



Martijn Verhoef
30 januari 2023

Transit(ie)

Nu de elektrificatie van personenauto's in volle vaart doordendert, zie je die trend langzaamaan ook bij bedrijfsauto's aanslaan. Bij de middelgrote bussen kun je al enige tijd heel goed uit de voeten met het aanbod van onder meer Peugeot en Mercedes-Benz. Die auto's zijn goed voor ruim 300 kilometer rijbereik (op papier) en bieden voldoende kilo's aan laadvermogen.

Bij de grotere elektrische bussen was dit lange tijd een probleem, want dit type is van zichzelf al aan de zware kant en dan komt er nog een batterijpakket onderop. De e-Crafter en Master Z.E. blijken vooral in stadscentra praktisch, maar komen niet veel verder dan 100km. Daar komt verandering in, want de ontwikkeling staat niet stil. Zo profiteert de Ford Transit nu van de technologie van de Mustang Mach-e en daarmee moet de bus 317 kilometer komen op papier. Hoe bruikbaar is de e-Transit in de praktijk? Wij testten het!



Blitse bus

De geteste e-Transit heeft overigens minder rijbereik volgens de WLTP testcyclus. Het betreft namelijk een 269 pk sterke versie in de maten L3H2, een stukje langer dus dan de standaardversie. Of die in de praktijk een beetje bij de fabrieksopgave van 308 kilometer komt, vertellen we je zo. Eerst maar eens kennismaken met het exterieur. Voor wie de Transit een beetje kent, mag dat niet voor verrassingen zorgen. Alleen op details verschilt de elektrische bus van zijn broer op brandstof. Denk de reclame even weg en dan blijven de blauwe grille en de laadklep in de neus voornamelijk over als herkenningspunten. Uiteraard wordt er ook met badges gestrooid, maar van veraf moet je toch echt twee keer kijken om de EV-versie eruit te pikken. Hoewel deze generatie Transit al enige jaren meegaat, komt het ontwerp fris over. Het Moondust Silver, de bi-xenon koplampen en de lichtmetalen wielen maken deze e-Transit een blitse bus.

En eentje met flinke afmetingen, want in L3 is de auto bijna zes meter lang en meer dan twee meter breed. En dat zorgt nog wel eens voor problemen als je de auto in een normaal parkeervak wilt wegzetten om aan een laadpaal te koppelen. Ga niet op de



Ford e-Transit 68 kWh L3H2 Trend

bonnefooi met nog maar een paar kilometer rijbereik ervanuit dat je kunt opladen. Al is een laadpaal nog vrij in de apps, of je tussen de geparkeerde auto's past blijft een onzekere factor. Doordat de laadopening in de neus van de Ford zit weggewerkt, is een (snel)laadstation goed aan te koppelen. Het betekent wel dat je veelal vooruit in moet parkeren en dan ben je bij het uitparkeren blij met de optionele camera's rondom. Echt een must have op deze kolos.



Volop comfort

Vanbinnen heeft Ford wat vernieuwingen doorgevoerd in de Transit. Het nieuwe touchscreen valt het meeste op; dat is met 12 inch een flink stuk gegroeid. Onderhuids komt het Sync 4 overeen met het systeem van de Mustang Mach-E en dat merk je. De multimedia is snel te bedienen en de menu's zijn uitgebreid, maar spoedig onder de knie te krijgen. En helemaal des Fords kun je lekker veel zelf instellen. Wat dacht je bijvoorbeeld van de adaptieve cruise control? Met hetzelfde gemak maak je daar een gewone cruise control van, handig voor wanneer snelwegverkeer druk is en je wilt voorkomen dat het systeem veel afremt en optrekt. Maar er is meer, want het systeem



Ford e-Transit 68 kWh L3H2 Trend

biedt ook een goed inzicht in het stroomverbruik en de oplaadmogelijkheden in de buurt. Draadloze Apple Carplay en Android Auto werken goed in de Transit en de smartphone kun je in Ã©Ã©n van de vele opbergvakken plaatsen, zodat je niet in de verleiding komt daarop te kijken.

