



LE NOUVEAU FORD TRANSIT

SOMMAIRE

Avant-propos

John Fleming

Répondre aux besoins des Clients

Peter Fleet

Le nouveau Ford Transit – en Détail :

Style

Motorisations

Expérience de conduite

Capacités et charges utiles

Qualités dynamiques

Confort et agrément

Sécurité

Protection

La gamme Transit

Production

Histoire du Transit

Médias



Avant-propos

Les membres de Ford Europe et moi-même avons toujours été fiers du Ford Transit et de son succès depuis 40 ans, notamment les ingénieurs et les responsables du marketing ayant travaillé sur le sujet avec enthousiasme et passion.

Alors que les ingénieurs spécialisés dans les véhicules de tourisme travaillent aussi bien sur les petits modèles que sur des modèles haut de gamme, l'équipe Transit s'est quant à elle engagée à long terme, faisant de ce choix une véritable vocation.

Cet engagement a fait du Transit un véhicule de légende – une marque qui est devenu la référence du marché qu'il a permis de créer.

Lorsque l'on dispose d'un produit aussi réputé que le Transit, il est toujours difficile de l'améliorer. Mais qui ne bouge pas régresse. Nous nous sommes mis au travail en visant un objectif double : renforcer les qualités reconnues et supprimer les faiblesses.

Ceci s'applique au tout nouveau Transit, tout comme cela l'a été pour chaque nouvelle génération au cours des 40 dernières années. Nous sommes sûrs que nos clients seront enchantés et que le Transit restera le modèle préféré de ses utilisateurs en Europe.”

John Fleming

Président & CEO de Ford Europe



Le Nouveau Ford Transit – Répondre aux besoins des Clients

"Il est incroyable de penser que pour pratiquement toutes les activités que l'on puisse imaginer, il existe un Transit qui répond aux besoins exprimés.

Qu'il s'agisse des forces de police, de l'épicier ambulant, d'une société de dépannage, les exigences de nos clients en matière d'utilitaires sont aussi variées que l'ensemble des secteurs qu'ils représentent. Du Transit 260 CP au châssis double cabine empattement long ou au minibus 17 places, tout est possible.

Mais bien que leurs activités professionnelles soient des plus diverses, tous ces clients partagent de nombreux points communs. Durs à la tâche, fiables, dignes de confiance et professionnels, tels sont les termes que l'on peut entendre pour qualifier les clients Transit. Ce sont bien entendu les qualités qu'ils attendent de leur véhicule.

Ces besoins sont en constante évolution – et le nouveau Transit représente le fruit de nos efforts pour répondre à ces attentes.

La majorité de ces clients – plus particulièrement les artisans qui gèrent leur entreprise – ont exprimé un message clair et net aux constructeurs au cours des dernières années. Ils veulent continuer de bénéficier de toute la fonctionnalité, fiabilité et économie qui constituent le « ticket d'entrée » de tout véhicule sur le marché. Cependant, ils sont plus exigeants et recherchent des véhicules plus élégants et expressifs avec un raffinement digne d'une voiture de tourisme. Pour ces clients, il est essentiel que leurs utilitaires répondent à leurs besoins de base et soient fidèles à l'image qu'ils souhaitent communiquer.

La majorité de ces utilisateurs, plus particulièrement ceux possesseurs des versions combis, emploient leurs véhicules pour le travail la semaine et les loisirs durant le week-end.

Aussi, désormais et plus que jamais, le confort du conducteur, le raffinement de l'habitacle, les qualités dynamiques et les équipements digne d'une berline se combinent à une style fort et moderne. C'est dans tous ces domaines que notre équipe a concentré ses efforts afin de créer le nouveau Ford Transit."

Peter Fleet

Directeur Véhicules Utilitaires

Marketing, Ventes & Service

Ford Europe



LE NOUVEAU FORD TRANSIT EN DETAIL

STYLE

“Le Transit a toujours représenté une image d'utilitaire robuste, cela fait partie de son héritage. Nous devons trouver un moyen de faire la différence avec la concurrence sans renier son allure et son style. Contrairement à certains constructeurs qui adoptent des lignes très « douces » comme celles des berlines, pour la face avant de leurs utilitaires, nous avons voulu adopter la démarche inverse en affirmant la personnalité du Transit et en accentuant ce que les acheteurs recherchent. Nous avons testé de très nombreuses configurations en utilisant des maquettes en mousse puis en argile jusqu'à trouver le style exact que nous voulions. ”

Chris Bird, Directeur du Style de Ford Europe

Style Extérieur

Depuis le lancement du Transit dernière génération six ans auparavant, il y a eu une évolution subtile du marché des utilitaires, plus particulièrement dans le segment des véhicules compacts avec une clientèle appelée "patrons artisans ».

Il s'agit d'entrepreneurs qui gèrent leur propre affaire et considèrent leur véhicule comme une projection de leur image et de celle de leur entreprise. Cette tendance très nette se caractérise par la demande d'intérieurs, matériaux et coloris plus proches de ceux des berlines. C'est pour cela que nous avons sculpté la silhouette du nouveau Ford Transit de manière à exprimer sa robustesse et sa personnalité. Les portes conservent une ceinture de caisse basse pour une bonne visibilité, tout en préservant la signature visuelle de la vitre.

Mais c'est de l'avant, et par le biais de ce que Chris Bird appelle «vu dans le rétroviseur », que l'on peut facilement constater l'évolution du Style du nouveau Transit: une solide calandre à deux barres qui arbore fièrement un ovale Ford d'une largeur de 23,5 cm. Le bouclier avant couleur carrosserie est désormais disponible pour toutes les peintures métallisées et le blanc.



Le capot qui remonte au niveau de l'auvent assoit davantage l'allure du Transit et dégage une impression de robustesse et de puissance. Avec les projecteurs implantés verticalement, le nouveau Transit affiche clairement son appartenance à la famille Ford.

L'aspect high-tech des projecteurs est renforcé par les entourages carrés et l'aspect métallisé de l'encadrement intérieur. Le graphisme des blocs feux arrière a également été modernisé. Ils présentent des optiques claires avec des ampoules de clignotant colorées.

La conception en trois éléments du bouclier a été reprise avec désormais des marchepieds intégrés de chaque côté de manière à pouvoir atteindre plus facilement le pare-brise.

Des coloris plus élégants et de nouvelles jantes

La croissance des ventes d'utilitaires au secteur « artisan », de véhicules tels que le Ford Transit, implique de s'orienter vers plus de personnalisation des véhicules. Le style, la couleur, les jantes traduisent l'image même de l'entrepreneur. C'est spécifiquement le cas pour les véhicules tels que les minibus de location et les versions camping cars.

Nous proposons donc un choix de plus de 160 teintes différentes. De plus, nous avons fait le choix de proposer de nouvelles teintes (métallisées ou non) élégantes et modernes comme le Blanc Glacier, le Bleu Arctique, le Vert amande et le Bleu Passion.

Outre les changements apportés au Style extérieur, les nouvelles jantes en alliage 16" à cinq rayons ont été conçues par CAO (conception assistée par ordinateur) et sont disponibles pour les versions une tonne et deux tonnes à roues arrière simples. Ces jantes, montées d'origine avec des écrous antivols sont particulièrement intéressantes pour les acheteurs des minibus 9 places, Fourgons combis, Combis, Tourneo et Châssis-cabines pour camping-cars.

