

PROVKÖRD

VOLKSWAGEN TYP 2, GENERATION 6

EVOLUTIONS- EXPERT

*text: Björn Sundfeldt
foto: Peter Gunnars & Richard Sjösten*



Den klassiska Folkabussen är i sin sjätte generation en produkt av ständig och genomtänkt evolution. Starkare, snålare, säkrare och snyggare. Kan den bli bättre?

NÅGRA DAGAR EFTER midsommar vimlade det plötsligt av den nya generationens VW Transporter och Multivan i och omkring Stockholm. Alla var tyskskyltade och många lackerade i det speciella tvåfärgade generation SIX-utförandet.

Världspressen hade anlänt, ditlockad av Volkswagen Nutzfahrzeuge, som förlagt den internationella pressprovkörningen av nya Transporter och Multivan till Stockholm med omnejd.

VOLKSWAGEN HADE BJUDIT in bortåt 400 journalister från ett 40-tal länder från hela världen, som i flera omgångar flögs in till Arlanda. Där hämtade de upp en Transporter eller Multivan och körde söderut till Glashyttans Vårdshus utanför Södertälje. Därifrån utgick sedan flera olika vägslingor där journalisterna kunde provköra olika modeller av den sjätte generationen av världens mest sålda MPV – fast begreppet Multi Purpose Vehicle var ju ännu inte uppfunnet när den första Folkabussen lanserades för drygt 65 år sedan.

Utvecklingsansvariga från olika avdelningar redogjorde på tyska (och simultantolkades till engelska och andra språk aktuella för respektive grupp) om hur och varför man gjort si och förändrat så:

Formgivning

Formgivningen är långt ifrån en revolution, snarare ett typexempel på evolution: försiktig

och formsäker förfining och framför allt i fronten en anpassning till Volkswagen personbilers design.

Motor

En ny generation TDI-motorer är en av de viktigaste nyheterna. De nya EU6-anpassade motorerna är betydligt snålare – en dryg deciliter mindre per mil – samtidigt som de alltså är renare och två av dem dessutom starkare. Liksom tidigare förmedlas drivkraften till framhjulen – men i 4MOTION-utförande även till bakhjulen – via 5- eller 6-växlade manuella lådor eller en 7-växlad DSG-automat.

Chassi

Chassit är på pappret oförändrat, men har finslipats och kan nu kompletteras med DCC, adaptiv chassikontroll, som ger ännu bättre vägegenskaper. Föraren kan välja mellan komfort, normal och sport. Multivans chassi är sänkt 20 mm och som tillval finns ett ännu lite lägre sportchassi.

Säkerhet

Säkerheten har förbättrats ytterligare genom flera nya system som hjälper föraren att undvika olyckor, eller minska följderna om olyckan inte går att undvika. Multikollisionsbroms minskar (kraftigt) risken för följdskollisioner och är standard på alla versioner. "Front assist" och "city emergency braking" hjälper föraren att upptäcka och bromsa för uppdykande hinder

och i låga farter nödbromsar bilen automatsikt. Tillval eller standard (Multivan Business).

Inredning och utrustning

Inredning och utrustning varierar förstås med modell, men utförande och kvalitetskänsla är genomgående några snäpp högre än tidigare. Förarmiljön är tydligare och ännu mer ergonomiskt utformad.

Modeller

Modellrikedomen är om möjligt ännu större än tidigare. Normal och lång hjulbas och dito karosslängd, tre takhöjder, olika dörrlösningar, Transporter som chassi, Pickup enkel- eller dubbelhytt, Twin-Cabin, Kombi och Skåp, Multivan Highline, Comfortline och Business, Caravelle Trendline och Comfortline och husbilen California – med alla drivlinekombinationer finns över 500 versioner av Volkswagen Typ 2, generation 6.

NÄR VÄRLDSPRESSEN FLUGIT hem kör

TransportMagasinet vidare för att fördjupa bekantskapen med "sexan". Vi börjar med en Multivan med 204-hästars TDI-motor och 7-växlad DSG-låda. En utmärkt stadsbil visar det sig, lättparkerad med hjälp av p-sensorer och backkamera och lättkörd tack vare hög körställning, god runtomskikt, smidig automatlåda och exakt servostyrning med bra svängradie – och är inte den ännu snävare än tidigare, måste kollas!



INTRODUKTIONEN AV DEN nya generationen sker med en välutrustad specialversion kallad just **GENERATION SIX**, som känns igen bland annat på tvåtonslackering, multifunktionsrätt och speglade specialfälgar. Inredningen i Multivan Business är sig lik, med bekväma skjutbara fåtöljer och ett smidigt uppfällbart och flyttbart arbetsbord.



TRANSPORTER SKÅP I den snygga **GENERATION SIX**-versionen, som förutom tvåtonslackeringen känns igen på specialfälgar med "spegelcentrum".



