



Martijn Verhoef
25 juli 2024

Uitgespeeld?

Ford heeft het in Europa moeilijk met haar personenauto's, wat vooral door beslissingen vanuit (Amerikaanse) hogerhand te maken lijkt te hebben. De overtuigende overstap naar elektrisch en het sneuvelen van kaskrakers als de Mondeo en Fiesta drukt zwaar op de verkoopaantallen van het merk. Gelukkig zijn daar altijd nog de bedrijfsauto's die voor goede resultaten blijven zorgen, met parade- en werkpaard Transit Custom voorop. De middenmaat bedrijfsauto zorgt eigenhandig voor klinkende cijfers en niet in de minste plaats vanwege zijn goede reputatie op het gebied van rijeigenschappen en kracht.

Inmiddels is het tijd voor een volledig nieuwe generatie en die komt er in meerdere gedaantes: een conventionele versie met verbrandingsmotor, een plug-in hybrideversie en een volledig elektrische variant. Vanaf eind dit jaar komt Volkswagen met de Transporter, die gebaseerd is op de techniek van deze Transit Custom. Dat geeft wel aan hoe hoog de verwachtingen voor deze nieuwe bus zijn.

We trappen af met de rode Transit Custom op de foto's, voorzien van een tweeliter



Ford Transit Custom 2.0 EcoBlue 170 Automaat L2H

dieselmotor met achttraps automaat. Voor dit jaar is die versie al helemaal uitverkocht, maar wat zijn de kansen van deze motorversie vanaf volgend jaar? Kan de Transit Custom eigenhandig de resultaten van Ford overeind houden en is deze dieselversie niet uitgespeeld? Wij zochten het uit!



Evolutie

De keuze voor een bedrijfsauto wordt zelden gemaakt op basis van het uiterlijk. Prestaties, gebruiksgemak en trekvermogen zijn veel eerder van doorslaggevend belang. Toch ziet Ford dat uiterlijk vertoon steeds belangrijker wordt, dat verklaart ook waarom je steeds meer Transits Custom met race striping en bullbars ziet rijden. De zelfstandige in de bouw wil nu eenmaal een stoere bus, die ook als visitekaartje fungeert. Met de nieuwe Transit zet Ford de sportieve lijn dan ook door, wat zelfs resulteert in een heuse Sport-uitvoering. Wij houden het nuchter met een behoorlijk rijk uitgeruste Limited uitvoering. Ondanks de naam kun je deze uitvoering onbeperkt aanschaffen en wordt er al voorzien in lichtmetalen wielen, bumpers in carrosseriekleur en getint glas.



Zaken die er voor een bedrijfsbus wellicht minder toe doen, maar wel hun stempel drukken op het ontwerp. Kies je dan ook nog eens voor het Artisan Red, zoals de importeur aanvinkte voor deze testauto. Ondanks al die uitspattingen blijkt het ontwerp van de Transit Custom meer een evolutie dan een revolutie ten opzichte van het uitgaande model. En dat is niet onverstandig, gezien het grote succes en het tijdloze karakter van die versie, zeker na de facelift.



Veel ruimer

Waar het nog wel aan schortte bij het vorige model? We vonden de cabine een stuk krappere dan die van een Transporter of Vito. Vooral met de rechterknie kwam je als bestuurder tegen de middenconsole aan, omdat daar de pook van de versnellingsbak was geplaatst. In de nieuwe Transit Custom is dat opgelost, al dien je daar wel de automatische versnellingsbak voor te kiezen. De hendel zit aan het stuur, zodat deze geen ruimte meer in beslag neemt. Het valt sowieso op dat de cabine ruimtelijker is dan voorheen. Je kunt zelfs met drie volwassenen voorin plaatsnemen, zonder dat dit



al te intiem wordt. Er is genoeg beenruimte door het hoog oplopende dashboard en het comfort van de bestuurdersstoel en bijrijdersbank is prima. Hier is echt gewerkt om de beleving naar een hoger plan te trekken en dat mist zijn doel niet.

De Transit Custom profiteert bovendien van noviteiten die zijn grote broer Transit al eerder mocht ontvangen. We treffen een groot multimediascherm aan, waarop uiteraard navigatie maar ook draadloze Apple Carplay en Android Auto op zijn te tonen. Achter het stuur pronkt een tweede scherm, dit is de digitale cockpit waarop alle rijinformatie valt af te lezen. Zowel het centraal geplaatste scherm als de digitale tellers zul je in iedere Transit Custom aantreffen en dat is lang niet vanzelfsprekend in busjesland. Waarom zou je dan voor de duurdere Limited gaan, in plaats van een Trend? Als je bijvoorbeeld verwarmbare stoelen voor chauffeur en bijrijder(s) wilt, of een neerklapbaar tafeltje in het midden. De volledig elektrische variant stelt je zelfs in staat om het stuurwiel als tafeltje uit te klappen, maar daar is deze dieserversie niet van voorzien. Wel profiteren we van extra verlichting in de laadruimte en een lendensteun voor de chauffeur.