En option, des enjoliveurs en finition argentée sont disponibles pour les roues simples de 15 ou 16".

Deux nouvelles dimensions de pneus sont introduites sur le nouveau Transit : 195/75 R16C 107/105 R pour les modèles à essieu avant de 1850 kg et roues arrière doubles, et 215/75 R16C 116/114 R pour les modèles à châssis rallongé 350 et roues arrière simples.



Style intérieur

Le style intérieur, l'ergonomie, les matériaux et la qualité de finition sont désormais des facteurs décisifs lorsqu'il s'agit de choisir entre deux véhicules. Le conducteur souhaite en général que l'habitacle – qui est son lieu de travail – soit aussi sophistiqué et confortable que le poste de conduite de son véhicule de tourisme.

Cependant, créer un habitacle stylé est un travail beaucoup plus complexe sur un véhicule utilitaire que pour une voiture de tourisme. Cela provient du fait que ce petit volume doit être simultanément un lieu de travail, un bureau, un endroit où le conducteur et le ou les passager(s) puissent manger et se détendre.

La qualité des matériaux et la finition jouent aussi un rôle important. En outre, il doit intégrer les toutes dernières technologies de communication, la navigation par satellite, la téléphonie Bluetooth et un système audio de qualité.

L'intérieur du nouveau Transit a été transformé et présente une toute nouvelle planche de bord bicolore, un volant type berline et un levier de vitesses implanté sur le tableau de bord.

Les modifications apportées à l'habitacle résultent pour une grande part des études effectuées par l'équipe des ergonomiciens sur la façon dont les utilisateurs exploitent le Ford Transit quotidiennement. Ceci inclut une bonne compréhension de la façon dont ils se servent des instruments et des commandes, ce qu'ils transportent comme objets personnels et quels types de rangements sont nécessaires.

Cette recherche a conduit au repositionnement du levier de vitesses du plancher vers le tableau de bord. Ceci offre de nombreux avantages car le plancher est ainsi libéré et traversant. Les sensations de conduite sont aussi plus proches de celles connues au volant d'une berline.

Le combiné des instruments et la console centrale du nouveau Transit ont été conçus pour le conducteur afin de faciliter son travail.



La planche de bord bicolore présente une partie supérieure foncée une partie inférieure plus claire. Cela dégage une impression d'espace et de qualité immédiatement perceptible.

Nouveau Airco Pack Plus

Les clients du nouveau Transit pourront également bénéficier d'une nouvelle option appelée « Airco Pack Plus» spécialement conçue pour satisfaire les artisans.

L'Airco Pack Plus contient la climatisation, une cloison complète avec fenêtre, des vitres à l'arrière, le chauffage de la lunette arrière et les essuie/lave-glaces à l'arrière.

A l'intérieur le pack Professional propose des technologies nouvelles ou déjà éprouvées comme le « pack Visibilité » - comprenant les essuie-glaces et l'éclairage automatiques, la commande automatique de l'essuie-glace arrière (lorsque la marche arrière est enclenchée) et les vitres teintées.

“ Les critères pour un utilitaire peuvent être différents de ceux d'un véhicule de tourisme, mais nous sommes convaincus que les clients achèteront le nouveau Transit car il est encore plus beau qu'auparavant mais toujours aussi fonctionnel.”

Chris Bird, Directeur du Style de Ford Europe



NOUVELLES MOTORISATIONS

“Nous avons développé les nouvelles motorisations en intégrant très en amont la norme anti-pollution Euro 4 qui entrera en vigueur pour les utilitaires à partir de Janvier 2007. Nous lançons ces nouveaux moteurs avant le début de l'application de cette réglementation pour que tous nos clients en bénéficient dès maintenant. Nous voulons également tirer avantage des dernières technologies pour obtenir une meilleure consommation, de plus faibles émissions et de meilleures performances.”

Barry Gale, Ingénieur en Chef des Utilitaires

La dernière génération des Transit propose un choix de six tous nouveaux moteurs diesel : Duratorcq TDCi - trois 2,2 litres et trois 2,4 litres - plus un moteur à essence quatre cylindres 2,3 litres Duratec compatible GNV/GPL.

Nouveaux moteur diesel Duratorq

Les deux moteurs diesel Duratorcq TDCi à rampe commune présentent les éléments communs suivants :

- Culasse à double arbre à cames en tête et quatre soupapes par cylindre
- Chaîne de distribution simplex sans entretien
- Refroidissement de l'air suralimenté par échangeur
- Dispositif de recirculation des gaz d'échappement à commande électronique (EGR) refroidit par eau
- Turbocompresseur à géométrie fixe pour les versions basses puissances (2,2 litres 85/110 ch et 2,4 litres 100/115 ch)
- Turbocompresseur à géométrie variable pour les versions hautes puissances (2.2 litres 130 ch et 2,4 litres 140 ch)
- Bloc en fonte optimisé (moins 6 kg) et rigidifié pour une plus faible transmission des bruits et claquements.
- Semelle porte-paliers pour un montage extrêmement rigide du moteur avec le carter d'huile et la cloche d'embrayage
- Six vis de culasse par cylindre pour une force de serrage parfaitement uniforme du joint



- Capacité de refroidissement optimisée pour une gestion idéale de la température du moteur
- Montage direct des composants auxiliaires sur le bloc-cylindres/semelle porte-paliers pour réduire le poids et la transmission des bruits.

Les deux moteurs sont dotés d'un système d'injection à rampe commune et proposent une distribution à quatre soupapes par cylindre avec injecteur central. En cela, les nouveaux moteurs Duratorcq TDCi répondent parfaitement aux exigences de la norme Euro 4. L'objectif visé est une réduction de 50 % des oxydes d'azote et de 40 % des particules par rapport à la norme Euro III avec, en outre, un passage de 20 000 km à 100 000 km pour la durabilité des performances du système anti-pollution.

Puissance et couple augmentés

Les Transit traction sont disponibles en trois niveaux de puissances de moteurs diesel Duratorcq TDCi 2,2 litres implantés transversalement : 85 ch/250 Nm, 110 ch/285 Nm et 130 ch/310 Nm. Ce moteur présente un alésage de 86 mm et une course longue de 94,6 mm.

Les Transit propulsion sont disponibles en trois niveaux de puissances de moteur diesel Duratorcq 2,4 litres implanté longitudinalement : 100 ch/285 Nm, 115 ch/320 Nm et 140 ch/375 Nm. Ce moteur offre un alésage de 89,9 mm et une course longue de 94,6 mm.

Le moteur Duratorcq TDCi 2,2 litres a été développé au centre de développement des moteurs diesel de Dagenham dans le cadre d'une coopération entre Ford Motor Company et PSA Peugeot Citroën. Le moteur Duratorcq TDCi 2,4 litres a été développé exclusivement pour Ford.

Bloc-cylindres

L'ensemble bloc-cylindres - semelle porte-paliers des deux moteurs - constitue une contribution majeure à l'amélioration de la rigidité du groupe propulseur. En outre, cet ensemble permet de gagner 8 kilogrammes par rapport à un bloc classique comparable.

