



DE NIEUWE FORD TRANSIT

INHOUD

Onderwerp

Voorwoord

John Fleming

Voorzien in de behoeften van de klanten

Peter Fleet

De nieuwe Ford Transit – in detail:

Design

Nieuwe krachtbronnen

Bezit van de Transit

Laadruimte en laadvermogen

Rijdynamiek en chassis

Bestuurderscomfort en praktische kenmerken

Veiligheid

Beveiliging

Transit-gamma

Productie en logistiek

Geschiedenis van de Transit

Contactpersonen voor de pers



Voorwoord

“Ik ben altijd trots geweest op de Ford Transit. Ik weet ook dat iedereen bij Ford of Europe trots is op wat we met de Transit bereikt hebben – dat geldt zeker voor de ingenieurs en marketingmensen die hard gewerkt hebben om hem de voorbije 40 jaar zo succesvol te maken.

Anders dan vele van onze ingenieurs uit het departement ‘personenwagens’, die één jaar aan een kleine auto werken en het volgende jaar aan een grote, hebben de meeste leden van ons Transit-team hun hele loopbaan aan dit voertuig gewijd. Hun enthousiasme en hun gespecialiseerde kennis van en inzicht in de Transit en zijn klanten zijn zo indrukwekkend dat ze niet aan een ander voertuig zouden willen werken, zelfs als ze de keuze hadden!

Die geestdrift en toewijding maakten de Transit tot het icoon dat hij vandaag is – een naam die symbool staat voor het marktsegment dat hij mee in het leven riep. Zij waren ook de motor achter de aanzienlijke verbeteringen en aanpassingen die we hebben doorgevoerd op de nieuwe Transit 2006.

Om aanpassingen door te voeren aan een succesvol product als de Transit, zijn moeilijke beslissingen nodig. We kunnen echter niet blijven stilstaan. Een andere aanpak essentieel, maar moet tot doel hebben voort te bouwen op troeven en zwakheden weg te werken.

Dat geldt evenzeer voor de nieuwe Transit als voor alle andere nieuwe en verbeterde modellen die we de afgelopen 40 jaar hebben geïntroduceerd. Voor dit voertuig zijn de aanpassingen het rechtstreekse gevolg van veranderingen in de opmerkingen en wensen van de klanten. De ingrijpende verbeteringen qua design en techniek die voor de Transit van de zesde generatie werden ontwikkeld, zijn de reactie van Ford.

We geloven dat onze klanten tevreden zullen zijn, en dat de Transit het populairste bedrijfsvoertuig in Europa zal blijven.”

John Fleming

President & CEO, Ford of Europe



De nieuwe Ford Transit – voorzien in de behoeften van de klanten

“Het is een opwindende gedachte dat, voor vrijwel alle denkbare beroepsactiviteiten, er een Transit is die in uw behoeften voorziet.

Lokale besturen, de kruidenier op de hoek van de straat, of een pechverhelpingsteam dat bij ieder defect moet uitrukken, ... de behoeften van onze klanten zijn even uiteenlopend als de sectoren die ze vertegenwoordigen; van een Transit 260 SWB gesloten bestelwagen tot een chassis dubbele cabine met lange wielbasis of een autobus met 17 zitplaatsen.

Maar hoe verschillend hun activiteiten ook zijn, al deze klanten hebben tal van voorkeuren en waarden gemeenschappelijk. Hard werkend, betrouwbaar, bereidwillig, intelligent en professioneel zijn woorden die kunnen worden gebruikt om de Transit-klant te omschrijven. Naast kernwaarden zoals rentabiliteit en duurzaamheid zijn dit de eigenschappen die zij van hun voertuig verwachten.

Deze behoeften evolueren echter constant – en de nieuwe Transit is het resultaat van onze inspanningen om aan deze veranderingen in het verwachtingspatroon te beantwoorden.

Vele van die klanten – vooral vaklui met een eenmanszaak – hebben de constructeurs de afgelopen jaren een duidelijke, nieuwe boodschap meegegeven. Ze verwachten nog steeds functionaliteit, betrouwbaarheid en rentabiliteit, stuk voor stuk noodzakelijke voorwaarden voor succes op de markt van de bedrijfsvoertuigen. Daarnaast willen ze nu echter ook elegantere, expressievere voertuigen met de verfijning, standing en kenmerken van een personenwagen. Voor deze klanten is het essentieel dat hun bestelwagen aan de functionele basiseisen voldoet – en een positieve boodschap uitstraalt over henzelf en hun bedrijf.

Vele van die eigenaars, vooral die van eentonners en minibussen, gebruiken hun voertuig voor twee doeleinden: beroepsactiviteiten door de week en ontspanning in het weekend.

Meer dan ooit zijn nu het bestuurderscomfort, de verfijning van de cabine, de rijeigenschappen en kenmerken van een personenwagen gecombineerd met een moderne, persoonlijke stijl de ingrediënten voor het succes. Op die punten heeft het team zich geconcentreerd tijdens de ontwikkeling van de nieuwe Ford Transit.”

Peter Fleet

Director, Commercial Vehicles – Marketing Sales and Service



DE BESTE NOG VERBETERD:

DE NIEUWE FORD TRANSIT IN DETAIL

DESIGN

“De Transit heeft traditioneel het imago van originele, robuuste bestelwagens. Dat aspect maakt deel uit van zijn legende, en we moesten een manier vinden om het voertuig van de massa te onderscheiden, zonder terug te vallen op veeleer universele stijlelementen, zoals andere constructeurs doen door de voorzijde van hun bestelwagens gebogen lijnen mee te geven die doen denken aan een personenwagen. Wij kozen voor een andere oplossing: wij opteerden voor veel uitstraling en wilden de aspecten verbeteren die de koper belangrijk vindt. We testten alles met behulp van modellen uit schuimmateriaal om te controleren of alles correct functioneerde voor we zelfs maar aan kleimodellen begonnen.”

Chris Bird, Director Design – Ford of Europe

Koetswerkdesign

Sinds de lancering van de huidige Transit zes jaar geleden deed zich op de markt van de bedrijfsvoertuigen, en vooral in het segment tot één ton, een lichte verschuiving voor naar de doelgroep die doorgaans wordt omschreven als ‘vaklieden’.

Dit zijn zelfstandigen (man of vrouw) met een eigen zaak, die hun bestelwagen beschouwen als een verlengstuk van hun imago en dat van hun onderneming. Deze trend, die tot uitdrukking komt in interieurs, materialen en een rijdynamiek die veeleer aan die van personenwagens doen denken, was de leidraad achter het vernieuwde design van de Transit. De nieuwe Ford Transit heeft een veel krachtiger, persoonlijker profiel. De deuren behouden een lage taillelijn die het zicht ten goede komt, en de ruiten hebben de typische vorm van de Transit, maar met een nieuw ontworpen sierpaneel.



In vooraanzicht, wat Chris Bird het 'achteruitkijkspiegelzicht' noemt, ziet u duidelijk de nieuwe designrichting van de Transit, met een krachtig radiatorrooster met twee latten dat trots het grootste – 23,5 cm breed – blauwe ovale Ford-schild ter wereld draagt. Alle modellen in metaalkleur of 'Frozen White' zijn voortaan verkrijgbaar met een in koetswerkkleur gelakte voorbumper.

Door de hoger rond het schutbord geplaatste motorkap krijgt de Transit een meer imposante uitstraling, geeft hij een indruk van soliditeit en kracht en beschikt de gebruiker over een goed steunvlak om de voorruit te reinigen. De verticaal uitgewerkte koplampen verwijzen duidelijk naar de Ford Transit Connect en zijn een stijlelement dat duidelijk verwijst naar andere voertuigen van Ford of Europe.

De hightech-look van de koplampen wordt benadrukt door vierkante omlijstingen en het metaalachtige uiterlijk van de binnenrand. De vormgeving van de achterlichten werd eveneens gemoderniseerd, met een eenvoudige lens in helder glas en gekleurde richtingaanwijzers.

De driedelige bumper bleef behouden, maar is nu voorzien van uitsparingen aan elke zijde, waarop de gebruikers kunnen gaan staan om de voorruit makkelijker te bereiken.

Frisse kleuren en nieuwe velgen

Het groeiend aandeel van de vaklieden op de markt van bedrijfsvoertuigen zoals de Ford Transit, gaat gepaard met een verschuiving van solide, uniforme kleuren en specificaties naar meer gepersonaliseerde opties. Hetzelfde geldt voor de velgen, vooral in imagobewuste segmenten zoals huurbussen en kampeerwagens.

Nog afgezien van het Special Vehicle Options gamma – dat potentiële Transit-klienten keuze biedt uit meer dan 160 kleuren – zijn er bijkomende glanzende, krachtige kleuren beschikbaar: Frozen White, Tonic, Sublime en Blue Ambition, die aangepast zijn aan de trend van modernere metaalkleuren.

