



VW Eos 2.0 TDI BlueMotion Technology DSG (DPF)

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

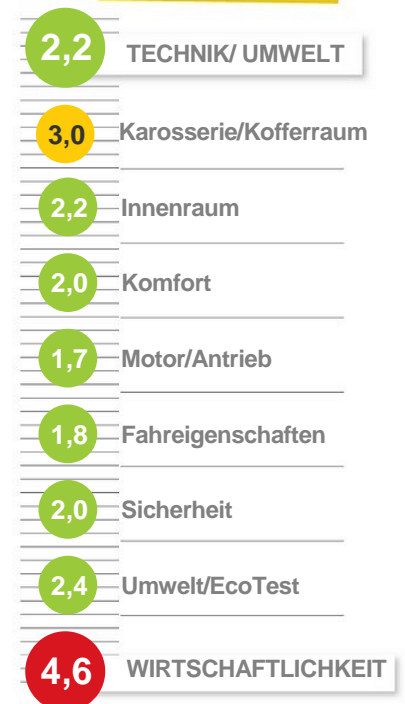
Nach dem Facelift blickt der Eos wie der Rest der Familie aus dem Einheits-VW-Gesicht in die Welt. Die kantigeren Scheinwerfer und Rücklichter geben dem Klappdach-Cabrio schärfere Konturen. An der aufwendigen Dachkonstruktion hat sich fast nichts geändert: Der Eos verfügt nach wie vor über ein Glasschiebedach und kann per Knopfdruck sein Dach im Kofferraum verstauen. Wenig regentauglich ist der Eos selbst bei geschlossenem Dach, denn beim Türöffnen rinnt das Wasser von oben in den Innenraum - da eine Regenrinne an den seitlichen Dachkanten fehlt. Neben dem üppigen Preis (ab 34.375 Euro für das Test-Modell) ist das aber das einzige Manko. Ansonsten bietet er einen kräftigen, genügsamen Motor, eine lebendige Automatik und ein sicheres Fahrwerk, das dank optionalem DCC (elektronische Dämpferkontrolle) auch mit Komfort glänzt. Start-Stopp-Automatik und Batteriemanagement sind in der empfehlenswerten BlueMotion Technology Variante mit an Bord. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Opel Astra TwinTop, Peugeot 308 CC.

- +** einwandfreie Verarbeitung, einfache Bedienung, vorne gutes Platzangebot, sicheres Fahrwerk
- sehr teuer in der Anschaffung, bei offenem Verdeck kleiner Kofferraum

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Einen insgesamt guten Eindruck hinterlässt die Verarbeitung der Karosserie. Die Blechteile sitzen passgenau, die Fugen sind schmal und verlaufen gleichmäßig breit. Auch der Innenraum verwöhnt seine Insassen mit solider und hochwertiger Verarbeitung, die Bauteile sind sauber zusammengesetzt. Die Materialien wirken fein und dennoch robust, dunkle Zierleisten mit Aluakzenten werben das Interieur auf. Fächer und Ablagen sind mit Samt oder Velour ausgeschlagen, das fühlt sich nicht nur angenehm an, sondern reduziert auch eventuelle Geräusche. Der Unterboden ist im vorderen Bereich vorbildlich abgeschottet, was Luftverwirbelungen (würden den Verbrauch erhöhen) reduziert und den Motorraum vor Schmutz schützt. Die Türausschnitte sind gut gegen Eindringen von Schmutz geschützt, zusätzlich verhindern Kunststoffabdeckungen das Verkratzen des Schwellers. Bei geschlossenem Dach ist die Verwindungssteifigkeit sehr gut, bei offenem immer noch gut. VW verbaut einen manuell ausklappbaren Windabweiser oben am Frontscheibenrahmen, der die Luftverwirbelungen im Innenraum leicht reduziert. Deutlich zugfreier wird es im Innenraum mit dem optionalen Windschott.