La culasse redessinée présente une nouvelle géométrie des admissions primaires et secondaires. Ils sont conçus pour améliorer le débit et le tourbillonnement de l'air afin d'obtenir le meilleur



remplissage possible des cylindres, ce qui à son tour favorise une combustion rapide et efficace et permet d'abaisser les rejets de particules

Tous les moteurs diesel Duratorcq TDCi sont dotés d'une nouvelle génération de systèmes d'injection haute pression à rampe commune fonctionnant sous 1600 bars. Tous les moteurs – à l'exception des versions 130 ch et 140 ch – reçoivent des turbocompresseurs à géométrie fixe. Les moteurs de 130 ch et 140 ch présentent des turbocompresseurs à géométrie variable à commande électrique afin d'optimiser le couple indépendamment du régime du moteur.

Norme anti-pollution Euro 4

Pour pouvoir faire coïncider les nouvelles exigences de la norme Euro 4 concernant les moteurs diesel et les besoins d'un véhicule aux si nombreuses versions comme le Ford Transit, Ford a opté pour la technologie 4 soupapes par cylindre, les injecteurs en position centrale et d'un système d'injection à commande électronique. Le tout associé à un système de recirculation des gaz d'échappement refroidi et d'un catalyseur à oxydation.

A faible régime et à faible charge, le nouveau moteur Ford Duratorcq TDCi présente un taux de recirculation des gaz d'échappement de plus de 50 % (dans la plage du ralenti). Pour les régimes supérieurs à 1500 tr/min, cette recirculation est contrôlée électroniquement jusqu'à une pression moyenne de 10 bars, ce qui contribue à une nette diminution des rejets d'oxydes d'azote sur une large plage de fonctionnement du moteur.

Le système de recirculation des gaz d'échappement est du type à refroidissement par eau pour garantir à la fois performance et fiabilité.

Avec les Ford Transit utilisés pour les livraisons urbaines (à arrêts fréquents), la mise en action rapide du pot catalytique après démarrage a constitué un véritable défi. Celui-ci a été relevé en montant ce dernier sur le collecteur d'échappement, à proximité du turbocompresseur.



Encombrement du moteur

L'implantation des organes auxiliaires a également été modifiée de manière à améliorer l'encombrement global du moteur, plus particulièrement dans les versions traction. La pompe d'injection sur les moteurs montés transversalement passe à l'arrière de celui-ci. Elle est entraînée par l'arbre à cames d'admission plutôt que par la chaîne de distribution située à l'avant. La chaîne est ainsi dégagée d'une charge majeure et permet un fonctionnement plus silencieux du moteur.

Grâce à des modifications de la pompe à eau et à l'utilisation d'une courroie, l'entraînement des organes auxiliaires avant a pu être allégé. Le moteur entraîne la pompe à eau, l'alternateur, la pompe d'assistance de direction, la pompe à vide et le compresseur de climatisation qui ont été repositionnés.

Fréquences d'entretien plus espacées

Les Fréquences d'entretien pour tous les modèles diesel passent à 25 000 km ou un an, à l'exception du moteur 2,4 litres 140 ch dont la périodicité d'entretien est désormais de 50 000 km ou deux ans. Ceci est rendu possible grâce à l'utilisation du capteur de niveau et de température d'huile (OLT) monté sur la semelle porte-paliers à proximité du retour d'huile du turbo. Le capteur d'huile mesure par l'intermédiaire d'une résistance électrique le niveau et la température de l'huile. Ce moteur présente également un filtre centrifuge intégré au circuit d'huile qui permet de filtrer les particules de suie de l'huile.

Nouveau moteur à essence Duratec

Un nouveau moteur à essence 4 cylindres en ligne Duratec 2,3 litres de 145 ch/200 Nm, assemblé au Mexique, fait partie de la gamme des motorisations du nouveau Transit.

Doté d'un arbre d'équilibrage pour un fonctionnement plus régulier, ce moteur est muni d'une commande d'accélérateur électronique permettant de bénéficier d'une accélération réactive et précise. Il fait appel à un système d'alimentation mécanique « sans retour » avec une pompe d'alimentation « intelligente » qui régule la pression et supprime les régulateurs de pression et les capteurs de température/pression individuels. L'objectif est d'améliorer sa robustesse et de simplifier les interventions en service.



Ce moteur est conforme à la nouvelle réglementation anti-pollution Euro 4 et ses Fréquences d'entretien sont de 20 000km ou un an. Doté de sièges de soupapes réalisés dans un matériau trempé, il peut être converti pour fonctionner au GPL ou au GNV.

Transmission

Les Transit traction reçoivent une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports alors que les modèles propulsion à moteur Duratorq TDCi 100 ch et Duratec 145 ch à essence reçoivent une version améliorée de cette boîte à cinq rapports. La boîte de vitesses manuelle à six rapports est montée d'origine sur les modèles propulsion Duratorq TDCi 115 ch et 140 ch.

Volant moteur et embrayage

Le volant moteur à double masse équipe tous les Transit diesel propulsion et le modèle traction de 130 ch. En amortissant les vibrations torsionnelles, il permet de réduire les claquements et les bruits de résonance dans la caisse. Tous les autres modèles sont dotés de volants monoblocs.

Afin d'accroître la longévité de l'embrayage, celui des modèles à boîte de vitesses à six rapports et roues arrière motrices présente un disque de 256 mm de diamètre - soit 16 mm de plus que pour les versions à boîte de vitesses à cinq rapports.

Arbres de transmission et rapports de réduction finale

Tous les Transit traction reçoivent des demi-arbres de transmission avec des joints de cardan intérieurs à 36 cannelures. Tous les modèles, à l'exception du Transit 1 tonne de 85 ch sont dotés de joints de cardan intérieurs anti-broutage. Les rapports de réduction finale sont de 4,23 ou de 4,54.

Les modèles propulsion sont dotés d'un nouveau pont avec une couronne qui passe de 8,8'' à 9,25'' pour faire face à l'accroissement du couple. Un accouplement caoutchouc solide entre la bride de sortie de la boîte de vitesses et l'arbre de transmission réduit les à-coups et permet un transfert plus doux du couple.



Les rapports de réduction finale pour les modèles propulsion dépendent du moteur et de la classe de poids. En outre, face au couple plus élevé, ils ont été optimisés pour réduire le régime moteur et le niveau sonore à vitesse de croisière tout en améliorant les performances de démarrage, la douceur et l'endurance de l'embrayage.



EXPERIENCE DE CONDUITE

“La fiabilité est le point fort du Transit. Il a toujours été le plus fiable des utilitaires sur le marché. Sinon il ne serait pas resté si longtemps numéro 1.”

“Etant donné qu’un utilitaire est soumis à des cycles d’utilisation plus difficiles, nous devons définir des spécifications d’essai plus rigoureuses que pour les voitures de tourisme, et certains critères ont même été nettement renforcés. Par exemple, comme nous avons davantage de contacts et de données provenant du marché turc, nos procédures d’essai intègrent désormais les conditions plus difficiles du réseau routier et d’une atmosphère plus poussiéreuse.

