



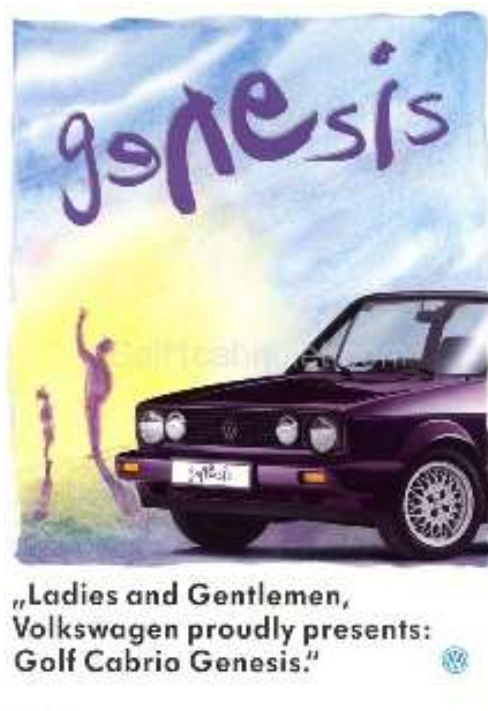
ARNO HONNEF

# DIE GENESIS AKTE

---

„1992“ die Wahrheit

Golf 1 Cabrio  
Aktionsmodell  
Genesis



**Es war einmal...** so fangen viele Geschichten an...

Bei unserer gab es einen Automobilhersteller, welcher sein etwas angestaubtes Markenimage aufpeppen wollte und deshalb die weltweite Jubiläumstour der weltbekannten Band Genesis zum 25-jährigen Bestehen sponsorte.

(Europa vom 28.Juni bis 2.August 1992 )

Um jüngere Kunden anzusprechen wurden „Sondermodelle“ aufgelegt .

Der Genesis POLO (ab 23.345,-DM) und das  
Golf Cabriolet Genesis ( ab 39.445,-DM)

## Verkauf

Ab dem 23.April 1992 konnte man den Polo und das Golf Cabrio Genesis beim VW Händler ordern.

Die Sonderaktion war stückzahlmäßig begrenzt und lief bis zum 10 Juli 1992.  
(bzw. solange der Vorrat reicht! gab VW an)  
Auslieferung beginnend Anfang Juni 1992 .

Folgende interne Mitteilung von VW ging an ihre Händler.

## Ausstattungsmerkmale

Der serienmäßige Lieferumfang des Golf Cabriolets wird um diese attraktiven Ausstattungsdetails bereichert:

- vier Leichtmetallräder 6 J x 15 "BBS"
- Reifen 195/50 R 15 V
- grüne Wärmeschutzverglasung
- Außenspiegelgehäuse in Wagenfarbe
- Cabriolet-Verdeck in schwarzem Stoff
- Verdeckhülle passend zur Innenausstattung in schwarzem Kunstleder
- Folienschriftzug "Genesis" auf den Seitenteilen hinten sowie vorne links auf dem Motorraumdeckel
- schwarzes VW-Emblem am Kühlergrill
- höheninstellbare Vordersitze
- Stoffsitzebezüge in eigenständiger Konfektionierung im Dessin "Sound"
- Kopfstützen mit eingesticktem Schriftzug "Genesis"
- Tür- und Seitenverkleidung in schwarz im Dessin "Uni-Sound", jeweils mit Stoffeinsatz im Dessin "Sound"
- Bodenbelag in schwarzem Velours
- Fußmatten vorn in schwarz-violett bedruckt
- Gepäckraumabdeckung mit schwarzem Vlies bezogen
- Dreispeichen-Sportlenkrad mit Schriftzug "Genesis"
- Lenkradkranz in schwarzem Leder
- Schlüsselanhänger mit Schriftzug "Genesis"
- Schalthebelknopf und -manschette (nur Schaltgetriebe) sowie Handbremshebelgriff in schwarzem Leder
- schwarzer Dachhimmel
- Generator 90A
- Radioanlage "gamma Genesis-Sound", bestehend aus:
  - Radio "gamma" mit Schriftzug "Genesis-Sound"
  - zwei Dreiwegesysteme vorn und zwei Zweiwegesysteme hinten (aktiv, 8 x 20 Watt)
  - Cassettenablage
  - Stabantenne

## Bestellschlüssel und Preise

### ● Modelle "Genesis"

Modell	kW/PS	DM
Golf Cabriolet 5-Gang 155 J64/WB3,RDY,760	72/98	32.639,12
Golf Cabriolet Automatic 155 J63/WB3,RDY,760	72/98	33.732,24

### ● Farbe und Innenausstattung

violet-touch perleffekt	9074
Sitzbezüge im Dessin "Sound"	27

### ● Sonderausstattung

Ausstattungsdetails des Sondermodells können nicht verändert werden. Individuelle Sonderausstattungen sind lieferbar; davon ausgenommen sind eine andere Räder-/Reifenkombination, Verbandkasten und Warndreieckhalterung, andere Sitze, das elektrische Verdeck sowie Details der Innenausstattung.

Die Sonderausstattungen sind in der Preisliste "Volkswagen für Mitarbeiter" aufgeführt.

Anstelle der serienmäßigen Radioanlage "gamma Genesis-Sound" wird auch eine Radioanlage mit integriertem CD-Abspielteil "gamma CD-Genesis-Sound" angeboten (dabei entfällt die Cassettenablage). Hier Bestellschlüssel und Mehrpreis:

RKN "gamma CD-Genesis-Sound"	DM 521,88
------------------------------	-----------

Für beide Radiogeräte ist auch eine Automatic-Antenne zum Mehrpreis von DM 146,13 erhältlich. Die Bestellschlüssel lauten dann:

- RDZ anstelle RDY für "gamma Genesis-Sound"
- RKP anstelle RKN für "gamma CD-Genesis-Sound"

Die Strategie von VW ging auf und Volkswagen verkaufte sein „frisches poppiges“ Cabrio sehr gut.

## Die Produktion

1992 befand sich das Golf 1 Cabrio schon auf der „Zielgeraden“, so das fast nur noch „Aktionsmodelle“ (so wurden sie bei Karmann genannt ) in Osnabrück vom Band liefern.

Im Februar und März 1992 wurden dann die „Vorläufer“ gebaut (es wurden immer 3-6 Fahrzeuge gefertigt, welche inspeziert wurden und durch Freigabe von VW zur Produktion genehmigt wurden).

Im April 1992 startete dann die Produktion der Genesis und endete Mitte Juli (Mitte Juli bis Mitte August waren immer Werksferien! Danach immer Modellwechsel).

Die Produktion am Fließband im Jahr 1992 verlief „kunterbunt“, also jedes Auto war anders als das nächste: andere Farbe, anderes Aktionsmodell, andere Ausstattung usw. Mittendrin unsere Genesis Golfs.

Im 2- Schichtbetrieb, Früh und Spätschicht, 5 Tage die Woche, wurden **80** Fahrzeuge pro Schicht gefertigt, entspricht ca. **160** Fahrzeuge Tagesproduktion bei Karmann im Jahr 1992.

Das Jahr 1992 sollte zahlenmäßig mit 30.591 Golf Cabrios das stärkste Produktionsjahr sein, 1993 wurden nochmal 4.483 Fahrzeuge produziert, dann war Schluss mit Golf1 Cabrio in Osnabrück! (gesamt 388.522 Golf1 Cabrios von 1978-1993).

Über genaue Stückzahlen wurde damals schon „ein Schleier des Schweigens“ gelegt. So sollte der Verkauf verbessert werden, indem Zahlen nicht an die große Glocke gehangen wurden, *limitiert hat fasziniert!*

In den frühen 90ern war auch in der Industrie die Digitalisierung noch nicht üblich, so das alles in Büchern und Papierform dokumentiert wurde.

Was uns Oldtimerfans im Falle von Karmann in Osnabrück noch vor die Füße fallen sollte...

## Die Insolvenz und ihre Folgen

Mitte der 2000er Jahre zeigten sich Probleme, Audi und Mercedes wollten ihre Cabrios in ihren eigenen Fabriken herstellen.

Karmann schaffte es nicht diese Verluste der Aufträge zu kompensieren und musste im April 2009 vorläufige Insolvenz anmelden. Am 23. Juni 2009 lief als letztes Auto ein Mercedes CLK vom Band.

Im November wurde offiziell bekannt gegeben, das VW einen Teil von Karmann übernimmt.

## Der Salat

Als sich abzeichnete, das VW Karmann übernehmen wird, fuhren **zwei große LKW** auf das Werksgelände in Osnabrück, packten alle wichtigen und weniger wichtigen Dokumente ein und brachten diese nach Wolfsburg zu VW in den „Bunker“ (dunkler Keller im Erdreich).

Hier erfolgte bis heute keine Aufarbeitung oder Digitalisierung der Dokumente.

Sozusagen hüten dort Mäuse Osnabrücker Geheimnisse !

Seit vielen Jahren kursieren dadurch verschiedenste „spekulative“ Angaben über produzierte Einheiten, Stückzahlen etc. durch die Oldtimerszene.

Hier wurde es nun Zeit mal etwas zu unternehmen, da immer mehr Freunde von Genesis Fahrer sich die Haare raufen ...

Aber Wie ??? Ansätze gab es schon einige, Schicke Internet Seiten auch. Jedoch fehlte hier der richtige Ehrgeiz.

Bis das Jahr 2023 gekommen war...

## Die Wahrheit muss ans Licht!

Auf einem Oldtimertreffen in der Eifel standen zwei Oldtimer Freunde, beide im Besitz eines Golf Genesis, zusammen und waren sich einig: die Wahrheit muss doch herauszufinden sein.

Der ältere der zwei Freunde, Arno H., entschloss sich nun Nägel mit Köpfen zu machen. Er sammelte Zeitungsartikel, durchforstete Internetseiten usw. Nach geraumer Zeit stellte er fest, so einfach wird es nicht.

Er sammelte die Typenschilder aus dem Kofferraum der Genesis Golfs und fügte die Herstellungsdatums und Fahrgestellnummern in eine Exelliste ein. Das Ergebnis war auch nicht zufriedenstellend.

Produktionszeitraum von 4 Monaten und die Fahrgestellnummern ließen keine Zuordnung über Stückzahlen zu!

Einzig den Besitzern konnte Arno H. eine Freude machen und das genaue Produktionsdatum verraten....

Länger hatte der unerbittlich Recherchierende den Versuch unternommen, an ehemalige Mitarbeiter der Produktion von Karmann zu kommen.

Dies war sehr schwierig, da die Mitarbeiter, wie sich rausstellen sollte, meist schon über ein älteres Baujahr verfügten und sich nicht im Internet tummelten.

Dann vielleicht die Lösung: Arno schaltete eine Zeitungsanzeige in der „Neuen Osnabrücker Zeitung“!

### Anzeigenvorschau

**Karmann Osnabrück !** Suche ehemalige Mitarbeiter die 1992 an der Produktion der Golf1 Cabrio Genesis beteiligt waren , bzw. mir Informationen und Geschichten darüber erzählen können.  
Tel.01713 ~~XXXXXXXXXX~~

## Die Wahrheit kommt ans Licht!

Die Anzeige war in der Samstagsausgabe im ganzen Osnabrücker Land zu lesen.

Samstagsmittags meldete sich tatsächlich Herr xxyy. Ein ehemaliger Werkzeugmacher von Karmann! Er konnte leider nichts über die Produktion erzählen. Fand die Anzeige aber toll und versprach, beim nächsten Treffen mit ehemaligen Kollegen von Karmann in dieser Runde unsere Probleme vorzutragen!

Super soweit...

