

Fiat 500 1.2

Fiat 500 har tagit Europa med storm. Årets Bil 2008 med stor marginal och två gånger om har man fått höja produktionstakten för att något så när hänga med efterfrågan. Till Sverige kommer den med tre motoralternativ, varav två miljöbilsklassade. Vi testar den lilla bensinmotorn och saknar dieseln.

Sällan har den moderna dieseln överlägsenhet gentemot bensinmotorn varit så tydlig som just i Fiat 500. Vi har tidigare testat den miljöbilsklassade diesel-500:an med 1.3-liters Multijet på 75 hästar (se webben), nu sitter vi i 1,2-liters bensinmotorn på 69 hästar och saknar dieseln.

Medan dieseln hade en vettig segdragning så är bensinaren väldigt tunn i sitt vridmoment. Det blir direkt pinsamt på E4:an utanför Jönköping där farten sjunker under 100 trots gasen i botten i uppförbacken. Femte växeln är för hög för att hålla jämn marschfart och den ger obefintlig acceleration. Då får man växla ner och då stiger förbrukningen. Fiat har tidigare haft den helt riktiga filosofin att det är de små, motorsvagare bilar som ska ha sexväxlade lådor – de stora bilar som normalt har det behöver det egentligen inte, medan en sjätte växel skulle ha betytt att femman kunnat hållas lägre och gett 500 det drag den behöver. Synd att filosofin verkar övergiven; den enda 500-versionen med sexväxlad låda är den motorstarkaste.

Bensinmotorn har högsta vridmomentet, 102 Nm, vid 3 000 varv, mot dieseln som når 145 Nm redan vid 1 500 varv, alltså strax efter tomgång. Medan vi med dieseln höll den uppgivna förbrukningen på drygt 0,4 liter per mil, var vi aldrig i närheten av de 0,51 liter milen som Fiat uppger för bensinaren. Kring 0,6 är mer realistiskt och även det kan snabbt bli mer om man utnyttjar att Fiaten är väldigt rolig på kurviga vägar. 0-100 på 13 sekunder är visserligen inte fort, men upp till 60-70 km/h är bilen riktigt snabb. Det finns en större bensinmotor, på 1,4 liter och 100 hästar och de prestanda man skulle önska sig, men då är den uppgivna snittförbrukningen 0,63 liter milen och miljöbilsdefinitionen långt borta. Än roligare blir det med den Abarth-version som väntar runt hörnet, men vi har inga förbrukningsvärden och det är inte ens säkert att den kommer att säljas i Sverige.

Samtliga Fiat-motorer är rena nog att uppfyll Euro 5, två år innan det blir lagkrav. Dieseln har partikelfilter som standard. Men Fiaten har inte start-stop-teknik, så att motorn stängs av vid rödljusen och slås på igen när man lägger i en växel. Det är synd eftersom 500 kommer att köras mycket i stadstrafik. Mini har tekniken redan, Fiat får det först om något år. Då kommer också en tvåcylindrig motor med få rörliga delar, låg vikt och pressad förbrukning, kanske neråt 0,3-strecket. En version för biobränsle ser mer ovisst ut – Fiat gör etanol-småbilar i Brasilien, men 500 säljs inte där och den svenska marknaden är så oviktig för Fiat att man knappast ens orkar med de små omställningar som behövs för att sälja sina gasbilar här. Där- emot planerar flera bränslebolag introduktion av ren biodiesel till ungefär 2010, vilket i ett slag skulle göra dieselnversionen åtskilliga resor miljövänligare.

500 i grundversionen Pop kostar från 129 900 kronor, men knappast någon köper en 500 i basversion (den riktiga basversionen har Svenska Fiat inte ens brytt sig om att ta hit), även om

en del finesser som Blue Tooth-koppling till mobilen ingår. Lägg på 20 000 och du får antingen Lounge, som väl ska kännas lite lyxigare, eller Sport, båda med luftkonditionering, cd-radio och lite annat. Lounge har fast glastak, Sport har sportstolar. Men det slutar inte där – det finns 549 936 olika varianter av bilen! 12 olika färger, 15 olika klädslar, nio fälgar, 19 dekaler och emblem, till och med startnyckeln finns i nio olika utseenden. Ett normalt slutpris blir då ungefär 180 000 kronor, vilket är dyrt för en så liten bil men fortfarande rejält mycket billigare än motsvarande Mini, som rimligen är närmaste konkurrent.

När priset börjar bli så pass högt känns de 20 000 kronor extra som dieselversionen innebär inte särskilt mycket. Det finns ingen chans att någonsin köra in merkostnaden eftersom dieseln är dyrare och fordonsskatten högre, men det är en mycket bättre bil.

500 är baserad på Panda som fick tre svaga stjärnor i Euro-NCAP:s krocktest, vilket är oacceptabelt dåligt och betyder att bilen är utesluten från Gröna Bilisters Miljöbästa Bil. Trots att 500 i grunden alltså är samma bil, är det som natt och dag – 500 är den första riktiga småbilen som får fem stjärnor av Euro-NCAP, med två stjärnor för fotgängarsäkerhet. Också den aktiva säkerheten är utmärkt, vilken annan bil i denna storleksklass har sju krockkuddar som standard, inklusive knä kudde för föraren? Låsningfria bromsar, bromsassistens och anti-sladdsystem är också standard.

Ingen kan ha missat att nya 500 är designad utifrån den legendariska 500, tillverkad i över trettio år och fortfarande en vanlig syn i italienska småstäder. Grundformen är samma, lyktor, blinkers, stötfångare är placerade på samma sätt. Innerklädseln är samma, instrumentbrädan är i pastellfärgad plåtliknande plast och den stora, ensamma hastighetsmätaren är sig lik – men allt är utformat på ett modernt och effektivt sätt, där tillbakablicken aldrig drabbar funktionen. Några gånger är nytänket dessutom lysande, som att varvräknaren är infälld i hastighetsmätaren.

Med sina 3,55 meter är 500 en av de absolut minsta bilarna på marknaden, och det blir förstås inga jätteutrymmen. I baksätet ska man inte vara fullvuxen och bilen är strikt fyrsitsig. Mycket mer än shoppingkassarna ska man inte räkna med att få med sig – bagageutrymmet på 185 liter är rejält litet särskilt som baksätet inte kan skjutas i längsledd. Men allt det ingår i grundförutsättningarna och överraskar inte. Det som överraskar – och det positivt – är vilken kompetent bil 500 är. Retrodesignade bilar brukar tappa i användarvärde, men inte 500. Den är praktisk som få andra småbilar, säkrast i klassen och buskul att köra. Dessutom får man enormt mycket trevlig uppmärksamhet – gulligare bil finns inte och 500 har fortfarande nyhetens behag. Må det vara länge – men välj dieseln.

Mattias Goldmann