



Ford Tourneo Custom (2013 - 2023)

De grote transitie

Autotest | Ford is bezig met "elektrificeren". Alle modellen krijgen in meer of mindere mate elektrische aandrijving om op die manier de uitstoot te verlagen en de efficiency te vergroten. Daarbij is het uitgangspunt dat per auto de meest geschikte aandrijfvorm wordt gekozen. Zo worden de Transit Custom en Tourneo Custom voorzien van elektrische aandrijving met hulpmotor.

"Elektrische aandrijving met hulpmotor" klinkt weinig technisch, maar deze omschrijving is gekozen om verwarring te voorkomen. De Transit Custom en Tourneo Custom hebben namelijk geen hybride-aandrijving en geen volledig elektrische aandrijving, maar iets er tussenin.



Range Extender

Ford heeft gekozen voor deze tussenvorm omdat dat de beste vorm zou zijn voor deze bus. Volgens Ford wordt de Custom veelal gebruikt om spullen rond te

brengen in een beperkt gebied. Ook wordt de Custom gebruikt om 's ochtends naar een klus te rijden en 's avonds weer terug. Tussendoor staat deze bus dan stil en dus is het mogelijk om die tijd te gebruiken om op te laden. Een volledig elektrische aandrijving met grote accu's is dan weggegooid geld en juist bij een bedrijfswagen draait alles om efficiency.

Daarom kiest Ford voor de Transit Custom en Tourneo Custom voor een "range extender". De bus is voorzien van een relatief kleine batterij (13.6 kWh) waarop slechts een beperkte afstand kan worden afgelegd (56 km in theorie, 41 km tijdens deze test). Wanneer de batterijen leeg zijn komt de Custom niet tot stilstand, maar wordt een verbrandingsmotor ingezet als generator. Deze 1.0 liter motor uit de kleine personenauto's van Ford drijft niet direct de wielen aan, maar wekt stroom op om elektrisch te kunnen blijven rijden.



De keuze voor de 1.0 liter EcoBoost motor als "range extender" is om verschillende redenen gemaakt. Een benzinemotor is veel voordeliger in aanschaf dan een dieselmotor. Daarbij is een benzinemotor kleiner en lichter en iedere kilogram die niet in het mechaniek zit, kan worden gebruikt voor belading. Daarnaast is er een meer technische reden om te kiezen voor een motor die de wielen niet direct aandrijft. Iedere verbrandingsmotor heeft een bepaald toerental waarbij deze het meest efficiënt is. De generator draait zo veel mogelijk op dat toerental en de resterende energie in de batterij wordt gebruikt om snelheidsverschillen op te vangen. Dit is per saldo efficiënter dan direct de wielen aandrijven, wat bij wisselende snelheden wisselende toerentallen vereist.

De benzinemotor is vooral bedoeld voor "noodgevallen". In de regel begint de werkdag met een volle batterij. De Custom kan worden geladen aan het stopcontact thuis of via een publiek laadpunt. Snelladen is niet mogelijk. Dit vraagt te dure elektronica en is niet noodzakelijk gezien de beperkte capaciteit van de batterij. Vanwege de schuifdeuren aan de zijkant en de klapdeuren aan de achterkant, moest de laadaansluiting noodgedwongen voorop worden geplaatst. Een laad-aansluiting voorop is al vervelend, maar Ford heeft deze ook nog aan de linkerkant geplaatst. Dat betekent vooruit inparkeren in een steekvak (en dus gevaar bij uitparkeren). Bij parallel parkeren steekt de stekker uit aan de straatkant waar fietsers en andere auto's dit kunnen raken.



Weggedrag

De testrit vangt aan met een volgeladen batterij. Elektrisch rijden mag dan geld besparen en milieuwinst geven, in de praktijk loont deze keuze vooral door het extra comfort. In plaats van een nagelende dieselmotor, klinkt na het omdraaien van de sleutel helemaal geen geluid! De Custom zet zich in volmaakte stilte in beweging en doet dat met een souplesse waar zelfs de beste verbrandingsmotor niet tegenop kan. Wel is er een duidelijk verschil waarneembaar met elektrische personenauto's: die bieden ook nog eens venijnig snelle acceleratie, terwijl bij deze bedrijfswagen alles om besparing draait. De prestaties van de Custom zijn prima, maar verwacht niet de bijna verslavende overmacht van een

elektische personenauto.

Wanneer de batterij leeg is, start de benzinemotor en dat voelt echt als een verlies. De bestuurder wordt er aan herinnerd hoe weinig verfijnd een verbrandingsmotor is. Bovendien is rijden met een "range extender" een vreemde gewaarwording. Het toerental van de verbrandingsmotor verandert namelijk niet mee met de snelheid. Alleen wanneer plankgas wordt gegeven, zal de benzinemotor na enige bedenktijd uiteindelijk meer toeren maken om ook meer energie te leveren. De Tourneo Custom heeft achterin meer geluidsisolatie dan de Transit, maar de benzinemotor is in beide varianten even duidelijk hoorbaar (en vanwege de relatief hoge frequentie van het geluid nogal hinderlijk).

