



Dirk-Jan Dalhuisen
30 augustus 2013

Zomerkever

We moesten er met z'n allen even op wachten, maar uiteindelijk hebben we deze zomer toch nog van de nodige zonnestrallen kunnen genieten. Met de nazomer voor de deur is het een mooi moment om onze eerste kilometers met de nieuwe Volkswagen Beetle Cabrio te maken. Is dit de auto die de nazomerkriebels in onze buik een extra slinger kan geven?



Vette knipoog

Z'n uiterlijk heeft de Beetle in ieder geval mee. Waar de dakloze New Beetle wel Å©rg aibaar was, daar heeft z'n opvolger - die weer 'gewoon' Beetle heet - een wat serieuzer, wat mannelijker voorkomen, net als de gesloten variant. Bol en rond is 'ie natuurlijk nog steeds - de knipoog naar de legendarische open Kever moet per slot van rekening toch zichtbaar blijven - maar het totaalplaatje heeft gewoon net even wat meer body dan bij de New Beetle het geval was. Sprekend kleurtje erop, setje mooie wielen eronder en je mag zeker gezien worden. Voor wie het allemaal niet nostalgisch genoeg kan, heeft Volkswagen zelfs speciale 50's, 60's en 70's Editions samengesteld. Toe maar!

Ook de cabriokap deelt een vette knipoog uit richting de aloude Kever Cabrio. Uiteraard is 'ie van alle moderne gemakken voorzien - met een druk op de knop, desnoods rijdend tot snelheden van 50 km/h, ben je in negen luttele seconden dakloos - maar als het dak zich eenmaal bovenop de kofferruimte heeft gevouwen, komen de herinneringen aan de oldskool Kever Cabrio onherroepelijk weer bovendrijven. Om de

Volkswagen Beetle Cabrio 1.4 TSI DSG Sport

geopende kap netjes af te dekken, krijg je er een speciale hoes bij. Trek daar gerust even tijd voor uit, want het (de)monteren van de hoes is niet in een paar tellen geiept. Reden temeer om regenbuien te vermijden, want om het dak weer te sluiten, moet de hoes er eerst af.



Serieuzer geworden

Dat de cabriokap zich niet in, maar bovenop de bagageruimte vouwt, heeft niet enkel esthetische voordelen. Het is daarbij ook nog eens lekker praktisch. De bagageruimte - met 225 liter niet al te groot, maar wel goed toegankelijk - blijft bijvoorbeeld mooi intact. Minpunt is wel dat de opgevouwen kap je het zicht naar achteren totaal ontnemt. Ieder voordeel 'heb' tenslotte z'n nadeel. Over ruimte gesproken: lekker open cruisen met vier man is aardig te doen in de Beetle. Zonder al te veel geschuif met de voorstoelen kun je achterin best aardig zitten. En krijg je onverhoopt toch een regendouche, dan is het goed om te weten dat de hoofdruimte zowel voor- als achterin, ook met de kap dicht, prima in orde is.

Volkswagen Beetle Cabrio 1.4 TSI DSG Sport

Net als bij de buitenkant gaat het er ook in het interieur allemaal wat serieuzer aan toe. Zo staat de voorruit niet meer zo ver naar voren en is het kenmerkende bloemenvaasje verdwenen. Het dubbele dashboardkastje bleef wel bestaan. Gelukkig maar, want aflegruimte is niet het sterkste punt van de Beetle. Karakteristiek zijn de drie tellertjes bovenop het dashboard, waarop je de olietemperatuur, de stopwatch en de turbodruk kunt aflezen. Nuttig is anders, maar leuk is het wel - en in een Beetle mag dat. En, retro of niet: de ergonomie en de afwerking zijn goed, al had het materiaalgebruik wel wat hoogwaardiger gemogen. Minpuntje is ook het infotainmentdisplay, dat iets gekanteld staat en daardoor al snel onleesbaar wordt door het reflecterende daglicht.



Sportief sfeertje

Onderhuids is de Beetle Cabrio gebaseerd op de Golf VI en de drie benzinemotoren waarmee Volkswagen de Beetle Cabrio aanbiedt, kennen we dan ook uit die vorige generatie Golf. De geteste 1.4 TSI slaat met z'n 160 pk een mooie brug tussen de instap-1.2 met 105 pk en de 210 pk sterke 2.0 TSI, die tot voor kort in de Golf GTI lag. Liever dieselen? Kan ook, Volkswagen levert de dakloze Beetle ook als 1.6 of 2.0 TDI.

