



Ford Transit Custom Limited 320 L2 2.0 TDCi 170 hv A8 AWD.

Dieselvoimalinja elää vahvana uudessa Custom-Fordissa. Auto uusittiin ja se nousi pakumaailman kärkeen. Uuden Ford Transit Customin digitaalinen mittaristo kertoo. "Vaaralliset liikenneolosuhteet 300 m" lävättää ruutuun ennen risteystä. Parin kilometrin päässä kerrotaan lisää: "Tietyö 300 m". Näin myös pakettiautomaailmassa siirrytään informaatioyhteiskuntaan. Koeajettu malli oli 170-heppainen kaksilitrainen diesel kahdeksanportaisella automaattivaihteistolla. Sellainen on maittava voimalinja ja naurussa suin saa sompailla niin kaupungissa kuin maantiellä. Manuaaliaskien osuus vähenee automaailmassa, toki sellaisen saa Customiin 6-portaisena.

Ford kertoo suunnitelleensa ja valmistaneensa voimalinjat itse. Tämä maininta lienee paikallaan, koska sama auto tulee VW Transporterina. Yhteistyön hedelmiä ovat aikaisemmin tulleet pikkupakut VW Caddy/Ford Transit Connect ja avolavat Ford Ranger ja VW Amarok.



Kuljettajan edessä on selkeät näkymät. Ratista käytetään mm. nopeus- ja etäisyyssäätimä sekä audiota ja puhelinta.

HELPPOKÄYTTÖISYYTTÄ Customin keulailmeessä on samaa kuin edeltäjämallissa. Tarkemmin tutustumalla kuitenkin huomaa, että auto on todellakin uusi. Muotoilu on sulavaa, korkeutta on nyt alle kaksi metriä. Nyt mahdollaan paremmin parkkihalleihin. Muutakin on arkkitehtiosastolla tehty – etuylitystä on lyhennetty, jalkatilaa kasvatettu ja ohjaamon lattiatasoa laskettu. Ohjaamon läpikuljettavuus on hyvä lisääntyneiden jalkatilojen ja vaihdevivun pökkauksen puutteen takia. Vaihteita ohjataan oikeasta rattiviiksestä ja tämä onkin helppokäyttöisin ratkaisu.

Ratin saa melko pystyyn. Näin kuljettajan paikalla ei ole samanlaista tunnelmaa kuin hevosrattailla ja vanhemmissa pakuissa, kun ratti on vaakatasossa. Ajoasento on nyt henkilöautomainen.

Mitä vielä saisi olla?

Kirjoittanut Ajolinja
11.04.2024 00:00

Ohjauksen sähkötehostus tarkoittaa kevyttä ratin vääntelyä. Tästä iloitaan hiljaisissa nopeuksissa, mutta maantiellä saisi olla enemmän tunnokkuutta ohjauksessa. Nämä toteamukset sopivat nykyään lähes jokaiseen pakuun ja henkilövaunuun.

Automaattivaihteiston ja moottorin yhteistyöhön on useita ajotiloja. Valittavana ovat normaali, eco, sport, liukas, hinaus/ kuorma ja kevyt maastoajo.

Koeajokki oli neliveto, joka voi helposti jäädä kuljettajalta huomaamatta perusajossa. KytKentänappuloita ei ole, koska takaveto kytkeytyy automaattisesti etuvedon rinnalle tarvittaessa tekemättä melua itsestään. Takapotkujeesiä annetaan etupyörien luistaessa, kovissa kiihdytyksissä ja nopeissa ohjausliikkeissä.



Nelivetoisuudesta huolimatta tavaratilan lattia on matalalla.

TILAA ENEMMÄN Erityisen hyvää uudessa Customissa on ohjaamon laajat säilytystilat. Kojetaulun päällä mittariston kohdalla on avolokero. Matkustajan paikan edessä on kaksi kannellista lokeroa. Matkustajan tuplapenkin penkkiosat saa käännettyä takareunasta ylös ja näin aukeaa laaja säilytystila. Siihen pääsee myös tavaratilasta etuseinän luukun kautta, tarjoten lisätilaa pitkien esineiden kuljetukseen.

Tavaratilan lastaus käy helpommin, kun lattiatasoa on laskettu kymmenellä sentillä entisestä mallista. Tähän on auttanut suoran taka-akselin korvaaminen erillisjousituksella. Muutos parantaa matkustusmukavuutta erityisesti Tourneo- henkilömalleissa takana istujilla.

