

Intro

In 2002 liep de laatste Golf Cabriolet van de band. Open rijden in een Volkswagen kon vanaf toen alleen in de New Beetle Cabrio, maar dat is nooit echt een succes geworden. Nu is er de Eos, een vierpersoons coupé-cabrio waarmee Volkswagen de strijd aangaat met de onlangs geïntroduceerde Opel Astra TwinTop en de kortgeleden gefacelifte Peugeot 307 CC. Eindelijk weer een écht Volkswagen cabriolet?



Het exterieur

Qua formaat zit de Volkswagen Eos precies tussen de Golf en de Jetta in. De koplampen zien eruit als die van de Polo en de Passat, de achterlichten lijken op die van de Jetta en het ontwerp van de grille komt het meest in de buurt van die van de Golf R32. Maar de Eos is natuurlijk meer dan een mengelmoes van Volkswagen stielelementen. Zowel met gesloten als met geopend dak ziet de Eos er dikker uit dan zijn sedan- en hatchback broertjes. Die 'diktheid' zit met name in de uitgestrekte – iets naar achteren oplopende – belijning van de zijkant en het vlakke achtersteven. Al met al is de vorm van de Eos zeer goed geslaagd.



De typische Volkswagen-koplamp met traantje.

Op de voorkant van de auto zit, zoals tegenwoordig de norm is bij Volkswagen, een opvallende chromen grille. Hoewel hij misschien iets té aanwezig is (met name bij een donkere exterieurkleur), staat de grille al iets beter dan op de Passat. Het is tegenwoordig ook een trend om de mistlampen in een horizontaal spijltje in de voorbumper te integreren – zie ook de Audi A4 en Porsche Cayman bijvoorbeeld – en dit ziet er buitengewoon fraai uit. De koplampen lijken een beetje te fronsen, waardoor de Eos een beetje boos kijkt. Hierdoor ziet de auto er wat minder 'lief' uit dan de 307 en Astra.

Zwart is een mooie kleur voor deze auto, het staat erg stijlvol en geeft de Eos een heel representatief voorkomen. Helaas brengt de zwarte kleur ook enkele nadelen met zich mee. Zo is het lastig om een

zwarte auto schoon te houden, want de auto door de zwarte kleur snel op in de zon en valt de chromen grille eigenlijk nét iets te veel op. Zilvergrijs is in veel opzichten wat makkelijker, maar ook iets minder stijlvol.

Standaard staat de Eos op zestienduims lichtmetaal, maar de testauto is uitgerust met zeventienduims 'Solitude'-wielen. Dit zijn wielen met tien dubbele spaken, waardoor ze er op het eerste oog nogal druk uitzien. Wanneer je echter goed het totaalplaatje bekijkt, dan zie je dat ze eigenlijk best goed bij de auto passen. Het formaat is ook goed, een duimbreedte kleiner oogt een stuk minder mooi.

Het interieur

De Eos ziet er van binnen strak en modern uit, maar het interieur is niet bijzonder stijlvol of spannend. Gelukkig fleurt de zilveren strip de boel een beetje op en ook het feit dat de onderkant van het dashboard beige is, draagt eraan bij dat het iets minder saai is. Bij een vlotte cabriolet past een leuk interieur. Daar is hier echter - helaas - geen sprake van, want het is een tikkeltje saai in de Eos. Gelukkig is de ergonomie wel dik in orde: de knopjes voelen degelijk aan en zitten op een logische plaats.



De frisse combinatie van beige en zwart kan niet verhullen dat het interieur een beetje saai is.

Sportstoelen behoren tot de standaarduitrusting van de Eos en dat is heel prettig: het zijn geweldige stoelen. De met beige lederen bekleden stoelen zitten subliem, dankzij de hoge wangen wordt je goed op je plek gehouden en de zitting is niet te zacht, maar ook niet te hard.

Voorin de Eos is het prima uit te houden, de interieurruimte is heel aardig, zowel in de breedte als in de hoogte. Maar hoewel Volkswagen de Eos presenteert als een volwaardige vierzitter, is de achterbank te klein voor volwassenen. De beenruimte valt niet tegen, maar bij gesloten dak is de hoofdruimte simpelweg niet toereikend voor puberende kinderen of volgroeide volwassenen. Dat er met geopende dak wél genoeg hoofdruimte is voor de achterbankpassagiers is, zal geen verrassing zijn. Eigenlijk is het dus een volwaardige vierzits cabriolet, maar geen volwaardige vierzits coupé.

