

Den gröna likbilen

Varför har vi en likbil? Flickvännen är inte ironisk, Opel Combos utseende är inte insmickrande och i svart gör den sig bäst på kyrkogården. Men i gasversion är den en av de förnuftigaste miljöbilarna.

Combo är i grunden en skåpbil, och det märks – på gott och ont. Familjeversionen av Combo är nästan löjligt rymlig, med enorm takhöjd och jättelastutrymme inklusive ett gigantiskt förvaringsfack ovanför vindrutan. Fäller man baksätet ryms över tre kubikmeter last, men det får vara lätta grejor. 530 kilos maxlast är för lite för en bil som profilerar sig på lastutrymmen. Skåpbilskänslan går också igen i att det är uselt isolerat bakom framsätet, bullrigt, dragigt och kallt.

Opel är Europas största tillverkare av gasbilar, och Combo CNG kompletterar de tidigare Miljöbästa Bil-vinnarna Opel Astra och Zafira i gasversion. Opels gasbilar är ”monovalent plus”, med rejäl räckvidd på gas och en nödtank på 14 liter bensin. Motorn är gasoptimerad, med separat bränsleinsprutning av gasen och särskilda kolvar som ger högre kompression och effektivare drift. Volvo, Mercedes och Fiat har däremot fortfarande större räckvidd på bensin än gas och motorer som är optimerade för bensindrift – ett system som bör överges i takt med att antalet gastankställen utökas.

Opel har också lyckats trollda bort gastankarna, till skillnad från Fiat, Mercedes och Volkswagen. Gasen ligger under golvet, där den inte inkräktar på passagerar- eller lastutrymme, och inte försämrar tyngdpunkt och därmed väghållning.

Motorns 97 hästkrafter duger när man kör själv, men lastar man fullt blir accelerationen nästan obefintlig. Combo CNG påstås vara väldigt snål, med en förbrukning på 4,9 kilo gas per 100 kilometer och en räckvidd på 55 mil per gastank. Vid Gröna Bilisters test var förbrukningen väsentligt högre, med en räckvidd på cirka 30 mil. Det är i kortaste laget, man drygar gärna ut med ett par mil på bensin och då försvinner en del av miljövinsten.

Tyska bilistorganisationen ADAC har frontalkrockat Opels gasfordon i 64 km/h. Gastankarna var helt oskadade, alla anslutningar höll tätt och när brandmän avsiktligt startade eld under bilen pyste gasen sakta ut i lagom doser utan att fatta eld.

Gasversionen av Combo kostar drygt 30 000 kronor mer än motsvarande bensinbil, men merkostnaden kan snabbt vara intjänad. Den som har Combo CNG som förmånsbil, får 40 procent lägre förmånsvärde, vilket betyder ungefär 12 000 kronor extra kvar i plånboken varje år. I Stockholm slipper man trängselavgifter, i ett trettiotal kommuner är parkeringen gratis, och gasen är billigare än bensinen – även om det skiljer sig åt i olika delar av landet. I Lilla Edet sparar man en dryg femma per mil på att köra på gas, i Jönköping ungefär fyra kronor men i Stockholm bara en krona.

Det finns ett knappt sjuttioatal gastankställen i Sverige, alla söder om Uppsala. Nya tankställen är på väg i bland annat Östersund och Boden, men ännu några år är gasfordon endast relevanta i södra delen av landet. Söderut är det lätt att tanka gas i Tyskland, Frankrike, Schweiz och Italien, men då är det fossil naturgas med begränsad klimatnytta jämfört med bensinen.

Combo CNG är inte insmickrande, stylad eller fartglad. Allt är praktiskt och enkelt, resurserna är tillräckliga utom när det gäller utrymmen – här är det överdådigt. För den som vill ha robust, rymligt och miljövänligt är detta Bilen Bil. Men undvik svart för att inte bli misstagen för en likbil.

Mattias Goldmann