

## Ford Transit 300S Durashift

# Prettige automaat, afwijkende bediening

**Ford heeft een Transit bestelauto beschikbaar met een schakelautomaat die bediend wordt zonder pook. De chauffeur vindt drie knoppen op de middenconsole waarmee de bak bediend kan worden, terwijl hij met twee knoppen op het stuur het schakelprogramma van de bak kan overrulen. Werkt dit goed in de praktijk en lijdt het brandstofverbruik hier niet onder?**

Bij het ontwerpen van de bediening van de Durashift-transmissie, besloot Ford niet alleen om het koppelpedaal weg te laten, ook de schakelpook is in de Transit-cabine nergens te vinden. Daar waar de andere merken een pook hebben gemonteerd, die min of meer als keuzehendel fungeert voor het te volgen schakelprogramma, heeft Ford, toch al de

laatste die in het geval van een handbak met een vloerpook werkt, gekozen voor drukknoppen op de middenconsole van het dashboard. Vlak boven de radio vinden we knoppen met de aanduidingen D, N en R, en een keuzeknop voor het te volgen schakelprogramma. Op het stuurwiel heeft Ford dan nog knoppen aangebracht om dat automatische pro-

gramma te overrulen, geheel in de stijl van dure race- en sportwagens. Voordat de Transit met Durashift-transmissie kan worden gestart, dient de chauffeur het rempedaal in te drukken. Zo niet, dan start de Transit niet. Wie echter vanuit de vrijstand de achteruit in wil schakelen, hoeft weer niet de rem in te drukken. Om de achteruit goed te beveiligen, kozen de Ford-ingenieurs ervoor om de chauffeur de 'R'-knop twee keer in te laten drukken. Daarna wordt een signaal hoorbaar en kan er achteruit gereden worden zodra de chauffeur enig gas geeft. Om de chauffeur te bevestigen of alles naar wens gaat, heeft Ford een display bij de knoppen gemonteerd die laat zien welke gang het programma gekozen heeft. Op die plek is de display altijd goed zichtbaar, en dat kunnen niet alle concurrenten Ford nazeggen.

## Vershil

Het rijden met de Transit met Durashift is probleemloos. Het went erg snel, en de vraag rijst waarom er eigenlijk nog bestelauto's met een handbak geleverd worden. Het programma schakelt erg snel en zonder bijgeluiden, het is duidelijk dat er aan het schakelprogramma een doordacht stukje koppelpedalensoftware is gehangen. Er is wel een verschil in de toerentallen waarbij de diverse gangen ge-



Geen koppeling  
**Durashift-chauffeurs kunnen het linker been rust geven, het koppelpedaal ontbreekt in deze uitvoering van de Transit.**

schakeld worden. In de laagste twee versnellingen trekt de auto door naar 3.800 toeren, de erop volgende gangen worden bij 3.500 toeren geschakeld. Daarbij maakt de Ford-motor best wel geluid, en het is mede om die reden, en om redenen van verbruik en levensduur dat we stellen dat hier een zesde gang niet had misstaan. Bij 120 km/h draait de motor al ruim 3300 toeren, en dat is wel te vernemen in het interieur. Vergelijkbare bestelauto's met een zeskak draaien bij 120 km/h hooguit 2500 toeren. Dat is een stuk rustiger voor de chauffeur, en voor de aandrijflijn. Het spreekt voor zich dat de hoge toerentallen de verbruiksbelofte van Ford aan Durashift-kopers geen goed doet. Ford denkt dat Durashift-rijders een procent of tien minder brandstof verstoken dan vergelijkbare chauffeurs



Waar is de pook?  
**Bij de Transit Durashift is de lange vloerpook verdwenen en resteren een aantal knoppen in het dashboard.**



Display  
**Ford heeft een goed afleesbare display in de middenconsole ingebouwd.**

met een handbak. Dat is een stevige bewering, tijdens onze testweek, waarin de wettelijk voorgeschreven snelheden strikt werden gerespecteerd, kwam de Ford niet boven de 1 op 11 uit, en dat is gewoon tegenvalend. Zeker na de prettige eerste kilometers met deze Transit. Bij het uitrollen vanaf een snelheid van 120 km/h, blijkt de Durashift al bij 80 km/h terug te schakelen naar vier. Een beetje aan de vroege kant, want pas bij 40 km/h worden andere, lagere gangen ge-

## Specificaties & metingen

Merk	Ford
Type	Transit
Motor	4 cil. turbodiesel
Inhoud (cc)	2402
Vermogen (pk/kW)	90/66
Versnellingsbak	5 versnellingen
	Durashift
Afmetingen uitwendig: l x b x h (cm)	483 x 197 x 199
Wielbasis (cm)	293
Afmeting laadruimte: l x b x h (cm)	253 x 176 x 188
Tilhoogte (cm)	69
Opening achterdeur: b x h (cm)	152 x 156
Opening zijdeur: b x h (cm)	103 x 124
Eigen gewicht (kg)	1756
Nuttig laadvermogen (kg)	1204
Max. aanhangwagengewicht (kg)	2000
Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA)	68
Topsnelheid (km/uur)	niet gemeten
Brandstofverbruik (leeg, snelweg)	1 : 10,4
Aanschafprijs	€18.895,*
Aanschafprijs als getest	€21.721,25*

