



Foto: c. Jan Ueffink
m.m.v. Transportonderneming D.J. Middelkoop & Znl., Dijkster



Zware concurrenten voor Trafic en Transit

Nieuwkomers met reputatie

Met de komst van een nieuwe Volkswagen Transporter en een nieuwe Mercedes-Benz Vito vechten de twee gereputeerde Duitse bestelwagenmerken wederom om het marktleiderschap in de populairste klasse. Ze hebben allebei de reputatie een verkoop-succes te zijn, nog voordat er ook maar één exemplaar van deze nieuwe types is verkocht. Of gaat de huidige marktleider, de Ford Transit, er weer met de hoofdprijs vandoor?

Het is natuurlijk een unicum dat twee merken als deze met ongeveer een maand tijdsverschil beide een nieuwe bestelauto op de markt brengen en dan ook nog in hetzelfde marktsegment. Volkswagen, de gereputeerde, en Mercedes, de succesvolle nieuwkomer, hebben tienduizenden Transporters en Vito's verkocht in de afgelopen jaren, in een groeiende markt. Die groei deed concurrenten ontwaken en er was één concurrent, Ford, die met de Transit een succesvolle gooi deed naar het marktleiderschap. Ford combineerde een bijzonder functioneel ontwerp, zonder onnodige poespas, een optimaal ontworpen laadruimte, in combinatie met een aantrekkelijke prijs. Alsof dat niet genoeg was, kwam ook Renault met een compleet nieuwe serie bedrijfs-wagens, waarvan de Trafic, in elk geval als ontwerp de meest opvallende is.

Steeds completer

Een duidelijke trend is dat bestelauto's steeds completer worden uitgerust, vooral wanneer het om veiligheidverhogende voorzieningen gaat. De nieuwe VW Transporter, op de fabriek aangeduid als T5, en de nieuwe Mercedes-Benz Vito, zijn hier typische voorbeelden van.

Zo kent de Volkswagen standaard ASR, wat bij snel optrekken het doorslippen van de voorwielen voorkomt. Dit is vooral een uitkomst op natte en gladde wegen. De Mercedes Vito kent naast ASR ook nog ESP, dat slippen in te snel genomen bochten voorkomt. Verder kent de VW een signaal dat weerklinkt wanneer de chauffeur wordt geacht de gordel om te doen. Dit signaal blijft gelukkig slechts dertig seconden hoorbaar. Airbags in het stuur zijn nu normaal. Verder geldt voor de VW en de Mercedes nu voor het

eerst dat er sprake is van een verstelbare stuurkolom. Schijfremmen hebben beide bestelauto's op alle wielen. Verder vallen de grote spiegels op bij beide Duitse bestelwagens. Degenen die interesse hebben in een van deze nieuwe auto's doen er goed aan ook de optielijsten te bestuderen. Het aantal extra's dat besteld kan worden is enorm. Denk daarbij aan extra airbags (Mercedes) of aan telefoons, satellietnavigatie, snelheidsregelaars en boordcomputers (VW). Een mooi detail aan de nieuwe Volkswagen is dat deze kan worden geleverd met een standkachel voorzien van tijdschakelaar en extra koelvloeistofverwarming voor de TDI-versies. Mercedes kan net als VW ook affabriek een tachograaf inrichting leveren. Kortom, niets is de moderne bestelauto te dol als het op extra's aan komt. Voor de Mercedes geldt dat het echt een compleet nieuwe auto is, met achterwielaandrijving in plaats van voorwielaandrijving en verkrijgbaar in twee voertuiglengten en de sgewenst affabriek met een verhoogd dak. Ten tijde van het verschijnen van deze editie van Bestelauto worden de eerste Vito's in de showrooms verwacht. Dat is de reden waarom Bestelauto slechts over een pre-productie fotomodel kon beschikken, waarmee geen representatieve dynamische tests konden worden uitgevoerd. Die gegevens zijn medio september wel te vinden op de internetsite www.logistiek.nl. Op de nu volgende pagina's worden de nieuwelingen en hun twee voornaamste concurrenten, de Ford Transit en de Renault Trafic in detail voorgesteld, waarna een conclusie volgt en een aparte beoordeling op ergonomisch gebied door deskundigen van de Arbo-dienst BGZ Wegvervoer.

