

Ford Transit 280 Econetic

A importância do Euro 5

Numa primeira análise o Euro 5 pode parecer mais uma daquelas coisas inventadas em Bruxelas para nos dificultar a vida. No entanto, para cumprir o Euro 5, os construtores adoptam uma série de soluções, que tornam os veículos menos poluentes e na maior parte dos casos, mais económicos. É verdade que um sistema "start/stop" pode representar apenas 0,5 litro a menos no consumo. Mas para conseguir esta economia, há outros benefícios.

Novo motor 2.2 TDCi

Apesar dos tempos difíceis que vivemos no mercado nacional em termos de vendas de veículos novos, quer por aquisição ou renovação de frotas, o modelo Transit continua a resistir e a estar adequado às necessidades de um “comercial”, tanto de passageiros como de mercadorias. Face ao panorama mundial, é difícil de prever para quando a nova Transit, em especial depois da apresentação do modelo Tourneo Connect (salão Genéve) face à qual, facilmente se advinha a evolução para uma “van” para o transporte de mercadorias. Por outro lado, o aumento (fiscal) nos derivados dos automóveis de passageiros, irá aumentar a procura dos furgões, quer estes sejam médios (de 2 a 5m³) ou grandes (de 5 a 12 m³).

Face a estes indicadores de mercado, a Ford trouxe para a Transit a designação Econetic e uma primeira análise, deixou-nos uma boa impressão! Num breve contacto ao volante e sem qualquer carga no veículo, com uma média de 33 km/h chegámos a um consumo indicativo de 8,5 L/100 km. E dizemos indicativo, porquanto a legislação portuguesa não nos permite efectuar testes com os ligeiros de passageiros ou mercadorias carregados, nem que seja com lastro... como por exemplo sacos de areia. De qualquer das formas, há outra razão para afirmarmos que este consumo é indicativo! A tecnologia Diesel aplicada neste Duratorq 2.2 TDCi – que substitui os anteriores 2.2 e 2.4 - permite-nos afirmar que as diferenças de consumo existirão se circular com o Transit carregado e a outras velocidades, que permitam efectuar médias acima dos 33 km/h que de acordo com a nossa metodologia de análise, indica que neste caso (abaixo dos 35 km/h) o contacto ao volante foi efectuado, essencialmente em percurso urbano.

Evolução mecânica

Quando se entra no Transit há coisas que ainda não mudaram, como por exemplo o posicionamento de alguns comandos ou coluna de direcção, a cava da roda do lado quem conduz, que continua a ser intrusiva em termos de habitabilidade ou posicionamento do pé esquerdo. No entanto, para a posição de condução o selector do tipo “joystick” facilita o manuseamento da transmissão manual de seis relações, em nossa opinião, bem escalonada. A direcção está mais refinada face ao anterior modelo e o 2.2 revelou estar mais disponível em termos de acelerações e reprises. O sistema de conduta comum “common rail” a sobrealimentação com turbo de geometria variável e o aumento da pressão de injeção, para isso contribuem. No entanto, para chegar ao Euro 5, outra das novidades destes motores, foi preciso reduzir a taxa de compressão (de 17,5 para 15,5:1), colocar um novo sistema de recirculação de gases de escape – para reduzir o NOX e um filtro de partículas.

Com vista a melhorar o consumo de combustível, foi implementado um sistema que regenera – via alternador – a energia da desaceleração e travagem, convertendo a energia cinética em energia eléctrica. Este sistema monitoriza continuamente o estado de carga da bateria e, quando a carga ultrapassa os 80%, põe o alternador em roda livre, para reduzir a carga sobre o motor. O encapsulamento do motor e apoios hidráulicos, permitem a redução de ruído e vibração do motor e agregados mecânicos.