”VI NOTERAR 203 KM/H OCH KONSTATERAR DESSUTOM ATT KURSSTABILITETEN ÄR PÅ TOPP.”

Men först ska vi ägna oss åt seriös undersökande journalistik och styr därför E4 söderut mot ett före detta militärflygfält. Med den här motorn ska Multivan för första gången vara kapabel att nå 200 km/h och drygt det – och några timmar senare konstaterar vi med hjälp av lånad testutrustning att uppgiften stämmer: vi noterar 201 och 203 km/h i mycket svag mot-respektive medvind, och konstaterar dessutom att kursstabiliteten är på topp även i toppfart och att bromsarna är väl mogna sin uppgift – de får jobba maximalt när flygrakan övergår i taxibana som svänger brant åt vänster.

NÄSTA DAG BJUDER på en Multivan Generation SIX, röd och vit och med lika många hästkrafter, men bensinmatade sådana, och med sexväxlad manuell låda.

Första intrycket är att den här är piggare, men så småningom kommer vi fram till att det bara känns så. TSI-motorn varvar mer och låter rivigare än TDI-maskinen, och det manuella växlandet bidrar nog också till det vassare intrycket. Men accelerationstiderna är närmast identiska och det gäller även toppfarten, liksom övriga egenskaper.

Bilarna är så gedigna och välisolerade att motorerna inte hörs alls i motorvägsfart och drygt det, och så mycket annat hörs inte heller. Visst kan man ana ett svagt brusande från väg och vind, men det är inget man tänker på ens i 150 km/h. Multivan generation 5 är en tyst och bekväm bil, men generation 6 är ännu lite bättre

i de avseendena – och förstås även i flera andra. Vändradien är till exempel aningen snävare, 11,8 mot 11,9 meter.

MEN VIKTIGAST ÄR kanske bränsleekonomin. Nästa arbetsdag har Multivan-tillgången sinat och i stället tar vi oss an en Transporter Skåp TDI 140, också den i röd-vitt Generation SIX-utförande och manuellt växlad. TDI 140 är en EU5 Plus-motor med BlueMotion-teknik, alltså en ”ekonomitrimmad” version av den gamla motorgenerationen. Sex till sju procent snålare än tidigare, men inte riktigt lika snål som den nya EU6-motorn TDI 150.

Det är något visst med att tanka fullt, hoppa upp bakom ratten, starta motorn och få besked av färrdatoren att räckvidden nu är 1 039 km. Etthundrafyra mil! En skaplig distans. Sätter fantasin i rörelse. Världen ligger öppen, vägen väntar på dig.

104 mil i ett nafs. Mo i Rana, Kalix, Gdansk – eller kanske Hannover, där bilen föddes för några månader sedan?

Fast det får bli en annan gång... Trots svagare motor känns Transportern nästan lika pigg som de 64 hk starkare Multivan-versionerna vi kört dagarna innan. TDI 140 är alltså en EU5-motor, men redan nu finns EU6-motorer som tillval och nästa år blir de standard.

Denna nya generation TDI-motorer brås en hel del på den förra. Fyra cylindrar, samma cylindervolym (1 968 cm³), turboladdning och högtrycksbränsleinsprutning av common rail-typ



JODÅ, NYA "SEXAN" klarar 200-vallen med starkaste motorn.



VOLKSWAGEN TRANSPORTER/MULTIVAN

Effekt hk/kW, Nm
Förbrukning blandad körning (l/100 km)
CO₂-utsläpp (g/km)
Acceleration 0–100 (s), toppfart (km/h)

Gemensamma data kaross/chassi:

Priser (SEK)
Transporter (exkl moms)
Multivan (inkl moms)

**TDI EU6****TDI 84****TDI 102****TDI 150****TDI 204****TSI EU6****TSI 150****TSI 204****GEMENSAMMA MOTORDATA:**

84/62, 220
6,7
176
22,2, 146

110/85, 250
5,9
153
17,9, 157

150/110, 340
6,0
157
12,9, 182

204/150/450
6,2
161
9,8, 203

150/110, 280
9,2
210
–, 182

204/150, 350
9,0
206
9,5, 202

TDI EU6

Tvårställd fyrcylindrig rak dieselmotor med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Slagvolym 1 968 cm³, common rail bränsleinsprutning, turbo.

TSI EU6

Tvårställd fyrcylindrig rak bensinmotor med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder. Slagvolym 1 984 cm³, common rail bränsleinsprutning, turbo.

Axelavstånd/längd/bredd/höjd 300 (340) / 489 (529) / 190 / 199 cm. Skivbromsar fram och bak. Individuell hjulupphängning med spiralfjädring och krängningshämmare fram och bak.
 Fram McPherson fjäderben och undre triangellänkar, bak snett bakåtriktade triangelbärrmar.

