

## De ZZZP-droom

Ons land telt bijna 800.000 ZZZP'ers en veel van hen gebruiken hun auto voor zowel zakelijke als voor private doeleinden. Bij een dergelijke auto staan dus heel wat criteria op de lijst: representativiteit, voldoende ruimte voor de professionele uitrusting en niet in de laatste plaats moet hij met zijn luxe en zijn rijgedrag een personenauto zoveel mogelijk benaderen. Wij kregen van Volkswagen een dikke Transporter met een dubbele cabine te leen om eens te kijken in hoeverre de oervader van alle bestelauto's een mooi compromis tussen privé en zakelijk gebruik is.



## Looks en luxe

Met zijn rijklaar prijs van net geen 77 duizend euro zal de testauto de meeste ondernemers te ver gaan, ook al kunnen zij hem zonder BTW en BPM voor net geen 50 mille meenemen. Natuurlijk kan het een stuk voordeliger, maar dan krijg je uiteraard niet zo'n praalwagen als de demo van Pon. Dat is een uitvoering alsof het inderdaad een privé-auto betreft en aan boord vinden we dan ook een hele hoop 'goodies': onder meer een luxueuze dubbele cabine, het befaamde RNS510 navigatie- en audiosysteem en een multizone klimaatregeling. Van buiten werd



de T5 - de interne benaming voor deze generatie Transporter en Multivan - onlangs gefacelift en heeft nu een neus in de nieuwe VW-stijl en is dus voorzien van de bekende grille en koplampen á la Golf VI. Ook aan de buitenzijde weer een paar leuke opties: 18 inch lichtmetaal, een fraaie bruinmetallic lak en donker glas. Wat de prijs van onze Transporter echter vooral opdrijft is de compleet nieuwe aandrijflijn van de sterkste en snelste T5. Dat betreft een dubbel geblazen viercilinder diesel op basis van de commonrail 2.0 TDI. Deze motor levert 180 pk en 400 Nm en is tevens de eerste dieselmotor die van VAG de zeventraps DSG krijgt.

## Homogeen

Dit nieuwe blok vervangt vanwege emissie-eisen de oude bekende vijfcilinder dieselmotor en dat werd ook wel eens tijd. Die oude 2.5 TDI was weliswaar een karaktervolle en pittige machine, maar qua loopcultuur en verbruik al een tijdje door de ontwikkeling ingehaald. Gelukkig vergeet je die oude pompverstuiver snel als je met de nieuwe dieselmotor op pad bent. Van het typerende turbogat is bij deze TDI geen spoor, er is nu juist een homogeen opgebouwde krachtsverdeling.

De DSG-transmissie speelt daarbij natuurlijk een grote rol, want die staat erom bekend dat hij zeer effectief reageert en inspeelt op het karakter van de motor.

Wederom overtuigt deze automaat en in combinatie met de trillingsarme en zeer rustige motorloop van de nieuwe BiTDI, is dit voor de T5 een zeer adequate aandrijflijn. Dat het echter niet bij deze 180 pk en 400 Nm blijft, verradt het typeplaatje achterop: alleen de 'D' en de 'I' zijn rood gekleurd. Stiekem best een leuk vooruitzicht, want soms leek niet alle opgegeven power in de motor te zitten. We hadden weliswaar nooit het idee ondergemotoriseerd onderweg te zijn, maar de naald kwam slechts met moeite tegen de '180' en VW geeft toch echt een topsnelheid van 191 km/h op. Op zo'n moment van 'trappen' komt er echter een typisch busjesaspect naar voren: het verbruik explodeert, naar mate de snelheid ook maar iets toeneemt. Ons testverbruik bleek iets gunstiger dan 1 op 10 en dat is een reële waarde. Zo'n bus weegt wel bijna twee ton en van enige vorm van aërodynamica heeft een bus geen kaas gegeten.



