

Pressepräsentation VW Beetle Dune: Ein Volkswagen für den Fahrspaß

Von Walther Wuttke

Volkswagen gehört nicht unbedingt zu den Herstellern, die man mit besonders emotionalen Modellen in Verbindung bringt. Die Erzeugnisse aus Wolfsburg sind vor allem vernünftig, solide gebaut und bieten moderne Technik. Aus diesen eher nüchternen Gründen wurden und werden sie weltweit geschätzt. Spaß und Vergnügen am Auto kam erst ins Spiel, als kalifornische Bastler ungestört von Spielverderbern aus Technischen Überwachungsvereinen den Käfer als Objekt zum Austoben ihrer mitunter skurrilen Ideen entdeckten. Das Ergebnis nannten sie „Dune Buggy“ und jagten damit über die südkalifornischen Strände und durch die mexikanische Wüste. Einige dieser abenteuerlichen Gefährte haben inzwischen museale Qualitäten erreicht und schmücken unter anderem das Volkswagen-Museum in Wolfsburg.

Doch die Geschichte der Spaßautos auf Basis des unverwüstlichen Käfers wird jetzt weitergeschrieben, und wieder ist ein Käfer die Ausgangsbasis. Der neue Dünenjäger nennt sich Beetle Dune und soll, so die Volkswagen-Presseabteilung, in einer mutigen Wortschöpfung das „Funventure“ in die Baureihe bringen. Damit nicht genug: „Die komplette Baureihe soll fortan eine einzige Hommage an den Spaß am Fahren sein“, legt sich das Pressteam programmatisch fest. Diesen neuen Fahrspaß gibt es in zwei Versionen: als zweitüriges Coupé mit einem optional lieferbaren großen Glasschiebedach und als Cabrio – übrigens das letzte offene Modell bei Volkswagen nachdem das Golf-Cabrio nicht mehr hergestellt wird.

Es ist erstaunlich wie wenige Retuschen ausreichen, um ein weitgehend bekanntes Modell (vom New Beetle sind bisher 1,6 Millionen Exemplare von den mexikanischen Bändern gerollt) zu einem neuen Gesicht in der automobilen Masse zu verhelfen. Ein dezenter Einsatz von Anbauteilen aus zumeist schwarzem Kunststoff, Aufkleber an den richtigen Stellen und schon ist der klassische Beetle zum Dune mutiert. Und der rollt dann auf einem sogenannten Schlechtwege-Fahrerwerk, das sich unter anderem durch

eine um zehn Millimeter angehobene Bodenfreiheit von den bisherigen Versionen unterscheidet. So wird aus dem Fronttriebler natürlich kein Geländegänger, und trotz des Namens sollte man Dünen eher umfahren, doch wirkt die jüngste Beetle-Variante dadurch irgendwie (positiv) halbstarker.

Im Innenraum setzen sich die Akzente des Außendesigns fort. Es geht je nach Version bunt zu, wobei allerdings der Materialmix nicht unbedingt die Erwartungen erfüllt. Neben feinen Partien in Klavierlack-Optik oder mattierte Lackflächen dominiert sauber verarbeitetes Hartplastik. Hinter der relativ steil stehenden Frontscheibe blickt der Fahrer auf ordentlich verteilte Instrumente, die einen Hauch von Nostalgie verströmen. Gegen Aufpreis informieren drei auf der Instrumententafel montierte Anzeigen über Öldruck, Zeit (einschließlich Stoppuhr) und den Ladedruck. Die farbliche Gestaltung sorgt für gute Laune, vor allem wenn der Kunde die neue (und vorerst allein für den Dune reservierte Farbe) „Sandstorm Yellow Metallic“ gewählt hat. Wer lässt sich nur diese Namen einfallen? Dazu passen die optionalen Ledersitze mit farblich passenden Nähten.

Der Beetle Dune kommt mit zwei Diesel- und drei Benzinantrieben auf den Markt, die zwischen 77 kW / 105 PS und 162 kW / 220 PS leisten. Den angekündigten Fahrspaß vermittelt dabei vor allem der 2.0-Liter-TSI, der den immerhin gut 1,5 Tonnen wiegenden Dune fahrspaßig über den Asphalt bewegt. Stets reicht die Kraft für den kleinen Sprint zwischendurch und gekoppelt mit dem Sieben-Gang-DSG-Getriebe eignet sich der Antrieb auch zum lässigen Flanieren vor den Cafés an den Strandpromenaden dieser Welt. Der Verbrauch liegt nach Wolfsburger Angaben bei knapp sieben Litern je 100 Kilometer, die allerdings dank des temperamentvollen Antriebs Wunschdenken bleiben. Realistisch sind niedrige zweistellige Ergebnisse.

Dank des angenehm abgestimmten Fahrwerks gehört der Zweitürer zu den komfortablen Vertretern seiner Klasse. Die Wolfsburger Erfahrung und Feinarbeit zeigt sich beim Cabriolet durch eine sehr angenehm dezente Geräuschentwicklung – trotz des gewählten Stoffverdecks, das stark an die einstigen Konstruktionen des bei Karmann und Hebmüller geöffneten Ur-Käfers erinnert. Geblieben ist leider der übermäßig große Wendekreis, der das Kommando der (optionalen) Navigation „bitte wenden“ durchaus in eine Nervenprobe verwandeln kann.

Die Preisliste beginnt bei 24 000 Euro für das Coupé mit dem 77 kW / 105 PS starken Benzinmotor. Das entsprechende Cabrio kostet 28 225 Euro. Der 2,0-Liter-Antrieb bringt die Anschaffungskosten auf 31 700 Euro (Coupé) und 35 900 Euro. Zur Basisausstattung gehören unter anderem Sitze mit Lendenwirbelstützen, Bergfahrsistent, Klimaanlage, Parkpilot, beheizbare Vordersitze und Regensensor. Daneben lassen sich Coupé und

Cabriolet mit einer Vielzahl von nützlichen und weniger nützlichen Dingen aufwerten. Und wem das Cabrio mit seinem schwarzen Dach zu sachlich ist, sollte noch etwas warten, denn demnächst kommt (die Älteren werden sich noch an den Jeans-Käfer erinnern) eine Version mit einem Dach in Jeans-Optik auf den Markt. (ampnet/ww)

Daten Volkswagen Beetle Dune 2.0 TSI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,29 x 2,02 x 1,50

Motor: R4-Benziner, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 162 kW / 220 PS bei 4500–6200 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1500–4400 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 228 km/h (Cabrio 226 km/h)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,6 (Schaltgetriebe); 6,8 Liter (DSG)

Effizienzklasse: D

CO₂-Emissionen: 153 g/km; 157 g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 1464 kg / max. 376 kg (Coupé); min. 1489 kg / max. 281 kg (Cabrio)

Kofferraumvolumen: 252–1046 Liter

Basispreis: 29 800 Euro (Coupé); 35 900 Euro (Cabrio)

Bilder zum Artikel



Volkswagen Beetle Dune Cabrio.



Volkswagen Beetle Dune Cabrio.



Volkswagen Beetle Dune.



Volkswagen Beetle Dune.



Volkswagen Beetle Dune.



Volkswagen Beetle Dune.



Volkswagen Beetle Dune.
