

VW New Beetle Biwak

Beitrag von „EzioS“ vom 16. April 2008 um 16:45

New Beetle Biwak, zwischen Nostalgie und Futurismus

Die in Europa dem breiten Publikum noch weitgehend unbekanntes Firma EDAG (Engineering and Design AG) sorgte zu Beginn dieses Jahres in den USA für Aufsehen, mit dem auf der Detroit Auto Show vorgestellten formschönen Pontiac Solstice Hard Top, einem direkten Konkurrenten des Mazda MX5. Kurze Zeit später machte der Automobilzulieferer aus dem hessischen Fulda in Genf erneut von sich reden, diesmal mit der Konzeptstudie eines Freizeitautos, getauft New Beetle Biwak.

Wie der Name schon sagt, handelt es sich um eine zeitgenössische Interpretation des unvergesslichen Käfers aus unseren Kindertagen, mit allem, was zu einem SUV dazu gehört.

So wurde beispielsweise die Bodenfreiheit des New Beetle erhöht, damit der Wagen auch auf unwegsamem Terrain zurechtkommt. Fahrzeugboden und Stoßfänger heben sich farblich vom Rest des Wagens ab, was dem Biwak ein draufgängerisches und gleichzeitig schnuckeliges Aussehen verleiht, unterstrichen durch ein Reserverad, das im Stil der Rallye Paris-Dakar direkt auf der Heckklappe sitzt, und Felgen, die ihrerseits die Karosseriefarbe (Vanille) wieder aufnehmen und aus Stahl sind (eine Premiere bei einer Konzeptstudie). EDAG ging sogar so weit, einen Reißlack einzusetzen, der dem Wagen eine Patina-Optik verleiht.

Der Look dieser überraschenden Konzeptstudie ist vom Geist der Grunge-Bewegung Anfang der 90er Jahre inspiriert und dürfte insbesondere bei einer neuen Generation von Fahrern ankommen, die bedauern, dass heutige Autos leider viel zu oft synonym mit Banalität und Langeweile sind. So betont der New Beetle Biwak bewusst die spielerische Seite des Autofahrens und unterscheidet sich damit sehr deutlich von anderen SUVs, die aller mehr oder weniger nach dem gleichen Muster gestrickt sind.

Außerdem korrigiert die Konzeptstudie eine der Schwächen des legendären Vorgängers, d.h. den Platzmangel auf den Rücksitzen, indem sie die Käferform in eine Kombi-Silhouette überführt, so dass die Kopffreiheit im Fond die gleiche ist wie auf den Vordersitzen und sich die Mitfahrer hinten nicht länger zusammenkringeln müssen. Auch das Ladevolumen wurde erhöht und für längere Reisen angepasst.

Bisher wurde noch kein Datum für eine Markteinführung bekannt gegeben, aber der Erfolg des Wagens in Genf müsste eigentlich Anregung genug sein, dieses Projekt zu konkretisieren. Warten wir also ab ...

QUELLE

