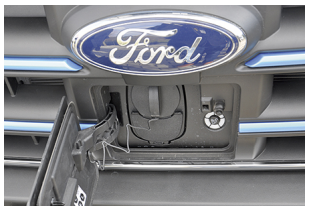


E-Transit näyttää melko samanlaiselta kuin polttomoottoriversionsa. Eroa on maskin siniset raidat ja Ford logon alle sijoitettu latauspistoke.

Ford Otosanin tehtailla Turkissa käy kova kuhina, kun Transiteja valmistetaan kuin liukuhihnalta- ja osa niistä varustellaan täyssähköisiksi E-Transiteiksi.
Tehtaan toiminta vaikutti todella tehokkaalta hitsaus robottien heiluessa ja peltiprässien jyskyttäessä ulos valmiita korinosia, tehokkaalta vähän kuin itse E-Transit koeajossa.

TEKNIIKKAA			
Teho	269 hv	Toimintamatka, max.	350 km
Vääntö	430 Nm	Kantavuus	1 616 kg

International Van Of The Yearjury sai testata ensimmäisenä Fordin sanojen mukaan vielä prototyyppi vaiheessa olevia E-Transiteja mutkaisilla ja jyrkillä pikkuteillä. Koeajossa eikä autojen ulkonäössäkäänei ollut kyllä huomattavissa keskeneräisyyksiä, vaan autot toimivat erinomaisesti suoritetulla yli tunnin kaupunkiajolenkillä.



Lataustöpseli on sähköautoista tuttu. Mahdollisuus nopealle lataukselle luonnollisesti löytyy.

Tuoreet tapaukset Jotta etuoikeutetulle koeajollepääsi, täytyi luvata kirjoittavansa vielä vain prototyyppi E-Transiteista. Henkilökunta kertoi, että niin sisustoissa, kuin ulkonäössä ja teknologiassakin olisi vielä keskeneräisyyttä. Autot vaikuttivat kuitenkin hyvinkin valmiilta. Sisustat olivat tuttua Transitia, mutta kojelautaan on ilmestynyt suuri kosketusnäyttö, jota käytetään myös esimerkiksi uudessa Rangerissa. Lisäksi alempaa löytyy pyöritettävä katkaisija, jolla valitaan ajotila.



Takana uutuuksissa on E-Transit logo. Tavallisen Transitin muutostyö täyssähköiseksi on tehty mahdollisimman yksinkertaiseksi.

Ensimmäisenä kuitenkin huomio kiinnittyi siihen, että autot raapivat takaa, eli siis etuvetooli hylätty takavedon tieltä.Myöhemmin selvisi, että sähkömoottori ja kaksivaihteinen vaihteistooli ollut kätevin asentaatakapyörille. Taka-akseli, joka muuten nyt onkin erillisjousitettu, on liitetty runkoon omana yksikkönään moottori- ja vaihteistopaketteineen.

Tämä on yksi tavoista, joilla perus Transitin muuttamista E-Transitiksi on yksinkertaistettu ja virtaviivaistettu. Se ei ollut ainoa hyöty, sillä erillisjousitus takana parannihuomattavasti Transitin hallittavuutta ja teki ajotuntumasta henkilöautomaisemman.



Ohjaamo on muuten tavanomaista Transitia, mutta kojelautaan on istutettu 12-tuumainen kosketusnäyttö ja vaihteenvalitsin on nyt kierrettävää mallia. Lisäksi polttoainemittari näyttää nyt akun latausta.

Taitavaa talteenottoa Autojen rekuperaatiossa eli energian talteenotossa oli tehty uudenlaisia innovaatioita, jotka tulivat esille ajomoodeja testattaessa. Jos pyörökytkimestä valitsi D- Tilan, rullasi auto vapaasti, kun kaasupoljin vapautettiin. Kuitenkin jos painoit kevyesti jarrupoljinta ja vapautit sen, meni auto ensimmäiseen rekuperaatio tilaan. Tällöin vauhti rupesi hitaastihiljenemään ja mittaristosta saattoi nähdä, että auto keräsi energiaa talteen. Jos liikennetilannekuitenkin näytti siltä, että hidastumista tarvittiin lisää, jarrupoljinta tuli painaista uudestaan. Tämä johti nopeampaan hidastumiseen rekuperaatio 2 tilan kytkeydyttyä. Jos auto piti pysäyttää kokonaan esimerkiksi liikennevaloihin, painettiin jarrua normaalisti tilanteesta riippuen. Tämä ajomoodi kannusti todella harjoittelemaan ekologista ajotapaa ja liikennetilanteiden ennakointia. Toinen ajomoodi, nimeltä T, toimi siten, että kun kaasupoljin vapautettiin, oli auto saman tien rekuperaatio 2 tilassa- ja hidastuminen oli nopeata. Tässä tilassa jarrupolkimeen ei käytännössä tarvitse koskea ollenkaan, kun hallitsee liikennetilanteiden ennakoinnin riittävällä tasolla.





Konehuone on melko tyhjää täynnä. Moottori itse on takana, joten vain muut apulaitteet ja ohjainyksiköt ovat keulilla.

Ajotuntuma E-Transitilla ajo oli erittäin helppoa ja vaivatonta. Paljon helpompaa kuin manuaalivaihteisellapolttomoottoriautolla, mutta myös helpompaa kuin automaattivaihteisella diesel- tai bensa pakulla. Nopeutta säädellään käytännössä kaasupolkimella. Kun näet edessä tilanteen, joka edellyttää nopeuden hidastamista, löysäät kaasua ja auto alkaa ottaa sähköenergiaa talteen. Jos näyttää, että tilanne edessäpäin selkeytyy, voit alkaa vähitellen

jälleen painaa kaasua. Yksinkertaista kuin mikä, ja esimerkiksi lähettikuljettajat varmasti nopeasti oppivat energiatehokkaimman ajotavan tällaisilla autoilla. Lisäksi kiihtyvyys oli 269 hevosvoiman ansiosta erinomaista ja sähkömoottorin hyvä 430 Nm vääntö vei meidät vaivatta jyrkkienkin mäkien päälle. Kantavuuttakin on pakettiautomallissa 1 616 kg ja ohjaamoalustamallissa 1 967 kg. Toimintamatkaksi mainittiin enimmillään 350 kilometriä, joka on varmaankin mitattu optimaalisissa olosuhteissa. Ajolenkeillämme akun varauksessa ei kuitenkaan ollut huomattavissa huolestuttavaa alentumista. Yhdistelemällä kolmea saatavilla olevaa koripituutta ja kahta korkeutta voi kuormatilan koon valita 9,5 ja 15,1 kuutiometrin väliltä. Varianttien kokonaismassat ovat 3,5, 3,9 ja 4,25 tonnia. E-Transit on suunniteltu tulevan myyntiin 2022 alkupuolella.



Sähkö Transitit kulkivat hienosti kaupungissa sekä kurvittelevilla ja jyrkillä vuoristoteillä.

Transit tehdas Turkin suurimman teollisuusryhmittymän Koç Holdingin ja Fordin yhteistyö on alkanut vuonna 1928. Nykyään Ford Otosan on Turkin autoteollisuuden johtava yhtiö.

Ford Otosanin Kocaelin tehdas on avattu vuonna 2001, ja siellä on valmistettu vuodesta 2004 lähtien Fordin johdolla Ford Transit Custom -malleja ja 2-tonnista Transitia. Ford Courier valmistetaan Ford Otosanin Yenikoyn tehtaalla, joka myös sijaitsee Kocaelissa. Ford Otosan valmistaa Turkissa yhteensä noin 85 prosenttia Transit-malliston tuotteista.

Ford Otosan ilmoitti joulukuussa 2020 investoivansa yli 2 miljardia dollaria Kocaelin tehtaaseen nostaakseen autojen ja akkujen valmistuskapasiteettia. Tehtaalle on tarkoitus palkata noin 3000 henkilöä lisää.

Teksti, kuvat | Juho Kauranen

TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS!