

Biltest: Fiat Punto gas



Första generationen gas-Punto blev Miljöbästa Bil, men var svår att rekommendera helhjärtat. Säkerheten var inte på topp, gastankarna tog hela bagageutrymmet och merkostnaden var hög. Den blev ingen succé och var chanslös när jurymedlemmar började utse Miljöbästa Bil. Nya gas-Fiaten är bättre på alla punkter, men omgivningen har utvecklats snabbare.

Fiat påstår att gasbilar är en central del av deras framtidsatsning och att gas-Punto är gjord för gasdrift från början. Det märks inte. Visserligen ligger gastanken inte längre i bakluckan och gasmätaren är inkluderad i instrumenteringen, men bilen är rekordslö om man kör den på gas, drar rätt mycket gas för sin storlek och blir av med en hel del bagageutrymme jämfört med bensinversionen.

Pigg – men bara i stan

Fiat vill göra pigga, roliga bilar och det gäller också gas-Punton, så länge man är i stan. Rimlig acceleration i låga farter, god runt-om-sikt och Fiats unika City-läge för servostyrningen gör bilen till en trevlig bekantskap, även om vändradien på 10,9 meter faktiskt är större än för en fullstor Volvo.

Fiat Punto Evo Natural Power

Pris: Active 152 150 kr, Dynamic 169 900 kr

Miljöpåverkan: 115 g CO₂/km på naturgas, ca 20 g CO₂/km på naturgas

Bränsleförbrukning: 4,2 kg gas/mil, 6,3 l bensin/mil (blandad körning, officiella uppgifter)

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och sju airbags standard.

Motor: 4 cylindrar, volym 1,4 liter 77 hk vid 6000 varv/minut, 70 hk vid gasdrift, vridmoment 115 Nm vid 3000 varv/min, 104 Nm vid gasdrift.

Mått: L 407 cm, B 169 cm, H 151 cm, axelavstånd 251 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1185 kg, maxlast 300 kg, får inte dra släp

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 200 l, 570 l med nedfällt baksäte.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, manuell växellåda med fem växlar

Prestanda: 0 –100 km/h 14,9 sekunder på bensin, 16,9 på gas, toppfart 162 km/h, 156 km/h på gas

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner, 40% reducerat förmånsvärde 2011

På lands- och motorväg är upplevelsen en annan. Även om man stänger av City-läget, är styrningen nervös och oprecis. Det bullrar kraftigt från däck och motorn, som måste varvas hårt för att räcka till. Även när man växlar ner till trean tar omkörningarna lång tid, och när man håller jämn motorvägsfart saknar man den sjätte växeln Fiat har för en del andra bilar. Dieselversionerna av Punto är klart mer attraktiva, med nästan dubbla vridmomentet mot bensin- och gasversionerna, samtidigt som de klarar miljöbilsgränsen med viss marginal.



Inte snål, frågetecken för säkerheten

Motorn är den samma som i bensinversionen av Punto Evo, den relativt nya MultiAir. Den har patenterad styrning av insugningsventilerna, vilket ökar förbränningseffektiviteten, minskar förbrukningen och ger renare avgaser. Men gasversionen får av okänd anledning klara sig utan start-stopp-systemet vilket tillsammans med den högre vikten gör att förbrukningen vid bensindrift stiger från redan tveksamma 0,57 per mil till orimliga 0,63 liter milen. Gasförbrukningen anges till 4,2 kg per 100 km, vilket bara är 20% lägre än stora gas-

GRÖNA BILISTER

Passat, och ger just över 30 mils räckvidd på gas. Vi kommer dock bara tjugo mil på en gastank, delvis för att vi tankar ren biogas med något lägre energi-innehåll. Fiaten är skodd med GoodYears Eco-däck, vilket förstås är positivt.



Fiat EcoDrive ska hjälpa föraren att köra snålare genom att registrera och bearbeta varje körning och ge tips om hur man kör snålare, men det ingår inte i gasbilen och är inte anpassat till gasdrift. Färddatorn är det sämsta vi skådat, den anger varken snitt- eller momentanföbrukning. I övrigt är instrumenten rediga, men knapparna för t.ex. radion och antisladdsystemet alltför små. Inredningen är trist mörk och billigt plastig.

Fiat har inte krocktestat Punto/Grande Punto sedan 2005. Då fick den fem stjärnor, med bra betyg också för fotgängarsäkerheten, men Euro NCAP har skärpt kraven sen dess. Punto Evo har dock sju krockkuddar, inklusive en för knäna vilket är ovanligt för den här storleksklassen och är det enda området där Punto Evo känns välutrustad.



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.

Limousine? Knappast!

Fram sitter man inte mer än hyfsat; stolarna är för hårda och nackstöden så stenhårda att passagerare som somnar vaknar med nackont. Det finns värme i framsätena, men den går inte att reglera och knapparna sitter bakom handbromsen, så långt bak att de lättast nås från baksätet.



Fiat påstår att Evo "för tankarna till en limousine" och det är förstås lögn, men i baksätet sitter två passagerare förvånansvärt rymligt, med tillräckligt knäutrymme och takhöjd även för vuxna. En tredje person får klämma in sig och får inget nackstöd i basversionen. Baksätesspassagerarna får hålla till godo med manuella fönstervevar, vilket också betyder att man inte kan stänga fönstren bak från framsätet. Att det är en budgetbil märks också på att det inte ens finns fickor på baksidan av framstolarna eller belysning i taket annat än längst fram.

Bagageutrymmet imponerar enbart om man jämför med den gamla gas-Punton. 200 liter är bland det minsta på hela fordonsmarknaden och det är en klen tröst att det är regelbundet och lättlastat. Baksätet är del- och fällbart, men det blir inte i närheten av platt och man tappar hela 230 liter jämfört med bensin- och dieselversionerna. Eftersom gastanken är i vägen för dragkroken går det inte heller att dra släp.

Vi testar den dyrare Dynamic-versionen som inte

har särskilt mycket mer utrustning än basversionen Active, men är en förutsättning för att ens få köpa till t.ex. parkeringssensorer, justerbart svankstöd eller aluminiumfälgar. Gasversionen finns bara som femdörrars, och kostar 35 000 kronor mer än bensinversionen, samtidigt som den tappar en del i både utrustning och användbarhet.

Evo ska stå för "evolution", men Punto Evo har mycket evolution att göra för att vara på nivå med de bästa i klassen, och känns många år efter t.ex. Fiats egen 500. Utrustningen är för dålig, inredningen för plastig, sätena för hårda, prestandan för slö och utrymmena för begränsade. Punto Evos enda anledning att alls finnas är att det inte finns någon annan gasbil i klassen. Räcker det för dig?

Mattias Goldmann



Vi gillar

- Biogasdrift
- Smidig i stadstrafik

Vi ogillar

- Högt pris
- Relativt liten gastank
- Basutrustad och plastig
- Bullrig
- Ingen långfärdsbil

Överväg också

- Fiat 500 TwinAir
- Ford Fiesta
- VW Polo i snåldieselversioner



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Maj 2011

GRÖNA BILISTER

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.