De inzittenden en bestuurder hebben geen reden tot klagen als het gaat om comfort. De drie gemonteerde zetels bieden een prima ondersteuning en zijn bekleed met zachte stof. Zelfs de middelste passagier kan zijn benen prima kwijt, doordat de versnellingsbak heeft plaatsgemaakt voor een subtiele draaiknop. Zit er niemand middenin, dan klap je een armsteun met bekerhouder neer, waar je (in stilstand) natuurlijk ook een laptop op kunt plaatsen of wat documenten in opbergt. De laadkabel berg je eenvoudig weg onder de zetel van de bijrijder. In een beweging trek je de zitting naar voren, waarna je de laadkabel kunt plaatsen. Zo slingert er geen acht meter lange kabel door de cabine of los in de laadruimte.



Slimmigheden



Ford e-Transit 68 kWh L3H2 Trend

Een groot nadeel van elektrische bussen (en zeker in het formaat van de Transit) is dat ze ontegenwoordig zwaar zijn. Door een groot batterijpakket mag de auto minder beladen worden, anders kom je aan de grenzen van wat je met een gewoon rijbewijs mag rijden (3.500kg). Gelukkig is dat niet meer zo relevant, want vanaf januari 2023 mag je tot 4.250 kg rijden met een B-rijbewijs, wat voor veel meer mogelijkheden zorgt. De geteste Transit (L3H2) heeft een leeggewicht van 2.516 kg en heeft dan een laadvermogen van 1.734 kilo. De grote laadruimte biedt ook nog eens een inhoud van 11.000 liter. En de Ford benut zijn elektrische technologie volledig, want met een laadpunt tussen de voorstoelen kun je ook bij stilstand een laptop bijladen. In de laadruimte vind je nog eens een stroompunt, waar de Transit door middel van [i]vehicle-to-load[i] functionaliteit al je gereedschap van stroom voorziet. Je plukt net zo eenvoudig een airfryer of desnoods een hele bouwkeet in. Via het centrale scherm kun je instellen hoeveel stroom je wilt afgeven, je moet immers nog wel naar huis kunnen rijden.

Houdt het dan op met slimmigheden? Nee hoor, met een drukknop in de achterdeur zet je een led-bouwlamp aan. Zo klus je in de avonden nog net zo makkelijk door. Toch moeten we ook een minpunt aan de Ford benoemen, hij mag namelijk geen aanhangwagen trekken (de lichte versie mag tot 750 kg trekken). Dat is iets wat de elektrische Mercedes-Benz Sprinter bijvoorbeeld wel mag.



Rechtervoet bedwingen

Hoewel de dieselbussen door de jaren heen een stuk minder rumoerig zijn geworden, storen we ons allemaal wel eens aan een pakketbezorger die zijn ronkende bestelbus minutenlang stationair laat draaien. Om over de vrijgekomen dieselstank maar te zwijgen. Wat een verademing is de elektrische Transit in dat vergelijk. Geen trillingen, geen resonantie en zeker geen stank. De auto biedt de vele voordelen die we inmiddels wel kennen van elektrische personenauto's. Hij trekt relatief snel op en kan zich moeiteloos meten aan de rest van het verkeer. Er zijn geen schakelmomenten of toerenopbouw, de motor heeft direct maximum koppel en vermogen. En met 269 pk en 430 Nm is dat beslist niet misselijk. Toch valt direct op dat de auto net zo beheersbaar is als de Mustang Mach-E, waar de aandrijflijn grotendeels van geleend is. Geen wielspin of andere onrustigheden, maar een lineaire acceleratie zonder poespas. Daar merk je de voordelen van de achterwielaandrijving in, net als bij het bochtgedrag. Ondanks de lichte besturing is de Transit namelijk goed te plaatsen en weet je precies wat de auto gaat doen. Door het relatief lage zwaartepunt helt de auto ook veel minder dan een vergelijkbare dieselbus, zodat je een bocht of rotonde iets sneller kunt nemen.



