

Fiat Grande Punto

Fiat Punto blev Europas mest sålda bil flera år i rad, med sex miljoner sålda sen debuten 1993. I Sverige blev biogasversionen Miljöbästa Bil 2005. Nya Grande Punto tar ett kliv uppåt i både storlek, komfort och säkerhet, men ställs då samtidigt mot nya konkurrenter. Är den tillräckligt bra?

Det första intrycket är strålande. Få kompaktbilar är så här snygga, med en nos som hämtad från Maserati. Men den långa fronten fyller en funktion också; förutom fem stjärnor i Euro-NCAP:s krocktest har den också tre stjärnor i fotgängarskydd.

Under motorhuven finns fem valmöjligheter: Bensinmotorer på 1,2 eller 1,4 liter, med två eller fyra ventiler per cylinder, och dieselmotorer på 1,3 eller 1,9 liter. Alla motorerna utom den minsta är nykonstruerade och downsizade för att få ner bränsleförbrukningen. Dieselmotorerna har partikelfilter som standard. Den större dieseln är prestandavarianten, med 130 hästkrafter, medan alla tre bensinvarianterna har exakt samma bränsleförbrukning – 0,61 liter per mil i blandad körning. De stora motorerna har sexväxlad låda som pressar ner varvtal, förbrukning och buller. Automat, CVT eller andra växeltypen erbjuds inte i nuläget.

Vi testar 1,4 liters bensinmotorn med två ventiler per cylinder, en enklare teknik som ofta ses som nästan passé och betyder färre hästkrafter (77 mot 90) men ger bättre botten drag och maximalt vridmoment vid lägre varvtal. Motorn har elektroniskt ”drive by wire” gasspjäll, variabla ventiltider och återcirkulering av 25 procent av avgaserna för förnyad förbränning och därmed ökad bränsleeffektivitet. Katalysatorn är direkt i motorrummet, vilket gör att den når arbetstemperatur snabbare. En märklig egenhet med motorn är dock att den inte helt stänger av bränsletillförseln när man slår av gasen – förbrukningen är fortsatt 0,2 liter per mil mot absolut noll i flertalet nya bilar.

Svenska Fiat påstår att de begärt att få alla Gran Punto med antisladdsystem som standard, men i nuläget är det inte ens extrautrustning för de enklare modellerna. Det är ett feltänk från Fiats sida som inte alls duger – antisladd borde vara självklar standardutrustning på alla bilar. Sidokrockkuddar ingår däremot – men varför så bra på passiv säkerhet och så svag på aktiv, förebyggande?

Fiaten är nu drygt fyra meter lång och utrymmen är effektivt utnyttjade, med tillräckliga utrymmen för fem och rimligt bagageutrymme, men det saknas fiffighet. Lilla Fiat Panda har ett baksäte som kan skjutas framåt/bakåt för att ge mer benutrymme i baksätet eller mer bagageutrymme. Så inte storbror Grande Punto, som inte heller briljerar med smarta förvaringsutrymmen som flera konkurrenter.

Grande Punto är lysande i stan, med ett cityservo-läge som gör styrningen superlätt i låga farter, en snäv vändradie, snabb acceleration och en beskedlig bränsleförbrukning också i tät trafik. Men det fixade förra Punto också. Det nya är kapaciteten på längre sträckor och i högre farter, där bredare spårvidd, längre axelavstånd och ändrad fjädring ger ett stabilt beteende.

Grande Punto finns från 127 900 kronor, 1,4 litersmotorn från 134 900 och sextonventilsmotorn från 144 900. Det är värt merpriset, eftersom man får fler hästkrafter utan att öka förbrukningen och får det antisladdsystem som borde vara standard i alla modeller.

Parallellt med Grande Punto finns ”gamla” Punto kvar minst ett år. Den finns från 106 900 kronor, men gasversionen Bi-Power kostar 165 900 kronor. Det börjar tyvärr kännas väl dyrt i takt med att modellen börjar kännas gammal och säkerhetsbristerna alltmer besvärande. Tidigast om ett år kan vi räkna med en Grande Punto Bi-Power, då en given kandidat för Miljöbästa Bil 2007.

Mattias Goldmann