

Fiat Dòblo – skåpbilen som är bäst för miljön

För dig som vill köra maximalt miljövänligt är Fiat Dòblo den billigaste skåpbilen på marknaden just nu. Den släpper ut tio gånger mindre koldioxid än en diesel. Hemligheten är att den tankas med biogas.

Den som kör på biogas har utsläpp av fossil koldioxid på cirka tio gram per kilometer, mer miljövänligt kan det inte bli. Men det är ont om små skåpbilar som kan köras på gas. Opel Combo, Volkswagen Caddy och Renault Kangoo som måste byggas om hos Stadspartner i Linköping är vad som bjuds. Och så Fiat Dòblo Natural Power med kombinerad gas- och bensindrift som kostar mindre än alla de andra. Dessutom har biogasbilar gratis parkering i drygt 40 kommuner. I Stockholm är nyttoparkeringen kraftigt rabatterad och du slipper trängselavgifterna. Den som köper Dòblo gas privat får statens miljöbilspremie på 10 000 kr. Som förmånsbil får man 40 procent rabatt. Dock bör man tänka på att andrahandsvärdet är lågt för Fiatbilar generellt.

För att Dòblo ska vara miljövänlig måste man köra den på gas. När vi körde den på bensin var det svårt att komma under en liter milen i förbrukning, ibland drog den några droppar mer. Den är ungefär lika törstig om man kör den på gas som på bensin. Fiats officiella förbrukning är 0,92 liter för bensin och 0,9 kubikmeter för gas per mil.

Gasflaskorna som är placerade under kupén och lastutrymmet rymmer 30,9 kubikmeter biogas. Bensintanken rymmer 30 liter. Genom att placera gastanken under kupén och lastutrymmet har Fiat skapat en transportbil som inte får mindre utrymmen trots sin miljövänlighet.

Dòblon är en liten, smidig och praktisk skåpbil för korta transporter i stadstrafik eller på landsväg. Den är 4,2 meter lång och 1,7 meter bred. Men det är i stan eller på landsvägar man bör köra den. Motorväg bör man undvika. Det är inte för inte som bilen ibland kallas för "pizzabil". Fjädringen och styrningen är föredömlig som hos andra Fiatbilar numera. Gropar och ojämnheter sväljer Dòblo utan problem. Väggreppet är det heller inget fel på. Men när vi tar ut bilen på en tur på motorvägen en sen kväll då det regnar känns bilen oroväckande tunn. Det skrammel som i låga farter kan kännas ganska oväsentligt och det tunna plåtskal som omger bilen blir plötsligt påträngande och bilen inger till en början inget förtroende. Det visar sig att skenet delvis bedrar. Dòblon håller sig stadigt på vägen, även om det inte är vidare behagligt att åka mer än någon halvtimme i motorvägsfart. Bullret blir högt, även för att vara en transportbil, och det känns inte särskilt frestande att öka farten från 90 eller 100 till 110. Då blir färden direkt obekvämlig.

Det är obegripligt att Fiat envisas med att utrusta en bil i det så kallade "professional"-programmet (det kan väl enklast översättas till yrkesförarprogrammet) med hårda och tunna stolar, som ger minimalt stöd för ryggen. Målgruppen för denna bil torde vara människor som använder den i arbetet. Särskilt här i Norden där vi kliver in från kylan och in i en förhoppningsvis varm bil, (något som i sig ökar pressen på rygg, nacke och axlar) är det viktigt med ordentligt ergonomiska stolar. Elvärmd förarstol är standard, men det är svårt att hitta en bra körställning också på grund av att stolen inte kan ställas in på särskilt många olika sätt. Att lätt kunna ändra körställning till olika varianter kan i sig minska problem med värk.

Kvalitetsintrycket i kupén är ganska bra, även om det skramlar och låter då och då.

Reglagen i kupén är tydliga, även om bilstereons knappar är lite väl små och definitivt inte att rekommendera att användas av föraren under färd. Att växla mellan gasdrift till bensindrif går smidigt - det kan till och med ske under färd. Det är bara att trycka in en liten knapp som sitter vid växelspaken. När gastanken är slut växlar bilen automatiskt över till att gå på bensin. Motorn har fyra cylindrar, med biogas ger den 92 hästkrafter och med bensin 103 hästkrafter. Det är naturligtvis inte särskilt mycket för en bil som väger nästan ett och ett halvt ton, men så länge man inte pressar Dòblon är den pålitlig. Vid 4 000 varv ger den ett vridmoment på 130 newtonmeter med gasdrift, och 145 newtonmeter med bensindrif. Dòblon har funnits i sin nuvarande form sedan 2001 och den senaste uppdateringen gjordes för två år sedan. Det borde borga för att de värsta barnsjukdomarna som en ny modell ofta får dras med nu är åtgärdade.

Lastutrymmet är generöst, 3,2 kubikmeter, med tanke på hur liten bilen trots allt är. En 90 centimeter bred säng från IKEA gick med nöd och näppe in i bilen på diagonalen, men då var vi tvungna att låta den ena bakhjulet vara öppet. Vändradien är föredömligt liten. Bilen har dessutom försetts med en gnutta körglädje tack vare sin mjuka fjädring och ganska exakta styrning och goda väggrepp. Men Fiat Dòblo är inte en bil för den som har bråttom, utan en bil för den som har vett att köra mjukt och försiktigt. Då kommer denna trevliga lilla italiennare till sin rätt.

Intrycket av att Fiat inte har brytt sig om krocksäkerheten överhuvudtaget bekräftas av resultaten från Euro-NCAP:s krocktester. Dòblon har det sämsta skyddet för fotgängare som blir påkörda som Euro-NCAP någonsin har uppmätt; en etta på den femgradiga skalan. Inte heller inne i kupén är skyddet bra. Föraren riskerar kraftiga skador vid krock även i ganska beskedliga hastigheter. Framförallt anmärker Euro-NCAP på rattens placering. Sammantaget är en trea i Euro-NCAP:s tester inte särskilt bra för en ny bil. Så avråder till exempel Vägverket från att köpa en ny bil som inte har fyra eller fem som betyg från Euro-NCAP. När det gäller den aktiva säkerheten är Fiat Dòblo utrustad med ABS-bromsar och EBD (elektronisk bromskraftsfördelning) samt bältessträckare. Ett antisladdsystem skulle dock ha varit på sin plats. Det finns inte ens att få som tillval. Krockkudde är standard på förarplatsen, men måste göras som tillval på passagerarplatsen. Sidokrockkuddar måste också väljas som extrautrustning för den som vill åka säkert. Antagligen är det att rekommendera eftersom man inte sitter särskilt högt, och i avsaknad av säkerhetsbur av någon större soliditet.

Fiat Dòblo Skåp Natural Power kostar från 133 600 kr. exklusive moms och 167 000 kr. inklusive moms.

Fiat Dòblo finns också som familjebil med plats för fem passagerare, men då utan miljömotor.

Per-Jakob Kamienski