

# Fiat Doblò Natural Power



**Doblò är populär som skåpbil men i personbilsutförande har den inte slagit. Kan gasversionen slå an en sträng hos miljömedvetna människor utan behov av att skryta med sitt bilval?**

## Skåpbil som skåpbil... som personbil

Ett säkert sömnpiller är att läsa test av skåpbilar. Det är förvillande lika varann och ofta är de faktiskt samma bil, tillverkade i samma fabrik, med bara rent kosmetiska skillnader. Inte blir det särskilt mycket roligare heller när skåpbilarna kommer i personbilsutförande; det är glasade sidofönster och en bänk för passagerarna att sitta på. Sen tänks man njuta av utrymmena, av oömheten och den låga prislappen och strunta i olägenheterna.

Så har det varit också med Doblò, som vi tidigare direkt avrått ifrån eftersom den hade marknadens sämsta fotgängarsäkerhet – särskilt förödande för en varubil som tänks köra mycket bland folk. Men i nya generationen är säkerheten fixad och personbilsversionen känns som en... personbil.

## Fiat Doblò Natural Power

**Pris:** Från 207 400 kr.

**Miljöpåverkan:** 134 g CO<sub>2</sub>/km på naturgas, ca 30 g CO<sub>2</sub>/km på naturgas, 173 g CO<sub>2</sub>/km på bensin.

**Bränsleförbrukning:** 4,9 kg gas/100 km, 6,5 Nm<sup>3</sup>/100 km, 7,4 l bensin/mil (blandad körning, officiella uppgifter).

**Motor:** 4 cylindrar, volym 1,4 liter. 120 hk vid 5 000 varv/minut, vridmoment 206 Nm vid 2000 varv/min.

**Mått:** L 439 cm, B 183 cm, H 190 cm, axelavstånd 276 cm.

**Vikt:** Tjänstevikt 1540 kg, maxlast 470 kg, max släp 1000 kg (bromsat).

**Kupéutrymme/bagagevolym:** 5 platser, 790 l, 3 200 l med nedfällt baksäte.

**Kraftöverföring:** Framhjulsdraft, manuell växellåda med sex växlar.

**Prestanda:** 0–100 km/h 12,3 sekunder, toppfart 172 km/h.

**Tank:** Gastankar 16.15kg/24,6 NM<sup>3</sup>, bensintank 22 l.

**Säkerhet:** 5 stjärnor i Euro NCAP, låsningsfria bromsar, antisladdsystem och fyra airbags standard.

**Miljöförmåner:** Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner, 40 % reducerat förmånsvärde t.o.m. 2016.



### Skrytbilen all over again

Jag kör gas-Doblön genom norra Italien, södra Frankrike och västra Schweiz – se reportaget ”Tre länder på en gastank”. Här är Doblön en av de vanligaste skåpbilarna och väcker inte minsta uppseende, även om familjeversionen inte syns lika ofta. Detta är en enkel basbil, en slags förstorad uppföljare till gamla Renault 4 eller varför inte Fiat Panda.

Bilens främsta fördel är förstås de enorma utrymmena. Den är så bred att jag som förare knappt kan ha armbågen i fönstret och måste sträcka rejält på mig för att nå ut till parkeringsautomaten. I baksätet blir bredden en tydligare fördel, här sitter tre vuxna utan vidare i bredd. Takhöjden räcker för basketspelare med hatt och insteget är superenkelt genom skjutdörrar på båda sidor.

Bagageutrymmet är jättestort, nästan helt fyrkantigt och bagageluckan går ända ner så att man lätt kan skjuta in saker. Luckan öppnar så högt att man utan vidare kan stå under den, men i ett parkeringshus får man vara försiktig så att den inte slår i taket. För 3500 kr extra, får man tvådelade bakdörrar. I bagagutrymmet finns ett 12 volts ström-uttag och bastanta lastöglor. På taket finns permanenta rails för taksäckarna, praktiskt förvisso men också ett sätt att pressa upp förbrukningen och vindbruset. Gasdrift går inte att kombinera med sju säten – behöver man det får man välja dieseln eller välja en Opel Zafira eller VW Touran.

Baksätet fälls 60/40 och viks fram vilket ger ett helt plan, långt golv. Ännu smartare hade varit om stolarna kunde fällas nere i golvet eller enkelt lyftas ut. Också den främre

passagerarstolen kan vikas helt, med ett formgjutet plastbord för picknick. Eftersom utrymmena ändå är enorma har Fiat inte gjort mycket för att komma på praktiska lösningar. Det finns ett fack ovanför vindrutan där man lätt glömmer saker, annars inga små förvaringsutrymmen, inte ens på baksidan av framstolarna. Hatthyllan över bagageutrymmet är stor och skrymmande, men tål hela 70 kilos last. Det verkar däremot inte fästena göra, de är i klen plast som redan brutits av i testbilen. I motsats till många andra gasbilar, får Doblo dra släp, på upp till ett ton.

