


# Använd med förstånd



Efter att ha provat två navigatorer speciellt anpassade för tung trafik kan det konstateras – lita inte fullt till teknologin.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE



**N**är Svensk Åkeritidning bestämde sig för att jämföra de olika tungfordonsnavigatorerna på marknaden visade sig urvalet vara rätt begränsat. När inbyggnadsnavigatorerna och de utan egentlig importör med bara hemsida utan kontaktuppgifter strukits återstod två stycken navigatorer för tunga fordon. Det var Tomtoms Pro 5150 Truck Live och Garmins dēzl 760. Utöver dessa finns visserligen ett alternativ från Navigon, men deras är en tungfordons-applikation som laddas in i befintlig Navigon-enhet. Vi valde ändå att bara prova de rena lastbilsnavigatorerna.

En mängd olika funktioner och finesser erbjuds men syftet med testet var att få en övergripande uppfattning om enheternas viktiga funktion – att tryggt guida ett tungt fordon till sin destination.

**DEN FÖRST UTMÄRKANDE SKILLNADEN** mellan de två är storleken. Garmins dēzl 760 är större med sin sjutumsskärm och Tomtoms enhet är kompaktare med en femtumsskärm. Men först ska man ju bryta sig in i lådorna och där är innehållet inte så skiftande. En sugproppfot som i Garmins fall spänns fast med en liten spak och Tomtoms har en ring runt själva foten som vrids. Båda känns säkra i sin fastsättning. Laddkablarna är lika långa för båda modellerna, dryga en och en halv meter.

I boxarna medföljer inte mycket till instruktioner men fullt tillräckliga snabbguider för att beskriva installationen och de övergripande funktionerna. Rekommenderat är att från respektive hemsida ladda ner en mer ingående manual. Tyvärr är Garmins utgåva inte på svenska.

**INSTALLATION, REGISTRERING OCH UPPDATERING** är nästa steg vilket är ett företag i sig. I båda fallen handlade det om några timmars frustrerande knappande och hemsidor hit, länkar och nerladdningar dit. Det var länkar som saknades, enheter som inte fanns i lista, kartor och uppdateringar som inte kunde laddas ner och så vidare. Efter många försök och samtal till bådas supportavdelningar samt efterföljande omstarter var nog allt som det skulle.

**GEMENSAMT FÖR DE BÅDA** är att det är enkelt att ställa in profilen med mått och vikter. Däremot krävs lite för mycket knapptryckningar för att byta profil. Jag skulle hellre vilja se ett enklare och snabbare sätt att skifta i samband med exempelvis släpbytte.

Tomtoms navigator har mer att önska när det gäller att knappa in adresser. Det saknas en hel del förprogrammerade gatu- och platsalternativ och då inga å, ä och ö finns i knappatsen förblir vissa mål helt omöjliga att nå, vilket kräver att man måste hitta en intelligande plats, något som inte alltid är lätt att veta.

För Tomtoms enhet krävs också fler moment för att stänga av ljudet – klicka på mitten av skärmen och sedan skjuta ett reglage åt sidan. Lite väl omständigt när telefonen ringer och man behöver tysta ner rösten. Garmin är lättare att få tyst på – bara ett tryck på en ikon.

Garmin visar i grodperspektiv som automatiskt övergår till fågelperspektiv när man kommer utanför bebyggelse. Den har tydliga funktioner tack vare en stor skärm och det är enkelt att knappa in adresser. Knappatsen väljer automatiskt bort omöjliga bokstavskombinationer.

Dessutom går det att få fram en massa färduppgifter och den visar de tre kända hamburgerkedjorna och några av bränslebolagens stationer.

Rätt vad det var kom det upp något om röstkommando vilket är rätt irriterande. Tydligt kan enheten reagera på radion eller samtal i fordonet.

**LITE OLIKA PROVSTRÄCKOR KÖRDES** och ofta var enheterna med men oroväckande många missar noterades.

En gammal 90-sträcka på omkring 80 mil som sedan i vinter varit degraderad till 80-sträcka missade båda enheterna. Vid ett annat tillfälle ville de båda leda in på en grusväg med genomfartsförbud för lastbil. Det var en sträcka med tolvprocentiga backar där ett estländskt trailerekipage dagen före hade bärgats bort. Trots att båda enheterna var inställda på att undvika grusvägar valde de den smala grusvägen istället för en betydligt bättre väg som heller inte var så mycket längre. Rent generellt förekom många exempel på obegripliga omvägar på ibland sämre vägar.

Tomtoms enhet missade under testperioden ytterligare ett genomfartsförbud för tunga lastbilar.

Försök att provocera enheterna igenom två låga 3,4 meters viadukter genom att ange adresser på båda sidorna om hindret gjordes också, men här gick de inte på detta utan klarade proven.

Vi provade också en gränsöverskridande tur till Norge där de också hade svårt att veta vilka fartgränser som gällde. Tomtoms gillade inte höga höjder utan tappade helt lokaliseringen och Garmins hade den egenheten att den inte ville acceptera delmål som lades in på båda sidor om gränsen under en och samma tur.

Något att önska är att lätt få fram reseöversikten med ett knapptryck och kunna få fler ruttalternativ och där kunna byta och kombinera olika delsträckor. Ibland vill man ju blanda korta, enkla och snabba vägar.

**SAMMANFATTNINGSVIS ÄR DET** svårt att avgöra vilken av de två som är bäst. Det är inte gjort i en handvändning att komma in i de avancerade systemen så viss reservation måste göras för att funktioner kan ha missats eller missförstått under testet, men båda hade sina konstigheter för sig och valde rent obegripliga vägar som man inte skulle vilja ge sig in på ens med fyrhjulsdriven personbil. Båda valde ibland rent galna omvägar istället för att ta den enkla och raka vägen till målet. Båda missade hastighetsändrade vägar, fartkameror och genomfartsförbud.

Tanken är ju god och de har sin funktion som är ett hjälpmedel, men sätts de i proportion till kostnaderna så undrar jag om inte en hederlig kartbok ändå är att föredra. Den kräver visserligen att man i ett tungt fordon måste tänka



Tomtom Pro 5150 Truck



Garmin dēzl 760

sig för i sitt vägval, men det gör uppenbart även tungfordons-GPS:erna. Varningstexter dyker upp med jämna mellanrum med uppmaningar att använda navigatören med förstånd men efter att investerat omkring 4 000 kronor på en sådan pryl så funkar nog människan psykologiskt så att man vill lita till vad navigatören har att säga.

Tyvärr känns det som att tungfordonsnavigatorerna egentligen bara är en enkel vidareutveckling av personbilsenheternas programvara. De känns långt ifrån färdigutvecklade och användarvänliga.

Det är kanske inga snälla ord men det finns mycket kvar att göra med navigatörerna och kartprogrammen.

Planering tillsammans med en bra vägkarta av papper är nog mest tillförlitligt. Detta tillsammans med en gnutta chaufförsintuition och inte att förglömma – kommunikation med kollegor, men här är baksidan att ju fler som kör efter GPS-signalerna desto fler vet inte var de har varit och hur de kom dit.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)

	Tomtom Pro 5150 Truck	Garmin dēzl 760
<b>Skärm:</b>	480x272 pixlar, 5 tum	800x480 pixlar, 7 tum
<b>Kartor:</b>	Tomtom Maps	Navteq
<b>Kartuppdateringar:</b>	Livstid	Livstid
<b>Fartkamerauppdateringar fasta:</b>	Livstid	1 år, sedan 255 kr/år (EU)
<b>Fartkamerauppdateringar rörliga:</b>	1 år, sedan 499 kr/år	(se ovan)
<b>Beräkningsläge:</b>	Snabbaste	Snabbaste
	Kortaste	Kortaste
	Ekonomisk	Ekonomisk
	Promenad	Terrängkörning
	Cykel	
<b>Batteridriftstid:</b>	2 tim	1,5 tim
<b>Vikt:</b>	260 g	352 g
<b>Internminne:</b>	8 GB	7 GB
<b>Rekommenderat cirkapris inkl. moms:</b>	3 699 kr	4 245 kr
<b>Extra strömkabel och sugkoppsfäste:</b>	369 kr	890 kr

## Flexibelt arbets sätt med stabil lösning

Trygghet • Flexibilitet • Kompetens



En effektiv och flexibel verksamhet ligger steget före konkurrenterna. Med vår webbaserade lösning bidrar alla i organisationen, närhelst och varhelst de befinner sig.

**transPA**

Mer än ett personal- och tidsystem  
Marknad 0524-48 00 10, [www.transpa.se](http://www.transpa.se)