Volkswagen Beetle Cabrio 1.4 TSI DSG Sport

En weet je eenmaal welke motor het moet worden, dan sta je meteen voor de volgende keuze: die uit één van de drie uitrustingsniveaus. Naast de Trend en de Design is de Beetle Cabrio er ook nog als Sport. Die laatste uitvoering zorgt met sportstoelen en carbon-look voor een sportief sfeertje aan boord van de Beetle.

Aan de buitenkant herken je de Sport onder meer aan z'n achterspoiler, 17 inch velgen en aan de zwarte spiegelkappen, die mooi afsteken tegen de witte lakkleur. De naam 'Sport' dekt de lading trouwens maar half, want naast sportieve zaken voorziet de Sport-uitvoering ook in comfortgerelateerde spulletjes als cruise control, stoelverwarming en climate control. Een prijspakker is 'ie dan ook niet: de Beetle Cabrio zoals wij 'm testten - als 1.4 TSI in Sport-uitvoering - is er vanaf 34.690 euro, maar met de zeventraps DSG-transmissie, het Fender Sound System, xenon en het Executive-pakket (met o.a. navigatie en - altijd doen - parkeersensoren) til je 'm zo naar de veertig mille. Waarmee de Beetle Cabrio nog altijd goedkoper is dan een vergelijkbare Golf Cabrio, dat dan weer wel.



Rust

Tijdens het rijden met de Beetle Cabrio valt vooral de rust op. Zelfs met de kap naar beneden blijft het opvallend stil aan boord. Het windscherm speelt daarin natuurlijk een belangrijke rol, maar laten we ook niet vergeten welke invloed de aandrijflijn hierop heeft. De 1.4 TSI doet z'n werk in alle stilte en omdat 'ie nauwelijks aan het werk hoeft om de Beetle van z'n plek te krijgen, is het vooral de wind die je hoort. Credits gaan ook naar de zeventraps DSG-automaat, die goed op het laagtoerige karakter van de TSI is ingesteld en in de Beetle - gelukkig - niet anders schakelt dan we van 'm gewend zijn: vroegtijdig, vingervlug en onvoelbaar. Al met al een fijne match, de Beetle Cabrio met deze TSI-DSG-combinatie.

Maar ook al mag 'ie de achternaam Sport dragen, de Beetle Cabrio is vooral een echte cruiser. De auto is opvallend soepel geveerd en nodigt niet zozeer uit tot het vlottere stuurwerk. In bochten voel je dat de auto vrij snel geneigd is om op 'n oor te gaan hangen, waarmee trouwens niet meteen is gezegd dat de Beetle geen leuke auto is om te besturen. Z'n weggedrag blijkt namelijk best lichtvoetig en de auto reageert bovendien adequaat op je stuurcommando's. Daarnaast is de stijfheid van de auto ook nog eens verrassend goed en heb je met 160 pk aan vermogen meer dan genoeg reserves achter de hand voor als het onverhoopt toch even snel moet gaan. De tweeliter TSI lijkt ons dan ook overbodig; de 1.2 TSI des te interessanter.



Forever young

Alleen z'n vrolijke uitstraling is eigenlijk al genoeg om voor kriebels in je buik te zorgen, maar gelukkig heeft de Beetle nog meer te bieden. De stille, soepele aandrijflijn past bijvoorbeeld perfect bij het onthaastende karakter van de auto, en dat geldt ook voor de goede isolatie. Het zou ons niet verbazen dat de Beetle Cabrio ook in de winter z'n mannetje staat. Voor het snellere bochtenwerk kun je de Beetle beter laten staan, maar op de boulevard voelt 'ie zich helemaal thuis. Wel even oppassen met parkeren als je bij je favoriete strandtent gaat lunchen, want heel overzichtelijk is de auto niet.

Een koopje is de moderne Kever al net zo min, al moest je voor de open variant van de New Beetle nog dieper in de buidel tasten. Voor de 1.2 TSI in basisuitvoering vraagt Volkswagen ruim 26 mille; de 1.4 TSI Sport met DSG-transmissie mag voor 37.000 euro mee. Daar krijg je dan wel een goed uitgeruste auto met ruimte voor vier personen voor terug. Al met al is de Beetle Cabrio - uiteraard net als de dichte Beetle - niet alleen goedkoper, maar ook weer een stukje volwassener geworden. En dat materiaalgebruik? Dat zien we dan maar als een uiting van z'n eeuwige jeugd.

Plus

- + Vrolijke uitstraling
- + Rustgevend karakter
- + Fijne aandrijflijn

Min

- Zicht naar achteren
- Afleesbaarheid infotainmentdisplay
- Materiaalgebruik