

BYGGAREN TESTAR



1. Ford Transit Custom



2. VW Transporter



3. Mercedes-Benz Vito



Ford Custom en stor överraskning

Ford har tagit revansch efter tredjeplatsen i Byggarens biltest i höstas när gamla Transit Connect distanserades bakom Caddy och Nissan. Den här gången testade byggproffsen tre något större modeller varav sprillans nya Ford Transit Custom får två fempoängare. Konkurrenten Mercedes Vito hamnar på efterkälken och VW Transporter blir tvåa.

Transportbilen är hantverkarens och det lilla byggföretagets viktigaste verktyg – och det absolut dyraste. Utan skåpet stannar bygget!

Det är bakgrunden till att Byggarens mångåriga verktygstester utförda av rutinerade byggproffs, i höstas utökades med att också omfatta transportbilar. Testförarna är våra välkända testpiloter David Bergström från Bergströms Bygg i Gneta, Åke Krantz från Allerskog & Krantz i Gustavsberg och Richard Drotte från Bygg & Inredning i Segeltorp. De har var sin medarbetare som co-driver; Henrik Zetterwall, Kristian Lindberg respektive Henrik Sandberg.

Beroende på typ av verksamhet, kroppslängd och egen uppfattning på vad som är rätt och riktigt och bekvämt skiljer sig omdömena åt mellan deltagarna, men i många avseenden är de samstämmiga.

Premiäromgången i höstas omfattade tre modeller i ungefär samma storleksklass vad gäller totalvikt och motorstyrka; VW Caddy Skåp DSG (2,1 ton och 102 hästar), Nissan NV 200 (2 ton och 110 hästar) samt Ford Transit Connect (2,3 ton och 110 hästar). Forden var den äldsta modellen i trion. Enligt testteamet såg den omodern ut, bullrade lite för mycket, fast den var lättkörd och hade bra lastutrymme. Det räckte till en sista plats.

Vårens testomgång omfattar tre lite större skåp, Ford Transit Custom (nästan 3 ton och 150 hästar), Mercedes-Benz Vito (2,8 ton och 136 hk) samt VW Transporter (3 ton och 140 hästar). Och de kördes i veckolånga pass i stället för höstens treveckorsperioder. Vi bedömde att en vecka räcker gott för varje team att testa respektive bilmodell.

När vi valde ut bilarna ville vi att de skulle vara den långa versionen. Problemet är att beteckningen Long inte alltid överensstämmer med leverantörernas definition; i Vitons fall är Långmodellen mindre än de två övriga. Den matchande Vito-modellen hade varit Extra Lång! Så kan det gå.

Ford Transit Custom får genomgående höga poäng av alla testteamet; två ger full pott; fem stjärnor medan den tredje delar ut fyra. Alla är överens om att Ford fått in en fullträff med den nya Custom-modellen. Tyst, bekväm och körvänlig. Ett bra arbetsredskap. Men vem har valt den undermåliga mattan i skåpet?

VW Transporter och Mercedes-Benz Vito känns inte lika moderna, tycker teamet, trots att bilarna har nya motorer och drivlinor. Mest kritik får Viton i den upplevda saknaden av moderna inslag. ”Knappt något har hänt på de senaste åtta åren.”

Fast VW Transporter rangordnas högst av ett team medan alla tre teamen rankar Viton som trea.

De som inrett skåpen är System Edström (Ford Custom), Modulsystem (VW Transporter) och Sortimo (Mercedes Vito). De får alla genomgående höga omdömen, Sortimo överraskar mest och får beröm för sina ljusa färger och finurliga lösningar. Men smakar det så kostar det. Priset anses ligga lite för högt.

På följande sex sidor kan du ta del av våra testteams omdömen om de tre bilmodellerna. Har du synpunkter på testet och dess genomförande hör av dig till redaktionen på 0708-299 702 eller på mail info@byggaren.se

Vi räknar med ett nytt trebiltest i höst.

Peter Norrbohm

OBS. Alla prisuppgifter är ex moms.