Aansluitend bij de veranderingen in het design werden, met behulp van Computer Aided Engineering (CAE), nieuwe 16" lichtmetalen velgen met vijf spaken ontwikkeld, die beschikbaar zijn voor de een- en tweetonners met enkele achterwielen. Visueel nemen deze velgen het thema van de gevormde randen van de koplampomlijstingen over. Deze velgen, die geleverd worden met in de fabriek gemonteerde vergrendelbare wielmoeren, zijn bijzonder aantrekkelijk voor kopers van de Tourneo met negen zitplaatsen, de minibus en de Tourneo.



Als optie verkrijgbare sierwieldeksels, afgewerkt in zilverkleur en met een gatenmotief dat naar details van het radiatorrooster verwijst, zijn verkrijgbaar voor de 15” en 16” enkele wielen.

De nieuwe Transit introduceert twee nieuwe bandenmaten: 195/75 R16C 107/105 R voor modellen met dubbele achterwielen en een voorasbelasting van 1850 kg; 215/75 R16C 116/114 R voor 350-modellen met verlengd draagframe en enkele achterwielen.

Interieurdesign

Een interieurdesign gekenmerkt door ergonomie, kwaliteitsmaterialen en een hoge fabricagekwaliteit is vandaag een beslissende factor bij de keuze tussen twee voertuigen. De meeste bestuurders verwachten dat de cabine – hun werkplek – even verfijnd en comfortabel is als het interieur van de wagen waarmee ze in hun vrije tijd rijden.

De cabine van een Transit is echter veel moeilijker te ontwerpen dan het interieur van een personenwagen. Het gaat immers om een kleine ruimte die tegelijkertijd moet dienen als werkomgeving, kantoor, eet- en ontspanningsruimte voor alle inzittenden en als werkstation voor de bestuurder.

De vormgeving van een Transit-cabine heeft eerder te maken met industrieel design dan met interieurdesign, hoewel ook een aangename esthetische uitstraling, kwaliteitsmaterialen en afwerking een rol spelen. Voorts moet de meest recente communicatietechnologie gebruikt worden, met satellietnavigatie en Bluetooth draadloze connectiviteit voor een mobiele telefoon die geïntegreerd wordt in het audiosysteem van het voertuig.

Het interieur van de nieuwe Transit werd herzien, en heeft nu een volledig nieuw, tweekleurig instrumentenpaneel, een stuurwiel zoals in een personenwagen en een hoger gemonteerde versnellingspook.

Die aanpassingen werden grotendeels ingegeven door onderzoek van Fords ergonomen naar de manier waarop Transit-eigenaars van alle leeftijden en geslachten hun voertuig dagelijks gebruiken. Ze onderzochten daarbij de wisselwerking tussen de bestuurder en de instrumenten en bedieningselementen, de voorwerpen die ze in de cabine meenamen en welke opbergssystemen noodzakelijk waren.



Ook de verplaatsing van de versnellingspook van de vloer naar de middenconsole werd ingegeven door dat onderzoek. Deze oplossing biedt een aantal voordelen: ze maakt extra vloerruimte en een doorgang in de cabine naar achteren vrij, biedt een rijbeleving die meer aan een personenwagen doet denken en vermindert de overbrenging van geluid, trillingen en gedreun naar het interieur.

Het instrumentenpaneel en de middenconsole van de nieuwe Transit werden nieuw ontworpen met de werkende bestuurder in gedachten. Het esthetische aspect van het interieurdesign kwam pas aan bod nadat het designteam de ideale montageplaats van alle elementen had bepaald, waarna ze tot een evenwichtig geheel werden gesmeed.

De nieuwe tweekleurige afwerking van het instrumentenpaneel wordt gekenmerkt door een praktische, donkere kleur voor de oppervlakken aan de bovenzijde, en een lichtere tint in de lagere zones om het ruimtelijk gevoel en de aan een personenwagen ontleende kwaliteit te vergroten en een gevoel van functionele harmonie te verkrijgen.

Nieuw Airco Pack Plus

De kopers van de nieuwe Transit kunnen ook opteren voor een optioneel nieuw Airco Pack Plus, speciaal ontworpen om te voldoen aan de verwachtingen van de vakman.

Hoewel de inhoud van het Airco Pack Plus omvat airco, volledig tussenschot met ruit, ruiten achter, achterrautverwarming, wis/was achter.

Voor het interieur biedt het Professional Pack nieuwe en beproefde technologieën die de rijbeleving verder verbeteren. De basiselementen zijn een nieuw Goed Zicht Pack – ruitenwissers met regensensor, automatische ontsteking van de koplampen, automatisch wissen van de achterraut (wanneer de achterrautversnelling wordt ingeschakeld) en getint glas.

“Wij geven er ons rekenschap van dat uiterlijk en stijl een sterke emotionele band tussen de eigenaar en zijn voertuig kunnen scheppen. Een bedrijfsvoertuig moet aan andere voorwaarden voldoen dan een personenwagen, maar we zijn ervan overtuigd dat klanten de nieuwe Transit zullen kopen omdat hij mooier is dan ooit, en toch niets aan functionaliteit heeft ingeboet.”

Chris Bird, Director Design – Ford of Europe



NIEUWE KRACHTBRONNEN

“De belangrijkste drijfveer achter de ontwikkeling van de krachtbronnen was de Fase IV emissienorm, die vanaf januari 2007 verplicht wordt voor bedrijfsvoertuigen. Wij grepen deze gelegenheid aan om op de emissienormen te anticiperen, een keuze die bovendien alle eigenaars van de nieuwe Transit voordelen zal opleveren. Wij wilden de recentste technologieën ook benutten om het brandstofverbruik, de emissies en het geluid, de trillingen en het gedreun terug te dringen.”

Barry Gale, Chief Engineer Commercial Vehicles

De Transit van de nieuwste generatie wordt aangeboden met een familie van zes volledig nieuwe Duratorq TDCi-dieselmotoren – drie 2,2-liter en drie 2,4-liter versies, en een 2,3-liter viercilinder Duratec-benzinemotor die op CNG/LPG kan draaien.

Nieuwe Duratorq-dieselmotoren

De twee Duratorq TDCi common-rail-dieselmotoren vertonen de volgende gemeenschappelijke kenmerken:

- Cilinderkop met twee bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder
- Onderhoudsvrije simplex distributieketting
- Inlaatluchtkoeling (intercooler)
- Watergekoeld en elektronisch gestuurd uitlaatgasrecirculatiesysteem (e-EGR)
- Turbocompressor voorzien van een turbine met vaste geometrie voor de minst krachtige versies (2,2-liter 85/110 pk en 2,4-liter 100/115 pk)
- Turbocompressor voorzien van een turbine met variabele geometrie voor de krachtigste versies (2,2-liter 130 pk en 2,4-liter 140 pk)
- 6 kg lichter gietijzeren motorblok met geoptimaliseerde geometrie en wanddikte voor een hoge constructiestijfheid en geringere afbuiging van luchtgeluiden
- Ladderframe voor een buitengewoon stijve constructie van de verbinding tussen oliecarter en koppelinghuis
- Zes kopbouten per cilinder voor een uniforme bevestiging van de koppakking en een minimale doorbuiging van de boringen



- Gering volume van koelmantel draagt bij tot optimale opwarmduur
- Rechtstreekse montage van de hulpapparaten op het motorblok/ladderframe om het gewicht en de overbrenging van geluid te beperken.

De twee motoren beschikken over een common-rail inspuitstelsel. Dankzij dit beproefde stelsel en de moderne architectuur van de motor, met vier kleppen per cilinder en centrale inspuiting, voldoen de nieuwe Duratorq TDCi-motoren ruimschoots aan de Fase IV emissienorm, die de maximumwaarden voor stikstofoxiden en deeltjes met respectievelijk 50 en 40 procent verlaagt ten opzichte van de huidige Fase III norm, en de minimumtermijn voor de goede werking van de systemen met 20.000 km verlengt tot 100.000 km.

Meer vermogen en koppel

De voorwielaangedreven Transits zijn verkrijgbaar met drie dwars gemonteerde 2,2-liter Duratorq TDCi-dieselmotoren met drie vermogenswaarden: 85 pk / 250 Nm, 110 pk / 285 Nm, en 130 pk / 310 Nm. Deze motoren hebben een boring van 86 mm en een grote slaglengte van 94,6 mm.

De Transit met achterwielaandrijving is naar keuze verkrijgbaar met drie, in de lengterichting gemonteerde 2,4-liter Duratorq TDCi -dieselmotoren: 100 pk / 285 Nm, 115 pk / 320 Nm en 140 pk / 375 Nm. Deze motoren hebben een boring van 89,9 mm en een grote slaglengte van 94,6 mm.

De 2,2-liter Duratorq TDCi-motor werd ontworpen in Fords dieselmotorencentrum in Dagenham, in het kader van de samenwerking tussen Ford Motor Company en PSA Peugeot Citroën. De 2,4-liter Duratorq TDCi is een doorontwikkelde versie exclusief voor Ford.

Motorblok

Het ladderframe waarop het motorblok van beide krachtbronnen gemonteerd wordt, draagt in belangrijke mate bij tot de verhoogde constructiestijfheid. Bovendien weegt dit geheel ongeveer 8 kilogram minder dan een vergelijkbaar klassiek blok.

De nieuw ontworpen cilinderkop heeft een nieuwe geometrie voor het primaire en secundaire inlaatkanaal. Beide kanalen zijn berekend op een verbeterde doorstroming en wervelbeweging. Dit resulteert in een optimale cilindervulling, die nodig is voor een snelle en doeltreffende verbranding, en vermindert tegelijkertijd de deeltjesemissie. Ook nieuw is het kleppenmechanisme, dat met een modulair systeem van tuimelaars werkt in plaats van met een traditionele tuimelaars. De tuimelaars



bewegen in een voorgebouwde modulaire aluminium drager die borg staat voor een hoge productiekwaliteit en het onderhoud vereenvoudigt.

Alle Duratorq TDCi-dieselmotoren beschikken over een common-rail hogedrukspuitsysteem van een nieuwe generatie dat met een maximumdruk van 1600 bar werkt. Alle krachtbronnen – uitgezonderd de versies met 130 en 140 pk – hebben een turbocompressor met vaste geometrie. De motoren met 130 en 140 pk beschikken over een elektrisch bediende turbocompressor met variabele leidschoepen om het koppel te optimaliseren over het volledige toerentalbereik.

Emissienormen Fase IV

Om, rekening houdend met de nieuwe dieselmotoren en het voertuiggewicht van de talrijke Transit-versies, te voldoen aan EU Fase IV, was een geoptimaliseerde Duratorq TDCi-architectuur nodig met meerkleppentechnologie, een centrale verstuiver, volledig elektronisch gestuurde brandstofinspuiting, een gekoeld uitlaatgasrecirculatiesysteem en een oxidatiekatalysator.

In het lage toerental- en belastingsbereik (rond het stationair toerental) bereikt de nieuwe Ford Duratorq TDCi-motor een uitlaatgasrecirculatiepercentage van meer dan 50 procent. Bij toerentalen hoger dan 1500 t/min. wordt de uitlaatgasrecirculatie aangestuurd door een referentieveld, met een effectieve mediaandruk van 10 bar, wat bijdraagt tot lagere NOx-emissies over een breed bereik van het referentieveld.

Ford gebruikt waterkoeling voor de uitlaatgasrecirculatie omdat dit optimale prestaties waarborgt en de levensduur verlengt.

Omdat een zeer groot aantal Ford Transits wordt gebruikt voor bestelrondes, waarbij de bestuurder dikwijls stopt en weer vertrekt in de stad, is het belangrijk dat de katalysators zeer snel hun bedrijfstemperatuur bereiken. Dit werd bereikt door de katalysator dicht bij het uitlaatspruitstuk naast de turbocompressor te monteren.

Opstelling van de motor

De architectuur van de hulpapparaten werd aangepast om de algemene layout te verbeteren, meer bepaald op de versies met voorwielaandrijving. De brandstofpomp van de dwars geplaatste motoren op de voorwielaangedreven versies verhuist naar de achterzijde van de motor, tegenover de



inlaatnokkenas in plaats van de distributieketting zoals op het vorige model, zodat de belasting grotendeels wordt overgebracht naar de distributieketting en de motor stiller loopt.

Dankzij de nauwgezette herziening van de waterpomp en het bijbehorende aandrijfriemsysteem is er ook een nieuw, lichter aandrijfsysteem voor de hulpapparaten aan de voorzijde, waarbij de nieuwe motor de verplaatste waterpomp, alternator, stuurbevestigingspomp, vacuümpomp en compressor van de airconditioning aandrijft.

Langere onderhoudsintervallen

Alle dieselmotoren hebben een onderhoudsinterval van 25.000 km of één jaar, uitgezonderd de 2,4-liter versie met 140 pk, waarvoor de interval verlengd wordt tot 50.000 km of twee jaar. Dit was onder meer mogelijk dankzij het gebruik van een oliepeil- en -temperatuursensor (OLT). Het oliesensorsysteem, dat naast de toevoeropening voor de turbo-olie op het ladderframe gemonteerd is, gebruikt elektrische weerstand om het peil en de temperatuur van de olie te meten. Deze motor is bovendien uitgerust met een centrifugaalfilter in het oliecircuut – in het nieuw ontworpen kleppendecksel – dat schadelijke roetdeeltjes uit de olie verwijdert.

Nieuwe Duratec-benzinemotor

In het motorengamma voor de nieuwe Transit is er ook een nieuwe, 145 pk / 200 Nm sterke 2,3-liter Duratec-benzinemotor met vier cilinders in lijn, die geproduceerd wordt in Mexico.

Deze krachtbron, die met balansassen is uitgerust met het oog op een soepelere loop, beschikt over elektronische regeling van de gasklep, voor een betere respons tijdens acceleraties. Ze heeft een mechanisch 'returnless' brandstofsysteem en een intelligente brandstofpomp om de druk te regelen, zodat afzonderlijke drukregelaars en temperatuur-/druksensoren overbodig zijn en de motor robuuster en onderhoudsvriendelijker wordt.

Deze motor voldoet aan de Fase IV emissienorm en heeft een olieerversingsinterval van 20.000 km of één jaar. Door het gebruik van klepzittingen uit gehard materiaal kan de motor worden omgebouwd om op LPG of CNG te lopen.



Transmissie en aandrijflijn

Alle voorwielaangedreven Transits zijn uitgerust met een handgeschakelde vijfversnellingsbak, terwijl de achterwielaangedreven Duratorq-TDCi met 100 pk en de Duratec-benzineversie met 145 pk over een geavanceerde vijfversnellingsbak beschikken. Een handgeschakelde zesversnellingsbak is standaard op de koppellijke Duratorq TDCi 115 en 140 pk sterke versies met achterwielaandrijving.

Vliegwiel en koppeling

Alle nieuwe Transits met achterwielaandrijving en dieselmotor en de voorwielaangedreven versie met de 130 pk sterke TDCi hebben een vliegwiel met dubbele massa. Door de torsietrillingen van de motor te dempen, beperkt dit vliegwiel het geratel van de transmissie en het gedreun van het koetswerk. Alle andere versies beschikken over een vliegwiel met enkelvoudige massa, dat ook isolatie van torsietrillingen van de motor biedt om de NVH-niveaus te verlagen.

Om de levensduur van de koppeling te verlengen, heeft de zesversnellingsbak van het achterwielaangedreven model een koppeling met een diameter van 256 mm – dat is 16 mm meer dan die van de versnellingsbakken met vijf verhoudingen.

Assen, aandrijfassen en eindoverbrengingsverhouding

Alle Transits met voorwielaandrijving hebben een nieuw ontworpen aandrijvende steekas, voorzien van naar binnen gekeerde spiebanen met 36 tanden. Alle modellen, uitgezonderd de eentonner met 85 pk, beschikken over trillingsdempende aan de binnenzijde gemonteerde koppelingen. De eindaandrijving heeft een overbrengingsverhouding van 4,23:1 of 4,54:1.

De modellen met achterwielaandrijving krijgen een nieuwe aangedreven achteras met een kroonwiel van 9,25" in plaats van 8,8" om het hogere koppel te kunnen verwerken. Een solide rubberen koppeling tussen de versnellingsbak en de aandrijfjas vermindert het gedreun van de aandrijflijn en laat een soepele overbrenging van het koppel toe.

De eindoverbrengingsverhouding van de aandrijving op de modellen met achterwielaandrijving verschilt naargelang van de motor en de gewichtsklasse. Wegens het hogere koppel van de motoren werd ze geoptimaliseerd om het toerental laag te houden en het geluid te beperken tijdens het rijden tegen constante snelheid, en om het acceleratievermogen, de verfijning en de levensduur van de koppeling te optimaliseren.



BEZIT VAN DE TRANSIT

“Betrouwbaarheid is een troef van de Transit. Hij moet het betrouwbaarste bedrijfsvoertuig op de markt zijn. Als we die belofte niet hadden waargemaakt, zouden wij nooit zoveel jaren het nummer één gebleven zijn.”

“Rekening houdend met de zwaardere belasting van een bedrijfsvoertuig moeten wij strengere testnormen hanteren dan voor personenwagens, en hebben we die normen zelfs nog verhoogd op bepaalde punten. Op basis van gegevens over de Turkse markt, bijvoorbeeld, ontwikkelden wij testprocedures die zijn afgestemd op de slechtere wegen en de hogere stofconcentratie in dat land.”
“Het is bovendien de eerste keer dat wij Fords D C DQ – Dependability, Contemporary, Driving Quality – criteria zo nauwlettend op een bedrijfsvoertuig hebben toegepast, teneinde ambitieuzere doelstellingen te bepalen en bereiken. Met deze aanpak willen wij onze klanten een toegevoegde waarde bieden.”

