



Max Veldhuis
2 november 2018

Sterke evolutie

De markt voor de compacte bestelwagens is omvangrijk in Nederland. In 2017 bestond het totaal aantal verkochte auto's uit ruim 20.500 stuks, verdeeld over acht marktpartijen. Ford nam met de Transit Connect gedurende dit jaar een mooie derde plaats in. Met ongeveer 2700 verkochte exemplaren hoefde hij alleen de Volkswagen Caddy en de Peugeot Partner voor zich te dulden. Om bij de tijd te blijven, krijgt de Transit Connect nu een grondige facelift.

Het mag duidelijk zijn dat er sprake is van een forse competitie tussen de verschillende compacte bestelwagens. De Volkswagen Caddy steekt wat verkopen betreft nog steeds met kop en schouders boven de meute uit, maar voor de overige auto's geldt dat de aantallen niet ver uit elkaar lopen. Het is daarom belangrijk voor Ford om in trek te blijven bij wagenparkbeheerders van diverse grote bedrijven, maar ook om de ZZP'er of eigenaar van bijvoorbeeld een kleiner klusbedrijf te kunnen overtuigen. Zijn de updates in de nieuwe Transit Connect voldoende om de bestaande klantenkring te behouden en uit te bouwen? Wij reden tijdens de introductie van de vernieuwde Transit



Ford Transit Connect 1.5 TDCi EcoBlue Trend

Connect met verscheidene uitrustingsniveaus en motoren om achter het antwoord op deze vraag te komen.



Familiegezicht

De wijzigingen aan het exterieur van de Transit Connect zijn niet echt revolutionair te noemen, maar het is ook weer niet zo dat je echt moet zoeken om de verschillen met het vorige model te zien. Met name aan de voorzijde is het duidelijk dat Ford de Transit Connect door de opnieuw vormgegeven grille en koplampen het familiegezicht van de Transit-range mee wil geven. Zeker met de optionele bi-xenon koplampen oogt het front van de Connect strak en modern. De wijzigingen zijn er niet alleen voor de vorm, want ook de aerodynamica is verbeterd, wat een verbruiksverbetering van tussen de twee en vier procent moet opleveren. Geen reusachtige daling, maar het is toch mooi meegenomen. Bij de verbetering van de aerodynamica doet de standaard 'Active Grille Shutter' een flinke duit in het zakje. Deze zorgt er namelijk voor dat de grille wordt afgesloten wanneer er geen extra lucht nodig is om de motor te koelen. Simpel, doch doeltreffend.Â



Opgefrist binnenste

Aan de buitenkant van de Transit Connect zijn de wijzigingen dus al merkbaar, maar in het interieur van de bestelbus is het pas Ã©cht merkbaar dat we met een nieuw model van doen hebben. Het was namelijk nog niet zo lang geleden dat de interieurs van Ford vooral te herkennen waren aan een onoverzichtelijk, onsamenhangend design met een veelheid aan knoppen. Inmiddels is er over het gehele modellengamma van het merk een enorme vooruitgang te zien en de nieuwe Transit Connect profiteert hier ook van. Het oogt allemaal een stuk overzichtelijker, opgeruimder en frisser. Daarbij maken de gebruikte materialen een robuuste indruk en steekt het geheel solide in elkaar. In de korte tijd die wij met de Transit Connect doorbrachten, waren er geen rammeltjes of kraakjes te bespeuren. Het interieur is dus zonder meer geschikt voor het zwaardere werk.

Een stijlelement dat meteen in het oog springt is het (optionele) rechtopstaande SYNC 3-touchscreen. Dit systeem kennen we al uit diverse andere Ford-modellen, waaronder de Fiesta en de Transit Custom en werkt uitstekend. Met name de Live Traffic-service

Ford Transit Connect 1.5 TDCi EcoBlue Trend

is erg fijn om te hebben; op deze manier kun je als ondernemer of werknemer je ritten een stuk efficiënter inplannen en je aankomsttijd ook beter inschatten. Een kanttekening hierbij is wel dat deze service slechts twee jaar gratis is. Na deze termijn dient ervoor betaald te worden. Desondanks loopt Ford in het segment voorop als het gaat om de connectiviteit. Optioneel is het zelfs mogelijk om je telefoon draadloos op te laden in een aflegvakje op de middenconsole.



Vorm volgt functie

Allemaal leuk en aardig natuurlijk dat ontwerp en die gadgets, maar bij een bedrijfswagen gaat het voornamelijk om de functionaliteit. Ook in dat opzicht scoort de Transit Connect goed. We reden de Transit Connect in twee verschillende varianten: de L1 (korte wielbasis) en de L2 (lange wielbasis). De gereden L1 is een 1.5 EcoBlue Diesel met 120 pk en achtraps automaat, terwijl de L2 over dezelfde motor beschikte maar dan met 100 pk en gekoppeld aan een handbak met zes versnellingen. Eveneens is er een 1.0 liter grote EcoBoost benzinemotor met 100 pk leverbaar, maar daar hebben wij niet mee kunnen rijden. Ford heeft nog geen plannen om de aandrijflijn van de Transit



Ford Transit Connect 1.5 TDCi EcoBlue Trend

Custom PHEV naar de Transit Connect te brengen.