Sikaflex®-11FC+ Lim & Fog

- Livsmedelsgodkänd
- Dricksvattengodkänd
- Flexibel
- Finns i flera färger
- Inne & Ute
- Radontät
- BASTA-registrerad



Sika Sverige AB, Box 8061, 163 08 SPÅNGA,
Tel: 08-621 89 00, info@se.sika.com, www.sika.se

BYGGAREN TESTAR VW Transporter



Modell: Transporter Skåp TDI 140 hk.
Motor: 2,0 l TDI, 4-cylindrig commonrail, max vridmoment 340 Nm vid 1750–2500 rpm
Växellåda: Automat, DSG
Totalvikt: 3 000 kilo **Tjänstevikt:** 2 280 kilo
Fordonslängd: 5,29 m **Fordonsbredd:** 1,9 m
Fordonshöjd: 1,97 m **Axelavstånd:** 3,4 m

Testbilens utrustning, standard, urval:

förar- och passagerarairbag med nyckel-avstängning, ESP med start i backe, komfortförarsäte med armstöd, höjjustering och svankstöd, centrallås med fjärrmanövrering, elektriska fönsterhissar fram, elspeglar, luftkonditionering Climatic.

Testbilens utrustning, tillval,

urval: Sätesklädsel Tasamo
Cargopak (dragkrok, radio, farthållare, 3-sits etc)
Komfortpaket (Parkeringsvärmare, Multiratt etc.)

Testbilens pris: 321 800 kr

Standardbil pris: 298 000 kr

Uppskattat inbytespris för testbilen efter 3 år: 40 % av nypriset

Bränsleförbrukning: 0,79–0,82 l/mil

Serviceintervall: Flexibelt intervall, beroende på körsätt och andra betingelser upp till 4 000 mil.

Serviceavtal/priser: 99 öre/mil för service & underhållsavtal, 3 år max 9 000 mil

Garantier: 3 års garanti utan milbegränsning

Mobilitetsgaranti med starthjälp, bärgning, hyrbil 2 dygn eller övernattnings på hotell

Maximil driftgaranti med stilleståndsersättning 2 300 kr exkl moms per dygn (endast företag) 12 års rostskydd

Team Bergströms Bygg



David Bergström



Henrik Zetterwall

Köregenskaper: Mycket skön att köra, ligger stadigt på vägen. DSG automaten är helt underbar, perfekt vid stadskörning. Bra att dra släp med. ★★★★★

Instrument/hjälpmiddel: Finns det mesta vi kan önska oss, handsfree, uppvärmda spolarmunstycken, automatisk ljusreglering vid färd i tunnel, dragkrok, multiratt, bra ljudanläggning. Lättöverskådlig instrumentering. Enkelt att använda färddatorn. Saknar dock backvarnare. ★★★★★

Arbetsmiljö: Sitter bekvämt och har bra sikt. Lätt att gå i och ur. Låg ljudnivå. ★★★★★

Ekonomi: Dyraste testbilen men det är inget överpris sett till utrustningsnivån och kvaliteten, tycker vi. Generösa garantier. ★★★★★

Lastkapacitet: Fullt OK. Klar fördel att kunna ställa in gipsskivor rakt in i skåpet. ★★★★★

Det bästa med VW Transporter: Konstruktionen och kvaliteten.

Det sämsta med VW Transporter: Kan faktiskt inte komma på något.

Helhetsintryck ★★★★★

Övrigt Under åren har firmen köpt in flera VW Transporter och vi har bara positiva erfarenheter av bilen.

Skåputrustning: Modulsystem har vi inte träffat på tidigare men konstruktionen verkar hålla en hög kvalitet. Vi saknade en hylla på samma sida som skjutdörren. Priset lite väl högt med tanke på att inredningen är "ensidig", det vill säga att bara ena sidan har hyllor. Snarlik Edströms konstruktion. Bra ljus i skåpet, som vi bedömer har monterats av Modulsystem. Men varför murriga färger? ★★★★★



Skåpinredning Modulsystem

Inredningen är i Ultrahöghållfasthetsstål (UHSS).
Krocktestad hos Volvo Car Safety Center.

Exempel på lastkapacitet: Hylla: 120 kg utbredd last.
Hurtslåda: 30 kg fullt utdragbar utrustad med kullagerskenor.
Extra lång låda: 240 kg (brytpunkt) 80 kg i bil under färd.

Pris: 29 793 kr (ex montering) 33 593 kr (ink montering)

Skåpet (Innermått)

Max bredd: 1,69 m (1,24 m mellan hjulhus)

Max längd: 2,73 m, Max höjd: 1,14 m

Lastutrymme: 6,7 kbm, Max godkänd lastförmåga: 720 kg

Team RCD Bygg & Inredning



Henrik Sandberg



Richard Drotte

Team Allerskog & Krantz



Kristian Lindberg



Åke Krantz

Känns trygg att köra. Smidig i trafiken. ★★★★★

Sober inredning, lättöverskådliga instrument. Är välutrustad. Men varför ska symbolerna vara så små på värmereglagen? Irriterande när de därför inte kan ställas in korrekt. ★★★★★

Den bil som har mest personbils känsla. Är du av medellängd har du en bekväm plats bakom ratten. Men är du 1,94 meter lång så slår du i knäet i tändningsnyckeln. Borde flyttas på behörigt avstånd. Lite bullrig under färd. ★★★★★

Visst är den dyr jämfört med Viton och Forden men det går att försvara eftersom du får en bil med hög kvalitet och som känns rejäl, är snygg och har personbils komfort. Ganska bränslesnål. Man kan utgå ifrån att andrahandsvärdet också ligger ganska högt. ★★★★★

Den ligger mellan Forden och Viton och är fullt tillräcklig. Vi har däremot funderat över varför VW valt att göra tvärtemot konkurrenterna, att man på Transportern först måste öppna vänster baddörr för att kunna öppna den högra. ★★★★★

Kvalitetstänkandet och utförandet

Inköpspriset

★★★★★

Vi har aldrig kört Transporter i firman men från kolleger har vi bara hört positiva omdömen om bilen. Bortsett från priset.

Helt okay och egentligen är skillnaderna funktions- och kvalitetsmässigt inte särskilt stora mellan de tre leverantörerna av inredningar. Modulsysteem har valt en hylla med en lång utdragbar låda som dras bakåt genom baddörrarna. Säkert bra i vissa lägen men det görs på bekostnad av lastutrymme. Däremot skiljer sig leverantörerna åt prismässigt och färgmässigt. Modulsysteem bör eftersträva Sortimos val av ljusa färger, däremot inte det höga priset. Fast Modulsystems pris borde kunna lägga sig närmare System Edström. ★★★★★

Automatlådan – DSG:n – är en trevlig bekantskap. Den växlar smidigt vilket gör körningen behaglig. ★★★★★

Överskådlig instrumentpanel. Fjärrkontroll till dieselvärmare är ett plus. Däremot saknar vi backsensorer men det finns säkert med i Volkswagens tillvalslista. Överhuvudtaget kändes bilen inte lika välutrustad jämfört med Forden. ★★★★★

Du sitter bekvämt med bra sikt runt omkring. Väggljudet under färd borde vara lägre. Vi störces av det i längden. Med tanke på priset borde ljudnivån vara mer dämpad. ★★★★★

Dyraste bilen bland testbilarna utan att det ingår särskilt mycket tillval. Frågan är således om bilen är så bra så att det motiverar priset? Sannolikt ett hyggligt andrahandsvärde. Bränsleförbrukningen ligger kring litern på blandad körning. ★★★★★

Den är helt ok för vad vi behöver i vårt dagliga arbete. ★★★★★

Den nya automatlådan

Väggljudet

★★★

Vi har ett par Transporter i firman och de fungerar på det hela taget bra. Även de har ett högre väggljud.

Har inte någon tidigare erfarenhet av Modulsysteem men det verkar vara ett vettigt varumärke. Jag tycker det är bra med en sida, annars blir det för mycket hyllor. Beror lite på vad man kör för grejer, gipsskivor, regler och betongsäckar. Konstruktionen är också krocktestad. Hyllplan och lådor är placerade på ett sätt som gör allt lättåtkomligt. Allt detta till ett pris som känns mycket överkomligt. ★★★★★

BYGGAREN TESTAR Mercedes-Benz Vito



Modell: Vito 113 CDI Works skåp lång
Motor: 4-cyl Dieselmotor 100kW/136 hk
Växellåda: Automat
Totalvikt: 2 800 kg **Tjänstevikt:** 2 225 kg
Fordonslängd: 5,0 m **Fordonsbredd:** 1,9 m
Fordonshöjd: 1,9 m **Axelavstånd:** 3,2 m

Testbilens utrustning, standard, urval:
Lastkännande ESP, antislirreglering, elektronisk bromskraftfördelning, ABS bromsar, värmare 5 kW med tidur, lastkännande bromsljus, ställbar ratt.

Testbilens utrustning, tillval, urval: Parktronic (parkeringshjälp) automatlåda, klimatanläggning, komfortstol förare, farthållare

Testbilens pris: 263 420 kr

Standardbil pris: 239 900 kr

Uppskattat inbytespris för testbilen efter 3 år: ca 45 % av nybilspriset

Bränsleförbrukning: 0,82 l/mil

Serviceintervall: 30 000 km eller vartannat år kan variera beroende på Assyst-systemet..

Serviceavtal/priser: 1 kr per mil vid Service Select Plus, max 30 000 km

Garantier: 2 års nybilsgaranti, 12 års genomrostningsgaranti. Mobilitetsgaranti med starthjälp

Team Bergströms Bygg



David Bergström



Henrik Zetterwall

Köregenskaper: Automatlådan fungerar som den ska ända tills vi körde på motorväg. Då vägrade den vid flera tillfällen att växla upp till högsta läget, så där fick vi hjälpa till manuellt. Känns ganska slö. Vaghållningen är gungig när bilen är tungt lastad. Svängradien är dock bra. **

Instrument/hjälpmedel: Vi upplever den som ganska gammalmodig, inga finesser att tala om. **

Arbetsmiljö: Bekväm körställning och bra vindrutespolning. Blir det många stopp och man ska hoppa in och ur hytten ofta, är det inte så praktiskt med det trånga insteget. ***

Ekonomi: Billigaste testbilen vilket är rimligt eftersom den känns lite omodern och är en mindre modell och därmed har begränsad lastkapacitet jämfört med de andra testbilarna. Utrustningen är ju också lite snålt tilltagen, liksom garantitiden. Normal bränsleförbrukning. ***

Lastkapacitet: Fick ställa gipsskivorna på snedden vilket gjorde att färre skivor fick plats. Har ett mindre skåp än både Forden och Transportern. Maxlasten är också begränsad. ***

Bäst med Viton: Inköpspriset. (Fast priset avser en mindre modell).

Sämst med Viton: Modellen känns lite gammal. Begränsad lastkapacitet.

Helhetsintryck ***

Övrigt Har inte kört Vito tidigare och premiären innebar inga positiva överraskningar.

Skåputrustning: Till skillnad mot Viton får inredningen från Sortimo mycket goda vitsord. Snygg och stabil inredning i ljusa färger. Fina lådor som är lätta att dra ut och med fack anpassade till i det här fallet Boschs väsksystem (Vilket passar oss). Ett extra plus för sjukvårdsväska. Ska vi vara lite kritiska så är det priset som känns lite i överkant. Bra belysning. ***



Skåpinredning Sortimo

Inredningen består av aluminiumprofiler uppbyggd kring båda långsidorna och är fäst utan genomgående bultar i Sortimos eget säkerhetsgolv. Krocktestad.

Hurtslådorna tål 60 kilo i utdragbart läge, 120 kilo med ett extra kullager.

Pris utan montering: 39 977 kr

Pris med montering: 44 227 kr

Tillkommer 1 350 kr för Led belysning och 3 260 kr för säkerhetsgolv

Skåpet (Innermått)

Max bredd: 1,65 m Max längd: 2,67 m Max höjd: 1,3 m

Lastutrymme: 5,7 kbm, Max godkänd lastförmåga: 575 kg

Team RCD Bygg & Inredning



Henrik Sandberg



Richard Drotte

Team Allerskog & Krantz



Kristian Lindberg



Åke Krantz

Smidig i trafiken med bra svängradie. Trevlig att köra. Följsam automatlåda. ********

Känns som tiden stått stilla. Vi har en nio år gammal Vito och den enda synbara skillnaden är att hastighetsmätaren bytt plats med varvräknaren. Inte mycket extravaganser, möjligen då farthållaren. Backvarnare borde vara standard. *******

Långbenta förare trivs i Vitons hytt. Förarstolen kan skjutas bakåt på grund av väggens utformning och insteget utgör inga problem för att ta sig ut och in. På det stora hela en bra förarmiljö. ********

Här är vi tyvärr färgade av vår gamla Vito som vi har haft mycket problem med under åren. Ett måndagsex som varit dyr i drift. Men vi får väl ändå utgå ifrån att utvecklingen gått framåt. Så sett till inköpspriset är den nya Vito sannolikt en hygglig investering. *******

Den minsta bilen trots att versionen klassas som lång. Men både skåpets volym och maxlasten är fullt acceptabla. *******

Designen är tilltalande.

Kvaliteten känns inte övertygande. Gammal modell. ********

Vi väntar otåligt på att Mercedes ska hitta en modern efterföljare till Vito.

Inredningen är det klart bästa på Vito. Sortimo har en genomtänkt konstruktion i ett gediget utförande. Extra plus för belysning i lådorna och att luckorna öppnas uppåt och alltså inte tar emot om det ligger material på golvet. Vi gläds också åt färgvalet; äntligen är både inredning och skåpsidor målade i ljusa färger. Bra med förbandslåda. Visserligen får kvalitet kosta men priset ligger lite i överkant, tycker vi. ********

Not: Det är egentligen Vito Extra Long som ligger i samma storlek som de båda långa versionerna av Transporter och Custom.

Lättkörd och lagom hård fjädring. Drivlinan känns dock lite ålderdomlig. *******

Överskådlig instrumentpanel. Men inget utöver det vanliga. *******

Bra och bekväm körställning. Ljudnivån är helt ok. *******

Ganska törstig, drog cirka en liter milen. Långa serviceintervall är en fördel. Lägsta inköpspriset av de tre modellerna. Å andra sidan är det dags att modernisera Vito. Ser i princip ut som vår gamla Vito, bortsett från att strålkastarna är nya, liksom spoilern. Färgen på klädseln skiljer också. ******

Finns ingenting att klaga på. *******

Lättkörd i stadstrafik.

Utvecklingen tycks ha stått stilla. ****(*)**

I våras gjorde vi oss av med vår åtta år gamla Vito. Som vi inte var nöjda med vid vinterkörning. Vinteregenskaperna har vi inte kunnat pröva nu. Testbilen ser ju nästan ut som vår gamla modell. Borde hänt något på åtta år.

Sortimo har den dyraste inredningen men vi tycker att det är försvarbart eftersom den är modern i sin utformning och har flera finesser. Mycket bra lådor, dessutom försedda med LED-belysning. Uppskattar verkligen det utfällbara skruvstället. Nytänkande. Enda frågetecknet är materialet i lådorna; plast. Tål de tuffa tag i längden? Ljusa färger. Liten nackdel för oss är att båda långsidorna har hyllor. ********

BYGGAREN TESTAR Ford Transit Custom



Modell: 310L2
Motor: 4 cyl 2,2 TDCi 150 hk
Växellåda: Manuell 6-växlad
Totalvikt: 2 990 kilo **Tjänstevikt:** 2 030 kilo
Fordonslängd: 5,34 m.
Fordonsbredd: 2,29 m inkl.backspeglar
Fordonshöjd: 2,02 m **Axelavstånd:** 3,3 m
Testbilens utrustning, standard, urval:

Farthållare/begränsare, luftkonditionering, läderklädd ratt/växelspak, skyddslastgolv, dimljus, Ford SYNC, eluppvärmd vindruta, färddator, elhissar, dubbelpassagerarsäte fram, justerbar ratt höjd/längd, förankringsöglor. Antispinn- och antisladd ESP.

