

Intro

Simpel en doeltreffend. Deze woorden zullen in verschillende vormen veel terug komen in de eerste bedrijfswagentest in de nog korte, maar desondanks al veel tests omvattende geschiedenis van www.rijtesten.nl.

Omdat bedrijfswagens in nóg meer uitvoering wat betreft lengtes en motoren leverbaar zijn dan normale personenwagens om tegemoet te komen aan de wensen van vrachtvervoer beschrijft deze test alleen de geteste versie. Dit is de Ford Transit Connect SWB. Short Wheelbase, korte wielbasis dus. Er is ook nog een Connect leverbaar die in totaal 24,7 cm langer en 16,7 cm hoger is en daardoor 900 liter meer bagage



Bestelauto van het jaar 2006

kan bergen. Ook is er verscheidenheid in laadvermogens die uit een lopen van 625 tot 875 kg.

Weer terug bij de testauto, dit is de T200S 1.8 TDDi met 75 pk, de basisdiesel in het programma met een laad vermogen van 625 kg en als optie uitgerust met het "Bestelauto van het jaarpakket" waarin comfortabele uitrustingsitems zijn opgenomen tegen een gereduceerde prijs. Alle prijzen in deze test zijn overigens exclusief BTW en BPM omdat bedrijven deze bedragen, die de grijskenteken auto voor particulieren tegenwoordig zo onaantrekkelijk maken, terug te vorderen zijn bij de belastingdienst.

Er is ook een commonrail-dieselmotor leverbaar met 90 pk of een 115 pk sterke 1.8-benzine.

Een paar regels terug las u iets over bestelauto van het jaar. De Transit Connect heeft inderdaad deze begeerde trofee in de wacht weten te slepen voor 2006. Middels deze test wordt duidelijk of, bijvoorbeeld een koerier, zijn werkdag op een verantwoorde en fijne manier door kan brengen of dat de ARBO-dienst deze auto zal bestempelen als "niet geschikt voor dagelijks gebruik".

Echte autokenners zullen weten dat Ford de Transit Connect ook als personenauto levert met achterbank onder de naam Tourneo. De dealer had deze niet op voorraad, dus ook om daarom deze keer een "grijze".

Op de dag van de test kwam het bericht binnen dat binnenkort de bedrijfs- en personenversie een facelift zullen krijgen waarbij geteste direct ingespoten diesel met pensioen wordt gestuurd en er allen commonrails leverbaar zullen zijn.

Het exterieur

Dit is wat je noemt nou echt een rijdende verhuisdoos, zo vierkant als een baksteen. Het grote voordeel hiervan is dat de laadruimte in zijn geheel te benutten is zonder dat er onbruikbare hoekjes ontstaan. Echt vorm naar functie. Maar als je de Transit Connect eens een tijdje bekijkt is lelijk nou niet een woord dat direct in je opkomt. Tsja die koplampen op de neus zijn enigszins discutabel van vorm, maar de zijkant met geïntegreerde strepen en kunststof wielkastomrandingen zien er niet verkeerd uit. Wat ook op valt is dat de cabine een geheel vormt met de laadruimte. Vroeger leek het bij dit soort vervoersmiddelen alsof de cabine er als een apart gedeelte eraan geschroefd zat.



De cabine is een geheel met de laadruimte

Aan de achterzijde zijn twee even grote deuren te vinden die 90 of 180 graden geopend kunnen worden, tegen € 300 meerprijs kunnen ze zelfs plat tegen de carrosserie gedraaid worden. Nog wat kleppen- en deurenfeitjes: standaard zijn de achterdeuren geblindeerd, ruiten erin kost € 50, zijschuifdeuren zijn leverbaar en ook een achterklep in plaats van deuren. Zo zie je maar, Ford heeft voor elke vervoersbehoefte een oplossing.

Als je goed kijkt zie je dat de auto wat voorover helt, dit om te voorkomen dat de koets bij geringe belading al achterover gaat hangen.

De stalen wielen zijn tegen € 375 om te wisselen voor lichtmetalen wielen, dit geeft de Connect een wat sprekender uiterlijk.