### Gas och bensin i lika doser

Opels gasbilar har en ren nödtank bensin, Mercedes har tvärtom en fullstor bensintank. Fiat går mellanvägen och har förutom gastankarna 22 liter bensin. Det ger en räckvidd på 330 km på gas och 300 km till på bensin, vilket känns tryggt när det är långt mellan gasmackarna. Den förlängda Doblön, som inte säljs i Sverige, fås med ytterligare två tankar och därmed längre räckvidd. Gastankarna är enkla stålcyllindrar men väl integrerade i chassiet, på tvären strax bakom framhjulen, längsgående mellan sätesraderna och under bagageutrymmet.

Vi kör drygt hundra mil med nästan tom bil i kanten av Alperna, på snabb motorvägar, branta bergsvägar och i trånga städer. Snittförbrukningen stannar vid knappt åtta kubikmeter gas per 100 kilometer och hade säkert landat på de officiella värdena om det inte vore för den snabbt stigande förbrukningen när hastigheten närmar sig 130 km/h, som är högsta tillåtna fart i Frankrike och

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.



Italien. Med enkla medel hade Fiat kunnat pressa förbrukningen; alla övriga modeller har start-stoppteknik, gasmodellen har inte ens växlingsindikator eller en färrdator kapabel att visa förbrukningen. Mätaren för hur mycket gas det finns kvar består av fyra små orangea staplar, utan någon indikator för kvarvarande räckvidd.

### Inte studsig

Skåpbilar studsar ofta fram om de körs olastade, men Doblon ligger fint även om den höga tyngdpunkten märks på kurviga vägar. Hill Holder förenklar start i backe medan antisladdsystemet hjälper till när vinterhalkan kommer. Anti-whiplash-nackstöd kostar 1000 kr extra – dumsnålt av Fiat och en klar risk att många missar att kryssa i.

120 hästar ger ingen sprudlande acceleration, men turbon gör att omkörningar går snabbt och smidigt. Dock måste den sexväxlade lådan användas rätt flitigt, och i motorvägsfart är även högsta växeln väl låg. Då bullrar det rätt friskt från motorn samtidigt som vindbruset blir irriterande. Körningen blir också tröttande av att Doblo inte har farthållare. Vi märker ingen skillnad alls i prestanda mellan gas- och bensindrift, som man kan växla mellan med en knapp mellan sätena.

Styrningen är smidig som en personbil, ratten går att ställa in i alla led och förarstolen är höj- och sänkbar. Ibland sätter jag stolen i högsta läget och drar upp ratten så högt som möjligt, så att det känns som att köra lastbil, sedan sänker jag allting och då känns det som att köra en vanlig Fiat.



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.



Att sitta högt ger god sikt – i teorin. I praktiken är runtomsikten besvärande dålig. Framrutan går inte tillräckligt högt upp, så jag har problem att se rödljusen. Snett åt sidan stör de mycket breda sidostolparna, vilket tillsammans med att backspeglarna saknar vidvinkel gör att jag flera gånger är nära att missa andra bilar som kör om mig. Visserligen slutar bilen tvärt men det är ändå svårt att veta var man har bakändan och backvarnaren för 3500 kronor är ett givet tillval.

### ... eller lägg på 50 000

När senaste Doblo kom 2011 blev den "Van of the Year". Personbilsutförandet döljer bara hjälpligt att det är en skåpbil i botten, men det märks också på priset som är gott och väl 50 000 kronor lägre än de mer ombonade gasbilarna Opel Zafira eller VW Touran. I Italien kostar gasversionen inte mer än dieseln, i Sverige är dieseln 13 000 kr billigare och 18 hästar starkare. Vi väljer ändå gasversionen, och gillar det enkla bruksiga med bilen men skulle nog i slutändan ändå noga överväga om inte de mer ombonade gasbilarna Opel Zafira eller VW Touran är värda merkostnaden.



#### Vi gillar:

- + Gasdrift
- + Enormt rymlig
- + Robust
- + lågt pris

#### Vi ogillar:

- Säkerhetsmissar
- Dålig runt-om-sikt
- Buller
- Medelmåttig förbrukning

#### Överväg också:

- Opel Zafira CNG
- VW Caddy CNG
- VW Touran CNG



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann

**Foton tagna av:** Mattias Goldmann

**Biltestet utfört under:** Oktober 2012