

Bra kontakt – men var är eldriften?

Svensk Åkeritidning har provkört nya prisade Ford Transit Connect. Mycket gott finns att säga – men än så länge saknas eldrift

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINCE





Det ska sägas med en gång. Ford Transit Connect är verkligen ny. Här handlar det inte om någon 90-talskonstruktion med ny nos. Här har vi istället en helt igenom ny bil som bygger på Fords personbil C-Max.

Lastvolymerna är i det närmaste som hos sin föregångare – 2,9 eller 3,6 kubik och maxlasterna från 567 till 946 kilo. Connect finns i två karosslängder – antingen som dubbelhytt eller kombi. Däremot ingen variant med högt tak, vilket begränsar flexibiliteten för de i näringen som behöver en slit-

och slängbil, lämplig för mer än småpaket.

Till skillnad från flera av konkurrenterna finns än så länge ingen version med eldrift.

Överhuvudtaget är nya lättlastaren ett barn av sin tid. Ford är inne i en omfattande förnyelse av hela produktlinan, och den nya formen går som en röd tråd genom nya Connect.

Idag har Ford en tredjeplats i segmentet men det är långt till bästsäljaren VW Caddy. Ford har dock ambitioner med nya Connect – det är tydligt.

BAKOM RATTEN är det lätt att hitta en bra körställning – åtminstone för mig som inte lider av att vara för lång.

Bredvid förarstolen noteras en passagerarsoffa – eller rättare sagt ett säte för två passagerare. Några långturer med tre i kabinen är dock inte att rekommendera. Sätet döljer ett praktiskt förvaringsfack med USB-, AUX- och ladduttag under ena sittdynan och på andra sidan finns plats för att sticka igenom långgods från lastutrymmet. Mittenryggstödet kan fällas ner och blir ett praktiskt dokumentfack med dryckeshållare.

Lastväggens ruta ger i innerbackspegeln en förvrängd bild av trafiken bakom men speglarna är så pass bra med sina vidvinkelsektioner att innerbackspegeln ändå inte känns nödvändig. Dessutom kan Connecten förses med bakkamera med parkeringssensorer som tillval.

Inredningen skiljer sig beroende på vilken av de båda utrustningsnivåerna som man väljer. Ambiente är basversionen och Trend är lite mer utrustad. Förutom lite piffigare klädsel har Trend fått lite extra aluminiuminlägg i ratt och dörrhandtag, samt kanske viktigare – fönsterhissar, färd dator och bränsle driven parkeringsvärmare. Motorvärmaren är dock standard på båda.

Vidare skillnader i utrustning är eluppvärmt förarsäte och lastförankringsöglor. Att detta inte är grundläggande standard på båda modellerna ser jag ser som obegripligt – både när det gäller arbetsmiljö och trafiksäkerhet. Särskilt i sken av att ESC – elektronisk stabilitetsreglering

och nödbromsservo faktiskt är standard.

Fortfarande är passagerarairbag och sidokrockgardin tillval på båda utrustningsalternativen. I listan över extrautrustning syns bland annat släpvagnspendlingsassistans och Active City Stop, en funktion som automatiskt bromsar fordonet vid hinder under 30 km/h.

UNDER HUVEN hittas inte längre den gamla 1,8-litersmotorn. Istället kommer den nya och volymmässigt mindre 1,6 Duratorq TDCi, som för övrigt byggs i Köln.

Samtidigt kommer fler effektalternativ. Nya Connect kan förses med 75, 95 eller 115 hästkrafters diesel eller en bensinmotor, en 150-hästares 1,6 Duratec GTDi Eco-boost. Vridmomenten ligger för dieslarna på 220 och 230 samt för 115-hästaren som utrustas med overboost ger 270–285 Nm. Bensinaren utvecklar 240 Nm.

En 1,0 Ecoboost med en trecylindrig turboförsedd bensinmotor finns egentligen också men är i nuläget inte aktuell för Sverige annat än som personbilsversionen Torneo.

– Vi har valt att ta in modellerna med 200 kilos högre lastförmåga. Men efter vad de som kört den säger så får vi nog se över om vi inte ska ta in den ändå, säger Fredrik Björlin på Ford.

Den lilla bensinaren är faktiskt en pigg sak. Hur motorn låter hör kanske inte hit men faktiskt som en blandning av rak sexa, Porsche boxer och den gamla trecylindriga tvåtaktaren från Saab. Närmare går inte att beskriva, det måste upplevas.

Dieselmotorerna är nog mer intressanta på marknaden, men det är nog inte alls omöjligt att även en liten bensinare i skåpversion har en marknad.

BILLIGAST UT ÄR annars Ambiente med 74-hästares diesel. Den får man loss för 130 400 kronor, men det är nog bara inköpspriset som är intressant. I övrigt är det klen med såväl motorkraft som lastförmåga. Några bränslebesparingar är heller inte att räkna med, snarare tvärtom. 74-hästaren vill enligt uppgifter ha 0,47 l/mil i blandad körning. 95- och 115-hästarna ligger också i samma härad men kan komma ner till 0,42 l/mil. Dyringen i sällskapet blir 150-hästares bensinaren, som vill ha närmare 0,8 l/mil men då finns den ju bara med automatlåda.

Ford räknar med att Trend med 95 hästares dieselmotor, femväxlad låda och en prislapp på 166 000 kronor kommer att bli volymmodell, vilket förmodligen är en korrekt bedömning. Skulle jag själv fått välja hade jag dock tagit en piggare 115-hästare med den sexväxlade lådan.

95-hästaren kändes visserligen rätt pigg trots full last, men det som lockar med den är den sexväxlade lådan. Den kändes betydligt mer välbyggd med distinktare växellågen, jämfört med den sladdriga femväxlade.

bosse.norvinge@akeri.se

