

# Kosmetika och tillvalselektronik i förnyad Ford Transit Connect

**Ford Transit Connect**, den tredje mest sålda transportbilen i Sverige, har uppdaterats. En bil som liksom föregående generation baseras på chassit från personbilen Ford Focus och som i princip är en Focus där fram och en skåpbil där bak.

**Text och foto: Christer Andersson**

**F**ord Transit Connect är den tredje mest sålda transportbilen i Sverige efter VW Caddy och VW Transporter. En Ford Focus där fram och ett seriöst arbetsredskap där bak. Nya Connect härstammar från "årets transportbil 2014". Nya Connect känns igen på en front anpassad till Fords nya formspråk och invändigt finns en ny instrumentpanel.

Connect säljs i Sverige med två axelavstånd, två totallängder och en höjd i utrustningsalternativen Ambiente, Trend och Sport. Motorerna är moderniserade versioner av Fords trecylindriga bensinmotor på 1 liter och 74 kW/100 hk samt 1,5-litersdieseln i tre effektuttag, 55 kW/75 hk, 74 kW/100 hk och 88 kW/120 hk. Effekterna är ökade med fem hästkrafter i de två starkaste.

En nyutvecklad 8-stegad automatlåda är tillval till den 120 hk-motorn. Övriga är manuellt 6-växlade. Det finns även ett Eco-drive-läge som uppges sänka bränsleförbrukningen.

Byggaren har provkört en Trend med långt axelavstånd och 74 kW/100 hk-mo-

torn. Utvändigt gillar vi inte den ömtåligt lackade stötfångaren fram. Bättre bak med mattsvart plast liksom mattsvarta avbärarsköldar längs sidorna. Mattsvarta ytterbackspeglar. Det är förberett för takräcke, men den tillåtna taklasten är låga 75 kg. Tankning via Fords lockfria påfyllningssystem, med Adblue-påfyllningen bredvid i en 17-literstank.

Bilen har bra halv- och heljus av Xenontyp, naturligtvis tillval, samt led-varseljus. Vi saknar strålkastarspolning. Dimljusen fram är standard på Trend. Bra bakljusarrangemang.

Insteget är bra via vidöppnande dörrar till en mattsvart inredning i plast med apelsinskalsyta mot reflexer. Mellanväggen är helsvart, plåtren och har en genomsiktsruta. Gummi på golvet för lätt rengöring, grå textil i taket och grå plast på vindru-testolparna.

**Vi sitter bra** i en hårt stoppad förarstol med lagom skålning och behaglig tygklädsel. Skjutmänen räcker till utom för de mest storvuxna. Förarstolen, med eluppvärmning, är manuellt justerbar bakifrån-framåt-uppåt och ryggstödslutningen regleras

steglöst liksom svankstödet. Till en bra körställning bidrar att ratten är justerbar åt två håll. Men, instrumenten kan skymmas av rattkransen. Instrument som är tydliga och överskådliga där varvräkna-ren och hastighetsmätaren flankerar en digital färddator. Växlingsindikatorpilen är svåravläst.

På en ny 6-tums skärm kan man plocka upp mängder av information, under förutsättning att man köpt Fords alla elektroniska tillvalshjälpmedel. Som Ford Synk 3, där en smarttelefon integreras och där man hittar allt som telefonen klarar via pekskärmen eller röstkomandon.

**Genom att kombinera** information från kamera och radar teknik får man i tillvalsutbudet intelligent hastighetsassistans som håller hastighetsbegränsningarna med hjälp av farthållaren med trafikskyltidentifiering. Ett kollisionförebyggande illvalssystem innehåller aktiv bromsning, fotgängardetektering, avståndindikering och avståndsvarning. Andra tillval är varning för korsande trafik, körfältsassistans, dödvinkelvarning och sidvindsstabilisering. Aktiv parkeringshjälp letar upp en



Transit Connect har lackad stötfångare fram i Trend-utförande. Vi föredrar den mattsvarta på billigare Ambiente. Ingen strålkastarspolning. På bilden den långa versionen olastad. Maxlastad sätter sig Connect cirka 9 cm.

ledig parkeringsplats och kör in och ut.

