



FELHASZNÁLÓI TESZT ÉP-SZIG 2007 KFT.

Ford Transit 140 T350

KISTEHER SAJÁT IGÉNYEKHEZ

Mostani felhasználói teszünk lényegesen eltér az eddig megszokottaktól, mert nem egy nagy flottát vagy többautós magánvállalkozás járműveit, kiválasztásuk szempontjait és több gépkocsivezető tapasztalatát ismerhetjük meg. Éppen ellenkezőleg: egyetlen 3,5 tonnás tehergépkocsi és tulajdonosa irásunk szereplői.



Nagy Endre –
ellenőrzés,
rendszerezés
indulás előtt

A kiválasztás szempontjai

A bőséges típuskínálatból nem könnyű kiválasztani a számunkra ideális járművet, amelyben a legfőbb szerepet kétségtelenül az ár és felszereltség játssza, de nem árt szem előtt tartani a szervizek óradíját és az alkatrészárakat sem – kezdi ismertetni szempontjait Nagy Endre egyautós érdi magánfuvarozó. – Továbbá nagy különbségek vannak a márkakereskedők között vevőkörpontoságban, valamint a hazai felépítménygyártók között árban és minőségben. Ezenkívül nem szabad megfeledkezni a kiválasztott márka értékállóságáról, majdani használt járműként történő eladhatóságáról sem.

De legfőképpen a mindennapos leendő fuvarfeladatokhoz, és persze némileg saját

igényünknek is legyen maximálisan megfelelő, ellenkező esetben mindig ott fog motoszkálni az emberben az a bizonyos „valahogy nem az igazi”. E kérdés nem is annyira árfüggő, hanem az átgondolt specifikáción múlik.

A leendő fuvarfeladatokhoz igazodva és egyéb szempontok

Jómagam szinte kizárólag raklapos áruk szállításával, terítésével foglalkozom, nemcsak Budapesten belül, de országos szinten is. A fuvarmegbízások két helyről érkeznek: egy Budapest környéki logisztikai cégtől és a családi szigetelőanyag-kereskedésből. Így garantáltan kihasználta a kapacitást, az árféleségek között szinte minden megtalálható, ami nem élelmiszer és hűtést sem igényel. A rendeletelési helyszínek között nagy bevásárlóközpontok és a kis, udvarban lévő cégek egyaránt megtalálhatók. Ez utóbbiak miatt eleve nem lehetett túl nagy méretű gépkocsiban gondolkodni, és a szigorú 3,5 tonnás behajtási korlátozásokat, a legolcsóbb autópályadíjakat sem lehetett figyelmen kívül hagyni, nem beszélve a tachográfhoz kapcsolódó előírásokról! A raklapos áruk, a könnyű és gyors hozzáférhetőség targoncával, a fel- vagy lerakodás sorrendjének függelensége miatt csak függönyponyvás fül-

késárváz és plató párosítása jöhetett szóba, és nem egy zárt karosszériás vagy dobozos jármű, de a felrakodás mindig hátulról, rámpáról történik. Ezzel párhuzamosan a lehető legnagyobb teherbírást kell elérni a 3,5 tonnás ösztömegben belül, és a gazdaságosság miatt legalább 8 raklapos kapacitással, bár a 10 raklap még jobb lenne! Azonban ne felejtjük el, hogy ezen kistehergépkocsikra csak olyan plató építhető, amelyre legfeljebb az egyik sor raklap keresztbe, a másik sor csak hosszában fér el.

A márka és típus kiválasztásánál számomra fontos szempont volt a jó súlyelosztás és teljes terhelésnél is a megfelelő vonóerő. Az első kistehergépkocsimat használtan vásároltam 2004-ben 7 évesen, saját áruk fuvarozásához, és azért váltam meg tőle 11 évesen, mert már elég sok kilométert, közel 250 ezret futott. Javítása kezdett gazdaságtalanná válni. Ez egy 5 raklapos, platós-ponyvás, hátul szőlő abroncsos, hátsókerék-meghajtású Ford Transit volt, 76 lóerős motorral és 5 fokozatú váltóval. Részben ezért vettem ismét Transítot, az egyre gyakoribb javítást leszámítva teljesen meg voltam vele elégedve, megbízható, strapabíró konstrukciónak bizonyult. A szőlő abroncsnak szélsőségesebb téli útviszonyoknál, valamint teljes terhelésnél éreztem több-kevesebb hátrányát, bár beszerzési költségben kicsit előnyösebb. Időközben letettem a közúti áru fuvarozásához szükséges vizsgákat, és ma már egy logisztikai cégnek dolgozom saját gépkocsival a családi vállalkozás mellett. Előtte 14 évig eladóként dolgoztam.

