



Martijn Verhoef
22 november 2017

Nuchter icoon

Bij personenauto's zijn er genoeg iconen die door de jaren heen de autogeschiedenis bepaalden: De 2CV, Kever, Jaguar E-Type en ga zo maar door. Maar ook in de historie van de bedrijfsauto kom je genoeg iconische namen tegen. Denk bijvoorbeeld aan de Volkswagen T1 en de Citroën HY. En natuurlijk aan de Ford Transit, want hoe uniek is het dat een auto decennialang dezelfde naam draagt? De Taunus Transit zag in de jaren '50 het levenslicht en vanaf 1965 is de Ford Transit een begrip van jewelste. Inmiddels zijn we aangekomen bij de vierde generatie en nog steeds is de Transit de bestverkopende bedrijfswagen van Europa. Het model dat in 2012 op de markt kwam, bracht een revolutie teweeg in de markt door allerhande veiligheidssystemen te bieden die tot dat moment alleen in personenauto's leverbaar waren. Nu is het tijd voor een facelift en dat moment grijpt Ford aan om de Transit Custom flink onder handen te nemen.



Voorbode

De Transit-familie bestaat uit vier modellen. De Transit Courier is de kleinste van het stel, waarna de Transit Connect komt en auto's als de Mercedes-Benz Citan en Volkswagen Caddy het leven zuur moet maken. De Transit Custom moet de strijd aangaan met auto's als de Volkswagen Transporter en Nissan NV300. De laatste in de reeks heet simpelweg Transit en deze auto is vergelijkbaar met een Volkswagen Crafter en Mercedes-Benz Sprinter.

De Transit Custom is lijdend onderwerp in deze test, want dit model wordt als eerste van de familie gefacelift. Daarmee krijgt de bus het nieuwe familiegezicht aangemeten, wat betekent dat de uiterlijke veranderingen voornamelijk aan de voorzijde van de auto te vinden zijn. De nieuwe trapeziumgrille springt in het oog, want deze grille kenmerkt ook alle personenauto's van Ford. Daarnaast zijn de nieuwe koplampen noemenswaardig, die met de nieuwe LED-dagrijverlichting sterk doen denken aan die van de nieuwe Fiesta. Vanaf de modelwijziging behoren bi-xenon koplampen tot de mogelijkheid, een optie die tot op heden nog niet leverbaar was. Op de foto's is de



Transit Custom Sport afgebeeld; dit model is voorzien van dikke wielen en stoere striping. De gereden testauto was een L2/H2 variant en die is bijna 35 centimeter hoger dan het fotomodel. Dat betekent dat de auto van voren en opzij gezien hoog oogt, maar aan de achterzijde is dit minder hinderlijk.



Flinke veranderingen

De Transit Custom van voor de facelift reden wij als Tourneo en toen viel ons op dat de ergonomie en de materialen aan boord van de auto te wensen overlieten. We zijn dus blij dat Ford de facelift aangrijpt om het interieur van de Transit Custom eens goed onder handen te nemen. Net als bij de nieuwe Fiesta beschikt de auto nu optioneel over het nieuwe Sync 3 systeem met een groot opstaand multimediascherm. In de Fiesta beviel dit scherm ons al en ook in de Transit bewijst dit systeem zich weer. De reactie op aanraakcommando's is zeer snel en bovendien heb je voldoende aansluitmogelijkheden voor de smartphone. Nog veiliger is om de spraakbediening het werk te laten doen, want met spraakcommando's heb je in mum van tijd de juiste contactpersoon aan de telefoon of de goede bestemming in de navigatie. Bovendien



kun je Sync 3 gerust mededelen dat je moet tanken of honger hebt. Een lijst van tankstations of restaurants verschijnt vervolgens op het scherm en wordt ook nog eens voorgelezen.

De materialen aan boord zijn hard, maar daardoor minder aan slijtage onderhevig. Bovendien grossiert de auto in handige opbergvakjes, iets dat de kilometervreter zeker zal gaan waarderen. Wat wel opvalt, is dat de automaathendel verder naar voren lijkt te zijn geplaatst. Daardoor is ruimte ontstaan voor een uitklapbare bekerhouder, daar waar het dashboard in het pre-faceliftmodel veel schuiner afliep. Het gevolg is dat een lange bestuurder eerder met zijn knie tegen het harde kunststof van het dashboard aankomt. De bestuurders hebben hier ook last van, want voornamelijk de middelste inzittende heeft weinig beenruimte.

De laadruimte van de L1/H1 bedraagt zes kubieke meter en daarmee loopt het model keurig in de pas met de directe concurrentie. De praktische bruikbaarheid wordt vergroot door het compartiment dat zich onder de voorbank bevindt en waardoor lange planken ook nog eens gemakkelijk meekunnen. De geteste L2H2 biedt maar liefst 8,3 kubieke meter laadruimte. Met zijn hoogte schuif je een grote boekenkast gemakkelijk rechtop naar binnen en ook hier biedt het schot onder de voorbank uitkomst voor lange voorwerpen. Ook de brede doorgang door de schuifdeur maakt de Transit Custom tot een fijne pakezel.