“C’est également la première fois que nous avons utilisé le critère DCDQ de Ford - fiabilité, style moderne et qualités dynamiques de premier plan. Nous avons défini des objectifs ambitieux et nous les avons atteints”

Phil Collareno, Directeur des utilitaires – Développement produit

Les attentes des clients concernant leur véhicule n’ont fait que croître au cours des dernières années et il ne représente plus aujourd’hui simplement un outil de travail mais se trouve au cœur de la vie personnelle et professionnelle de nombreux clients.

“Chacun a son idée sur le Transit, ” ajoute Collareno. “Il est qualifié de robuste, infatigable, fiable, dur à la tâche, fonctionnel, moins berline et plus utilitaire. Mais en nous tournant vers le secteur des artisans, nous voulions nous appuyer sur cette réputation en apportant davantage d’élégance et de finesse”.

Les clients des utilitaires légers et moyens demandent de plus en plus les mêmes niveaux d’équipements et caractéristiques que ceux de leur véhicule de tourisme. Même dans les modèles d’entrée de gamme, les utilisateurs souhaitent disposer de la direction assistée, des coussins gonflables de sécurité et d’un autoradio/lecteur de CD. Le nouveau Transit répond à ces besoins et propose en plus de nouvelles options telles que la téléphonie Bluetooth, le système de navigation par satellite et même le garnissage cuir.



Mais au-delà du confort, l'élément essentiel du Transit est sa fiabilité. Ce paramètre a été pris en compte par les ingénieurs qui ont affiné les moindres détails, portant la longévité de certains composants jusqu'à 400 000 kilomètres.

- Habitacle type berline
- Meilleures ergonomie et capacité de rangement de sa catégorie
- Volant plus petit et direction plus précise
- Levier de vitesses au tableau de bord
- Coussins gonflables de sécurité latéraux en option
- Nouvelle structure intérieure de la planche de bord pour une meilleure protection des occupants et une plus grande rigidité structurelle
- Réduction significative des bruits et vibrations
- Implantation modifiée du moteur pour faciliter entretiens et réparations
- Traitement des panneaux dans les zones plus particulièrement sensibles à la corrosion avec une couverture de garantie allongée
- Nouveau bourrelet d'étanchéité de porte pour réduire les bruits d'écoulement d'air
- Renforcement des baies de portes et de l'habitacle pour une meilleure rigidité de la caisse
- Augmentation de la charge sur l'essieu avant passant de 1750 à 1850 kg (modèle propulsion)
- Amélioration des qualités dynamiques
- 4 freins à disques avec ABS et répartiteur électronique de freinage EBD
- Nouvelle conception de la structure avant pour réduire les coûts de réparation carrosserie
- Nouveaux projecteurs destinés à faciliter les entretiens et réparations en cas de choc
- Augmentation de la charge sur la galerie
- Supports hydrauliques pour tous les moteurs
- Nouvelle gamme de moteurs diesel et à essence plus silencieux, avec un meilleur rendement et des fréquences d'entretien allongées
- Economie de consommation
- Amélioration de la durabilité du démarreur



- Système de navigation par satellites permettant d'optimiser les trajets, les délais et les coûts
- Double batteries pour que le Transit puisse toujours démarrer
- Verrouillage centralisé configurable
- Multiplexage avec réseau BUS-CAN
- Trois prises d'alimentation pour accessoires électriques
- Faisceaux de câblage protégés pour éviter toute détérioration accidentelle lors de la modification du véhicule et pour les isoler des frottements
- Totalisateur kilométrique inviolable

CAPACITES ET CHARGES UTILES

Ford a entrepris une étude de marché très approfondie pour créer le nouveau Transit. Ceci a permis à l'équipe de développement de faire le lien avec les clients et les utilisateurs.

Les stylistes ont également été parties prenante de cette étude. Ils ont effectué des recherches pour comprendre comment les utilisateurs utilisent leur véhicule et plus particulièrement la façon dont ils montent à bord, quittent l'habitacle et chargent le fourgon. Cette longue étude a fait apparaître des différences nettes entre les utilisateurs des modèles d'une tonne et de deux tonnes. Les Transit une tonne sont davantage utilisés pour les livraisons en ville par les petites entreprises et pour les livraisons quotidiennes. Les modèles deux tonnes sont privilégiés pour les livraisons rapides, à longue distance de marchandises plus lourdes. Ils doivent donc être plus fonctionnels au niveau du fourgon, offrir une charge utile plus élevée et un volume de chargement plus important.

L'étude a aussi montré qu'il était nécessaire d'ajouter un nouveau modèle à la gamme (qui comprend déjà près de 500 combinaisons) - un Transit a toit surbaissé et empattement moyen. Ce modèle est idéal pour pouvoir accéder aux zones à dégagement limité en hauteur tels que les parkings souterrains. Il est disponible en version tôle et minibus.



La gamme Transit est très complète et offre :

- Un essieu avant renforcé pour les services d'urgence
- 60 structures de base et styles de caisse avec modèles traction et propulsion
- Des plates-formes pour fourgons et Châssis-cabines
- Trois empattements et quatre longueurs de chargement de 2,58 à 4,0 mètres
- La meilleure capacité de charge dans la classe des PTC 4,3 tonnes
- Une résistance structurelle améliorée
- Une charge sur galerie de 150 kg
- Deux tailles de portes latérales coulissantes y compris la plus grande de sa catégorie



QUALITES DYNAMIQUES

“L’élément essentiel du patrimoine génétique de la marque Ford est son expertise en matière de qualités dynamiques. Il était donc logique de développer le nouveau Transit avec les mêmes exigences.”

John Reed, Directeur de l’Ingénierie Véhicule

Les mots 'confort et tenue de route' et 'utilitaire' sont rarement associés dans une même phrase. Le nouveau Transit permettra va changer la perception des utilisateurs de véhicules utilitaires.

Dès le départ du programme, il est apparu que les conducteurs voulaient que le Transit affiche un comportement pratiquement identique à celui des voitures de tourisme, sans compromettre en rien sa réputation de robustesse et de transporteur.

Développer les qualités dynamiques pour un utilitaire est nettement plus difficile que pour une voiture de tourisme. Il faut concilier des modèles traction ou propulsions, quatre longueurs d’empattement et une grande variété de type de caisses. De plus, il existe une plage infiniment plus importante de conditions de charges, du véhicule vide avec juste le conducteur à bord circulant en ville à celui à pleine charge roulant à vitesse élevée sur l’autoroute. Ces extrêmes ainsi que toutes les phases intermédiaires devaient être pris en considération.

L’équipe a également considéré le développement du nouveau Transit comme une opportunité pour introduire les freins à disques avant et arrière, l’ABS, la répartition électronique de freinage (EBD) et l’atténuation des risques de retournement (ROM).