⊖ Front- und Heckschürze sind glattflächig und vollständig lackiert; das sieht schön aus, verzeiht aber kein "anecken" - schon bei Kleinigkeiten sind teure Reparaturen nötig. An den Seiten sieht es nicht besser aus, Seitenschutzleisten gibt's nicht, eine unvorsichtig geöffnete Türe eines Nachbarautos hinterlässt gleich einen teuren Schaden. Die Tankklappe muss separat über einen Knopf in der Türe geöffnet werden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad kostet Aufpreis. Wählt man das aufpreispflichtige Reserverad in Fahrbereifung, verkleinert sich der Kofferraum. Ohne Reserverad gibt es keinen Wagenheber, sogar einen Radmutternschlüssel hat sich VW gespart.

2,8

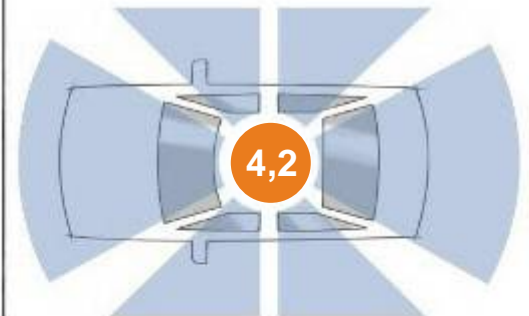
Sicht

Die Abmessungen der insgesamt kompakten Karosserie lassen sich nach vorn recht ordentlich abschätzen, nach hinten ist man froh um die optionale Einparkhilfe. Vor allem die hohe "Hutablage" schränken die Sicht nach hinten unten sehr ein. Gegenstände vor dem Fahrzeug kann man auch wenn sie niedrig sind noch nah am Fahrzeug erkennen. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab (Extra). Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar, optional kann man eine Ablendautomatik für den Innenspiegel und den linken Außenspiegel ordern. Parksensoren vorne und hinten gibt's optional.

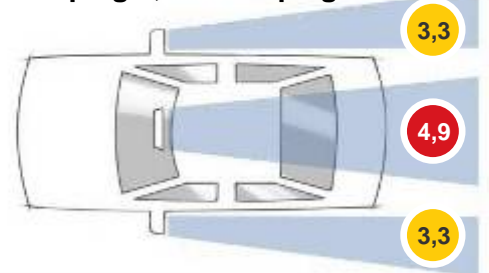


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten

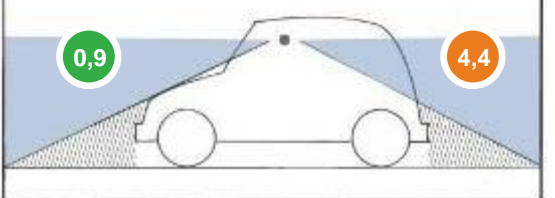
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Auf Wunsch kann man den empfehlenswerten Einpark-Assistenten bestellen, er lenkt den Eos dann selbständig in passende Parklücken. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind serienmäßig an Bord. Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht samt LED-Tagfahrlicht sind gegen Aufpreis lieferbar und sehr empfehlenswert.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Eos nur ausreichend ab, vor allem nach hinten und schräg hinten wird die Sicht deutlich eingeschränkt. So kann man auch Hindernisse in Bodennähe nach hinten raus ganz schlecht erkennen - die Parksensoren seien hier also ans Herz gelegt. Die Sicht im Innenspiegel kann auch nicht zufriedenstellen.

3,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, mit der auch die Fenster und das Verdeck geöffnet und geschlossen werden können. Auf Wunsch gibt es auch einen schlüssellosen Zugang (im Testwagen vorhanden). Die Türbremsen sind nicht schwach ausgelegt, haben aber mit den schweren Türen auch einiges zu tun, um sie an Steigungen offen zu halten. Die Schweller sind nicht zu hoch, die Füße müssen nicht weit angehoben werden. Insgesamt steigt man vorne recht ordentlich ein.