Omdat het dak van de Eos in de kofferbak verdwijnt, is de capaciteit van de kofferbak afhankelijk van het wel of niet geopend zijn van dat dak. Met open dak biedt het bagageruim een heel aardige 380 liter. Wanneer het dak gesloten is, dan is het beperkt tot 205 liter. Dat lijkt heel weinig en het is ook heel weinig, maar bij een coupé-cabriolet is dit onvermijdelijk. De concurrenten van de Eos scoren niet beter of slechter op dit gebied. Een nadeel van het inklapdak is niet alleen de geringe bagageruimte, maar ook de manier waarop deze ruimte is ingedeeld: vanwege alle vakjes is het lastig om de ruimte goed te benutten.

Het rijden

De wegligging is zeer goed. Hoewel de testauto niet over een sportonderstel beschikt, voelt hij aan als een sportieve auto. De auto blijft neutraal in snelle bochten en nodigt uit tot sportief rijgedrag. De auto laat merken dat hij het heerlijk vindt om over dijkweggetjes te rijden en uiteraard stemt dat de bestuurder ook tevreden. Veel cabriolets zijn met name gericht op comfortabel 'cruisen', maar dat geldt niet voor de Eos. Toch is hij niet echt oncomfortabel. Hoewel het onderstel tamelijk sportief mag worden genoemd, is het niet zo dat iedere oneffenheid in de weg direct te voelen is. Het onderstel is niet hard, maar wel sportief.



De tweeliter FSI-motor is precies goed voor deze auto.

De pedalen en het stuur voelen zeer direct aan. Sommige Volkswagen voelen nogal vaag aan - alsof je niet precies weet wat hij doet - maar de Eos voelt qua bediening bijna aan als een BMW, zo direct. Het nadeel van de pedalen is dat het gas en rempedaal erg dicht bij elkaar zijn opgesteld. Ongewild twee pedalen tegelijk indrukken is iets waarvoor je moet oppassen, een foutje is zo gemaakt. Schakelen met de zesbak is een feest. De slagen zijn kort, de weerstand is precies goed en de pook ligt goed in de hand. Jammergenoeg gaat het schakelen gepaard met een duidelijk aanwezig 'kloenk'-geluid, maar na een tijdje raak je daar aan gewend en hoor je dat niet meer.

Door de korte voorruit geeft de Eos een écht cabriogevoel, je voelt dat je buiten bent. Helaas brengt die korte voorruit wel wat windruis met zich mee, daarom is het optionele windscherm echt een aanrader. Voor €275 heb je geen last meer van turbulentie in de buurt van je bovenlijf. Tot 80km/h kun je qua ruisgeluid prima rijden met de zijramen naar beneden en met de zijramen naar boven is het ook op de snelweg goed uit te houden.

De testauto beschikt over een tweeliter FSI-motor met 150pk. Dit lijkt heel wat, maar de Eos is geen lichtgewicht. Vanwege de stalen dakconstructie alsmede de verstevingen in het chassis die nodig zijn om de stijfheid op een hoog niveau te krijgen, bedraagt het gewicht 1.456kg. Om het in perspectief te zetten: dat is meer dan een Volkswagen Passat 2.0 FSI weegt, maar niet meer dan een vergelijkbare Peugeot 307 CC of Opel Astra TwinTop. De prestaties van de auto zijn aardig, maar niet meer dan dat. Eigenlijk is 2.0 FSI precies goed voor deze auto, hij geeft je het gevoel dat hij niet hard hoeft te werken om de auto vlot te laten rijden. De 1.6 zal hier meer problemen mee hebben en doet wellicht afbreuk aan de comfortabele vanzelfsprekenheid die inherent aan ontspannen cabriorijden is.

Slot

Na jaren van afwezigheid heeft Volkswagen eindelijk weer een échte cabriolet. De Eos is een erg fijne auto. Hij ziet er zowel van buiten als van binnen niet erg spannend uit, maar dat veilige uiterlijk past wel een beetje bij Volkswagen. Hij rijdt heerlijk, vanwege het fijne onderstel, het directe gevoel in pedalen en stuur en de motor die precies sterk genoeg is voor deze auto. Kleine zaken als het geluid tijdens het schakelen en de krappe pedaalopstelling vergeef je hem graag. Ondanks die kleinigheden is het gewoon een goede auto.



Plus

- + Fijn onderstel
- + Geweldige stoelen
- + Prettige motor

Min

- Krappe pedaalopstelling
- 'Kloenk' bij schakelen
- Opvallende chromen grille