Phil Collareno, Commercial Vehicle Director – Product Development

De voorbije jaren koesteren de eigenaars van bedrijfsvoertuigen almaar hogere verwachtingen. Hun voertuig is niet langer enkel een werkplek, maar krijgt ook andere toepassingen en een centrale plaats in zowel hun privé- als hun beroepsleven.

“Iedereen heeft zo zijn opvattingen over de Transit,” zegt Collareno. “De mensen zien hem als sterk, onvermoeibaar, betrouwbaar, een harde werker, eerlijk, een werkpaard; traditioneel, functioneel, minder personenwagen en meer bestelwagen. Inspelend op het toegenomen belang van de vaklieden als doelgroep, wilden we echter met meer stijl en finesse voortbouwen op die reputatie, maar tegelijkertijd moeten we ook de fleet-klanten blijven aanspreken.”

Kopers van lichte en middelgrote bedrijfsvoertuigen verwachten de dag van vandaag meer en meer kenmerken en uitrustingsniveaus die ze in hun personenwagen terugvinden. Zelfs in goedkopere bestelwagens willen de klanten over stuurbevestiging, airbags en een degelijke radio-cd-speler beschikken. De Transit biedt al die kenmerken, aangevuld met nieuwe opties zoals Bluetooth, satellietnavigatie en zelfs lederbekleding. Samen maken deze elementen de nieuwe Transit tot het best uitgeruste model ooit, met specificaties die de vergelijking met eender welke moderne personenwagen kunnen doorstaan.



Maar voor alle klanten blijft de betrouwbaarheid het belangrijkste voordeel dat aan het bezit van een Transit is verbonden. Met die wetenschap in gedachten werkten de ingenieurs uiterst nauwgezet aan het nieuwste model, en konden ze de levensduur van bepaalde componenten verlengen tot 400.000 kilometer.

Andere factoren die het bezit van een Transit aantrekkelijker maken en die borg staan voor een zorgeloos bezit en gebruik, zijn:

- Een interieur als van een personenwagen
- De beste ergonomie en opbergmogelijkheden in zijn klasse
- Een kleiner stuurwiel
- Een hoger gemonteerde versnellingspook met soepelere bediening
- De beschikbaarheid van zijairbags
- Een nieuw hulpframe voor het instrumentenpaneel om de structurele integriteit te optimaliseren
- Verhoogd geluidscomfort
- Aanzienlijke vermindering van geluid, trillingen en gedreun
- Herziene architectuur van de motor om onderhoud en herstellingen te vergemakkelijken
- Behandelde panelen in zones die aan corrosie onderhevig zijn
- Standaard acht jaar garantie tegen doorroesten
- Nieuwe deurafdichtingen voor minder windgeruis
- Verbeterde deurbevestiging en volledig tussenschot verhogen koetswerkstijfheid
- Zwaardere voorasbepaling om de asbelasting te verhogen van 1750 tot 1850 kg (alleen modellen met achterwielaandrijving)
- Verbeterde rijdynamiek gebaseerd op normen van Ford voor personenwagens
- Betere stuurreacties
- Schijfremmen rondom met ABS, elektronische remkrachtverdeling en koprolpreventie
- Herziene structuur van de voorzijde voor lagere herstellingskosten na een ongeval
- Nieuwe koplampen die makkelijker te herstellen en onderhouden zijn
- Verhoogde laadcapaciteit op het dak
- Geavanceerde hydrosteunen voor alle motoren
- Nieuw gamma diesel- en benzinemotoren met een stillere werking, een lager verbruik en langere onderhoudsintervallen



- Het laagste brandstofverbruik in zijn klasse
- Langere levensduur voor de startmotor
- Dynamisch navigatiesysteem dat de reistijden kan verkorten en bijgevolg kosten bespaart
- Twee accu's maken dat de Transit altijd kan worden gestart
- Verscheidene configureerbare vergrendelopties voor een nog betere beveiliging
- Elektronisch CAN-bus netwerk
- Drie aanvullende elektrische aansluitpunten
- Gewijzigd draadbundeltraject om mogelijke beschadiging tijdens het aanpassen van het voertuig te voorkomen
- Aanvullende afscherming van de draden om afslijting te voorkomen
- Kilometersteller waarmee niet kan worden geknoeid om te voorkomen dat de kilometerstand wordt gewijzigd

Bij de ontwikkeling streefden de ingenieurs vooral naar een nieuwe Transit-generatie die haar gebruikers evenveel voldoening schenkt als alle andere voertuigen van Ford.



LAADRUIMTE EN LAADVERMOGEN

Omdat de markt zo veeleisend en specifiek is, voert Ford voortdurend doorgedreven klantenstudies uit met betrekking tot de Ford Transit. Dit stelt het ontwikkelingsteam in staat om zeer nauwe banden te smeden met zijn klantenbasis.

Ook het designteam wordt bij dat onderzoek betrokken. Zij verrichten diepgravende research bij de gebruikers, om na te gaan hoe het voertuig wordt aangewend, meer bepaald wat het in- en uitstappen en het in- en uitladen betreft.

In de loop van het onderzoek werden duidelijke verschillen vastgesteld tussen de gebruikers van respectievelijk één- en tweetonners: de Transit-versies van één ton worden voornamelijk gebruikt voor bestelrondes in de stad, kleine bedrijven en dagelijkse leveringen. Tweetonners zijn doorgaans bestemd om zware goederen snel te vervoeren op de autosnelweg. Deze bestelwagens voor lange afstanden hebben een functionele laadcapaciteit, een hoger laadvermogen en een groter laadvolume.

Ondanks de meer dan 500 beschikbare koetswerkuitvoeringen en de Special Vehicle Operations varianten die 30 procent van het verkoopvolume uitmaken, bleek uit klantenonderzoek dat nog een ander model aan het gamma moest worden toegevoegd: een versie met laag dak, middellange wielbasis en een grotere bagageruimte. Dit model is ideaal voor lage doorgangen, bijvoorbeeld in parkeergarages, en is verkrijgbaar als bestelwagen en als bus.

Het zeer volledige Transit-gamma biedt de volgende voordelen:

- Een heavy-duty vooras voor gebruikers met een 'blauw zwaailicht', zoals de hulpdiensten
- 60 basisstructuren en koetswerkuitvoeringen, voor- en achterwielaandrijving
- Specifieke platforms voor bestelwagens en chassis cabine
- Drie wielbasissen en vier laadlengten van 2,58 tot 4 meter
- De hoogste laadcapaciteit in de klasse met een MTM van 4,3 ton
- Verhoogde constructiestijfheid
- Draagvermogen van 150 kg op het dak
- Zijdelingse laaddeuren in twee groottes, waarvan één de grootste van haar klasse



RIJDYNAMIEK EN CHASSIS

“Een centraal element in het DNA van Ford is zijn toonaangevende positie op het vlak van de rijdynamiek. We pasten de beproefde criteria van onze personenwagens toe op de nieuwe Ford Transit. We willen dat alle voertuigen van Ford erkend worden voor hun rijplezier.”

John Reed, Vehicle Engineering Manager

De woorden 'rijcomfort en wendbaarheid' en 'bedrijfsvoertuig' worden niet dikwijls in één zin gebruikt, maar de Ford-ingenieurs hebben er alle vertrouwen in dat de nieuwe Transit de rijdynamiek van de bedrijfsvoertuigen en de manier waarop ze door hun gebruikers worden ervaren, ingrijpend zal veranderen.

Vanaf het begin van het programma gaven zij er zich rekenschap van dat de Transit-bestuurders voertuigreacties verwachten die dicht aanleunen bij die van een personenwagen, zonder aan de intrinsieke robuustheid en de laadcapaciteit van dit model te raken.

Dat de Ford Transit beschikbaar zal zijn met voor- en achterwielaandrijving, met vier wielbasissen en in een brede waaier van koetswerkuitvoeringen, maakte het programma alleen maar complexer.

De ontwikkeling van een systeem voor een bedrijfsvoertuig is bovendien veel moeilijker dan van gelijksoortige technologieën op een personenwagen, omwille van de beduidend grotere verscheidenheid aan laadconfiguraties, van een leeg voertuig met bestuurder in de stad tot een volledig beladen bestelwagen op de autoweg. Met die extremen en alles wat er tussen ligt, moest rekening worden gehouden.

Om alle versies uit het gamma hetzelfde voorspelbare weggedrag te geven, gebruikte het Transit-team een reeks modellen met voor- en achterwielaandrijving en met alle wielbasissen, die representatief waren voor de meest extreme laadomstandigheden.

Bovendien beschouwde het team de ontwikkeling van de nieuwe Transit als een gelegenheid om de volgende elementen te combineren: schijfremmen voor- en achteraan, ABS, elektronische remkrachtverdeling (EBD) en Roll Over Mitigation (ROM).



De basisarchitectuur van de ophanging blijft ongewijzigd ten opzichte van het huidige model, met een McPherson-voorwielophanging en een Hotchkiss-achteras. Binnen die schema's werd evenwel een aantal kleine, maar belangrijke aanpassingen doorgevoerd:

- Opvallende gelijkensissen tussen de ophangingsarchitectuur van de modellen met voor- en achterwielaandrijving, met gemeenschappelijke componenten zoals traverse, stuurhuis, wieldraagarmen, draaipunten, naven, schokdempers, veren en topbevestigingen; het enige verschil is de afstelling van de veren, schokdempers en lagerbussen, die berekend is op verschillende laadvermogens en configuraties, bv. Bussen.
- Dezelfde opnamepunten blijven behouden, maar werden versterkt: de topbevestiging van de McPherson-veerpoten werd 30 mm hoger geplaatst voor een extra versterking in die zone, een ingreep die voordelig is voor het NVH-niveau, de wagenbeheersing en de wrijvingseigenschappen.
- Een stabilisatorstang aan de voorzijde die aan de McPherson-veerpoten is bevestigd, zoals bij een personenwagen, verbetert de initiële stuurreactie.
- De beperking van de wrijving in de voorwielophanging en het stuurhuis resulteerde in sportievere, nauwkeurigere stuurreacties bij hoge snelheid zonder dat er meer kracht moet worden uitgeoefend tijdens manoeuvres.
- Een nieuwe, kortere stuuroverbreningsverhouding (16,6:1) voor de meeste modellen verbetert het stuurgevoel en de stuurreacties. De chassis cabine versies met korte en middellange wielbasis behouden een verhouding 19:1.
- Op bredere schommels en beugels gemonteerde achterveren en grotere lagerbussen verbeteren de flexibiliteit in dwarszin aanzienlijk.

Nieuwe remmen

Door voor het eerst een CAN-bussysteem te gebruiken met het ABS, kon het Transit-team een reeks elektronisch gestuurde rem- en dynamische systemen ontwikkelen die de veiligheidsuitrusting van de Transit aanzienlijk verbeterden.

De nieuwe Transit beschikt over geventileerde schijfremmen vooraan (300 mm voor alle modellen met achterwielaandrijving en tweetonners, 280 mm voor de modellen met voorwielaandrijving en eentonners) met ventilatieopeningen voor een verhoogde warmtecapaciteit om fadingverschijnselen en 'graunch' bij krachtig remmen te voorkomen. Achteraan worden volle schijven gemonteerd.



Vooraan krijgt de Transit nieuwe remklauwen met twee zuigers, achteraan hebben de remklauwen één zuiger. Alle remblokken zijn voorzien van een slijtagesensor. Een 9”/10” dubbele rembekrachtiger verhoogt de bekrachtigingsverhouding met 20 procent. Hij is afgestemd en geoptimaliseerd voor een goed pedaalgevoel, de klanten zullen het voordeel hiervan vooral merken wanneer het voertuig volgeladen is. De Transit kan schermen met een voorbeeldig weggedrag, zelfs zonder de aanvullende veiligheidssystemen waarover hij nu beschikt; de verbeteringen hebben tot doel zijn rijeigenschappen nog te verbeteren.

Antiblokkeerremstelsysteem (ABS)

De verhoogde doeltreffendheid van het remsysteem wordt nog verbeterd door het ABS, dat nu standaard is op alle versies. Snelheidssensoren op elk wiel detecteren eventuele blokkeerneigingen tijdens het remmen en moduleren de remdruk om te voorkomen dat de banden gaan slippen en de bestuurder de controle over het voertuig verliest. ABS verbetert ook de remwerking op ondergronden met ongelijke wrijvingseigenschappen links-rechts, door meer remkoppel over te brengen naar de wielen met het meeste grip.

Elektronische remkrachtverdeling (EBD)

Elektronische remkrachtverdeling verdeelt de remkracht in een evenwichtige verhouding over de voor- en achterwielen, rekening houdend met de rijomstandigheden en de belasting. Als de achterwielen sneller vertragen dan de voorwielen tijdens het remmen, kan dit gripverlies en, in extreme gevallen, een slippartij tot gevolg hebben.

Op een volgeladen voertuig kan een hogere remkracht worden uitgeoefend omdat het extra gewicht op de achteras de grip verhoogt. Als dezelfde remkracht zou worden gebruikt in onbeladen toestand, zou het voertuig gaan slippen of spinnen. Het nieuwe EBD-systeem van Ford detecteert automatisch de remkracht en moduleert ze om het gewicht van de lading te compenseren.



Brake Traction Control System (BTCS)

BTCS blijft als optie verkrijgbaar op de Transit. Dit systeem is bijzonder nuttig voor voertuigen die veel gebruikt worden op gladde ondergronden, waarbij de tractie problematisch kan zijn – dikwijls is dat het geval in de omgeving van bouwterreinen. Het BTCS-systeem van Ford grijpt in zodra er wielspin wordt gedetecteerd. Het oefent remkracht uit om het betreffende wiel te vertragen tot zijn grip is hersteld. Het sluit de gasklep niet af om het motorkoppel te verlagen, maar brengt het koppel over naar het wiel met het meeste grip.

Dit systeem werkt enkel bij snelheden tot 40 km/u, en is bijzonder doeltreffend wanneer één wiel zich op een gladde ondergrond, zoals nat gras, bevindt, en het andere op droog asfalt.

Electronic Stability Programme (ESP) en Roll Over Mitigation (ROM) beschikbaar

Door tractiecontrole te combineren met ESP, ontwikkelde het Transit-team een geavanceerd systeem dat detecteert wanneer het voertuig van het door de bestuurder gekozen traject afwijkt en dat automatisch het vermogen en de remkracht aanpast om het opnieuw op de juiste koers te brengen.

Geavanceerde giersnelheidssensoren en buitengewoon snelle elektronische besturingssystemen registreren de afwijking, en reageren via een hogedrukrempompsysteem veel sneller dan de mens dat kan om onder- of overstuur te voorkomen.

ESP controleert ononderbroken de gegevens over de rijsnelheid, de stuurhoek en de draaisnelheid van de wielen. Zodra een afwijking wordt vastgesteld, geeft ESP de aangewezen commando's:

- Als de banden hun zijdelingse grip verliezen bij het draaien en er bestaat het risico van onder- of overstuur, wordt dit onmiddellijk gedetecteerd door de Active Yaw Control (AYC) sensor, die het ESP-systeem onmiddellijk het signaal geeft om remkracht uit te oefenen en het koppel te verlagen tot het voertuig zich opnieuw op de juiste koers bevindt. Een voorbeeld: bij onderstuur in een bocht naar links oefent ESP remkracht uit op het linker achterwiel zodat het voertuig correct door de bocht gaat. Bij overstuur remt ESP de wielen aan de buitenkant af om het voertuig terug op de juiste koers te brengen.
- Roll Over Mitigation (ROM) wordt geactiveerd wanneer de Active Yaw Control sensor detecteert dat het koetswerk buitensporig gaat rollen of overhellen in scherpe bochten;



het ESP-systeem grijpt in om dit te compenseren door remkracht uit te oefenen en het koppel aan te passen

- Bij veranderingen van rijstrook tegen hoge snelheid schakelt het ESP-systeem het Roll Movement Intervention (RMI) programma in, dat remkracht en motorkoppel snel aanpast om te voorkomen dat het voertuig kantelt
- Hydraulic Brake Assist (HBA) grijpt in wanneer de bestuurder het rempedaal snel indrukt, bijvoorbeeld in een noodremmanoeuvre. In dat geval verhoogt het systeem de remdruk wanneer onvoldoende druk wordt uitgeoefend op het rempedaal. Tegelijkertijd wordt het ABS ingeschakeld
- ESP kan ook automatisch de remdruk op één of meer wielen verhogen zonder dat de bestuurder hierom vraagt, en tegelijkertijd het motorkoppel beperken.

Een van de grote uitdagingen voor het Transit-team was al deze elektronische systemen doeltreffend te laten werken ongeacht de lading en het zwaartepunt van het voertuig. Om dat mogelijk te maken, werd een Load Adaptive Control (LAC) ontwikkeld. Het totale gewicht wordt geraamd op basis van de hoeveelheid motorkoppel die nodig is om het voertuig te laten accelereren, en wordt aangepast over een zekere tijdsperiode.

Tractiecontrole met volledige koppelverlaging is standaard met ESP, en biedt de bestuurder dezelfde voordelen als de volledige tractiecontrole van de Ford-personenwagens.

