



Transiten – mindre men starkare



Om det är så mycket att skriva hem om är oklart. Klart är i alla fall att Ford likt de andra lättlastartillverkarna nu går över till Euro 6-motorer. Men ytterligare en nyhet är här. Den efterlängtrade automatlådan.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Nej, att ytterligare en lätt lastbil kommer med Euro 6 lär inte bli årets nyhet. Beredda på de nya kraven redan vid lanseringen av senaste generationen så är det än mindre skillnad. Det enda som är gjort på Fords Transit och Transit Custom är bara en armlängds kromlist som pillats in i stötfångarens kylflutintag. Mer än så är det inte exteriört.

Men under huven är det ju helt annat. Där sitter numera Fords tvåliters Ecoblue-motor – samma motor som hittas i personbilmodellerna S-Max, Galaxy och Mondeo men där med spänstiga namnet Ecoboost. Med de nya motorerna har serviceintervallerna glesats ut till två år, eller 6 000 mil.

Minstingen i den nya motorfamiljen är en 105-hästare med 360 newtonmeter i vridmoment, en blyg ökning på fem hästar men hela 50 newtonmeter mer, jämfört med den tidigare. Mellanmotorn på 130 hästar har också sin vinst i betydligt mer vridmoment. Samma sak är det med den stora på 170 hästar.

Mycket handlar förstås också om miljö. Enligt Ford ska effektivare förbränning tillsammans med allehanda teknik och friktionsförbättringar ge upp till 13 procent lägre bränsleförbrukning och hela 55 procent lägre kväveoxidutsläpp. Då ska man å andra sidan ha med sig att Adblue för med sig en viss kostnadsökning. Påfyllningen finns för övrigt under en egen liten lucka dold i sidolistan alldeles under bränslepåfyllningen. På Custom sitter påfyllningarna under samma lock. Adbluetanken sväljer också en del. För oss som är vana vid det tunga är dock förbrukningen rätt blygsam. 21 liter ska räcka till 1 000 mils körning.

Inför vår provkörning valde jag först en bakhjulsdriven 170-hästares L4 – alltså den längsta Transiten som i jumbo-skåpet sväljer dryga 15 kubik. Körkomforten är bra men ska man vara kritisk känns det inte som att den lilla personbilsratten passar något vidare i en fullvuxen transportbil. Dessutom saknade jag ett handtag på a-stolpen, men som sagt – det är motorerna och körbarheten som är det nya.

Prestandamässigt bjöds det på en märkbar ketchup-effekt. Först händer inget. Men sedan smäller det till när varvtalsnålen vandrar upp till en 1 800–2 000 varv/min. Lite jobbigt är det allt och dessutom längtade jag efter mer bottendrag.

Betydligt piggare kändes faktiskt 130-hästaren med det kortare L3-skåpet och framhjulsdraft. Det var till och med så att vi ofrivilligt fick till ett och annat hjulskrik.

För sakens skull provades också den klena 105-hästaren men den var som förutspått allt väl trött för sina 2,8 ton som det blev med 600 kilo barlast på golvet.

Ofrånkomligt utgicks det då från att den lättare Ford Transit Custom kanske skulle vara ett skal bättre lämpat för den mindre motorn. Och helt klart gjorde 105:an sig mer rättvisa under Customens lilla motorhuv, även om den varianten nog bör undanbe sig förare med hetsigt humör och snäva tidsmarginaler.

Men med ett snäpp upp i motoreffekt till 130 hästkrafter blev Transit Custom en kombination med mer körglädje. Det är ju ändå runt 300 till 500 kilo mindre att dra på i ren tjänstevikt jämfört med storebror. Och dessutom så var Custom upplastade med 200 kilo mindre i barlast.

Även om det är lätt att lägga fokus på det maskinella så har tvåtonns Transit och Transit Custom mer nyheter att erbjuda på listan. För att bara plocka något därifrån så finns på förarstödsidan nu ett uppdaterat stabilitetskontrollsystem med bland annat sidvindsstabilisator, en hastighetsskyltsavläsning och nödbromssystem som även detekterar fotgängare.

Så det var inte alltså inte enbart nya Euro 6-godkända motorer, en efterlängtd automatlåda och en kromlist.

Redan när vi provkörde Transiten i samband med lanseringen för ett par år sedan efterfrågades en automatlåda, och nu är den här. En sexstegad automatlåda. Det är efterlängt!

bosse.norvinge@akeri.se