

Pressepräsentation Volkswagen Beetle Cabriolet:

Ergebnisoffen

Von Peter Schwerdtmann

Spätestens am Freitag, 22. Februar 2013, wird die Diskussion der Frischluft-Freunde bei Volkswagen wieder aufflammen. Soll ein Cabrio möglichst sanft und leise durch die Natur gleiten oder braucht es PS und Soundgenerator? Diese Debatte kann man heute auch beim Volkswagen Beetle Cabrio ergebnisoffen gestalten; denn es gibt beide Varianten: den Gleiter mit 105 PS und den Kracher mit 200 PS.

Mit seinem Basispreis von 21 350 Euro für den 1.2 TFSI mit 77 kW / 105 PS und Sechsgang-Handschalter in der einfachsten Variante wirkt das Beetle Cabrio auf den ersten Blick nicht wie ein Schnäppchen. Doch bei genauerem Hinsehen wird deutlich, dass dieses viersitzige Cabriolet mit einem vergleichsweise attraktiven Preis startet.

Natürlich fehlt es nicht an Möglichkeiten, mehr Geld für mehr Leistung, mehr Ausstattung und mehr Individualisierung auszugeben. So muss man für den stärksten Diesel (103 kW / 140 PS) wenigsten 26 100 Euro hinlegen. Und am Ende der Serienmodelle „Beetle“, „Design“, „Sport“, Design Exclusive“ und „Sport Exclusive“ steht ein Preis von 34 675 Euro für den 200-PS-Benziner mit dem Doppelkupplungsgetriebe DSG. Wem das alles noch nicht reicht, der findet noch genug Möglichkeiten in der Aufpreisliste und bei der R GmbH.

Zusätzlich bietet Volkswagen für sein Beetle Cabrio, das einst als Retro-Cabrio startete, nun Sondermodelle mit verstärktem Hang zur Vergangenheit; die „50s Edition“, die „60s Edition“ und die „70s Edition“ mit jeweils angepasster Optik. Sogar die gute alte Chrom-Radkappe erlebte dafür eine Wiedergeburt.

9,5 Sekunden braucht das Stoffverdeck, um den Blick nach oben komplett freizugeben. Das Öffnen funktioniert bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h. Das Verdeck faltet sich dann nach Käfer-Art hinter der Rücksitzbank zusammen. Dort kann es in eine Persenning

verpackt werden oder auch nicht. Die Verpackung sieht zwar schöner aus, nimmt dem elektrisch betriebenen Verdeck aber seinen Komfortvorteil. Man muss es auspacken, um es zu schließen.

Wir erlebten das Beetle-Cabrio jetzt in der Nähe von Nizza. Bei zwar sonnigem, aber doch kaltem Wetter, waren wir gewillt, uns außerhalb der Ortschaften unter den Schutz des dicken, recht schalldichten Stoffverdecks zu begeben und es bei der nächsten Stadtdurchfahrt wieder zu öffnen, um die paar Strahlen der kühlen Wintersonne einzufangen. Außerdem wollten wir den Viersitzer offen von seiner schönsten Seite zeigen.

Geschlossen macht das Beetle Cabrio eine gute Figur. Doch seine Schokoladenseite zeigt es eben erst offen. Dann fällt die betont gerade Linie von der A-Säule bis in den Heckspoiler auf, nicht nur, weil sie von dickem Chrom unterstrichen wird. Und von hinten betrachtet steht das Cabrio sehr satt da. So manchen wird sich angesichts der deutlichen Erdverbundenheit des Neuen mit Schmunzeln an die Vorgänger aus den 50er Jahren erinnern, die noch schmalbrüstig auf dünnen O-Beinchen daherhüpften.

Der neue Beetle ist auch länger als sein Vorgänger. Seine Proportionen haben sich von denen des alten Käfers hin zum heutigen Kompaktwagen verschoben, ohne die optische Verwandtschaft zum Käfer leugnen. Dem Cabrio kommt der Zuwachs zugute: Mehr Innenraum, mehr Kopffreiheit unter dem Stoffdach und mehr Laderaum ließen auch die Alltagstauglichkeit wachsen. So fasst der Kofferraum jetzt 225 Liter, auch bei geöffnetem Softtop, und die Rücksitzbank lässt sich umklappen.

Für die Cabrio-Fans, die es gern einmal krachen lassen, kommt der große TSI mit 147 kW / 200 PS und der elektrischen Quersperre XDS gerade recht. Der Motor entwickelt seine Höchstleistung ab 5100 Umdrehungen pro Minute (U/min), sein maximales Drehmoment liegt bereits bei 1700 U/min an. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 223 km/h, und er beschleunigt in 7,6 Sekunden von null auf 100 km/h. Der Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm) liegt bei 7,5 Litern auf 100 km, was ein einer Kohlendioxidemission von 174 Gramm pro Kilometer entspricht. Mit DSG liegt der Verbrauch um 0,3 Liter auf 100 km höher.

Wie man sich auch entscheidet – nur sanftes Gleiten oder auch mal die Muskeln spielen lassen –, der Motorklang hat auf jeden Falls nichts mehr zu tun mit dem typischen Käfer-Gejaule. Entweder man hört beim Gleiten so gut wie nichts oder freut sich beim Gasgeben über eine Geräuschkomposition aus der Abgasanlage, die sogar mehr PS erklingen lässt als man gekauft hat. (ampnet/Sm)

Daten Volkswagen Beetle Cabriolet 1.4 TSI Design

Länge x Breite x Höhe (in m): 4.28 x 1,81 x 1,47

Motor: 4-Zylinder-Benziner, 1390 ccm, Twincharger, Direkteinspritzung

Leistung: 118 kW / 160 PS bei 5800 U/min

Maximales Drehmoment: 250 Nm bei 1500 - 4500 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 6,4 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 148 g/km, Euro 5 (Effizienzklasse C)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,6 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h

Leergewicht / Zuladung (maximal): 1468 kg / 457 kg

Räder / Reifen: 6,5J x 16 / 215/60 R16

Kofferraumvolumen: 225 Liter

Basispreis: 25 050 Euro