

## Huiskamer op wielen

Er kan wel gesteld worden dat Chrysler er als één van de eersten bij was toen het MPV-segment van de grond kwam. Dit segment is van begin af aan reden voor Chrysler geweest om een MPV op de markt te brengen in de vorm van de Voyager. Inmiddels zijn we toe aan de vijfde generatie Voyager waarbij Chrysler ervoor heeft gekozen deze alleen als Grand Voyager op de markt te brengen. De 'Grand' staat in dit geval voor een vergrote versie van het basismodel, zodat het voor Europese begrippen een ware reus op de weg is.



Al sinds 1981 deelt Chrysler mee in het MPV-segment.

De auto werd destijds in Amerika ontwikkeld met in het achterhoofd het idee een huiskamer op wielen te bouwen. In de VS betekent een bezoekje aan familie al snel een aantal uren reizen, waardoor ruimte niet mag ontbreken. Dat in deze jaren dit ook kan veranderen blijkt wel uit deze nieuwste generatie, welke maar liefst 66 centimeter langer is dan de eerste generatie. Chrysler claimt dat deze nieuwe generatie Voyager nog ruimer, luxueuzer en veiliger is dan de vorige generatie. Dit willen wij uiteraard graag ondervinden en gingen ermee op pad.

## Uit de lengte en de breedte

De Voyager wordt dus zoals gezegd alleen geleverd als "Grand" Voyager. Dit houdt concreet in dat de auto een lengte van maar liefst 5 meter 14 heeft. De breedte is met bijna twee meter ook al niet gering, waarbij de hoogte ook nog eens 1 meter 75 telt. Cijfers die concluderen dat de Grand Voyager bepaald geen kleintje is. De carrosserie bestaat uit een conventionele constructie, zo is de achteras star wat meestal gebruikt wordt voor bestelwagens en zijn vruchten afwerpt bij volle bepakking in de wagen. Ook de dubbele bodem is apart in deze klasse, vandaar dat het Stow 'n Go systeem is toe te passen in de Grand Voyager. Het is in feite niet meer of minder dan een holle ruimte tussen de bodemplaat en de vloer waarop de stoelen zijn gemonteerd. De tussenliggende ruimte wordt gebruikt als opslagruimte wanneer de stoelen in de vloer zijn gestald.



Het hoekige design kenmerkt de laatste generatie Grand Voyager.

Ten opzichte van de vorige generatie Voyager is het lijnenspel een geheel andere kant op gegaan. Het vorige model had ronde vormen, maar bij de vijfde generatie is het lijnenspel meer rechttoe rechtaan. Het design is volgens zijn scheppers nu meer in lijn van de hoekige 300C, een grote sedan in het gamma van Chrysler. De grote, meer rechtop staande grille, de geprononceerde wielkasten, grotere lichtmetalen wielen en hier en daar een chromen strip verwijzen naar bovenstaande opvallende sedan. Een voordeel van dit lijnenspel is de binnenruimte welke hierdoor in volume toeneemt.

Echt te spreken zijn we nog niet van deze nieuwe benadering van design, het model lijkt in onze ogen meer op de Koreaanse concurrenten waarbij het eigen gezicht van de Voyager teniet word gedaan. Jammer, want de Voyager was eerst qua design de voorloper op zijn concurrenten en duidelijk herkenbaar. De anonimiteit die hij nu meer uitstraalt, vooral aan de achterzijde, is wat ons betreft jammer. Desalniettemin moeten we toegeven dat je met deze auto op Nederlandse wegen toch nog aandacht voldoende krijgt, is het niet om zijn design dan wel om zijn grootte. Zijn grootte heeft overigens ook een groot nadeel, de standaard parkeervakken zijn in ons land vijf meter en daar kom je goed achter wanneer je de auto in de stad probeert te parkeren. Heb je geen last van de lengte, dan wel van de breedte.

