



22 aprile 2020

A cielo aperto per tradizione: la cabriolet di Volkswagen

- Le decappottabili vantano una lunga tradizione in Volkswagen, basti pensare a Maggiolino, Karmann Ghia, Golf, Eos e Beetle
- 70 anni dopo debutta la prima cabriolet crossover della classe compatta, la nuova T-Roc Cabriolet
- La nuova T-Roc Cabriolet è ora disponibile presso i partner Volkswagen in Svizzera

Contatti stampa
AMAG Import SA
Volkswagen Communications
Christian Frey
PR Manager Volkswagen
Tel. +41 56 463 94 61
vw.pr@amag.ch



Per maggiori informazioni:
vwpress.ch/it o
volkswagen-newsroom.com

Cham. Sono passati più di 70 anni dalla produzione della prima cabriolet Volkswagen, il Maggiolino Cabrio, seguita dalla Karmann Ghia, dalla Golf, dalla Eos e da ben due Beetle, tutte in versione cabriolet. Nella propria epoca, ognuno di questi modelli ha plasmato la cultura dei veicoli a cielo aperto del marchio Volkswagen. Dopo la fine della produzione della Beetle nel 2018, i modelli cabriolet del marchio Volkswagen si sono concessi una piccola pausa di produzione. Con la nuovissima T-Roc in versione decappottabile, ora la tradizione continua.



Volkswagen Karmann cabriolet, anno di costruzione 1949

Il progetto Cabriolet fu avviato alla fine del 1948 su due binari paralleli: a Karmann fu assegnato l'incarico per la realizzazione di una quattro posti, mentre al carrozziere Hebmüller di Wülfrath quello per un modello a due posti. La prima Volkswagen Cabriolet in versione biposto fu realizzata nel

1949 dalla carrozzeria Hebmüller di Wülfrath sulla base di un Maggiolino. I listelli decorativi accentuavano le linee allungate e l'equipaggiamento interno soddisfaceva le esigenze più elevate. Tuttavia, invece delle 675 cabriolet previste, Hebmüller ne produsse soltanto 53 poiché il 23 luglio 1949 un grande incendio distrusse gli impianti di produzione. Alla luce di ciò, il fatto che Volkswagen avesse avviato lo sviluppo in parallelo della cabriolet si rivelò un vantaggio. 40 degli 82 telai forniti da Volkswagen, sopravvissuti indenni all'incendio, furono consegnati a Karmann per l'ulteriore lavorazione. Così il 22 luglio 1949 l'azienda Karmann avviò la



produzione dei 25 veicoli dimostrativi ordinati da Volkswagen negli stabilimenti di Osnabrück, in Bassa Sassonia. Poco dopo Volkswagen le assegnò l'incarico di produrre 1000 cabriolet. Karmann assemblava automobili di diversi marchi fin dagli anni '20 e dopo la guerra l'azienda divenne il pioniere tedesco della costruzione di cabriolet. Proprio come la versione chiusa, il Maggiolino Cabrio a quattro posti messo a punto da Karmann e poi costruito per conto di Volkswagen dal 1949 al 1980 rappresenta il simbolo del miracolo economico tedesco nonché del boom dell'azienda Karmann. Fu infatti questo modello a consacrare definitivamente la reputazione della Karmann come specialista nella costruzione di decappottabili e di auto di piccola serie. Il Maggiolino decappottabile superò i 330'000 esemplari in tutto il mondo, alcune migliaia dei quali furono venduti in Svizzera. La produzione terminò nel 1980.

Eleganza italiana a Wolfsburg: la Karmann Ghia

Il mito «Karmann» è tuttavia legato a un'altra Volkswagen, «una delle auto più belle del mondo», come titolava l'edizione di settembre 1955 della rivista tedesca dedicata ai conducenti di Volkswagen «Gute Fahrt». In



Karmann Ghia (Tipo 14) Cabrio

realtà si trattava «solo» di una coupé sportiva basata sul Maggiolino e progettata dallo studio di design italiano Carrozzeria Ghia SpA, dunque produzione Karmann e design Ghia. L'elegante linea Ghia incantò in egual misura sia la stampa specializzata che gli automobilisti dell'epoca del miracolo economico. Nella primavera del 1955 debuttò la prima Karmann Ghia (Tipo 14), prodotta fino al 1974. Complessivamente furono realizzati 363'000 veicoli. E i bassi sassoni non furono da meno, naturalmente con una cabriolet: dal 1957 al 1974 produssero altre 81'000 unità della versione decappottabile.



La vita da spiaggia di Osnabrück



La storia delle decapottabili con tecnologia Volkswagen nate per il divertimento

In quel periodo, le auto da spiaggia californiane con il motore del Maggiolino Volkswagen, meglio conosciute come «Buggy», attraversarono l'Atlantico per sbarcare in Europa. Si trattava di un'auto pensata per l'autoassemblaggio, che simboleggiava la libertà e il piacere di guidare per pura passione. Negli anni '60 e '70, la Buggy diventò l'icona

di un'intera generazione. L'idea fu di Bruce Meyer, che negli anni '60 mise a punto la Buggy Meyers Manx sulla base del Maggiolino. Ispirata dal successo di modelli francesi analoghi realizzati per le spiagge della Costa Azzurra, già nel 1970 l'azienda di Osnabrück lanciò la «Gipsy». Il modello si distingueva per la carrozzeria in plastica fissata sul pianale del Maggiolino: robusta, lavabile e decisamente a cielo aperto. Tuttavia, a parte alcuni prototipi, vennero prodotti solo gli opuscoli. Ma appena un anno dopo Karmann sfruttò l'idea di un concorso per lettori della rivista automobilistica tedesca «Gute Fahrt» e mise a punto la Buggy Karmann GF, basata sul telaio accorciato di un Maggiolino. Se inizialmente era disponibile solo come kit da assemblare a circa 3000 marchi, nel 1977 debuttarono sul mercato anche i modelli preassemblati. Oggi, la forma distintiva della Dune Buggy Meyers Manx è stata copiata da più di 300 aziende in tutto il mondo.



