



Bjorn Blokzijl  
8 juni 2017

## Trotse vaandeldrager

Er zijn zo van die namen van producten die meteen een hele productgroep aangeven. Cola is één van de bekendste, maar ook op het gebied van auto's is dit het geval. Opvallend is dat veel van deze voorbeelden vallen onder de Volkswagen Groep. Zo weet iedereen waar je het over hebt als je praat over "een auto zoals de Golf...", of "een sportwagen als de 911...". Deze modellen worden al sinds jaar en dag onder deze naam geproduceerd en zijn hierdoor synoniem geworden voor het segment waarin ze opereren. Ditzelfde geldt voor de Volkswagen Transporter. Hoewel de auto intern bekend staat als Typ 2, kent het gros van de mensen de auto onder de naam Transporter.

Zeker de eerste generatie heeft de nodige charme gewekt en goede exemplaren hiervan verwisselen dan ook voor een fiks bedrag van eigenaar. Of de nieuwste generatie - de T6 - die status ooit zal krijgen, is maar de vraag. Toch doet Volkswagen er alles aan om met deze auto alle voorgaande Transporters te laten vergeten.



## Knipoog

Toen de eerste Volkswagen-bus in maart 1950 van de band liep, was het een flinke stap voor het Duitse merk. De Kever was op dat moment het enige model in het gamma en de toevoeging van een bedrijfswagen was een flink risico. Toch bleek het een goede stap, want de T1 werd een enorm succes. In de loop van zijn levenscyclus is de auto in vele gedaanten geleverd, van een simpele bestelbus tot een campervariant.

Maar meest in trek zijn nu de in two-tone gespoten varianten. Met dit in het achterhoofd ging Volkswagen aan de slag met de nieuwe Transporter. Het resultaat mag er zijn, getuige de glimmende wioldoppen, de twee-kleurige lak en het grote logo op de neus. Geheel retro is het niet, maar de knipoog naar het verleden doet de auto een hoop goed. Gecombineerd met de neus van de Multivan - onderdeel van het Highline-pakket - en de LED-koplampen ligt de door ons gereden auto een stuk beter op het netvlies dan het gros van de geleverde Transporters in Nederland. Het heeft wel z'n prijs, maar daarover later meer.



## Merkbare meerwaarde

De Transporter is in diverse carrosserievarianten te verkrijgen. Standaard is de korte wielbasis met een enkele cabine en een grote laadruimte. Ook kun je hem bestellen met een dubbele cabine - zoals wij hem reden. Zet je de nodige kruisjes op de optielijst, dan beschik je over onder andere een luxe dashboard met een multimediasysteem met touchscreen, stoelverwarming op de voorstoelen en een schuif/kanteldak. Het geheel doet luxueus aan, al doet de matige afwerking van het hemeltje wat af aan deze uitstraling. Bij bijvoorbeeld de Nissan NV300 is dit een stuk beter voor elkaar. Gelukkig is de Volkswagen voorzien van opties die een hoop goed maken.

Zo zijn de schuifdeuren elektrisch te openen en is het dashboard opgetrokken uit verrassend mooie materialen. Daarnaast zit je voorin op lekker zittende stoelen met armleuningen. Op de achterbank kunnen drie personen plaats nemen en is er ruim voldoende plek voor de benen en het hoofd. Ook op langere ritten bieden de stoelen genoeg ondersteuning, al moet je geen optimale pasvorm verwachten voor wat sneller genomen bochten. Net als bij andere Volkswagenproducten zit het interieur stevig in



# Volkswagen Transporter 2.0 TDI DSG 4Motion Du

elkaar en hoor je geen rammels of kraakjes, zelfs niet als je op zeer slecht wegdek rijdt. De auto kost door de waslijst aan opties een flinke duit, maar eenmaal onderweg weet je wel waar de meerwaarde in zit.