⊖ Der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist groß. Bei den aufpreispflichtigen Sportsitzen stören die hochgezogenen Seitenwangen der Sitze etwas beim Einsteigen. Der Zustieg nach und das Aussteigen von hinten sind umständlich, immerhin bietet der Eos eine Einstieghilfe. Sperrt man das Auto ab, während sich noch eine Person darin befindet, kann diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich dann nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt (SAFE-Sicherung gegen Diebstahl); VW weist aber auf diese Funktion bei jedem Motorabstellen extra im Display darauf hin.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Das Gepäckabteil fasst 360 Liter, erweitern lässt es sich aber nicht, weil die Rückbank nicht umklappbar ist. Bei geöffnetem Verdeck fasst der Kofferraum nur noch 180 Liter.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe wird über das VW-Emblem entriegelt und lässt sich leicht anheben und auch wieder schließen, hierfür gibt es praktische Griffmulden an der Innenseite der Heckklappe. Die Ladeöffnung ist recht groß, beim Beladen sollte man aber etwas auf das abstehende Schloss der Heckklappe achten. Das Format des Gepäckabteils fällt brauchbar aus, es ist aber etwas zerklüftet. Die Zugänglichkeit des Kofferraums ist gut, weil er nicht zu tief ist und die Öffnung groß genug ausfällt.

⊖ Während die Ladekante mit 72 cm noch im Rahmen liegt, fällt die innere Bordwand mit 23 cm unpraktisch hoch aus. Die Beleuchtung ist schwach.



Der Kofferraum fasst immerhin 360 l Volumen Gepäck. Bei geöffnetem Dach bleiben allerdings nur noch 180 l zur Verfügung.

4,8 Kofferraum-Variabilität

– Die Rückbank ist nicht umklappbar, somit ist grundsätzlich keine Variabilität gegeben. Immerhin gibt es eine Durchladeluke für lange schmale Gegenstände. Kleine Utensilien können so gut wie nicht befestigt werden, weil Ablagen oder Netze fehlen; nur unter dem Kofferraumboden befinden sich kleine Fächer.

2,2 INNENRAUM

1,4 Bedienung

+ Auch hier ist der Eos ein typischer VW – die Bedienung gibt keine Rätsel auf, die ergonomische Gestaltung des Cockpits macht das Fahren angenehm. Das Lenkrad kann serienmäßig in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Vordersitze sind höhenstellbar, ihre Einstellung könnte aber etwas leichter von der Hand gehen (Ausnahme: Fahrersitz mit elektrischer Einstellung). Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen sehr guten Kontrast auf. Der Bordcomputer zeigt neben dem Momentan- und Durchschnittsverbrauch auch die restliche Reichweite an. Die Scheibenwischer und die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man durch Herausziehen des Lichtschalters – nicht in allen Fällen eine optimale Lösung. Mit der optionalen Klimaautomatik steht auch eine automatische Umluftkontrolle zur Verfügung. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch nach zehn Minuten wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedieneinheit der Klimatisierung ist günstig angeordnet und insgesamt gut zu bedienen, bedarf aber einer gewissen Eingewöhnung angesichts des Funktionsumfangs. Das optionale Navigationssystem RNS 510 lässt sich über den Touchscreen recht einfach bedienen und sitzt in günstiger Höhe, die angezeigten Anweisungen kann man gut ablesen, auch auf dem Farbdisplay zwischen den Instrumenten. Alle vier Fensterheber verfügen über Antippautomatik (herunter und hoch) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen – alle Schalter in der Fahrertüre sind ergonomisch angeordnet. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Ein Berganfahrassistent ist Serie. Das Angebot an Ablagen vorne und hinten ist gut. In die vorderen Türablagen passen sogar 1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist nicht sehr groß, aber beleuchtet und gekühlt.

– Im Bereich der Rücksitze ist das Angebot an Ablagen gering, es gibt nur Lehnentaschen. Über Leseleuchten verfügen nur die vorderen Insassen. Die Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer ist nur im Bereich des Schalters untergebracht und nicht gut sichtbar bei den Instrumenten. Zum Schließen voll geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe dann ungünstig weit entfernt sind.



Praktisch, funktionell und hochwertig zeigt sich der Innenraum des Eos.

