

Fiat 500 1.3 Multijet diesel

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 dieseln och försöker förhålla oss objektiva till den kanske charmigaste bilen på marknaden.

1.3-liters Multijet-dieseln är samma som finns i både Golf/Focus, stora Grande Punto och i lilla, lätta Panda där den känns nästan överdimensionerad. I 500 räcker de 75 hästarna utmärkt, även om de sista hästarna först dyker upp vid 4 000 varv, medan maximala vridmomentet kommer redan vid 1 500 varv. Genomsnittsförbrukningen anges till 4,2 liter per 100 kilometer, med koldioxidutsläpp på 111 gram per kilometer, något snålare än Pandan med samma motor trots högre vikt. Vi snittar faktiskt precis den angivna förbrukningen, vilket kan bero på sommarväder, lätt last och nyligen genomgången ecodriving-utbildning, men det är ändå stor skillnad mot många andra bilar vi testat som ligger klart över angivet värde. Den låga förbrukningen innebär att 500 med viss marginal klarar miljöbilsgränsen på 120 gram, vilket ger 10 000 kronor åter till privatpersoner och miljöbilsförmåner i en rad kommuner.

Partikelfilter är standard, som det ska vara, men det ger inte längre någon skatterabatt.

När dieseln kostar mer än bensinen per liter ska det mycket till för att få lönsamhet i att välja dieslversionen, särskilt som också den mindre bensinmotorn är tillräckligt snål för att få alla miljöbilsförmåner. Bensinaren på 69 hästar kostar från 129 900 kronor, dieseln kostar 20 000 mer. Den stora bensinmotorn på 100 hästar är faktiskt 10 000 kronor billigare, men slutpriset blir exakt det samma eftersom den förbrukar för mycket bensin för att få miljöbilspremien.

500 är 30 000 kronor dyrare än Pandan, som ändå har fem dörrar. Men det är väl spenderade pengar i både säkerhet och charm och därmed också i andrahandsvärde. 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 klädselar, nio fälgar, 19 dekalerna 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.

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? Låsingsfria 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 plåt (ska man tro, egentligen plast) och den stora, ensamma hastighetsmätaren är sig lik – men allt är utformat på ett modernt och effektivt sätt, där tillbakablicken aldrig drabbar funktionen.

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 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.

Mattias Goldmann