De auto is natuurlijk gemaakt om gebruikt te worden als pakezel en dat merk je als de auto leeg is. Het wordt dan allemaal net iets stoteriger, hoewel het nooit oncomfortabel aanvoelt. Het beste gedijt de auto met belading op de achteras, waarbij een paar honderd kilo lading bijna geen effect heeft op de actieradius. Het rijgedrag is een veel bepalendere factor. Want trap je de auto bij elk verkeerslicht op zijn staart en versnel je regelmatig tot de gelimiteerde topsnelheid van ruim 130 km/h, dan zie je de kilometers wegvliegen.

Van de 308 kilometer blijf zo ongeveer de helft over, zeker in het koude winterweer waarin we de auto reden. Rij je in de Eco-modus (waarin de auto sowieso het beste gedijt), dan kun je niet harder dan 100 km/h. Bovendien is de auto dan minder gretig en zal de klimaatcontrole minder uitvoeren. In die stand halen we een testverbruik van iets minder dan 31 kWh per 100 kilometer, wat zo'n 219 kilometer op een lading betekent. We benadrukken nog maar eens dat we in de winterkou reden en dat je in warmere tijden en met gemiddelde belading zeker 250 kilometer ver moet komen. Als je die rechtervoet tenminste een beetje kunt bedwingen, want snelheid heeft nog veel meer invloed op het rijbereik van een plompe bestelwagen als bij een aerodynamische elektrische personenauto. Een groot voordeel van de e-Transit is dat deze met 11kW laadt bij een laadpaal (AC) en met 115 kW kan snelladen (DC). In iets meer dan een halfuur ga je daarmee van 10-80 procent.



Geen excuusbus

Voor veel bedrijven is de transitie naar volledig elektrisch geen punt van discussie meer, maar bittere noodzaak. Stadscentra zijn binnen afzienbare tijd verboden terrein voor de dieselbus en de regelgeving wordt alleen maar strenger. De vraag is alleen of veel bedrijven deze vernieuwingskosten kunnen opbrengen. Want hoewel de elektrische bus nog even van BPM-vrijstelling geniet, kost de testauto toch zo'n 65.000 euro, exclusief BTW. Een dieselbus is een stukje goedkoper, al krijg je dan veel minder vermogen en uitrusting. En door allerlei subsidieregelingen en aftrek valt de nettoprijs van een EV vaak duizenden euro's goedkoper uit, zeker voor ondernemers.

Het blijft een boel geld, maar de e-Transit is veel meer dan een excuusbus. Het blijkt een hele praktische pakezel, die veel mag laden en in de praktijk ver genoeg komt voor heel veel professionals. Daarover gesproken, die professionals laat Ford niet in de steek na aankoop: wat dacht je van een onboard modem, die de plaatselijke garage doorgeeft als een onderdeel bijna aan vervanging toe is of wanneer een servicebeurt moet worden gepland? De afspraak staat al voordat je wilt bellen en je hoeft niet te



Ford e-Transit 68 kWh L3H2 Trend

wachten op onderdelen die nog onderweg zijn.

De aftersales zijn dus goed op orde, Ã©n van de redenen dat de Ford Transit de bestverkochte bestelauto van Europa is. En in een aantal landen zelfs de bestverkochte Ford. De praktische bruikbaarheid en de rijke uitrusting maken deze e-Transit helemaal een geschikte werknemer, klaar voor de energietransitie.

Plus

- + Fijne en beheerste aandrijflijn
- + Volop laadvermogen
- + Voldoende rijbereik, ook beladen

Min

- Geen trekvermogen
- Flink aan de prijs