

Volkswagen New Beetle Vergane glorie?

Soms is de opvolger beter dan het origineel. Filmkenners weten te vertellen dat *The Godfather part II* beter is dan zijn voorganger. Ook *Alien 2* wist de bioscoopgangers meer angst in te boezemen dan *Alien 1*. Maar zodra een film de cultstatus bereikt, brandt geen enkele regisseur zich er de handen nog aan. Volkswagen durfde het aan om één van 's werelds weinige cultauto's te doen herleven. Top of flop?



Doel van de testrit: Ruigoord, het laatste hippie-bolwerk van Nederland. Daar zal de nieuwe Kever vast gewaardeerd worden, want de ontwerpers van de nieuwe Beetle hebben zich zichtbaar uitgeleefd. Het ontwerp is getransformeerd naar het jaar 2000 en onmiskenbaar herkenbaar gebleven als Kever.

Binnenin zijn veel karakteriserende Kever-elementen zo aangepast dat ze modern ogen zonder het origineel geweld aan te doen. Zo heeft de nieuwe Beetle nog steeds een grote centrale ronde combimeter en een handgreep rechts op het dashboard. Ook het bloemenvaasje bij het stuur en de lussen boven de voorstoelen zijn gebleven. Behalve leuke styling elementen zit de auto vol slimmigheden zoals twee geïntegreerde zonnebrilhouders, een display voor de tijd en buitentemperatuur onder de binnenspiegel en een 12 volt stopcontact in de middenconsole.

De voorstoelen staan midden in de auto wat een gigantische ruimte op het dashboard oplevert. Een strekkende meter

plastic scheidt de inzittenden van de grote bolle voorruit. De afstand is zo enorm dat het bedienen van de ruitenwissers voelt als het bedienen van een televisie met een afstandsbediening; ver vóór de kijker is te zien hoe de gevraagde actie wordt uitgevoerd. Juist omdat de voorstoelen onder het hoogste punt van het koepeldak staan, is de hoofdruimte gigantisch. Bestuurders tot zo'n 2 meter 10 zitten prima in de New Beetle.

De beenruimte op de achterbank is voldoende, maar de achterpassagiers worden vriendelijk verzocht de nek mee te buigen met de aflopende daklijn. De bagageruimte is klein, onregelmatig van vorm en voorzien van een forse tildrempel. Logisch, want in het originele ontwerp huisde hier de motor, en die leent zich prima voor zo'n ruimte.

Rijden met de Volkswagen New Beetle is niet zo spannend als het lijkt. De rijkwaliteiten liggen op het niveau dat vandaag de dag wordt verwacht. Alleen de extreme windgevoeligheid van weleer is gebleven.

De New Beetle heeft de motor van de Volkswagen Golf GTi meegekregen om het zware kunstwerk op wielen toch nog acceptabele prestaties te geven. En inderdaad, een inhaalmanoeuvre op een B-weg wordt met heel behoorlijke acceleratie uitgevoerd. Om de veiligheid te vergroten rust Volkswagen de New Beetle standaard uit met EDS en ABS.



Conclusie

De New Beetle rijdt dankzij alle hulpstukken goed, maar een interessante bezigheid is het rijden met de New Beetle bepaald niet. Op het moment dat Volkswagen de noodzaak zag de goedkope volksauto van vroeger uit te rusten met een GTi motor, remhulp en stabiliteitscontrole rees geen twijfel bij Volkswagen of het wel zo'n goed idee is een oud concept in een nieuwe jas te steken. Jammer, want met al die moderne techniek kost de auto ruim fl. 50.000,- en is daarmee van volks-wagen tot yuppen icoon geworden.

Conceptueel gezien is bijvoorbeeld de Daewoo Matiz of Renault Kangoo een beter opvolger van de Kever dan de New Beetle. De Kangoo is een vrolijk ogende goedkope gezinsauto met veel ruimte tegen een lage prijs. De Kangoo geniet mee van de moderne techniek, zonder te lijden onder een verouderd ontwerp dat vraagt om technische hoogstandjes. Van sommige dingen moet de commercie met haar handen afblijven. Het unieke natuurgebied rond Ruigoord is daar één van, de originele Volkswagen Kever een goede tweede. ■



Techniek

Volkswagen New Beetle 2.0 Highline

Maten en gewichten

Lengte	408 cm
Breedte	172 cm
Hoogte	150 cm
Wielbasis	251 cm
Gewicht	1221 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	1000 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	209/769 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	115 pk @ 5400 tpm
Koppel	172 Nm @ 3200 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,9 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	8,7 l / 100 km
Verbruik stad	11,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	210 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 30.050,-
Prijs instapmodel	€ 21.990,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 78 per maand



Deze auto leasen?

Dat kan vanaf:

€ 407 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?