Természetesen az új autó kiválasztásánál szinte az összes, hazai piacon létező márka szóba jöhető típusait megvizsgáltam. A fülkésárváz és a hátsókerék-meghajtás, mint legfőbb feltételek, jelentősen szűkítette a kört, de ami kitétel maradt: 8-10 raklapnyi hely, kulcsrakész átadás és a lehető legnagyobb teherbírás az önsúlyhoz képest. A kis kockafülkés típusok helykínálat és ütközésbiztonsági szempontokból nem szimpatikusak számomra. Más márkák típusainál vagy az árfekvés, vagy az önsúly-raksúly aránya lett végül kizáró ok részemről. A gépkocsi megrendelésének, vásárlásának helyszíne sem volt véletlen, mert bizony vannak különbségek kereskedések között a szakértelem és a vevőkörpontoság vonatkozásában!

Specifikáció

Az általam kiválasztott és megvásárolt Ford Transit fülkésárváz a leghosszabb, 3954 milliméteres tengelytávval készült, a legnagyobb lehetséges, 4,34 méter hosszú és 2,2 méter széles platóméret miatt, amelyre 8 raklap fér rá kényelmesen. Sajnos pontosan 46 centiméter hiányzik 10 rak-



Fényezett hűtőrács és köténylemez, alul ködfényszórókkal

lap helyigényéhez, de az adott alvázra ezt lehet kivitelezni, gyári alváztdalékkal, szabályosan és biztonságosan. Tudom, szoktak trükközni az „ideálisnak” mondott felépítményekkel, de ezek gyakran rossz súlyelosztáshoz, kedvezőtlen futási tulajdonságokhoz és túlzott farsepréshez vezetnek. A gépkocsi fordulási körátmérője körülbelül 14,1 méter, a vontatmánnyal megengedett együttes össztömege 6,5 tonna lehetne, igaz, én nem vontatok még vidéki fuvaroknál sem.

A motor a 2,4 literes, soros, négyhengeres, 140 lóerős, 375 newtonméteres nyomatékúval, amit 6 fokozatú, kézi kapcsolású váltómű ad át a hátsó kerekekhez. Nagyon csábító a nemrég megjelent 3,2 literes, öthengeres, 200 lóerős, 470 newtonméteres motor, ahol az ártöbblet és a hosszú távú gazdaságosság kérdése bizonytalánított el: vajon megéri-e, nem-e fogyaszt esetleg drasztikusan többet a csúcsmotor? Kár, hogy nincs a Fordnak a 3,2 literesből egy 170-180 lóerő közötti változata. Azt szívesen megvettem volna. Igaz, ott a 184 lóerős, 400 newtonméteres Sprinter, egy másik nagyszerű jármű, de a Transithoz képest jelentős az árkülönbség.

A legkényesebb kérdés a megfelelő differenciálmű-áttétel kiválasztása volt, mert én nemcsak Budapesten belül mozgok, hanem a hét 2-3 napján hosszú, 300-500 kilométeres vidéki fuvarjaim is vannak, amit a bakonyi és a borsodi részen még hegymenetek is színesítenek. A gazdaságos fogyasztásnak feltételét azonban itt is teljesíteni kell a gépkocsinak! Ebben fontos szerepe van a 6 fokozatú váltóműnek és a kedvező nyomaték rugalmasságnak. Ellenben szinte rendre többet fogyaszt a gépkocsim országúton és autópályán, mint városban, ami a fülke és a légtérrel mögül számottevően kinyúló, de a könnyű és terjedelmesebb rakományok miatt nélkülözhetet-

len méretű, platós-ponyvás felépítménynek tudható be.

A felépítmény és az adott felszereltség mellett 1300 kilogramm a hasznos teherbírása, amibe 3 fő is benne foglaltatik. Általánosságban hozzávetőleg 500-800 kilogrammos terheléssel járok, de előre soha nem lehet tudni, hogy másnap mi lesz a fuvar. Egyszer-kétszer már ki volt használva maximálisan. Nem árt, ha vannak tartalékok, beleértve a teljesítményt is.

Nagyon fontos műszaki tartalom a széria ESP, a hegymeneti indulássegítő, a vezetőoldali légszák, valamint a stabilizátorrudak a futóműveknél.

Nem műszaki jellegű szempont, de a metáلكék fényezéssel és az élénksárga ponyvával egyedi arculatot igyekeztem adni a gépkocsimnak, mindenféle céglogó és felfestés nélkül.

Felépítmény

A felépítmény acélvázaz, lenyitható alumínium oldalfalaz, elhúzható függönyponyvás kivitel, természetesen oldalmagasító deszkákkal, deszkapadlózáttal, és hátulról szintállító rútpáról is rakodható. A felépítmény méreteiben és kialakításában teljes mértékben megfelel az igényeimnek. A ponyva és rögzítéseinek kivitelezése dicséretet érdemel. Az oldalsó aláfutás-védelmet és a rakományrögzítő hevedereknek egy kisebb műanyag ládát utólag kívánok pótolni, néhány borostyánsárga oldalfény kíséretében. A gépkocsi teljes magassága terhelés nélkül, felponyvázza 3,28 méter, ezért szinte bárhová beférek, ugyanis a rendeletelési címeznél nem ritkák a belső udvarok és kicentizett kapubejárók sem.

