



Volkswagen Eos

Vergnügen

Autotest | Ein Coupé-Cabrio ist eine gute Idee. Es kombiniert den Komfort, die Brauchbarkeit und die Sicherheit eines Autos mit geschlossenem Dach mit der Freiheit und dem Exklusivität eines Cabrios. Aber dieses Konzept ist in der Praxis lästig zu realisieren. So ist das Äußere eines Coupé-Cabrio häufig ein Kompromiss, weil das Dach in den Kofferraum passen muss. Dabei bringt die Konstruktion das Zusatzgewicht auf die Waage, was das Fahrvergnügen beschränkt. Der Eos hat, laut VW, keinen dieser Nachteile; solche Behauptung muss überprüft werden.

VW hat bewusst beschlossen, kein neues Golf Cabrio herzustellen. Nach eigener Aussage ist die Nachfrage größer nach einem Auto in etwas höherem Segment, wodurch dieses Auto ein vollwertiges Coupé und exklusives Cabrio ist. Das Design des Eos macht klar, dass er einfach kein durchschnittlicher VW ist. Der Eos ist auffallend und bescheiden zugleich. Das wichtigste ist, dass die Proportionen stimmen. Dieses Coupé-Cabrio hat keine Windschutzscheibe, die bis nach oben der Türe durchläuft und keine Heckklappe, die die Hälfte des Autos in Beschlag nimmt, weil das Dach darunter passen muss.

Coupé

Das Geheimnis des EOS ist genau so genial wie einfach: anstatt eines langen Dachpanels, das mit viel Schmerz und Mühe hinten passen muss, ist das Dach in zwei Stücke geteilt worden. Das erste davon ist außerdem aus Glas. Dadurch ist er das erste Coupé-Cabrio mit einem Schiebe-/Falldach.



Als ein Coupé ist der Eos genau so komfortabel wie jeder andere VW mit festem Dach. Außerdem ist der EOS vorne genau so geräumig wie der durchschnittliche VW. Lange Fahrer sitzen sehr gut. Der Eos wurde als ein vollwertiger 4-Sitzer präsentiert und das ist nicht ungerecht, obwohl die Rücksitze nicht so großzügig sind, wie VW verspricht. Die Beinfreiheit

ist zwar sehr groß, aber die Kopffreiheit ist beschränkt.

Der Kofferraum (mit einer Skiluke!) ist riesig für ein Cabrio, aber trotzdem bietet Platz (380 Liter) für das Gepäck von nur zwei Personen.

Cabrio

Als ein Coupé ist der Eos in jeder Hinsicht gelungen, aber der echte Spaß beginnt natürlich dann, wenn das Dach geöffnet wird. Einmal auf den Knopf drücken reicht aus. Die Umwandlung vom Coupé zum Cabrio dauert genau 25 Sekunden. Dabei ist die Aufmerksamkeit für die Details auffallend. Die Bedienung der Dachkonstruktion ist kindsicher, dank versenkten Knöpfen.



Nicht nur wegen des Äußeren wundert es, dass VW die Windschutzscheibe nicht so weit durchgezogen hat, dass diese bis über die Vordersitze kommt. Dadurch hat Eos auch einen einfacheren Einstieg und erzeugt größeres Freiheitsgefühl als die meisten anderen Coupé-Cabrios.



Mit geöffnetem Dach ist der Komfort sehr gut. Die Motorgeräusche sind gleich Null und auch auf der Autobahn ist es nicht nötig lauter zu sprechen, um ein Gespräch führen zu können. Der optionale Windschutz macht den Eos noch komfortabler, aber das geht auf Kosten der Rücksitze.

Motor

Der EOS ist mit einer Motorvielfzahl lieferbar. Es beginnt mit einem 1.6-Liter 4-Zylinder und endet bei einem 3.2-Liter 6-Zylinder. Für die Testfahrt wird der einzige lieferbare Dieselmotor gewählt: ein 150 PS starke 2-Liter Turbodiesel mit einem Partikelfilter. Bei einem ruhigen Fahrstil funktioniert der Selbstzünder in jedem Gang ausreichend und die ganze Aufmerksamkeit kann der Umgebung anstatt der Technik geschenkt werden. Außerdem ist der Eos Diesel auch als ein Geschäftswagen sehr gut.

Wer nach mehr verlangt, ist der 200 PS starke T-FSI ein Geheimtipp. Mit diesem Motor ist der Eos eine extrem flotte Maschine, die trotzdem vernünftig sparsam mit dem Kraftstoff umgeht.

Straßenlage

Trotz des Triebwerks macht der Eos absolut keinen Eindruck eines trägen Autos, das das Gewicht der Dachkonstruktion als eine schwere Last mitschleppt. Die Lenkung ist ziemlich leicht und indirekt, womit das Auto schlechter anzufühlen ist, als erwünscht. Außerdem lässt sich der Eos einfach sowohl zum Untersteuern (wegrutschen über die Vorderräder) als auch zur Übersteuerung (wegrutschen über die

Hinterräder) locken, was ein unsicheres Gefühl in den extremen Fällen erzeugen kann.

Der Eos bietet sehr viel Cabriovergnügen, aber ist keine Alternative für einen 2-Sitzer Vollblutroadster mit dem Heckantrieb. Dieses Spaßauto von VW ist jedoch 365 Tage im Jahr brauchbar und bietet damit immer und überall reichlich Vergnügen.



Fazit

Hat VW das Konzept des Coupé-Cabrio perfekt ausgefüllt? Die Antwort lautet "ja". Nicht nur das Äußere, sondern auch die Ergonomie (Einstieg/Stauraum) ist gut durchgedacht. Außerdem ist der Eos tatsächlich brauchbar als ein 4-Personen-Auto. Das Gewicht der außergewöhnlich schlauen Dachkonstruktion beeinflusst nicht die Fahreigenschaften und das übersetzt sich direkt in mehr Fahrvergnügen.

Das umfangreiche Motorangebot macht den Eos geschickt als einen täglichen Kilometerfresser in der Rolle eines exklusiven Geschäftswagens. Ein Moment später eignet sich der Eos ebenso gut als ein zweites Auto für sonnenbeschienenes Wochenende. ■



Technische Daten

Volkswagen Eos 2.0 TDi

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	441 x 179 x 144 cm
Radstand	258 cm
Leergewicht	1.523 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.300 kg
Tankinhalt	55 l
Gepäckraum	380/205 l
Reifen	215/55R16

Motor und Leistung



Motorinhalt	1968 cc
Zylinder / Ventile	4/2
Max. Leistung	140 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	320 Nm @ 1800 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	10,4 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	205 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,2 l / 100 km
Vebrauch Stadt	8,1 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5,1 l / 100 km
CO2 Ausstoß	166 gr. / km

Preis

Preis	€ 29.950
Grundpreis	€ 25.950