



## Volkswagen Eos

### Wel de lusten, niet de lasten

Rij-impressie | Op de eerste zonnige zomerdagdag wemelt het ineens van de cabriolets. Veel van die auto's hebben de hele winter binnen gestaan en de eigenaren grijpen de eerste kans aan om er weer mee te rijden. Veel cabriolets brengen niet alleen veel tijd in de garage door omdat ze zich niet lenen voor rijden bij slecht weer, ze zijn ook te duur om dagelijks te gebruiken. De Volkswagen Eos is juist een cabrio die het hele jaar door gebruik kan worden. Lees zelf waarom.

De VW Eos kan bij ieder weertype gebruikt worden omdat het een cabriolet is met een metalen dakconstructie. Zo'n auto wordt ook wel een "coupé cabriolet" genoemd, omdat het comfort met gesloten dak vergelijkbaar is met dat van een coupé. De Eos onderscheidt zich van andere coupé-cabriolets doordat het dak grotendeels van glas is. Daarmee geeft deze open Volkswagen ook in de winter een groot gevoel van vrijheid.

### Facelift

De aanleiding voor deze nieuwe test is de facelift die de Eos recentelijk onderging. Het model is al sinds 2006 op de markt en sinds die tijd heeft Volkswagen zichzelf een nieuw gezicht aangemeten. Het front van de "Eos 2011" heeft daarom dezelfde scherpe lijnen als de nieuwste modellen. Bovendien is voorzien in LED dagrijverlichting, wat de breedte letterlijk en figuurlijk onderstreept. Ook aan de achterzijde worden voortaan LEDs toegepast. In de achterbumper is een diffuser opgenomen. Deze verbetert bij

sportwagens de wegligging en komt bij de Eos vooral het uiterlijk ten goede.

Het interieur van de Eos is nog altijd een toonbeeld van degelijkheid. Dat is bij een pretauto als deze een onwennige keuze. Wie niet beter weet, denkt in een alledaagse Volkswagen onderweg te zijn en niet in een exclusief model als de Eos. De uitrusting is gelijk aan die van de andere grote Volkswagens en dat is juist een sterk punt. Zo is ook het nieuwste audio-, communicatie- en navigatiesysteem van VW in de Eos te vinden.



## Open dak

De Eos wordt aangeprezen als een vierpersoons auto. Voorin is de ruimte inderdaad prima. De hoofdruimte achterin is echter beperkt, waardoor dit vooral het domein is van kinderen of inschikkelijke volwassenen. De bagageruimte is zeer onregelmatig van vorm en daarom niet goed bruikbaar. Ook met geopend dak is de beschikbare kofferruimte onpraktisch klein.

Het dak kan worden geopend in twee stappen. Het glazen deel van het dak kan worden gekanteld of geopend, net als een gemiddeld zonnedak. Met een druk op de knop kan het dak ook geheel worden geopend. Bijzonder daarbij is dat het dak in feite uit twee delen bestaat die over elkaar heen schuiven. Het grote voordeel daarvan is dat de bagageruimte minder lang hoeft te zijn en dat komt de proporties van de auto ten goede.



Met geopend dak is het comfort gemiddeld goed voor een auto in dit segment. Het interieur van de recent geïntroduceerde (en voordeligere!) Golf Cabriolet heeft met open dak minder turbulentie dan deze Eos. Dat maakt pijnlijk duidelijk dat de Eos al enige tijd op de markt is en de aanpassingen louter verfijningen zijn. Heel handig is het feit dat het dak voortaan met de afstandsbediening kan worden geopend of gesloten. Wie de Eos vol trots met open dak voor het huis parkeert, hoeft nu niet meer naar buiten te rennen als het weer omslaat.

## Weggedrag

Het probleem van iedere cabriolet is, dat door het ontbreken van het dak ook een deel van de stevigheid ontbreekt. Bij de Eos is dat duidelijk merkbaar. Wanneer met geopend dak op slecht wegdek wordt gereden "tordeert" de auto iets. Hoewel dit wel merkbaar is, is het niet storend.