L’implantation des suspensions est restée inchangée par rapport au modèle précédent avec des éléments MacPherson à l’avant et un pont arrière Hotchkiss. Cependant, un certain nombre de modification ont été apportées :



- Rationalisation des suspensions des modèles traction et propulsion avec traverse, crémaillère, bras de suspension, porte-fusées, moyeux, amortisseurs, ressorts et points supérieurs de suspension communs. Les seules différences portent sur les ressorts, les amortisseurs et les bagues qui sont adaptés aux différentes charges utiles et configurations, comme par exemple dans le cas des minibus.
- Mêmes points de fixation supérieurs renforcés. Ils sont désormais décalés de 30 mm vers le haut, pour un meilleur renfort dans cette zone d'où une réduction des bruits et vibrations, un meilleur contrôle de l'amortissement et une réduction des frottements.
- Repositionnement de la barre anti-roulis sur les éléments MacPherson, comme sur les véhicules de tourisme, pour une direction précise et réactive.
- Réduction des frottements de la suspension avant et de la direction pour obtenir des réactions plus précises et réactives à vitesse élevée sans augmenter l'effort de braquage lors de manœuvres.
- Nouveau rapport de démultiplication (16,6/1) plus direct de la direction pour la majorité des modèles afin d'améliorer les sensations au volant. Les versions châssis-cabines à empattements court et moyen conservent le rapport de 19/1.

Nouveaux freins

En utilisant le multiplexage busCAN pour la première fois, Ford a pu développer différents systèmes d'aide à la conduite qui améliorent nettement la sécurité active du Transit.

Le nouveau Transit présente désormais des freins à disques avant ventilés (de 300 mm sur tous les modèles propulsion de deux tonnes et de 280 mm sur les modèles traction d'une tonne). L'objectif est d'accroître la capacité de refroidissement par convection, de réduire le phénomène de fading et les 'broutements' en freinage appuyé. L'arrière reçoit des freins à disques pleins.

De nouveaux étriers à double piston sont montés à l'avant et des étriers à simple piston à l'arrière. Toutes les plaquettes comportent des capteurs d'usure. Le servofrein en tandem de 9 et 10" accroit



l'assistance de 20 %. Les sensations à la pédale de frein sont optimisées. La tenue de route du Transit est excellente même sans les systèmes de sécurité supplémentaires qui l'équipent désormais. Néanmoins ces systèmes le rendent encore plus sûr.

Système de freinage antiblocage (ABS)

Le système de freinage ABS équipe désormais d'origine toute la gamme. Les capteurs de vitesse de chaque roue détectent un blocage éminent de la roue au freinage et module alors la pression de freinage pour éviter tout blocage et dérapage. L'ABS améliore également le freinage sur des surfaces à faible adhérence, redistribuant le couple de freinage sur la ou les roue(s) offrant la meilleure adhérence.

Répartition électronique de la force de freinage (EBD)

Le répartiteur électronique de freinage permet de bénéficier d'un équilibrage optimisé de la force de freinage entre les roues avant et arrière, en fonction des conditions de conduite et de charge du véhicule. Si les roues arrière ralentissent plus rapidement que les roues avant au freinage, ceci ne peut entraîner une perte d'adhérence et dans les cas extrêmes, faire partir le véhicule en 'tête à queue'.

Une force de freinage plus importante peut être exercée lorsque le véhicule est en charge car le poids supplémentaire sur l'arrière améliore. Le nouveau système EBD de Ford détecte désormais automatiquement la force de freinage nécessaire afin de compenser les variations de charges du véhicule.

Système anti-patinage agissant sur les freins (BTCS)

Le BTCS est disponible en option sur le Transit et s'avère particulièrement utile sur les véhicules qui rencontrent des surfaces offrant peu d'adhérence comme les chantiers de construction par exemple. Le système BTCS de Ford entre en action dès que le patinage d'une roue est détecté, utilisant les freins pour ralentir la roue jusqu'à ce qu'elle retrouve de l'adhérence. Il n'agit pas sur le couple en diminuant la puissance du moteur mais transfère le couple sur la roue offrant la meilleure adhérence.



Ce système ne fonctionne que jusqu'à une vitesse de 40 km/h, il est particulièrement efficace lorsqu'une des roues est sur une surface glissante, telle que de l'herbe mouillée et l'autre sur de l'asphalte sec.

Contrôle dynamique de Stabilité (ESP) et Atténuation des Risques de Retournement (ROM)

En associant l'anti-patinage avec l'ESP, les ingénieurs du Transit ont développé un système sophistiqué qui peut détecter le moment où le véhicule dévie de la trajectoire choisie par le conducteur et intervient à la fois sur la puissance du moteur et le freinage de façon automatique, pour le ramener dans la trajectoire idéale.

Le système interprète les signaux des capteurs de lacet, détectent les écarts de trajectoire et réagissent par l'intermédiaire de la pompe de frein haute pression beaucoup plus rapidement que tout conducteur ne pourrait le faire pour éviter des problèmes de sous-virage ou de survirage.

L'ESP contrôle en permanence les données en provenance des capteurs de vitesse du véhicule, du capteur de l'angle de braquage et des capteurs de vitesse de roue. Dès que des écarts apparaissent par rapport à la trajectoire souhaitée, l'ESP réagit de façon appropriée :

- Si les pneus commencent à perdre de l'adhérence d'un côté en virage, avec un risque de sous-virage ou de survirage, ceci est instantanément détecté par le capteur de contrôle de lacet actif (AYC). Ce dernier avertit immédiatement le système ESP qui agit sur les freins et de réduit le couple afin de ramener le véhicule dans sa trajectoire. Par exemple : si le véhicule entame un sous-virage en tournant à gauche, l'ESP serre le frein arrière gauche, aidant le véhicule à s'inscrire correctement dans la courbe. En cas de survirage, l'ESP freine les roues extérieures pour restaurer la trajectoire.
- L'atténuation du risque de retournement (ROM) est déclenchée si le capteur de contrôle de lacet actif détecte un roulis ou une inclinaison excessive de la caisse dans un virage serré. L'ESP intervient alors en agissant sur les freins et le couple en vue de contrecarrer cette tendance.



- Lors de changements de file à vitesse élevée, le système ESP déclenche le programme d'intervention sur la prise de roulis (RMI) et agit rapidement sur les freins et le couple pour éviter que le véhicule ne se couche sur le côté.
- L'assistance au freinage d'urgence hydraulique (HBA) entre en jeu en cas de détection d'un enfoncement rapide de la pédale de frein, par exemple lors d'un freinage d'urgence, il augmente la pression de freinage en cas de pression insuffisante sur la pédale par le conducteur. Simultanément, il y a déclenchement de l'ABS.
- L'ESP permet d'augmenter automatiquement la pression de freinage sur l'une des roues au-delà de celle commandée par le conducteur tout en limitant simultanément le couple du moteur.

L'un des plus gros défis posés aux ingénieurs a été de faire en sorte que tous ces systèmes électroniques fonctionnent de façon efficace, indépendamment des conditions de charge du véhicule et de son centre de gravité. Afin de parvenir à leur fin, ils ont développé le système de commande adaptative en fonction de la charge (LAC). La charge totale est déterminée en calculant le régime moteur nécessaire pour faire accélérer le véhicule.

L'anti-patinage (agissant sur la commande d'accélérateur) est monté d'origine avec l'ESP et permet au conducteur de bénéficier du même antipatinage que sur les berlines de tourisme Ford.