## Top of the bill

Waar de eerste drie generaties nog een simpele motor geheel achterin hadden, is er sinds 1990 keuze uit een breed scala aan motoren in het vooronder. Bij de nieuwe Transporter ligt er altijd een tweeliter motor onder de motorkap, zowel qua diesel als benzine. Hierbij vormt de 84 pk sterke dieselmotor de basis. Wij reden met de topversie van de zelfontbrander met liefst 204 pk, aandrijving op alle wielen en de 7-traps DSG. Met deze aandrijflijn merk je constant dat je met de top of the bill onderweg bent. Ondanks het wagengewicht van meer dan 2.000 kilogram, sleurt de krachtige motor en fijn schakelende automaat de auto in 9.1 seconden naar de '100' en is de top bereikt net onder de 200 km / u. Niet alleen de waarden zijn indrukwekkend voor een auto als deze, ook de rijeigenschappen staan op een hoger plan dan verwacht.



# Volkswagen Transporter 2.0 TDI DSG 4Motion Du

Zo goed als bijvoorbeeld een Golf is het niet, maar het weggedrag is ronduit stabiel en doet denken aan dat van premium SUV's uit het begin van deze eeuw. Daarbij is het gevoel in het stuurwiel ruim voldoende en gaat het sturen prettig zwaar, maar wel met de nodige precisie. Dankzij de aanwezige vierwielaandrijving worden de 204 pk en 450 Nm koppel zonder problemen op het asfalt gebracht. Buiten dat aandrijving op alle wielen veiliger is op natte of besneeuwde ondergronden, maakt het de Transporter tot een uitermate geschikte trekauto. Met een maximaal geremd trekgewicht van 2.500 kilo en een versterkte vering achter is de auto voor vele doeleinden inzetbaar.



## Verrassend ruim

In het personencompartiment van de Transporter is ruim plek voor vijf inzittenden. Dit is mooi meegenomen, maar een auto als deze koop je natuurlijk voor de ruimte geheel achterin. En ook hier zitten enkele verrassingen verscholen. Zo is er niet alleen een ruimte van 4,5 kubieke meter - door het feit dat de uitvoering met dubbele cabine altijd met de langste wielbasis wordt geleverd -, het geheel is ook nog eens mooi en praktisch afgewerkt. Daarbij is rekening gehouden met de vaste klanten van het merk.



# Volkswagen Transporter 2.0 TDI DSG 4Motion Du

Zo is de vorm van de ruimte gelijk gebleven aan die van de T5 met dubbele cabine, zodat een inbouw eenvoudig overgezet kan worden zonder onnodige kosten te hoeven maken.

Kosten maak je wel als je met meer dan de basisuitvoering onderweg wilt zijn. Zo kost de door ons gereden auto - dus met de TDI met 204 pk, DSG en 4Motion - al minstens 35.800 euro exclusief BTW en BPM. De fraaie two-tone lak kost daarnaast 1.990 euro, het Highline-pakket net iets meer dan 4.000 euro en ook de elektrisch bedienbare schuifdeuren en LED-koplampen zijn - met respectievelijk 1.350 euro en 1.660 euro - niet erg goedkoop. De totaalprijs van de geteste Transporter komt uit op 54.380 exclusief BTW en BPM. Inclusief belastingen betaal je 85.882 euro.



## Transporter tot in zijn genen

Waar Volkswagen in de beginjaren van de Transporter bijna een monopolie had in zijn klasse, is dat op dit moment een ander verhaal. Alle grote concerns hebben een concurrent voor de populaire bedrijfswagen in het gamma en ook bij die merken zitten



de techneuten niet stil. Met enkel een goed imago en een ruime praktische bruikbaarheid kom je er niet meer. Van de zesde generatie heeft Volkswagen flink werk gemaakt, al lijkt hij nog sterk op zijn voorganger.

Toch is het een compleet nieuwe auto en dat laat hij op alle fronten merken. Ten opzichte van het gros van zijn opponenten heeft de Transporter een aantal zaken die in zijn voordeel spreken. Zo is het dashboard voorbeeldig afgewerkt, kun je opties aanvinken die voorheen alleen nog voor luxe personenauto's beschikbaar waren en overtuigen de aandrijflijnen sterk. Boven dat is de nieuwste generatie weer een échte Transporter en doet hij precies waarvoor hij gemaakt is: je comfortabel van A naar B vervoeren, in een auto die uitblinkt in praktische mogelijkheden.

## Plus

- + Zeer luxueus uit te rusten
- + Uitmuntende aandrijflijn
- + Praktisch voor velen

## Min

- Afwerking hemeltje
- Wat een prijs
- Weinig onderscheidend van zijn voorganger