

# The 21st Century Beetle

Beitrag von „Sittingbull“ vom 14. Januar 2014 um 19:01

**Los Angeles, den 13.01.2014** - Der Beetle ist ein Phänomen, ganz gleich wo er weltweit auftaucht: Die Menschen freuen sich, wenn sie dieses Auto sehen. Ob im winterlichen Detroit, sonnigen San Francisco oder ehrwürdigen Boston – die Straßen werden mit dem Beetle bunter und das Lebensgefühl wird gelassener. Das gleiche passiert in Europa, im pulsierenden Berlin oder rockigen London. Nichts anderes gilt für asiatische Metropolen wie das quirlige Tokyo oder das ewig exotische Hongkong und die Städte der Südhalbkugel, Sydney oder Kapstadt. The Beetle. Coupé und Cabriolet. Je mehr Exemplare der Design-Ikone die Straßen bevölkern, umso stärker potenziert sich dieses freundliche Phänomen. Jetzt legt Volkswagen nach: mit der Weltpremiere des Beetle Dune. Präsentiert auf der North American International Auto Show in Detroit (13. bis 26. Januar). Ein Beetle mit breiter, cooler und robuster Offroad-Optik; ein Auto jenseits des Mainstreams. Der Beetle Dune.

Studie mit großer Seriennähe. Der Beetle Dune ist eine Studie. Noch. Doch alles an diesem Auto ist machbar. Seriennah. Das Auto weist den Weg in den nächsten Sommer, mitten im Winter von Michigan. Und bis die Sonne auch diesen Staat wieder auftaut, zeigt der Dune, dass selbst die kalte Jahreszeit ihre faszinierende Seite hat: den Wintersport. Deshalb haben die Designer dem 50 mm höhergelegten Beetle einfach ein paar Skier auf den Rücken geschnallt. Wie einst beim legendären Käfer oder den luftgekühlten Sportwagen von Porsche. Dune – dieser Name, die höhergelegte Karosserie, große 19-Zoll-Reifen und die All-Terrain-Optik schreien geradezu danach, wie einst die VW-Buggys Strände und Dünen zu erobern. Im Sommer geht's deshalb mit Skiern auf der Heckklappe – sicher arretiert via cleveren Mechanismen im Heck- und Dachspoiler – zum Sandboarding; Surfen auf Dünen wie im Sand Master Park in Florence, Oregon. Überall auf der Welt wo es Dünen gibt, entstehen gerade neue Sandboarding-Hotspots. Fakt ist: Mit dem Beetle Dune nimmt Volkswagen eine Idee auf, die im Januar 2000 mit der in Los Angeles vorgestellten Studie New Beetle Dune geboren wurde. Doch während die in Kalifornien gezeigte Studie insbesondere vom Interieur und dem Dachaufbau Science-Fiction zeigte, blickt Volkswagen mit dem Dune des Jahres 2014 sehr viel realistischer in Richtung Serie.

Beetle Dune – die Silhouette. Hinter dem Dune-Konzept steckt das Potenzial für eine neue Serienvariante des sportlichsten Beetle aller Zeiten. Lackiert in „Arizona“, einem gelb-orangenem Metallic-Ton; schon diese warme Farbe hebt unweigerlich die Stimmung. In Schwarz abgesetzt sind indes die jeweils aus zwei Teilen bestehenden Radlaufverbreiterungen. Die Basis bilden matte, robuste Elemente, wie sie auch bei den Cross-Modellen von Volkswagen zum Einsatz kommen. Der Unterschied: Über den matten Hauptteilen sind sogenannte „Blades“ integriert – nur 1,5 mm dicke Elemente, in der Tat so dünn wie eine Klinge. Es scheint, als würden sie über den eigentlichen massiven Radläufen schweben, da die glänzenden und

matten Teile nicht direkt aneinanderstoßen. Die Radläufe – jeweils oben mit einer halbierten sechseckigen Aussparung versehen – verbreitern die Karosserie auf jeder Seite um stattliche 24 mm; macht insgesamt 1.856 mm (plus 48 mm) in der Breite. Lang ist der Beetle Dune 4.290 mm (plus 12 mm), hoch 1.536 mm (plus 50 mm).

Passend zur größeren Karosseriebreite wurde die Spur vorn um 29 auf 1.607 mm vergrößert, hinten um 29 auf 1.573 mm. Deshalb und aufgrund ihrer geringen Einpresstiefe von 33 mm (statt 44 mm) stehen die mit 255/45er Reifen (Durchmesser: 723 mm) bestückten 19-Zoll-Felgen besonders satt in den Radhäusern. Optisch schlagen sie mit ihren fünf Aluspeichen, schwarz lackierten Zwischenräumen und einem polierten Aluminiumring eine Brücke zum Design der 18-Zoll-Beetle-Felge „Twister“; das VW-Logo in der Felgenmitte wird von einem in Wagenfarbe lackierten 3D-Modul gehalten.

