



Bjorn Blokzijl
11 november 2020

Een tiende verschil

De levenscycli van bedrijfswagens is anders dan van personenauto's. Goed voorbeeld hiervan is de Volkswagen Transporter. De eerste generatie ging liefst 17 jaar mee, de tweede 12 jaar, de derde kreeg na 11 jaar een opvolger en de vierde na 13 jaar in productie te zijn geweest. Bij de opvolging van de vijfde generatie van de Transporter - na 12 jaar - gebeurde er iets bijzonders. Toen de T6 in 2015 werd gepresenteerd, bleek dat het ontwerp wel erg leek op zijn voorganger en waren zowel het motorengamma als de afmetingen van de laadruimte exact hetzelfde als van de T5. Gezien de geschiedenis van langdurende productieperiodes zou je niet verwachten dat er na een krappe vijf jaar al een opvolger present staat: de T6.1. Je zou het kunnen zien als een upgrade van zijn voorganger - aangezien de binnenmaten exact hetzelfde bleven - maar de overige verschillen zijn te groot om het te scharen onder een simpele facelift. Wij gingen op pad met de nieuwste generatie om te zien of hij weer up-to-date is.



Meer dan een klein verschil

Dat de 6.1 geen simpele facelift betreft, wordt direct duidelijk bij een eerste blik op de carrosserie. Vooral het front is behoorlijk aangepakt. Zo is de grille fors vergroot en zijn de koplampen ranker getekend. Bestel je de T6.1 in een luxere uitvoering, dan worden de horizontale spijlen verchromd. Samen met het grote - historisch verantwoorde - Volkswagenlogo zorgt dit voor een indrukwekkend voorkomen. Aan de achterzijde vallen vooral de anders ingedeelde achterlichtunits op, maar zijn de wijzigingen niet zo drastisch als op de neus. Uiteraard is de Transporter weer in een dual-tone-lakcombinatie te verkrijgen zoals we hem als T6 reden. De auto die wij reden is echter in het fraaie Fortune Red uitgevoerd, wat niet betekent dat dit afbreuk doet aan de auto. Samen met het fraaie lichtmetaal en de eerder genoemde verchromde spijlen in de grille is het een fraaie combinatie die volgens ons weer helemaal bij de tijd is.



Geluk bij een ongeluk

Niets is zonder fouten, dat geldt ook voor een Volkswagen Transporter. Vanaf het moment dat wij een testauto ophalen bij een importeur is er een vaste procedure: de stoel wordt ingesteld naar de lengte van de testredacteur en dat geldt tevens voor de spiegel(s) binnen en buiten. Vervolgens maak je verbinding tussen de telefoon en de auto om ook in de testauto handsfree en veilig te kunnen bellen. Als je daarna onderweg bent, zet je de radio aan voor een stuk goede muziek. Alle stappen gingen prima, tot de laatste; er kwam geen geluid uit de speakers. Na de auto op een parkeerplaats twee keer te hebben uitgezet en weer opnieuw gestart, bleek dat niet te helpen. Een bezoek aan de plaatselijke dealer bleek de enige oplossing. Het bleek een simpele glitch in de aansturing van het multimediasysteem te zijn. Normaliter melden we een dergelijke incidentele fout niet, maar de reden waarom we het nu wel vermelden, is op de eerste plaats dat het snel en adequaat verholpen is en dat je op andere dingen gaat letten wanneer je geen muziek kunt afspelen.

Zo viel ons op hoe luxe de Transporter uit te rusten is. Was zijn voorganger al een flinke

Volkswagen Transporter 2.0 TDI DSG L2 Bulli

stap vooruit, nu komt hij nog dichterbij wat we zien in personenauto's. Zo is hij voorzien van het fraaie grote touchscreen voor de bediening van het multimediasysteem. Dit werkt intuïtief en snel. In andere producten van VAG zien we de vervanging van de traditionele klokkenwinkel achter het stuur door een volledig digitaal - en aanpasbaar qua indeling - scherm als een olievlek verspreiden. Nu zijn ook de bedrijfswagens aan de beurt en dat is volgens ons een erg positieve ontwikkeling. Vooral als je gebruik maakt van het navigatiesysteem is het prettig om niet meer naar het centraal geplaatste scherm te hoeven kijken, maar de kaartinformatie recht voor je neus te zien.