Krachtpatser mist pit

De Transit Custom stond altijd al bekend als krachtpatser, die vaak net iets meer mag trekken of inladen als de concurrentie. Daar is niets aan veranderd bij het introduceren van de nieuwe versie, want je mag tot wel 2.800 kg trekken en tot wel 1.435 kg inladen. De afmetingen van de laadruimte zijn ook toegenomen, je kan tot wel 9 m³ inhoud benutten. Dan moet je uiteraard de langste en hoogste versie van de Transit Custom hebben, al is onze testauto (een L2H1) zeker niet onbemiddeld. We kunnen tot wel 6,8 m³ benutten en 1.113 kg aan belading meenemen. Bovendien trekt de 170 pk versie met automaat een aanhanger van 2.500 kg, niet slecht!

Dan hebben we gelijk een goed bruggetje naar de prestaties van onze testbus. We rijden zoals gezegd de 170 pk versie met tweeliter dieselmotor, dat is de krachtigste versie van deze krachtbron. Die zorgt met 202 gram per km wel voor een flinke CO₂-uitstoot. Het staat in schril contract met een vergelijkbaar uitgevoerde PHEV-versie van de Transit Custom: die stoot op papier slechts 37 gram uit per kilometer. Die plug-in hybride versie mag overigens nog zwaarder beladen worden en



Ford Transit Custom 2.0 EcoBlue 170 Automaat L2H

tot 2.300 kg trekken. Nog steeds hele mooie waardes voor een bestelauto.

Maar we rijden in de dieselperformance, die overigens heel beschaafd klinkt en in stilte zijn werk doet. Uiteraard gaat het allemaal niet zo gemakkelijk als bij een elektrische aandrijflijn, we vinden vooral onderin de toeren de achttraps automaat vrij onrustig. De aandrijflijn hapert en trilt dan even. En hoewel we de krachtigste diesel-Transit rijden, hebben we nergens het idee dat we een overvloed aan koppel en vermogen hebben. Met de handgeschakelde versies zal dat makkelijker te creëren zijn, maar doordat de automaat vrij snel doorschakelt valt de acceleratie soms even stil. Je kunt overigens wel zelf schakelen, wat we alleen vrij onhandig vinden werken door de draaibewegingen aan de automaathendel. Al kunnen we ons voorstellen dat je met het rijden van een zware aanhanger hier toch op aangewezen bent, omdat de auto anders koppel tekort komt.



Praktische zaken

Op papier lijkt de plug-in hybride het op dit vlak te winnen, want met 233 pk ligt het



Ford Transit Custom 2.0 EcoBlue 170 Automaat L2H

vermogen een stuk hoger. Het koppel is dan wel iets lager, maar is door de elektrokracht eerder beschikbaar.

Wat blijft is het communicatieve karakter van de Transit Custom. De auto ligt goed op de weg, is heel eenvoudig te plaatsen en voelt zelfs bij vlagen lichtvoetig. De grote spiegels (inclusief zicht op de stoeprand) en de duidelijke dodehoekhulp en camera's helpen het zicht rondom goed te verbeteren.

Er zijn ook wel wat praktische missers, zo vinden we de handsfree functie op de deuren naar de laadruimte niet goed werken. Het gebeurt ons gedurende de testweek regelmatig dat de achterdeuren niet ontgrendelen, wat vervelend is als je net met zware lading in de handen staat. Mar over het algemeen grossiert de Transit Custom in gebruiksgemak, met veel opbergvakken, dubbele dashboardkastjes en veel bekerhouders. En er zijn genoeg USB-aansluitingen, al kun je desgewenst nog steeds een 12V-poort gebruiken.



Voor ieder wat wils



Er is bovendien een Transit Custom voor iedereen: wil je volledig elektrisch? Kan, met 326 km rijbereik en nagenoeg geen concessies op laadvermogen en trekgewicht. Toch een plug-in aandrijflijn? Prima, met een krachtige aandrijflijn en grote brandstoftank waar je op terug kunt vallen. Vierwielaandrijving, een opgehoogde Trail-versie of juist een sportieve Sport inclusief race-stoelen behoren net zo goed tot de mogelijkheden. Er is echt voor ieder wat wils. Toch zal Ford de meeste aantallen dit jaar van een handgeschakelde zesbak met 110 pk of 136 pk sterke dieselmotor inzetten. Simpelweg omdat er daar al veel van besteld zijn, om de BPM-verhoging van volgend jaar te voorkomen. Maar vanaf 2025 lijkt de rol van de dieselmotor in Nederland nagenoeg uitgespeeld. De dieselversies staan nog niet eens op de prijslijst van volgend jaar. Voor de volledig elektrische versie en de PHEV is dat anders. Met een plug-in hybride maak je volgend jaar meer kans op ontheffing en kun je in veel gemeentes in ieder geval nog het stadcentrum in ondanks de zero emissie zones. Voor de volledig elektrische versie geldt dat natuurlijk helemaal.

De Transit Custom van de nabije toekomst heeft dus zeer waarschijnlijk geen dieselmotor meer, maar de basiseigenschappen van deze testauto leren ons dat de aandrijflijn van ondergeschikt belang is. De bus heeft kwaliteiten die in iedere versie tot uiting komen.

Plus

- + Stuk ruimer dan voorheen
- + Grote zijspiegels
- + Ligt als een blok op de weg

Min

- Haperende automaat
- Als diesel bijna niet meer interessant