



Dirk-Jan Dalhuisen
3 juni 2011

Een-tweetje

In navolging van veel concurrenten ging ook Volkswagen in 2006 overstag voor de cabrio met klapdak. Nadat het vier jaar eerder de stekker uit de productielijn van de Golf Cabriolet trok, nam de Eos het stokje van het 'aardbeienmandje' over. Met de Eos zette Volkswagen de aanval in op rivalen als de Astra TwinTop, de MÃ©gane CC en de 307 CC. Aan de vooravond van de zomer maakt de wedergeboren Golf Cabriolet z'n rentree om de Eos terzijde te staan, maar niet voordat Volkswagen de Eos aan een lichte facelift heeft onderworpen. Twee man sterk moeten ze - ieder op een eigen manier - de (aspirant) cabrijder naar de VW-showroom lokken. Met de zomer voor de deur voelden wij de vernieuwde Eos alvast aan de tand.



Unieke kapconstructie

Hoewel ze elkaar in prijs niet gek veel ontlopen, is de Eos een heel andere auto dan de dakloze Golf. Dat zit 'm onder meer in de kapconstructie. Waar de Golf is uitgerust met een traditionele softtop, heeft de Eos een stalen klappdak. Dat klinkt misschien niet zo bijzonder - alle directe concurrenten hebben er immers ook één - maar in de hardtop van de Eos is een groot glazen schuifdak geïntegreerd. Wil je open rijden, maar niet bijna de helft van je 380 liter aan bagageruimte opofferen, dan open je gewoon alleen het schuifdak. Ga je voor het echte cabriorijden, dan volstaat een druk op de knop om de Eos in 25 tellen om te toveren in een cabriolet die plaats zou moeten bieden aan vier personen. In de praktijk blijkt de Eos echter meer een tweezitter. Met de kap omhoog zit je op de achterbank al snel met je hoofd in de knel; klap je het dak weg, dan ben je een speelbal van de wind en wordt je kapsel al snel veranderd tot een 'coupe windhoos'. Voor wie daarentegen niet terugdeinst van een beetje wind, is het op

de achterbank aardig uit te houden. De 205 liter bagageruimte die overblijft als het dak is opgeborgen, is voor vier personen wel weer aan de krappe kant.



Uit de wind

Wil je koste wat kost uit de wind zitten, dan kun je beter voorin de Eos plaatsnemen. Verscholen tussen twee windschermen - één achter de voorstoelen en één boven de voorruit - zorgen stevige, maar comfortabele stoelen voor een goede ondersteuning van het lichaam. Gecombineerd met een goed naar je toe te halen stuurwiel levert dat een fijne zitpositie op. Eenmaal onderweg kun je de aandacht gemakkelijk op de weg houden: de knoppen op het dashboard laten zich op de tast bedienen door de eenvoudige opbouw van het dashboard. Voor het uiterlijk van de Eos geldt eigenlijk exact hetzelfde: ook hier is het Duitse GrÃ¼ndlichkeit wat de klok slaat. De redelijk uitgesproken styling van het front en de achterzijde werd bij de facelift wat

Volkswagen Eos 2.0 TSI DSG Highline

geneutraliseerd en dankzij een nieuwe, typische Volkswagen-saus gaat de auto tegenwoordig wat ingetogener over straat. Om de Eos toch wat meer schwung te geven, waardeerde Volkswagen onze testauto op met een Highline-pakket, dat onder meer fraaie kersrode achterlichten en wat subtiele chromen accenten toevoegt. Het Ambiente-pakket vrolijkt ook het van zichzelf vrij sombere interieur van de Eos wat op.



