



Jarno van Maanen
7 februari 2009

© Rijtesten.nl

Herbie krijgt spierballen

Iedereen kent Herbie, de Kever met een eigen willetje die de hoofdrol in de gelijknamige Disneyfilms vertolkte. Hoewel Herbie op het circuit zijn mannetje stond, was hij eigenlijk alleen te herkennen als raceauto aan de rood-wit-blauwe striping op de motorkap en startnummer 53 op de deuren. Eind jaren '90 vond Volkswagen het tijd voor een serieuze Herbie: een 'echte' sportwagen op basis van de New Beetle. Na een reeks prototypen werd in het jaar 2000 de knoop doorgehakt, een jaar later ging de New Beetle RSi in productie. Volkswagen Racing, de race-afdeling van VW, zette er tien per maand in elkaar en na twee jaar en 250 exemplaren vonden ze het welletjes. Wij reden met de allerlaatste, nummer 250.



Van chick car naar sports car

Zo ingetogen als de originele Herbie was, zo uitbundig is deze RSi. Is het niet de enorme whale tail achterspoiler, dan zijn het wel de extreem uitgeklopte wielkasten waarmee hij laat zien dat hij geen gewone New Beetle is. Die wielkasten bieden plaats aan lichtgewicht 18 inch *~OZ Superturismo*™ wielen. Geen toevallige keuze: precies dezelfde wielen werden gebruikt in de raceklasse waaraan dit model deelnam, de New Beetle Cup. Kijken we naar de achterkant, dan kunnen we natuurlijk niet om de gigagrote spoiler heen, die voor de nodige downforce op de achteras zorgt. Ook de vuistdikke Remus-uitlaatpijpen die uit de sportieve achterbumper priemen laten er geen twijfel over bestaan dat dit niet zomaar een Beetle is.

De transformatie tot sportwagen heeft ervoor gezorgd dat deze New Beetle in de breedte met 8 centimeter is gegroeid. Vooral recht van voren zorgt dat voor een apart

Volkswagen New Beetle RSi 3.2 V6 4Motion

aanzicht: een sterk uitgebouwde carrosserie, drie gigantische luchtinlaten in de bumper en tegelijkertijd dat guitige Beetle-snoetje met die vertederende Bambi-ogen. Die "ogen" zijn trouwens standaard voorzien van xenon-verlichting. Tegenwoordig niets opzienbarends, maar toen de auto in 2001 op de markt kwam, was dat wel degelijk iets bijzonders. Bij de Porsche 911 moest je daar toen nog voor bijbetalen. Overigens was de New Beetle RSi met zijn nieuwprijs van bijna 107.000 euro zelfs zo'n twee mille duurder dan de instap-911 destijds.



Koolstofvezel en aluminium

Waar het interieur vaak wordt vergeten bij de metamorfose naar een sportieve vierwieler, heeft Volkswagen kosten noch moeite gespaard om van de RSi iets bijzonders te maken. Het standaard meubilair maakte plaats voor koolstofvezel kuipstoelen van Recaro, bekleed met felrood leder. Ook het instrumentarium en de

deurpanelen zijn vervaardigd uit koolstofvezel. Geen "carbonlook", maar the real deal. De kunstzinnige raamslingers "elektrisch bedienbare ramen zijn natuurlijk niet racy" zijn, net als de pedalen en de rally-achtige handgrepen, gemaakt van aluminium. Zelfs de zonnekleppen zijn voorzien van aluminium accenten. Voor de bekleding van de hemel en het stuurwiel is alcantara gebruikt.

Net als bij de gewone New Beetle is de afstand van de bestuurdersstoel tot de voorruit gigantisch. Ook de hoofdruimte is normaliter al overbemeten, maar door de diepe kuipstoelen is deze bij de RSi echt enorm. Het is dan wat onhandig dat de bediening van de radio helemaal in het dak is geplaatst. Waar normaal de radio zit, bovenin de middenconsole, bevinden zich nu drie metertjes voor olietemperatuur, oliedruk en voltage. Weer zo'n leuk racy detail. Hoewel de Recaro kuipjes weinig verstelmogelijkheden hebben - dat wil zeggen: alleen van voor naar achter - bieden ze een prettige zit. Omdat je "n de stoel zit en niet erop, is de zijdelingse steun perfect en ondanks de lage positie is het zicht naar buiten ook nog eens heel behoorlijk.