CONFORT ET AGREMENT

“En vérité, les clients sont plus exigeants, ils veulent davantage de leur véhicule qu’il y a cinq ans. Ils espèrent trouver le même niveau de confort et d’équipements que dans leur voiture personnelle.

“Le confort est un élément clef pour tous les conducteurs, qu’il s’agisse des livreurs sur long parcours qui passent de nombreuses heures au volant, des livreurs en porte à porte ou d’artisans dont le véhicule joue un double rôle dans leur vie professionnelle et privée.

“Au cours des six dernières années depuis le lancement de la dernière génération de Transit, nous avons passé beaucoup de temps à observer la façon dont les véhicules sont utilisés et à écouter ce que nos clients souhaitent. Nous avons intégré tout cela dans notre nouveau modèle pour que le Transit reste le leader en matière de confort et d’agrément. ”

Peter Fleet, Directeur des Utilitaires – Marketing, Ventes et Service

De nos jours, un véhicule utilitaire est plus qu'un outil de travail, c'est davantage un lien émotionnel entre le véhicule et le rôle qu'il joue dans la vie de ses utilisateurs.

L'un des aspects essentiels est l'idée selon laquelle l'utilitaire devient un "second domicile", il joue en effet un rôle de premier plan dans la vie professionnelle et privée de l'utilisateur. Avec le développement des activités, ces utilisateurs font souvent des compromis avec leur véhicule : ainsi leur utilitaire est également utilisé pour des déplacements traditionnellement effectués en berline – par exemple : pour conduire les enfants à l'école, ou encore faire une petite sortie au cours du week-end, etc. Il s'intègre ainsi davantage à la vie de famille.

C'est une des raisons qui fait que les clients s'attendent à retrouver le même niveau d'équipement de sécurité que dans leur voiture personnelle.

En outre, les flottes d'utilitaires s'en remettent davantage aux recommandations et aux choix de leurs conducteurs.

Afin que le nouveau Transit réponde à ces besoins, l'équipe des stylistes a passé du temps avec ces utilisateurs pour observer comment ils se servent de leur véhicule. Cette équipe leur a demandé quels sont les types de moyens de rangement et autres équipements qu'ils souhaitent.



Espaces de rangement

L'habitacle a été profondément amélioré et propose désormais des espaces de rangement de tout premier ordre :

- Deux grands casiers de rangement sur le dessus de la planche de bord avec une prise 12 volts côté conducteur
- Une tablette escamotable faisant office de plan de travail et de pique-nique avec un rangement pour un classeur format A4
- Une grande boîte à gants avec rayonnages pour dossiers A4
- Un porte-ticket de parking/péage
- Deux porte-bouteilles de deux litres
- Deux porte-gobelets et un troisième si le cendrier est supprimé

Climatisation

Le nouveau Transit peut recevoir différents systèmes de chauffage et de ventilation – système de chauffage standard, système de chauffage avec recirculation et climatisation manuelle (également disponible avec un chauffage à combustible programmable).

Les performances de refroidissement de la climatisation ont été accrues grâce à un nouveau compresseur de plus forte cylindrée. Le repositionnement des ouïes de ventilation sur la planche de bord assure un désembuage plus rapide du pare-brise et des vitres latérales.

Garnissages et coloris

Il existe désormais quatre options de garnissage : tissu tissé à plat, velours, vinyle et, pour la première fois, le garnissage cuir.

La planche de bord reçoit un traitement bicolore : sur la face supérieure, l'environnement est foncé, permettant de réduire la réflexion de la lumière dans le pare-brise, la partie inférieure est traitée dans un coloris plus clair, ce qui accroît l'impression d'espace. Au sol, on trouve une moquette plus claire



pour une ambiance plus chaleureuse, ou des tapis caoutchouc en fonction de l'utilisation du véhicule. Dans les deux cas, des tapis isolants plus épais en sous-couche permettent de réduire les bruits et vibrations dans l'habitacle.

La disposition des sièges reste modulable avec deux réglages pour les sièges avant, cinq pour ceux de la deuxième rangée et trois pour ceux des troisièmes rangées et suivantes.

Les sièges avant sont montés sur de nouveaux supports qui réduisent le risque d'écrasement en cas de choc, permettant ainsi de limiter la gravité des blessures. La forme des sièges a été redessinée afin d'améliorer le confort, plus particulièrement sur longues distances.

Volant

Deux nouveaux volants sont disponibles sur le nouveau Transit. Outre le volant standard, un volant gainé de cuir avec branches en aluminium brossé et commandes du régulateur de vitesse est disponible. Celui-ci est monté d'origine sur les modèles avec régulateur de vitesse.

Systèmes d'aide à la conduite

Pour la première fois sur le Transit, l'installation électrique intègre un circuit à multiplexage busCAN qui permet une communication rapide entre les principaux modules électroniques et le partage d'informations. Cette technologie a permis aux ingénieurs de développer toute une gamme de nouvelles technologies d'aide à la conduite :

- Régulateur de vitesse disponible pour la première fois sur le Transit et commandé par des commutateurs au volant
- Système d'aide au stationnement arrière, avec détection par ultrasons et déclenchement d'une alarme d'avertissement pour le conducteur lors de manoeuvres en espace restreint
- Pare-brise et lunette arrière chauffants avec commutateur d'arrêt automatique
- Pack Visibilité comprenant : essuie-glace automatique avec balayage retardé après utilisation du lave-glace, allumage automatique des phares et balayage automatique de l'essuie-glace de la lunette arrière à l'enclenchement de la marche arrière



- Nouveau combiné des instruments avec affichage LCD entre le compteur de vitesse et le compte-tours
- Horloge intégrée
- Système de navigation par satellite avec programme d'informations routières intégré, flèches directionnelles dans l'affichage central et instructions sonores
- Systèmes de téléphonie mains libres et Bluetooth avec commandes vocales pour le système de navigation, le volume audio et la sélection des canaux
- Tachygraphe numérique
- Trois niveaux de systèmes audio, y compris un chargeur six CD

Confort du conducteur

Un conducteur bien installé est plus concentré, attentif et vigilant. L'équipe du Transit a poussé très loin ses recherches afin qu'il reste toujours confortable, même dans les conditions les plus éprouvantes.

L'un des progrès majeur a été la réduction des bruits, vibrations et duretés. De nombreuses solutions ont été adoptées pour que le confort du conducteur du Transit se rapproche davantage de celui d'une berline :

- Nouvelle gamme de moteurs diesel dotés de l'injection à rampe commune pour abaisser le niveau sonore
- Nouveau moteur à essence avec un arbre d'équilibrage pour une plus grande douceur de fonctionnement
- Nouveaux supports moteurs hydrauliques
- Remplissage de mousse des corps creux de la structure de la caisse pour réduire la transmission des bruits
- Structure plus rigide de la planche de bord
- Insonorisation du plancher
- Levier de vitesse isolé des vibrations de la transmission
- Diminution des espaces entre panneaux de carrosserie pour réduire les bruits d'écoulement d'air



Facilité d'utilisation

L'une des principales demandes faite auprès de l'équipe de développement du Transit a été celle de l'amélioration des sensations perçues durant la conduite et l'utilisation du véhicule, pour ainsi se démarquer de l'impression "d'utilitaire pataud " et se rapprocher davantage du caractère de la berline.

Un soin tout particulier a été apporté aux sensations perçues au volant. Ainsi, l'assistance de la direction est réduite en virage ou à vitesse élevée sur autoroute, alors qu'elle est maximum pour réduire l'effort de braquage en circulation à faible vitesse. Les mêmes critères ont été appliqués aux efforts sur les pédales, notamment sur le début d'enfoncement de la pédale d'accélérateur de manière à ce que le conducteur bénéficie d'une réaction immédiate et linéaire du moteur lorsqu'il accélère pour démarrer.

Sachant que le Transit est souvent conduit par des personnes qui n'ont pas l'habitude de prendre le volant d'un utilitaire, lorsque le véhicule est par exemple loué par quelqu'un qui déménage ou en cas d'utilisation d'un minibus pour une sortie, les ingénieurs ont étudié l'effort sur l'embrayage de manière à ce que son utilisation soit la plus prévisible et la plus progressive possible. Un volant à double masse, des ressorts anti-couple et la commande hydraulique rendent la chaîne cinématique douce et progressive.

L'effort de conduite est également réduit grâce à une plage de couple plus large offert par la nouvelle gamme de moteurs, ainsi le conducteur n'a plus à changer constamment de rapport pour conserver sa vitesse.

Par exemple, le nouveau moteur Duratorq TDCi de 130 ch / 110 Nm sur les modèles traction offre 74 % de son couple à 1250 tr/mn et le moteur Duratorq TDCi de 140 ch / 375 Nm dispose de 70 % de son couple maximum au même régime.



Cependant, il n'y a pas que l'interface du conducteur avec la direction, les pédales et le levier de vitesse qui a retenu l'attention de l'équipe de développement. De nombreuses commandes secondaires de l'habitacle ainsi que les commutateurs multifonctions de commande des clignotants proviennent des voitures de tourisme Ford et conservent la même implantation ergonomique. Ceci a été fait dans le but d'apporter des sensations de type berline à l'expérience de conduite que peut offrir le Transit.



SECURITE

“La sécurité n’est pas en option. Tous les acheteurs Transit sont en droit de considérer qu’elle doit faire partie de leur véhicule. Nous avons voulu nous appuyer sur la réputation bien établie du modèle précédent et rendre le nouveau Transit encore plus sûr.”

Phil Collareno, Directeur des Utilitaires – Développement Produit

Le nouveau Transit présente de très nombreux systèmes de sécurité électronique de pointe. Ceci inclut le freinage antiblocage, la répartition électronique de la force de freinage, l’anti-patinage agissant sur les freins, le programme de stabilité électronique et l’atténuation du risque de retournement. Tous ces systèmes sont proposés d’origine ou en option sur le nouveau Transit.

La sécurité active concerne le comportement dynamique du véhicule et les systèmes de contrôle électronique du châssis. Un véhicule qui réagit correctement aux sollicitations du conducteur – braquage, freinage et accélération – sera plus sûr qu’un véhicule qui ne le fait pas. Avec en plus les nombreux systèmes d’aide électroniques à la conduite de Ford, le nouveau Transit propose une sécurité active de premier plan.

Malheureusement, des accidents peuvent toujours se produire et dans ce cas, le conducteur et les autres occupants doivent être protégés de l’impact par les systèmes de sécurité passive du véhicule.

La protection des occupants est une fonction essentielle de la structure du véhicule. Alors que le Transit précédent était considéré comme très sûr, l’équipe de développement a pu s’appuyer sur ses points forts et encore améliorer les systèmes de sécurité.

Un soin tout particulier a été apporté à la conception de la structure avant. Grâce aux possibilités offertes par les tout derniers programmes d’Ingénierie Assistée par Ordinateur (IAO), l’équipe du Transit a conçu la face avant et les longerons de manière à ce qu’ils s’écrasent de façon plus progressive en cas de choc. Pour les impacts plus faibles, ceci réduit également la zone avant qui peut être détériorée.



Pour les impacts à plus faible vitesse, dans la majorité des cas, le moteur et la transmission n'ont plus besoin d'être déposés pour effectuer les réparations. Ceci réduit donc les coûts et durées d'intervention.

Le conducteur et les occupants bénéficient également, grâce à cette nouvelle conception la structure transversale avant qui limite les risques d'intrusion dans l'habitacle. Le siège conducteur bénéficie d'un support plus robuste.

Le coussin gonflable de sécurité conducteur est désormais proposé en série sur toutes les versions alors que le coussin gonflable de sécurité passager de 120 litres (en option), présente un volume deux fois supérieur à celui des modèles précédents et est suffisant pour protéger les deux passagers avant. Les coussins gonflables de sécurité latéraux, tête et thorax, sont montés dans les sièges et sont disponibles en option pour la première fois à bord du Transit. Sur les modèles avec sellerie cuir, les coussins gonflables de sécurité latéraux sont disponibles d'origine.

Les points de fixation des sièges enfant ISOFIX sont situés sur le siège gauche et central de la deuxième rangée.

Les ceintures de sécurité équipent toutes les places assises, avec le point d'ancrage supérieur réglable sur une plage qui passe de 52 mm à 100 mm.



PROTECTION

“La protection est une des principales préoccupations des utilisateurs de véhicules utilitaire. Le risque de vol des marchandises transportées, mais également le vol du véhicule proprement dit. Nous avons parfaitement écouté ce que nos clients voulaient et nous avons essayé de satisfaire et même de dépasser leurs attentes dans le domaine des systèmes de protection du nouveau Transit.”

Barry Gale, Ingénieur en Chef des Utilitaires

Le nouveau Transit bénéficie de nombreuses mesures de protection, conçues comme autant de moyens dissuasifs contre les tentatives de vol et permettant de bénéficier de primes d'assurance plus avantageuses. Il est disponible avec deux niveaux d'alarmes :

- Une alarme périmétrique reliée à une sirène. Le système est armé à l'aide de la télécommande de verrouillage des portes.
- Une alarme volumétrique est également disponible. Elle comporte un balayage de l'habitacle et une batterie d'appoint si le voleur essaye de couper l'alimentation du véhicule. Des capteurs de bris de glace sont prévus pour les vitres arrière du Tourneo ainsi que des Kombis et fourgons Kombi.

Système antivol passif (PATS)

Le système antivol passif (PATS) est monté en série sur le nouveau Transit. Chaque véhicule comporte un code exclusif dans la puce (située dans la clef) et ne peut pas être démarré sans que celle-ci soit proche du verrou de la colonne de direction. Même en cas de rupture du verrou et de modification des câbles du commutateur de démarrage, il n'y aura pas de démarrage du véhicule si les boucles d'induction de la colonne de direction et de la poignée de clef ne communiquent pas.



La colonne de direction comporte également un verrou à couple de sécurité qui se cisaille si le volant est forcé, le laissant alors tourner sans qu'il braque les roues.

Clef de contact étanche et sans pile

Autre première dans le secteur, le nouveau Transit est doté d'une clef de contact étanche qui se recharge automatiquement chaque fois qu'elle est engagée dans le commutateur de démarrage. Cette caractéristique est particulièrement importante pour les utilisateurs travaillant dans un environnement humide ou pour les livreurs effectuant plus de 50 livraisons par jour. Un troisième bouton sur la clef permet de commander certaines fonctions à distance telles que l'éclairage sur les Châssis-cabines.