Het weggedrag wordt niet door het torderen beïnvloed en is in alle gevallen prima. De Eos is zeker geen scherp sturende roadster, maar deze grote cabriolet leent zich zeker voor vlot bochtenwerk.



## Prestaties en verbruik

De Eos biedt het comfort van een coupé en het plezier van een cabriolet. Maar er is nog een reden om dit verslag de titel "Wel de lusten, niet de lasten" mee te geven. Dat is het feit dat de Eos aangenaam voordelig is in het gebruik.



Alle autofabrikanten doen hun best om het onmogelijke te realiseren: goede prestaties combineren met een laag verbruik. Volkswagen doet dat dankzij "TSI"-techniek veruit het beste van alle automerken. Met name de hier gereden "2.0 TSI" is daarvan een bewijs. Dankzij de hulp van een turbo en een compressor levert deze benzinemotor 200 pk / 280 Nm.

Dat vermogen wordt via een zogenaamde "DSG" automatische versnellingsbak op de voorwielen overgebracht. DSG bestaat technisch gezien uit twee versnellingsbakken, waarbij de ene daadwerkelijk de overbrenging verzorgt en de andere alvast het volgende verzet klaarzet. Op het moment dat geschakeld zou moeten worden, hoeft slechts van



koppeling te worden gewisseld en dat gaat sneller dan zelfs een coureur zou kunnen.



Inmiddels hebben diverse fabrikanten de kunst afgekeken, maar de "versnellingsbak met dubbele koppeling" van Volkswagen blijft het meest efficiënt omdat deze met droge platen werkt. Veel andere systemen gebruiken een vloeistofkoppeling en dat geeft verlies.

De combinatie van de TSI-motor en de DSG-versnellingsbak maakt de Eos razendsnel en toch zuinig. Om met het eerste te beginnen: wanneer in de "Sport"-stand wordt gereden is het bijna lastig om zonder wielspin weg te rijden! Ook wanneer de auto al op snelheid is, is een tikje op het gaspedaal voldoende voor een instant versnelling. Deze "2.0 TSI"-motor is ook terug te vinden in de Golf GTI en de snelste Golf Cabrio. De Eos is ondanks de grotere afmetingen even gretig en bijterig! Ook in cijfers uitgedrukt doen de prestaties van de Eos 2.0 nauwelijks onder voor de Golf 2.0.



Wanneer het maximale wordt gevraagd, stijgt het verbruik tot 1 op 10. De Eos is echter een comfortabele auto die zich vooral leent voor een kalme rijstijl. Op de lange afstand bedroeg het verbruik daarom in de praktijk 1 op 18.5! Na een week rijden, kwam het gemiddelde testverbruik uit op 15.8 en dat is nog steeds zeer gunstig. De Volkswagen Eos is daarom een typisch geval van wel de lusten, niet de lasten.

## Conclusie

De Volkswagen Eos is aangepast voor modeljaar 2011. Het betreft hierbij kleine aanpassingen, de essentie van de Eos is gelijk gebleven. Nog altijd biedt de Eos in de winter het comfort van een coupé en in de zomer de vrijheid van een cabriolet. Het nieuwe front geeft de Eos een moderner en scherper

aangezicht. De verbeterde motoren leveren nog  
betere prestaties, terwijl het verbruik is gedaald. ■



# Specificaties

## Volkswagen Eos 2.0 TSI Highline DSG

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	441 x 179 x 144 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.486 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	380/205 l
Bandenmaat	235/45R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	210 pk @ 5300 tpm
Koppel	280 Nm @ 1700 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,8 sec.
Topsnelheid	236 km/u
Verbruik gemiddeld	7,5 l / 100 km
Verbruik stad	10,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	174 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 44.390,-
Prijs instapmodel	€ 33.390,-