°
- **Verbrauch:** 7,6 l/100 km bis 7,7 l/100 km (Super bleifrei)

Technische Daten

Golf GTI Cabriolet		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		Dreiweg-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	237
Kraftstoffverbrauch nach 99/100/EG		
Kraftstoffart		Superbenzin 95 ROZ
Kombiniert	l/100km	7,6
Emission (CO ₂)	g/km	177
Effizienzlabel		E
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-Schaltgetriebe
Räder		7 J x 17
Reifen		225/45 R 17 W
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	1.533
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.400
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55

Golf GTI Cabriolet		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
Gemischaubereitung		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	7,7
Emission (CO ₂)	g/km	180
Effizienzlabel		E
Schadstoffklasse		Euro 5
Kraftübertragung		
Getriebe		Sechsgang-DSG
Räder		7 J x 17
Reifen		225/45 R 17 W
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	1.555
zul. Anhängelast bis 12 %, gebremst	kg	1.400
Füllmengen		
Kraftstoffbehälter	l	55











BILDQUELLEN

WWW.PHOTOCASE.DE:

Bild 01: owik2 / Seite: 42, 43: darab / Seite 46: timmse

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM