



Ford Transit Courier

Van roofdier tot stadskoerier

Autotest | Er is iets bijzonders aan de hand met de Ford Transit Courier. In de regel zijn bedrijfsauto's ontworpen als bedrijfsauto's. Soms wordt een extra luxe versie met extra zitplaatsen aangeboden als personenauto, maar daar blijft het bij. De Transit Courier daarentegen is gebaseerd op een personenauto: de Puma. Welke gevolgen heeft dat voor deze bedrijfswagen?

Op het eerste gezicht: geen. Ford heeft zich er niet makkelijk van afgemaakt door een bestaand model te voorzien van een tussenschot en geblindeerde ramen. De Transit Courier is een echte bestelwagen met een platte motorkap, een compact passagierscompartiment en daarachter een heel grote laadruimte. Die laadruimte is bereikbaar via een schuifdeur aan de rechterkant en twee scharnierende deuren achterop. Die laatste hebben ongelijke verhoudingen en openen ver om in- en uitladen makkelijk te maken.

"De Transit Courier heeft het uitrustingsniveau van een personenauto en dat maakt het dagelijks leven aangenamer en veiliger"



Die ene schuifdeur verradt dat deze bedrijfswagen is gebaseerd op een personenauto. De laadpoort (of het klepje voor het tanken) zit links achter en daarom is het lastig om een tweede schuifdeur te realiseren. Een schuifdeur zou de laadpoort kunnen raken en daarmee veel schade kunnen veroorzaken. Echter, rekening houdende met de onderhuidse elektronica is de laadpoort links achter de meest logische plek voor de Puma en dus ook voor de Transit Courier. De laadpoort vraagt ook iets van de binnenruimte boven de wielkast. Desondanks is de laadruimte 180 cm lang, 154 cm breed en 125 cm hoog (2,91 cm³ inhoud).



Interieur

De Ford Puma is een "crossover", ofwel een mengvorm van een personenauto en een SUV. De

hoge bouw van de Puma zorgt ook voor een hoge instap en een hoge zit in de Transit Courier. Dat is zeker geen nadeel, want het zorgt voor iets beter overzicht en maakt in- en uitstappen makkelijker. De motorkap is duidelijk zichtbaar vanaf de bestuurdersstoel en samen met de relatief hoge zit voelt de Transit Courier groter dan andere bestelauto's.

Voor deze test is gereden met de basisuitvoering ("Trend"). Daarom is de cabine uitgevoerd in eenvoudige materialen, die echter stevig aanvoelen. Het interieur telt heel veel bakjes en vakjes, inclusief een zelf in te delen middentunnel en een enorm vak boven de voorruit. De Transit Courier leent zich daarom goed voor intensief gebruik.

Omdat personenauto's in de regel luxueuzer zijn dan bedrijfswagens, is de Transit Courier zelfs in de instapversie goed uitgerust. Zo zijn een beeldscherm achter het stuurwiel, een volledig infotainment-systeem, een klimaatcontrolesysteem, een achteruitrijcamera en adaptieve cruise-control standaard. Die laatste biedt zelfrijdende functies op niveau 2. De Transit Courier kan zelf gasgeven, sturen en remmen en doet dat in de praktijk niet slecht. Toch zijn tijdens de testperiode een paar zaken gemist: sleutelvrije toegang en een virtuele binnenspiegel.

Omdat de Transit Courier en Puma al enige tijd op de markt zijn, is het aantal veiligheidsvoorzieningen beperkt. De auto waarschuwt bij te hard rijden, maar daar blijft het bij.



Elektrische bedrijfswagen

De Transit Courier is leverbaar met benzine-, diesel- en nu ook met elektromotor. Dankzij gewijzigde fiscale regels en een toenemend aantal milieuzones is elektrisch rijden namelijk ook steeds zinvoller voor bedrijven. En daarbij is de band met de Puma wederom een voordeel, want Ford biedt dezelfde sterke motor en moderne batterij in deze bestelwagen.

Toch is het karakter heel anders. De reactie op het stroompedaal is terughoudend om (te) hard rijden te voorkomen. Echter, wanneer de auto toch wordt geprovoceerd, treedt wielspin eenvoudig op. Dat is deels omdat het volledige koppel vanaf het eerste moment beschikbaar is. Het wijst ook op weinig gewicht op de voorwielen. Dus hoe zwaarder de last, hoe groter de kans op onbedoelde wielspin bij vertrek.



De Transit Courier biedt geen mogelijkheid om in

stappen te bepalen hoeveel energie wordt teruggewonnen bij het loslaten van het stroompedaal. Echter, via het centrale beeldscherm kan wel worden gekozen voor rijden met een pedaal. Dat is zo prettig en eenvoudig, dat de tussenliggende opties helemaal niet zijn gemist. Tijdens de proefrit bij koud weer en met een onbeladen voertuig varieerde het verbruik tussen 17 en 18 kWh per 100 km. Dat is gemiddeld voor een bestelwagen als deze. Ook de rijgeluiden zijn gemiddeld. De Transit Courier Electric is veel stiller dan de varianten met verbrandingsmotor, maar niet geruisloos.

De daadwerkelijke actieradius kwam uit op 192 km. Afhankelijk van de beoogde inzet is dat een voor- of een nadeel. Wanneer meer wordt gereden per dag, moet vaak worden opgeladen en dat betekent verloren tijd. Wanneer er juist weinig kilometers worden afgelegd betekent de beperkte accu-capaciteit dat geen overbodig gewicht wordt meegedragen en geen overbodige uitgaven zijn gedaan. Kortom: de Transit Courier is met name geschikt voor gebruik in en om de stad, niet voor lange afstanden.



Weggedrag

De belading van een personenauto is redelijk constant, maar een bedrijfswagen rijdt het ene moment met alleen een bestuurder en even later met 750 kg vracht en een bijrijder. Ford moest het onderstel van de personenauto daarom zo aanpassen dat de Transit Courier comfortabel en veilig rijdt met en zonder belading.

Zonder belading biedt de Transit Courier overduidelijk meer verfijning dan gebruikelijk in dit segment. Op hoge snelheid is de communicatie tussen de bestuurder en het mechaniek goed. Op slecht wegdek zijn oneffenheden voelbaar, maar worden de scherpe kantjes effectief gefilterd.



Conclusie

Is het een voor- of een nadeel dat Ford de Transit Courier heeft gebaseerd op de Puma personenauto? Het enige echte nadeel betreft de "packaging". De onderhuidse techniek zit soms op plekken die niet ideaal zijn voor een bedrijfsauto. Daarom zijn niet alle uithoeken van de laadruimte bruikbaar. Net als alle andere bedrijfswagens is de Transit Courier voorzien van software van Ford Pro voor eenvoudig wagenparkbeheer.

Verder is de band met de Puma louter als voordeel ervaren. De hoge bouw zorgt voor een eenvoudige instap en goed overzicht. De Transit Courier heeft het uitrustingsniveau van een personenauto en dat maakt het dagelijks leven aangenamer en veiliger. Het weggedrag is ongebruikelijk verfijnd voor een bedrijfswagen.

De elektrische aandrijflijn van de Puma verbruikt veel meer in de grotere, hogere en zwaardere Transit Courier. Daarom zijn de prestaties minder, het verbruik hoger en de actieradius kleiner. De Transit Courier is daarom vooral geschikt voor gebruik in en om de stad. ■



Specificaties

Ford Transit Courier

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

434 x 188 x 183 cm
270 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.624 kg
750 kg
750 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

44 kWh
|
195/65R15

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

136 pk @ 0 rpm
250 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

sec.
145 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

17.10 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

293 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 34.304,-
€ 27.045,-