Passagerarkomforten är eftersatt. Inställningsmöjligheter saknas och det vänstra sätet är smalt och det finns inget utrymme för benen mot konsolen för växelspaken. Dessutom saknas eluppvärmning av soffan. Bilen finns även med separat passagerarstol.

Det finns dock en poäng med tvåsittssoffan. Ryggstödet är nedvikbart till ett arbetsbord och uppviktt döljer sätet två förvaringsfack och man kan vika ihop den högra delen av soffan för ett förlängt lastutrymme genom mellanväggen, alternativt ett stuvningsutrymme bredvid föraren.

**Mer förvaring** ger en hylla över vindrutan, grunda kartfack i dörrarna, ett ej låsbart handskfack, ett litet fack under lock på panelen framför föraren och ett litet öppet fack framför passageraren. Läger man något där under färd speglas det irriterande i vindrutan.

Reglagen och manövertangenterna är lättfunna, bra markerade och belysta. Med undantag för de felplacerade och svåråtkomliga små tangenterna för farthållaren under ratten till vänster. Bra pedalställ.

Växellådan med sex växlar har en välplacerad spak med lättfunna lägen. P-bromsspaken sitter trångt till höger om förarstolen. I övrigt bra innerbelysning med riktade kartläsningslampor. Kurvhandtag ovanför dörrarna sammanbyggda med hyllan över vindrutan.

Beträffande säkerheten finns det huvudskydd och trepunktsbälten till alla tre sittplatserna. Vår provbil hade krockkuddar på förar- och passagerarplats samt sidokrockkuddar. Men, passagerarkrockkudden och sidokrockkuddarna är tillval. Det är en skandal att det överhuvudtaget går att köpa en bil utan passagerarkrockkudde.

Värmen-ventilationen är tillfredsställande med sedvanliga luftutsläpp och en väl fungerande AC. Kupévärmare är standard.

Sikten störs enbart av vindrutestolparna. Vindrutan är eluppvärmd. Backspeglarna är hyfsat stora men det hade inte skadat med vidvinkelspeglar i botten. Bakåtsikten förstärks av backkameran. Bra motgående vindrutetorkare som sveper en större del av rutan och går ut parallellt med höger vindrutestolpe. De stora solskydder skyddar inte mot soljus från sidan.

Under motorhuven är det trångt, men

alla förarens kontroller och påfyllningar är lättåtkomliga och välmarkerade. Ett plus för en stänklåda under motorn.

**Skåpet om** 3,6 kubikmeter är plåtrönt från midjehöjd och uppåt. Plastinklätt ovanför hjulhusen samt laminatskivor på den nedre halvan av dörrarna och vänster sida fram. >>

## PLUS & MINUS

- + **Hög åkkomfort**
- + **Omfattande tillvalsutbud**
- + Bra förvaring och arbetsytor
- + Tillsatsvärme standard
- + Bra vindrutetorkare
- **Passagerarkrockkudde tillval**
- **Eftersatt passagerarkomfort**
- Oanvändbart tredje passagerarsäte
- Strålkastarspolning saknas
- Bakdörrarna spärrar ej i 180 grader
- Solskydder klarar inte sidoljus
- Låg taklast
- Vägbruset är störande
- Felplacerade farthållartangenter



# Christer Andersson provkör Ford Transit Connect Trend HP Lång 1,5TDCI



Skåpet på 3,6 kubikmeter är plåttrent förutom plastklädsel på sidoväggarna över hjulhusen och laminat på dörrens nederdel. Bakdörrarna låser inte i 180 grader och skjutdörren på höger sida öppnar 66 centimeter av vilka mellanväggen stjälar 18 centimeter.