Testbilens utrustning, tillval, urval: Motor 155 hk, Siktpaket, 16 tum alufälgar, dragkrok, inklätt skåp, Ledbelysning i skåp.

Testbilens pris: 285 040 kr

Standardbil pris: 203 040 kr

Uppskattat inbytespris för testbilen efter 3 år: ca 40 % av inköpspriset

Bränsleförbrukning: 0,67 l/mil (blandad körning)

Serviceintervall: 5 000 mil/2 år.

Serviceavtal/priser: 5 000 milaservice kostar 2 859 kr och det är samma pris för 10 000 milaservicen.

Garantier: 2 års garanti obegränsat miltal.

Team Bergströms Bygg



David Bergström



Henrik Zetterwall

Köregenskaper: Lättkörd. Motor och den manuella växellådan går mjukt och fint. Det gäller både på landsväg och i stadstrafik. Den 155 hästars motorn känns pigg. Trots att vi föredrar automat fungerar manuellkörningen ovanligt smidigt. ★★★★★

Instrument/hjälpmedel: Många finesser som vi uppskattar. Backkamera i backspeglarna, färddator, multiratt och eluppvärmd framruta exempelvis. Handsfree är bra tänkt men fungerar inte riktigt under färd. Folk hörde inte vad vi sa och det tvingade oss att prata på i mobilen på vanligt sätt. ★★★★★

Arbetsmiljö: En mycket bra arbetsplats med bekväm stol och god sikt. Osedvanligt tyst under färd. Tystast av alla testbilar. Skulle olyckan vara framme är det en fördel att sitta i en bil som krocktestats av Euro NCAP med högsta betyg – fem stjärnor. ★★★★★

Ekonomi: Ett relativt lågt inköpspris och rimliga driftskostnader – billig service och relativt låg bränsleförbrukning – gör Forden till ett intressant alternativ. Kan VW ha tre års garanti borde Ford kunna erbjuda detsamma. ★★★★★

Lastkapacitet: Har största skåpet av de tre testbilarna. Bra bredd vilket gör att vi får in många gipsskivor. Fords golvmatta är dock rena isbanan, borde sandas eller hellre helt bytas ut. Består av ett "konstigt" plastmaterial. ★★★★★

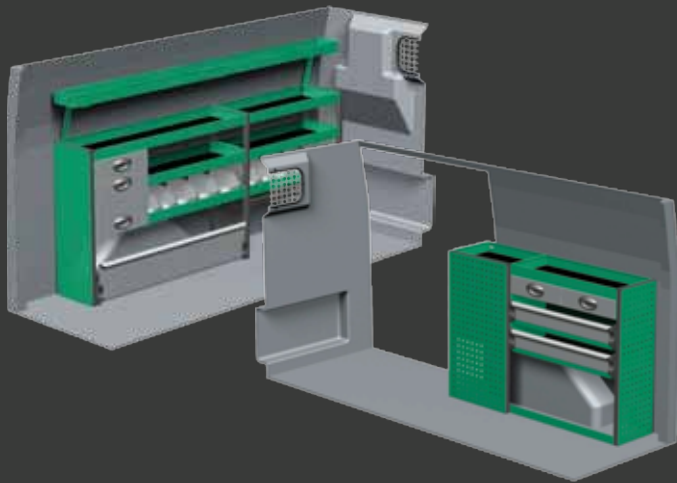
Bäst med Ford Transit: Det låga ljudet i hytten och lastkapaciteten

Sämst med Ford Transit: Mattan i skåpet. Som borde vara lätt att åtgärda!

Helhetsintryck ★★★★★

Övrigt Vilket utvecklingssteg Ford har tagit med den här senaste modellen av Transit! För några år sedan hade vi en Transit och modellerna har inte mycket gemensamt mer än till namnet.

Skåputrustning: Gillar Edströms lösningar och konstruktion. Saknade inget. Bra lådor och krokar. Allt till ett vettigt pris. Vi skulle dock rekommendera Edström att göra som Sortimo, leverera materialet i ljusa färger. Bra skåpbelysning som är Fords egen. ★★★★★



Skåpinredning System Edström

Inredning båda sidor. Krocktestad enligt franska INRS.

Kassetter/lådor får lasta 49 kg/st utbredd last.

Hyllorna max 70 kilo/st utbredd last

Pris: 20 400 kr (ex montering)

24 900 kr (ink montering)

Skåpet (Innermått)

Max bredd: 1,77 m

Max längd: 2,92 m, Max höjd: 1,40 m

Lastutrymme: 6,8 kbm

Max godkänt lastförmåga: 960 kg

Team RCD Bygg & Inredning



Henrik Sandberg



Richard Drotte

Team Allerskog & Krantz



Kristian Lindberg



Åke Krantz

Väldigt trevlig att köra. Pigg motor. Möjligen känns den ibland lite svag på låga varv men helhetsintrycket är mycket gott.

Ett rent nöje att köra. Smidig i trafiken. Visserligen är den lättväxlad men vi föredrar automatlåda. Så hade den haft det vore det en fullpoängare.

Här finns nästan allt som vi kan önska. Backkamera och mängder av mugghållare och smarta små prylfack. Eluttag. Farthållare och färd dator, som dock krävde viss inkörningsperiod att hantera rätt. Antennen lite ålderdomlig. Måste vikas ner när man kör in i garaget. Sensorer både fram och bak. Onödigt att behöva lägga i backen först för att fram-sensorn ska fungera.

Utrustad med många finesser, såsom backkamera i backspegeln och ett system som varnar om du blir trött bakom ratten. Lätt att parkera med sensorernas hjälp som sitter både fram och bak på bilen.

Sitter bekvämt i en hytt där det inte är mycket ljud som tränger igenom. Ordentliga armstöd. Insteget kunde dock vara mer praktiskt utformat.

Komfortabel, det är som att köra personbil. Det är lätt att kliva in och ur hytten. Ljudnivån under körning är otroligt låg. Att den får fem stjärnor i det europeiska krockprovet Euro NCap gör ju inte saken sämre.

Priset är verkligen rimligt för den här bilen där så mycket extra ingår. Drar inte mycket bränsle så totalekonomiskt är det säkert ett bra köp.

Ovanligt bränslesnål, när vi körde på motorväg drog den bara runt en halv liter milen, enligt våra uppskattningar. Långa serviceintervaller är en fördel. Vi tror att Forden är ett bra köp.

Bäst av alla i den här testomgången. Stort skåp. Men golvmattan måste bytas ut omgående. Den är irriterande hal och under färd glider grejerna omkring. Bakdörrsarmens vinkel bör ändras så att den inte skjuts in rakt i skåpet när dörren stängs.

Mycket bra, stor och rymlig. Bara att sätta in gipsskivorna och köra.

Mycket bil och finesser för pengarna, snygg design.

Tyst, personbilskomfort, priset sett till vad du får för pengarna.

Mattan i skåpet. En baggis att åtgärda.

Saknar automatlåda, men det kommer väl så småningom.

Ford har verkligen lyckats få fram en bil som vi gillar. Så det blir full pott av stjärnor.

Har ingen erfarenhet av Transit tidigare, så det här var en glad överraskning.

Edström är välbeprövat och har bra och tåliga grejer. Gott om utskjutbara lådor och lösa stora lådor. Kanske lite skallrig och lite väl murriga färger. Allt borde målas ljusst, även skåpväggarna. Edströms pris är högst konkurrenskraftigt.

För oss är System Edström välkänt då vi redan har deras inredningar i våra andra bilar. Hög kvalitet på komponenterna och allt är ju dessutom krocktestat. Lådorna tål mycket last. Prisvärt alternativ.