Sonntags morgens, wenige Minuten nach dem Frühstücksbrötchen, ein Anruf der besonderen Art. Einer, der Arno den ganzen Sonntag erfreut durch die Gegend laufen ließ... **Jackpott.**

Michael Beckmann war am Telefon, ein rüstiger, sehr netter Rentner im Alter von 77 Jahren.

34 Jahre bei Karmann gewesen... zuständig für... ???

zuständiger **Leiter der Produktion** ! Wenn der nicht „BESCHEID“ weiß wer denn dann.

So entstand ein nettes Telefonat zwischen einem Oldtimer Freund in Osnabrück (Lotte) und einem Oldtimer Freund in Holsthum.

Offene Fragen wurden hier ausgiebig beantwortet und es entwickelte sich ein *„Benzingespräch der besonderen Art“*.

Durch mehrere Gespräche gelang es, diese wichtigen Informationen über Karmann und die Produktion aufs Papier zu bringen. Damit auch alle Oldtimer Freunde in den „Genuss“ der Information kommen können, hat Arno nach Zustimmung von Michael Beckmann die „Akte Genesis“ in diversen Facebook Gruppen (VW Altblech, Golf 1 Cabrio Genesis Edition, Golf 1 Cabrio, Golf 1 Cabrio das Original...) und Oldtimer Gruppen geteilt. Es war wichtig das auch die Dokumente frei zugänglich sein sollten und nicht damit „Wucher betrieben wird“, denn im Internet verkaufen Leute zu horrenden Preisen Papiere...



## Die Wahrheit!

Falls ihr jetzt noch wissen möchtet wieviele es Genesis 1992 gefertigt wurden:

Es wurden **2900 Stück** produziert. Der ein oder andere wird jetzt traurig sein, dass es mehr sind als er dachte aber so ist es nun mal. Und es sind immer noch sehr wenig.

Damit ist die Auflage ca. genauso stark wie die des Etienne Aigner , (wobei die ca.3000 Einheiten vom Etienne Eigner sich auf vier Farben aufteilen).

Beim Genesis wurden also 1992 in 59 Arbeitstagen von KW 16 im April bis KW28 im Juli ca. **49 Fahrzeuge** pro Arbeitstag produziert.

Im April 590 Genesis,  
im Mai 934 Genesis,  
im Juni 983 Genesis,  
im Juli 393 Genesis.

## Nebenwirkung

Als Nebenwirkung dieser Recherche sollte man nicht verschweigen, dass Arno H. sehr, sehr nette neue Freunde kennengelernt hat, in und über die Grenzen Deutschlands hinaus.

Und dass es ihm gelungen ist, verschiedene Rentner von Karmann wieder zusammen zu bringen.

Mögen diese „Helden aus Osnabrück“ noch viele Jahre zusammen grillen, Bier trinken und philosophieren!

Als Beilage befinden sich noch einige PDF mit Informationsmaterial!



HEFT 143 · HERBST 1992  
NUR FÜR BETRIEBSANGEHÖRIGE



Mit allen „Schikanen“ ausgestattet ist das neue Sondermodell.

### Golf Cabriolet „Genesis“

Rechtzeitig zum Start der Volkswagen-Genesis-Tour 1992 am 30. Juni hat Volkswagen die passenden Autos aufgelegt: Polo Coupé „Genesis“ und Golf Cabrio „Genesis“. Mit dem Beinamen der weltberühmten Pop-

#### An alle Mitarbeiter

Wenn Ihre Kinder oder die Ihrer Nachbarn oder Freunde sich für einen Ausbildungsplatz im Herbst '93 interessieren, erinnern Sie sie bitte an unsere vorzüglichen Ausbildungsbedingungen. Wir haben auch im Jahr 1993 ca. 75 Ausbildungsplätze in einer breiten Berufspalette zu bieten. Informationen und Bewerbungsunterlagen erhalten Sie im Bildungswesen.

Gruppe kommt Deutschlands beliebtestes Cabrio zu musikalischen Ehren. So gehört die Radioanlage „gamma-

#### Mitarbeiter verabschiedet

Auch in den letzten Monaten sind wieder viele langgediente Mitarbeiter in den Ruhestand getreten. In einigen Fällen haben sich die Kollegen aus den jeweiligen Abteilungen originelle Ideen einfallen lassen, um den langjährigen Weggefährten zu verabschieden.

Ziemlich genau 39 Jahre war Herrmann Janning bei Karmann beschäftigt, der seinen letzten Arbeitstag am 15. Juni hatte. An diesem Tag wurde der Vorarbeiter der Vorfertigung zunächst von der Betriebsleitung Vorfertigung/Rohbau verabschiedet, bevor seine direkten Vorgesetzten und Kollegen in Aktion traten.

Fast 37 Jahre lang war Bernhard Rossmann bei Karmann tätig. Als der Mitarbeiter im Lager, versehen mit Blumenstrauß und den besten Wünschen seiner Kollegen, nach seiner letzten Schicht den Personalabgang Ort durchschritt, wartete hier bereits eine von zwei Pferden gezogene Kutsche auf ihn. In Begleitung seiner Frau und von Meister Jürgen Placke wurde er anschließend in der Kutsche nach Hause gefahren.

Für Heinz Osthof, Leiter im Preßwerk II, waren 2 PS zu wenig. Für seine „letzte Fahrt“ stand am Südtor Heinrich Breford, Mitarbeiter der Fahrzeugsammlung, mit seinem Karmann Ghia bereit, einem Fahrzeug-Typ, der Osthof über lange Zeit seiner fast 40-jährigen Tätigkeit bei Karmann begleitet hatte.

Das Golf Cabrio „Genesis“ hat einen 1,8-l-Motor mit 72 kW (98 PS) und verfügt serienmäßig über ein Fünfgang-Schaltgetriebe. Auf Wunsch ist eine Automatik lieferbar. Der Preis: Ab 39.445 DM einschließlich Umsatzsteuer ab Werk.

#### Betriebsversammlung

Im Mai fanden turnusgemäß in der Halle Gartlage unsere Betriebsversammlungen statt. Im Bericht der Geschäftsführung ging Geschäftsführer Dr. Wilfried Mayer auf die schwierige Lage der Automobilzulieferer ein. Preis- und Kostendruck sowie die Abschwächung der Nachfrage habe auch für Karmann weitreichende Konsequenzen. Dr. Mayer: „Wir müssen uns unbedingt intelligente, für Karmann geeignete Lösungen einfallen lassen, wie wir unsere Preise wettbewerbsfähig halten können.“



Die Osnabrücker Halle Gartlage war Schauplatz der Betriebsversammlung.



Blick in den BMW 2000 CS



Ein überaus sportliches Coupé für vier Erwachsene war der BMW 2.8 (3.0) CSL.

## Aus der Fahrzeugsammlung: BMW-Coupés von Karmann

Anfang 1965 waren vor allem der Peugeot Farina und Lancia Flavia vierstellige Fahrzeuge mit hervorragenden Fahrleistungen, sportlichem Aussehen und angemessenem Fahrkomfort. Weder das voluminöse, über 20 000 Mark teure Mercedes-Coupé noch die aus viertürigen Serienlimousinen abgeleiteten Coupés von Opel und Ford konkurrierten so recht mit ihnen.

Der Juni 1965 bescherte Peugeot und Lancia dann doch einen deutschen Konkurrenten: BMW. Mitte der fünfziger Jahre noch in der Existenz bedroht und erst seit 1963 wieder konsolidiert, stellte die vierstellige Coupés 2000 C und 2000 CS vor. Während der 2000 C 100 PS aus dem 2-l-ler-Vierzylinder mobilisierte, leistete der 2000 CS aufgrund einer höheren Verdichtung 120 PS.

Dem schwächeren Coupé war die Option eines Automatik-Getriebes vorbehalten, und tatsächlich sollten die meisten Fahrzeuge dieses Typs mit einer Automatik ausgeliefert werden.

Über die kraftvolle, dennoch elegante Erscheinung des BMW-Coupés war sich die gesamte Fachpresse einig. Lediglich an der Kühlerpartie mit den von BMW als „Asiatenaugen“ apostrophierten Scheinwerfern und den nachträglich aus Kühlgründen hinzugefügten „Haifischzähnen“ schieden sich die Geister.

Genau 13 696 Karosserien fertigte Karmann-Rheine von Juni 1965 bis Sommer 1969 für dieses Coupé. Wie

schwierig die Fertigung war, erfuhren wir im Gespräch mit Wilhelm Schwebel, unter dessen Federführung die BMW-Coupés entwickelt wurden. So war das BMW-Coupé eines der ersten Fahrzeuge mit „unvollständiger B-Säule“: Der Steg zwischen vorderen und hinteren Fenstern war voll versenkbar. Die hinteren Fenster, serienmäßig elektrisch zu betätigen, „taumelten“ herab, um an den Koffern vorbel verbaut zu werden. Das heißt, sie konnten nicht, wie normal, gerade heruntergeführt werden, sondern sie mußten ihren Führungswinkel ändern.

Einem bemerkenswerten Aufwand bei der Montage verursachten die vielen Zierleisten des Coupés. Insgesamt kommt man auf 29 Zierleisten außen und 32 Zierleisten innen. Besondere Schwierigkeiten verursachte die äußere Hauptzierleiste, die allein aus sieben Teilen bestand. Die Rahmen der vorderen Dreiecksfenster wurden aus Messing gefertigt, das erst verputzt und anschließend verschliffen wurde. Auch die Innenausstattung mit massiven Holzelementen war sehr aufwendig.

1968 hatte BMW ein Sechszylindertriebwerk für den Einbau in das Coupé fertiggestellt. Der Vorderwagen des 2000er Coupés war jedoch nicht für den Einbau dieser Maschine konzipiert worden. Obwohl ein Sechszylinder von Beginn an für das Coupé angekündigt worden war, hatte man 1965

den Karmann-Konstrukteuren die „kleinere Lösung“ in Auftrag gegeben.

Nun mußte nachträglich der Vorderwagen für die Aufnahme von Sechszylindermotoren umgestaltet werden. Die Bug-Ansicht wurde gefälliger, der Kühler nahm die bis heute BMW-typische Form mit in den breiten Grill integrierten „Nieren“ und runden Doppelscheinwerfern an. Durch diverse weitere Eingriffe wurde die Silhouette „gestreckt“.

Das Fahrzeug war mit drei verschiedenen Motoren zu haben: 2,5-Liter-, 2,8-Liter- und 3,0-Liter-Maschinen standen zur Wahl. Diese Produkte von Weltrang standesgemäß „einzu kleiden“, war für Karmann-Rheine sowohl eine Herausforderung als auch eine Auszeichnung.

Mit bis zu 206 PS, die den 3,0 CSL in 7,5 Sekunden auf 100 km/h beschleunigten und ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ermöglichten, mußte die Karosserie fertig werden. Zudem war der 3,0 CSL als Basisfahrzeug für den Rennsporteinbau konzipiert, was noch wesentlich härtere Ansprüche an die Qualität der Karosserie stellte.

Wie gut die Mitarbeiter bei Karmann-Rheine dieser Herausforderung gerecht wurden, zeigten nicht zuletzt neben der stattlichen Zahl von 30 544 bei Karmann gefertigten Karosserien die zahlreichen Erfolge der 3,0 CSL im Rennsport.

# aktuelle notizen



Interner Informationsdienst der Verkaufsbetreuung WA-Kunden

**Vorankündigung**  
Bestellung ab 23. 04. 1992

# genesis

Am 30. Juni startet die bekannte Pop-Gruppe "Genesis" ihre Europa-Tournee. Volkswagen macht's möglich und hat dazu eine Idee: Polo Coupé und Golf Cabriolet als Sondermodell "Genesis".

Daß es sich um einen starken Auftritt handelt, signalisiert schon die Optik dieser beiden Sonderserien. Besonders hitverdächtig sind die BBS-Leichtmetallräder, die Exklusiv-Lackierung "Violet Touch perleffekt" und die Sitzbezüge im "Sound"-Dessin.

Wie die "Genesis"-Sondermodelle im Detail ausgestattet sind, wieviel sie kosten und wie sie bestellt werden können, lesen Sie auf der Rückseite dieses Blattes.



## Bestellhinweise

Bestellungen für die "Genesis"-Sondermodelle werden ab dem 23. April von den zuständigen Verkaufsstellen entgegengenommen. Die **Sonderaktion** - zeitlich und stückzahlmäßig begrenzt - **läuft bis zum 10. Juli 1992** beziehungsweise solange der Vorrat reicht. Die Sondermodelle müssen im Aktionszeitraum abgenommen werden. Mit ersten **Auslieferungen** ist voraussichtlich **ab Anfang Juni** zu rechnen.

**Telefonische Auskünfte:** Wolfsburg 260 96/2 35 23/  
2 05 48/2 05 61/  
2 05 49/2 05 72/  
2 24 25

Hannover 41 12  
Braunschweig 25 65  
Kassel 33 17  
Emden 23 47

Salzgitter 24 83  
Ingolstadt 34 62  
Neckarsulm 20 67

**Redaktion:** Wolfsburg (053 61) 9-251 89  
2 78 09/2 09 16/  
2 56 13

## Golf Cabrio Genesis

### Ausstattungsmerkmale

Der serienmäßige Lieferumfang des Golf Cabriolets wird um diese attraktiven Ausstattungsdetails bereichert:

- vier Leichtmetallräder 6 J x 15 "BBS"
- Reifen 195/50 R 15 V
- grüne Wärmeschutzverglasung
- Außenspiegelgehäuse in Wagenfarbe
- Cabriolet-Verdeck in schwarzem Stoff
- Verdeckhülle passend zur Innenausstattung in schwarzem Kunstleder
- Folienschriftzug "Genesis" auf den Seitenteilen hinten sowie vorne links auf dem Motorraumdeckel
- schwarzes VW-Emblem am Kühlergrill
- höheninstellbare Vordersitze
- Stoffsitzbezüge in eigenständiger Konfektionierung im Dessin "Sound"
- Kopfstützen mit eingesticktem Schriftzug "Genesis"
- Tür- und Seitenverkleidung in schwarz im Dessin "Uni-Sound", jeweils mit Stoffeinsatz im Dessin "Sound"
- Bodenbelag in schwarzem Velours
- Fußmatten vorn in schwarz-violett bedruckt
- Gepäckraumabdeckung mit schwarzem Vlies bezogen
- Dreispeichen-Sportlenkrad mit Schriftzug "Genesis"
- Lenkradkranz in schwarzem Leder
- Schlüsselanhänger mit Schriftzug "Genesis"
- Schalthebelknopf und -manschette (nur Schaltgetriebe) sowie Handbremshebelgriff in schwarzem Leder
- schwarzer Dachhimmel
- Generator 90A
- Radioanlage "gamma Genesis-Sound", bestehend aus:
  - Radio "gamma" mit Schriftzug "Genesis-Sound"
  - zwei Dreiwegesysteme vorn und zwei Zweiwegesysteme hinten (aktiv, 8 x 20 Watt)
  - Cassettenablage
  - Stabantenne

### Bestellschlüssel und Preise

#### • Modelle "Genesis"

Modell	kW/PS	DM
Golf Cabriolet 5-Gang 155 J64/WB3, RDY, 760	72/98	32.639,12
Golf Cabriolet Automatic 155 J63/WB3, RDY, 760	72/98	33.732,24

#### • Farbe und Innenausstattung

violet-touch perleffekt 9074  
Sitzbezüge im Dessin "Sound" 27

#### • Sonderausstattung

Ausstattungsdetails des Sondermodells können nicht verändert werden. Individuelle Sonderausstattungen sind lieferbar; davon ausgenommen sind eine andere Räder-/Reifenkombination, Verbandkasten und Warndreieckhalterung, andere Sitze, das elektrische Verdeck sowie Details der Innenausstattung.

Die Sonderausstattungen sind in der Preisliste "Volkswagen für Mitarbeiter" aufgeführt.

Anstelle der serienmäßigen Radioanlage "gamma Genesis-Sound" wird auch eine Radioanlage mit integriertem CD-Abspielteil "gamma CD-Genesis-Sound" angeboten (dabei entfällt die Cassettenablage). Hier Bestellschlüssel und Mehrpreis:

RKN "gamma CD-Genesis-Sound" DM 521,88

Für beide Radiogeräte ist auch eine Automatic-Antenne zum Mehrpreis von DM 146,13 erhältlich. Die Bestellschlüssel lauten dann:

- RDZ anstelle RDY für "gamma Genesis-Sound"
- RKP anstelle RKN für "gamma CD-Genesis-Sound"

## Polo Coupé Genesis

### Ausstattungsmerkmale

Der serienmäßige Lieferumfang des Polo Coupé GT wird um diese attraktiven Ausstattungsdetails bereichert:

- vier Leichtmetallräder 5 1/2 J x 13 "BBS"
- Reifen 175/60 R 13 H
- grüne Wärmeschutzverglasung
- Außenspiegelgehäuse in Wagenfarbe
- partiell in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger mit violetten Zierstreifen
- Folienschriftzug "Genesis" auf den Seitenteilen hinten sowie vorn links auf der Motorraumklappe
- weiße Blinkleuchten vorn
- Halogen-Nebelscheinwerfer
- partiell abgedunkelte Rückleuchten
- Heckklappengriffleiste in Wagenfarbe lackiert
- Stoffsitzbezüge in eigenständiger Konfektionierung in schwarz im Dessin "Sound"
- Kopfstützen mit eingesticktem Schriftzug "Genesis"
- Tür- und Seitenverkleidung in schwarz im Dessin "Uni-Sound", jeweils mit Stoffeinsatz im Dessin "Sound"
- Fußmatten vorn in schwarz-violett bedruckt
- Dreispeichen-Sportlenkrad (bei 83 kW in Leder) mit Schriftzug "Genesis"
- Schlüsselanhänger mit Schriftzug "Genesis"
- Batterie 220 A (45 Ah)
- Radioanlage "gamma Genesis-Sound", bestehend aus:
  - Radio "gamma" mit Schriftzug "Genesis-Sound"
  - zwei Dreiwegesysteme vorn und zwei Zweiwegesysteme hinten (aktiv, 8 x 20 Watt)
- elektronisch verstärkende Dachantenne

### Bestellschlüssel und Preise

#### • Modelle "Genesis"

Modell		kW/PS	DM
803 5T1/WG1,RCR,E5L Polo Coupé	4-Gang	40/ 55	20.119,76
803 5T2/WG1,RCR,E5L Polo Coupé	5-Gang	40/ 55	20.453,88
803 5J2/WG1,RCR,E5L Polo Coupé	5-Gang	55/ 75	21.947,13
803 5N2/WG1,RCR,E5L Polo Coupé	5-Gang	83/113	24.141,65

#### • Farbe und Innenausstattung

violet-touch perleffekt 9074  
Sitzbezüge im Dessin "Sound" 27

#### • Sonderausstattung

Ausstattungsdetails des Sondermodells können nicht verändert werden. Individuelle Sonderausstattungen sind lieferbar; davon ausgenommen sind eine andere Räder-/Reifenkombination sowie Details der Innenausstattung. Die Sonderausstattungen sind in der Preisliste "Volkswagen für Mitarbeiter" aufgeführt.

Anstelle der serienmäßigen Radioanlage "gamma-Genesis-Sound" wird auch eine Radioanlage mit integriertem CD-Abspielteil "gamma CD-Genesis-Sound" angeboten. Hier Bestellschlüssel und Mehrpreis:

RKK "gamma CD-Genesis-Sound" DM 521,88

## SCHLUSSLICHT

Bescheidenheit ist eine Tugend,  
die man vor allem an anderen schätzt.

Wolfsburg, 21.04.92

Die Angaben entsprechen dem Stand bei Drucklegung. Zwischenzeitliche Änderungen und Irrtum sind nicht auszuschließen. Bitte haben Sie Verständnis dafür. Alle Preise gelten nur für Werksangehörige und schließen die zur Zeit gültige Umsatzsteuer von 14 % ein. Über inzwischen vorgenommene Produkt- und Preisänderungen informiert Sie auf Anfrage Ihre örtlich zuständige Verkaufsstelle gern.

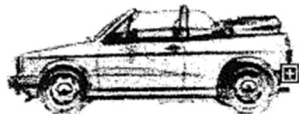
## VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

AUTOMOBIL FORUM UNTER DEN LINDEN

### Das Golf Cabriolet

**Golf I Cabriolet**  
Offen für einen Welterfolg



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 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:*

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.

**Keine Diva, sondern ein Familienmitglied. Ein Auto, das in allen Gesellschaftsschichten zu Hause war.**

Technische Daten: Golf I Cabriolet, Serie I  
Bauzeit: 1979 bis 1983  
Motor: 4-Zylinder-Reihe  
Leistung: 70 bis 112 PS  
Preis bei Markteinführung: 17.400 DM

**Golf I Cabriolet, Serie II**  
Finale eines Klassikers



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. Anders ist es nicht zu erklären, dass sich die erste Generation dieses offenen Bestsellers insgesamt 14 Jahre lang und 388.522

Mal – mehr als jedes andere Cabriolet zuvor – verkaufte. 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 Cabriolet 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 der Wagen 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 zudem 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 Dreibeige-Katalysator leistete ab 1989 saubere 98 PS; der 1.8i war die letzte neue Motorversion dieser Baureihe, die im April 1993 auslief. Das letzte Exemplar der Baureihe steht hier in der Ausstellung – damals wie heute ein Klassiker.

**Ganz schön sicher: Das letzte Golf Cabriolet war zugleich ein Vorbote für die vorbildliche passive Sicherheit kommender Cabrio-Generationen.**

Technische Daten: Golf I Cabriolet, Serie II  
 Bauzeit: 1983 bis 1993  
 Motor: 4-Zylinder-Reihe  
 Leistung: 70 bis 112 PS  
 Preis bei Markteinführung: 22.250 DM

#### Golf I Cabriolet, Prototyp

Das einzige Golf I Cabriolet ohne Bügel



1974 war der Golf fantastisch angelaufen, 1976 die Modellpalette um den GTI und einen ersten Diesel erweitert worden. Nun galt es, auch noch die letzte Bastion des legendär erfolgreichen Käfer zu stürmen – das Cabrio-Segment. Schon im Dezember 1976 präsentierte Karmann jenes Fahrzeug, das diese Aufgabe stemmen sollte:

das hier gezeigte Golf I Cabriolet – noch ohne einen Überrollbügel. Der atlasweiße Prototyp besitzt die kantige Kofferraumklappe der Limousine, Eckpunkt des berühmten C-Säulen-„Knicks“ des Golf-I-Designers Giugiaro. Auch Windschutzscheibe und Dreiecksfenster wurden – anders als beim Käfer Cabrio – vom Basismodell übernommen.

Die Verdeckkonstruktion legt sich bemerkenswert flach auf das kurze Heck – allerdings um einen Preis, den nur Prototypen rechtfertigen: Die große Glasheckscheibe wird am unteren Rand mit Scharnieren befestigt und muss beim Öffnen des Daches nach innen heruntergeklappt werden – zu Lasten des Kofferraumes. 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 fehlende „Henkel“ des „Erdbeerkörbchens“. Karmann und Volkswagen hatten allerdings von Anfang an mit beiden Versionen – ohne und mit Überrollbügel – experimentiert. Der Beweis: Unter den hinteren Seitenverkleidungen des Prototyps verstecken sich dicke Gewinde, um einen Überrollbügel zu befestigen. So konnte die Optik beider Varianten begutachtet werden. Bekanntlich machte dann die Version mit einem fest in die Karosseriestruktur integrierten Überrollbügel das Rennen – zugunsten der Sicherheit. Das Erdbeerkörbchen war geboren!

#### Versuchskaninchen!

Technische Daten: Golf I Cabriolet, Prototyp  
 Baujahr: 1976  
 Motor: 4-Zylinder-Reihe  
 Leistung: 70 PS

Jahresproduktionszahlen Bereich VW

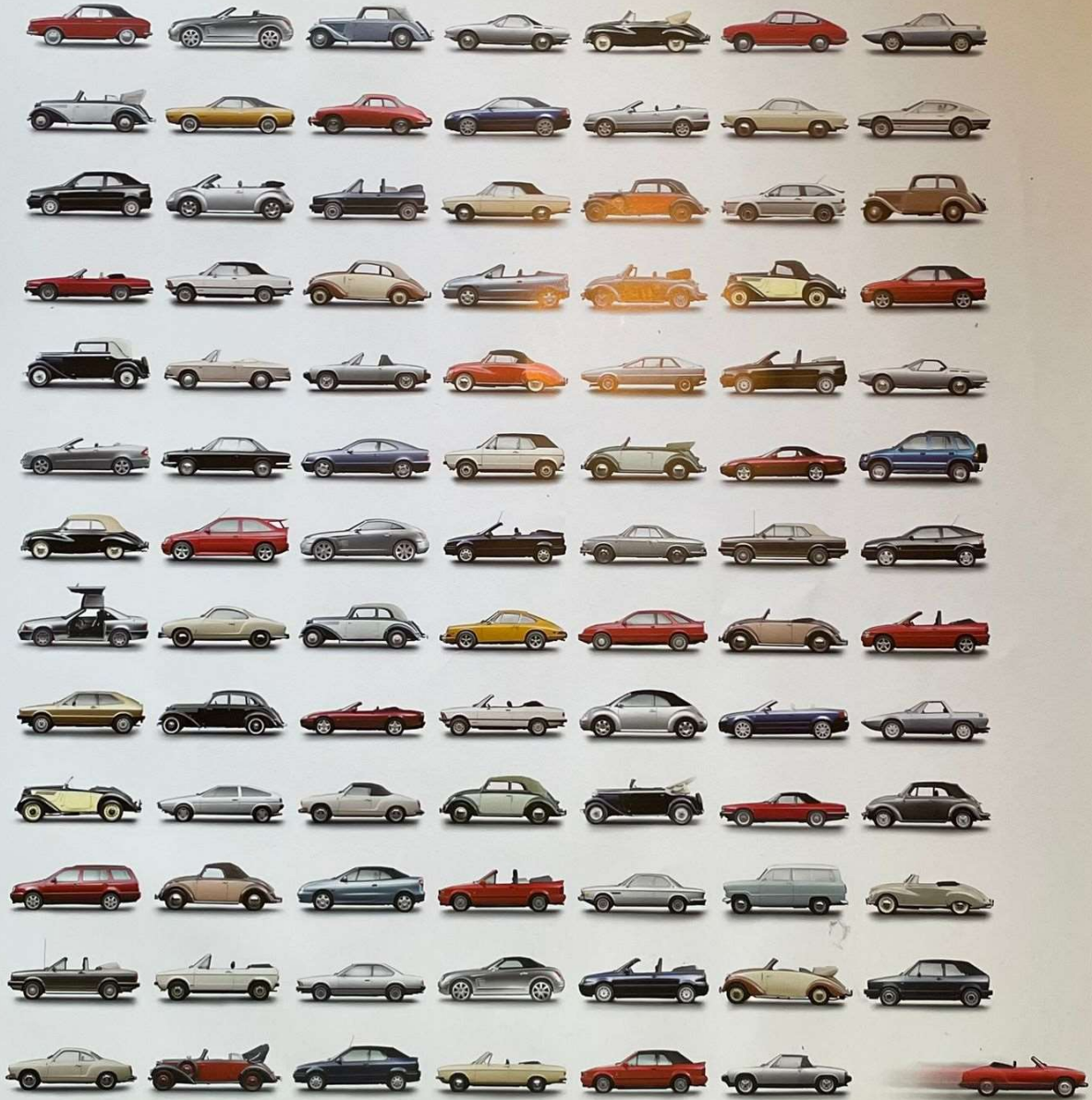
Vertrieb - Zentrale Rechnungslegung 13.01.1998 / ME

Golf 1 Cabrio

Jahr	Käfer-Cabrio		Ghia-Coupe		Ghia-Cabrio		Ghia 1500		VW-Porsche		Scirocco		Golf A1C		Corrado		Golf-Limo		Golf A3C		Golf A3V		VW Gesamt	
	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ	Produkt.	kumulativ
1949	364																						364	
1950	2.695	3.059																					2.695	3.059
1951	3.938	6.997																					3.938	6.997
1952	4.763	11.760																					4.763	11.760
1953	4.256	16.016																					4.256	16.016
1954	4.740	20.756																					4.740	20.756
1955	6.361	27.117	1.282	1.282																			6.361	27.117
1956	6.868	33.985	11.556	12.838																			6.868	33.985
1957	8.196	42.181	14.715	27.553	104	104																	8.196	42.181
1958	9.624	51.805	13.782	41.335	4.392	4.496																	9.624	51.805
1959	10.995	62.800	16.948	58.283	4.598	9.084																	10.995	62.800
1960	11.921	74.721	19.139	77.422	5.465	14.549																	11.921	74.721
1961	12.005	86.726	16.707	94.129	3.965	18.514	661	661															12.005	86.726
1962	10.129	96.855	18.812	112.941	4.570	23.084	8.540	9.201															10.129	96.855
1963	10.599	107.454	22.827	135.768	5.432	28.516	6.719	15.920															10.599	107.454
1964	10.355	117.809	25.266	161.034	5.260	33.776	7.365	23.285															10.355	117.809
1965	10.754	128.563	26.650	187.684	5.325	39.101	6.870	30.155															10.754	128.563
1966	9.712	138.275	28.387	216.071	5.393	44.494	5.947	36.102															9.712	138.275
1967	7.583	145.858	19.361	235.432	4.180	48.674	2.798	38.900															7.583	145.858
1968	13.368	159.226	24.774	260.206	5.718	54.392	2.554	41.454															13.368	159.226
1969	15.802	175.028	27.854	288.060	6.504	60.896	1.044	42.498	1.634	1.634													15.802	175.028
1970	18.008	193.036	24.893	312.953	6.398	67.294			22.941	24.575													18.008	193.036
1971	24.317	217.353	21.133	334.086	6.565	73.859			16.346	40.921													24.317	217.353
1972	14.865	232.218	12.430	346.516	2.909	76.768			24.715	65.636													14.865	232.218
1973	17.685	249.903	10.461	356.977	2.555	79.323			28.382	94.018													17.685	249.903
1974	12.694	262.597	5.608	362.585	1.558	80.881			17.008	111.026													12.694	262.597
1975	5.327	267.924							7.921	118.947													5.327	267.924
1976	11.081	279.005																					11.081	279.005
1977	14.218	293.223																					14.218	293.223
1978	18.511	311.734																					18.511	311.734
1979	19.569	331.303																					19.569	331.303
1980	544	331.847																					544	331.847
1981																								
1982																								
1983																								
1984																								
1985																								
1986																								
1987																								
1988																								
1989																								
1990																								
1991																								
1992																								
1993																								
1994																								
1995																								
1996																								
1997																								

Jahresstückzahlen

# KARMANN CARS



**KARMANN**



# Fahrzeugproduktion der Wilhelm Karmann GmbH seit 1901



Karmann - Jagdwagen



Adler Primus Cabriolet



Adler Diplomat Cabriolet



Adler 2,5 Liter Cabriolet  
5.295 Einheiten



Ford Eifel Roadster  
800 Einheiten



Adler Zweiliter (2EV)



VW Käfer Cabriolet  
331.847 Einheiten



VW Karmann Ghia Coupé  
362.601 Einheiten



VW Karmann Ghia Cabriolet  
80.877 Einheiten



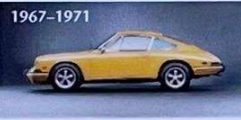
Porsche 356 B Hardtop  
13.730 Einheiten



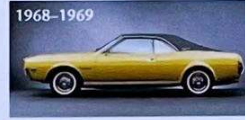
VW Karmann Ghia Typ 34  
42.505 Einheiten



BMW 2000C  
13.696 Einheiten



Porsche 911/912  
21.778 Einheiten



AMC Javelin  
280 Einheiten



BMW 3,0 CS  
30.546 Einheiten



VW-Porsche 914  
118.949 Einheiten



VW Scirocco I  
504.153 Einheiten



BMW 6er Serie  
96.149 Einheiten



VW Golf A1 Cabriolet  
388.522 Einheiten



VW Scirocco II  
291.497 Einheiten



Ford Escort Cabriolet FEC  
104.237 Einheiten



Ford Merkur  
45.368 Einheiten



VW Corrado  
97.521 Einheiten



Renault 19 Cabriolet  
29.224 Einheiten



Ford Escort Cabriolet CE 14  
83.983



Ford ACE 14 Cosworth  
8.082 Einheiten



VW Golf A3 Cabriolet  
139.577 Einheiten



Kia Sportage  
25.969 Einheiten



Renault Mégane Cabriolet  
58.867 Einheiten



Jaguar XK8 Cabriolet  
46.661 Einheiten



Mercedes-Benz SLK  
245.493 Einheiten



VW Golf A3 Variant  
80.928 Einheiten



Mercedes-Benz CLK Cabriolet  
115.264 Einheiten



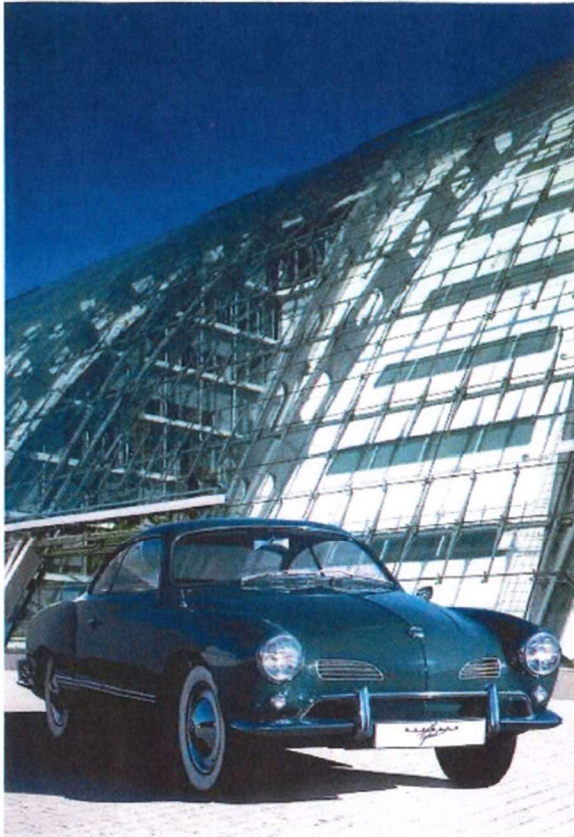
Audi 80 Cabriolet  
12.012 Einheiten



VW Golf A4 Cabriolet  
72.666 Einheiten



Mercedes-Benz CLK Coupé  
31.568 Einheiten



Karmann Ghia Coupé von 1959  
vor einem Verwaltungsgebäude in Hamburg

03.10.23

Hallo Arno!