1,9 Raumangebot vorne*

+ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m angenehm Platz. Die Kopffreiheit fällt üppig aus. Die Innenbreite ist ebenfalls mehr als ausreichend. Auch das subjektive Raumgefühl ist angenehm und lässt keine Enge aufkommen.

4,4 Raumangebot hinten*

⊖ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, bietet die Rückbank noch Menschen bis 1,72 m Platz - die Raumverhältnisse sind also recht knapp. Vor allem an Kniefreiheit fehlt es. Die Innenbreite geht für zwei Personen in Ordnung. Das spiegelt sich auch im subjektiven Raumempfinden wider, das nur ausreichend ausfällt.

2,0 KOMFORT

1,9 Federung

Testfahrzeug ist mit adaptiver Dämpferregelung ausgestattet.

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist VW gut gelungen; die Auslegung tendiert in Richtung straff. Auch wenn man die Dämpfereinstellung "Comfort" wählt, wird der Eos nicht zur Sänfte. Dann schwingt die Karosserie ein wenig nach, aber schon die "Normal"-Abstimmung bietet einen guten Kompromiss und ordentlichen Komfort. "Sport" macht den Eos eigentlich unnötig hoppelig, andererseits wird der Fahrer noch umfassender über die Straße informiert. Im "Normal"-Modus werden lange Fahrbahnwellen gut abgefedert, ebenso filtert das Fahrwerk kurze Unebenheiten soweit heraus, dass sie nicht störend zu den Passagieren durchdringen. Die Passagiere bleiben auch von Stuckern weitgehend verschont. Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen fallen kaum auf. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven hält sich in angenehmen Grenzen. Beladen ändert sich das Federungsverhalten nur wenig, Unebenheiten werden aber geschmeidiger geschluckt, andererseits erhöht sich die Seitenneigung und die Nickbewegungen etwas.

1,8 Sitze

Der Test-Eos war mit optionalen Sportsitzen ausgestattet.

⊕ Der gegen Aufpreis lieferbare elektrisch einstellbare Fahrersitz lässt sich in Höhe und Neigung einstellen, dadurch finden unterschiedlichste Personengrößen und -staturen eine sehr gute Sitzposition. Der Beifahrersitz ist höheneinstellbar. Die Lehnen der Sitze sind hoch und gut ausgeformt und bieten dem Rücken festen Halt. Gegen Aufpreis gibt es in Höhe und Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen. Auch die Sitzflächen weisen eine körpergerechte Gestaltung und eine straffe Polsterung auf. So bieten die Vordersitze bei schneller Kurvenfahrt einen guten Seitenhalt. Der Fahrer kann sein linkes Bein gut abstützen.

⊖ Der (aufpreispflichtige) Lederbezug kann bei Sommertemperaturen schweißtreibend sein. Zwar verfügt die Rückbank über gut konturierte Lehnen und Flächen, die Lehne steht aber recht steil und die Beine müssen leicht nach außen gewinkelt untergebracht werden, so dass sich vor allem auf längeren Strecken für Erwachsene keine bequeme Sitzhaltung ergibt.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt im grünen Bereich. Erst deutlich über Autobahn-Richtgeschwindigkeit wird es im Innenraum lauter, vor allem Wind- und Fahrgeräusche sind dann vernehmbar. Der Motor bleibt insgesamt recht ruhig, insbesondere für einen Dieselmotor.

2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne gut an, braucht aber eine gewisse Zeit, bis sie den vorderen Innenraum auf angenehme Temperaturen gebracht hat. Hinten sind Ansprechen und Heizwirkung etwas schlechter. An der Heizung könnte VW noch etwas nachbessern.

