



Martijn Verhoef
24 november 2024

Voor ieder wat wils

Het zijn drukke, maar ook onzekere tijden in bestelautoland. Waar de eerste gemeenten in 2025 starten met de zero-emissie zones (zoals Rotterdam en Amsterdam), gaan er ook geluiden op dat uitzonderingen en vertragingen voor een latere ban op benzine- en dieselbussen zorgt. Waar doe je als ondernemer nou goed aan?

Duidelijkheid is een grote factor in de toekomstplannen van bedrijven en zelfstandigen, maar die is in veel gevallen ver te zoeken. De bus met verbrandingsmotor komt linksom of rechtsom onvermijdelijk aan de beurt, want door de BPM en het verbod voor nieuwe brandstofbussen in de zero-emissie zones lijkt de rol van die auto in veel gevallen uitgespeeld. Zo verwacht Ford volgend jaar nog maar 10% van de aantallen met dieselbussen te draaien. 40% aandeel is voor de e-Transit Custom die we nu rijden. Huh, maar dan blijft er toch nog 50% van de taart over? Juist, want Ford verwacht het meeste van de Ford Transit Custom PHEV. Elektrisch wanneer het kan en benzine als het moet. In deze test lees je over de verschillen, overeenkomsten en natuurlijk welke versie je moet hebben.



Zit in de grille

Reden genoeg om beide aandrijflijnen aan de tand te voelen. Dat zouden we prima met ãn setje foto's kunnen begeleiden, want er zijn niet ontzettend veel uiterlijke verschillen tussen de twee versies. De e-Transit Custom heeft een afwijkende grille met aluminium accenten. De PHEV heeft een zwarte kunststof grille, maar in beide versies prijkt de laadpoort rechtsvoor in de bumper. Alleen de e-Transit heeft een snellaadfunctie, maar dat zie je pas als je de klep opent.

Net als bij vorige versies zijn er genoeg bestelautorijders die hun bus als visitekaartje zien en lekker willen opvallen. Bij de Sport krijg je sportieve details en bumperwerk, maar ook een striping vanaf de motorkap naar achteren. Wij pakken het iets nuchterder aan en rijden beide aandrijflijnen in de Limited uitvoering. Heel beperkt voelt dat allemaal niet aan, al zijn we blij dat de importeur op de PHEV de 17 inch wielen heeft geselecteerd. Op de e-Transit zitten de standaardwielen, die wel erg klein zijn. Overigens heeft de elektrische versie wel led-achterlichten, terwijl de PHEV Limited het met halogeen exemplaren moet stellen.

Ledkoplampen zijn wel standaard, al vanaf de basisversie. Optioneel kun je voor

adaptieve koplampen met matrix-blokken gaan. De doorlopende ledbalk vÃ³Ã³r en de kenmerkende dagrijverlichting zorgen dat je altijd de Transit Custom herkent, ook in het donker. De achterzijde is anoniemer en moeilijker te onderscheiden van de concurrentie. Wat ons overigens al opviel tijdens de test van de dieselbus: de Transit Custom heeft fijne, grote buitenspiegels, die het manoeuvreren met de bestelauto erg eenvoudig maken.



Groot laad- en trekvermogen

Binnenin is er niet veel extra te melden ten opzichte van de dieserversie. Uiteraard zijn de digitale tellers en het navigatiesysteem helemaal ingesteld op elektrisch rijden. Je ziet waar je kan laden en hoe ver je nog elektrisch kunt rijden.

Zowel de EV als PHEV zijn met enkele en dubbele cabine te verkrijgen en daardoor is er plaats voor maximaal zes personen. Of je kiest de personenversie, wat die is er net zo goed in beide varianten. Er zijn twee lengtematen Ã©n je kunt versies krijgen met een hoger laadvermogen. We rijden van beide versies de L2, die veruit het populairst gaat zijn. Als je dan kijkt naar de technische gegevens, dan blijkt dat de twee versies niet ver

Ford e-Transit Custom en Transit Custom PHEV

uit elkaar lopen. Met beiden mag je bijna 1.200 kg laden en 2.300 kg trekken. Dat zijn gewoon hele goede waarden, zeker voor de elektrische versie. Bovendien wordt aan de werkende vrouw/man gedacht, want met Ford Pro Power (optie) aan boord kun je eenvoudig elektrisch gereedschap bijladen of de airfryer aansluiten. Een werklamp met handige drukknop in de laadruimte behoort ook tot de mogelijkheden.

Zowel de diesel, elektrische en plug-in versie hebben dezelfde afmetingen. De laadruimte verschilt dus ook niet en dat resulteert in een laadvolume van 6.800 liter voor de L2. In het dagelijks gebruik maakt het dus niet uit welke versie je kiest.



Voorwiel tegen achterwiel

Het rijden is uiteraard wel anders in beide versies, maar minder dan je zou verwachten. Op papier scheelt het vermogen niet eens zoveel: 218 pk voor de elektrische en 233 pk voor de plug-in. De manier waarop het vermogen op de wielen wordt losgelaten verschilt wel. Om te beginnen is de e-Transit Custom een achterwielaandrijver, terwijl de PHEV het vermogen op de voorwielen uitstort. Je hebt overigens geen profijt van de achterwielaandrijving van de EV bij straatje keren, want de draaicirkel is hetzelfde als



bij de PHEV.