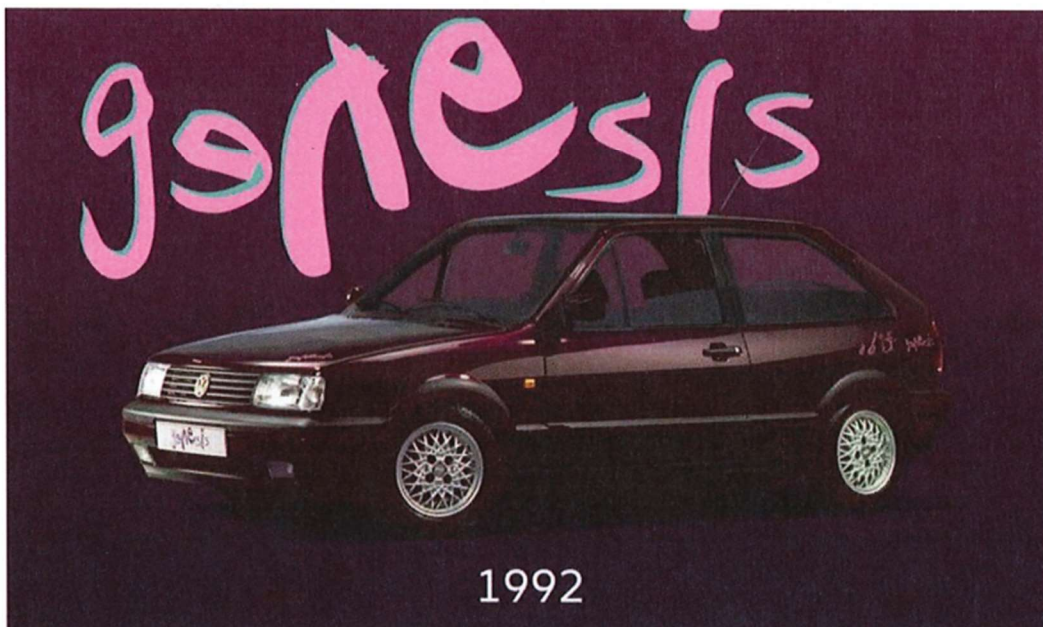
Habe mit meinen ehemaligen Kollegen in  
Sachen Stückzahlen Aktionsmodell „Geni  
gesprochen. Er ist auch der Meinung das wir  
ca. 2000 Fz. gebaut haben. :-)

Alles Gute in der Oltimer - Generation

Gruß Michael

## We can't dance: Volkswagen meets Genesis

Bis heute erinnert sich jeder Wolfsburger an die Konzerte der Rolling Stones oder von Bon Jovi in der Volkswagen Stadt. Verknüpft waren diese Events in den 1990er Jahren mit Volkswagen Sondermodellen, die die Namen berühmter Bands trugen: Golf 3 Rolling Stones Collection, Bon Jovi und Pink Floyd waren echte Hits. Doch alles begann 1992 mit den beiden Sondermodellen Golf Cabrio und Polo Coupé Genesis - vor genau 30 Jahren also.



Es war für Volkswagen das erste Musik-Sponsoring im großen Stil: Als Hauptsponsor unterstützte man die Europa-Tour der britischen Band um Frontmann Phil Collins, die 1992 den Mega-Hit "I can't dance" hervorbrachte. 23 Konzerte in 14 Ländern, von Ende Juni bis Anfang August. Höhepunkt waren drei ausverkaufte Genesis Konzerte in Hannover, die komplett von Volkswagen ausgestattet wurden, um die Kooperation zu promoten. Allein über 20.000 Volkswagen Beschäftigte hatten sich (ohne Rabatte) um Karten dafür beworben - die bis dahin erfolgreichste Mitarbeiter-Aktion überhaupt!

Dabei hatte das aufwendige Sponsoring eigentlich ein anderes Ziel: Volkswagen wollte sein damals etwas angestaubtes Markenimage durch die Zusammenarbeit mit der Rockband aufpeppen, um jüngere Kunden zu begeistern.

### **Polo und Golf Cabrio Genesis: die Sommerhits '92**

Und das gelang eindrucksvoll: Ab dem Verkaufsstart im Mai 1992 waren die Genesis Sondermodelle sofort heiß begehrt - auch unter den Werksangehörigen. Der exklusive Farbton Violett-Touch Perleffekt wurde in jenem Sommer DIE Trend-Farbe in Wolfsburg und war überall zu sehen. Bei einem derart musikalisch inspirierten Aktionsmodell natürlich besonders wichtig: der gute Klang. Im Polo Coupé und Golf Cabrio gab's wortwörtlich was auf die Ohren, dank der Soundanlage Genesis mit Radio gamma und insgesamt zehn (!) Lautsprechern. Zwei 3-Wege-Systeme vorn, zwei 2-Wege-Systeme hinten, jeweils als Aktivlautsprecher mit 8 x 20 Watt, Cassetten- oder (gegen DM 625,- Mehrpreis) sogar CD-Laufwerk und beim Polo eine serienmäßige Dachantenne - mehr Sound als im Genesis ging 1992 zumindest ab Werk nicht. Das zeigte sich schon am Wolfsburger Fließband, wo nach Radioeinbau gerüchteweise die gesamte Polo Fertigung in Halle 10 mit den frisch produzierten Fahrzeugen beschallt wurde...

Apropos Finanzen: Das Polo Coupé Genesis war mit 55 PS und Viergang-Getriebe ab 23.345 Mark erhältlich, der stärkere 75 PS Motor und sogar der G40 mit 113 PS standen ebenfalls zur Wahl. Das Golf Cabriolet Genesis kostete mindestens 39.445 Mark - ausschließlich mit 98 PS, wahlweise mit Fünfgang-Handschriftung oder Dreigang-Automatic.

### **Exklusive Extras: ein Genuss für Augen und Ohren**

Außen und innen kam das Sondermodell ganz im Genesis Look daher. Die charakteristischen Genesis Schriftzüge finden sich auf Seitenteilen und Motorhaube, jeweils in violett und türkis unterlegt. Einteilige BBS-Alufelgen im Kreuzspeichen-Design - beim Polo in 5,5 x 13" mit 175/60er Bereifung, beim Golf Cabrio in 6 x 15" mit 195/50er Reifen - harmonierten bestens mit der Lackierung in Violett-Touch Perleffekt (Code L C4U). Stoßfänger und Außenspiegelgehäuse in Wagenfarbe, Colorverglasung sowie ein schwarzes VW-Zeichen im Kühlergrill rundeten den optischen Auftritt perfekt ab. Für den Polo Genesis gab es zudem weiße Blinker und schwarz-rote Rückleuchten wie beim G40, für das Golf Cabrio ein schwarzes Stoffverdeck.

Die Sportsitze und Verkleidungen im Innenraum zierte ein eigens designer Stoff namens Sound mit stilisierten E-Gitarren, Keyboards und Schlagzeugen. Kopfstützen und Fußmatten waren ebenso mit Genesis Schriftzügen versehen wie die violette Spange des Dreispeichen-Sportlenkrads (bei Polo G40 und Golf Cabrio mit Lederkranz). Dazu passend erhielt der Erstbesitzer einen Schlüsselanhänger mit Genesis Schriftzug neben dem VW-Zeichen - heute eine besondere Rarität.

STEI

DM 9,80  
Österreich S 75,- · Schweiz Fr 9,80 · Frankreich F 35,-  
Italien L 8600 · Niederlande f 12,90 · Spanien P 720

# Genesis kommt

presented by  
 VOLKSWAGEN

Frank Laufenberg

Alles über die  
Welt-Tournee '92

Auf Europa-Tour  
vom 28. Juni bis 2. August



... und  kommt

mit dem *genesis*

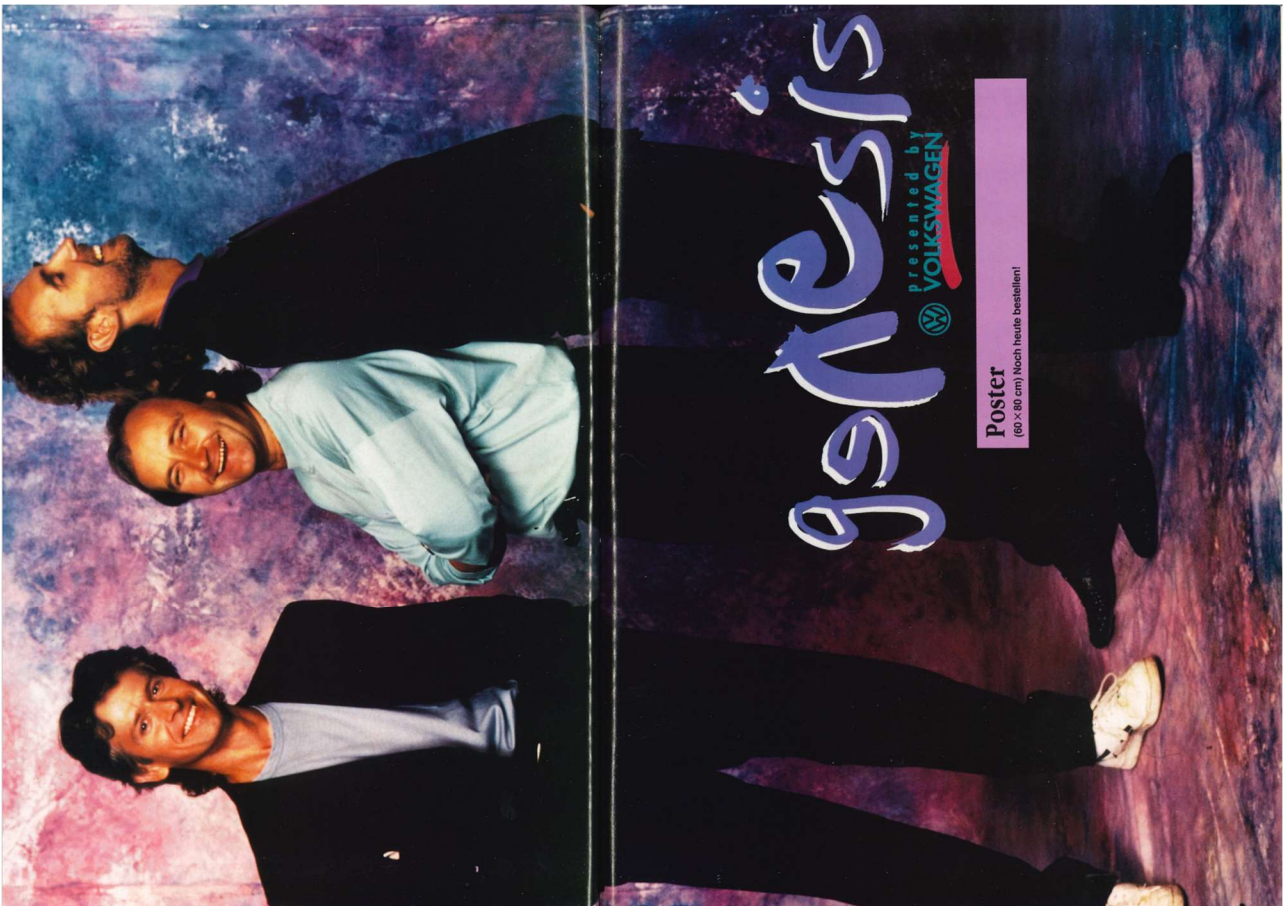


*Genesis, die Band, steht in der Musikszene für heiße  
Tel, die unter die Haut gehen. Für immer neue Hits, die  
zum „Dauerbrenner“ in den Charts werden. Für  
Musiker, die ganz offensichtlich Spaß an ihrem Leben*

*haben, ohne durch Skandale oder Austraster aufzufallen.  
Für Profis, die Perfektion suchen und bei ihren Auf-  
tritten nichts dem Zufall überlassen.  
Genesis, der VW, steht unter den Automobilen für*

*Irisches, flottes Design, für Fahrvergnügen, brand-  
neue Technik und die solide Sicherheit, die nur  
ein großer Name garantieren kann.  
Zweimal Genesis ... kein Wunder, daß sich ihre*

