

Biltest: Mercedes E NGT



Mercedes var taxibilen nummer ett förr i tiden, och med gasversionen av E-klass vill man ta igen förlorad mark. Men hur bra är bilen för vanligt folk? Vi testar!

Jag känner mig tio år äldre när jag sätter mig i Mercan. Men inte bara på ont; det känns som att det går att åldras med behag. E-klassen är en skön körupplevelse, visserligen finns det kraft nog att trycka på om man skulle vilja, men Mercan inbjuder mer till avslappad, bekväm körning.

En Mercedes är aldrig billig och en gadriven E-klass rundar 400 000 kronor redan i standardutförande, några tiotusenlappar till innan den duger för taxi- bruk och kring 550 000 kr för den version Mercedes lånar oss. Jämfört med billigaste bensin-E-klassen kostar gasversionen 40 000 kr mer, men då ingår en femstegad automatlåda, prisskillnaden är ungefär samma gentemot en automatlådeutrustad dieselmerca på 136 hästar. Men den är inte miljöbils- klassad – till skillnad från bl.a. BMW och Volvo så klarar ingen av Mercedes större dieslar 120-grams- strecket.

Mercedes E-klass NGT

Drivmedel: Gas/bensin

Pris: Från 411 900 kr, testbil ca 550 000 kr

Miljöpåverkan: Certifierad för 149/193g CO₂/km vid gas/bensindrift, ca 25 g CO₂/km vid biogasdrift (tillverkarens uppgift)

Bränsleförbrukning: 8,1 l/100 km (bensin), 5,5 kg naturgas/100 km

Växellåda: Femväxlad automat.

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-Ncap. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar, dubbla krockkuddar fram och krockgardin standard, krockkuddar bak extra.

Motor: 1,8 liter turbo, 163 hk vid 5 500 r/m, vridmoment 240 Nm vid 3000-4000 r/m

Mått: L 487 cm, B 185 cm, H 147 cm, axelavstånd 287 cm

Vikt: Tjänstevikt 1 735 kg, maxlast 505 kg, släp 1 900 kg, bagage 400 l

Tankvolym: 22 kg gas, bensintank 67 l, räckvidd 360 km på gas, 730 km på bensin

Prestanda: 0-100: 10,4 sek, toppfart 224 km/h

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

Förmånsvärde: 2 175 kr/mån

Garantier: Nybil 2 års, vagnskade 3 år, lack 3 år, assistens 3 år, genomrostning 30 år, med omfattande krav på underhåll.

Svagare, ändå stark

Trots beteckningen E200 är detta en 1,8 litersmotor. Med 163 hk är gasversionen 21 hästar svagare än bensinaren, var hästarna tagit vägen framgår inte men de som är kvar i stallet räcker gott och väl. Det är inte heller någon skillnad i prestanda mellan gas- och bensindriften, och dubbla balansaxlar ger en mjuk gång. Men den som kör NGT får hålla till godo med Mercedes gamla femväxlade automatlåda, sedan länge uttrangerad i övriga modellprogrammet till förmån för en sjustegad, effektiv låda.



Den gammaldags automaten är enda plumpen i en annars utmärkt körupplevelse. Den brummar, vill inte växla upp fast man begär det och det saknas en högsta växel i högre farter – kanske inte så relevant för taxi, men väl för oss andra. Att den kan ställas in i ekonomi- eller sport-läge gör ingen stor skillnad.

Inte snål

Bilen är märkt med BlueEfficiency vilket betyder bränslebesparande teknik, men i NGT märks det inte mycket av detta. Det finns ingen växlingsindikator eftersom bilen är automatväxlad, inget stoppstart-system trots att det finns i nästan alla andra E-klassversioner. Kylargardin för att minska förbrukningen, behovsanpassad servostyrning och bromsservo är vad man får. Sammantaget innebär det en hög förbrukning. Vi har inget exakt värde på gas, men det ligger på närmare 50 % mer än gasdrivna VW Passat. Eftersom räckvidden i verklig körning bara är ungefär 30 mil på gas, och det ännu

GRÖNA BILISTER

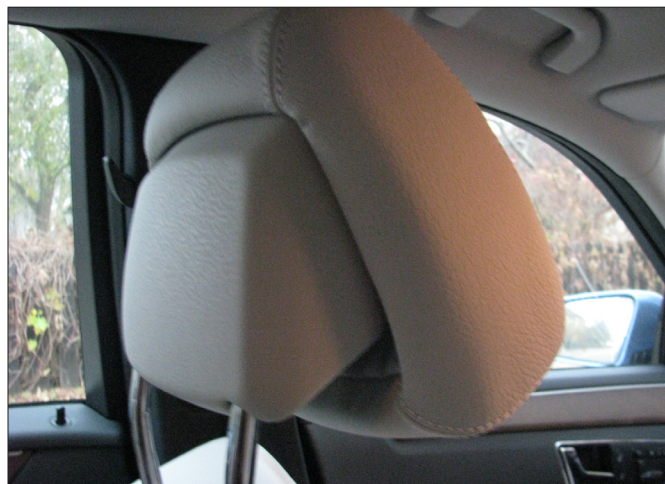
bara finns 130 gasmackar i landet, kommer man ibland att köra på bensin, med en verklig förbrukning som lätt kan närma sig en liter milen – ännu mer i innerstaden där taxi håller till.

