

Lättkört utan samvetskval

Att själv slippa rota runt bland växlar är inte självskrivet i lättlastarsvängen. Vi har provkört Ivecos nya latmanslåda!

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE



FOTO: IVECO

Iveco fortsätter vässa sin Daily. Senast ut är den nya åttastegade automatväxellådan Hi-Matic som utvecklats av ZF – som annars hittas i Fiatkoncernens Övriga märken som Jeep och Maserati.

Den nya lådam ersätter det tidigare tillvalet, den sexstegade adaptiva robotväxellådan Agile.

När man startar Daily med Hi-Matic ligger växellådan i läge P, det behövs inga extra abrovinscher som att trycka på bromspedalen för att den ska gå igång. För att aktivera P-läget är det bara att trycka in knappen på spaken, vilket i sig är en egen lösning och en bra sådan när man vant sig. Om man nu råkar glömma detta aktiveras P-läget automatiskt när man stänger av motorn.

Drivläget läggs i genom att föra spaken vänster och sedan bakåt. Backen hittar man där den vanligen finns på vanliga växellådor – vänster framåt. Att backen ligger i är förövrigt omöjligt att missa då det tutar precis som en backvarnare, men den låter bara inne i bilen, tyvärr måste jag säga.

Två körprogram är det enda att hålla reda på. Eco eller Power som vilket nog alla vet står för ekonomi- respektive prestandaprogram. Bara genom att dra spaken åt höger skiftar man program.

Manuella växlingar sköts genom att föra spaken framåt eller bakåt. Bakåt för uppväxlingar och framåt för nerväxlingar. Av någon anledning kändes det ibland lite bakvänt och jag skulle vilja vända på funktionerna, men det handlar väl om en vanesak. Men för att återgå till automatläget räcker det inte med att bara föra spaken åt vänster. Då blir det friläge. Spaken måste vänster neråt igen.

Det är faktiskt en oerhört lydig automatlåda. Den rycker inte även om lägena känns distinkta – inte slirar den heller nämnvärt mellan stegen. Släpper du snabbt foten från bromsen och står på gasen reagerar lådan kvickt.

Bilarna vi körde var 3,5-tonnare som medgav höga farter vid låga varv. Marschvarvet låg med denna utväxling på knappt 1 500 varv/min vid 70 på växel sju eller vid 90 med växel åtta. Det är ungefär vad de manuella varvar vid 80 på högsta växeln.

Spontant tycker jag att automatlådan ibland vill växla upp lite för sent och ligga på högre varv längre än jag själv hade valt även vid eco-läget.

Det åttonde steget är mer en högfartsväxel som sällan går in vid landsvägskörning. 80 km/h är lite av en brytpunkt för växling mellan 7:an och 8:an. Eftersom hastighetsgränsen på många vägar är just 80 kan den kännas aningen ambivalent vid minsta gasande.

Mycket handlar också om att välja rätt utväxling. Det finns ett stort urval så det gäller att ha lite koll för att få bästa ekonomi och komfort.

Det är svårt att säga något om bränsleförbrukningen men de uppgivna siffrorna menar på 1,1 till 1,2 liter per mil genom modellerna. Det skiljer inte så mycket vilken motor eller växellåda man än väljer. Även här har nog körstilen den största inverkan på bränslekontot, ja förutom skattesatserna förstås. Tillägget för Hi-Matic är omkring 18 000 kronor. Helt klart är Hi-Matic ett bekvämt alternativ att överväga. Speciellt för den som kör mycket i stadstrafik.

bosse.norvinge@akeri.se