



Kennzeichen der Sport-Ausstattung: der Heckspoiler

# Back to the Roots

Ab dem 21. Oktober geht der VW Beetle – diesmal ohne den Namenszusatz „New“ – in die zweite Runde.

Während der New Beetle vereinfacht mit drei Halbkreisen – Kotflügel vorn, Kotflügel hinten, Kuppeldach darüber – skizziert werden konnte, löst sich der Nachfolger, der jetzt nur noch Beetle heißt, von dieser rückblickend betrachtet doch reichlich überzeichneten Geometrie.

Er ist jetzt nicht nur etwas flacher (–zwölf Millimeter), sondern auch erheblich breiter (+84 Millimeter), die Motorhaube ist länger und die Windschutzscheibe wesentlich steiler. Kurz und gut: Der neu proportionierte Beetle wirkt frecher, dynamischer und maskuliner als sein Vorgänger und schlägt dabei stilistisch (endlich) den Bogen zum legendären Ur-Käfer.

Ohne retro zu sein, eine gekonnte visuelle Brücke in die Zeit des Urahns schlägt auch die Instrumententafel. Speziell ab dem zweiten Ausstattungsniveau „Design“ bie-

tet sie mit in Wagenfarbe lackierter Oberfläche und einem zweiten „aufrechten“ Handschuhfach eine gleichermaßen gekonnte wie zauberhafte Mischung aus Nostalgie und Moderne nebst VW-typischer Bedienungsicherheit. Und: Jetzt nur noch eine Armlänge und keine „Ewigkeit“ mehr davor, steht nun die klassisch steile Windschutzscheibe. Abgerundet wird das Ganze von einer angenehmen, perfekt an die individuellen Bedürfnisse anpassbaren Sitzposition. Gut, aber nicht so hochwertig wie beim Plattformspender Golf VI: die Güte der verwendeten Kunststoffe.

Trotz eines imposanten Längenwachstums um 152 auf 4.278 Millimeter – der Golf bringt es lediglich auf 4.199 Millimeter – fällt der Innenraum nicht wesentlich größer aus als bisher. Speziell im zweisitzig konzipierten Fond, der auch mit Einstiegshilfe „Easy Entry“ nur leidlich bequem zu

entern ist, ordnet sich auch der Neue für Erwachsene eher in die Rubrik geräumiger 2+2-Sitzer ein.

Deutlich zugelegt hat dagegen der via große Heckklappe prima zugängliche Kofferraum. Er fasst jetzt 310 statt 209 Liter. Legt man die serienmäßig geteilt umklappbare Rücksitzlehne um, werden daraus sogar bis zu 905 Liter. Positiv anzumerken ist ferner die gute Rundumsicht. Wo der Beetle allerdings vorne und hinten wirklich endet, zieht sich dem Blick. Deshalb unverzichtbar: die optionale Einparkhilfe (454 Euro). Die Serienausstattung („Beetle“) ist okay, eine Klimaanlage kostet jedoch selbst in der nächsthöheren Variante 756 Euro Aufpreis. Unter dem Strich bleibt allerdings anzumerken, dass VW den neuen Beetle deutlich günstiger anbietet als seinen Vorgänger.

Antriebsseitig kommen in Form von fünf aufgeladenen Vierzylindern mit 105 bis 200 PS (siehe Kasten unten) bekannte Größen zum Einsatz. Sie sind alle auf Wunsch mit Doppelkupplungsgetriebe DSG – Serie beim 2.0 TSI – er-

hältlich. Den Basisbenziner und -Diesel wird es in absehbarer Zeit zudem auch mit BlueMotion Technology, sprich Start-Stopp-System und Rekuperation geben.

Welten trennen den im Nachhinein doch etwas ungenlenkten New Beetle und den jetzt satt und dynamisch auf der Staße stehenden neuen Beetle bei den Fahreigenschaften. Agilität und Handlingeigenschaften stehen dem Golf VI in nichts nach, die Fahrdynamik fällt vielleicht sogar noch einen Tick besser aus. Gewonnen hat erfreulicherweise auch der Federungskomfort.

Nicht mehr mit von der Partie ist beim Beetle die Blumenvase am Armaturenbrett. Kein Verlust, zumal der Neue jetzt mit den legendären, „sagenumwogenen“ Halteschlaufen an der B-Säule aufwartet ...

Sieht man vom Platzangebot im Fond ab, entpuppt sich der neue Beetle als wohlthuend anders auftretende Alternative zum Volks-Wagen Golf. Das Original ist – bis auf den soundtechnisch unvergleichbaren luftgekühlten Boxer im Heck – zurück! MMD [Af]

## VW Beetle

Modell	1.2 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.197	R4/1.390	R4/1.984	R4/1.598	R4/1.968
Leistung (kW/PS/min)	77/105/5.000	118/160/5.800	147/200/5.100	77/105/4.400	103/140/4.200
Drehmoment (Nm/min)	175/1.550	240/2.000	280/1.700	240/2.000	320/1.750
Getriebe	6-Gang	6-Gang	6-Gang-DSG	5-Gang	6-Gang
L x B x H (mm)	4.278 x 1.808 x 1.486				
0–100 km/h (s)	10,9	8,3	7,5	11,5	9,5
Spitze (km/h)	180	208	223	180	198
Normverbr. (l/100 km)	5,9 S	6,6 S	7,7 S	4,5 D	4,9 D
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	137	153	179	k.A	129
Preis (netto/Euro)	ab 14.244	ab 16.660	ab 22.773	ab 16.282	ab 18.172



Bedienfreundliches Cockpit mit nostalgischem Flair



BMW Großkunden

[www.bmw-großkunden.de](http://www.bmw-großkunden.de)



Freude am Fahren

# MEHR EFFIZIENZ FÜR IHR UNTERNEHMEN.

Große Leistung bei kleinem Verbrauch – diese Devise sollte nicht nur innerhalb Ihres Unternehmens gelten, sondern auch auf der Straße. Mit dem neuen BMW 1er kein Problem: Dank Innovationen wie dem Fahrerlebnisschalter mit ECO PRO Modus und dem optional erhältlichen 8-Gang Automatic Getriebe Steptronic ist er besonders sparsam, ohne dabei Leistung einzubüßen. So schonen Sie die Umwelt – und Ihr Budget. Mehr Informationen unter [www.bmw-großkunden.de](http://www.bmw-großkunden.de). Wenn Sie Fragen oder Wünsche haben, schreiben Sie uns bitte: [grosskunden@bmw.de](mailto:grosskunden@bmw.de)

## DER NEUE BMW 1er.

**BMW EfficientDynamics**  
Weniger Verbrauch. Mehr Fahrfreude.