

Christer Andersson provkör

Ford Transit Custom Bas 270 L1/H12,2 TDCi 100 hk ◀

Ford Custom blev en ny hantverkarfavorit

Ford Transit Custom var helt ny inför 2013. I dag är Custom den fjärde mest sålda hantverkarbilen i Sverige. Men, man får vad man betalar för. Säkerheten är eftersatt i lågprisversionen. Det mesta finns med till den dyraste.

Text och foto: Christer Andersson

Framhjulsdrivna Ford Custom var först ut 2013 av fyra nya Transit-modeller med personbilsinredning och hög säkerhetsnivå. En säkerhet som man får betala extra för i en påkostad version, eller som tillval. Den har två axelavstånd och två längder. Skåpvolymerna är 6,0- och 6,8 m³ med lågt tak och 7,2- och 8,3 m³ med högt tak. Totalvikter från 2 700 kg upp till 3 100 kg. Maxlast från 738- till 1 210 kg.

Euro 5-dieseln på 2,2-liter, som hängde med från 2012, har tre effektuttag, 74 kW/100 hk, 92 kW/125 hk och 114 kW/155 hk. Euro 6-versionerna kommer före den 1 september. Den svagaste lämnar då 77 kW/105 hk. Växellådan är sexväxlad. Ingen automat.

Utrustningarna kallas Bas, Trend, Limited och Sportvan. En ekonomiversion, Econetic, kombineras med den svagaste motorn och högre slutväxel. Den säljs knappast alls.

Vi har provat instegsversionen, en kort Bas. Den enda med 74 kW/100 hk-motorn. Den är ensam om att ha mattsvarta stötfångare och mattsvarta avbärarlistor på sidorna. Innerskärmar fram och stänkskydd fram och bak. Vår provbil var tillvalsutrustad med bland annat dimljus, radio/CD med 3,5-tumsskärm, Ford Sync med Emergency Assistance, usb-anslutning, fyra högtalare, farthållare, led-belysning i skåp, AC, läderklädd ratt, läslampor, med mera. Strålkastarna har bra hel-halvljus

med fördröjd släckning. Tyvärr saknas strålkastarspolning.

Insteg via bra öppnande dörrar till en genomtänkt inredning. Mattsvart plast med apelsinskalsyta mot speglar. Grå klädsel i taket och på mellanväggen. På golvet ligger en lättrenjord gummimatta.

Förarstolen är komfortabel med tygklädsel och fallbart armstöd till höger. Långa förare klagat över kort sittdyna och skjutmånen. Stolen är reglerbar i höjddled med separat justering i framkant. Steglös ryggestödslutning. Eftersatt passagerarkomfort med en soffa utan inställningsmöjligheter med två smala markerade sittplatser.

Multifunktionsratten är greppvänlig och justerbar åt två håll. Rattkransen kan skymma instrumenten, vilka annars är tydliga och överskådliga. Runda urtavlor flankerar mätare för bränsle, vattentemp och färrdator. Pilen för en växlingsindikator är oansenlig och svåravläst. Informationsdisplayen är reflexskyddad mitt på panelen.

Reglage och manövertangenter är åtkomliga och belysta. Växelspaken är väl-

placerad på panelen. P-bromsen till höger om förarstolen. Bra pedalställ. Belysning i taket fram mot vindrutans samt i taket ovanför mittsätet med kartläsningslampor.

Förvaringsfack i dörrarna och flaskhållare i panelens underkant på båda sidor, liksom mugghållare. Ett ej låsbart handskfack med ett öppet fack ovanför samt ett fack med lock på panelen framför föraren. Vi saknar hyllor ovanför vindrutans. Ett arbetsbord med två mugghållare kan vikas ner ur mitttryggstödet. Utrymmet under passagerarsoffan är åtkomligt både från hytten och skåpet.

Värme/ventilation regleras med tre vridreglage. AC med pollenfilter och återcirkulation av kupélufven sköts av tangenter. Tillsatsvärme är standard. Fyra riktbara ventilationsmunstycken. I övrigt kurvhandtag i taket på båda sidorna. Krokar för ytterkläder på mellanväggen.