⊕ Die aufpreispflichtige Zweizonen-Klimaautomatik regelt fein und situationsangepasst. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung kann einzeln für oben, mitte und unten über Tasten angewählt werden und bietet damit zahlreiche Kombinationsmöglichkeiten. Die Umluftsteuerung erfolgt auf Wunsch automatisch. Einen Aktivkohlefilter gibt es serienmäßig.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel spendet kontinuierlich und nachdrücklich Kraft über einen weiten Drehzahlbereich. Das schlägt sich auch in den guten Fahrleistungen nieder. Mit seinen 140 PS ist der Eos mehr als ausreichend motorisiert. Das üppige Drehmoment von 320 Nm ermöglicht zügiges Beschleunigen schon bei mittleren Drehzahlen, so entsteht ein gelassener Fahreindruck. Der Überholvorgang mit Ausdrehen der Gänge ist im Handumdrehen abgeschlossen. Der getestete Motor ist ein harmonisches und kräftiges Triebwerk und als solches eine klare Empfehlung.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Dieselmotor hat eine Common-Rail-Einspritzung und arbeitet recht harmonisch, auch mit seinen vier Zylindern. Nur leichte Vibrationen unter 2.000 U/min. sind noch geblieben, die aber kaum stören. Man merkt aber die kontinuierliche Optimierung dieses Motors im Volkswagenkonzern, so dass er heute eine echte Empfehlung darstellt und sich vor vielen Sechszylinder-Dieseln nicht mehr verstecken braucht.

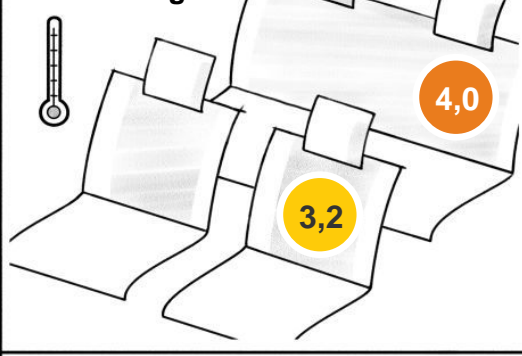
1,5 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Schaltstufen sehr schnell, vollends ruckfrei gelingt das aber nicht - gerade dann, wenn man nicht gleichmäßig, sondern eher hektisch am Gaspedal agiert. Der Fahrer spürt bei den Schaltvorgängen kaum die Leistungsschwankungen des Motors. Insgesamt gehört das Sechsgang-DSG von VW zu den besten Doppelkupplungsgetrieben in Großserien-PKWs. Der Schalthebel lässt sich gut bedienen, der Fahrer hat zusätzlich die Möglichkeit, mit den Schalt paddeln am Lenkrad die Gangwahl zu beeinflussen. Auch im Automatik-Modus wird der eingelegte Gang angezeigt.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

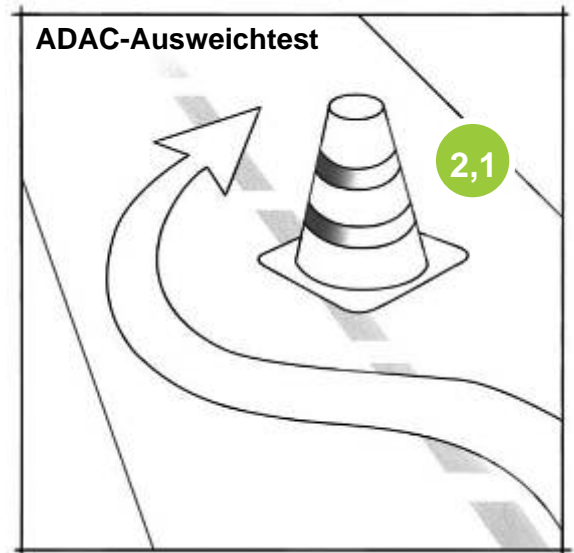
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge passen einwandfrei zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entfalten, bei hohen Geschwindigkeiten verfügt er aber dennoch über genügend Drehzahlreserven. Der drehmomentstarke Motor kommt damit gut zurecht. Die Ganganschlüsse passen einwandfrei.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Muss bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausgewichen werden, unterstützt den Fahrer das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm ESP, das Auto auf Kurs zu halten. Der Eos reagiert gut auf Lenkimpulse und bleibt dabei gutmütig und beherrschbar. Auch Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen das Cabrio kaum aus der Ruhe. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, bremst die elektronische Traktionskontrolle die Antriebsräder und verbessert das Vorwärtkommen. Optional ist auch die neue elektronische Differenzialsperre XDS erhältlich; sie verbessert das Herausbeschleunigen aus Kurven. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der facegeliftete Eos ein gutes Gesamtergebnis. Er reagiert spontan auf die Lenkbefehle, das ESP greift rechtzeitig und fein regelnd ein und lässt den Eos damit sicher durch die Gassen fahren. Das Fahrwerk des Wolfsburger Cabrio ist insgesamt sicher abgestimmt.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,3 Kurvenverhalten

