

Ingen *Ford* på vår gård – eller?



Redan 1961 knölade Ford ut sin första Transit i Europa. Och på den vägen är det. Nyligen presenterade man nya Transit med en totalvikt på mellan 2,9 och 4,7 ton. Svensk Åkeritidnings teknikredaktör har tittat närmare på den tyngsta medlemmen i Fords lättlastarfamilj.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Nu är den stora transportbilen från Ford här och en sak är säker – det gäller att inte välja en för liten motor. Dessutom skulle det inte sitta fel med en automatlåda.

Nya modellen av Ford Transit är inget gammalt plåtskal som designfolket moderniserat och låtit knacka om i ändarna. Här handlar det om en helt igenom ny kaross som ersätter föregångaren ur femte och sjätte generationen med kaross från då seklet var ungt. Nya Transit ersätter även USA-tillverkade E-serien eller Econoline.

Är man på humör kan man faktiskt tycka att den nya formen för tankarna tillbaka till generation ett, dieselversionen med den långa motorhuven. Det blir också ett litet plus i kanten för stötfångarna och sidoskydden som på skåpen löper runt hela karossen och skyddar mot repor och småbucklor.

BAKOM RATTEN REAGERAR man som vanligt på modellklassens begränsningar. Kanske skulle transportbilskonstruktörerna över lag behöva snegla lite mer på den tunga sidan och inställningsmöjligheterna där. Och det gäller både ratt och stol.

Som det brukar finns det gott om förvaringsutrymmen till papper, prylar och drickor. Och luckan på instrumentbrädan som gömmer el- och USB-kontakter finns även på den stora Transiten.

Som på övriga nya Ford hittas också det nerfällbara arbetsbordet på passagerarsoffan, en positiv bieffekt är dessutom att det under soffan finns plats för lite större prylar.

Förarmässigt är det bra klass på grejorna. Komfortabel med behaglig ljudnivå. Positivt är också att den känns mindre än den är. I trafiken och på begränsade ytor känns den smidig och man kan inte klaga på vändradien.

För att få access till motorutrymmet stoppar man in startnyckeln i ett nyckellås i grillen. Sedan om det är en bra idé får nog tid och vägsalt utvisa.

Under huven sitter i alla fall enhetsmotorn – en 2,2-liters Duratorq-diesel i effektklasserna 100, 125 eller 155 hästkrafter. Vridmomentsiffrorna i tur och ordning är 310 Nm vid 1 300–2 100 varv, 350 Nm vid 1 450–2 000 varv och för den största 385 Nm vid 1 600–2 300 varv.

NÅGON 100-HÄSTARE provkördes inte. Redan den med 125 hästkrafter kändes slö med femhundra–sexhundra kilo på golvet. För att det ska kännas någorlunda behagligt i stadstrafiktempot krävs den stora 155-hästaren.

Att välja 100-hästaren för bränsleförbrukningens skull är fel väg att gå. Här finns inga vinster att göra på den lilla motorn. Snarare tvärtom. Enligt tillverkaren vill 100-hästaren ha 0,8 liter/mil blandad körning, medan de båda större motorerna sägs klara sig på 0,78 liter/mil.

Den som är ute efter att spara bränsle rekommenderas istället Econetic-motorn – en specialkalibrerad 125-hästare med start/stoppfunktion och fartbegränsare inställd på 100 km/h. Här har förbrukningen krupit ner till 0,64 liter/mil och koldioxidutsläppen till bara 169 g/km, enligt Ford.

Ett sätt som sparar droppar är den smarta batteriladdningen med generatoren som bara laddar när det behövs.

Någon Transit som kan köras på alternativa bränslen finns inte i sikte. Närmast står Euro 6-motorerna.

BLAND TRANSMISSIONERNA erbjuds bara en sexväxlad manuell växellåda. I och för sig en bra sådan med distinkta lägen ... Men att det inte finns någon växlingsautomatik eller automatlåda är synd, det ska dock komma förr eller senare även om ingen tidpunkt kan lämnas.

Bättre valmöjligheter är det däremot att kunna välja vilka hjul som ska driva. Man kan välja framhjulsdrift, bakhjulsdrift eller fyrhjulsdrift.

Bland den tekniska utrustningen finns också en hel del val att göra. Bland annat adaptiv farthållare, filbytesvarning, elektronisk stabilitetskontroll, släpbalansering, backstartshjälp.





Mer godis är Ford Sync – en avancerad handsfreeteknik som låter ansluta mobiltelefonen och som via röststyrning ringer upp, tar emot samtal och läser upp sms och annat. En annan ny funktion i nya Transit är att den vid en olycka ringer upp larmcentralen och lämnar GPS-koordinater och låter föraren tala med larmcentralen. Systemet aktiveras om en krockkudde löser ut, eller om flödet till bränslepumpen skärs av.

Intressant är också att ta sig en titt i lastutrymmet med sina åtta kraftiga lastöglor och LED-ljus som lyser upp. Upp till lastplanet är det 48 plus 19 centimeter. Den delade siffran beror på den bakre stötfångaren med det integrerade fotsteget, som underlättar när man ska ta sig in. En nackdel är dock att bakhjulen inte kan öppnas fullt mot sidoväggarna. Bra är ändå att sidodörrarna gjorts större och nu mäter hela 1,3 meter i öppningarna.

Skåpbilarna L2, L3 och L4 har totallängderna 5 531, 5 981 respektive 6 704 millimeter. Skåpen finns i två takhöjder. Axelavstånden är 3,30 meter för L2 och 3,75 för de två större.

Lastförmågan har ökat med elva procent jämfört med föregångaren. Lastvolymen når nu upp till 15,1 kubik jämfört med 14,3 som den gamla Transiten kunde erbjuda.

L2 till L4 finns även som chassi och till dessa tre även en kortare L1 och en längre L5.

Axelavstånden är helt andra. 3,14 för L1 och 2,50 för L2. L3 och L4 mäter 3,95. Den långa L5 har drygt 4,50 mellan axlarna och en totallängd på över sju meter. Totalvikterna är från 3,1 till 4,7 ton för chassivarianterna.

Transit finns med flak, som chassi för eget flak eller annan påbyggnad. Nya Transit kan beställas för leverans under våren men det gäller bara de rena skåp- och chassiversionerna. Transitchassin med dubbelhytt, det längsta L5-chassit, skåpversionerna med extra passagerar-rad samt kombin får vi inte se förrän i sista kvartalet 2014. Detsamma gäller de fyrhjuldrivna alternativen.

I fjol slutade Ford på en fjärdeplats på den svenska transportbilsmarknaden. Något man vill ändra på.

– Vi kommer att ta en andraplats 2014, lovar Johan Persson, produktchef Ford Transportbilar.

bosse.norvinge@akeri.se