

Fiat Panda Natural Power



Sveriges billigaste gasbil är också världens enda tvåcylindriga gasbil. Redan efterfrågad av kommuner och energibolag, kan den bli en favorit hos vanligt folk också?

Trögt för Pandorna

Första Panda kom 1980, den andra versionen blev Årets Bil 2004 och trean kom häromåret. Över sex miljoner har byggts, varav över 400 000 fyrhjulsdrivna och 210 000 gasbilar. Men i Sverige har Pandan haft det trögt, delvis för att bilsegmentet inte lockar många kunder här, men också för att Fiatimportören bytts ut gång på gång och för att tidigare Pandor hade tveksam säkerhet. Allt detta förändras nu; allt fler går ner en eller ett par storlekar i sitt bilval, Fiatimportören är äntligen seriös och Pandan har blivit en säker bil.

Basbil de Luxe

Tidiga Pandor var enkelheten själv, med tältstolar, avtagbara tygstycken och bara helt plana fönsterutor. Nya Pandan är mycket mer komfortabel och säkrare. Det har också gått ut över prislappen. Som

Fiat Panda Natural Power

Pris: Cirka 150 000 kr

Miljöpåverkan: 86 g CO₂/km på naturgas, ca 20 g CO₂/km på naturgas, 107 g CO₂/km på bensin.

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro NCAP, låsningsfria bromsar och fyra airbags standard samt särskilt utformat traction control.

Motor: 2 cylindrar, volym 0,9 liter. Vid gasdrift 80 hk vid 5 500 varv/minut, vridmoment 140 Nm vid 2500 varv/min, vid bensindrif 85 hk vid 5 500 varv/minut, vridmoment 145 Nm vid 1900 varv/min.

Mått: L 365 cm, B 164 cm, H 161 cm, axelavstånd 230 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1080 kg, maxlast 470 kg, får inte dra släp.

Kupéutrymme/bagagevolym: 4-5 platser, 200 l, 870 l med nedfällt baksäte.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, manuell växellåda med fem växlar.

Tank: Gastankar på 12 kilo/72 liter.

Prestanda: 0–100 km/h 12,8 sekunder på gas, 12,0 på bensin, toppfart 168 på gas, 170 km/h på bensin.

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner, 40 % reducerat förmånsvärde 2012-2013.



gasbil är Panda billigast på marknaden – fast med möjlighet för Volkswagen att lägga sig under med kampanjerbjudanden på gas-Up – men annars är Panda inte längre superbillig. Jag saknar den enkla bruksigheten, och den lilla prislappen!

Adoptera en Panda

Fiat har lärt sig av framgången med att låta kunderna individuellt utforma sin Fiat 500, och erbjuder Panda med sex motorer, tre växellådor, fem utrustningsversioner, 13 inredningar, 12 färger och 7 fälgar, samt över 70 olika utrustningstillval. Gas-Pandakunderna får inte samma valfrihet, men alla utrustningsalternativ finns på kontinenten. Fyrhjulsdriften går inte att kombinera med gasdrift eftersom kraftöverföring och gastankar slåss om samma utrymme under bilen, men den går att få i SUV-light utförandet Trekking med förhöjd markfrigång och lite tuffare yttre. I Sverige tänker Fiat dock bara erbjuda en version, förvisso välutrustad och anpassad för nordisk kyla.

Smidig att köra...

De kompakta yttermåttarna är en bra början för att göra en smidig bil. Pandan har dessutom stora glasade ytor åt alla håll och är ett par centimeter högre än de flesta andra småbilar. Och smidigheten fortsätter på insidan, med växelspaken en bra bit upp på mittkonsolen, vilket gör den väldigt enkel att använda. Styrningen är elektrisk, med Fiats City-läge som ger



GRÖNA BILISTER

superlätt styrning i stadstrafik. Instrumenten skymms av ratten om man inte har den i överst-bakersta läget – den är bara vippbar och resultatet blir en uppriktad körställning. Och Fiat har sparat på detaljerna, t.ex. startar inte vindrutetorkaren automatiskt om man spolrar rutan och framför passageraren gapar ett stort hål istället för ett ordentligt handskfack.

Smidig att använda

Pandan må se mindre skokartongsartad ut än sina föregångare, men formen är fortsatt gjord för att maximera utrymmena. Fram har man överraskande gott om plats även i sidled – detta är en av de smalaste bilarna på marknaden – men när man ska försöka få ner handen för att reglera stolen blir det trångt. Annars är stolarna komfortabla, utom vad som måste vara marknadens sämsta nackstöd, i stenhård plast och med en form som inget huvud kan vara bekvämt med. Att de också finns i Fiat 500 är en klen tröst.

I baksätet är benutrymmet den stora begränsningen, bakom en förare på över 180 cm kan ingen vuxen sitta. Pandan finns med både två och tre platser i baksätet, men ska man sitta tre i bredd gäller det att man är goda vänner.

Bagageutrymmet är lättlastat och oömt, och gästberna har knappt inkräktat på utrymmet som med 200 liter är större än många konkurrenter. Som tillval kan baksätet dras framåt 16 cm, vilket ökar bagageutrymmet men då finns inget benutrymme kvar. Baksätet faller inte helt platt och att få det delbart kostar extra.

Full gas från start

Pandan är gjord som gasbil från fabriken, som gjort relativt stora förändringar av motorn, med specialstål och ändrad vinkel för cylinderinsprutningen, annan katalysator och många andra förändringar som en

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 där du också finner fler tester av miljöbilar.



efterhandskonvertering inte erbjuder och som betyder att bilen går bättre på gas än annars. För att hantera den ökade vikten används chassiet från den fyrhjulsdrivna versionen, med gastankarna mellan bakhjulen där de knappt stjälar något utrymme alls.

Detta är världens enda tvåcylindriga gasbil. Färre cylindrar betyder lägre omvandlingsförluster, mindre massa och lägre vikt. Nackdelen är att motorn måste jobba hårdare och att vibrationerna blir värre, vilket kompenseras med avancerad motorteknik med individuella ventillyft. Tvåburken har ändå ett i längden tröttande surrande som stör mer i Pandan än i 500, troligen för att Fiat sparat in lite på ljudisoleringen i den billigare Pandan. I gengäld ger gasdriften en tystare, lugnare gång vilket något uppväger knattret. För att hålla nere på antalet elektroniska mappningar, har gasversionen inte det Eco-läge övriga Pandor har. Inte heller har gas-Pandan start-stopp-system, vilket är särskilt synd för en bil som kommer att köras mycket i stan.

Motorn har 80 hästar på gas, fem fler på bensin. Också vridmomentet är något bättre på bensin, men hur mycket vi än testat kan vi inte uppfatta någon skillnad i verklig körning – det finns alltså ingen anledning att trycka in bensinknappen vid omkörning. Noll till hundra är inte gas-Pandans starkaste gren, däremot är den tack vare turbon pigg i lägre farter.

Officiella utsläppsvärden är 86 g CO₂/km, Fiat lägsta, bland de lägsta på hela marknaden och 20% bättre än föregångaren med 1,4 liters gasmotor. Samtidigt är den nya bilen mycket snabbare och har bättre vridmoment.

Den som kör Pandan på biogas har superlåga utsläpp, medan den som vill utnyttja den fulla räckvidden inklusive bensintanken kan köra 900 km utan att

tanka. Tyvärr har Fiat tagit bort snitt- och momentanförbrukningen från gasbilarnas färddator, så vi vet inte vad vi snittade, men vi har tidigare kört TwinAir med låg förbrukning.

Gasa på!

För några år sen blev en gas-Fiat Punto av första generation Miljöbästa Bil. Det fick Gröna Bilister ångra; bilen var inte säker, den var enormt trött och hade inget bagageutrymme. Gas-Panda har inga av dessa nackdelar, utan är ett intressant val för den som vill ha en liten gasbil.

Vi gillar:

- + Gasdrift
- + Snål
- + Pigg
- + Smidig i stadstrafik
- + Rymlig för sin storlek
- + Billig

Vi ogillar:

- Säkerhetsmissar
- Delvis snål utrustning
- Troligen dåligt andrahandsvärde

Överväg också:

- VW gas-Up
- Fiat 500 TwinAir

Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Oktober 2012