*Wege gekreuzt haben! Kein Wunder, daß sich Genesis  
voll mit dem VW Genesis identifiziert.  
Genesis – ein toller Sound, zwei starke Partner, die  
zusammenpassen. Viel Spaß mit Genesis!*





„Ladies and Gentlemen, Volkswagen proudly presents: Golf Cabrio Genesis.“


Sagen Sie dem Winter ade – n fährt wieder oben ohne. Der nmer '92 hat einen neuen Hit: ne frei – here comes the sun: f Cabrio Genesis. Erleben Sie live: vier 6 J x 15-BBS-

Leichtmetallräder mit Reifen 195/50 R 15 V, grüne Wärmeschutzverglasung, in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger und Außenspiegelgehäuse. Die Exklusiv-Lackierung: extravagantes Violet Touch perfekt. Stoff-

verdeck schwarz, klar. Aufregend erfrischend präsentiert sich der sportliche Innenraum des Golf Cabrio Genesis. Wobei der Komfort nicht zu kurz kommt. Fahrer- und Beifahrersitz sind höhenverstellbar, Stoff-

Sitzbezüge im Dessin „Sound“, Teppichboden schwarz. Genesis on stage – den Rhythmus bestimmt die Soundanlage „Genesis Sound“. Mit Stereo-Cassettenradio „Gamma“, zwei Dreivegssystemen

vorn, zwei Zweivegssystemen hinten (Aktivlautsprecher, 8 x 20 Watt sinus). Start frei zum großen Auftritt. Mit dem leistungsstarken, schadstoffarmen 1,8 l/72 kW (98 PS)-Motor. Golf Cabrio Genesis. Ganz oben in

der Hitliste des Sommers. Gönnen Sie sich Vergnügen pur. Jetzt live bei Ihrem Volkswagen Partner.  Volkswagen – da weiß man, was man hat.

genesis der Polo-Test

Einsteigen, starten, fahren und wohlfühlen... So lautet das Testergebnis des Sondermodells Polo Coupé „Genesis“ von VW! Denn der schicke Kleine mit der großen Klappe ist mehr als ein Auto – er ist hinterdächlich bei allen, die jung oder junggeblieben sind. „We love Genesis“ – so bekennen sich deshalb auch Phil Collins, Tony Banks und Mike Rutherford zu ihrem Namensvetter auf vier Rädern. Klar, daß ein so hochgelobtes Auto zu-

sätzlich zu den hinreichend bekannten Polo-Vorzügen noch etwas Besonderes bieten muß:

- Schadstoffarmen Motor in drei verschiedenen Leistungsstärken mit geregelttem Katalysator
- Leichtmetallräder mit 175er Breitreifen
- Halogen-Nebelscheinwerfer
- weiße Blinkleuchten vorn
- partiell in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger mit violettem Zierstreifen
- Schriftzug „Genesis“ auf der Motorraumklappe, auf den hinteren Seitenteilen
- exklusive Bezüge für Sitze, Nackenstützen, Seitenverkleidung
- passende Velour-Einlegematten

Und damit Sie im „Genesis“ auch „Genesis“ richtig hören und genießen können, gehört schließlich noch eine Soundanlage zur Sonderausstattung: Stereo-Cassettenradio „Gamma“, zwei Dreivegssysteme vorn, zwei Zweivegssysteme hinten (aktiv, 8x20 Watt sinus) mit elektronisch verstärkter Dachantenne, Hörspaß total!



Wer Genesis mag, kann keine graue Maus sein! Und deshalb zeigen auch die VW-Sondermodelle „Genesis“ Mut zur Farbe: auf dunklen Grund macht sich das Muster „Sound“ in türkis und pink prima! Es wiederholt sich auf Kopfstützen und Fußmatten.



Besonders flott, jung und sportlich wirkt der Polo Genesis durch seine Sonderlackierung violett mit Perleffekt! Das Outfit des flotten Filizers wird durch 5 1/2 J x 13 BBS Leichtmetallräder mit 175er Breitreifen perfekt.

Auch wenn die junge Dame spielend in den geräumigen Kofferraum paßt: Bieten Sie Ihrer hübschen Begleiterin doch lieber den Beifahrersitz an! Dann haben Sie hinten reichlich Platz für die Tennissachen, den Wochenendeinkauf, neue Getränkekästen ...



Im Alltag wird Ihr Auto nicht nur so blitzblank sein, daß Sie sich darin spielen können. Aber Ihr „Genesis“ bleibt übersehbar!



„Genesis“ in türkis auf pink: Aber das Lenkrad mit dem Original-Schriftzug sieht nicht nur super aus, es liegt auch gut in der Hand.



„Feel the power“ – dafür haben Sie drei verschiedene Motoren zur Auswahl: je 1,3 l mit 40 kW (55 PS), 55 kW (75 PS) oder 3 kW (113 PS)



# genesis & der Sponsor

Interview mit dem Vorsitzenden des Marken-Vorstands

Volkswagen, Daniel Goeudevert

kommt ein Automobilhersteller dazu, in die Popmusik zu investieren? **Goeudevert:** Die Werbe-Partnerschaft mit Genesis ist ein Teil eines Erlebnis-Marketing-Instrumentariums, das von VOLKSWAGEN AG gezielt eingesetzt, um den Auftritt in Vertrieb, Werbung, öffentlichem Erscheinungsbild zu optimieren. In die eigentliche Umsetzung sind Ergebnisse verschiedener Markt- und raucher-Studien sowie einer umfassenden Marketing-Konzeption, basierend auf der Entwicklung eines Erlebnis-Marketing eingeflossen.

So gesehen ist Genesis ein erster Schritt der Umsetzung einer innovativen Marketing-Strategie.

Sie sind versichert, daß in Anbetracht der Marketingziele, die wir mit Genesis aller Voraussicht nach zuverlässig werden erreichen können, die Investition als günstig zu bezeichnen ist.

Wie soll sich — nach Ihrer Erwartung — dieses Engagement für VW „auszahlen“?

**Goeudevert:** Zunächst einmal, wir sind sehr sicher, mit der Genesis-Maßnahme den Erfolg zu haben, den wir uns vorstellen und den wir erwarten. Betrachtet man jedoch Genesis als Auftakt-Engagement für eine neuartige Kommunikation mit jungen Verbrauchergruppen, so ist klar, daß ein langfristiges großes Ziel auch erst nach einer längeren Zeildauer erreicht werden kann.

Warum ausgerechnet Genesis?

**Goeudevert:** Das Image der Gruppe Genesis ist einfach phantastisch. Kaum eine andere Pop-Gruppe oder Persönlichkeit aus dem Showgeschäft, die unter den Top Five sind, vereinigt derartig ideal eine Reihe von Image-Merkmalen, mit denen sich Volkswagen ohne Frage identifizieren kann.

Inwiefern war Genesis erste Wahl als Werbepartner im Musik-Business?

**Goeudevert:** Nein, zum Zeitpunkt unserer Entscheidung nicht. Wir können uns durchaus auch noch mit dem einen oder anderen identifizieren, man muß auch organisatorische Bedenken: daß die Wunschkandidaten für eine Werbe-Partnerschaft auch gerade frei sind bzw. vor einer großen Tournee stehen.

Ist Ihr Engagement bei dieser Tournee eine einmalige Idee, oder soll diese Art des Kultursponsoring eine Institution werden?

**Goeudevert:** Zunächst eine Begriffs-Klärung. Wir betrachten die Werbepartnerschaft mit Genesis weniger als eine Form des Sponsoring. Volkswagen will sich nicht nur mehr als bisher in die Erlebniswelt der meist jüngeren Verbraucher begeben. Volkswagen bietet ein starkes Erlebnis, das Erlebnis Genesis. Diese Teilnahme an der Erlebniswelt der jugendlichen und jungen Verbraucher ist Ergebnis einer Entwicklung eines neuartigen Marketing-Konzeptes, das wir mit einem Wort „Erlebnis-Marketing“ nennen.

„Auftritt-Engagement für eine neue Kommunikation mit jungen Verbrauchergruppen“

Dieses Konzept ist auf eine langfristige Zeildauer ausgelegt. Es wird also in Zukunft voraussichtlich bei Erfolg des Genesis-Engagements noch weitere derartige und ähnliche Maßnahmen geben.

Rechtzeitig zur Tournee gibt es von VW das Sondermodell „Genesis“. Gab die Band nur den Namen oder auch Anregungen z. B. zu Farbe, Ausstattung etc.?

**Goeudevert:** Es gibt sogar zwei Sondermodelle zur Genesis-Europa-Tournee 1992. Einmal das Polo-Coupe Genesis und das Golf-Cabrio Genesis. Zwei attraktive Autos, die in Farbe und Ausstattung und vor allem Design Look am aktuellen Genesis angelehnt sind. Da die Band dieses Design weitgehend selbst bestimmt hat, findet sich auch im Look der beiden Sondermodelle von



Volkswagen die Handschrift von Tony Banks, Phil Collins und Mike Rutherford wieder.

Kennen Sie die Musiker schon persönlich? Welchen Eindruck haben Sie von ihnen?

**Goeudevert:** In den nächsten Tagen werde ich das Vergnügen haben, die Band persönlich kennenzulernen. Einige meiner Mitarbeiter, die bereits mehrfach mit den Musikern persönlich Kontakt hatten, berichteten mir, daß es sich hier um ganz normale, junge Familienväter handelt, die ihren künstlerischen Beruf sehr professionell und vor allem sehr erfolgreich ausüben. Nicht einmal war von Starallüren oder Eskapaden, die man von exzentrischen Künstlern kennt, die Rede. So gestaltet sich auch die Zusammenarbeit sehr sachlich und sehr effektiv. Jeder bestätigt, daß es Spaß macht, mit derartigen Partnern zusammenzuarbeiten.

„I can't dance' wird auch in vielen Jahren noch zu hören sein“

Lieben Sie ganz persönlich Musik à la Genesis? Welche Art Musik hören Sie gern?

**Goeudevert:** Was ich an der Genesis-Musik so liebe, ist die Vielseitigkeit. Einerseits ungewöhnlich anspruchsvolle Kompositionen und musikalische Arrangements; andererseits leichte, aber auch anspruchsvolle Ohrwürmer wie z. B. „No son of mine“. Dann wieder die musikalischen Überraschungen wie z. B. das Blues-Stück „I can't dance“. Sicher eines der Stücke, das in vielen Jahren noch zu hören sein wird. Neben meiner Vorliebe für anspruchsvolle Popmusik à la Genesis höre ich in meiner Freizeit zum Entspannen gerne Jazz oder auch klassische Musik wie z. B. Debussy.

Wie oft werden Sie selbst zum Genesis-Konzert gehen?

**Goeudevert:** Ich schätze, daß ich einige Male das Konzert miterleben werde. Selbstverständlich bin ich bei der Volkswagen-Hauptveranstaltung am 11. Juli 1992 in Hannover dabei. Das ist quasi unser Volkswagen/Genesis-Familienfest. Unter den 60.000 wird es kaum jemanden geben, der mit Volkswagen nichts zu tun hat. Dann werde ich sicher noch bei einem anderen deutschen Konzert dabei sein und natürlich voraussichtlich das Paris-Konzert sehen. Dies ist für unsere Importeure in Europa die Auftakt-Veranstaltung, bei der ich nicht fehlen möchte.

Welcher ist Ihr Genesis-Lieblingssong? **Goeudevert:** Schwere Frage, denn ich mag mittlerweile alle Songs des neuen Albums. Am besten gefällt mir jedoch „I can't dance“, weil dies ein Stück Blues ist, wie es nur ganz wenige gibt.