Verrou de capot moteur

Afin d'éviter toute modification des réglages du système de commande et du moteur, l'accès au compartiment moteur ne peut s'effectuer qu'en utilisant la clef de contact engagée dans le verrou du capot moteur. Celui-ci est situé derrière la calandre de radiateur.

Portes sans câbles

Tous les verrous sont intégrés dans les portes et n'utilisent pas de câbles. Aussi, le perçage de la porte ne peut pas aider à crocheter la serrure. Les barillets de verrou des portes passagers et latérales de chargement et arrière sont supprimés sur les modèles à verrouillage centralisé.

Verrouillages configurables

L'utilisateur peut choisir à partir d'un menu les options qui permettent de déverrouiller les portes, selon un ordre donné en appuyant sur les boutons de la clef.

Les concessionnaires peuvent réinitialiser le système de verrouillage centralisé mais ils ne peuvent pas changer sa configuration de verrouillage.



Système de verrouillage

Outre la stratégie de verrouillage configurable, les utilisateurs peuvent choisir différentes options entre le verrouillage manuel, mécanique ou à commande électrique, qui sont proposées d'origine :

- **Verrouillage double des portes :** Lorsque ce mode est sélectionné, il est impossible d'ouvrir les portes à l'aide de la poignée intérieure. Le voleur est dissuadé de casser une vitre puis de se pencher à l'intérieur du véhicule afin d'ouvrir la porte. Cette fonction est disponible d'origine pour tous les véhicules de la gamme à l'exception des minibus classe M2 (véhicules de transport de passagers de plus de neuf places, mais d'un PTC inférieur à 5000 kg) qui sont dotés de verrous de porte électriques.
- **Déverrouillage en deux phases :** En fonction de la caisse, le verrouillage est configuré pour ouvrir une ou plusieurs portes sur le premier bouton pressé, et les autres portes sur le second. Par exemple, il est possible de verrouiller le fourgon et de laisser l'habitacle déverrouillé ou l'inverse.

Phares 'Follow me home'

Les projecteurs et les feux de position restent allumés pendant 45 secondes, lorsque cette fonction est utilisée après fermeture des portes.

Feux de détresse

Que se passe-t-il lorsqu'un livreur se gare à cheval sur le trottoir ? En général, il actionne les feux de détresse. Ces derniers sont également actionnés lorsque le verrouillage centralisé est activé. Aussi, le livreur peut ne plus savoir s'il a verrouillé ou non son véhicule. Ce n'est plus le cas sur le nouveau Transit. Lorsqu'il s'arrête et actionne les feux de détresse, puis verrouille le véhicule, les clignotants restent alors allumés pendant 2,8 secondes, indiquant le verrouillage du véhicule.



Cloison

Tous les fourgons sont équipés en série d'une cloison métallique empêchant tout accès entre le fourgon et l'habitacle.

Numéro de série

Les composants électroniques mémorisent le numéro de série du véhicule. Ceci réduit les risques de vol du véhicule ensuite revendu en pièces détachées.

Totalisateur kilométrique inviolable

Afin de réduire les modifications de compteur et de kilométrage, les enregistrements du totalisateur kilométrique sont mémorisés dans différents modules électroniques. Lorsque l'un de ces modules doit être remplacé, durant le cycle de vie du véhicule, le kilométrage est automatiquement transmis au nouveau module. Ainsi est-il impossible de faire baisser le kilométrage par effraction sans devoir remplacer tous les composants électroniques concernés.

En outre, chaque fois que la clef de contact est engagée, le système PATS vérifie tous les systèmes afin de s'assurer qu'ils sont tous présents et que tous leurs modules correspondent.



LA GAMME TRANSIT

“Le Transit a toujours été synonyme de modularité, offrant au client le véhicule exactement adapté à ses besoins. Dans la véritable tradition Transit, le nouveau modèle apporte à chacun ce qu’il souhaite.”

Peter Fleet, Directeur Utilitaires – Marketing, Ventes et Service

La gamme du nouveau Ford Transit est probablement la plus complète et la plus modulable des utilitaires actuellement commercialisés en Europe. Il est disponible en empattement court, moyen et long, avec châssis rallongé. Il offre également un choix de modèles à toit surbaissé, normal et surélevé ainsi que des Châssis-cabines simple et double, et des minibus à toit surbaissé et normal.

Nouveaux fourgons/minibus et Kombi

Pour la première fois, le Ford Transit est disponible en fourgon/minibus à toit surbaissé et empattement moyen. C'est le véhicule idéal pour les services de navette des hôtels et des aéroports ayant besoin d'accéder à des espaces à faible dégagement en hauteur.

Jumbo

Le Jumbo, avec un empattement long et une longueur de chargement de quatre mètres, vise les utilisateurs qui recherchent un véhicule facile à conduire sur de longs trajets, sobre, confortable et avec un important volume de chargement.

Département des véhicules spéciaux (SVO)

Les clients avec des besoins spécifiques peuvent personnaliser leur véhicule selon leurs besoins.



PRODUCTION

La fabrication du Ford Transit se concentre désormais dans deux sites : Southampton en Grande-Bretagne et Kocaeli en Turquie.

Approvisionnement pièces d'origine mondiale

Les deux usines disposent d'un approvisionnement optimisé et indépendant des composants, de leur lieu de production ou du lieu de fabrication du nouveau Transit. Par exemple, il y avait deux fournisseurs de vitres, mais désormais, ce type de pièces est fabriqué par un seul fournisseur en Turquie.

L'usine de Kocaeli, à l'extérieur d'Istanbul, dispose de son parc de fournisseurs, à partir duquel les sous-ensembles et composants pré-assemblés sont livrés sur la ligne d'assemblage en juste à temps (JIT). Ceci comprend des pièces telles que les sièges et le tableau de bord.

Kocaeli est l'une des meilleures usines d'assemblage de Ford. Le fournisseur reçoit la commande lorsque la caisse peinte sort de l'atelier de peinture. En fonction de la séquence et des composants nécessaires, il dispose d'un délai de 30 minutes à deux heures pour fournir les pièces appropriées à la chaîne d'assemblage. Chaque pièce subit une évaluation pour déterminer si elle doit faire l'objet d'une source d'approvisionnement unique ou double et si cette source est située au bon endroit.

Des lots de pièces sont fournis en double approvisionnement à partir de fournisseurs européens et turcs, mais lorsque cela est plus économique, elles proviennent d'une seule source, puis sont ensuite envoyées en Grande-Bretagne ou en Turquie. Par exemple, tous les moteurs diesel proviennent du centre diesel mondial Ford de Dagenham en Grande-Bretagne, alors que certains panneaux emboutis de la caisse proviennent de Kocaeli et que tous les moteurs à essence sont expédiés de l'usine Ford de Chihuahua, au Mexique.

###



Pour de plus amples informations:

Jo Declercq

Tel: +32 3 821 21 03

Fax: +32 3 821 21 07

jdecler2@ford.com