

Intro

Al vijftig jaar is de Ford Transit vertegenwoordigd in de bedrijfswagenwereld. Vandaag de dag heeft hij, naast bijvoorbeeld de Volkswagen Transporter en Mercedes-Benz Vito, een aardig marktaandeel in handen. Om dit aandeel vast te kunnen houden heeft Ford de Transit een facelift gegeven. Niet alleen optisch, maar ook technisch is alles naar een hoger niveau getild. In deze test draait het om de gesloten besteluitvoering. Een chassis cabine (met mogelijkheden voor uiteenlopende opbouwsoorten) en een minibus voor het vervoer tot 16 personen zijn namelijk ook leverbaar.

Om aan elke vervoerswens te kunnen voldoen, is de Transit als bestelwagen leverbaar in vele uitvoeringen. Zeven motorvarianten, twee aandrijfconfiguraties, drie laadlengtes en eveneens drie wagenhoogtes geven al veel verschillende combinaties. Maar ook wat betreft laadvermogen is er veel mogelijk. Dit alles heeft natuurlijk wel zijn prijs. Het begint allemaal bij € 15.800 en de prijslijst houdt op bij de Jumbo-uitvoering met achterwielaandrijving, dubbele cabine en 140 pk motor die € 29.050 kost, exclusief BTW en BPM welteverstaan.

De testauto is een gesloten bestelwagen in de standaardkleur Dark True Blue met korte wielbasis, semi hoog dak, voorwielaandrijving en de 85 pk sterke basismotor. Als opties zijn onder andere een Comfort Cool pakket, een tussenschot met ruit, ruiten in de achterdeuren, alarm en een trekhaak gemonteerd.



De testauto heeft een korte wielbasis en een semi hoog dak

Het exterieur

Het uiterlijk van de Transit is ook nu weer herkenbaar gebleven. De grootste veranderingen zijn aan de voorzijde te bespeuren. Een nieuwe neus met grote, aan de bovenkant in een punt uitlopende koplampen en een enorme grille geven de gefacelifte Transit een eigen gezicht. De grille is één geheel met de robuuste bumper, wat een gevoel van stevigheid geeft.

Dankzij de grote zijruiten en dito spiegels is het uitzicht perfect. Om de veiligheid te vergroten zijn er in de laadruimte ook nog zijruiten te bestellen. De achterkant is nauwelijks aangepast, maar dat is ook geen schande. De twee achterdeuren van de testauto zijn standaard, maar een omhoog scharnierende klep is ook mogelijk. Rechts monteert Ford standaard een schuifdeur, links is er een als optie leverbaar.

Als de toekomstige eigenaar de Transit wellicht wat te saai vindt, zijn er verschillende felle kleuren beschikbaar, evenals lichtmetalen velgen, mistlampen en een in kleur gespoten grille.



Ford heeft de Transit een nieuw gezicht gegeven

Het interieur

Om op de commandopost te belanden is een kleine klim noodzakelijk, maar door het veropenslaande portier en de opstaptrede is dat geen onoverkomelijke opgave. Eenmaal gezeten op de stevige stoel is een goede zitpositie snel gevonden. Standaard is de bestuurdersstoel in hoogte verstelbaar en kantelbaar. Helaas is het stuurwiel gefixeerd, en deze is vreemd genoeg ook niet optioneel in een verstelbare uitvoering beschikbaar. Nu is het wel zo dat de stand van de stuurkolom voor de meeste bestuurders aangenaam is, maar het kan altijd beter.

In een bedrijfsauto is voldoende opbergruimte misschien nog wel belangrijker dan in een personenauto. De Transit is dan ook ruim voorzien van allerhande vakjes,



Praktisch interieur met veel opbergvakken

aflegplanken, bekerhouders, enzovoorts. Sommige bergvakken zijn voorzien van een afdekklep, andere zijn weer lekker diep en er zijn ook vakken van A4-formaat aanwezig.

Ook wat betreft ergonomie gooit deze besteller hoge ogen. Alle veel gebruikte knoppen zijn eenvoudig te vinden en laten zich gemakkelijk bedienen. De versnellingspook is nu geen lange staak meer die uit de vloer omhoog komt, maar geïntegreerd in het dashboard. Alleen de handrem is diep op de vloer van de cabine geplaatst en heeft een enorm lange slag voordat hij aangrijpt. Hier zijn tegenwoordig slimmere oplossingen voor.

Standaard kunnen er twee passagiers mee op de (niet verstelbare) bijrijdersbank. Tegen meerprijs is een enkele passagiersstoel leverbaar, die dan wel verstelbaar is.

De standaarduitrusting van de Transit is vrij karig. Een voordeel hiervan is wel dat iedereen de vrije keus heeft om te kiezen welke opties in zijn of haar ogen nodig zijn. Een toerenteller, een in hoogte verstelbare bestuurdersstoel, een bestuurdersairbag, dodehoek spiegels, ABS en stuurbechrachting zijn altijd bij de prijs inbegrepen. De optielijst is lang en voorziet in zowel comfortabele als functionele extra's. Verwarmde voorstoelen, airco, elektrisch bedienbare spiegels en ramen en cruise control bijvoorbeeld. Maar ook afwerkingsmaterialen voor de laadruimte, spatlappen en een digitale tachograaf. Erg aantrekkelijk is het First Edition pakket dat voor € 2.000 de uitrusting onder andere uitbreidt met een radio/cd-speler, airco, metaallak en afstandsbediening voor de centrale deurvergrendeling.