⊕ Der Eos untersteuert in sehr schnell gefahrenen Kurven, ein Fahrverhalten, mit dem auch weniger geübte Fahrer gut zurecht kommen. Wird der Grenzbereich erreicht und etwas überschritten, greift auch hier ESP hilfreich ein und unterstützt den Fahrer, das Auto auf Kurs zu halten. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig, der Eos fährt absolut gutmütig und leicht beherrschbar. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten kaum und bleibt sicher.

1,9 Lenkung*

Mit einem Wendekreis von 10,9 m reiht sich der Eos im oberen Mittelfeld seiner Klasse ein.

⊕ Die Lenkung ist VW gut gelungen, die ausgiebige Feinabstimmung hat sich gelohnt. So reagiert der Eos selbst bei hohem Tempo spontan auf Lenkbefehle und Kurskorrekturen am Lenkrad, ohne aber nervös zu wirken. Präzise können kurvige Landstraßen durchgeilt werden und auch lange Autobahnfahrten bleiben dank des guten Geradeauslaufs stressfrei. Der Fahrer bekommt einen guten Kontakt zur Fahrbahn vermittelt, bleibt aber von Stößen verschont. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt ausgelegt. Dies und ihre Leichtgängigkeit beim Rangieren dank variabler Lenkunterstützung machen den Eos zu einem handlichen Fahrzeug.

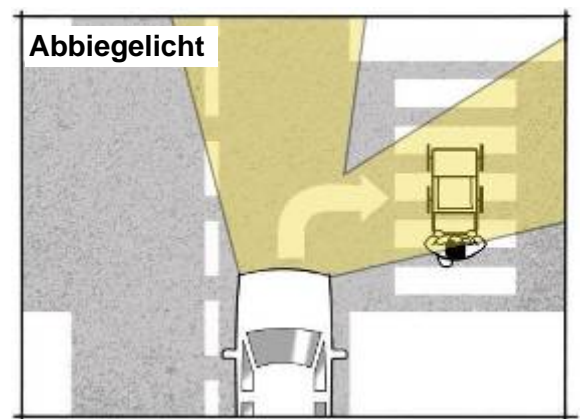
1,8 Bremse

⊕ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Eos nach durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 235/45 ZR17). Die Bremsanlage zeigt sich dabei absolut standfest, es tritt kein Fading mit zunehmender Belastung auf. Ein Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potenzial der Fahrzeugbremsen zu nutzen. Ansprechen und Dosierbarkeit sind insgesamt sehr gut.

2,0 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Eos ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch auch die Warnblinkanlage ein. Bei ESP-Eingriffen gibt es zusätzlich einen kleinen Impuls im Lenkrad, der dem Fahrer unterstützend zeigt, in welche Richtung er am besten lenken soll, um Schleudern zu vermeiden. Ein frühzeitiger Gegenlenkimpuls animiert den Fahrer zu früherem Gegenlenken, wodurch ein verbesserter Bremsweg auf ungleichmäßig rutschigem Untergrund erreicht wird. In den Türen sind Reflektoren verbaut, die bei geöffneten Türen von hinten herannahenden Verkehr warnen. Gegen Aufpreis ist eine indirekt messende Reifendruckkontrolle erhältlich. Die Nebelscheinwerfer beinhalten auch eine Abbiegelichtfunktion. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgendem Verkehr besser zu erkennen und sprechen zudem beim Bremsen schneller an.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Eos wurde bisher nur als Vor-Faceliftmodell im Jahr 2007 getestet, er erzielte beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm 31 Punkte und vier Sterne für gute Insassensicherheit. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m optimalen Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering und das Risiko eines Schleudertraumas damit verringert. Auch hinten ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze zufriedenstellend, überdies reichen die festen hinteren Kopfstützen bis 1,65 m große Personen - offen ist das recht wenig, geschlossen kein Problem, weil dann das niedrige Dach noch weitere Abstütz- und Schutzfunktion übernehmen kann. Die Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den sehr stabilen, griffgerechten Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Der Eos ist für Kindersitze prinzipiell recht gut geeignet, jedoch sind die hinteren Sitze über die Vordertüren nur mühsam zugänglich. Immerhin erleichtern feste Gurtschlösser das Angurten. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander, die Gurte sind lang genug.