Door die technologieën aan te bieden en de bestaande afstellingen en componenten van de ophanging te verfijnen, is de nieuwe Transit een tot wasdom gekomen bedrijfsvoertuig, waarin iedereen – zowel handelaars op bestelronde als chauffeurs voor langeafstandsvervoer of onderwijzers die hun leerlingen meenemen op een uitstap – zich onmiddellijk thuis zal voelen.



BESTUURDERSCOMFORT EN PRAKTISCHE KENMERKEN

“De eenvoudige waarheid is dat de klanten almaar hogere verwachtingen koesteren, en dat ze meer eisen stellen aan hun bestelwagen dan vijf jaar geleden. Ze wensen evenveel comfort en hetzelfde uitrustingsniveau als in hun personenwagen.

Het comfort is een belangrijk aspect voor alle bestuurders, zowel voor chauffeurs die vele uren achter het stuurwiel doorbrengen, als handelaars op bestelronde of vaklieden die hun voertuig voor beroeps- en privé-doeleinden gebruiken.

In de zes jaar sinds de lancering van de vorige Transit-generatie hebben wij nauwlettend onderzocht hoe bestelwagens worden gebruikt en geluisterd naar wat de klanten wensen. Wij verwerkten onze bevindingen in dit nieuwe model, met de bedoeling de Transit tot de norm te maken wat bestuurderscomfort en praktische kenmerken betreft. Het Professional Pack is hiervan slechts een voorbeeld.”

Peter Fleet, Director Commercial Vehicles – Marketing Sales and Service

De dag van vandaag is de bestelwagen meer dan een werkinstrument. Er is nu een emotioneler verband tussen de keuze van een bestelwagen en de rol die hij in het leven van de mensen speelt.

Eén van de belangrijkste aspecten is het concept van de bestelwagen als een tweede thuis, waarbij het voertuig een sleutelrol vervult in zowel het beroeps- als het privé-leven van de klant. Naarmate de beroepsactiviteiten uitbreiding nemen, blijft de personenwagen steeds meer thuis. Voor de bestelwagen wordt zo een gebruikspatroon ontwikkeld waarbij hij ook wordt gebruikt voor ritten die men traditioneel met de personenwagen zou doen – kinderen naar school brengen, van hot naar her rijden in de weekends enz. De bestelwagen gaat zo meer en meer deel uitmaken van het dagelijks leven.

Omdat hun bedrijfsvoertuig almaar meer voor het gezin wordt ingezet, verwachten de klanten dat hij dezelfde uitrustings- en veiligheidsniveaus biedt als hun personenwagen. Daarnaast is hij tijdens de werkdag zowel een werkplek als een verpozingsruimte voor de gebruiker.

De beheerders van bedrijfswagenparken houden ook meer en meer rekening met de aanbevelingen van hun chauffeurs, en vragen hen advies vóór ze een definitieve keuze maken.



Om de nieuwe Transit af te stemmen op de behoeften van de klanten, brachten de leden van het designteam tijd door met gebruikers, onderzochten zij hun gebruik van het voertuig, peilden zij naar de opbergmogelijkheden en andere uitrustingskenmerken waarover zij wensen te beschikken.

Opbergmogelijkheden

De cabine is aanzienlijk verbeterd en biedt nu ongeëvenaarde opbergmogelijkheden:

- Twee grote opbergvakken op de bovenzijde van het instrumentenpaneel, het vak aan bestuurderszijde is voorzien van een 12V-aansluitpunt
- Uitklapbaar werkblad/picknicktafel en opbergruimte voor A4-ringmappen
- Groot handschoenkastje met hangrails voor A4-mappen
- Houder voor parkeer-/toeltickets
- Twee houders voor tweeliterflessen
- Twee bekerhouders, een derde beschikbaar als er geen asbak wordt besteld

Klimaatregeling

Voor maximaal comfort kan de nieuwe Transit worden uitgerust met diverse verwarmings- en ventilatiesystemen – de standaard verwarming met recirculatie en handmatige airconditioning (ook verkrijgbaar met programmeerbare verwarming op brandstof).

Een nieuwe compressor met hogere capaciteit verbetert de koelprestaties van het airconditioningsysteem. Door de gewijzigde montageplaats van de ventilatieroosters op het nieuwe dashboard kunnen de voorruit en de zijruiten sneller ontwasemd worden.

Bekledingsmaterialen en kleuren

De bekleding is nu in vier uitvoeringen beschikbaar: stof, fluweel, vinyl en – voor het eerst – leder.

Het dashboard is in twee kleuren afgewerkt: het bovenste gedeelte heeft een praktische, donkere kleur die ook de weerkaatsing op de voorruit beperkt, en het onderste gedeelte heeft een lichtere kleur die het gevoel van ruimte vergroot. Naargelang van de koetswerkuitvoering zijn stoffen vloertapijten in een lichtere kleur, voor een warmere sfeer, of rubbermatten verkrijgbaar. In beide gevallen wordt een afzonderlijke, zwaardere isolatielaag aangebracht om geluid, trillingen en gedreun verder te beperken.



De zetelconfiguraties blijven flexibel, met twee opstellingen voor de voorzetels, vijf voor de tweede rij en drie voor de derde en volgende rijen.

De voorzetels zelf zijn op nieuwe sokkels gemonteerd om vervorming bij een ongeval te voorkomen, zodat verwondingen tot een minimum beperkt blijven. De schuimvulling van de zetels werd nieuw ontworpen om meer comfort te bieden, vooral tijdens lange reizen.

Stuurwiel

Voor de nieuwe Transit zijn twee nieuwe stuurwielen verkrijgbaar. Als alternatief voor het standaard stuurwiel kan het voertuig worden voorzien van een met leder overtrokken uitvoering met aluminium spaken en bedieningselementen voor de cruise control. Het met leder overtrokken stuurwiel is standaard wanneer de Transit is uitgerust met cruise control.

Rijhulpsystemen

De Transit zal voor het eerst beschikken over de nieuwste elektrische architectuur met CAN-bussen, die een snelle communicatie tussen de belangrijkste elektronische stuureenheden en uitwisseling van informatie tussen diverse elektronische systemen toelaat. De beschikbaarheid van deze technologie liet het Transit-team toe een reeks nieuwe technologieën voor de bestuurder te ontwikkelen, waaronder:

- Cruise control, voor het eerst verkrijgbaar in de Transit, met bedieningselementen op het stuurwiel
- Parkeerhulpsysteem aan de achterzijde verkrijgbaar, met een geluidssignaal dat de bestuurder waarschuwt bij het achteruitrijden in een enge ruimte
- Voor- en achterrautverwarming met automatische uitschakeling verkrijgbaar
- Visibility Pack verkrijgbaar; bestaat uit ruitenwissers met regensensor, automatische ontsteking van de koplampen en automatisch wissen van de achterraut wanneer de achterrautversnelling ingeschakeld wordt
- Nieuw instrumentenpaneel met een LCD-display tussen de snelheidsmeter en de toerenteller
- Geïntegreerde wekker
- Satellietnavigatie met integratie van verkeersformatie verkrijgbaar; pijlen in het centrale LCD-display en gesproken instructies



- Mogelijkheid tot aansluiting van handenvrije en Bluetooth-telefoon, gecombineerd met spraakherkenning voor het navigatiesysteem, automatische volumeregeling voor het audiosysteem en kanaalkeuze
- Digitale tachograaf
- Entertainmentsysteem in drie uitvoeringen, inclusief een versie met wisselaar voor zes cd's

Bestuurderscomfort

In een comfortabele cabine zal de bestuurder doeltreffender, meer ontspannen en waakzamer rijden en minder geneigd zijn fouten te maken. Het Ford Transit-team leverde aanzienlijke inspanningen om het nieuwe voertuig zelfs in de meest veeleisende omstandigheden comfortabel te maken voor de bestuurder.

De meest opmerkelijke ontwikkeling is de aanzienlijke vermindering van geluid, trillingen en gedreun (NVH). Om het bestuurderscomfort in de Transit nog dichter bij dat van een personenwagen te brengen, werden talrijke uitgekende oplossingen gebruikt:

- Het nieuwe gamma dieselmotoren beschikt over een common-rail inspuitsysteem van de nieuwste generatie om het geluidsniveau te verlagen
- Nieuwe benzinemotor met balansas voor een trillingsvrije werking
- Nieuwe hydromotorsteunen voor alle versies
- Holle delen van koetswerkstructuur met schuimmateriaal gevuld om overbrenging van weggeluiden te beperken
- Stijvere structuur van het instrumentenpaneel
- Zwaardere geluidsisolatie op de wagenbodem
- Hogere gemonteerde versnellingspook isoleert trillingen van aandrijflijn
- Kleinere montage toleranties voor minder windgeruis



Makkelijk te bedienen

Eén van de wensen die duidelijk werden voor het Transit-ontwikkelingsteam, was een verbetering van de manier waarop het voertuig aanvoelt tijdens het rijden, en de bediening: de klanten wilden eerder het gevoel hebben in een personenwagen te rijden, en niet in een zware vrachtwagen.

