

## Intro

“Wauw! Wat een dikke bus heb je daar, man!” Dergelijke opmerkingen kreeg ik meer dan eens te horen in de afgelopen dagen. Toen Ben Pon in 1947 in zijn agenda de eerste schetsen voor de Transporter maakte, had hij vast niet kunnen vermoeden dat het pragmatische voertuig zes decennia later zou evolueren tot deze stoere en chique Multivan.

De Multivan is in Duitsland al jarenlang een graag geziene gast op de oprit van de beter gesitueerde families én op de linkse rijstroken van de AutoBahn. In de jaren tachtig bracht VW de eerste Multivan uit op basis van de toenmalige Transporter en het was



Een imposante verschijning.

direct een groot succes. Niet in de laatste plaats vanwege de enorme ruimte die de auto bood en de topsnelheid van 150 kilometer per uur. De Multivan werd voorzien van luxueuze stoelen die tegenover elkaar gezet konden worden en een tafeltje: echt een Reisemobil. Na een paar jaar was het over voor deze Multivan en kwam de nieuwe, die de motor voorin had en meer reed als een personenauto. Vanaf toen ging het ook met de aangeboden krachtbronnen qua kracht sterk bergopwaarts. Er kwam een TDI met 150 pk en een top van tegen de 190 en vervolgens een zespitter met 204 pk, die de Multivan de magische grens van 200 Sachen liet doorbreken.

Ook de testauto was voorzien van een dergelijke zescilinder en wel een 3.2 met 235 pk die de auto met groot gemak over de magische 200-grens gooit. Verder was de auto volgehangen met allerhande opties die het leven veraangamen en de prijs deden opdrijven tot een bedrag van dik 90 mille.

## Het exterieur

Het uiterlijk van deze auto is een twistpunt. De één vindt de auto supergaaf om te zien en de ander vindt het een enorme patserbus. Waar de meeste mensen het wel over eens zijn, is dat hij dik en stoer is. Steevast wordt deze opmerking aangevuld met "zeker voor een bus is hij heel mooi". Daarbij wordt opmerkelijk vaak de neus genoemd als specifieke factor. Bovendien zijn er veel mensen – ik heb met de auto meningen gepeild bij een parkeerplaats langs de snelweg, een bouwput en in een winkelstraat – die wijzen op het feit dat het een VW BUS is en dat het dus dé beste bus is die er te koop is. Vooral de bouwvakkers waren bijzonder gecharmeerd van het apparaat en wilden graag ruilen tegen hun witte aannemersversie met dieselmotor.



De kleur is afhankelijk van de lichtinval.

Daar staat deze Multivan enerzijds mijlenver vanaf en anderzijds toch weer heel dichtbij qua beleving. Men weet dat de auto gebaseerd is op de doelmatige Transporter, maar toch heeft de VW BUS een dusdanig sterk imago dat het niet uitmaakt. Men rijdt met een Multivan in een fenomeen en in de hoedanigheid van deze testauto is het eigenlijk een hommage aan de Transporter: vele jaren trouwe dienst hebben de VW BUS het imago gegeven en de Multivan met zijn net iets andere imago en beleving is het mooiste eerbetoon dat Volkswagen de VW BUS kan geven.

De testauto was gespoten in de kleur Samoarood dat een onderdeel vormt van de Sport Edition. Deze kleur houdt het midden tussen paars en bruin en is zeker smaakgevoelig. Dat het een chique kleur is, daarover waren de meeste meningen gelijk en in combinatie met de zwart getinte zijruiten vonden een aantal mensen het een geschikte auto voor het vervoer van hoogwaardigheidsbekleders en als hotelshuttle: chique en luxe aangelegenheden. Een ander onderdeel van de Sport Edition zijn de 18 inch lichtmetalen AZEV-velgen. Bovendien had de importeur deze auto voorzien van verschroomde grillelijsten en dat geeft de auto net dat beetje extra cachet en charisma. Altijd doen voor die 200 Euro extra.