Eindelijk met automaat

In 2016 introduceerde Ford de nieuwe 2.0 TDCi die de oude 2.2 liter dieselmotor verving. Deze motor vindt ook in de vernieuwde Transit Custom zijn weg en dat kunnen we alleen maar toejuichen. Met minimaal 360 Nm koppel is de Transit Custom zeker geen stakker. Tijdens de persintroductie hadden wij de gelegenheid om met alle motorisaties op pad te gaan. Het valt op dat de 105 pk versie met 360 Nm er al lekker aan trekt, terwijl er enkele honderden kilo's aan belading wordt meegenomen. Het koppel is goed te hanteren, mede door de fijne handgeschakelde versnellingsbak met zes versnellingen. Maar toch vinden we de zestraps automaat in combinatie met de 130 pk versie de prettigste combi en een terecht onderwerp van deze test. De vraag naar een automatische transmissie wordt alleen maar groter en inmiddels kunnen de automaten veel meer trekgewicht aan dan voorheen: zo kan de testauto 1.900 kg trekken (2.500 kg als handgeschakelde versie). De traditionele automaat pakt lekker op en weet de motor op koerssnelheid behoorlijk laag in de toeren te houden. Waar de 105 pk met handbak bij 1.500 rpm onrustig en lawaaiig is, rijd je rond dat toerental met de automaat - in combinatie met het hogere vermogen - in alle rust.



Bovendien is er bij de automaat geen sprake van onstuimig terugschakelen. Zelfs niet in het heuvelachtige gebied waarin wij de auto rijden. Als je het gaspedaal intrapt, is er wat lichte twijfel alvorens er teruggeschakeld wordt, maar door het snelle oppakken van de auto heb je daar helemaal geen last van. De Sport is voorzien van een 170 pk versie van de 2.0 EcoBlue en aan dat vermogen heb je voornamelijk wat als je de wagen constant vollaadt of vaak met een trailer onderweg bent.

De dieselmotor van Ford voldoet aan de Euro6 norm, mede door het additief aan de brandstof en een start/stop-systeem. Tijdens de introductie konden we geen betrouwbaar praktijkverbruik vaststellen, maar de fabrieksopgave is een stuk rooskleuriger dan die van de vervangen 2.2 TDCi.



Lekker direct

Het valt op dat Ford de rijeigenschappen van hun personenauto's ook op de Transit Custom weet over te brengen.

De bus stuurt licht, maar wel zeer direct. In een bocht weet je dan ook precies welke lijn



Ford Transit Custom 2.0 EcoBlue TDCi 130 Automata

er genomen wordt en de elektronische stuurbekrachtiging geeft voldoende weerstand. De vering en demping zijn straf, maar dat speelt eigenlijk alleen bij korte oneffenheden parten. Dat merk je doordat het rijgedrag zelfs bij flinke belading stoterig wordt. Je hebt in bochten wel het voordeel dat de straffe vering flink overhellen weet te voorkomen, waardoor Ford's besteller prima de bochten doorkomt.

Met de facelift krijgt de Transit Custom beschikking over een hele reeks nieuwe veiligheidssystemen. Natuurlijk zijn het opties die we bij personenauto's al enige tijd kennen, maar bij bedrijfsauto's zien we ze nog niet zo vaak. Zo kun je bij het bestellen van de nieuwe Ford Transit Custom kiezen voor een dodehoekhulp en adaptieve cruise control. Bovendien is er een systeem beschikbaar dat waarschuwt voor aankomend verkeer bij het verlaten van een parkeerplaats of een onoverzichtelijke kruising. Zaken die op een auto als de NV300 gewoonweg niet leverbaar zijn.



Volop kansen

Ford zet een hele frisse Transit Custom neer: de nieuwe veiligheidssystemen, een fijne



Ford Transit Custom 2.0 EcoBlue TDCi 130 Automaat

automaat en een grote en praktische laadruimte zijn ingrediënten om het behaalde succes voort te zetten. De auto heeft wel iets ingeboekt aan beenruimte en er zijn concurrenten die meer trekvermogen hebben. Berijders hebben het voordeel dat de service-interval om de 60.000 kilometers is, of om de twee jaar. Een bezoek inplannen voor een onderhoudsbeurt wordt zo tot een minimum beperkt. Als dan ook de prijs gunstig uitpakt (wordt zo spoedig mogelijk toegevoegd - red.) zien wij geen reden tot afname van de populariteit.

Plus

- + Nieuwe veiligheidssystemen
- + Automaat is leverbaar
- + Nieuw familiegezicht staat 'm goed

Min

- Beperkte beenruimte enkele cabine
- Maximaal 2.500 kg trekvermogen