Snelste Kever ooit

Onder de motorkap ligt een 3,2 liter V6. Een motor die we kennen van de Golf IV R32, met dit verschil dat het RSi-blok met de hand in elkaar is gezet door Volkswagen Racing en in de Beetle met 224pk iets minder vermogen levert dan in de 241pk sterke Golf. De motor is gekoppeld aan een handgeschakelde close-ratio zesbak, afkomstig uit de Audi TT. In tegenstelling tot de normale voorwielaangedreven New Beetle, wordt de RSi aangedreven op alle vier de wielen via het zogenaamde 4Motion systeem. Dit is geen permanente four wheel drive: alleen wanneer de voorwielen grip dreigen te verliezen zullen de achterwielen bijspringen. Voor het contact met het asfalt zorgen brede banden, maatje 235/40ZR18.

Het resultaat van dit alles is de snelste Kever ooit: het 0-100km/h sprintje doet hij in slechts 6,4 seconden en pas bij 225km/h stopt de acceleratie. 4Motion zorgt voor een

Volkswagen New Beetle RSi 3.2 V6 4Motion

efficiënte krachtoverbrenging. Vanaf stilstand volgas optrekken doet hij zonder een greintje wielspin. Het is alleen jammer dat de motor bij lage toerentallen wat lui is, pas bij 3.000 toeren voelt hij echt krachtig aan. Vanaf dat toerental begint hij ook erg fraai te klinken. Met dank aan het Remus uitlaatsysteem is de sound perfect; een tikkeltje ordinair, maar nog net niet 'sjonnie'. Een leuke gimmick zijn de shift lights tussen de toerenteller en snelheidsmeter, naarmate de toerenteller de begrenzer nadert, lichten steeds meer lampjes op.



© Rijtesten.nl

Wereld van verschil

Gelukkig heeft Volkswagen meer gedaan dan het monteren van een dikke motor in een onschuldig autootje. De versnellingsbak laat zich bijvoorbeeld, ondanks de wat lange slagen, met veel gevoel bedienen. Door de gunstige bakverhoudingen is bij iedere snelheid wel een geschikte versnelling te vinden, waardoor het 'luie toereengebied'

buitenspel kan worden gezet. Ook het onderstel is perfect aangepast; ondanks zijn hoge carrosserie helt hij amper over in snel genomen bochten, maar tegelijkertijd is de vering niet z³ oncomfortabel dat het storend is op lange ritten. Wat dan wel stoort is het motorgeluid. Bij 120km/h in VI maakt de motor 3.000 toeren en dan blijkt het interieur van de bolle Beetle als klankkast te functioneren.

Qua stuurgevoel is de RSi een wereld van verschil ten opzichte van de normale nieuwe Kever. Waar die niet erg direct stuurt en een nogal vage middenstand heeft, voelt de RSi stevig en precies aan. Vooral op hogere snelheid stuurt hij wat zwaarder, waardoor hij de bestuurder het gevoel geeft dat hij met *~veel auto*[™] onderweg is. Nu weegt deze New Beetle ook zo[™]n 1.500kg, dus dat gevoel is wel op zijn plaats. Om die massa te vertragen heeft Volkswagen flinke remschijven gemonteerd. Vooraan maar liefst 330mm in diameter. Ter vergelijking: die van de Porsche GT3 hebben precies hetzelfde formaat. Hiermee is het een koud kunstje om de auto snel af te remmen, wat ook te danken is aan het goed te doseren rempedaal.



Over the top

Als Volkswagen Æ-ets heeft aangetoond met de New Beetle RSi dan is het wel dat ze over een gezonde dosis durf beschikt. Voor een fabrikant die vooral bekend staat om het aan de man brengen van modale middenklassers, is het ontwikkelen een sportwagen op basis van een auto als de New Beetle immers geen logische stap. Dat maakt de RSi extra bijzonder. Niet dat hij dat nodig heeft, want met zijn extreem over the top bodykit, conceptcar-achtige interieur en sportieve prestaties is het sowieso al Æ©Æ©n van de meest speciale Volkswagens ooit. Daar komt nog eens bij dat er slechts 250 exemplaren van de band rolden, waardoor deze Æ¼ber-Kever niet alleen uniek is, maar ook nog eens ontzettend exclusief.

Met dank aan Marco Hof Sportscars.

Plus

- + Bijzonder en zeldzaam
- + Sportieve rijkwaliteiten
- + Geweldige stoelen

Min

- Motorgeluid bij snelwegritten
- Ergonomie radiobediening