



Volkswagen Multivan

Leuker kunnen ze het niet maken, wel makkelijker

Autotest | Met veel tamtam kondigt Volkswagen de nieuwe Transporter aan. Eerst werd de wereldpers naar Nederland gehaald om de T6 (zesde generatie Transporter) tijdens een wervelende show te onthullen. Nu komt de wereldpers naar Stockholm om daadwerkelijk met de auto te rijden. Maar wat is er zo bijzonder aan de Transporter? Het is toch gewoon een busje voor bouwvakkers en loodgieters? Of heeft de T6 misschien toch meer te bieden?

Wat de Transporter te bieden heeft, is veelzijdigheid. Volkswagen is met grote afstand marktleider in dit segment en dat is onder andere te danken aan het grote aantal varianten waarin het bedrijfswagens kan leveren.

Zo is de Transporter beschikbaar met lange en korte wielbasis. Met een gewoon of een verhoogd dak. Met een enkele of dubbele cabine. Met schuifdeuren of klapdeuren. Met gesloten laadruimte of als pick-up. Met dieselmotor of benzinemotor. Met voorwielaandrijving of vierwielaandrijving. En... als luxe "Multivan" voor personenvervoer.



Bullibak

En om het allemaal nog leuker te maken is die laatste bij introductie leverbaar in een fraaie "Generation Six"-uitvoering. Deze variant is uitgevoerd in twee kleuren, gebaseerd op het kleurenschema van de klassieke "bulli" (een samenvoeging van "bu(s)" en "li(efewagen)) waarmee het allemaal begon in 1950. Als hint naar het oermodel hebben de velgen zelfs witte accenten, zodat het lijkt op de witte wangen die de banden destijds hadden.

Een standaard Transporter heeft een sober, stevig interieur dat bedoeld is om vele jaren van intensief gebruik te doorstaan. Bovendien is de cabine zo functioneel mogelijk ingericht met open bakken en vakken (alleen jammer van dat kleine dashboardkastje).



Het interieur van de Multivan is compleet anders. Het staat op hetzelfde niveau als dat van de Volkswagen personenauto's. En als "Generation Six" is het zelfs nog mooier met accenten in de lakkleur van de auto, fraaie (verlichte!) instaplijsten en twee vorstelijke voorstoelen (in plaats van de twee-en-een-halve zitplaats van de bedrijfswagen).

Voortaan beschikt de Transporter over veel van de luxe- en veiligheidsvoorzieningen van de Volkswagen personenauto's. Denk daarbij aan active cruise-control (automatisch afstand houden), active city stop (automatisch remmen voor gevaar in de stad) en high beam assist (automatisch grootlicht, zonder tegenliggers te verblinden). Ook het "infotainment"-systeem is van de laatste generatie, met ondersteuning voor Apple CarPlay en Android Auto.



De Multivan biedt ook achterin de nodige luxe. De royaal bemeten zetels (de term "stoel" schiet hier tekort) staan op rails en kunnen naar eigen inzicht over de enorme ruimte worden verdeeld. Daarbij biedt de Multivan vele bergvakken en tafeltjes en is het klimaatcontrolesysteem doorgevoerd naar achteren. Daarmee is de Multivan niet alleen een stuk ruimer, maar ook nog eens luxueuzer dan zelfs de grootste MPV.

Wanneer de Transporter is uitgevoerd als bedrijfswagen, is de laadruimte -op verzoek van de klanten- exact gelijk aan die van de vorige generatie. Op die manier kunnen op maat gemaakte aanpassingen (onderdelenrekken, gereedschapskisten, etc.) zonder problemen worden geïnstalleerd in de nieuwe Transporter.

Rijden

Hoe fraai de aankleding ook is, vanaf de eerste meter van de proefrit is merkbaar dat de Multivan een busje is en geen personenauto. Niet alleen de zit achter het stuur is anders. Het koetswerk helt veel meer over dan in een personenauto (of MPV).



Dat komt omdat de Transporter goed en veilig moet rijden met uiteenlopende belasting. De meeste personenauto's rijden zelden met maximale belading en daarom hoeft daar minder nadruk op te worden gelegd bij het fijnregelen van het onderstel. Bovendien is het gewicht van de belading van een personenauto relatief klein. De Transporter kan grofweg zijn eigen gewicht aan vracht meetorsen!