Indrukwekkend

Qua zitcomfort doet de Transporter vooral voorin steeds minder onder voor de gemiddelde personenauto; de ondersteuning is ruim voldoende - ook op langere ritten - en de verstelmogelijkheden zijn dusdanig dat voor veel verschillende posturen een goede zitpositie gegenereerd kan worden. Hoe anders vergaat het je op de achterbank. Voor de passagiers daar zijn drie zitplekken gecreeerd, maar het comfort valt tegen. In

rechte lijn gaat het wel goed, want de beenruimte is voldoende en de zittingen zijn niet te hard, maar ook niet te zacht. Wordt er een bocht genomen, dan beginnen de problemen; er is bijna geen zijdelingse steun op zowel de zittingen als de rugleuningen en glij je dus al snel naast de stoel. Hier had het merk wat meer tijd en energie in moeten steken, zeker gezien de positieve ontwikkeling qua zitpositie van de voorste twee zitplaatsen.

Een ander minpunt is de plaatsing van de keuzehendel van de automatische versnellingsbak. Vooral bij langere bestuurders komt de rechterknie in aanraking met de uitstulping waarop de pook is bevestigd, zeker als je over oneffen terrein rijdt. Het aanbrengen van een zachter materiaal aan de zijkant zou dit probleem al grotendeels oplossen. Om toch positief te eindigen, moeten we een compliment geven over de gebruikte materialen. Uiteraard bestaat het interieur uit harde, doch solide plastics. Toch wordt het luxegevoel versterkt door de mooie knoppen - die je ook in een Golf of Passat vindt - en de toepassing van pianolak. Ook voegen zaken als zonneschermen bij de zijruiten voor de passagiers en de kleine naden tussen de verschillende kunststof panelen voor een meer 'premiumgevoel'.



King of the road

Een ander voordeel dat je hebt als het multimediasysteem geen geluid produceert, is dat je goed hoort welke geluiden het interieur binnendringen. Onder de motorkap van de door ons gereden Transporter ligt de zwaarste dieselmotor die leverbaar is: een 199 pk sterke 2.0 TDI. Niet alleen het vermogen is indrukwekkend, ook het koppel van 450 Nm is ver bovengemiddeld. Ondanks dat deze kracht uit een viercilindermotor komt, is het op een cruise-snelheid van 100 kilometer per uur erg stil in de Volkswagen. Je hoort wel dat er een motor aan het werk is en dat de spiegels voor wat windgeruis zorgen, maar in de gemiddelde andere auto die we rijden is dit niet minder.

De wegligging van de T6.1 is indrukwekkend goed en voel je je echt king of the road. Vooral de koersvastheid maakt indruk en dat de auto - ondanks zijn formaat - niet gevoelig is voor zijwind. Door het forse koppel is er bij vochtig wegdek een redelijke kans op spinnende voorwielen als je net iets te spontaan het rechter pedaal beroert. De sterkste twee motorvarianten van de Transporter zijn te bestellen met vierwielaandrijving. De meerprijs van zo'n drie mille is goed te verantwoorden, omdat

Volkswagen Transporter 2.0 TDI DSG L2 Bulli

hij dan hoogstwaarschijnlijk zijn krachten beter op de weg kan krijgen. Besteed je een dergelijk bedrag aan een bedrijfswagen dan is deze extra investering een aanrader.



Best of both worlds

Voorafgaand aan deze test vroegen wij ons af voor welke doelgroep deze auto geschikt is. Voor de gemiddelde bouwvakker is het interieur te vlekgevoelig en zijn de knoppen niet geschikt om te bedienen met vieze vingers of handschoenen. Daarnaast leek het ons niet dat je een Transporter kiest als je als ondernemer zowel de auto zakelijk als priv? gebruikt. Van dat vooroordeel kwamen we al terug binnen het eerste uur. Gezien de luxe aan boord, de fijne rijeigenschappen en de prettige zitpositie voorin kan de auto steeds beter wedijveren met 'normale' personenauto's. Uiteraard merk je nog steeds dat je met een forse bedrijfswagen onderweg bent en zijn er missers als het beperkte comfort op de achterbank en de plaatsing van de keuzehendel van de automaat, maar dat mag de pret niet drukken. Het totaalplaatje klopt bij de flink vernieuwde Transporter en biedt steeds meer het beste van twee werelden.

Plus

- + Fijne aandrijflijn
- + Luxe interieur
- + Volwassen rijeigenschappen

Min

- Comfort achterbank valt tegen
- Luxe kost geld
- Plaats pook automaat