Fülkekomfort

A fülkekomfortban a helykínálat és a teljes átjárhatóság az, ami első számú szempont volt számomra, nem beszélve a gyerekülés rögzítésének lehetőségéről, mert olykor a Transit családi autóként is szolgál. Szűk rakodóhelyeken mondhatni létkérdés a minimális holttér és a nagyméretű tükrök. Az

Minden a könnyű és gyors rakodhatóságért

Függönyponyva kurbis mozgatóval, feszítéssel, de zsinóros lefűzéssel



elektromos állítás és fűtött kivitel nem volt kérdés számomra, ugyanígy az elektromosan állítható, kartámaszos vezetőülés sem. Az ergonomikus ülés létkérdés! A klíma és az elektromos ablakemelők ma már szériának számítanak. Nagy különbség, amikor az ember saját magának vesz gépkocsit! Sok időt lehet megspórolni a fűtött szélvédővel, és zord télen a hidegindító egység is a könnyed munkakezdést segíti. A fedélzeti számítógép az üzemanyag-felhasználás és esedékes szervizelés terén nyújt segítséget, a tempomat hosszú távon növeli a vezetési kényelmet. Ha valaki napi 500-600 kilométert meg autópályán, már meggondolandó praktikum.

A színre fűjt hűtőrácsnak és köténylemeznek inkább esztétikai szerepet szántam. A kényelmes munkavégzés fontos részét képezik a megfelelő méretű és mennyiségű tárolóhelyek, főleg ha az ember nap mint nap, reggeltől estig úton van. Nincs polc a szélvédő felett, ellenben zárható fedelez



Egyik fő szempont volt az átjárható, tágas fülke



Nagy és tágas tárolóhelyek a munkához, asztalka a pihenéshez

A kiváló optikájú tükrök nélkülözhetetlenek



Teljes körű műszerezettség, áttekinthetően



Az első és hátsó futóművek



A nagy teljesítmény nem feltétlenül jelent magas fogyasztást

FORD TRANSIT 140 T350

rekeszek vannak mindkét oldalt a szélvédő mögött, középen egy harmadik nyitott, valamint egy nagyméretű kesztyűtartó és az egy-egy nagyméretű ajtózeleb. Külön említést érdemel a két pohártartó, a kormánykerék mögött felhajtható asztalka. Az utóbbit természetesen csak álló helyzetben ésszerű használni.

A fülke zajszigetelése kiváló, akár a külső zajok beszűrődését, akár a saját motorhang kizárását nézzük. Igaz, a motorteknika fejlődése is magával hozta az alacsonyabb zajszintet és lágy járást, mert ez is egy fontos szempont, hogy eljut-e egyáltalán valamilyen kellemetlen rezonancia a vezetőüléshez.

Személyes tapasztalatok

Két hónap és 11 ezer kilométer után úgy érzem, a mindennapos gyakorlat bebizonyította, hogy sikerült megtalálni a teljesítmény és teherbírás vonatkozásában a számomra ideális járművet. Nagyon fontos szempont, mennyire masszív az alváz, a futóművek hogyan bírják a rosszabb minőségű utakat vagy az élesebb kanyarokat, ha a platón nehezebb raklapos egységakrományok is vannak. Gondoljunk csak Budatétény vagy a II. és III. kerület hegyvidéki utcáira. A kis-keményebb rugózás autópályán kiválóan kontrollálható futást biztosít. A futóművek konstrukciójának minden bizonnyal nagy szerepük van az oldalszél-érzékenység számottevő csökkentésében, ami kétségtelenül előny a viszonylag nagy ponyva felület mellett. A fékrendszer és az elektronikus fékerelosztás szintén dicséretet érdemel, ma már természetes az elől-hátul tárcsafékes kivitel.

Az üzemanyag-fogyasztást illetően a Budapesten belüli haladásra sokszor negatív hatással van a forgalmi helyzet, máskor a hosszas várakozás vagy áruátvétel miatt kell igyekezni a soron következő lerakóhoz. Normál esetben a városi fogyasztás eddigi méréseim alapján 11-13 liter között alakul, legutóbb 11,55 liter/100 km értéket mértem. Országúton vagy autópályán 12,45 liter/100 km érték adódott.

Az új, saját igények alapján megrendelt és vásárolt jármű, remélem, elődjéhez hasonlóan hosszú éveken át fogja segíteni a munkát, megbízhatóan és takarékosan. A személyes véleményem az, hogy megéri többet áldozni egy gépkocsira, ha az teljesen olyan lehet, mint amelyet mi szeretnénk, nemcsak a saját kényelmünk, hanem mindenekelőtt a leendő fuvarfeladatok szempontjából maximálisan megfelelően.

Kiss

Ép-Szig 2007 Kft.
2030 Érd, Szövő u. 21.
Tel./fax: 23/394-665