

Kunderna vet vad de får



Transporter fyller 65 år. Men inte går Volkswagens populära laståsar i pension för det. Nu är nya T6 här.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE FOTO: VOLKSWAGEN





Volkswagen ska upprusta hela sitt transportbilsprogram. Nya generationens Caddy visades nyligen och nu var det dags för sjätte generationens Transporter, som bygger på ett grundkoncept med anor från Volkswagens Typ 2 från 1950. Sedan dess har tolv miljoner exemplar av transportbilen tillverkats.

Nya T6 efterträder föregångaren T5 som kom 2003, men fick en ansiktslyftning 2009. På de 13 år som gått har T5:an sålts i omkring två miljoner exemplar.

Det går inte sticka under stol med att många tycker att T6 egentligen borde ha kallats T5b. Det krävs faktiskt ett vant öga för att kunna urskilja den nya generationen från den förra. Det är så svårt att Volkswagen tvingats sätta på särskilda Sixth Generation-emblem för att understryka uppdateringen.

Men varför ändra på ett vinnande koncept? T6, kan man säga, är ny för föraren men väl beprövad för godset. Men det spekuleras om att det kan komma en ny generation redan inom tre år – och då något helt nytt rätt igenom.

DET ÄR UNDER SKALET SOM de största nyheterna framträder även om det är exteriört som det första intrycket ska skapas. Och det med en kylarmaskering, nya strålkastare som H4, H7 eller bi-xenon beroende på utrustningsnivå och stötfångare av ny design. Allt detta ger tillsammans ett modernare helhetsintryck.

Vänder man på nya Transporter ser man att dragen finns kvar från T5:an, men bakluckan får en annan inpressning där registreringskylten placeras. Även bakrutan blir en annan – och över den ett nytt avslut på taket i form av en antydan till en liten vinge. Och så nya baklyktor av flerkammartyp som även i denna generation sitter högt och skyddat. LED-bakljus är extra tillval men skyltbelysningen av LED-typ är standard.

Likt T5 kommer även T6 som skåp i två längder, tre höjder, som pickup med eller utan dubbelhytt eller kombi/buss i olika prestigeklasser. Totalt rör det sig om 500 varianter.

Karossen är som sagt den samma, vilken är en fördel då specialinredningen och innerväggar kan flyttas över från den gamla T5:an om man så vill. Skåpvolymer är från 5,8 upp till 9,3 kubik beroende på axelavstånd och tak. Med en totalvikt från 2,6 till 3,2 ton bjuder modellen på 502 till 1 224 kilo lastvikt och en dragvikt på 2 500 kilo. Den ligger alltså i den mellanstora skåpklassen och kommer bland annat att få konkurrera med de nykonstruerade transportbilarna Mercedes Vito, Renault Trafic och Opel Vivaro.

De nya motorerna är Euro 6-klara och är alla fyrcylindriga med tvåliters cylindervolymer. Dieselmodellerna TDI har 84, 102, 115 och 150 hästkrafter. Dessa har enkelturbo

med variabel turbogeometri och de snålaste av dessa är Bluemotion 84- och 102-hästarna som ska ge en bränsleförbrukning på ner till 0,55 respektive 0,6 liter milen. Den största är en Bi-TDI med tvåstegsturbo vilken erbjuder 204 hästkrafter och ett vridmoment på 450 Nm vid 1 400–2 400 varv/min. TSI, alltså bensinvarianterna är även de tvålitare och där är det 150 eller 204 hästkrafter som är alternativen och vridmoment på 280 respektive 350 Nm vid 1500 varv/min. Start- och stoppfunktionen är standard på alla motorer.

SOM STANDARD KOMMER det i lägre prestandaklasser att sitta en femväxlad växellåda och från 150-hästaren en sexväxlad. Som tillval finns den sjustegade dubbelkopplingslådan (DSG).

Flera varianter kan fås med fyrhjulsdraft.

Interiören är ny med ett kantigare formspråk och gott om förvaringsfack. Två interiörvarianter erbjuds men beror på bilmodell. För modellerna med skåp och dubbelhytt gäller standardvarianten med smal mittkonsol och oömma materialval.

Transporter kan fyllas med mycket teknik, som till exempel filassistsans, trötthetsvarnare, helljusautomatik och släpvagnsstabilisator. Vidare finns närområdesövervakning med nödbromsfunktion om föraren skulle missa ett hinder och hastigheten ligger under 30 km/h.

ACC, den adaptiva farthållaren, erbjuder automatisk avståndskontroll.

Multikollisionsbromsen, som är standardutrustning, ser till att bromsarna fortsatt hålls ansatta efter en kollision för att undvika följdolyckor.

En edition-modell som bör nämnas är en specialvariant som för tankarna till Typ 1-bussarna med sin läckra tvåfärgslackering. Den nya T6 Special Edition baseras på Multivan Comfortline och blir fullutrustad med bland annat snygga detaljer och tillgänglig i fyra olika tvåfärgskombinationer. Anledningen till att jag drar upp en kombi/buss i godstransportsammanhang är att det utlovas en liknande Special Edition även som skåpbil framöver.

ATT NYA TRANSPORTER T6 kommer bli en succé, eller snarare en fortsatt succé, är nog ingen vågad gissning. Kunderna vet vad de får, en kombination av välbeprövat koncept och den senaste tekniken. Något annat som talar för modellens popularitet är att hittills 250 kunder i Sverige redan har tecknat sig för nya Transporter T6 innan någon har kunnat nämna ett pris eller ens sett den. Den nya Transporter T6 ska finnas i produktion i början av juli och börja levereras under september. Priserna är satta från 230 600 kronor + moms och uppåt.

bosse.norvinge@akeri.se