Het verbruik van de Custom bedraagt volgens Ford 2.7 liter per 100 km, maar dit is puur theoretisch. In de praktijk wordt het verbruik bepaald door hoe vaak wordt opgeladen. Wie iedere 40 km laadt, heeft een verbruik van nul. Reken bij gebruik van alleen de benzinemotor op een verbruik van 7.5 liter per 100 km.



Ruimte en uitrusting

Vooralsnog is deze range extender alleen beschikbaar in de Transit Custom en Tourneo Custom met standaard lengte en hoogte. De laadruimte van de Custom is gelijk aan die van de versies met dieselmotor. De Transit Custom heeft een netto laadvermogen van 1.130 kg (iets minder dan de standaard Custom), maar behoudt het laadvolume

van 6 m3. De Tourneo Custom, die gebruikt is voor de foto's, biedt als vanouds 8 meer dan royale zitplaatsen plus voldoende ruimte voor de bagage van 8 personen. De enige concessie die Ford heeft gedaan is aan het aanhangergewicht: de range extender mag geen aanhanger trekken.

Deze laatste generatie van de Custom biedt veel van de luxe en veiligheidsvoorzieningen van de personenauto's van Ford. Zo is de laatste versie van het audio-, communicatie- en navigatiesysteem "Sync3" beschikbaar (inclusief ondersteuning voor Apple Carplay / Android Auto). Bestuurders-assistenten zoals een slimme cruise-control die automatisch afstand houdt en de snelheid aanpast aan de laatst gelezen verkeersborden zijn eveneens beschikbaar in de Custom.

Weggedrag

Een belangrijke reden om te kiezen voor een Ford is het weggedrag. Dat geldt voor de personenauto's, maar zeker ook voor de bedrijfswagens. Zonder terug te vallen op een extreem zacht onderstel biedt de Custom het nodige comfort. En zonder een keihard onderstel voelt de bestuurder duidelijk waartoe het mechaniek in staat is. Het is knap om deze twee tegenstrijdige zaken zo goed te combineren bij een personenauto. Het is echter nog knapper om dat te doen bij een bus waarvan het gewicht tussen beladen en onbeladen sterk uiteenloopt.

"Elektrisch rijden mag dan geld besparen en milieuwinst geven, in de praktijk loont deze keuze vooral door het extra comfort"



"range extender" de juiste. Hiermee is de Custom veel voordeliger in aanschaf dan een volledig elektrische bus, terwijl de winst in de praktijk vrijwel even groot is. De "hulpmotor" zorgt bovendien voor gemoedsrust bij de chauffeur en de vrijheid om grotere afstanden af te leggen indien nodig.

De "range extender" biedt in de praktijk grote voordelen en slechts kleine nadelen. Deze variant van de Custom mag geen aanhanger trekken en heeft iets minder laadvermogen. Het laadvolume is gelijk gebleven, het comfort is toegenomen en de kilometerprijs is sterk gedaald. Laat de transitie beginnen! ■

In de praktijk sturen zowel de Transit Custom als Tourneo Custom beter dan de gemiddelde bus. De Tourneo kan een enkele keer iets "springen" op oneffenheden wanneer wordt gereden zonder passagiers, maar dit is nauwelijks storend. De geteste Transit Custom had 500 kg lading aan boord en gedroeg zich daarmee onder alle omstandigheden voorbeelding (binnen de grenzen van een bus). Bij het ontwerp van deze bussen had Ford als uitgangspunt: "beloon de beginner, verwen de expert" en dat komt ook bij deze nieuwe uitvoeringen van de Custom helemaal tot zijn recht.

Conclusie

De grote transitie is begonnen bij Ford en wel met de Transit Custom en Tourneo Custom. Beide bussen zijn voortaan leverbaar met "range extender" (alhoewel Ford om marketing-redenen de technisch incorrecte term "plug-inhybride" hanteert). Hiermee neemt het verbruik sterk af, terwijl het winst betekent voor het comfort, het milieu en de portemonnee.

Omdat de Transit Custom en Tourneo Custom veelal worden gebruikt binnen een beperkt gebied, volstaat een veel kleinere batterij dan bij een volledig elektrische bus. Omgekeerd wordt deze bus veelal gebruikt om 's ochtends naar een klus te rijden, waarna deze de hele dag stilstaat en dus kan opladen. Daarom is de keuze van Ford voor een



Specificaties

Ford Tourneo Custom (2013 - 2023)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

497 x 199 x 200 cm
293 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.195 kg
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

54 kWh
l

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

126 pk @ 0 rpm
0 Nm @ 0 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

n.b.
120 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

32.30 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

1744 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 0,-
€ 0,-