Het interieur

De Transit Connect is niet gebaseerd op een personenauto. Veel merken doen dit vandaag de dag nog steeds wel maar Ford is hier na de Courier (Fiesta) en Escort Van vanaf gestapt. De Connect is een geheel op zichzelf staand model. In het interieur zijn desondanks nog veel schakelaars te vinden die we kennen uit verschillende andere Ford-modellen.

Waarschijnlijk lag er in Keulen nog een hele voorraad oude sleutels en afstandsbedieningen in het magazijn, een gevolg daarvan is dat de afstandsbediening niet in de sleutel is geïntegreerd maar een los kastje met minuscule knopjes is geworden. Wel handig is dat de



Fijne stoelen, matige verstelmogelijkheid

achterdeuren onafhankelijk van de cabinedeuren geopend kunnen worden.

De afwerking van de passagiersruimte is prima voor elkaar. Alles sluit goed op elkaar aan en echt alle knoppen zijn direct te vinden, niets is verstopt. Airco is in dit segment niet standaard maar wel leverbaar voor een vrij forse € 875. Opbergmogelijkheden zijn uitstekend voor elkaar. Ruime portiervakken, twee bekerhouders, een vakje voor de pook en op het dash, onder de passagiersstoel een lade en tegen het dak een wagenbreed plateau.

Instappen is eigenlijk "inschuiven" en de zitpositie is prettig. Wel zijn door het tussenschot de stoelen over een heel kleine afstand verstelbaar, maar door het in hoogte en lengte verstelbare stuur is een goede zit toch snel in te stellen. De voorstoelen zijn simpel, maar zitten en steunen op een fijne manier. De meters zijn, net als de opzet van het dashboard uiterst simpel gehouden wat de overzichtelijkheid ten goede komt.

De testauto is voorzien van het "Bestelauto van het jaar pakket" wat voor slechts € 390 voorziet in elektrische ramen, centrale deurvergrendeling met afstandsbediening, radio/cd-speler met stuurkolomunit en elektrisch verstelbare en verwarmde spiegels. Normaal kosten deze opties bij elkaar 1025 euro, altijd doen dus dit feestpakket.

Verder zijn er bijvoorbeeld nog voorruitverwarming, alarm, mistlampen en parkeersensoren leverbaar. Standaard is de Connect dus erg basic uitgerust, zelfs voor een wis/wasinstallatie achter moet worden bijbetaald, maar dit geeft bedrijven wel de gelegenheid precies de auto naar hun wensen te bestellen.

Waar het in een bedrijfsauto omgaat is natuurlijk de laadruimte. Met een volume van 2800 liter kan de Connect met korte wielbasis twee europallets mee torsen. De vloer is voorzien van een keurige houtplaat en de wanden van latten. Als bescherming zou ik zelf nog kiezen voor een betimmering rond de wielkasten en wat sjobanden en dergelijke voor de laadmogelijkheden. Bij de lange wielbasis is de praktische bruikbaarheid nog groter door 900 liter meer inhoud en een neerklapbare passagiersstoel waardoor de laadlengte maar liefst 2,71 meter bedraagt!

Het rijden

Simpel en doeltreffend, de steekwoorden van deze test. Dat gaat ook op voor het rijden met deze bestelauto. De deuren en motorkap voelen stevig aan en vallen met een doortimmerd geluid dicht. Wel is te merken dat op sommige plaatsen minder isolatie is gemonteerd om op de kosten te letten, vooral steentjes in de achterwielkasten hoor je duidelijk tikken.

Bij het op contact zetten springen de meters in startpositie, een paar seconden voorgloeien en de TDDi-motor springt luidruchtig aan, we hebben hier weer eens te maken met een echte diesel, wat een verwennerij toch tegenwoordig denk ik... Na de eerste kilometers



Eenvoudig meterpaneel

keurig bij hooguit 2.000 toeren op te schakelen komt de motor duidelijk op temperatuur, het geratel gaat over in een wat meer geciviliseerde brom.

De prestaties van de basisdiesel met 75 pk vallen mij enorm mee, wel zonder lading getest uiteraard. Hij komt vlot op snelheid en ook boven de 100 km/h zit er nog voldoende kracht in. Natuurlijk, om snel in te halen is het óf plankgas geven óf een verzet terugschakelen maar een slak tussen het overige verkeer ben je zo goed als nooit, tenzij je een inhaalactie erg fout inschat. 160 op de teller zit er sowieso in, toch erg netjes en ook bij die snelheid stijgt het motorgeluid niet tot zodanige waarden dat een gesprek met de passagier of het luisteren naar de radio er niet meer inzit.

Sturen en schakelen gaat met het typisch stevige Ford-gevoel. Lekker direct en erg duidelijk allemaal, prima voor elkaar. Het stevig gebouwde chassis met bladveren achter geeft een heel vertrouwd en veilig aanvoelend weggedrag, alleen stevige drempels of ander ongerief in het wegdek wordt door de achteras wel érg duidelijk doorgegeven aan de inzittenden, maar met belading kan dat misschien wel verbeteren. Bij de eerste remproef trap ik het pedaal tot aan het schutbord in en de Transit Connect vertraagd gestaag en zonder enige moeite, ook de tweede tot en met de vierde maal. Nog onwetend zonder ABS onderweg te zijn (een optie van € 350) trap ik ook de vijfde keer vanaf nog wat hogere snelheid op de rem. Nu een behoorlijke afdruk op het asfalt achterlatend ben ik er dus van overtuigd dat er geen ABS aanwezig is, toch jammer want zo is de auto ondanks een perfecte stabiliteit en dosering toch niet bestuurbaar in een noodsituatie.

De speakers van de radio/cd-speler uit het genoemde feestpakket zijn niet van topkwaliteit, zeker niet bij hoge tonen, maar voor een leuk deuntje op de achtergrond tijdens de werkcritten is het voldoende.

Over je schouder kijken heeft niet veel nut bij een geblindeerde, zoals ze in Duitsland zeggen, Kastenwagen. Gelukkig zitten er heel handige dode hoek spiegels op beide hoeken van de auto wat veel ongewenste aanrakingen met overig verkeer kan voorkomen. De middenstijl van de achterdeuren zit wel erg in de weg in het zicht naar achteren en ook een bochtje achteruit pakken is een kwestie van gokken of veel ervaring hebben met op je spiegels rijden.

Slot

Werkgevers kunnen gerust zijn, de Ford Transit Connect zal niet worden afgekeurd door de ARBO-dienst. Het is een heel vertrouwd en veilig rijdende bestelauto met een enorme diversiteit in uitvoeringen en gebruiksmogelijkheden. Ook de dieselmotor met 75 pk voldoet goed en de auto is naar wens aan te kleden met extra uitrusting. Tsja, mindere punten zijn moeilijk te vinden of het moet het wat hoge geluidsniveau zijn als de motor nog koud is, de losse afstandsbediening en het feit dat ABS een extra investering vergt. Maar het eerste punt is een logisch gevolg van de techniek die niet van de laatste update is. Met recht bestelauto van het jaar dus, deze Transit Connect.



Twee deuren standaard, achterklep is mogelijk

Voor de vergelijking van kentekengewicht, laadvermogen en basisprijs hier nog wat concurrenten op een rij:

□□□□□□

Fiat Doblò Cargo basis 1.3 JTD□

1.246 kg□754 kg□□€ 10.560

Ford Transit Connect T200S 1.8 TDdi

1.400 kg□625 kg□□€ 11.595

Opel Combo 1.3 CDTi City□

1.180 kg□670 kg□□€ 10.495

VW Caddy 2.0 Sdi□□

1.350 kg□705 kg□□€ 11.850

Plus

- + Vertrouwd, veilig weggedrag
- + Erg veel laadruimte
- + Geen slak op de weg

Min

- Separate afstandsbediening
- Onbeladen harde vering op hobbels
- ABS alleen als optie