Dit doel werd bereikt door dezelfde processen toe te passen als bij de ontwikkeling van de veelzijdig geprezen rijomgeving en rijdynamiek van Fords personenwagens.

Zo werd er veel aandacht besteed aan de optimalisering van het stuurgevoel, dat goed gedoseerd en lineair moest zijn bij het draaien of bij hoge snelheid op de autoweg, terwijl de bedieningskracht gering diende te zijn bij lage snelheid in het stadsverkeer. Dezelfde criteria werden toegepast voor de bedieningskracht van de pedalen. Bijzondere aandacht ging naar de optimalisering van het gaspedaal, zodat de bestuurder bij het indrukken onmiddellijk een lineaire reactie van de motor krijgt.

Omdat een Transit dikwijls bestuurd wordt door mensen die niet regelmatig met een bedrijfsvoertuig rijden – bestelwagens worden vaak gehuurd om te verhuizen, en minibussen voor een uitstap – zorgde het ontwikkelingsteam voor een voorspelbare en progressieve werking van het koppelingspedaal. Een vliegwiel met dubbele massa en een zorgvuldige afstemming van de veerbelasting en het hydraulische gedeelte, kwamen dit proces ten goede.

Een ander element dat rijden minder vermoeiend maakt, is de vlakke koppelcurve van de nieuwe motoren, waardoor de bestuurder niet voortdurend hoeft te schakelen om een bepaalde snelheid aan te houden.

Zo is 74 procent van het maximumkoppel van de nieuwe Duratorq TDCi-motor met 130 pk/310 Nm op de voorwielaangedreven versie al beschikbaar bij 1250 t/min., terwijl de Duratorq TDCi met 140 pk/375 Nm 70 procent van zijn maximumkoppel levert bij 1250 t/min.

Het Transit-ontwikkelingsteam schonk echter niet alleen aandacht aan het stuurwiel, de pedalen en de versnellingspook. Zo werden tal van kleinere bedieningselementen in de cabine, en de stuurhendels, afgeleid van personenwagens van Ford, en behouden zij dezelfde ergonomische opstelling. Dit werd bewust zo gedaan om een algemene rijbeleving te verkrijgen die de Transit doet aanvoelen als een personenwagen.



VEILIGHEID

“Veiligheid staat dezer dagen niet op de optielijst. Alle Transit-kopers beschouwen veiligheid terecht als vanzelfsprekend. Gelet op het grote aantal kilometers dat vele bestuurders afleggen en het feit dat steeds meer Transits zowel voor beroeps- als voor privédoeleinden worden gebruikt, hebben wij ernaar gestreefd verder te bouwen op de reputatie van het huidige model en de nieuwe Transit nog veiliger te maken voor onze klanten.”

Phil Collareno, Commercial Vehicle Director – Product Development

De nieuwe Transit kan schermen met een brede waaier van geavanceerde elektronische veiligheidssystemen. Die omvatten een antiblokkeerremstelsel, elektronische remkrachtverdeling, tractiecontrole met remkrachtmodulatie, elektronische stabiliteitsregeling en Roll Over Mitigation, en zijn hetzij standaard gemonteerd, hetzij als optie verkrijgbaar.

De rijdynamiek en de elektronische chassissystemen worden tegenwoordig omschreven met de term ‘primaire’ veiligheid. Een voertuig dat goed reageert op de input van de bestuurder – sturen, remmen, accelereren – is veiliger dan één dat dit niet doet. Voeg daarbij het arsenaal elektronische rijhulpsystemen die Ford in de nieuwste Transit heeft geïntegreerd, en het resultaat is een intrinsiek veilig voertuig.

Helaas blijft de kans op een ongeval bestaan. In dat geval moeten de bestuurder en de andere inzittenden tegen ongewenste aanrijdingen beschermd worden door de ‘secundaire’ veiligheidssystemen van het voertuig.

De bescherming van de inzittenden is een essentiële functie van de voertuigstructuur. Hoewel de vorige Transit-generatie als uitermate veilig werd beschouwd, maakte het ontwikkelingsteam van de gelegenheid gebruik om het veiligheidssysteem van de Transit verder uit te bouwen.



Bijzondere aandacht ging naar de herziening van de structuur van de voorzijde. Met behulp van de recentste Computer Aided Engineering (CAE) technieken ontwierp het Transit-team de voorzijde en de langsdragers opnieuw, zodanig dat zij nu progressiever meegeven bij een botsing. In het geval van een lichte aanrijding zal hierdoor ook slechts een kleiner gedeelte van de voorzijde worden beschadigd.

Bij dergelijke lichte aanrijdingen moeten de motor en de versnellingsbak in de meeste gevallen niet meer uit het voertuig gehaald worden om de herstellingen uit te voeren, wat borg staat voor korte herstellingstijden en lagere kosten.

De bestuurder en de inzittenden halen ook voordeel uit dit nieuwe ontwerp, en een sterkere traverse onder het instrumentenpaneel helpt de intrusie in de cabine te beperken. In het kader van dit programma werd de bestuurderszetel op een sterkere bevestigingssokkel gemonteerd.

Een bestuurdersairbag is voortaan standaard op alle versies, terwijl de als optie verkrijgbare passagiersairbag – van 120 liter – dubbel zo groot werd en bijgevolg twee voorpassagiers doeltreffend beschermt. In de zetels gemonteerde zijairbags voor hoofd en borstkas zijn voor het eerst als optie verkrijgbaar op de Transit. In voertuigen met lederbekleding zijn de zijairbags standaard.

De hoge rijpositie in de Transit is een kenmerk dat tal van bestuurders een gerust gemoed zal geven.

Alle zetels op de tweede rij zijn voorzien van ISOFIX-bevestigingspunten op de binnen- en buitenplaatsen.

Het bovenste hechtingspunt van de veiligheidsgordels werd hoger gemonteerd dan voorheen, zodat het verstelbereik nu 100 in plaats van 52 mm bedraagt.



BEVEILIGING

“De beveiliging is één van de belangrijkste aspecten voor de gebruikers van deze voertuigen. Niet alleen de vervoerde voorwerpen en goederen moeten tegen diefstal beschermd worden, maar ook het voertuig zelf. Door de jaren heen luisterden we aandachtig naar de wensen van onze klanten, en wij hebben met hun opmerkingen rekening gehouden bij de ontwikkeling van de beveiligingssystemen voor de nieuwe Transit.”

Barry Gale, Chief Engineer Commercial Vehicles

De nieuwste Ford Transit wordt gelanceerd met een brede waaier van beveiligingsfuncties die ontworpen en ontwikkeld zijn om potentiële dieven te ontmoedigen en af te schrikken. Dankzij deze maatregelen hebben de eigenaars recht op voordelige verzekeringstarieven. De nieuwe Transit is verkrijgbaar met twee types van alarmsystemen:

- Het basisalarm bewaakt met klassieke schakelaars het hele voertuig en werkt met een interne sirene. Het systeem wordt geactiveerd met de gewone afstandsbediening van de centrale vergrendeling.
- Het voertuig is ook verkrijgbaar met een tweede, meer geavanceerd alarmsysteem dat aan Thatcham-categorie 1 voldoet. Dit systeem tast het interieur af en beschikt over een reservebatterij voor het geval een dief probeert de stroomvoorziening van het voertuig te onderbreken. Er is ook een glasbreuksensorsysteem voor de achterruiten van de Tourneo-bussen, de combi's en de combi-bestelwagens.

Bovendien beschikt de nieuwe Transit over:

Passief antidiefstalsysteem (PATS)

Het passief antidiefstalsysteem (PATS) is standaard op de nieuwe Transit. Ieder voertuig heeft zijn eigen gecodeerde chip in de contactsleutel en kan niet worden gestart wanneer de chip zich niet dicht bij het stuurslot bevindt. Zelfs als het stuurslot gebroken is en iemand de motor zonder sleutel



probeert te starten, is dit niet mogelijk zolang de inductiecircuits in de stuurkolom en de sleutel niet met elkaar in verbinding zijn.

De stuurkolom is ook voorzien van een slip-torque slot dat afbreekt wanneer het stuurwiel wordt geforceerd, zodat het onbelast doordraait.

Waterbestendige oplaadbare sleutel

Een ander element dat voor het eerst wordt gebruikt in deze sector, is een waterbestendige sleutel die automatisch wordt opgeladen wanneer hij zich in het contactslot bevindt. Dit kenmerk is bijzonder belangrijk voor gebruikers die in een natte omgeving werken of voor chauffeurs van koerierbedrijven die misschien 50 keer per dag of meer in- en uitstappen. De derde knop op de sleutel kan gebruikt worden om functies zoals de verlichting, op de chassis cabines, op afstand te bedienen.