Tim de Jong / P.C. Wieman / Arjan Velthoven



Ford Transit
260 S FWD



Mercedes-Benz Vito
109 CDI



Renault Trafic
1.9 dCi 100



Volkswagen Transporter
T5 1.9 TDI

Ford Transit 260 S FWD

Pretentieloos werkpaard

Voor de derde keer neemt de Transit deel aan een groepstest van Bestelauto en temidden van het geweld van de nieuwe Vito en Transporter weet de Transit zich uitstekend staande te houden. De Transit scoort vooral met een neutraal uiterlijk en de vierkante laadruimte is bij uitstek geschikt voor het inbouwen van meubel.



bilair om gereedschappen in op te bergen. De Duratorq motor van de Ford verschaft de chauffeur gegarandeerd rijplezier en het ontwerp van de cabine maakt dat de berijder van het hier geteste viertal het beste uitzicht rondom heeft. Dat geldt ook voor de spiegels die groot en goed zijn. De Transit is wel wat lager wat de ca-



binevloer betreft waardoor de wielkasten nogal ver naar binnen steken en ruimte voor de voeten wegnemen. De wagen heeft het meest functionele dashboard, de chauffeur kan er van alles kwijt. De Ford is verder een heel fijn rijdende auto die een uitstekend brandstofverbruik op onze testroute haalde. Ook waarden als geluid en acceleratie zijn dik in orde bij deze succesvolle besteller. Waar de vernieuwde concurrentie de Transit verslaat, is met de stuurverstelling. Bij Ford wordt de transmissie bediend via een in de vloer gemonteerde pook die overigens nauwkeurig en soepel schakelt.



Verder is de stoel van de Ford aan de zachte en aan de korte kant, de prima instelmogelijkhe-

den van het zitvlak ten spijt. De Ford heeft duidelijk de grootste laadruimte, maar om die te

bereiken moet de chauffeur wel overweg met hang- en sluitwerk dat niet degelijk aanvoelt. Ondanks een bladgaveerde achteras zat het ook met de rijeigenschappen goed. Ford biedt de Transit tenslotte aan in een schier eindeloos aantal variaties, waarbij de koper ook nog voor achterwielaandrijving kan kiezen. ■

Mercedes-Benz Vito 109 CDI

Volledig nieuw model

De voornaamste kenmerken van de nieuwe Mercedes Vito zijn: achterwielaandrijving en een langere neus. Dat laatste komt doordat de motor in lengterichting is ingebouwd. De Vito is in tegenstelling tot het oude model nu verkrijgbaar in twee wielbases. De ontwerpers van Mercedes hebben echt hun best gedaan, getuige de mooie vloeiende lijnen

zowel van buiten als van binnen. Die lange, schuin aflopende neus doet vermoeden dat Mercedes nog meer marktsegmenten wil bedienen met deze auto. Dat klopt. Er is een luxe aangeklede versie voor zeven personen die Viano gaat heten en de wagen zal ook op in de VS worden verkocht. Lange personen kunnen moeite hebben met de

instap in de Vito. De lange, schuine voorruit brengt de daklijn ver omlaag, ook van het portier. Even bukken dus, wat zeker voor degene die tientallen keren per dag in- en uitstapt niet bijdraagt bij aan het comfort. Binnen is de Vito eveneens anders geworden. Het dashboard heeft vloeiende lijnen en Mercedes monteert een echt Mercedes-stuurwiel: zwart, dik, fijn aanvoelend en met een glimmend Mercedes-logo. Heel wat anders dan het bleekgrijze plastic uit de vorige Vito. Niet alleen dit nieuwe stuurwiel maakt sturen fijner maar ook het feit dat de wagen geen voorwielaandrijving meer heeft. Voor



het overige rijdt de nieuweling niet zoveel anders als de oude. De schakeling is bijvoorbeeld niet voelbaar ver-

anderd, behalve dan dat je door de extra zesde gang meer schakelt. Het verbeterde koppel van de 2,2 liter CDI-motor

rechtvaardigt een extra versnelling allerminst. Tijdens een proefrit in Duits heuvelland kon de Vito alles aan in de vierde gang. Trekkracht te over dus. De tilhoogte is verrassend goed, evenals de hoogte van de laadvloer, dit ondanks de achterwielaandrijving. Mercedes beweert dat de tilhoogte van de Vito lager is dan van de Transporter en ze hebben nog gelijk ook. ■



Maakt uitstraling waar

Dynamiek is het dat de Renault Trafic uitstraalt. Een proefrit leert dat dit ook helemaal waar is. De Trafic is snel, wendbaar en heeft prettige rijeigenschappen. De laadruimte is vierkant van vorm, een reden dat de Trafic vaak wordt gebruikt bij installateurs. De Trafic had het hoogste laadvermogen van de hier getes-

te voertuigen. Renault heeft de Trafic van een aantal praktische mogelijkheden voorzien. In de eerste plaats zien de goed verstelbare spiegels er niet riant uit, maar dankzij een extra groothoekspiegel blijft de fraaie lijn van de Trafic behouden. Schuin aflopende zijruiten garanderen de chauffeur een goed zicht. Al even

netjes is het mechaniek om de schuifdeuren extra ver te openen. De chauffeur kan zich niet vergissen. Op de middenconsole zit een handig knopje om de centrale deurvergrendeling te bedienen. Documenten kan de chauffeur kwijt onder de stuurkolom. Meer problemen had de redactie met de aandrijflijn. In de eerste gang, die echt nodig is, is goed merkbaar dat het toerental van de Trafic-motor begrensd is tot ongeveer 3800 omw/min. In alle vijf versnellingen zit je bij doortrekken tegen de afregeling van de motor aan. De 100 pk van deze motor komen zo niet goed tot hun



Rammeltjes in het tussenschot, niet zo solide knoppen en handels etc. Origineel zijn de bekerhouders, waarvan er een als asbak dienst kan doen. Tenslotte moet doet Renault er bij een eventuele facelift goed aan een paar opstaptreden in de voorbumper te maken om de schuin geplaatste voorruit goed schoon te kunnen maken.

recht. De versnellingspook heeft nogal wat speling en schakelt niet nauwkeurig. Het stuur

is alleen axiaal verstelbaar en de afwerking van de Trafic liet hier en daar wat te wensen over.

Meer veiligheid en comfort

Hij werd al in het vorige nummer van Bestelauto aangekondigd, maar nu is hij er echt, de nieuwe VW Transporter. Wie deze bestelauto voor het eerst ziet, beseft dat VW op safe heeft gespeeld. De nieuwe Transporter is duidelijk herkenbaar als VW Transporter, maar de uiterlijke verschillen zie je pas als je het oude en nieuwe model naast elkaar zet. De

degelijke uitstraling van VW, maar ook de TDI-motoren en de prima stoelen geef je niet zomaar uit handen. Dat heeft VW kennelijk beseft want dat is precies wat we van de T4 weer in de T5 terugzien. Aan het nieuwe ontwerp zijn twee dingen wat overduidelijk: de enorme grijze voorbumper en de grote VW-logo's, voorop, achterop en niet te ver-

geten op het stuur. Een in de kleur van de carrosserie meegespoten voorbumper maakt de wagen een stuk mooier. De cabine ademt degelijkheid, en ook al imiteert VW met die pook op het dashboard de collega's uit Stuttgart, het schakelt in elk geval erg goed. De trekkracht van de motor is flink, desondanks scoort de VW wederom het beste verbruikscijfer. De stoel zit erg goed. Nieuw en plezierig is de in twee richtingen verstelbare stuurkolom. De Transporter heeft standaard een airbag, ASR (Anti Doorslip Regeling), ABS, EDS (elektronisch sperdifferentieel, voor wegrijden op ruw terrein), MSR (Motor Slip Rege-



voorganger. Opvallend is verder de lange lijst extra's van VW, zowel voor wielbases, dakhoogten, motorvarianten, transmissies en luxe extra's als satellietnavigatie, etc. De VW heeft geen spectaculaire laadruimteafmetingen, de ruimte oogt zelfs wat ronder dan van de concurrenten, maar de schuifdeur is wel weer de grootste van het geteste viertal.

