



Volkswagen Eos

Volksvermaak

Een coupé-cabriolet is een goed idee. Het combineert het comfort, de bruikbaarheid en de veiligheid van een auto met gesloten dak met de vrijheid en exclusiviteit van een cabriolet. Maar dit concept is in de praktijk lastig te realiseren. Zo is het uiterlijk van een coupé cabriolet vaak een compromis omdat het dak in de bagageruimte moet passen. Daarbij brengt de constructie extra gewicht in de schaal wat het rijplezier beperkt. De Eos kent volgens Volkswagen geen van deze nadelen; zo'n bewering vraagt om een test.

Volkswagen heeft er bewust voor gekozen om geen nieuwe Golf cabriolet te maken. Naar eigen zeggen is er meer vraag naar een auto in een iets hoger segment waardoor die auto een volwaardige coupé en een exclusieve cabriolet is. De vormgeving van de Eos maakt duidelijk dat dit niet zomaar een doorsnee Volkswagentje is. De Eos is opvallend en beschaafd tegelijk. Het belangrijkste is dat de proporties kloppen. Deze coupé-cabriolet heeft geen voorruit die tot boven de portieren doorloopt en geen achterklep die de halve wagenlengte in beslag neemt omdat het dak er onder moet passen.

Coupé

Het geheim van de Eos is even ingenieus als eenvoudig: in plaats van één lang dakpaneel dat met veel pijn en moeite achterin moet passen, is het dak in twee stukken gedeeld. Het eerste ervan is bovendien van glas, waarmee dit de eerste coupé-cabriolet met schuif/kanteldak is. Dankzij een slimme windbreker boven de voorruit is dit zonnedak ook bij hoge snelheid bruikbaar.



Als coupé is de Eos even comfortabel als iedere andere Volkswagen met vast dak. Bovendien is de Eos voorin even ruim als de gemiddelde Volkswagen. Lange bestuurders zitten prima. De Eos wordt gepresenteerd als volwaardige vierzitter en dat is niet onterecht, zij het dat de achterste zitplaatsen niet zo royaal zijn als Volkswagen belooft. De achterbank is er zeker niet alleen voor de vorm, maar lange volwassenen zitten toch prettiger voorin. De beenruimte is heel behoorlijk, maar de hoofdruimte is beperkt.

De kofferruimte (met skilui!) is fors voor een cabriolet, maar biedt desondanks ruimte (380 liter) aan de vakantiebagage van slechts twee personen.

Cabriolet

Als coupé is de Eos in alle opzichten geslaagd, maar de echte pret begint natuurlijk wanneer het dak wordt geopend. Een druk op de knop is voldoende. De transformatie van coupé tot cabriolet kost precies 25 seconden. Daarbij is de aandacht voor details opvallend. Zo is de bediening van de dakconstructie kindveilig dankzij verzonken knoppen. Ieder hoekje en gaatje dat na het openen van het dak bloot zou komen te liggen, wordt keurig afgedekt.



Niet alleen voor het uiterlijk doet het wonderen dat Volkswagen de voorruit niet zo ver heeft doorgetrokken dat deze tot boven de voorstoelen komt. Het geeft de Eos ook een gemakkelijkere instap en een groter gevoel van vrijheid dan de meeste andere coupé-cabriolets.



Met geopend dak is het comfort prima. Geluiden van de motor zijn nihil en ook op de snelweg is het niet nodig de stem te verheffen om een gesprek te kunnen voeren. Het

optionele windscherm maakt de Eos nog comfortabeler, maar dat gaat ten koste van de achterste zitplekken.

Motor

De Eos wordt geleverd met een veelheid aan motoren. Dat begint met een 1.6 liter viercilinder en eindigt bij een 3.2 liter zescilinder. Voor de testrit wordt gekozen voor de enig leverbare dieselmotor: een 150 pk sterke 2 liter turbodiesel met roetfilter. Dat is typisch een motor om te vergeten, maar dan in de positieve zin. Bij een kalme rijstijl presteert de zelfontbrander in iedere versnelling voldoende en kan alle aandacht uitgaan naar de omgeving in plaats van de techniek. Bovendien is de Eos diesel ook zakelijk prima te verantwoorden.

Voor wie meer verlangt is de 200 pk sterke T-FSI een echte aanrader. Met deze motor is de Eos een uiterst vlotte rijmachine die desondanks redelijk zuinig met brandstof omspringt.

Weggedrag

Ongeacht de krachtbron voelt de Eos absoluut niet als een logge auto die het gewicht van de dakconstructie als een zware last meezeult. Met geopend dak is torderen de Eos vrijwel vreemd. De besturing is nogal licht en indirect, waarmee de auto minder goed is aan te voelen dan gewenst. Bovendien is de Eos tot zowel onderstuur (weggliden over de voorwielen) als overstuur (weggliden over de achterwielen) te verleiden, wat een onzeker gevoel kan geven in extreme gevallen.

De Eos biedt heel veel cabrioplezier, maar is geen alternatief voor een volbloed achterwielaangedreven tweezits roadster. Deze pretmachine van Volkswagen is echter 365 dagen per jaar bruikbaar en biedt daarmee altijd en overal volop volksvermaak.



Conclusie

Heeft Volkswagen het concept van de coupé-cabriolet perfect ingevuld? Het antwoord op die vraag is een volmondig "ja". Niet alleen het uiterlijk, maar ook de ergonomie (instap / bergruimte) is goed verzorgd. Bovendien is de Eos daadwerkelijk bruikbaar als vierpersoons auto. Het gewicht van de uitzonderlijk slimme dakconstructie is niet van invloed op de rijeigenschappen en dat vertaalt zich rechtstreeks in meer rijplezier.

Het brede aanbod van motoren maakt de Eos geschikt als dagelijkse kilometervreter in de rol van exclusieve zakenauto. Een moment later leent de Eos zich net zo goed als tweede auto voor zonovergoten weekenden. ■



Technische fiche

Volkswagen Eos 2.0 TDi DPF

Afmetingen

Lengte	441 cm
Breedte	179 cm
Hoogte	144 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1448 kg
Sleepvermogen	750 kg
Sleepvermogen geremd	1500 kg
Tankinhoud	55 l
Kofferinhoud	205/380 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 4000 tpm
Koppel	320 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,4 sec.
Topsnelheid	205 km/u
Verbruik gemiddeld	6,2 l / 100 km
Verbruik stad	8,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	166 gr. / km



Prijs

Prijs	30.450 €
Basisprijs	26.490 €