Sitt fint

Framstolarna ger utmärkt stöd, särskilt med tillvalet aktiv multikontur, där separat inställningsbara luftkamarer formar sig efter kroppen och sidostöden automatiskt regleras efter körsituationen. En massagefunktion med sju zoner får vi inte att funka ordentligt, och plastreglagen är orimligt smäckiga för detta pris. Ännu ett tillval är framstolarnas hel-elektriska inställning, som sköts via stolsformade



knappar i dörren, med tre minnen som inkluderar inställning av ratt och backspeglar. Nackstöden höjs och sänks elektroniskt, men hur nära man vill ha dem ställer man in manuellt. Också ratten ställs in elektriskt till precis den körställning man önskar sig, men den är inte uppvärmd ens mot merkostnad.



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.

Klimatanläggning standard, men bak får man nöja sig med luftkanaler från framsätet, man kan inte själva ställa in vilken temperatur man vill ha. Stolsvärme bak, som är standard hos Hyundai för halva priset, finns bara att få i kombination med det dyra tillvalet två separata fåtöljer.

Säkraste bilen

Säkerhetsmässigt tar inte E-klass stryk av någon. Euro NCAP nöjde sig inte med att ge toppbetyget fem stjärnor, utan gav också säkerhetssystemet



Pre-Safe sitt årliga pris 2010. Systemet bromsar in bilen maximalt 0,6 sekunder före en oundviklig olycka, bältena fram (men inte bak) sträcks och fönster stängs automatiskt. E-klass har nio krockkuddar, inklusive knäckrockkudde på förarplatsen och bäckenrockkuddar fram. Sidokrockkuddar bak är dock tillval. En aktiv motorhuv skyddar fotgängare vid kollision.

Totalt har testbilen över 70 sensorer, inklusive vingelvarnare och trötthetsvarnare. Tillvalet som läser av hastighetsskyltar funkar prickfritt oavsett var skyltarna sitter, utom en gång bilen får för sig att maxfarten på motorvägen är 80 km/h. Men jag kan läsa skyltarna själv också, så jag är mer imponerad av den adaptiva farthållaren Distronic Plus som håller avståndet till framförvarande bil. Vi kör Stockholm-Uppsala i tät trafik i farter mellan 60 och 110 km/h utan att röra vare sig gas eller broms en enda gång. Vill jag köra om när det ligger någon i omkörningsfilen, får jag först en röd signal i backspegeln, sedan ett varningsljud, och till sist korrigerar bilen själv körriktningen genom ESP-systemet. Vinglar jag till när jag kör, får jag en vibration i ratten och sker det för många gånger säger bilen till mig att det är dags att ta paus. 25 900 kr kostar detta.

GRÖNA BILISTER

Sensorer fram och bak hjälper mig att fickparkera. Vår bil är inte utrustad med backkamera och parkeringsguide, men Mercedesstjärnan fram, den tvärt avskurna aktern och den goda runtomsikten gör att man kan spara in de pengarna.

För att förbättra sikten i verklig körning kan man köpa till kurvtagningsljus och adaptiva bi-xenonstrålkastare för 14 400 kr. Det är dumt nog enda sättet att få strålkastarregörare, som förstås borde vara standard.

En gastank ligger bakom baksätets ryggstöd och två under bagageutrymmet. Det inkräktar inte på baksätetskomforten, men gör att baksätet inte kan fällas och inte ha någon genomlastningslucka. Under bagageutrymmet finns inte längre plats för något reservhjul – men när använde man det sist? Tyvärr betyder detta att E-klass inte finns som kombi; Passat är ett bra exempel på att det går att lösa.

För den som vill göra ett logiskt gasbilsval, är Passat ett bättre val, dessutom 100 000 kronor billigare. För den som vill ha en tysk prestigebil och inte vill köra diesel är NGT bäst på marknaden.



Vi gillar

- Gasdrift
- Komfort
- Bagageutrymme
- Prestanda
- Säkerhet

Vi ogillar

- Kläna garantier
- Högt pris
- Brist på utrustning för lägre förbrukning

Överväg också

- VW Passat EcoFuel, BMW 520d miljöklassad diesel



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: November 2011

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.