ling) en slijtage-indicatoren op de remblokken. Ook wanneer de chauffeur de gordel 'vergeet' waarschuwt de

Transporter. Wat betreft comfort monteert VW prima stoelen. Ook is de nieuwe Transporter duidelijk stiller dan zijn



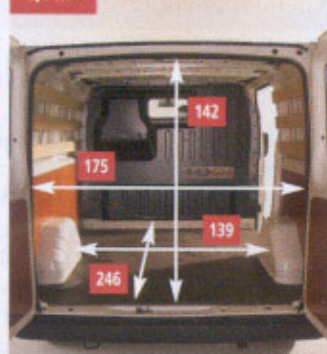
Close finish maar mét voldoende verschillen

In bijna alle opzichten houden deze bestelwagens elkaar in evenwicht. Duidelijk is wel dat dankzij moderne dieseltechniek de acceleratie steeds sneller wordt. De Volkswagen en de Ford, die een beetje 'vals' speelde omdat die was uitgerust met een 125 pk motor, waren erg snel. De VW was met 105 pk slechts een fractie langzamer dan de sterker gemotoriseerde Ford. Zo kunnen we nog talrijke gegevens uit de tabellen opvoeren om aan te geven dat er wat betreft prestaties niet te veel verschillen zijn.

Toch zijn er in andere opzichten wel degelijk verschillen. Na een week testen is duidelijk geworden dat de fabrikanten van de hier geteste bestelwagens verschillende uitgangspunten hebben gehanteerd bij het creëren van hun nieuwe auto. De Mercedes-Benz Vito is duidelijk ook gericht op de MPV-markt, getuige de lange neus en de personenautoachtige kenmerken, zowel van binnen als van buiten. Ontegengesprek is de Vito daarmee de mooiste auto van dit viertal, zon-

der nu echt minder praktisch te zijn. Overigens is het ook bij de Vito niet mogelijk de geweldig grote voorruit schoon te maken zonder de hulp van een of ander opstapje. Net als bij de Renault zou een trede in de grille handig zijn. Getuige de afmetingen van de laadruimte kan de Vito prima meekomen. Wat prijs betreft calculeert DaimlerChrysler Nederland scherp want de goedkoopste Vito is er al vanaf 16.000 euro. Dan ontbreken wel enkele veiligheidszaken, maar hij staat er wel voor die prijs. Standaard wordt elke Vito geleverd met een zesversnellingsbak. Dit blijkt in de praktijk wat te veel van het goede. De drie preproductiemodellen waarmee de Bestelauto-redactie aan het begin van de zomer kon rijden wezen alle uit dat er onnodig veel geschakeld moest worden. Onnodig omdat de CDI-motoren van de nieuwe Vito in alle versies (88, 110 en 150 pk) ruim voldoende trekkracht leveren. Zoveel, dat bij wijze van spreken zelfs een vierbak nog zou voldoen. Volkswa-

gen levert de hier geteste 105 pk Transporter met een vijfbak en levert de versies met de grotere en sterkere 2,5 liter motor met een zesbak. Renault levert de Trafic als hier getest ook met zes gangen, het 80 pk basis-model kent vijf versnellingen. De gebruikscijfers van de Renault wijzen wederom uit dat die extra gang geen heilzame invloed heeft op het brandstofverbruik (zie tabel). Zelfs met een tien liter grotere tank haalt Renault nog niet de grootste actieradius van het hier geteste kwartet, met het voorbehoud dat er van de Mercedes nog geen testgegevens zijn. Op de geluidsmeter ontlopen de bestelauto's elkaar nauwelijks. Bij 80 km/h is er een verschil van in totaal 2 dB(A), een verschil dat nauwelijks te horen is. En bij 120 km/h scoren de drie dynamisch geteste bestellers tussen de 73 en 74 dB(A). Ook hier een trend naar stillere bestelauto's, die niet onderdoen voor personenauto's met een dieselmotor. Met name Volkswagen heeft een sprong gemaakt met

