

Mercedes B 170 NGT

”Den säljer sig själv”, säger försäljaren. Det brukar man inte direkt höra om gasbilar, men de 500 B170 NGT som Mercedes fick in för 2008 tog slut direkt. Många köpte utan att ha fått testköra eller ens se bilen. Vi testar och imponeras.

Det är svårt att vara objektiv inför en bil som utmålas som frälsaren. Efter ett par års stiltje får vi nu två gasbilar som är attraktiva både för privatbilister, som förmånsbilar och som taxi – Mercedes B-klass och VW Passat. Och i kulisserna lurar en ny gas-Volvo. Så det är klart man är glad – och tur att bilen är bra. Unikt bra.

De fem gastankarna, med volym på 16 kilo, ryms under golvet utan att inkräkta på bensintanken – det finns en ”reservtank” på 54 liter bensin när man inte hittar gas vilket ger en samlad räckvidd på över hundra mil. Bagageutrymmet är något mindre, det extradjupa undre golvet är borta, men över 400 liters utrymme är fortsatt bättre än många av konkurrenterna och baksätet går att fälla helt platt. Då får man in 2117 liter bagage.

249 900 kronor får man en B NGT för, dyrt eftersom Mercedes är dyra men klart billigare än i Tyskland där den kostar 28 800 euro. Mercedes tar bara 12 000 extra för gasversionen jämfört med B 170 CST Blue Efficiency, varav man direkt får tillbaks 10 000 i miljöbilspremie om man köper den privat, eller kan tjäna in merkostnaden redan första året om man har den som förmånsbil, med 40 procent reducerat förmånsvärde. Med 52 procents marginalskatt kostar B 170 NGT 1 052 kronor i månaden.

B-klass är byggd på höjden, som en Golf-deg som fått jäsa lie för länge. Tillsammans med en mycket kort motorhuv och ganska bred kaross ger det bra utrymmen. Också fullvuxna sitter bra i bak, även om mittplatsen inte är lika bekväm. På grov asfalt blir det ganska bullrigt bak och det är synd att baksätet inte kan skjutas framåt/bakåt för att maximera komfort eller bagageutrymme. Fram sitter man utmärkt, och förarmiljön är prydlig som i andra Mercor även om det tar ett tag att vänja sig vid att alla kommandon sitter samlade i en fet blinkerspak istället för två. Genom att man sitter några centimeter högre är utsikten bättre och det känns säkrare, utan att tyngdpunkten blir besvärande hög som i en SUV. Gastekniken är snyggt integrerad, inga skarvar eller konstiga mätare.

B170 NGT är egentligen en B200, alltså en tvålitersmotor och inte den 1,7-litersmotor som vanliga B170 har, men motoreffekten är som i vanliga B170, 116 hästar. Det räcker till, men inte mer – särskilt som vridmomentet bara är 165 Nm och uppnås vid ganska höga 3500 varv. 0-100 tar ungefär 13 sekunder, en sekund mer med den femväxlade automatlådan som dessutom ofta väljer en lägre växel än jag skulle velat. Då kan man växla manuellt, och det finns ett sportläge som dock mest innebär att det surrar lite mer i bilen. De flesta kommer nog att ta automatlådan, men det finns också en femväxlad manuell låda och en steglös CVT-växellåda.

Förbrukning stannar vid 7,5 m³/100 km, vilket stiger måttligt till 7,8 med automatlåda. Vid bensindrift är snittförbrukningen 7,3 liter/100 km (7,6 med automat), vilket på grund av de

140 extra kilona för gasutrustningen är nästan en deciliter mer per mil än vad B170 BlueEfficiency förbrukar. Den mindre B150 förbrukar nästan exakt samma, 6,2-6,4 liter bensin/100 km, och är alltså långt ifrån att klara miljöbilsdefinitionen. Ingen av dieslarna är heller i närheten av att klara detta, bl.a. för att de i motsats till BMW:s 1-serie saknar start-stop-teknik. Bilen byter automatiskt till bensin om gasen tar slut och separata tankmätare visar hur mycket det finns kvar av respektive bränsle. Det går också att byta mellan bränslena genom en knapp på ratten. Glädjen med det är mest att kunna visa för medpassagerare att skillnaden vid bensin- och gasdrift är obefintlig.

Mercedes gör säkra bilar och B är inget undantag. Euro-NCAP ger toppbetyget fem stjärnor, fyra för barnsäkerhet och två för fotgängare. Bältesvarnare för alla fem platserna ingår. Men sidokrockkuddar bak kostar 3900 kr, fönsterkrockkuddar 2650 kr och knärockkudde går inte att få. Bromsarna är låsningsfria och antisladdsystemet har uppdaterats så att det nu ingår motlutsassistent som håller bilen några sekunder när du startar i backe. Adaptiva bromsljus blinkar när man nödbromsar så att bakomvarande reagerar snabbare. Avståndsvvarnare hjälper när du ska parkera men tjuter så illa och så tidigt att man mest irriteras. Med tillvalet Parktronic väljer bilen själv ut en tillräckligt stor parkeringslucka och baxar in sig själv.

B 170 NGT ingår i Blue Efficiency-serien, med en rad finesser för sänkt förbrukning, inklusive start-stoppfunktion som stänger av motorn när bilen står still vilket minskar förbrukningen och håller inne de onödiga avgaserna. Servicestyrningen är elektrisk vilket minskar bränsleförbrukningen men i halt väglag blir det väl dåligt med information till föraren genom ratten. Varning för lågt däcktryck ingår som standard och hjälper till att hålla förbrukningen nere genom att man oftare pumpar däcken.

Bilen vi testar har mängder av extrautrustning, med ett stort glastak för 6400 kr, klimatanläggning för nästan 10 000, härlig men opraktisk ljus inredning, automatlåda, förarstol med möjlighet att pumpa in luft på tre olika ställen för individuell komfort. Inget av detta hade vi valt om vi betalade själva. Men NGTs tillvalslista är kortare än de andra B-klassmodellernas; sportchassie går inte att få, run-flat-däck inte heller. Av okänd anledning har NGT bredare och lägre däck än vanliga 170. Däremot går det faktiskt att få NGT med automat, viktigt för taxi, 20 000 kostar det. Dragkrok är också möjligt att montera, vilket det inte varit på alla gasbilar.

För 2009 hoppas Mercedes få 1000 B-klass NGT till Sverige. De kommer att sälja slut utan någon reklam, på en marknad som i övrigt är ganska död. Sånt är suget efter en bra gasbil, en bil som B NGT.

Mattias Goldmann