## Het interieur

Over het interieur van de Multivan kan een scriptie worden geschreven, zoveel is er mogelijk en zoveel kan er aan de binnenzijde van de Multivan worden uitgespookt. Als je als bestuurder plaatsneemt dan zit je net als in iedere andere Transporter hoog en rechtop. Je krijgt echt het gevoel dat je alles overziet en dat je op de bok zit om die dikke 200 paarden te temmen. Je zit in een stoel die in dit geval bekleed is met paars en zwart leer en kijkt uit over een dashboard dat in elke T5 zit. Weliswaar aangekleed met een navigatiesysteem en andere goodies, maar toch niet wezenlijk anders. Dat merk je ook als je het



Welkom aan boord!

dashboard aan een nadere blik onderwerpt. Je ziet dat de gebruikte materialen uit de schappen van de bedrijfswagens komen en niet uit de voorraden van de Phaeton en de Touareg. Spijtig, want bakjes en vakjes die je opent gaan niet dicht zoals je mag verwachten voor een bedrag van minstens een halve euroton. Hetzelfde geldt eigenlijk voor de stoelen, want die zitten niet zoals ze dat zouden moeten doen in een auto van dit kaliber. Niet slecht, maar er mist gewoon iets aan steun en vooral weldadigheidsgevoel dat de rest van de auto je wel geeft.

Als je echter instapt via de op afstand te bedienen schuifdeuren, dan word je bij deze auto overgoten met een warme saus van luxe. In het donker zie je chique blauwe instapverlichting en als je de voeten neerzet op het tapijt dan kun je plaatsnemen op één van de stoelen of op de achterbank, van waaraf je een birdview hebt over het interieur. Je kunt je drankjes tijdens het rijden plaatsen in de bekerhouders die vanuit het tafeltje komen en ondertussen de tafel te gebruiken om een kaartje te leggen of wat dies meer zij. Alleen dat tafeltje is al een hele belevenis want hij komt met een gasveer omhoog en hij is over de lengte van de auto te verschuiven. Een heel ander systeem dan het opklaptafeltje dat de vorige Multivans hadden. De stoelen die in de middelste zitrij staan zijn gelijk aan de voorstoelen en dat betekent dus dat het zogenaamde captain chairs zijn: luxueuze stoelen met armleuningen aan beide zijden en volledig draaibaar en verstelbaar. Men kan kiezen voor een conversie waarbij de tweede en derde zitrij tegenover elkaar zitten, maar men kan de stoelen ook zo instellen dat iedereen dezelfde kant op kijkt. Dat is vaak wel zo lekker tijdens een langere reis.

Dat bij een ruim opgezette conversie, waarbij de bank in de achterste stand staat (ook deze is verschuifbaar) niet al te veel bagageruimte overblijft is in iedere MPV eigenlijk zo. Bij de Multivan hoeft men echter niet te kiezen voor een beperkte bagageruimte, want ook met de bank in de voorste positie blijft er voldoende beenruimte over voor de 5 achterpassagiers. Het is in dit geval dus kiezen tussen goed zitten of baden in de ruimte. In het eerste geval biedt de Multivan een flinke ruimte voor koffers en bovendien kan er onder de bank ook het één en het ander worden meegenomen. Voorts kan men er zelfs voor kiezen om in de Multivan te gaan slapen! De achterbank is met een aantal handelingen om te klappen tot een bed, waarbij de opgeklapte stoelen dienen als verlengstuk waar je benen op rusten. Een

leuke mogelijkheid bij de auto, ware het niet dat de stoelen en de bank loodzwaar zijn en dat het opklappen tot een bed of het verwijderen van de stoelen een zware aangelegenheid is.

## Het rijden

Met deze motor is het rijden in de Multivan een soeverein genoegen. Er is altijd voldoende kracht voor handen en de zestraps-automaat schakelt over zonder dat men het merkt. Daarbij worden de inzittenden getraakteerd op een bijzonder fraai en dik V6-geluid, dat vooral in de lagere toerengebieden een schitterende bas kent. Reeds in de parkeergarage van de importeur bemerkte ik bij het omdraaien van de sleutel dat er een heel gaaf geluid in deze bus zat. Ook in de hogere regionen zingt de zescilinder graag, maar hij slaat bij ongeveer 5000 toeren over van een indrukwekkend geluid naar een kernachtige jank die hij doortrekt tot tegen de 7000 toeren!



Lekker doorrijden is geen probleem met deze motor.

Dat de Multivan hierbij een behoorlijk snelle auto wordt mag wel blijken, want tussenacceleraties zijn vanwege het koppel van 315 Nm geen enkel probleem. Ook de topsnelheid van de bus is bijzonder te noemen, want hoeveel bussen rijden er nu makkelijk 220 op de teller? Dat het verbruik van de Multivan 3.2 erg hoog ligt is echt een groot nadeel. Bij een rustige rijstijl moet men al een fluwelen gasvoet hebben om niet onzuiniger dan 1:10 te gaan rijden, maar in de praktijk rijdt men eerder 1:8: een flinke grootverbruiker. De achteraf in te bouwen aardgasinstallatie die wordt aangeboden is in dat licht gezien een zeer aantrekkelijke optie. Dat het aantal tankpunten dan sterk wordt gereduceerd moet men daarbij voor lief nemen.

Het rijgedrag van de Multivan is tweeledig. Er kan op een comfortabele manier mee gereden worden en er kan tevens gekozen worden voor een sportief gebruik van de auto. In dat geval kan men de automaat in de sportstand zetten en eventjes lekker gaan hoeken en planken met de bus. De Transporter staat als bus bekend om zijn strakke weggedrag en geldt als benchmark in zijn klasse, maar als Sport Edition gaat het nog een stapje verder. De vering is stugger gemaakt en de auto is zoals gezegd voorzien van 18 inch velgen met 255-banden. Dat zorgt ervoor dat de auto in bochten nauwelijks overhelt en dat er strak ingestuurd kan worden. Erg knap dat Volkswagen de auto een dergelijke wegligging mee heeft kunnen geven. Als het sportieve rijden niet gepast is dan kan er simpelweg worden overgeschakeld naar een comfortabel weggedrag. De Multivan brengt de inzittenden in alle rust naar de plaats van bestemming en hierbij worden de passagiers van alle gemakken voorzien zoals een in zones ingedeelde airconditioning en een geluidsversterkingsysteem dat ervoor zorgdraagt dat er op hogere snelheden niet geschreeuwd, maar zelfs gefluisterd kan worden. Wel jammer dat sommige personen het zitten achter de achteras – zoals bij de Multivan op de achterbank het geval is – als onprettig ervaren.

## Slot

Voor 92 mille heeft de koper aan deze Multivan een bijzondere auto. De auto biedt een scala aan mogelijkheden en verenigt vele goede zaken uit vele goede werelden. Hij benadert het comfort, de uitrusting en het charisma van een S-Klasse, de ruimte en het aantal zitplaatsen van een Espace, de prestaties en wegligging van een A3 TDI: deze auto biedt gewoon heel veel voor dito geld. Die 92 mille zit hem met name in de opties zoals lichtmetalen velgen (3.8 mille), een navigatiesysteem (6 mille), de Sport Edition (ook 6 mille) en nog veel meer snufjes. Veel dingen zal de gemiddelde Multivankoper nooit gebruiken of als noodzakelijk achten, maar het zit wel op deze auto.



Veel auto voor veel geld.

Dat de auto ook nog eens goed rijdt is een pluspunt. Hij biedt naast veel ruimte en comfort, op afroep zelfs een sportieve wegligging. Die wegligging past bij de motor van de auto, want de 3.2 is een mannetjesputter. Keerzijde van de medaille is dat de motor de dikke 2 ton moet meesleuren en dat zorgt voor een hoog verbruik. Je zult moeite moeten doen om boven de 1:9 uit te komen.

Maar maakt het uit bij een auto als deze? Je rijdt toch in alle rust en soevereiniteit en krijgt een gevoel dat niemand je iets kan maken in jouw stoere huisje op dikke wielen met power in overvloed. Lekker met 170 op de klok naar de zuidelijke gebieden en genieten van de weldaad van een Multivan. Twee-en-negentig-duizend Euro moet het kosten. Een X5 of een S-Klasse is dan ook haalbare kaart, maar dan rijdt je geen Multivan en breng je geen hommage aan de VW BUS. De keuze is aan de man die een euroton heeft stuk te slaan.

## Plus

- + Goed weggedrag en hoge prestaties
- + Ruimte voor zeven personen en bagage
- + Chique uitstraling

## Min

- Afwerking en verfijning niet voldoende voor 92 mille
- Prijzig in aanschaf en gebruik
- Liever een Audi A8