Je zou denken dat de e-Transit zijn vermogen eerder volledig loslaat op de wielen, maar we vinden de PHEV gretiger aanvoelen. Zonder dat het onbeheerst wordt of tot wielspin leidt, schiet de plug-in er als een speer vandoor. De 218 pk sterke EV doet dit rustiger aan, al is de soepele en schakelloze versnelling ook in deze versie bijzonder aangenaam. De PHEV maakt gebruik van de aandrijflijn uit de Kuga en dat betekent dat dezelfde CVT-transmissie wordt geplaatst, waarmee je zonder overschakelen accelereert en daardoor net als bij de elektrische versie heel lineair versnelt. En dat blijkt ook in de Transit Custom garantie voor een hele prettige rijervaring. De bus voelt ontzettend snel aan, zonder dat je overmatig motorgeluid op de achtergrond hoort. En hoewel de voorwielen worden aangedreven, zorgt dat nergens voor onrust. Wat rijbeleving betreft wint de PHEV niet alleen van de e-Transit, maar vinden we dit zelfs de fijnst rijdende auto in zijn segment. De e-Transit Custom slaat overigens ook geen modderfiguur, want beide versies hebben een hele dynamische besturing en zijn goed te plaatsen in de bocht. Je merkt alleen wel dat de elektrische versie een stukje zwaarder is, misschien nog wel meer dan de 120 kilo's die op papier het verschil zijn. Ook de plug-in weegt ruim meer dan twee ton en dat voel je toch bij langzame bochten en remacties. De toevoeging van de elektrotechniek en het batterijpakket gaat dus niet helemaal ongemerkt, al weten de Ford-technici het goed te maskeren. Bij de PHEV merk je dat uiteraard wel in de wegenbelasting, de EV blijft nog even buiten schot.



Niet de snelste

Op het gebied van rijbeleving wint de PHEV het dus, maar de auto heeft ook zeker een nadeel. Hoewel de auto volledig elektrisch zo'n 54 km kan afleggen, mag een vanaf 2025 geregistreerde PHEV toch de zero-emissie-zone niet in. Je kunt wel maandelijks een ontheffing aanvragen, maar daar houdt de uitzonderingspositie van de plug-in wel op. Ben je dus regelmatig in een stadscentrum of Schiphol te vinden, dan kun je niet om de volledig elektrische versie heen. Rijd je niet alleen door de stad, maar door het hele land, dan kan het rijbereik je wellicht in de weg zitten. Op papier kan de Limited met 218 pk ruim 300 kilometer ver komen, al slinkt die afstand behoorlijk als je met lading of een aanhanger rijdt. Bij een snellader is de auto in zo'n 50 minuten weer naar 80% te laden door het laadvermogen van 125 kW, dat zijn geen waarden van een ID.Buzz (die op zijn beurt amper trekvermogen heeft).



Klaar voor de toekomst

Op dit moment is de PHEV nog de goedkoopste Transit Custom die je kunt krijgen, aangezien er al uitgegaan wordt van de 2025 prijzen en de plug-in een relatief lage BPM aanslag krijgt. In de tweede helft van 2025 ziet de situatie er anders uit, omdat de Co2-uitstoot van PHEV's dan op een meer realistische wijze wordt berekend. Dit resulteert in een hogere aanschafprijs, zodat de tarieven van de EV en PHEV dicht bij elkaar komen te liggen. Welke bus bij je past is natuurlijk volledig afhankelijk van hoe je deze gebruikt. De e-Transit is normaliter het goedkoopste in gebruik, zeker als je op eigen terrein kunt opladen. De PHEV heeft iets meer dan 50 km elektrisch rijbereik op papier, dus als je daar zoveel mogelijk gebruik van wilt maken ben je meer bezig met opladen dan bij de EV. In de Hybridemodus rijd je ook best zuinig, maar dit blijft een bestelauto met veel luchtweerstand. Verwacht dus geen personenwagen waardes, maar een realistisch rijbereik van zo'n 750 kilometer moet zeker mogelijk zijn. Waar we de dieselaandrijving nog een beetje onrustig vonden, overtuigen zowel de PHEV als elektrische versie van de Transit Custom. Ford laat zien dat het een oplossing biedt voor ieder gebruik en dan hebben we het nog niet eens gehad over het software



Ford e-Transit Custom en Transit Custom PHEV

platform Ford Pro waarmee je onder andere kunt opladen of onderhoud automatisch inplant.

Ook al zijn de marktomstandigheden en overheidsbesluiten ondoorzichtig, met beide aandrijflijnen ben je klaar voor de toekomst.

Plus

- + Als (PH)EV ontzettend fijn in rijgedrag
- + Goed laad- en trekvermogen
- + Altijd een automaat

Min

- Flink op gewicht (al merk je dat zelden)
- Rijbereik en snelladen van EV niet baanbrekend