GTI-bloed

Dat de Eos geen nekkendraaier is, komt vooral door z'n veilige ontwerp. Aan de aandrijflijn zal het in ieder geval niet liggen. Voorin onze test-Eos ligt de 2.0 TSI - sinds het verdwijnen van de 3.2 V6 de topper binnen het Eos-gamma - die we ook in de Golf GTI terugvinden. Net als eerdere TSI-motoren maakt ook deze 2.0 TSI in de Eos indruk met zijn soepele loopcultuur. Dankzij de turbo reageert de tweeliter al bij lage toerentallen enthousiast op het gas, waardoor de DSG-transmissie zonder

Volkswagen Eos 2.0 TSI DSG Highline

tegensputteren vroeg richting de zesde en hoogste versnelling klautert. Met z'n 210 pk aan vermogen is de Eos in staat om vanuit stilstand binnen 8 seconden de '100' aan te tikken. Daarbij klinkt uit de dubbele verchromde uitlaat - standaard op de 2.0 TSI Highline - een bescheiden roffeltje. Eenmaal op snelheid blijft er van die roffel weinig meer over: het geluid wordt brutaal overstemd door het windgeruis dat door de windbreker op de voorruit wordt veroorzaakt. Ondanks dat de prestaties van de Eos alleraardigst zijn, toont de geblazen tweeliter zich met een verbruik van 1 op 10 een bescheiden drinker. Volgens de fabrikant zou je zelfs nog 3 kilometer verder kunnen komen, al zou je daarvoor wel wat vaker met gesloten kap moeten rijden dan in de testperiode het geval was.



Brug te ver

De GTI-motor maakt van de Eos een onmiskenbaar snelle jongen, maar 'sportief' is een

brug te ver, ook al doet de 'Sport'-stand van het optionele Dynamic Drive Control een aardige poging in die richting. Vooral bij het snellere bochtenwerk voel je dat de Eos, met dank aan de onvermijdelijke verstevigingen en het stalen klapdak, geen lichtgewicht is. Inclusief bestuurder legt de coupé-cabrio een dikke 1.500 kg in de schaal, wat zich in snel genomen bochtige weggetjes vertaalt in licht overhellen. Doe je het rustiger aan, dan gedraagt de Eos zich mooi neutraal en voelt 'ie zich duidelijk meer in z'n element. Ook de prettige besturing en het comfortabele onderstel komen beter tot hun recht wanneer je niet het maximale van de Eos verlangt. Aan het gemoedelijke karakter merk je dat Volkswagen de Eos duidelijk niet in de wieg heeft gelegd om als een echte roadster de bochtenridder uit te hangen, maar veel meer om op een warme zomeravond nog even lekker over de boulevard te cruisen. Vooral met de DDC-knop op 'Comfort' worden oneffenheden in het wegdek keurig weggefilterd en kun je heel ontspannen en comfortabel rijden met de Eos.



Forse investering

Zelfs in de 'Sport'-modus blijft comfort uiteindelijk de overhand houden en moedigt de Eos niet aan tot sportief rijden. Dat is in de regel ook meer het terrein van een echte roadster, terwijl een CC juist vooral om het comfort wordt aangeschaft. Bijna vanzelf drijft dan ook de vraag boven in hoeverre de 2.0 TSI en de Eos bij elkaar passen. Het is onbetwist een fijne motor en bovendien de enige benzinemotor die aan de heerlijke DSG-transmissie kan worden gekoppeld, maar met een vanafprijs van ruim 44 mille (inclusief DSG) vergt de top-Eos wel een forse investering. De 160 pk sterke 1.4 TSI doet op papier nauwelijks onder voor de tweeliter, maar is prijstechnisch wel een stuk toegankelijker en lijkt bovendien mans zat voor de Eos. Tegenover de relatief hoge prijs zet de Eos echter ook voordelen: fijne stoelen, comfortabele rijeigenschappen en een veelzijdige kapconstructie maken de vernieuwde Eos tot een keurige CC die niet bijzonder opwindend is, maar waar tegelijkertijd maar weinig op aan valt te merken.

Plus

- + Kapconstructie
- + Aandrijflijn
- + Comfortabel karakter

Min

- Prijs
- Hoofdruimte achterin