

Ford E-Transit L3H2

Ford E-Transit w wersji L3H2, czyli przedłużonej, to propozycja dla wszystkich nowoczesnych biznesów. Samochód może mieć trzy rodzaje nadwozia – van (furgon), van brygadowy lub pojedynczą kabinę, a dzięki pojemnej przestrzeni ładunkowej będzie dobrym towarzyszem zarówno dla firm transportowych, jak i związanych z budownictwem.



E-Transit udowadnia, że napęd elektryczny może być praktyczny i użytkowy jednocześnie. Na jednym ładowaniu może przejechać do 190–309 km (w zależności od warunków atmosferycznych), a jego maksymalna ładowność wynosi 1630 kg.

Napęd elektryczny i użytkowość

Ford E-Transit oferuje napęd stuprocentowo elektryczny. Ładowanie go możliwe jest na dwa sposoby. Tradycyjny polega na korzystaniu z publicznych stacji ładowania. Stacje o mocy 50 kW pozwalają na doładowanie E-Transita od 15% do 80% w czasie 1 godziny i 20 minut. Ładowanie możliwe jest także z wykorzystaniem sprzętu Ford Connected Wallbox. To nowoczesna ładowarka, która umożliwia pełne uzupełnienie baterii w 8 godzin. Usługa przygotowana jest we współpracy z firmą Webasto. Ładowanie odbywa się przez gniazdo umieszczone wewnątrz grilla.

W samochodzie dostępny jest cały szereg dodatkowych usług, które ułatwiają codzienną pracę. Są to m.in. bezprzewodowe





aktualizacje systemu, opcje Apple CarPlay i Android Auto. Ekran dotykowy o przekątnej 12", zlokalizowany w panelu środkowym, jest intuicyjny. Parkowanie prawie sześciometrowym dostawczakiem staje się łatwiejsze dzięki czujnikom parkowania. Tempomat, automatyczna klimatyzacja, system wspomagający utrzymanie pojazdu na pasie ruchu z funkcją wykrywania krawędzi jezdni – wszystko to znacznie podnosi komfort codziennego użytkowania E-Transita.

W pełni elektryczny napęd przekłada się bezpośrednio na niższe koszty eksploatacyjne. Faktem jest, że ładowanie wychodzi znacznie taniej niż standardowe tankowanie całej floty pojazdów dostawczych pracujących w firmie. Dzięki rządowym dotacjom zakup oraz utrzymanie elektryka może być jeszcze atrakcyjniejsze. Mowa tu m.in. o jednorazowej dotacji 70 tys. zł na samochód dostawczy z homologacją N1. Każdy pojazd otrzymuje także dwuletnią podstawową gwarancję bez limitu kilometrów. Dla zainteresowanych jest opcja dokupienia ośmioletniej gwarancji lub na 160 tys. km na baterię oraz 12-letnie zabezpieczenie na jej perforację.

Dzięki szerokiej ofercie opcji zabudowy elektrycznego pojazdu dostawczego klient może wybierać między różnorodnymi konfiguracjami. Wśród najczęściej wybieranych wersji są te z wywrotkami i otwartymi skrzyniami, zamknięte kontenery, chłodnie oraz pojazdy kurierskie. Każda z nich wyróżnia się innym charakterem i musi spełniać inne warunki.

Bezpieczeństwo ponad wszystko

W ofercie Forda dostępnych jest również wiele dodatkowych pakietów wyposażenia samochodów dostawczych. Spośród nich należy wyróżnić szeroką gamę systemów bezpieczeństwa, takich jak tachograf cyfrowy, układ wspomaganie awaryjnego hamowania, Driver Alert (system monitorowania koncentracji kierowcy), Collision Mitigation System (system zapobiegania kolizjom z funkcją automatycznego hamowania Active Braking, działający za pomocą kamery).