\* (Exclusief BTW, exclusief afleveringskosten)



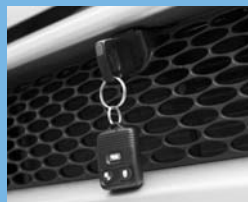
Net voldoende  
**Ondanks goede verstelmogelijkheden scoren de stoelen een krappe voldoende.**



Niet sterk  
**De handgrepen van de Transit komen niet sterk en degelijk over.**



Optimaal  
**Het zicht opzij en de spiegels zijn bij de Transit zo goed als optimaal.**



Ontgrendeling  
**De ontgrendeling van de motorkap gebeurt met behulp van de contactsleutel.**

schakeld.  
De grootste vooruitgang van dit concept is de automaat die het comfort aanzienlijk verbetert. Het

rijden met de Transit Durashift is een ervaring van ontspanning en van een gevoel van het gemak dient de mens. Het zou allemaal nog mooier kunnen wanneer met behulp van een zesde gang, de auto nog rustiger en wellicht zuiniger werd. Ford biedt de Durashift-transmissie aan tegen een meerprijs van 1.200 euro. ■

Tim de Jong

## AdBlue via Texaco nu landelijk te krijgen

Dureal, een divisie van Univar NV, heeft met de joint-venture partners van Texaco Nederland onlangs een overeenkomst gesloten voor de levering van AdBlue. De overeenkomst geldt zowel voor de door de Texaco partners geëxploiteerde tankstations als levering bij bedrijven die "thuis" tanken. Daarmee heeft Dureal zich in Nederland met één klap verzekerd van een landelijke dekking met AdBlue tankunits. Het bedrijf is

verder hard bezig met het opzetten van netwerken voor de levering van AdBlue in andere Europese landen.

Dureal is een divisie van Univar NV, een van 's werelds grootste distributeurs van chemische grondstoffen.

De Texaco joint-venture partners zijn een groep onafhankelijke brandstofdistributiebedrijven en verzorgen de levering van Texaco brandstoffen en smeermiddelen via eigen tankstations en via

servicepunten bij bedrijven in de transport-, landbouw- en bouwsector. Het Dureal concept is uitgerust met een telemetriesysteem waardoor de voorraadtanks bij transportondernemingen en tankstations automatisch worden aangevuld. Het systeem bewaakt tegelijkertijd de kwaliteit van de voorraad AdBlue. Behalve de tankunits met een capaciteit van 4000 liter biedt het bedrijf ook startersets en 5 liter verpakkingen voor onderweg. ■

## NavMaster gekoppeld aan ERP-systeem Zeelandia

In de 22 eigen wagens van Zeelandia is onlangs de nieuwe NavMaster 2004 boordcomputer ingebouwd. Zeelandia, dat is gespecialiseerd in het produceren en distribueren van bakkerij-ingrediënten, koos voor de NavMaster omdat deze boordcomputer goed met het eigen ERP-systeem te combineren was. "De complete emballage- en schade/manco-administratie zijn ingebed in de boordcomputertoepassing", meldt Jan Arie van den Berg, manager fysieke distributie bij Zeelandia in Zierikzee. Nieuw ten opzichte van Zeelandia's oude boordcomputersysteem zijn ook datacommunicatie via GPRS, GPS-plaatsbepaling en een navigatiesysteem op de boordcomputer. MobiCoach, leverancier van de NavMaster 2004, realiseerde een koppeling met Zeelandia's eigen ERP-systeem en ritplanningssysteem intertour, waarmee Zeelandia alle ritten centraal plant. Als een chauffeur is ingestapt, wordt de ritlijst



vanuit de kantoorsoftware naar de boordcomputer verstuurd. Tijdens de rit meldt de NavMaster de positie van de wagen en informatie over emballage, schades en afwijkingen in geladen/geloste aantallen terug aan het ERP-systeem op kantoor. "Dankzij de continue informatiestroom heeft de planning altijd inzicht in waar de wagens en leenemballage zich bevinden. Ook kunnen we snel reageren op schades en manco's", vertelt Van den Berg. "Dankzij de GPS-plaatsbepaling is het bovendien mogelijk de gemaakte planning te vergelijken met de wer-

kelijk gereden route en zo de ritplanning verder te verfijnen." De eind vorig jaar geïntroduceerde NavMaster 2004 is gebaseerd op Windows CE en voorzien van GPS-plaatsbepaling, kleurenscherm, navigatiesysteem en telefoon. Communicatie is mogelijk via diverse netwerken, zoals GPRS, Mobitex en satelliet. Ten opzichte van haar voorganger heeft de 2004-versie een snellere processor, een CANbus-koppeling en extra USB-poorten voor het aansluiten van verschillende sensoren en randapparatuur voor o.a. temperatuurregistratie en trailerherkenning. ■