## Stow 'n Go

Voorin ingestapt is de ruimte in de auto enorm. De zetels zijn groot, maar de vorm is niet zo handig. Zo is de zitting vrij vlak en aan de korte kant. Ook de zijdelingse steun is matig, wat direct opvalt wanneer de Voyager zijn gewicht in de strijd gooit bij bochtenwerk. Erg lekker zijn de armsteunen aan de stoelen. Het gevoel dat overheerst in deze Grand Voyager is dat van het harde plastic waar het dashboard en alle omliggende componenten uit bestaat. Het geeft een goedkope indruk, waarbij het plastic ook nog eens losjes gemonteerd lijkt te zijn. Wat in deze nieuwe Chrysler vooral opvalt zijn de vele vakjes, hoekjes en gaatjes om spullen neer te leggen. Zo heeft de middenconsole vier bekerhouders en staat verder op een rail en kan dus dienst doen voor zowel de bestuurder als de passagiers achterin. Erg praktisch.



Ruim in de grootste zin van het woord.

De automatische versnellingsbak heeft een schakelpook naast het stuurwiel, echter wel op het dashboard. Dat zien we niet vaak, maar het is eigenlijk de beste oplossing als je door de twee voorstoelen naar achteren wil kunnen lopen. De overzichtelijkheid is redelijk maar de ergonomie loopt hier wat op achter. Op het middenconsole is alles vrij goed te vinden, maar om en rond het stuur is het in het begin even zoeken waar alles voor dient en voor staat. Het instrumentenbord is duidelijk op dat van de 300C geïnspireerd. In het midden vinden we het hoog opgestelde multimediascherm. Het MyGIG-systeem is voorzien van een 20 Gb harde schijf waarop je muziek en beelden kan opslaan. Ook

Bluetooth-technologie en stemherkenning maken deel uit van het pakket.

Wie regelmatig met meerdere personen op pad gaat heeft aan de Grand Voyager een prima vriend. Het interieur biedt standaard plaats aan zeven personen, waarbij geen gebrek is aan hoofd- en beenruimte in deze opstelling. Ook niet op de achterste zitrij, die dankzij een licht afschuinend zitvlak ook aan langere personen nog voldoende hoofdruimte biedt. Met alle stoelen boven de vloer meet de bagageruimte nog een enorme 638 liter inhoud. Wie alle vijf de achterste zitplaatsen in de vloer heeft verwerkt creëert een pakezel waar menig bestelwagen jaloers op is. De maximale bagagecapaciteit van 5,7 kuub is dan het resultaat, wat een record is in deze categorie.

De elektronisch te openen grote schuifdeuren en achterklep is erg handig bij het aan komen lopen met boodschappen. Het functioneert prima, waarbij de achterklep eerst een pieptoon laat horen als waarschuwing wanneer hij opent. Op de Grand Voyager zijn diverse opties te verkrijgen die deze auto nog functioneler kan maken. Zo kan er het Swivel 'n Go-systeem besteld worden, wat concreet wil zeggen dat de stoelen van de tweede rij bijkomend ook om hun as kunnen draaien. Hierdoor is het mogelijk om gezellig een babbeltje te slaan, met het gezicht naar elkaar. Tegelijkertijd kan de centrale console op rails verschoven worden zodat iedereen hiervan kan profiteren. Er kan dan een tafeltje tussen de stoelen en de achterbank gemonteerd worden om bijvoorbeeld een kaartje te leggen. Het is zelfs mogelijk een tent te bestellen die als verlenging van de auto aangeritst kan worden aan de achterklep.

## Zolang het rechtuit gaat...

In de Grand Voyager bestaat de keuze uit twee motoren; een 3.8 liter V6 benzine met een vermogen van 193 pk, en de gereden 2.8 liter viercilinder commonrail dieselmotor. Beide motoren zijn overigens enkel leverbaar met een zestraps automaat, typisch Amerikaans zullen we maar zeggen. De diesel levert een vermogen van 163 pk en een koppel van 360 Nm bij 1600 toeren per minuut. Hij moet hard trekken aan de Chrysler, het mee te nemen gewicht is immers 2100 kilogram waarbij deze Voyager geen snelheidsmonster wordt. Stevig gasgeven is dan ook bijna



Comfortabele veren hebben de overhand in de Chrysler.