Kun auto liikkuu muuten hiljaisesti, nastarengasmelu nousee esiin ja kuluu selvästi ohjaamoon. Alla olivat Nokian Hakkapeliitta C4 pakurenkaat, 16-tuumaisena.

VARUSTUSLISÄÄ

Mitä vielä saisi olla?

Kirjoittanut Ajolinja
11.04.2024 00:00

Uudet EU-turvamääräykset tuovat lisää varustelua, mutta on sitä muutenkin kasvatettu. Jo perusvarusteluun kuuluvat mm. automaatti-ilmastointi, automaattiset pyyhkijät, automaattikaukovalot, avaimeton käynnistys ja sähkötoiminen käsijarru. Jos ratin lämmitystä ei ole varusteena, ratin päälle saa tason kirjoittamista ja läppäriä varten.

Kosketusnäyttö on keskisen kojetaulun täyttävä 13-tuumainen, suomenkielisellä Sync 4 infojärjestelmällä. Nappuloita ei ole montaa kojetaulussa. Lähes kaikkien toimintojen käyttö, myös lämmityksen ja ilmanvaihdon hallinta, on siirretty automaailman trendin mukaisesti kosketusnäyttöön. Se ei hanskakätistä tottele. Talvi-iloa tuo ratin ja tuulilasin lämmitys.

Digitalisoituminen ja väylätiedonsiirto mahdollistavat lisävarusteiden ja lisälaitteiden ohjauksen auton kosketusnäytön kautta. Näin autoon ei tarvitse alkaa poreilemaan paikkoja erillisille ohjauspaneeleille.

Pakollinen uusi EU-varuste on ylinopeusvaroitin. Se on kökkö, koska hälytys alkaa heti rajoitusnopeuden ylityttyä vain parilla kilometrillä. Onneksi sen saa helposti pois painamalla pari sekuntia ratin LIM-painiketta.



Ford Transit Custom on Vuoden Pakettiauto 2024. Se ei ole ihme.

HUOLTOVÄLI 40 000 km Suositun tonniluokkaan kuuluvan Transit Custom koeajokin kokonaispaino oli 3 225 kiloa, kantavuutta 1 114 kiloa. Perävaunun maksimipainona oli 2 500 kiloa. Tavaratilalla on pituutta koeajokin pitkässä mallissa 3,0 metriä, väliluukku auki 3,45 m. Huoltoakin on mietitty. Pyörännavat ovat pulttikiinnitteiset, samoin etupään olka-akselit. Auton huoltoväli on kaksi vuotta tai 40 000 kilometriä. Ajotietokoneen mukaan dieselkakkua horahti aluksi kymppin verran. Kulutus vaikutti isolta, mutta siinä onkin mukana tehdasasenteisen automaattitoimisen lisälämmittimen kulutus. Pakkasilla lyhyessä ajossa lisälämpäri on päällä koko ajan. Mutta kun lähdettiin maantielle pidemmälle matkalle ja moottori oli lämmennyt, polttoaineenkulutus laski selvästi alle 8 l/100 km. Ajotietokone näyttää kutakuinkin oikeita lukemia, tarkistettu tankkauskirjanpidolla.

Mitä vielä saisi olla?

Kirjoittanut Ajolinja
11.04.2024 00:00

Hyvävarusteisuus nostaa tietysti auton hintaa. Koeajokki Limited-varustetasolla maksaa 58 000 euroa. Halvimmillaan uuden Customin saa 42 00 eurolla (lyhyt malli, 110 hv, M6-loota).

Huhtikuussa tulee tuotantoon sähköinen e-Transit Custom ja PHEV-lataushybridi bensakoneella. PHEV tiputtaa autoveroa ja mahdollistaa kohtuuhinnalla mm. Multicab-sekajunan eli henkilöiden ja tavarán samanaikaisen kuljetuksen.

PLUSSAT

- + Miellyttävä voimalinja
- + Suuret säilytystilat
- + Kookkaat näytöt

MIINUKSET

- Hanskakätisen kosketusnäyttökokemukset
 - Nastarengasmelu
-

Teksti ja kuvat: Jouni hievanen

[TILAA AJOLINJA |](#) [LUE DIGILEHTI](#)