## Bagagekamer

Bij een bus staat functionaliteit namelijk voorop en ondanks dat de T5 toch wel als een van de mooiere busjes wordt beschouwd, zit het ook met pragmatisme wel snor. Voor mensen die een personenwagen gewend zijn, zal de bagageruimte eerder als een bagagekamer worden aangezien en zoveel zitruimte is zelfs iemand met een verlengde S-Klasse niet gewend. Boven je hoofd blijven vele centimeters ruimte over en ook de benen van de achterpassagiers steken nooit in de rug van de mensen voor hen. Dat laatste komt vooral voor



rekening van de verlengde wielbasis en zodoende vinden bijvoorbeeld vijf flinke bouwvakkers en een

partij bagage natuurlijk zonder problemen plaats. Het enige dat ze zal tegenhouden, is de angst om de fraai beklede bagageruimte en het luxueuze - niet bijster veel steun gevende - meubilair te bevuilen en te beschadigen. Een gevolg van de Highline-uitrusting, waardoor deze Transporter een bijna Multivan-achtig materiaalgebruik en afwerking kent. Dat maakt hem tezamen met het ijzersterke imago van de Transporter zeer representatief.

## Niemand doet je wat

Kan qua uitstraling en interieurafwerking de grootste concurrent van de Transporter - de Mercedes-Benz Vito - nog meekomen, zodra het op rijden aankomt stijgt de T5 boven de Vito en alle andere busjes uit. Vooropgesteld dat de Transporter echt geen koopje is, merk je hier wel het grote verschil met zijn concurrenten. Deze bus rijdt bijna zoals een personenauto en laat zich op dat gebied nog het beste met een fullsize-MPV vergelijken. Het is zelfs zo dat de Transporter veel van die auto's qua rijden overtreft. In tegenstelling tot veel



MPV's voelt de T5 enorm strak en wendbaar aan en laat hij zich heel licht en direct bedienen. Daarbij is de auto door zijn hoge zitpositie, de vierkante bouw en de enorme buitenspiegels uitstekend te overzien en te plaatsen. De precieze besturing draagt eraan bij dat de Transporter kleiner aanvoelt dan hij is. Ondanks het feit dat een verlengde T5 met zijn wielbasis van 3,4 meter af en toe even een stoeprandje aan de binnenbocht meepakt, moet VW een compliment krijgen voor de handelbaarheid van dit enorme ding. Omdat je bovendien rechtop zit en veel verkeersoverzicht hebt, geeft het rijden een heerlijk relaxed en comfortabel 'wie-doet-me-wat?'-gevoel. Samen met het veercomfort en de opvallende stilte maakt dat lange ritten tot een makkie. Slechts de sponzig aanvoelende en matig vertragende remmen zijn een klein smetje als het om het rijden gaat.

## De beste bus

Als je jezelf een Transporter kunt veroorloven, dan koop je de beste bus van het moment. Als zodanig mag je de T5 wel betitelen. Het weggedrag en het comfort benaderen een 'normale' auto en overtreffen de directe concurrenten. Waar die concurrentie voorheen nog met dieseltechniek kon imponeren, daar doet Volkswagen dat met de uitstekende BiTDI inmiddels nog even een beetje meer. De nieuwe motor maakt de T5 soepeler, stiller en zuiniger en met de DSG-automaat krijg je qua aandrijflijn nauwelijks nog het idee



in een bestelauto te rijden. Dat het wel een busje is, merk je alleen als je het wilt: enorm veel ruimte en die fijne zit met veel verkeersoverzicht. Bovendien heeft geen enkele andere bedrijfsauto zoveel uitstraling als een dikke Transporter. Een uitstekende auto voor de ZZP'er die er doordeweeks mee naar een klus moet en er in het weekend met de complete familie inclusief kampeeruitrusting mee op de bonnefooi gaat.

Fotografie: Martijn Koevoets

## Plus

- + Combinatie BiTDI en DSG
- + Rijdt bijna als een personenauto
- + De beste bus

## Min

- Relatief duur
- Matige remmen
- Stoelen missen steun