De inhoud van de laadruimte hangt samen met de keuze van wielbasis en dakhoogte. Globaal genomen kan de minst ruime Transit 5,19 kuub vervoeren en dit loopt op tot een enorme 14,3 kuub voor de Jumbo-uitvoering. Van deze laatste bestaat ook een versie waarvan het maximaal toelaatbaar gewicht boven de 3500 kg komt. Hiervoor is dus rijbewijs C nodig. Van deze supertransporter bedraagt het laadvermogen maar liefst 2.103 kilogram; de geteste Transit 260S mag 950 kg lading mee torsen.

Het rijden

Hoog boven de weg verheven is het uitzicht vanuit de cabine naar voren, links en rechts perfect voor elkaar. Over de schouder naar achteren kijken is niet mogelijk door het gemonteerde tussenschot, maar de grote buitenspiegels laten vrijwel niets aan het toeval over. De achterdeuren zijn voorzien van ruiten, maar door de middenstijl is het zicht door de binnenspiegel toch beperkt. Dit zal bij een versie met achterklep ongetwijfeld beter zijn.

De Transit heeft behoorlijke afmetingen; het is even wennen aan de breedte van bijna twee meter. Een stoeprandje is zo gepakt als je net iets te snel een bocht instuurt.



TDCi-motor met soepel karakter

Ford heeft de facelift aangegrepen om de motoren op te waarderen. Er zijn nu op dieselgebied enkel common-rails leverbaar, met een inhoud van 2.2 (voorwielaandrijving) of 2.4 liter (achterwielaandrijving). De testauto is voorzien van de 2.2 TDCi motor met 85 pk en 250 Nm. Dit is de basismotor. Het maximale vermogen komt vrij bij 3.500 tpm, het koppel bij slechts 1.500 tpm. Een vermogen van 85 pk is voor een bestelbus met een stroomlijn van een wolkenkrabber niet veel, maar de auto komt ermee vooruit. Zodra de toerenteller het cijfer 2 is gepasseerd heeft de motor een snelle krachtsopbouw die aanhoudt tot 3.500 toeren. Een erg snelle acceleratie is niet te verwachten; 0-100 km/h lukt in onbeladen toestand in een krappe 18 seconden. Op de snelweg is een kruissnelheid van 120 km/h goed aan te houden, maar inhaalacties moeten goed gepland worden. Even een verzetje terug en plankgas is niet voldoende om nog net voor een bocht een vrachtauto in te halen. Deze motor is dan ook vooral geschikt voor het stadsverkeer en de provinciale wegen. Wie veel op de snelweg zit doet er goed aan om minimaal de 110 pk sterke motor in overweging te nemen.

Het comfort staat op een behoorlijk niveau. De bestuurdersstoel geeft voldoende steun en vangt oneffenheden in het wegdek goed op. Het geluidsniveau is opvallend laag, zeker op constante snelheid. Bij de koude start nagelt de motor er nog even op los, maar al snel draait hij mooi rond. Trillingen van de aandrijflijn in stuur, pedalen en versnellingspook behoren ook tot het verleden.

Het weggedrag ligt op hoog niveau. Uiteraard is het, vooral onbeladen, wel te merken dat je met een flinke kast op weg bent. Maar door de directe, niet te sterk bekrachtigde besturing blijft er redelijk wat gevoel aanwezig en is de auto zeer precies te plaatsen en goed wendbaar in krappe straten. Bij plotseling uitwijken heeft de achterkant al snel de neiging om na te zwabberen, maar dit is eenvoudig op te vangen door gas te minderen. ESP is overigens leverbaar, en dit is zeker op de sterkere, langere en hogere uitvoeringen een aanrader.

Slot

Ford heeft de facelift aangegrepen om de Transit nog beter te maken dan hij al was, en dat is gelukt. Vooral de common-railmotor en het weggedrag zijn sterke punten. Het vermogen van de basismotor is gering, maar de motor houdt zich keurig op de achtergrond en heeft een heerlijk soepel karakter. De besturing is direct en niet al te licht en het schakelen gaat van een leien dakje. De enorme keuze aan uitvoeringen is eveneens een goed argument om voor de Transit te kiezen, evenals de aangename prijzen van de vele fabrieksopties. De standaarduitrusting is echter niet om over naar huis te schrijven. Verder zou de zitpositie beter instelbaar zijn met een verstelbaar stuur.



Een bestseller in bestelwagenland

Naast de in de inleiding genoemde praktische concurrenten van Volkswagen en Mercedes-Benz, is de

Ford Transit een goede aanbieding. Volkswagen levert zijn Transporter 1.9 TDi 85 pk vanaf € 17.610 en MB heeft een Vito 109 CDI met 88 pk in de aanbieding vanaf € 18.500. Er zijn nog legio andere merken die bestelwagens in dit segment aanbieden, maar één A4-tje is te klein om die allemaal op te noemen. Kortom, zo vreemd is het niet dat veel ondernemingen voor een Ford Transit kiezen.

Plus

- + Motorkarakter
- + Weggedrag
- + Praktische mogelijkheden

Min

- Karige standaarduitrusting
- Zitpositie niet optimaal
- Positie handrem