Trepunktsbälten med justerbara övre fästen på ytterplatserna. Tre i höjddled justerbara huvudskydd. Passagerarkrockkudde är bara standard i Limited- och Sport-

PLUS & MINUS

- + Bra förarmiljö
- + Genomtänkt skåputrymme
- + 5 000 mils serviceintervall
- + Bra vindrutetorkarrangemang
- + Brett tillvalssortiment
- + Låg bränsleförbrukning
- + Låg ljudnivå

- Eftersatt passagerarsäkerhet i vissa utrustningsversioner
- Hög utväxling ger mycket växlande
- Ej strålkastarspolning
- Bakdörrarna låser ej i 180 grader
- Ej automat eller växlingsautomatik



Från att ha varit helt ny i början av 2013 har Transit Custom avancerat till att vara Sveriges fjärde mest sålda hantverkarbil. Här i det billigaste Bas-utförande i L1-version. Vi uppskattar lågprisversionens mattsvarta stötfångare och avbärarlistor.

versionerna och sidokrockkuddar finns enbart i tillvalspaket. Svagt.

Sikten är bra framåt och åt sidorna förutom att vindrutestolparna skymmer i nederkant. Fords elvindruta är bra, men vi störs av reflexer i trådarna i stadstrafik. Elmanövrerade sidorutor. Backspeglarna har panoramaspeglar i botten. Torkarna är motgående.

Motorhuven öppnas med nyckel i grillen. I vissa fall är det trångt för kontroller och påfyllningar men det är väl markerat. Oljepåfyllningen sitter dumt till. Åtkomligt för lampbyte på höger sida, sämre på vänster. Vi saknar en stänkplåt under motorn.

De symmetriska bakkörrarna spärrar endast i 90 graders öppning, inte i 180. Man kan pressa in tre europapallar. Skåpinklädnaden är ett tillval som installeras i hamnen för 5 000 kr. Hjulhusen är plåtrena. En gjuten plastmatta på golvet. De åtta

lastöglorna är stora och monterade lågt i väggen. Belysning med fyra led-lampor i taket är tillval. Lasthöjden är låg. Sidodörren klarar en europapall.

Custom har individuell framvagn, stel bakaxel och väl avstämd fjädring/dämpning samt är stabil på vägen både tom och med maxlast, som i vårt exemplar var 799 kg. Framhjulen spinner lätt loss i halka och i uppförslut på grusväg, varför anti-spinnsystemet får arbeta hårt.

Custom rullade tyst i alla hastigheter. På knagglig svensk asfalt mätte vi upp 65 decibel vid 90- och 110 km/tim på sexans växel. Vid 50 km/tim, oavsett växel, låg bullret på 60 decibel.

Prestanda är måttliga och utväxlingen är i högsta laget varför man tvingas till ett oavbrutet växlande trots ett bra vridmoment. Sexan och femman är till för landsvägskörning. Byggarens snittförbrukning med maxlast låg på 7,2 l/100 km. ◀

Ford Transit Custom Bas 270 L1/H1 2,2 TDCi 100 hk

Pris, inkl. moms: 261 800 kr. Byggarens provexemplar, 300 000 kr.

Fordonsskatt: 5 013 kr.

Garantier: Nybil, 5 år upp till 15 000 mil. Rost, 12 år. Vägassistans, 1 år, förlängs med ett år vid service hos auktoriserad verkstad. Lack, nej. Elektronik, nej. Vagnskada, nej.

Serviceintervaller: 5 000 mil eller 2 år.

Motor: Diesel. Rak 4 cyl, turbo med variabel geometri, intercooler, common rail. Två överliggande kamaxlar, 4 vent/cyl. Partikelfilter. 2 198 cm³. Max effekt 74 kW/100 hk vid 3 500 varv. (77 kW/105 hk vid 3 500 varv i Euro 6-version). Max vridmoment 310 Nm vid 1 300–2 100 varv. Miljö: Euro 5. Koldioxidutsläpp, 186,0 g/km.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 7,0 l/100 km. Landsvägskörning 6,4 l/100 km. Stadskörning 8,1 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med maxlast, 7,2 l/100 km. Bränsletank 80 liter.

Prestanda: 0–100 km/tim, ca 19,0 sek. Full last, ca 23,4 sek. Toppfart 155 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bredd/höjd 497,2/198,6(227,2)/202,2 cm. Axelavstånd 293,3 cm. Lastvolym 6,0 m³. Tjänstevikt/maxlast/släp 1 901/799/2 400 kg.



Skåpet i L1/H1-versionen rymmer 6 m³. Inredningen är tillval. Utrymmet under passagerarsoffan är åtkomligt från skåpet. Golvmattan är löstagbar. De åtta lastsäkringsöglorna sitter på väggarna. Bakkörrarna spärrar inte i 180 grader, bara i 90. Sidodörren sväljer en europapall.



Förarmiljön i Custom har hög komfort och standard. Däremot är komforten på passagerarsidan eftersatt och i vissa versioner även säkerheten, där passagerarkrockkudde endast är tillval. Vindrutetorkarna hör till en av flera genomtänkta detaljer.