Kamery 360° dostępne są jako opcjonalne doposażenie pakietów Driver Assistance 15 i 18. Współpracują z nimi boczne czujniki parkowania, tempomat adaptacyjny, automatyczne hamowanie podczas cofania, zewnętrzne i tylne oświetlenie LED.

Do wyposażenie standardowego w zabudowie van, brygadowej i podwozia do zabudowy z pojedynczą kabiną należy dołączyć system Ford MyKey – funkcję programowania i przypisania do kluczyka ograniczenia maksymalnej prędkości, maksymalnej głośności systemu, immobilizer, zamek centralny ze zdalnym sterowaniem. Za dodatkową dopłatą możliwy jest montaż alarmu obwodowego oraz podwójnie ryglowanych zamków.

Dodatkowe systemy wspomagające pracę

Klienci, którzy zdecydowali się na korzystanie z floty samochodów dostawczych Forda, mogą skorzystać ze specjalnej opcji zarządzania pojazdami Ford Telematics. Aplikacja pomoże zmaksymalizować produktywność i zminimalizować przestoje aut,

a także na bieżąco kontrolować stan techniczny i szybko identyfikować problemy. Wszystko dzięki zaawansowanej analizie opartej na danych przesyłanych przez pojazdy.

Z kolei system wyboru trybu jazdy dostosowuje pojazd do aktualnych potrzeb i warunków. E-Transit oferuje trzy tryby jazdy. Normal jest przeznaczony do codziennych podróży, Slippery poprawia prowadzenie na śliskich nawierzchniach, Eco pozwala oszczędzać akumulator wysokonapięciowy. To z pewnością ważne aspekty dla wszystkich właścicieli firm transportowych i budowlanych.

Ford oferuje także mobilny serwis w razie wystąpienia jakiegokolwiek usterki pojazdu – Ford Mobile Service. Dedykowany zespół techników przyjedzie we wskazane miejsce i natychmiastowo zdiagnozuje awarię.

Ford E-Transit – dostawczak z mocą

Ford E-Transit w wersji L3H2 wyróżnia się pojemnością baterii 78 kWh. Zasięg w serii 350 wynosi 190 km oraz 305 km dla serii 425. Długość całkowita pojazdu to 5981 mm, a szerokość całkowita z lusterkami – 2474 mm. Wysokość całkowita waha się od 2443 do 2533 mm. Maksymalna objętość przestrzeni ładunkowej to dokładnie 11 m³.

Ta opcja nadwozia oferuje dwa typy układu napędowego. Pierwszy z nich to silnik elektryczny 184 KM RWD A1. Mamy tutaj napęd na tylną oś, moc 184 KM, moment obrotowy 430 Nm. Druga z konfiguracji opiera się na silniku elektrycznym o mocy 268 KM z momentem obrotowym również 430 Nm.

Zasięg uzależniony jest od wybranego rodzaju zabudowy. W ofercie jest także podwyższona wersja – H3. Posługując się nomenklaturą przyjętą przez producenta, podane skróty należy rozumieć następująco: L2 to średni rozstaw osi, L3 – długi rozstaw osi, L4 – długi rozstaw osi z wydłużonym nadwoziem.

Cena elektrycznego Transita w zabudowie van w podstawowej konfiguracji wynosi 276 905 zł netto. Za brygadowe wypełnienie przestrzeni w tej samej opcji wyposażenia trzeba zapłacić o prawie 12 000 zł więcej.

Test samochodu był przeprowadzony w grudniu 2022 r. w trakcie dużych opadów śniegu i spadku temperatury poniżej -10 °C. Auto pomimo napędu elektrycznego, który jest wrażliwy na takie warunki atmosferyczne, reagowało poprawnie, a realny zasięg spadł do 190 km. Napęd na tylne koła miał jedynie problem na stromych, ośnieżonych podjazdach bez załadunku.



Czytaj więcej

Oprac. Redakcja na podstawie testów i materiałów producenta, zdjęcia: nbi med|a i Ford Polska Sp. z o.o.