

FORD TRANSIT CONNECT 2010



Introduit en 2003 en Europe, où il a été nommé fourgon international de l'année, le Transit Connect fait son apparition en Amérique du Nord cette année. Au chapitre des dimensions, ce véhicule est plus imposant que le Honda Element et semble au Dodge Nitro, sauf pour la hauteur, qui est plus importante pour le Ford. Le Transit est disponible en version cargo ou tourisme avec une banquette arrière. Les deux versions voient leurs roues avant animées par un quatre cylindres de 2,0 litres et une transmission automatique à quatre vitesses.

Habitacle et espace de chargement

Faciles d'accès, les sièges avant sont confortables et celui du conducteur est doté d'un support lombaire réglable. Grâce au siège réglable en hauteur et à la colonne de direction inclinable et télescopique, le conducteur peut facilement se concocter une bonne position de conduite. Le dégagement pour les jambes est bon tandis qu'il est très généreux pour la tête.

Dans la version tourisme, on trouve une banquette arrière plutôt ferme qui procure un confort adéquat pour deux adultes. Au centre, il n'y a pas d'espace pour les pieds en raison de la présence d'un tunnel. Le dossier est rabattable 60/40 et on peut également relever vers l'avant chaque section de la banquette après avoir enlevé les appuie-têtes.

Dans la version cargo, il va sans dire que la capacité de chargement est impressionnante, surtout au niveau de la hauteur, qui atteint 127,5 cm. Derrière les sièges avant, on bénéficie de 190 cm alors que la largeur est de 121,5 cm entre les puits d'aile. Les portes latérales coulissantes créent une ouverture de 80 cm. Les portes arrière peuvent s'ouvrir à 180 degrés.

Commodités et sécurité

Pour un véhicule à vocation commerciale, la finition de l'intérieur du Transit est bonne. L'insonorisation est déficiente, mais normale pour ce type de véhicule. Le rangement est adéquat grâce à une tablette qui fait la pleine largeur du véhicule au-dessus du pare-brise.

Les instruments et les commandes sont bien disposés. Le soir, le coffre à gants, la commande de la vitre de la porte droite et les commandes au volant ne sont pas éclairées. Le système de chauffage procure une bonne chaleur, mais le ventilateur est un peu faible et la position Heat/Defrost ne fournit presque pas de chaleur aux pieds du conducteur.

Les essuie-glaces ont l'air chétifs, surtout ceux à l'arrière. Lors de l'utilisation des gicleurs, les essuie-glaces avant font un passage de plus après quelques secondes, ce qui, plus souvent qu'autrement, salit le pare-brise de nouveau. Selon les versions, on peut obtenir des vitres dans les portes latérales et/ou arrière.

L'équipement de sécurité comprend quatre coussins gonflables (deux à l'avant, deux latéraux), et un système de freinage antiblocage et d'assistance au freinage d'urgence. Le système antidérapage est standard avec la version tourisme et en option sur les autres versions. La visibilité est bonne vers l'avant et par les portes avant, mais latéralement, il y a de très grands angles morts, surtout lorsque les portes de côté ne sont pas munies de vitre. De plus, les montants centraux des portes arrière sont suffisamment larges pour cacher un véhicule qui roulerait derrière le Transit. Pour compenser, Ford devrait équiper le véhicule de miroirs latéraux plus grands. Reculer avec ce véhicule n'est pas toujours évident. En option, on peut se procurer un sonar de recul, qui devrait toutefois faire partie de l'équipement de série. La puissance et l'intensité des phares sont à peine adéquates.

Dans les tests du gouvernement américain, le Transit Connect tourisme obtient cinq étoiles, sur cinq, pour la protection du conducteur et quatre étoiles pour celle du passager avant en cas de collision frontale. Il a droit à cinq étoiles pour celle de tous les occupants lors d'un impact latéral. Sa résistance au capotage lui vaut trois étoiles.

Moteur et transmission

Le quatre cylindres de 2,0 litres développe 136 chevaux et 128 livres de couple qui permettent au Transit de se déplacer avec une certaine aisance en conduite normale avec une charge raisonnable. Dans ce cas, les accélérations et les reprises sont honnêtes. Il va de soi que plus la charge s'approche de son maximum (726 kg), plus le moteur peine, surtout dans les pentes. À noter que Ford interdit de tracter une remorque avec le Transit.

La transmission automatique à quatre vitesses fonctionne toujours avec beaucoup de douceur. En effet, les changements de rapports sont imperceptibles. On peut partir en deuxième vitesse. Enfin, on n'est pas obligé de déverrouiller le levier de vitesses pour passer de D à N dans un produit de Ford.

Comportement routier

Le Transit repose sur une plateforme commerciale exclusive, à laquelle les ingénieurs ont greffé une suspension indépendante à l'avant et un essieu rigide à l'arrière. En général, on a droit à une portée confortable. Bien sûr, lorsque le véhicule est vide, l'essieu arrière a tendance à faire rebondir fermement ce Ford sur certaines inégalités, mais sans plus. Avec une charge, les trépidations s'estompent passablement. La tenue de route est bonne pour ce type de véhicule.

Bien calibrée, stable, précise et assez rapide, la servodirection transmet un peu de sensations de la route. Le rayon de braquage est court, ce qui est particulièrement apprécié avec un tel véhicule. Les freins sont puissants et résistent bien à l'évanouissement après quelques arrêts d'urgence successifs à vitesse d'autoroute.

Inspection

Dans un centre de vérification technique de CAA-Québec, nous avons constaté que la plateforme du Transit est robuste et assez bien protégée contre la rouille. Pour ouvrir le capot, il faut insérer la robuste clé de contact dans une serrure placée derrière l'emblème Ford au milieu de la calandre. On peut s'interroger sur la durabilité de ce système dans notre climat, en particulier pendant l'hiver. Dans le compartiment moteur, le réservoir de lave-glace est installé au-dessus du pneu gauche avant, ce qui n'est pas l'idéal pour un remplissage sur le bord de la route. Les biellettes de direction étant un peu petites, elles risquent de ne pas durer très longtemps. Il y a de grandes ouvertures sous le pare-chocs avant par lesquelles des objets peuvent pénétrer et abîmer le condenseur du climatiseur. C'est une chaîne qui entraîne les arbres à cames.

Conclusion

Grâce à ses dimensions, son habitabilité, son confort, sa maniabilité et son comportement routier le Transit Connect saura satisfaire de nombreux acheteurs. De plus, la version tourisme permet de concilier le transport de personnes et de cargo. Pour diminuer le problème de la visibilité, il faudrait des miroirs plus grands et la possibilité de doter toutes les portes de vitre.

POUR : sièges avant confortables, transmission douce, maniabilité, comportement routier, plateforme solide, polyvalence.

CONTRE : visibilité, commandes et coffre à gants pas éclairés, soufflerie faible, distribution de l'air à revoir, un balayage de trop des essuie-glaces, ouvertures sous pare-chocs avant.

FORD TRANSIT CONNECT 2010

Moteur : 4 cyl, 2,0 litres, 16 soupapes

Puissance : 136 ch à 6 300 tr/min

Couple : 128 lb-pi à 4 750 tr/min

Transmission : automatique 4 vitesses

Suspension : indépendante/essieu rigide

Freins : disques/tambours

Empattement : 291,1 cm

Longueur : 459 cm

Largeur : 211,3 cm (avec les rétroviseurs)

Hauteur : 201,4 cm

Poids : 1 524 à 1 544 kg

Pneus : P205/65R15

Capacité maximale de remorquage : interdit

Coussins gonflables : deux à l'avant, deux latéraux

Consommation de carburant

Selon Ressources naturelles Canada :

Ville : 9,5 L/100 km (30 mi/gal)

Pendant l'essai : 10 L/100 km (28 mi/gal)

Route : 7,9 L/100 km (35,5 mi/gal)

Température : 3 °C à 20 °C

Émissions de CO₂ : 4 048 kg/20 000 km

Capacité du réservoir : 58,3 litres

Type de carburant : essence ordinaire

Accélération :

0-100 km/h : 12,6 secondes

60-100 km/h : 9,8 secondes

Concurrents : Chevrolet HHR, Chrysler PT Cruiser

Garanties :

- Véhicule complet : 3 ans/60 000 km
- Groupe motopropulseur : 5 ans/100 000 km
- Rouille de surface : 3 ans/60 000 km
- Perforation : 5 ans/kilométrage illimité
- Antipollution : 3 ans/60 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic de bord.

Prix de pièces d'origine :

- Pare-choc arrière : 342 \$
- Disque de frein avant : 122 \$
- Plaquettes de frein : 163 \$
- Silencieux : 248 \$
- Aile avant : 236 \$

Prix des versions :

- Cargo XLT : 26 799 \$
- Tourisme XLT : 28 299 \$

Principales options :

- Portes arrière vitrées : 450 \$
- Sonar de recul : 250 \$
- Advance Trac : 550 \$ (Cargo XLT)

Prix du véhicule essayé : 28 179 \$

Frais de transport/préparation : 1 400 \$

Nombre de concessionnaires : Québec : 112

Canada : 443