Die Radlaufverbreitungen gehen zur Wagenmitte in die Schwellerverkleidungen über, in die ein verchromter Unterfahrschutz eingesetzt ist. Dort, wo die Schweller nach oben hin an die Karosserie anschließen, sind sie hochglänzend Schwarz lackiert. Über den Seitenschwellern befinden sich die für den Beetle typischen Seitenleisten in der stilisierten Optik der legendären Käfertrittbretter; sie sind ebenfalls hochglänzend schwarz. Wiederum darüber im Bereich vor dem hinteren Kotflügel ist das markante Dune-Logo angeordnet. Mit hellem Aluminium bedampft sind die Schalen der Außenspiegel; der im Fensterdreieck der A-Säule integrierte Spiegelfuß ist schwarz.

Beetle Dune – die Frontpartie. In weiten Teilen neu gestaltet haben die Designer die Frontpartie. Geblieben ist das ikonenhafte Grunddesign, geblieben sind die Bi-Xenon-Rundscheinwerfer. Neu aber ist das Design der noch charismatischeren Motorhaube. Die Mitte der Haube ist jetzt etwas höher. Abgegrenzt durch präzise Kanten, weisen die abgesenkten Seitenbereiche der großen Haube im oberen Bereich jeweils eine prägnante Motorentlüftung auf. Die schwarzen Lüftungsgitter kennzeichnet eine Wabenoptik mit Lamellen; in der Mitte dieser Gitter ist in Längsrichtung jeweils eine Chromleiste integriert.

Extrem dynamisch präsentiert sich analog zur Haube die ebenfalls neu konzipierte Frontschürze. Stilprägend ist hier in der Mitte ein großer Lufteinlass mit einem schwarzem Wabengitter (ein typisches Designmerkmal der Cross-Modelle von Volkswagen). Das A-förmige Gitter wird nach unten hin breiter und unterstreicht so die souveräne und sportliche Optik der Frontpartie. Gehalten wird das Gitter von einem verchromten Rahmen, der gleichzeitig als Unterfahrschutz dient.

Links und rechts vom zentralen Lufteinlass und Aluminium-Unterfahrschutz befinden sich zwei zur Mitte hin trapezförmige Einsätze, deren Rahmen analog zu den schrägen Flächen der Radläufe hochglänzend schwarz lackiert sind. Diese Einsätze beherbergen innovativstes Lichtdesign: Halbrund ausgeführt sind die hier integrierten LED-Nebelscheinwerfer; von innen sind diese LED-Ringe mattiert, sodass sich ein homogenes Lichtband ergibt. Im Zentrum der LED-Ringe unterstreicht eine stilisierte Düse die dreidimensionale Grafik des gesamten Nebelscheinwerfermoduls. Darüber befinden sich drei feine Querstreben und eine schmale

Chromleiste, die – obwohl nur 9 mm hoch – als LED-Blinker dient: Aktiviert der Fahrer den Blinker, wird aus der Chromleiste ein leuchtendes LED-Band.

Beetle Dune – die Heckpartie. Dass man den Design-Spruch „Form follows Function“ auch umdrehen kann, zeigt eindrucksvoll die multifunktionale Heckpartie des Beetle Dune: Wer es leid ist, den Winter auf der Nordhalbkugel allein im Schneematsch der Großstädte zu verbringen, macht sich mit dem neuen Volkswagen einfach auf ins nächste Skigebiet; ob einem dabei – von Amerika aus betrachtet – der Sinn mehr nach Sandboarding in Florence (Oregon) oder nach Schneepisten in Aspen (Colorado) steht, ist einerlei. Der Beetle Dune mit seinem 155 kW / 210 PS starken Turbo-Benzindirektein\*spritzer (23 mpg City / 29 mpg Highway) samt 6-Gang-DSG wird es perfekt meistern.

Und zwar nicht nur den Trip nach Florence an die Westküste oder die Reise nach Aspen in die Mitte der Staaten, sondern insbesondere den Transport der Skier. Die werden einfach außen an der Heckklappe verankert. Dazu wird das schwarze, hochglänzende Element des Heckspoilers im linken und rechten Außenbereich herausgeschwenkt; die Skier können jetzt eingesetzt werden. Abschließend wird der Spoiler durch das Zurückschwenken des schwarzen Elementes wieder geschlossen. Nach oben gleiten die Skier dabei in eine Aufnahme des eigens entwickelten Dachspoilers; dort werden sie mit einem 20 mm breiten Gurt fixiert. Der Dachspoiler selbst ist – wie die komplette Dachfläche rund um das transparente Panorama-Ausstell-/Schiebedach – hochglänzend schwarz lackiert. Von der Seite aus betrachtet wirkt der Dachspoiler wie ein aerodynamisch perfekt im Wind liegender Flügel. Liebe zum Detail spiegelt sich auch in den Skiern der Studie wider: Sie sind analog zu den Anbauteilen schwarz-glänzend lackiert; in schwarz-matt ausgeführt heben sich indes der Dune-Schriftzug und das VW-Zeichen ab. Eine in Wagenfarbe ausgeführte Silhouette des Beetle Dune macht derweil ebenfalls klar, zu welchem Auto diese Skier gehören. Die Heckklappe kann übrigens auch mit montierten Skiern uneingeschränkt geöffnet werden.

Edel in Schwarz gehalten ist der untere Bereich des Stoßfängers; die Flächen im Bereich des Kennzeichens und der umlaufenden Fortführung des oberen Radlaufs sind dabei wieder hochglänzend lackiert; robust matt hingegen ist der untere Abschluss rund um den konstruktiv als Diffusor gestalteten verchromten Unterfahrschutz mit den hier rechts und links integrierten Abgasendrohren.

Beetle Dune – das Interieur. Optisch wie technisch individualisiert hat das Dune-Team auch das komplette Interieur. Hier fallen zwei Dinge besonders auf. Erstens: Das in der Wagenfarbe „Arizona“ lackierte Dashpad hat diesmal auf der Beifahrerseite nicht das legendäre Käferfach – es wick in diesem Fall dem nicht minder legendären Haltegriff des Ur-Käfer. Er besteht aus dem gummierten Material der Türzuziehgriffe und einer integrierten Aluminiumspange in Wagenfarbe. In das Aluminium ist der Dune-Schriftzug geprägt – haptisch wie optisch ein Highlight. Zweitens: Das komplette Infotainmentsystem ist als digitales Interface mit einem hochauflösenden 7,7-Zoll-Touchscreen ausgeführt. Zum Einsatz kommt dabei ein AMOLED-Display (Active-Matrix-Organic-LED), das extrem feine Details darstellt. Eine Hommage an den New Beetle Dune des Jahres 2000 ist dabei die digitale Darstellung der jeweiligen Höhen- und

Seitenneigung, wie sie damals im Hauptinstrument integriert war.

Ein Software-Highlights des Interface ist die im Beetle Dune des Jahres 2014 realisierte App „Volkswagen Sideways“ – ein Programm, das proaktiv „Points of Interests“ (POI) in die Navigation einbindet. Dabei wird zum Beispiel im Touchscreen nicht nur angezeigt, ob und welche Restaurants sich gerade in der Nähe befinden, sondern auch, ob dort Freunde sind. Auf Wunsch führt das Navi den/die Fahrer/in und den Dune direkt dorthin. Sideways bindet darüber hinaus aber auch Informationen wie das Wetter in die POI-Hinweise ein – im Winter vor dem Schwimmbad zu stranden, ist damit ausgeschlossen. Klassisch analog ausgeführt ist das Kombiinstrument mit Drehzahlmesser (links), Tacho (Mitte) und Tankuhr (rechts). Allerdings ist die Skalierung nicht weiß wie in der Serie, sondern im Farbton „Arizona“ ausgeführt. Gleiches gilt für die Skalierung der Zusatzinstrumente oberhalb der Mittelkonsole mit Ladedruckanzeige, Stoppuhr und Öltemperatur.

Ebenso edel wie sportlich konzipiert ist die Sitzanlage der Studie. Die äußeren Flächen der vorderen Sportsitze und der zwei Fondsitze sind mit Naturleder in „Titanschwarz“ bezogen. Die mittleren Flächen indes weisen einen Bezug aus einem besonders atmungsaktiven Stoff („Gobi“) im hellen Farbton „Ceramique“ auf. Eingefasst sind die Leder- und Stoffbereiche sowie die Vorder- und Rückseiten der Kopfstützen mit einer kräftigen Ziernaht – natürlich im Farbton „Arizona“.

Antriebstechnisch schlägt der Dune wie skizziert eine Brücke zu den Serienmodellen. Und das ist gut so, denn nie zuvor war der Beetle agiler Beispiel Motor: Der 210 PS starke Turbo-Benziner beschleunigt den Beetle Dune – kombiniert mit einem 6-Gang-DSG – in nur 7,1 Sekunden auf 60 mph (100 km/h: 7,3 Sekunden). Bei Bedarf sind 141 mph respektive 227 km/h als Höchstgeschwindigkeit machbar – in Amerika ein Fall für die Rennstrecke, in Deutschland ein Fall für die freie Autobahn. Beeindruckender und wichtiger ist allerdings die Art und Weise, mit welcher Souveränität der Volkswagen diese Power auf die Straße bringt. Der Fronttriebler spielt hier unter anderem die Vorteile seines hochklassigen Fahrwerkslayout (präzise geführte vordere Federbeinachse und innovative Vierlenkerhinterachse) aus. Generell ist im Fall der stärkeren Beetle mit Turbo-Benzinmotoren – und damit auch im Dune – zudem die elektronische Differenzialsperre XDS an Bord.

Fest steht, dass der Beetle Dune bei entsprechendem Zuspruch der NAIAS-Besucher und der internationalen Medien schon bald in Städten wie Detroit, San Francisco, Boston, Berlin, London, Tokyo, Hongkong, Sydney oder Kapstadt auftauchen könnte. Ein Auto jenseits des Mainstreams, über das sich die Menschen freuen, wenn sie es sehen. Klingt nach Kult. Ist Kult.