Wat betreft de rij-eigenschappen wordt Ã©Ã©n ding meteen duidelijk: de Transit Connect rijdt als een echte Ford. Hij biedt een communicatief stuurgevoel en blijft mooi vlak in de bochten. Je hoeft dus niet meteen bang te zijn dat je lading alle kanten op vliegt. Daarbij is de nieuwe EcoBlue dieselmotor een geraffineerde krachtbron. De 100 pk variant met handbak is adequaat en komt niet echt wat tekort, maar met 120 pk en 270 Nm koppel is hij op z'n best. Zeker in combinatie met de nieuwe achttraps automaat is het zeer comfortabel en moeiteloos rijden. De bak voelt de bestuurder goed aan en schakelt nagenoeg onmerkbaar. De meerprijs van de automaat bedraagt ongeveer 1.500 euro, maar gezien de hoge mate van extra comfort is het voor degenen die Ã©cht veel rijden een uitstekende investering. Daarbij wordt het maximale trekgewicht ook hoger met de automaat: tot 1.450 kg. Bij de 100 pk dieselmotor kun je met de automaat zelfs 245 kg mÃ©Ã©r trekken dan met de handbak.Ã

De L2 is zo'n 40 centimeter langer dan de L1. Voor de totale grootte van de laadruimte betekent dat een groei van 2.9 naar 3.6 kubieke meter. Standaard is de laadruimte voorzien van verlichting en zijn er meer dan voldoende bevestigingspunten aanwezig waaraan de bagage vastgesnoerd kan worden. Door de schuifdeur en de openslaande achterdeuren is de bagageruimte goed bereikbaar. Bovendien beschikt de nieuwe Transit Connect over een opnieuw ontworpen tussenschot, wat voor 50 liter extra bagageruimte zorgt. Wat betreft de rij-eigenschappen en het verbruik zijn de verschillen tussen de L1 en de L2 miniem, dus bij de eventuele aanschaf loont het vooral om te kijken naar de hoeveelheid ruimte die je Ã©cht nodig hebt. Dat is namelijk het enige wezenlijke verschil tussen de twee varianten.



Omvangrijke optielijst

Gemiddeld genomen is de nieuwe Transit Connect iets duurder geworden dan het vorige model. Wanneer je op grijs kenteken rijdt en dus geen BPM hoeft af te dragen, is hij verkrijgbaar vanaf 14.762 euro. Voor dat geld heb je de L1 in de basisuitvoering met de EcoBoost-benzinemotor. Dieselen kan vanaf 16.788 euro met de L1 en de 75 pk variant van de EcoBlue-motor. De auto's die we hebben getest zijn beide een stuk duurder. De L2 met 100 pk dieselmotor kost 25.138 euro, terwijl de L1 met 120 pk diesel en in Trend-uitvoering maar liefst 31.611 euro op moet brengen. De oorsprong van deze hogere prijzen vinden we in de optielijst. Voor bijna alle veiligheids- en connectiviteitsopties moet je bijbetalen. Wel is het zo dat je de opties los van elkaar kunt bestellen, zodat je niet vast zit aan pakketten waarvan je een deel van de opties bijvoorbeeld niet of nauwelijks gebruikt. Voor de winter is het handig dat de Trend standaard beschikt over een verwarmbare voorruit en -spiegels. Toch is het wel apart dat je zelfs voor iets relatief basaal als cruise control nog moet bijbetalen. Graag hadden we gezien dat de Trend als meer luxe uitvoering iets beter in zijn spullen zat.



Houdbare marktpositie?

In de inleiding stelden we de vraag of Ford met de nieuwe Transit Connect in staat gaat zijn om de bestaande klantenkring te behouden en verder uit te bouwen. Na een halve dag gereden te hebben in twee verschillende varianten van de compacte bestelwagen, denken wij dat Ford wederom een zeer sterk model heeft neergezet in dit segment. De Transit Connect rijdt zeer fijn - als een "echte Ford" - en heeft bovendien een strak en representatief voorkomen. Wel is hij, zeker als je los gaat op de optielijsten, aan de dure kant. Je krijgt er echter wel een bedrijfswagen voor terug die van alle gemakken voorzien is. Bovendien duikt de Connect wat het prijsniveau betreft nog steeds onder de Volkswagen Caddy, terwijl hij op geen enkel vlak onder doet voor de verkooptopper in dit segment. Sla de Ford-dealer dus zeker niet over wanneer je in de markt bent voor een nieuwe (compacte) bedrijfsbus!

Plus

- + Verfijnde rij-eigenschappen
- + Robuuste indruk interieur
- + Connectieve functies...

Min

- ...die allemaal optioneel zijn
- Live Traffic-service slechts twee jaar geldig