





Tredje generationens Daily tar över



Mycket nytt är det på Ivecos nya Daily, både till det yttre och till det inre. Men hur länge kan den räcka? Svensk Åkeritidnings Bosse Norvinge har skaffat sig de första körintrycken av deras viktigaste produkt.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Förbättrad på alla punkter, lovar Iveco om sin nya Daily, och de kan erbjuda den i 8 000 olika varianter direkt från fabrik. Den tredje generationens Daily, som sedan sin första lansering 1978 tillverkats i 2 600 000 exemplar, ska vara något utöver det vanliga.

Exteriört finns det inga tveksamheter om att nya Daily är just ny. Fram- och sidoruta har en svart inramning som kopplas ihop med grillen, och däremellan de slimmade strålkastarna som ger fronten en modernare uppsyn. Stötfångaren som löper runt hela karossen skapar ett skydd mot ofrånkomliga småblessyrer.

TILL 80 PROCENT HANDLAR det om en helt ny kaross. De återstående procent som lånats från den gamla karossen återfinns i delar av golvet, torpedväggen och stommen. Måste bara nämna att man byggt bort den lilla men ack så förargliga egenheten på tidigare Daily: att backspeglerna skaver bort färgen på framskärmen när dörren öppnas.

Längre axelavstånd med kortare överhäng bak jämfört med sina föregångare, är något som de nya skåpmodellerna bjuder på. Skåpvolymerna hamnar på 7,3 upp till 19,6 kubik.

Det är bara H1 med tre meters hjulbas som likställs med sin föregångare med 7,3 kubiks skåpvolum.

Därutöver erbjuds två nya axelavstånd: 3,52 och 4,1 meter, med ökade lastvolymer rätt igenom. Mest intressant är nog de större skåpen med lastvolymer på 17,5 kubik för H2 och 19,6 kubik för H3.

Chassimodellerna erbjuder sex olika axelavstånd från 3 till 4,75 meter.

Pressen gavs möjlighet att prova nya Iveco Daily på Fiats testbana i Balocco utanför Turin. Den utlovade avancerade körningen, som skulle ge möjlighet att pressa modellen till det yttersta, skruvade upp förväntningarna. Men det kan sägas direkt, att de arrangerade undanmanövr-, skak- och bromsproven var långtifrån av den kaliber som modellerna utsatts för under utprovningen. Allt var anpassat för presskörningen och därför betydligt mesigare, som taget direkt ur marknadsavdelningens handbok. Inte ens fartsektionerna inbjöd till några större provokationer, med de medåkande nervösa demoförarnas högljudda uppmaningar på italienska att ta det lugnt.

Nåväl, demobilarna var utrustade med den helt nya, lättare och patenterade framvagnen Quad-Leaf som standardmonteras på alla Daily upp till 3,5 tons totalvikt, eller Quad-Tor som tillval till de tyngre vagnarna upp till fem ton. De individuellt upphängda framvagnskonstruktionerna med tvärgående bladfydrar och kuggstångsstyrning bjöd inte på några överraskningar utan bilarna kändes trygga och stabila även över fartguppen i plast.

Bakvagnen hos enkelhjulmodellerna har modifierats, och man har bland annat med en ny fjädringsgeometri lyckats minimera överstyrningen och sänkt lasthöjden med 55 millimeter. Luftfydring finns som tillval.



Under huven är det generellt inte överdrivet mycket nyheter. Även nya Daily är likt den gamla bestyckad med två fyrcylindriga motorer med välbekanta effektsiffror. F1A 2,3 på 106, 126 eller 146 hästar och vridmoment på 270 till 350 Nm. F1C 3,0 finns även den med en motor på 146 hästkrafter och 350 Nm. Därtill 170-hästaren med 430 Nm, och den kraftfullaste med dubbelturbo på 205 hästkrafter och ett vridmoment på 470 Nm. Alla nämnda är Euro 5+, och för de tyngre är det den Euro 6-godkända trelitaren som gäller. 146 eller 170 hästkrafter, 350 respektive 400 Nm, båda med EGR och SCR efterbehandling. Eller en naturgasvariant på 136 hästar.

Nytt förutom miljöklassen är att fabriken utlovar bränslebesparingar på 5,5 procent beroende på modell. Detta med Eco-paketet innehållande EcoSwitch som anpassar vridmomentet efter lasten och EcoMac kylsystem, samt generatoren som bara arbetar vid behov.

Olika varianter provkördes och av naturliga skäl så var 205-hästaren betydligt behagligare att köra än de motorsvagare syskonen. Men det hela är ju i slutändan en prisfråga, och beroende på personliga krav och önskemål. Demobilarna var alla utrustade med sexväxlade manuella växellådor, och det är de alternativen som finns om än i fyra olika varianter, plus den automatiserade Agile-växellådan. Intrycket var att växellägena var distinkta men att det kändes aningen plastigt och lite leksaksaktigt att växla. Men leder och länkage lär nog ha utsatts för långvariga tester och ska hålla.

INTERIÖRT BJUDS DET PÅ EN NY instrumentbräda med nya förvaringsmöjligheter. Tre rymliga fack gömmer sig utefter hela instrumentbrädans ovansida under tre luckor. Till det ett antal olika utrymmen av skiftande storlekar här och där runt om i kabinen. Takhyllan är en extrautrustning som är tillgänglig på alla modeller oberoende av takhöjd. Den sväljer inte så mycket bräte, men varje utrymme är välkommet. Ratten har minskats något i omfång och förarstolen sänkts för att skapa mer rymd.

För att underlätta i- och urstigningen finns som standard ett handtag på a-stolpen på modellerna 65C och 70C, det vill säga alla Daily med en totalvikt på 6,5 ton

och däröver. Men dessvärre finns det ingen möjlighet att ens få handtaget som tillval på de lättare bilarna, vilket är synd. Handtaget skulle vara en bra detalj när man ska svinga sig ut även i de mindre varianterna, helt klart.

Att hitta en hyfsad körställning går bra i förarutrymmet, även om det är begränsat. Det är inga väl tilltagna innerutrymmen med exempelvis 111 centimeter från bakväggen till pedalerna och 97 centimeter fram till instrumentbrädan. Förarstolen har bra inställningsmöjligheter, men sämre är det med rattinställningen. Ratten kan bara justeras i längdled, inte uppåt och nedåt. Vilket är oerhört tråkigt när de konstruerat en ny modell som ska hålla åtminstone femton år framöver.

SOM STANDARDUTRUSTNING erbjuds på vår marknad bland annat Webasto-värmare, elstyrda och uppvärmda sidospelar, elhissar, fjärrstyrt centrallås, 13-polig släpvagnskontakt och dimljus med kurvlysfunktion för att nämna några exempel. Kikar man in i hjulhusen noteras däremot att innerskärmar saknas. Plåt med skarvar ligger direkt i hjulsprutet, och med tiden och lite salt i sären kan det bli tråkiga erfarenheter. Däremot tittar Iveco i Sverige på en lokal lösning på detta.

Nya Daily är från början anpassad för att få plats med batteripack, och företaget jobbar på nya elmodeller för kunder som vill ha en grönare image.

Mycket nytt är det som sagt med nya Daily, men något som enligt Iveco inte är nytt är priserna. Någon kontrollräkning av saken har jag inte gjort, men priserna på nya Daily börjar i alla fall på 270 800 kronor för en 35S13 som chassi med hjulbas på tre meter.

bosse.norvinge@akeri.se