Auch über die Isofix-Halterungen kann man Kindersitze zuverlässig befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren. Beim Euro-NCAP-Crashtest (2007) kann der Eos vier von fünf möglichen Sternen (40 Punkte) für gute Kindersicherheit erzielen.

3,6 Fußgängerschutz

Der Stoßfänger und der Bereich in der Mitte der Motorhaube sind angemessen entschärft. Ansonsten besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einem Fußgänger-Crash. Das schlägt sich auch im EuroNCAP-Ergebnis nieder: 13 von maximal 36 Punkten und damit zwei von vier möglichen Sternen.

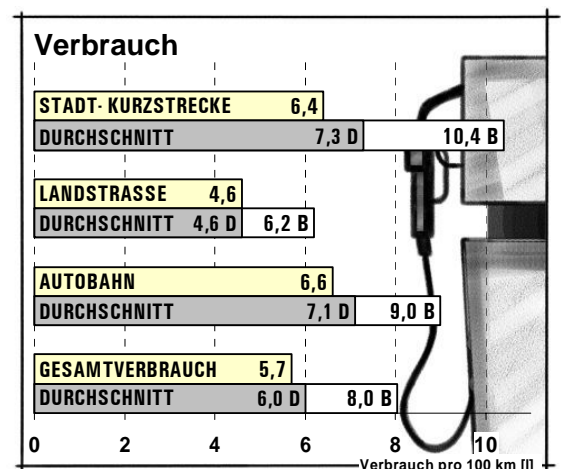
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Eos 2.0 TDI mit DSG liegt bei 5,7 l Diesel alle 100 km. Damit ist ein CO₂-Ausstoß von 149 g pro Kilometer verbunden. Im EcoTest reicht dies nur für 29 Punkte im Bereich CO₂. Innerorts benötigt das Cabrio dank Start-Stopp-Automatik 6,4 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, lediglich der Stickoxid-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus zeigt sich leicht erhöht. Dennoch reicht es im EcoTest im Schadstoff-Bereich für 43 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Eos TDI 72 EcoTest-Punkte erzielen und damit vier von fünf Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,4 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Eos im Vergleich zu seinen Klassen-Konkurrenten nicht zu hoch ausfällt, kann er hier eine noch gute Bewertung erzielen.

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der Zahnriemen muss nur alle 180.000 km ersetzt werden.

⊕ Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Das technisch aufwendige Direktschaltgetriebe (DSG) verlangt alle 60.000 km einen Wechsel des Getriebeöls. Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

4,0 Wertstabilität*

⊖ Trotz seines aktuellen Facelifts wird dem Eos eine nur ausreichende Wertstabilität prognostiziert. Der Berechnungszeitraum erstreckt sich auf vier Jahre. Den höchsten Wertverlust weist das Cabrio im ersten Jahr auf, hier verliert der Eos im Vergleich zu Konkurrenten überdurchschnittlich viel an Wert. Später zeigt sich der Wolfsburger wertstabiler. Richtig teuer sind gebrauchte Eos nicht, aber echte Schnäppchen gibt es praktisch auch nicht. Hauptsächlich ergibt sich diese Konstellation aus den üppigen Neupreisvorstellungen von VW, die der Markt kaum bereit ist zu bezahlen. Andererseits hat VW einen guten Ruf und der Eos ein gutes Image, so dass der Preis später nicht mehr so stark fällt.