Tijdens de testrit is 500 kg aan vracht vervoerd en dan is de Transporter helemaal in zijn element. Zonder belading is de druk op de achterwielen minimaal en

dat is bijvoorbeeld merkbaar bij een noodstop. Toch is de Transporter over het geheel genomen veel meer vergevingsgezind dan voorheen. De wegligging is sterk verbeterd en het verschil in weggedrag tussen beladen en onbeladen toestand is kleiner geworden.

Motoren

Zoals eerder aangegeven, dankt de Transporter zijn succes onder andere aan de vele beschikbare uitvoeringen. Deze test begint bescheiden: met de 85 kW sterke "Blue Motion". Dat is niet alleen het instapmodel, maar ook de meest zuinige uitvoering.



De prestaties van deze lichtste dieselmotor op de prijslijst zijn ruimschoots voldoende, zelfs met belading. Ook wanneer het toerental zakt, toont de 2.0 liter diesel een enorme souplesse. Om het verbruik te verlagen zijn een start/stop-systeem en een schakelindicator aanwezig. Die laatste geeft niet alleen aan wanneer het tijd is om een hogere versnelling te kiezen, maar ook een lagere. Dat is belangrijk, want een bus met zware belading kan de motor beschadigen als het toerental te laag wordt gehouden.

De testrit met de Transporter BlueMotion (incl. 500 kg belading) kostte 5.1 liter per 100 km (fabrieksopgave: 5.7 liter per 100 km). Dat is niet alleen heel zuinig voor een bedrijfswagen, maar is zelfs een keurige waarde voor een personenauto!



Een maatje groter is de 110 kW sterke dieselmotor. Vanaf het moment dat het koppelingspedaal wordt losgelaten, is voelbaar dat deze krachtbron met meer gemak presteert. Terwijl de Transporter BlueMotion al moeiteloos met de verkeersstroom meekomt, is deze 110 kW zelfs gemakkelijk sneller dan het overige verkeer!

Topmodel

Het topmodel is voorzien van een 150 kW sterke dieselmotor, desgewenst in combinatie met een DSG transmissie. DSG staat voor een automaat met dubbele koppeling, die snel en vrijwel onmerkbaar schakelt.

Met deze sterkste dieselmotor in het vooronder accelereert de Transporter letterlijk de straatstenen uit het wegdek. Het overvloedige vermogen zorgt voor de nodige gretigheid, het koppel van 400 Nm voegt daar machtige tussenacceleraties aan toe. Daarbij is de Multivan voorzien van veel betere geluidsisolatie dan de bedrijfswagen, waarmee het comfort van een personenauto wordt benaderd.

Conclusie

Vol trots introduceert Volkswagen de zesde generatie van de Transporter. Behalve een modern uiterlijk, heeft de T6 ook een zeer moderne uitrusting. Veel van de luxe- en veiligheidsvoorzieningen van de Volkswagen personenauto's zijn nu ook te vinden in deze bedrijfswagen.

Dankzij de moderne motoren zijn de prestaties verbeterd en is het verbruik significant gedaald. Natuurlijk blijven de praktische mogelijkheden op de eerste plaats staan. De laadruimte is gelijk gebleven, zodat alle bestaande op- en ombouw mogelijkheden van de T5 kunnen worden overgenomen in de T6. De rijgeluiden zijn teruggedrongen en de wegligging is verbeterd. De Transporter (Multivan) rijdt nog steeds niet als een personenauto, maar het verschil in weggedrag tussen beladen en onbeladen toestand is verkleind.

Kortom: leuker kon Volkswagen de Transporter niet maken, wel makkelijker. ■



Specificaties

Volkswagen Multivan 2.0 TDI Highline DSG

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	501 x 190 x 199 cm
Wielbasis	300 cm
Gewicht	2.093 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.500 kg
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	5800 l
Bandenmaat	235/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	204 pk @ 4000 tpm
Koppel	450 Nm @ 1400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,9 sec.
Topsnelheid	203 km/u
Verbruik gemiddeld	6,3 l / 100 km
Verbruik stad	7,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	164 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 74.868,-
Prijs instapmodel	€ 55.605,-