➤ Svart lättrenjort plastgolv med sex stora öglor att surra i. Led-lampan är tillval. En liten lucka, med magnetfästning, i mellanväggen ger möjlighet till lastning av 304 centimeter långa föremål.

Sidodörren på höger sida glider lätt men den 66 centimeter breda öppningen hämmas av att mellanväggen stjälar hela 18 centimeter. Bakdörrarna är symmetriska och spärrar i 90 graders öppning, men inte i 180 grader, varför de kan blåsa igen eller stängas i uppförslut.

På vägen är Connect stabil med en direktverkande elservostyrning. Komforten är god såväl tom som med last. Däremot blir bilen lätt instabil och sen i reaktionerna med maxlast men antispinn- och antisladdsystemet tar över när väggreppet är på väg att släppa. Ett lastövervakningssystem anpassar antisladdsystemets funktion beroende på om bilen är lastad, delvis lastad eller fullastad. Antispinnsystemet får arbeta hårt vid exempelvis start i backe, speciellt på grus och naturligtvis vid halka.

Ljudnivån är i högsta laget med 69 och 70 decibel vid 110 km/tim på femmans och sexans växlar på grov svensk asfalt. Vi provade också på nylagd blank asfalt, och då sjönk ljudnivån markant till 67 decibel. Det är alltså vägbruset som dominerar över motorljudet. Vid 90 km/tim låg bullret på 67 decibel på femman och sexan och vid 70 km/tim på 65 decibel på femman och sexan och på 66 på fyran.

Med 626 kilo maxlast körde vi vår distributionsrunda på 0,64 l/100 km.



Förarplatsen är personbilslik och komfortabel. Tvåsitssoffan i Trend-versionen är helt oanvändbar som sittplats, men ger fördelar som nedvikbar arbetsplats. Eftersatt passagerarkomfort och passagerarsäkerhet.

## Ford Transit Connect Trend HP Lång 1,5TDCI

**Pris, inkl. moms:** 240 494 kr. (Byggarens provexemplar med tillval: 298 794 kr)

**Fordonsskatt:** 4 568 kr.

**Garantier:** Nybil, 5 år eller 15 000 mil. Rost, 12 år. Lack, nej. Elektronik, nej. Assistans, gäller i ett år och förnyas efter service hos auktoriserad verkstad. Vagnskada, nej.

**Serviceintervaller:** Upp till 4 000 mil eller 2 år.

**Motor:** Diesel. Rak 4 cyl. 16 vent. 2 överliggande kamaxlar. 1 499 cm<sup>3</sup>. Turbo. Common-rail. Intercooler. Partikelfilter. Max effekt, 74 kW/100 hk vid 3 750 v/min. Max vridmoment, 240 Nm vid 2 000–2 500 v/min.

**Miljö:** Euro 6.2. Koldioxidutsläpp, Testcykel NEDC, 123 g/km. Testcykel WLTP, 166 g/km.

**Bränsleförbrukning:** Testcykel NEDC. Blandad körning, 4,7 l/100 km. Landsvägskörning, 4,5 l/100 km. Stadskörning, 5,0 l/100 km. Testcykel WLTP. Blandad körning, 6,3 l/100 km. Låg, 6,2 l/100 km. Medium 5,7 l/100 km/tim. Hög 5,6 l/100 km. Extra hög, 7,4 l/100 km. Transportnyttas snittförbrukning med maxlast, 0,64 l/100 km. Bränsletank 60 liter. AdBlue-tank, 17 liter.

**Prestanda:** 0-100 km/tim, ca 13,8 sek. Full last, ca 17,4 sek. Toppfart, 160 km/tim.

**Mått och vikter:** Längd/bredd/höjd 482,5/196,7 (213,7 med speglar)/185,2 cm. Axelavstånd, 306,2 cm. Lastvolym, 3,6 m<sup>3</sup>. Tjänstevikt/maxlast/släp, 1704/626/1122 kg.