noodzakelijk als je met het verkeer mee wil rijden. Het is een verouderd blok, toch is de 2.8 CRD stiller dan in de vorige generatie Voyager. Ondanks het soepele karakter doet de krachtbron nogal lethargisch aan, is hij snel buiten adem en bij hogere toerentallen behoorlijk lawaaiig. Kortom: op papier klinkt het aardig, een diesel met een inhoud van 2.8 liter, maar in de praktijk is er geen enkele meerwaarde van een 2,0 liter exemplaar bijvoorbeeld. De krachtbron is gekoppeld aan een zestraps automaat die soepel van verzet zonder dat de passagiers het door hebben, een prima bak. De manuele bediening van de automaat is in ons land zinloos, in bergachtig gebied misschien van toepassing.

Ook het weggedrag heeft te lijden van het overgewicht van deze Voyager. De bekrachtigde en vooral

indirecte besturing van de Grand Voyager is voor de liefhebber van stuurmansauto's niet waar je op zit te wachten, waarbij het op de snelweg duidelijk wordt dat de Chrysler steeds kleine correcties nodig heeft om rechtuit te blijven rijden. Vrij vermoeiend in ieder geval. Ook in combinatie met deze dieselkrachtbron blijven aandrijfreacties nog merkbaar bij stevige acceleraties. Tijdens bochtenwerk valt de zachte vering van deze Chrysler op, overhellen doet hij behoorlijk en aan de concurrentie is te zien dat dit niet meer de standaard is in deze klasse. Zolang het rechtuit gaat, ondervinden we geen enkel probleem. In snel genomen bochten voelt de MPV zich niet echt op zijn gemak en gedraagt ie zich meer als een (mini)van, waarbij de koets duidelijk over gaat hangen. Sommige MPV modellen (met name de Ford S-Max/Galaxy) rijden tegenwoordig net zo goed als conventionele personenwagens, maar de Grand Voyager hoort daar niet helemaal bij. Wel is de vering comfortabel, drempels kunnen harder genomen worden en oneffenheden worden prima gefilterd. Lof verdient Chrysler ook voor het feit dat de de Grand Voyager weinig last heeft van windgeruis en de hoge zitpositie zorgt voor een vorstelijk gevoel.

## Familiewagen

Tot op heden komt er geen bestelversie van de Voyager uit, eerder genoemd als Dodge. Ook laat Chrysler het model alleen nog als Grand Voyager op de markt komen. Daarbij is de benzineversie leverbaar vanaf € 45.990 en de diesel vanaf € 49.600. Behoorlijke bedragen als je kijkt naar de concurrentie, zoals de Grand Espace van Renault (vanaf € 40.360). De Grand Voyager moet het vooral hebben van zijn praktische indeling en het Stow 'n Go-systeem. Het is bij deze wagen een beetje een cliché, je wil hem niet zien of je valt er als een blok voor.



Een pakezel eerste klas.

Technisch gezien evolueert deze laatste generatie zich op verscheidene punten. Buiten de nieuwe en fijne automatische zeskamp merken we nog de versterkte structuur op en de iets verbeterde ophanging. Toch krijgt hij hierdoor geen vleugels, mede door de verouderde krachtbron. Echter dienen we ons met 163 pk en 360 nm koppel tevreden te stellen. Waarden die overeenstemmen met wat een goede tweeliter turbo ook levert. Met echter meer dan twee ton op de wielen, komt de motor wat adem tekort. Daarbij komt nog dat hij vrij luidruchtig wordt tijdens belasting. Toch is er tegenover het vorige model een duidelijke verbetering vast te stellen, maar er is nog ruimte voor vooruitgang. Het is dan ook duidelijk dat je de nieuwe Grand Voyager meer als passagier, dan als chauffeur waardeert, wat voor een auto die zich voor de volle honderd procent als familiewagen profileert volkomen normaal is.

Fotografie: Christian Wesselius

## Plus

- + Ruimtewonder eerste klas
- + Comfortabel rijcomfort
- + Flexibiliteit interieur

## **Min**

- Wegligging té soft voor Europese begrippen
- Afwerkingniveau en kwaliteit materialen
- Prestaties motor