6,1 m³

Ford Transit

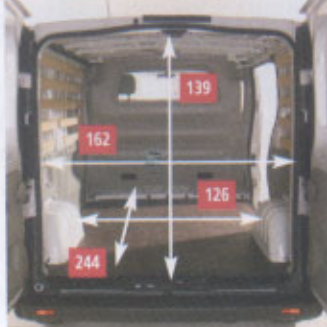
5,4 m³

Mercedes-Benz Vito

Specificaties

	Ford Transit	Mercedes-Benz Vito	Renault Trafic	Volkswagen Transporter
Motor	260 S FWD 4 cil. Common-rail	109 CDI 4 cil. Common-rail	1.9 dCi 100 4 cil. Common-rail	T5 1.9 TDI 4 cil. d.i.
Cilinderinhoud (cc)	1998	2148	1870	1896
Max. vermogen (kW/pk)	92/125	65/88	74/100	77/105
Koppel/bij toeren (Nm/tpm)	285/2000	220/1400	240/2000	250/2000
Wielbasis (cm)	293	320	310	300
Achterwielophanging	bladveren, gasdrukschokdempers	onafhankelijk, getrokken draagarmen	draaibare achteras, getrokken draagarmen, panhardstang	schuingeplaatste wieldraagarmen, miniblokveren, af. schokdempers, stabilisatorstang
L x B x H uitwendig (cm)	483 x 197 x 197	474 x 190 x 190	478 x 190 x 196	489 x 190 x 193
Frontaal oppervlakte (m ²)	3,9	3,6	3,7	3,7
Volume laadruimte (m ³)	6,1	5,4	5,5	5,4
L x B x H laadruimte (cm)	246 x 175 x 142	238 x 168 x 134	244 x 162 x 139	245 x 157 x 141
Afstand laadvloer-straat (cm)	54	56	55	58
Bruto laadvermogen (kg)	775	980-1150	1258	1108
Eigen gewicht (kg)	1680	1790	1682	1692
Totaal toelaatbaar gewicht (kg)	2455	2770-2940	2940	2800
Max. aanhangwagengewicht (kg)	1850	2000	2000	2200
Tankinhoud (l)	80	75	90	80
Prijs standaard bestelauto (€)	17.595,-	17.950,-	16.725,-	18.990,-
Prijs als getest (€)	19.295,-	n.v.t.	17.646,-	19.666,-

de T5. De T4, het vorige model, kwam nog boven de 76 dB(A) uit bij 120. Het is al eerder in deze kolommen beschreven, maar het bleek ook nu weer zonneklaar: de TDI-techniek van VW, waarbij hogere inspuitdrukken mogelijk zijn bij het injecteren van brandstof in de cilinders, wint het weer van de modernere common-rail motoren. De Renault Trafic rijdt echt heerlijk, maar de auto is wederom niet de zuinigste. Wel valt op dat Ford het qua brandstofverbruik ondanks een surplus aan vermogen, heel goed heeft gedaan. Toch is het weer de Volkswagen die het zuinigste is gebleken. Wat betreft de laadvermogens lijkt de Ford met minder dan een ton de minste. Dat ligt aan de versie die beschikbaar was, want uiteraard levert Ford ook een Transit met een laadvermogen van ruim een ton. De Renault scoort hier goed, met 1.258 kg op een leeggewicht van 1.682 kg. De Volkswagen is op kenteken tien kilogram zwaarder en stelt een laadvermogen van 1.108 kg ter beschikking. De Mercedes Vito toont wederom aan uitstekend mee te tellen als bestelauto met laadvermogens van 940 tot 1.150 kg

5,5 m³

Renault Trafic

5,4 m³

Volkswagen Transporter

op de korte wielbasis, afhankelijk van de vering van de achteras die de klant wenst.