5,5 Kosten für Anschaffung*

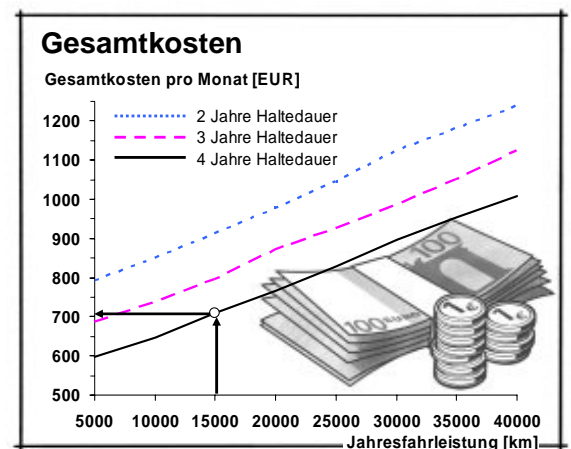
⊖ Die Anschaffungskosten liegen sehr hoch, ein Grundpreis von 34.375 Euro ist nur die halbe Wahrheit. Denn sogar ein CD-Radio muss noch extra bezahlt werden. Der Testwagen kam sogar auf einen Neupreis von knapp 49.000 Euro - sehr viel Geld, erst recht in dieser Klasse.

4,3 Fixkosten*

⊖ Die festen jährlichen Kosten sind verhältnismäßig hoch. Die Steuer hält sich mit 228 Euro im Jahr in Grenzen. Teuer sind die Haftpflicht und die Vollkasko. Die Einstufung in der Teilkasko fällt kaum günstiger aus.

5,4 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Eos, dann kann sich das Wolfsburger Cabrio innerhalb seiner Klasse nur ganz hinten bei den sehr teuren Modellen einordnen. Kostentreiber sind vor allem der absolute Wertverlust in Euro und Cent sowie die Fixkosten. Der moderate Kraftstoffverbrauch kann diese Nachteile nicht mehr aufwiegen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 709 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1390	4/1984	4/1968
Leistung [kW(PS)]	90(122)	118(160)	155(210)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1500	240/1500	280/1700	320/1750
0-100 km/h[s]	10,9	8,8	7,8	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	217	238	207
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,3 S	7,5 S	5,6 D
CO2 [g/km]	149	157	165	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/26	15/18/26	17/19/26	17/19/26
Steuer pro Jahr [Euro]	86	102	130	226
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	641	690	752	677
Preis [Euro]	27.975	30.225	32.625	32.150

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/ 4,6/ 6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / 149g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4423/1791/1444 mm
Leergewicht/Zuladung	1620 kg/410 kg
Kofferraumvolumen normal/Dach offen	360 l/180 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	960 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	89 Euro
Monatlicher Wertverlust	455 Euro
Monatliche Gesamtkosten	710 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/26
Grundpreis	34.375 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

elektronische Dämpferkontrolle	1070 Euro°
Parklenkassistent	810 Euro
Reifen-Reparatur-Set	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Regen- und Lichtsensor (Licht-Sicht-Paket)	370 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1335 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 435°
Reifendruckkontrolle	55 Euro°
Reserverad, vollwertig	60 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1335 Euro°

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfairbag)	Serie
Audioanlage(mit CD-MP3)	655 Euro
Fahrersitz, höheneinstellbar (+ Beifahrersitz)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/425 Euro°
Navigationssystem	ab 1315°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	ab 2545°
Skisack/Durchladeluke	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,0
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	3,2	Lenkung*	1,9
Kofferraum-Volumen*	3,2	Bremse	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	4,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Innenraum	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	3,6
Raumangebot hinten*	4,4	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	5,0	Verbrauch/CO2*	3,1
Komfort	2,0	Schadstoffe	1,7
Federung	1,9		
Sitze	1,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,6
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	2,4
Klimatisierung	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Motor/Antrieb	1,7	Wertstabilität*	4,0
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	4,3
Schaltung	1,5	Monatliche Gesamtkosten*	5,4
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen