

Fiat Croma – Överjäst, underpraktisk

Fiat har gått från klarhet till klarhet på sistone. Flera nya modeller från det italienska märket är både snyggare än man trodde möjligt för storleksklassen, miljöanpassade och krocksäkra. Våra förhoppningar på Croma är därför högt ställda, men vi blir besvikna.

Designern Giugiaros logga är stolt placerad på Cromas skärmar. Han ska ha kombinerat sedanens elegans med kombins praktiska egenskaper och MPV:ns mångsidighet. Det har han inte. På designens altare har många värdefulla centimetrar offerats. Överhängen är stora både fram och bak, vilket betyder att alltför många av bilens 476 centimeter går åt till ingen nytta. Baksätet är stort, men lastutrymmet inget vidare. Fiat gör stort nummer av "Abracadabra"-tekniken, som innebär att man kan höja golvet i bagageutrymmet och därigenom få en platt lastyta och ett dolt gömställe för lite extra bagage. Men i grunden innebär det att den som vill ha ett platt lastutrymme tvingas offra en försvarlig del av lastytan.

Den MPV-mångsidighet som Croman påstås ha lyser helt med sin frånvaro. De tio centimetrarna i extra höjd jämfört med flertalet konkurrenter betyder en skön rymdkänsla, men de utnyttjas inte vare sig för mer upprätta säten och därmed ökade utrymmen eller för förvaring. Den enda praktiska lösning vi hittar är de inbyggda gardinerna i de bakre sidofönstren, så att vi småbarnsföräldrar slipper häfta fast de där sladdriga solskydd.

Fiat har ett digert jobb framför sig i att få konsumenten att välja deras bilar av komfortskäl. Men Croma är bekväm som få. Helt tyst i alla farter utom tomgång, då dieselknatter tränger in och stör. Mjuk fjädring så att man svävar fram, stora utrymmen i alla säten.

Invändigt märks inte Giugiaros design alls. Allt är grått och trist. Det mesta sitter som det ska, utom stolsvärmen som regleras med en liten knapp under stolen, och startnyckeln som sitter mellan stolarna. Bra vid en krock, mindre bra om någon kommer åt nyckeln under färd och råkar stänga av motorn.

Croma fick full pott i Euro-NCAP:s krocktest. Maximala fem stjärnor, likaledes maximala fyra för barnsäkerhet. Det är en viktig bekräftelse på att Fiat nu tar säkerhet på största allvar – lilla Panda har tre svaga stjärnor varför vi rekommenderar alla att undvika bilen. Croman har sju krockkuddar, inklusive en för förarens knä. Däremot är sidokrockkuddar bak inte standard i alla modeller. Antisladd- och antispinnssystem ingår.

Vi kör dieseln med 1,9 litersmotor och 150 hästar. Motorn är ett levande bevis på att stor cylindervolym inte behövs längre – mer vilsam körning kan man knappast få. Partikelfilter ingår förstås, med tillhörande skatteavdrag. Dieseln ska förbruka 0,61 liter per mil, vilket ger 161 gram koldioxid per kilometer. Vi kör den med automatlåda, som enligt officiella uppgifter förbrukar en hel deciliter mer per mil. Det beror till stor del på att lådan ofta ligger en växel för lågt. Lådan kan växlas manuellt, men om man försöker växla upp så piper det så högljutt att medpassagerarna oroligt undrar om något allvarligt hänt. Det är synd, eftersom

automaten annars är en trevlig bekantskap – och bl.a. Citroën har visat att automatlåda kan vara ett sätt att minska förbrukningen.

Undvik alltså automatlådan av miljöskäl – och bensenmotorn. Den förbrukar allt för mycket, måste växlas mer och bullrar mer. Den svagare dieseln på 120 hästar har vi inte testat, men kanske är hästarna något för få för bilen vars vikt snabbt närmar sig två ton när familjen sätter sig.

Det går att få en Croma för under 200 000 kronor, med två hundra spänns marginal. Versionen vi testat, med starka dieseln och automatlåda går på 263 800 kr. Merkostnaden mot den svagare dieseln är 20 000 kr, mot jämförbar bensenmotor ungefär 30 000 kr. Man får mycket bil för pengarna och en bil som sticker ut på parkeringsplatsen. När det går att tanka miljövänligt framställd biodiesel, eller när den kommer i etanolversion, blir Croman också ett vettigt miljöalternativ. Idag uppmanar vi konsumenten att istället välja Saab 9-5 Biopower eller ställa sig på kö för den nya Volvo V70 Flexifuel. Det är tråkigt och fotriktigt och pekar på ett behov – när kommer första miljöbilsklassade familjebilen med italiensk design?

Mattias Goldmann