Voorkeur

Met de resultaten van diverse metingen zo dicht bij elkaar, wordt het duidelijk dat naast prijs en prestaties ook subjectieve zaken mee gaan tellen. De Vito is duidelijk de mooiste, afgeleid als deze is van een personenvervoerconcept. Wat betreft de kwaliteit van de afwerking scoort de Vito minder dan de VW en ook wat het rijden en de

Testresultaten



Ford	Renault	Mercedes-Benz	Volkswagen
Transit	Trafic	Vito	Transporter
260 S FWD	1.9 dCi 100	109 CDI	T5 1.9 TDI

Acceleratie (0-80 km/uur)	10,4	11,6	Geen meting	11,0
Acceleratie (0-120 km/uur)	21,2	25,5	Geen meting	23,8
Verbruik (gemiddeld 1 op: bij gelijke afstand 396 km)	13,3	11,5	Geen meting	13,9
Actieradius (in km, verbruik maal tankinhoud minus 5 liter)	997,5	977,5	Geen meting	1.042,5
Geluid (dB(A) bij 80 km/uur)	68	66,5	Geen meting	68,5
Geluid (dB(A) bij 120 km/uur)	74	73	Geen meting	73,5
Tellerafwijking (werkelijk km/u. bij 100km/u. op teller)	106,6	106,0	Geen meting	103,8

Zo test Bestelauto



Alle metingen werden uitgevoerd met onbeladen auto's. De brandstofverbruiksmetingen werden uitgevoerd op een 396 km lang traject, waarvan 246 km bestond uit snelwegen. Op de snelwegen werd een kruissnelheid aangehouden van 120 km/uur. De acceleratie- en geluidsmetingen werden eveneens uitgevoerd met onbeladen auto's. De actieradius van de auto's werd berekend op basis van het "gemiddelde brandstofverbruik en de tank-inhoud minus vijf liter. De geluidsmetingen vonden plaats op vijftien cm afstand van het rechteroor van de chauffeur. De gemeten geluidswaarden zijn een gemiddelde van metingen bij vol- en deellast.

stoelen betreft legt de Mercedes het af tegen de VW. Het voelt net een tikje minder degelijk aan. Daar komt de zeskak bij, die goed beschouwd een

gang teveel heeft en die minder fijn schakelt dan de VW. De Renault Trafic is een fijne bestelauto die het echter aflegt wat betreft verbruik en die als het om de waliteit van de afwerking gaat niet zoveel indruk maakt. Het opvallende, afwijken de uiterlijk en het rijgemak kunnen in combinatie met een aantrekkelijke prijs de doorslag geven. Ook de Ford is gunstig geprijsd en kent criteria waarin hij onverslaanbaar is. Dat zijn het beste uitzicht van achter het stuur, de goed in te stellen stoel en de gunstige afmetingen van de laadruimte. Ford heeft verder een functioneler dashboard dan de andere drie. Van belang is verder Ford's goede score in de brandstofverbruikstest. Als het puur om rijplezier gaat, wint de Volkswagen. De motor trekt met zijn 250 Nm als een lier, de bak scha-

kelt even rustig als fijn en de T5 is lekker stil. Onafhankelijke wielophanging rondom draagt bij tot een voorbeeldige wegligging. Daar komt bij dat de nieuwe Transporter de fijne stoel van de T4 heeft gekregen en dat nu, in tegenstelling tot de Ford, de stuurkolom instelbaar is. Met een brandstofverbruik dat wederom het beste is (al is het niet meer zo'n groot verschil), maar met een prijs die beduidend hoger ligt dan die van de Transit, eindigen de Ford en de VW ex aequo op de eerste plaats. Daarbij moet worden vermeld dat de VW vooral geschikt is voor de grotere vloten, de Ford de uitstekende allrounder is, en dat de Vito en de Trafic duidelijk zijn gericht op het midden- en kleinbedrijf.

Hoeveel ruimte biedt de cabine?

Merk	Ford	Mercedes-Benz	Renault	Volkswagen
A = Breedte op ellebooghoogte (cm)	186	171	179	179
B = Diepte boven dashboard (cm)	136	150	143	142
C = Hoogte boven chauffeursstoel (cm)	90	91	91	89
D = Afstand stoel-vloer (cm)	36	36/41	31	37
E = Afstand vloer-straat (cm)	59	49	31	37
F = Knieruimte bijrijder (cm)	30	27	30	29
G = Hoogte voorruit (cm)	86	92	100	94
H = Openingshoek portier (graden)	80	75	85	75
I = Afstand stuurwiel-portier (cm)	28,5	23,5	26,5	19,5
J = Hoofdruimte (cm)	11	13	12	12