Cestino per le fragole con manico

Nel 1974, Volkswagen presentò con la Golf il tanto atteso successore del



La Golf Cabriolet basata sulla Golf I

Maggiolino. Ciò segnò anche la fine della versione decapottabile di questo modello. Karmann mise a punto di propria iniziativa una cabriolet basata sulla Golf, ancora senza il «manico del cestino delle fragole» destinato a diventare celebre in seguito. Quando il prototipo fu presentato a Wolfsburg nel 1976, Ernst Fiala, l'allora responsabile del dipartimento Sviluppo di Volkswagen, approvò immediatamente la

produzione, «ma non senza il manico!». Per avere successo sul mercato mondiale, le cabriolet dell'epoca non potevano infatti rinunciare a una rollbar, proprio come nel caso della Porsche 911 Targa.

La rollbar di sicurezza progettata da Karmann suscitò accese discussioni sin dalla presentazione della Golf I Cabriolet nel 1979, ma non ostacolò il successo di questo modello. In soli dodici anni, la Golf con il «berretto di stoffa» superò il Maggiolino diventando la cabriolet più costruita al mondo. Con alcune valorizzazioni estetiche sopravvisse a due generazioni di Golf e fino al 1993 raggiunse quota 388'525 vetture prodotte. I successivi modelli Golf III (1993-1998) e Golf IV (1998-2002) furono offerti anche in versione decapottabile. Nel 2011, dopo dieci anni di pausa, si è avviata la produzione della nuova Golf Cabrio basata sulla Golf VI, rimasta in commercio per cinque anni: finalmente una Golf a cielo aperto senza il celebre «manico». Questo modello è stato costruito a Osnabrück negli stabilimenti dell'azienda Karmann, acquistati nel frattempo da Volkswagen AG nel 2009. In seguito, nel 2012 debutta la prima Golf GTI Cabriolet e nel 2013 la prima Golf R Cabriolet. Nel 2016 l'era della Golf a cielo aperto termina dopo la vendita di 770'039 esemplari, 18'292 dei quali in Svizzera.



La Eos Cabriolet con tetto fisso



La Eos Cabriolet si apriva in 25 secondi.

Nel 2006, la Eos è stata lanciata sul mercato come la prima auto al mondo con un tetto coupé in cinque parti, scorrevole e decappottabile (tetto CSC), che si apriva e richiudeva in soli 25 secondi. Il segmento anteriore era realizzato in vetro e poteva essere aperto o sollevato come un tradizionale tettuccio

vetrato scorrevole/basculante, assicurando un'elevata luminosità nell'abitacolo anche da chiuso. A cielo aperto, la Eos riusciva a sprigionare il fascino di una cabriolet molto meglio rispetto a vari modelli della concorrenza. Questo perché, grazie all'ampia apertura del tetto, la cornice del parabrezza della Eos era relativamente corta, fornendo più spazio davanti e una porzione maggiore di cielo aperto sopra il guidatore e il passeggero anteriore. All'inizio del 2011 il modello viene sottoposto a un accurato restyling. Nel 2015, lo stabilimento di Palmela (Portogallo) conclude la produzione della Eos dopo 231'863 unità.



Più di 400'000 Beetle Cabriolet vendute in tutto il mondo.

L'icona del lifestyle: la Beetle Cabriolet

Nel 1998, il Maggiolino ritorna sul mercato in versione moderna, con un modello elegante e allo stesso tempo dotato di tecnologie all'avanguardia. L'icona del lifestyle portava inizialmente il nome di New Beetle, ma nella seconda generazione viene ribattezzata solo Beetle e

offerta sia in versione coupé che cabriolet. Dopo aver venduto più di 400'000 vetture in tutto il mondo, di cui oltre 10'000 solo in Svizzera, la produzione a Puebla, in Messico, cessa nell'estate del 2018.



La nuova T-Roc Cabriolet: la prima cabriolet crossover della classe compatta



La nuova T-Roc Cabriolet

Con la nuova T-Roc Cabriolet, Volkswagen lancia la versione a cielo aperto nel segmento in forte crescita dei SUV. Così Volkswagen porta avanti la sua lunga tradizione nel segmento delle cabriolet, quasi giunta a 70 anni. La T-Roc Cabriolet offre un concetto entusiasmante,

che combina una posizione di seduta leggermente rialzata, un design di grande impatto e il miglior compromesso tra tecnologie moderne, comfort e piacere di guida. L'elemento centrale è la capote in tessuto, che si apre in modo completamente automatico in soli nove secondi, anche in marcia fino a una velocità di 30 km/h. Proprio come i suoi predecessori Maggiolino e Golf, anche la nuova T-Roc Cabriolet viene realizzata nello stabilimento di Osnabrück, che Volkswagen ha rilevato dalla società insolvente Karmann nel 2009.

I prezzi del nuovo CUV compatto partono da CHF 35'750.- nella versione con motore 1,0 TSI da 85 kW / 115 CV e cambio manuale a 6 rapporti.

Anche in questo difficile periodo di crisi, ora i clienti possono provare la nuova T-Roc Cabriolet presso i concessionari Volkswagen in Svizzera. La prenotazione e la consegna del veicolo avvengono senza contatto e nel pieno rispetto delle norme federali vigenti.

Nota

Ulteriori materiali fotografici sono disponibili nella nostra banca dati multimediale all'indirizzo vwpresse.ch.