215 800
Erbjuds ej

244 900
Erbjuds ej

263 000
401 300

Erbjuds ej
464 300

Erbjuds ej
333 000

385 125
451 800



VI KÖR SÅ det ryker. Transporter TDI 140 var överraskande pigg och gjorde alls inte bort sig på sörmländska grusvägar.

GRÖNA LUNDS MASKOTAR Tivolina och Pivolin gillade nya Multivan när vi stannade till utanför huvudentrén (th).



**OLIKA – MEN ÄNDÅ SÅ
lika. VW Kleinbus 1967 och
Transporter Skåp 2016.**

”DEN NYA TDI- GENERATIONEN FINNS LIKSOM DEN FÖRRA I FYRA UTFÖRANDEN.”

samt dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder.

Men uppe i toppen hittar vi också den kanske största enskilda förändringen mellan motorgenerationerna. I det nya topplocket sitter avgas- och insugsventiler nu mitt emot varandra i stället för som tidigare bredvid varandra. De överliggande kamaxlarna styr alltså vardera en insugs- och en avgasventil per cylinder i stället för att en kamaxel sköter insugsventilerna och den andra hanterar avgassidan.

Resultatet är bland annat olika längd på insugsrören, vilket bidrar till bättre inflöde av bränsleluftblandningen – vilket i sin tur bidrar till att de nya motorerna är snålare och två av dem även starkare. Samt renare.

Lägre förbrukning ger lägre utsläpp av koldioxid, och för att eliminera utsläppen av kväveoxider (NOx) finns en extra katalysator. I den tillsätts en vätska (AdBlue) från en separat 13-liters tank, och då bryts kväveoxiderna ner till ofarligt kväve och vatten.

Den nya TDI-generationen finns liksom den förra i fyra utföranden, men nu med 84, 102, 150 och 204 hk. Två av motorerna är knappt respektive drygt tio procent starkare och alla cirka 15 procent snålare! Även bensinmotorerna, på 150 och 204 hk, har modifierats en del och förbrukningen har sänkts, bland annat med hjälp av start/stopp-teknik som nu är standard på alla versioner av generation 6.

MED TRANSPORTER TDI 140 styr vi söderut mot Båstad camping, där det vankas Bussfest. 45 mil är inte mycket till långstyrning med tanke på den

här bilens räckvidd, men ändå tillräckligt för att konstatera förarstolens duglighet även under långa arbetspass.

Nu är väl riktiga långstyrningar kanske inte det första man tänker på i samband med en Transporter Skåp – men å andra sidan, varför inte? Den är som gjord för dörr-till-dörr-leverans av mellandistans expressgodis; snabb och snål, stor lastkapacitet och och fin förarkomfort. Samt med rejäl räckvidd.

ATT BILAR HAR en räckvidd på över hundra mil är i och för sig inte så ovanligt numera, tack vare dagens bränslesnåla turbodieslar. Men oftast är det en teoretisk räckvidd, beräknad på förbrukningen i EU-körcykeln, som ju sällan är särskilt realistisk. Men bilar som klarar drygt 100 mil på en tank ”på riktigt”, och dessutom rymmer 5,8 kubikmeter last som får väga uppåt 1 000 kilo – sådana är det ont om.

Frågan är om det finns någon annan bil som klarar detta – och nya Transporter finns dessutom i längre och högre versioner med lastvolym upp till 9,3 m³ (fast då blir räckvidden aningen kortare; tyngre och högre versioner lär dra lite mer).

Den imponerande räckvidden är en produkt av två samverkande faktorer: stor tank och

låg förbrukning. Tanken har varit på 80 liter i 25 år, alltså sedan generation 4, men med EU6-motor är tanken på 70 liter för att få plats med AdBlue-tanken på 13 liter – men med de nya snåla motorerna blir räckvidden ändå ungefär som tidigare!

PÅ VÄGEN NER till Båstad snittar vi drygt 100 km/h och 0,77 l/mil. Det är en hygglig siffra för en modern personbil. För en stor transportbil är det en imponerande låg förbrukning – som alltså blir ännu lägre med EU6-motor.

Bussfesten arrangeras varje år av Nordiska T2-klubben, men var det festas varierar. I år alltså strax utanför Båstad, där vi möter närmare 200 Folkabussar av alla årgångar och utföranden. Ingen är den andra riktigt lik, och det är inte ägarna heller – till det yttre. De inre egenskaperna och prioriteringarna verkar däremot mer samstämmiga och kan sammanfattas med *entusiasm*.

Och när vi ställer vår nya Transporter bredvid en Kleinbus från 1967 är de visserligen olika – men ändå så lika. Grundformen och grundtanken är densamma, släktskapet är påfallande.

Ändra aldrig på ett vinnande koncept – utom där du kan göra det ännu bättre!

Det är precis vad Volkswagen har gjort. I 65 år.