Motorkapslot

Om te voorkomen dat iemand met de motor en de besturingssystemen knoeit, is de motorruimte alleen toegankelijk via een slot op de motorkap, dat met de contact sleutel wordt bediend. Het slot bevindt zich achter het radiatorrooster.

Deuren zonder kabels

Alle sloten zijn onafhankelijk in de deuren gemonteerd zonder kabels, zodat boren geen zin heeft voor de dief. Op modellen met centrale vergrendeling zijn de deuren van de passagiers, de zijdelingse laaddeuren en de achterdeuren niet voorzien van een slotcilinder.

Configureerbaar vergrendelsysteem

Omdat het centraal vergrendelingssysteem van de Transit elektronisch gestuurd wordt, bedachten de beveiligingsspecialisten van Ford diverse meervoudige vergrendelstrategieën en ontwikkelden zij het eerste configureerbare vergrendel- en ontgrendelsysteem.

Eigenaars en gebruikers beschikken over een menu met opties waarmee ze kunnen kiezen welke deuren worden ontgrendeld, en in welke volgorde, wanneer ze bepaalde knoppen op de sleutel indrukken.



De dealers kunnen het centraal vergrendelingssysteem uitschakelen, maar kunnen niet van één vergrendelconfiguratie overschakelen op een andere, of voertuigen aanpassen die niet af fabriek met dit kenmerk werden uitgerust.

Vergrendelstrategie

Ter aanvulling van de configureerbare vergrendelstrategie kunnen de Transit-gebruikers kiezen tussen handmatige, mechanische vergrendeling of elektronisch gestuurde centrale vergrendeling, een oplossing die standaard de volgende functies biedt:

- **Elektrische deadlockfunctie:** Wanneer de deuren vergrendeld zijn, kunnen ze niet worden geopend met de hendel aan de binnenzijde. Een dief kan dus niet een ruit inslaan en vervolgens vanaf de binnenzijde de deur openen. Deze functie is standaard op alle modellen uitgezonderd de M2-klasse bus (passagiersvoertuig met meer dan negen zetels, maar met een maximaal toelaatbaar totaalgewicht van minder dan 5000 kg), die alleen verkrijgbaar is met elektrische deursloten.
- **Tweetraps ontgrendeling:** Afhankelijk van de koetswerkuitvoering is de vergrendeling geconfigureerd om één of meer deuren te ontgrendelen bij de eerste druk op de knop, en de resterende deuren bij de tweede. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om de laadruimte te vergrendelen en de cabine open te laten, of omgekeerd.

‘Follow-me-home’ verlichting

De ‘follow-me-home’ verlichting zorgt ervoor dat de koplampen en de lichten aan de zijkanten van het voertuig 45 seconden blijven branden nadat de deuren vergrendeld werden. Deze functie, voor het eerst beschikbaar op de Transit, is een veilige en praktische voorziening die doorgaans alleen wordt aangeboden op duurdere voertuigen.

Waarschuwingsknipperlichten

Wat gebeurt er wanneer de bestuurder van een bestelwagen op het trottoir parkeert? Hij of zij steekt doorgaans de waarschuwingsknipperlichten aan. Die knipperen echter ook om aan te geven dat de centrale vergrendeling geactiveerd werd. De bestuurder weet dus niet of het voertuig al dan niet vergrendeld is. De bestuurder van een nieuwe Transit hoeft zich hierover geen zorgen te maken. Hij/zij stopt, steekt de waarschuwingsknipperlichten aan en vergrendelt het voertuig met de



afstandsbediening, waarna de vier richtingaanwijzers 2,8 seconden doorlopend branden om duidelijk te maken dat de deuren afgesloten zijn.

Tussenschot

Alle bestelwagens worden standaard geleverd met een metalen tussenschot dat de laadruimte van de cabine scheidt.

VIN-identificatie

Het Voertuig Identificatie Nummer is veilig opgeslagen in een aantal elektronische componenten. Dit zal personen die het voertuig of componenten willen stelen, afschrikken en kan de eigenaar recht geven op lagere verzekeringstarieven.

Kilometerteller waarmee niet geknoeid kan worden

Om knoeien met de kilometerteller te voorkomen, wordt de kilometerstand in meer dan één elektronische module opgeslagen. Als één van deze modules tijdens de levensduur van het voertuig moet worden vervangen, worden de kilometergegevens automatisch overgebracht naar de nieuwe module. Tenzij men dure en complexe elektronische componenten gaat vervangen, kan dus niet met de kilometerstand van het voertuig worden geknoeid.

Telkens wanneer de sleutel in het contactslot wordt gebracht, controleert het PATS-systeem bovendien alle subsystemen om na te gaan of ze aanwezig zijn en de modules met elkaar verbonden zijn.



TRANSIT-GAMMA

“Het Transit-gamma staat traditioneel in het teken van de flexibiliteit, en wil de klant exact het voertuig bieden dat hij nodig heeft. Als de klant niet tevreden is over zijn voertuig, als het niet in zijn behoeften voorziet, zal iedereen ongelukkig zijn – ook wij. In de beste Transit-traditie bedient het nieuwe model iedereen op zijn wenken.”

Peter Fleet, Director Commercial Vehicles – Marketing Sales and Service

Het nieuwe Transit-gamma is waarschijnlijk de meest volledige en flexibele lijn bedrijfsvoertuigen die momenteel beschikbaar is in Europa: het model wordt aangeboden met een korte, middellange en lange wielbasis en met een verlengd draagframe. Bovendien heeft de klant de keuze tussen een laag, middelhoog en hoog dak, chassis cabines en chassis dubbele cabines, en bussen met laag of middelhoog dak

Nieuwe bestelwagen, bus en combi

Voor het eerst is de Ford Transit ook verkrijgbaar als een bestelwagen/bus met laag dak en middellange wielbasis. Deze versie is ideaal voor bijvoorbeeld pendeldiensten van hotels en luchthavens, die in lage parkeergarages moeten kunnen rijden.

Jumbo

Met zijn lange wielbasis en zijn vier meter laadlengte richt de Jumbo zich op niche-gebruikers die behoefte hebben aan vlotte rijeigenschappen op de autoweg, een laag verbruik, bestuurderscomfort, een grote laadlengte en een groot laadvolume. Ford is ervan overtuigd dat de nieuwe Transit de laagste verbruikswaarden in zijn klasse zal laten optekenen.

Special Vehicle Options (SVO)

Klanten met bijzondere behoeften kunnen een beroep doen op SVO om een voertuig te laten personaliseren volgens hun eigen specificaties.



PRODUCTIE EN LOGISTIEK

De productie van de Ford Transit is nu geconcentreerd in twee productie-eenheden: Southampton in Groot-Brittannië en Kocaeli in Turkije.

Wereldwijde parts sourcing

De fabrieken beschikken over een gemeenschappelijk engineering-dossier zodat ze hun componenten tegen de juiste prijs en met de juiste kwaliteit kunnen kopen, ongeacht de plaats waar ze geproduceerd worden of waar de Transit gemonteerd wordt. Vroeger waren er bijvoorbeeld twee leveranciers van ruiten, maar nu worden deze onderdelen uitsluitend aangekocht bij één onderneming in Turkije.

De fabriek van Kocaeli, net buiten Istanbul, heeft haar eigen leverancierspark dat voorgesmonteerde subsystemen en componenten op een just-in-time (JIT) basis aflevert aan de productielijn. Voorbeelden zijn de zetels en het instrumentenpaneel.

Kocaeli behoort tot Fords toonaangevende JIT-montagefabrieken. De leverancier ontvangt de bestelling pas wanneer het gespoten koetswerk de lakstraat verlaat. Afhankelijk van de cyclus en de gevraagde componenten beschikt de leverancier over 30 minuten tot 2 uur om de correcte onderdelen af te leveren aan de productielijn. Alle basismaterialen werden zorgvuldig geëvalueerd om hun waarde te bewijzen en te bepalen of de onderdelen bij één of twee leveranciers zullen worden gekocht en waar de meest geschikte leverancier gevestigd is.

Tal van basismaterialen worden bij zowel een Europese als bij een Turkse leverancier gekocht, maar waar dat economisch zinvol is, doet Ford een beroep op één slechts fabrikant en worden de elementen naar Groot-Brittannië of Turkije verscheept. Zo zijn alle dieselmotoren afkomstig van Fords wereldwijde 'centre for diesel excellence' in Dagenham, Groot-Brittannië, terwijl bepaalde koetswerkpanelen in Kocaeli zelf gemaakt worden en alle benzinemotoren geleverd worden door de Ford-fabriek in Chihuahua, Mexico.

###

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Jo Declercq

Tel: +32 3 821 21 03

Fax: +32 3 821 21 07

jdecler2@ford.com