„Volkswagen bietet ein starkes Erlebnis, das Erlebnis Genesis“

# genesis Termine & News

## Alle Konzerte der Europa-Tournee auf einen Blick

Datum	Tag	Ort	Land	Kapazität
8. Juni	Sonntag	Werchter	Belgien	50.000
9. Juni	Montag	Day off		
0. Juni	Dienstag	Lyon	Frankreich	45.000
1. Juli	Mittwoch	Paris	Frankreich	80.000
2. Juli	Donnerstag	Day off		
3. Juli	Freitag	Gelsenkirchen	Deutschland	65.000
4. Juli	Samstag	Hockenheim	Deutschland	75.000
5. Juli	Sonntag	München	Deutschland	66.000
6. Juli	Montag	Day off		
7. Juli	Dienstag	Östeborg	Schweden	33.000
8. Juli	Mittwoch	Kopenhagen	Dänemark	30.000
9. Juli	Donnerstag	Day off		
10. Juli	Freitag	Hannover	Deutschland	60.000
1. Juli	Samstag	Berlin	Deutschland	60.000
2. Juli	Sonntag	Berlin	Deutschland	60.000
3. Juli	Montag	Hannover	Deutschland	60.000
4. Juli	Dienstag	Day off		
5. Juli	Mittwoch	Mannheim	Deutschland	50.000
6. Juli	Donnerstag	Wien	Österreich	50.000
7. Juli	Freitag	Day off		
1. Juli	Samstag	Turin	Italien	50.000
2. Juli	Sonntag	Nizza	Frankreich	38.000
3. Juli	Montag	Montpellier	Frankreich	45.000
4. Juli	Dienstag	Day off		
1. Juli	Mittwoch	Lissabon	Portugal	60.000
2. Juli	Donnerstag	Day off		
1. Juli	Freitag	Madrid	Spanien	60.000
2. Juli	Samstag	Day off		
3. Juli	Sonntag	Basel	Schweiz	50.000
4. Juli	Montag	Köln	Deutschland	60.000
1. Juli	Dienstag	Rotterdam	Niederlande	46.000
2. Juli	Mittwoch	Kiel	Deutschland	80.000
1. Juli	Donnerstag	Day off		
1. Juli	Freitag	Leeds	UK	50.000
1. August	Samstag	Knebworth	UK	120.000
2. August	Sonntag	Knebworth	UK	120.000

### Genesis: Megastars mit Herz

Wetten, daß auch eine so erfolgreiche Musikgruppe wie Genesis an die Bescheidenheit unserer Gesellschaft denkt? Den Beweis dafür traten Tony Banks, Phil Collins und Mike Rutherford am 14. Dezember des vergangenen Jahres in der Sendung von Thomas Gottschalk an. Der Wettersatz für ihre verlorene Wette: Genesis laden zu jedem Deutschland-Konzert ihrer Europa-Tournee 50 Waisenkinder ein. In Zusammenarbeit mit ihrem Tournee-Sponsor Volkswagen werden die Kinder zu den Konzerten gefahren und danach sicher wieder nach Hause gebracht.

### 30.000 Genesis-Fans bei VW

Genesis sorgte beim Volkswagen-Unternehmen für die erfolgreichste Mitarbeiter-Aktion aller Zeiten. Den Belegschaftsmitgliedern wurden Tickets für das Genesis-Konzert in Hannover angeboten. Die Resonanz war enorm. Die VW-Mitarbeiter erwiesen sich als große Genesis-Fans und kauften mehr als 30.000 Karten.

### Genesis als Kunden-Präsenz

Von der erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen dem Volkswagen-Unternehmen und Genesis sind auch die deutschen VW-Händler fasziniert. Mehr als 1200 erwarben für ihre Kunden 35.000 Karten für die Genesis-Konzerte in Deutschland — Genesis als Kunden-Präsenz.

### Hannover, 11. Juli 1992: Fast ein VW-Familienfest

Das zweite Genesis-Konzert in Hannover wird praktisch ein VW-Familien-Fest. Fast zwei Drittel der 60.000 Besucher im Niedersachsenstadion werden VW-Mitarbeiter sein.

### Der VW-Camper: Tonys große Leidenschaft

Tony Banks hat eine große Leidenschaft — seinen neun Jahre alten VW Camper. Der Keyboarder von Genesis hat damit bereits Familienausflüge nach Irland, Frankreich und England unternommen. Das Innere des VW



Genesis ging auf Nummer sicher und erkundigte sich vorher beim Regisseur, wie sie ihre Wette garantiert verlieren würden. Sie wollten auf jeden Fall den Waisenkindern helfen.

Camper gestaltete er im 70er-Jahre-Look. „Den VW Camper habe ich gekauft, weil er am schönsten aussah und einen sehr guten Wiederverkaufswert garantiert.“ sagt Tony Banks.

### Hamburg: Das Genesis-Hauptquartier

Die Schaltzentrale für die gigantische Europa-Tournee von Genesis ist in Hamburg. Im VW-Genesis-Hauptquartier werden für den Hauptsponsor Volkswagen die 26 Konzerte in 23 Städten vorbereitet und koordiniert, hier lauten aus 12 europäischen Ländern alle Fäden zusammen. Die Presszentrale für das gesamte Unternehmen VW-Genesis ist ebenfalls in Hamburg.

### Genesis und Volkswagen — eine einmalige Partnerschaft

Genesis und Volkswagen beschreiten mit ihrer Partnerschaft neue Wege. Zum erstmaligen in der Pop-Geschichte präsentieren sich Stars mit einem Produkt ihres Sponsors. Während es zum Beispiel keine Aufnahmen von Michael Jackson mit einem Cola-Dose gibt, haben sich Genesis mit ihrem Europa-Sponsor Volkswagen so identifiziert, daß sie sich sogar mit dem Sondermodell Polo Genesis fotografieren ließen.

**Der Genesis-Fahrdienst**  
Europas größte Automobilmarke ist während der gesamten Europa-Tournee von Genesis das einzige Fortbewegungsmittel der Gruppe. Die Band und ihre Mitarbeiter fahren natürlich nur mit VW-Produkten zu den Konzerten. Für den Transport von Tony Banks, Phil Collins, Mike Rutherford und der Crew wurden extra zehn Volkswagen-Caravanes mit Sonderausstattung gebaut.

### VW-Werbung — einfach anders

Die 200 Mitglieder der Aufbaucrew von Genesis werden mit einer achtköpfigen Volkswagen-Truppe verstärkt. Sie wird in den jeweiligen Städten für den wertvollen Auftritt der VW-Genesis-Partnerschaft sorgen. Das Motto von VW: „Werbliche Präsenz ja, aufdringliche Werbung nein.“



Das tolle Poster zur großen Genesis-Tour 1992 60 x 80 cm zum einmaligen Preis von 15,— DM.

Genesis VW European Headquarters Bundesstr. 14 2000 Hamburg 13

Konto Nr. 5458-201 Postgiroamt Hamburg (BLZ 200 100 20)

Bitte auf der Überweisung das Kennwort „Poster“ vermerken. Und den Absender (gut leserlich!) nicht vergessen!

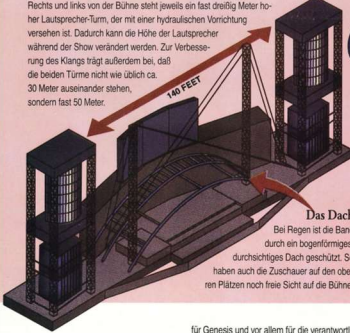
Wenn Sie dieses Poster bestellen möchten — so einfach geht's: Sie überweisen einfach 15,— DM an die nebenan genannte Adresse, und das Poster kommt ins Haus. Sicher verpackt, versteht sich.



# genesis Technik

## Das Sound-System

Rechts und links von der Bühne steht jeweils ein fast dreißig Meter hoher Lautsprecher-Turm, der mit einer hydraulischen Vorrichtung versehen ist. Dadurch kann die Höhe der Lautsprecher während der Show verändert werden. Zur Verbesserung des Klangs trägt außerdem bei, daß die beiden Türme nicht wie üblich ca. 30 Meter auseinander stehen, sondern fast 50 Meter.



## Die Kameras

Insgesamt 9 Kameras sind während der Show im Einsatz: 5 ferngesteuert, 4 von Kameraleuten bedient. Die ausgewählten Bilder sind auf 3 riesigen Leinwänden über der Bühne zu sehen.

## Das Dach

Bei Regen ist die Band durch ein bogenförmiges, durchsichtiges Dach geschützt. So haben auch die Zuschauer auf den oberen Plätzen noch freie Sicht auf die Bühne.

für Genesis und vor allem für die verantwortlichen Techniker und künstlerischen Berater und Produzenten bereits im Juli 1991. Der Probeaufbau für die Bühne begann im Dezember 1991, und insgesamt 150 Mitarbeiter stellten in mehr als

90 Tagen Arbeit in Dallas, Texas, die Bühne auf, um sie dann vor dem ersten Probekonzert in Dallas erst noch einmal abzubauen, denn peinlich genau wird darauf geachtet, daß die einzelnen Teile so konstruiert sind, daß sie häufigen Auf- und Abbau auch überstehen können. Die gesamte Technik ist so konstruiert, daß sie schon beinahe an Raumfahrttechnologie grenzt. Auch was die Finanzierung dieses Unternehmens angeht, erinnert diese Tour an Luna 1. Um die Dimensionen dessen, was von vier verschiedenen Crews aufgebaut, betreut und wieder abgebaut wird, besser verstehen zu können, habe ich Morris Lieder, den technischen Leiter dieser gigantischen Produktion, gefragt, auf welchem Weg das ganze wie transportiert wird: auf der Straße mit 41 Trucks, die jeweils 14 Meter lang sind. 120 Mitarbeiter reisen als sogenannte Travelling Crew mit, und vor Ort kommen noch jeweils 120 als sogenannte Local Crew dazu. Geplant wurde die Bühne von Marc Brickman, der wie auch schon Morris Lieder auf einschlägige Erfahrungen zurückblicken kann. So stammt z. B. „The Wall“ von Pink Floyd von Marc. Er plante Tourneen für Paul McCartney, Pink Floyd, Roger Waters oder auch das Mandala Festival.

ein solches Unternehmen wie die „Visi-Tour“ richtig ins Rollen kommt, bedarf es umfangreicher Vorplanung. Die begann



Nur vor dem Sturm. Die Bühne ist für das Konzert aufgebaut, und selbst jetzt, ohne fantastische Technik, ohne Beleuchtung und ohne Videowände, wirkt sie gigantisch.

# genesis der Film

Fernsehzuschauer, Genesis-Fans – aufgepaßt! Ab Ende Juni läuft der VW-Werbespot für das Golf Cabriolet, Modell Genesis: Ein Blick in den Rückspiegel, dann scheint sich der Betrachter immer weiter zu entfernen, bis er schließlich von hinten in das offene Cabriolet schaut, in dem vier junge Leute frisch, fröhlich auf Tour sind ... Was so lässig aussieht, ist harte Arbeit hinter den Kulissen: Wenn die Idee für den Spot geboren, vorgetragen und „abgesegnet“ ist, können die eigentlichen Vorbereitungen beginnen: Aus welcher Perspektive wird gedreht, wo wird die Kamera befestigt, wo steht der Kameramann, welche Aufbauten am Fahrzeug sind nötig ... tausend Fragen sind zu berücksichtigen und zu klären, geeignete „Insassen“ zu buchen und eine

passende Wegstrecke für den Dreh auszusuchen. Beim Genesis-Spot vergehen drei Wochen wie im Flug, bis sich Regisseur Matt Vane, Kameramann Mike Schull und „optical ans“-Fachmann Harald Lehmann endlich ans Werk machen können: Der Golf ist durch eine Metallplatte verstärkt worden, von der aus ein Stahlgestänge seitlich der Karosserie entlangläuft. Über dieses Gestänge kann die Kamera wie auf einem Schlitten von vorn über den Wagen hinweg nach hinten gefahren werden. Bei voller Fahrt, denn nur so ergibt sich im Film das echte Feeling von Tempo und Straßenlage!



Bloß kein Schmutz auf der Frontscheibe – und alle Mühe wäre umsonst gewesen!



Die will von den Insassen gelernt sein: auch im größten Trübel ganz locker bleiben!



„Einstellung o.k.“ – im Spot soll alles wie selbstverständlich aussehen ...



Die Kamera wird vom Beiwagen computer-gesteuert. Wehe, wenn das Kabel reißt!



... was beim Dreh aufwendig und in mühsamer Kleinarbeit ausgetüftelt wird!



genesis  
PRÄSENTIERT VON VOLKSWAGEN

## Volkswagen präsentiert den heißesten Sommer des Jahrzehnts.

Jeder Sommer hat so seine speziellen Höhepunkte. Für den einen ist es der Urlaub im neuen Cabrio. Für den anderen vielleicht ein Wandertag in den Bergen. Für manche ein kleines privates Ereignis.

Für viele jedoch aber ganz sicher ein Anlaß, den sie so schnell nicht vergessen werden: Die heißeste Tournee des Jahrzehnts mit sommerabendlichen Open Air-Konzerten in 23 europäischen Städten.

Ladies and Gentlemen: Volkswagen presents Genesis.  
Zwei, die weltweit auf Erfolgskurs sind. Zwei, die über Generationen hinweg in den Köpfen und Herzen von jung und alt ihren festen Platz

haben. Zwei, die ihrem millionenfachen Freundeskreis ein unvergeßliches Erlebnis bieten werden.  
Genesis "live" – Volkswagen wünscht viel Vergnügen.  
Und weil eine gute Idee meist

andere nach sich zieht, hier noch zwei, die bei vielen Polo- und Cabrio-Liebhabern großen Anklang finden werden: "Polo Genesis" und "Golf Cabrio Genesis" – ab sofort in limitierter Auflage. Mit vielen Extras

inclusive. Und einer Soundanlage von 8x20 Watt sinus.  
Schön zu hören, nicht wahr?

Volkswagen – da weiß man, was man hat.

Unser Dauerbrenner -  
 das Golf Cabriolet

In diesem Bericht soll einmal näher auf die Cabriolet-Fertigung eingegangen werden. Von der Rollenware des Verdeckstoffes bis zum kompletten Cabrio ist ein zeitaufwendiger Abschnitt in der Fertigung abgelaufen.

Während in der Textilfertigung der gesamte Verdeckaufbau abgewickelt wird und die Unterzusammenbauten intensiven fachlichen Personaleinsatz erfordert, gelangt das Verdeck, gesteuert (nach Kundenwunsch), in die Fertigmontage.

Bevor es zur eigentlichen Verdeckmontage auf die Karosse kommt, müssen bereits viele Einzelheiten im Vorfeld, in und an der Karosse, vorhanden sein.

So sind die elektrischen Leitungen, für jedes auf dem Fertigungsband befindliche Fahrzeug, im Vorfeld kommissioniert und bereits in der Karosse verlegt sein. Die Verkleidungsteile für den Überrollbügel als auch für den Windschutzrahmen und die Türbrüstungen werden noch nach alter Technik verklebt.

Die Hydraulikeinheit für das elektrohydraulische Verdeck wird dann unmittelbar vor dem Verdeckaufbau seitlich im Kofferraum montiert.

Nun beginnt der spezifische Verdeckaufbau.

Fachliches Können und eine Portion Routine werden hier von den Mitarbeitern in einem hohen Maße abverlangt. Nachdem das Verdeckgestell an den Hauptsäulen, rechts/links, verschraubt worden ist, beginnt das Verdeckstoff-Eintreiben in die sogenannte U-Schiene unter zu Hilfenahme des Spannseiles. Der Innenhimmel wird danach ausgespannt. Als nächstes ist die Montage des Heckfensterrahmens und das Austackern des Verdeckbezuges in diesem Bereich nach dem Fertigungsplan vorzunehmen. Anschließend wird die beheizbare Heckscheibe eingesetzt.

Mitte des zweiten Fertigungsbandes beginnt die Montage des Dichtungspaketes am Verdeckgestänge. Äußerste Präzisionsarbeit wird in diesem Bereich von den Mitarbeitern verlangt, da hier eine erste optische Dichtigkeitsprüfung am Fahrzeug vollzogen wird.

\*\*\*

- 2 -

In diesem Fertigungsabschnitt werden bei Fahrzeugen die für den US-Markt bestimmt sind zwei Arbeitsinhalte besonderer Art praktiziert. Zum einen wird die Windschutzscheibe mit einem Spezialkleber verklebt, der von einem Roboter aufgetragen wird und zum anderen wird hier die Airbageinheit -Sicherheitssystem bei Aufprallunfällen - im Fahrzeug verbaut.

Danach gelangt das Fahrzeug in den Wärmeofen. Bei ca. 80° bis 90° C wird das Verdeck aufgeheizt. Hierdurch werden Spannungen im Zsb. Verdeck freigesetzt welches zur Dichtigkeit und Paßform beiträgt.

<sup>Im</sup> ~~Verdeck~~ Hochbandbereich, wo Tank, Hinterachse, Motor, Rundumspollersatz und Räder in und am Fahrzeug montiert werden, findet die sogenannte "Hochzeit" statt.

Wenn dann das Fahrzeug auf das Plattenband - dem letzten Drittel des Bandes - gelangt, werden, von den Spezialisten Feinabstimmungen an Verdeck und Karosserie vorgenommen.

In weiteren Abschnitten werden die ~~Defektanlagenkontrollen~~ ~~hierbei~~ elektrische Prüfungen durchgeführt.

Um am Zählpunkt 7 eine Qualitätsprüfung durch die QS vornehmen zu lassen, muß das Auto von "unseren Damen" gesäubert werden.

- Ende

Am Plattenband wird dann die Achsvermessung vorgenommen und die Airbaganlage "scharf" gemacht.

Über die Einfahrstände und Unterbodenkontrolle erhält das Fahrzeug am U-Band die Zählpunkt 7-Abnahme.

Im Anschluß hieran erfolgt eine Dichtigkeitsprüfung des Fahrzeuges. Im Achtminutentakt werden alle Fahrzeuge mit 640 l/min in der Berieselungskabine beaufschlagt.

Auch hier sind wieder zuverlässige, hochqualifizierte Mitarbeiter im Einsatz.

Zum Abschluß unterzieht sich jedes Cabrio-Fahrzeug in der Fertigmontage einer separaten Zählpunkt 8-Abnahme mit anschließender Wirksamkeitskontrolle. Hier im Zählpunkt 8 prüfen Mitarbeiter der QS und der Produktion aus Kundensicht die Fahrzeuge.

6/6. j. j. j.

# Cabrio. Der Traum vom offenen Fahren

## Volkswagen Cabriolet-Ikonen aus sieben Jahrzehnten

### Ausstellung vom 3. Februar bis 4. März 2012

Mit rund 1,4 Millionen verkauften Cabriolets gehört Volkswagen zu den erfolgreichsten Herstellern offener Autos. Vom 3. Februar bis 4. März zeigt eine Ausstellung im Berliner Automobil Forum Unter den Linden erstmals Cabriolet-Ikonen des Konzerns aus sieben Jahrzehnten. Vom legendären Käfer Cabriolet, das bereits 1949 in Serie ging, bis zum aktuellen Golf VI Cabriolet in der Exclusive-Version aus dem Jahr 2012 spannt sie mit 16 Fahrzeugen und vielen Designskizzen den Bogen einer Erfolgsgeschichte, die das Reisen unter freiem Himmel demokratisierte.

Für viele Autofahrer ist ein Cabrio der Traum vom Fahren schlechthin. Es vereint höchste automobiler Design-Ästhetik mit grenzenlosem Fahrvergnügen, sportliche Motorentechnik mit aktivem Open-Air-Genuss. Die historischen Volkswagen-Modelle wurden aus den Sammlungen von Volkswagen Classic und der Stiftung AutoMuseum Volkswagen zur Verfügung gestellt.

Beispiel Käfer Cabrio: Das von 1949 bis 1980 gebaute Cabriolet machte mit einem Verkaufspreis von 7.500 DM erstmals den Traum vom offenen Fahren für eine breitere Käuferschicht erschwinglich – ein Fahrzeug, das günstig und zugleich in nahezu allen Einkommensschichten zuhause war. Mit 331.847 gebauten Exemplaren avancierte es zu einem Bestseller, der sich weltweiter Nachfrage erfreute und gemeinsam mit dem Käfer ein Symbol des deutschen Wirtschaftswunders wurde.

80.881 Exemplare wurden zudem von 1957 bis 1974 vom technisch eng mit dem Käfer verwandten Karmann Ghia Cabriolet Typ 14 gebaut – für viele Fans eines der schönsten offenen Automobile seiner Zeit und bei Markteinführung mit 8.250 DM geradezu preiswert.

Bis Ende 2002 entschieden sich 684.226 Autofahrer für das seit 1979 gebaute Golf Cabriolet – mehr als für jedes andere Cabrio zuvor. Wie bereits der Vorgänger, sprengte auch dieses Cabrio die Klassenschranken. Die Ausstellung feiert das bislang erfolgreichste Golf Cabriolet mit gleich fünf Fahrzeugen. Eins sei exemplarisch genannt: Denn das neueste Cabriolet der Ausstellung basiert auf dem aktuellen Golf und bietet damit alle seine Vorteile aber auch einen mehr: das in 9,0 Sekunden vollautomatisch öffnende Stoffverdeck, das bis 30 km/h auch während der Fahrt funktioniert. In Berlin dabei: das neue Golf Cabriolet Exclusive. Es kommt in diesen Tagen mit serienmäßigen 17-Zoll-Leichtmetallrädern und einer zweifarbigen Lederausstattung auf den Markt. Geschlossen gehört der Volkswagen zu den leisesten Autos seiner Art. Darüber hinaus überzeugt das Golf Cabriolet dank des in Millisekunden hochschnellenden Überschlagschutzes, eines verstärkten Frontscheibenrahmens und weiterer Strukturmodifikationen mit maximaler Sicherheit.

Das New Beetle Cabriolet debütierte schließlich im Frühjahr 2003 und machte die Welt der Cabrios bis zum Produktionsstopp 2010 bunter denn je.

Doch es gibt auch Träume, die nicht in Erfüllung gingen, aber als Prototypen existieren. Davon zeigt die Ausstellung das Karmann Ghia Cabrio Typ 1, das Cabrio des Typs 34, sowie Prototypen des 1500 (Baujahr 1961) und des 411 (Baujahr 1968). Sie entstanden auf der Basis erfolgreicher Limousinen oder Coupés, schafften aber nicht den Sprung in die Serie. Auf Basis des Käfers entstanden auch die legendären Buggys, die mit deutscher Technik zum automobilen Botschafter des American Way of Life wurden.

Um die Fahrzeuge unterschiedlichster Epochen besser vergleichen zu können, um ihr Design zu verstehen, ein Gefühl für ihre Formen zu vermitteln, hat das Team der Volkswagen Designer die Cabriolets von gestern und heute eigens neu gezeichnet. Ein ähnliches Spektrum hochkarätiger Volkswagen Designskizzen wurde nie zuvor in einer öffentlichen Ausstellung gezeigt.

„ Cabrio. Der Traum vom offenen Fahren “

3. Februar bis 4. März 2012

im Automobil Forum Unter den Linden,

Unter den Linden 21 (Ecke Friedrichstraße), Berlin-Mitte,

täglich 10.00 – 20.00 Uhr, Eintritt frei.

Hallo Arno!

15.10.23

Wau in 2012 dort in der Ausstellung  
um bei Fragen Antworten zu geben.  
Eine sehr interessante Tätigkeit.

Gruß Michael