

# Drar lite, och ändå mycket!

110-hästars Peugeot 308 1.6 HDi drar så lite diesel att den klassas som miljöbil. Ändå har den ork nog att klara hyggliga släpvikter. Det gör den till ett mycket intressant alternativ för den miljömedvetne husvagnsägaren som vill ha en mindre men ändå bekväm bil att dra med.

av **Bengt Edman**

**P**eugeot 308, som hör hemma i den så kallade Golfklassen, ersatte förra året modell 307 och har i kombiversionen SW fått flera utmärkelser, bland annat "Årets Familjebil" av tidningen Motorföraren.

Av dieslarna är det dock bara vår 1,6-liters halvkombi som har så låg bränsleförbrukning att den klarar miljöbilsgränsen på max 120 gram koldioxid (CO<sub>2</sub>) per kilometer. Kombin med samma motor släpper ut 134 g/km.

Grundpriset är 189 990 kronor i så kallat Premiumutförande. Då ingår en hel del utrustning, bland annat manuell AC, elfönsterhissar runtom, och färddator. För 4 990 kr till får man ett paket med automatisk AC, cd-radio och farthållare.

**Vi provade den** dyraste versionen, Premium+, som dessutom har bland annat lättmetallfälgar, panoramaglastak och våldoftspatron! Då blir priset 207 990 kronor.

**Långt utdragen nos och extrem strömlinje ger lågt luftmotstånd.**

## teknik/säkerhet



**Bältespåminnare för alla platser gav extrapoäng av Euro NCAP.**

**Framhjulsdraft och tvärställd motor** är ett givet koncept i 308:ans storleksklass. Dieselmotorn har utvecklats av Peugeot/Citroën-gruppen i samarbete med Ford och är i grunden densamma som 1,6-liters miljödieslarna i koncernsystemen Citroën C4, Ford Focus och Volvo S40/V50/C30 DRIVE.

Rekordlångt luftmotstånd för klassen och lätttrullande däck är, ihop med den snåla dieseln, Peugeots förklaring till

308:ans låga förbrukning. Enligt deklARATIONEN är den 0,45 liter milen i blandad körning och 0,38 i landsvägskörning.

Vår provbil var en ny miljövariant med femväxlad manuell låda. Den har just introducerats på 308:an som alternativ till den halvautomatiska sexväxlade MCP-låda utan kopplingspedal som kom först.

Krockskyddet innefattar bland annat sju krockkuddar (höger fram urkopplingsbar med nyckel). Knäckrockkudde för föraren ingår i de sju, och Premium+-versionen har dessutom ovanligt nog sidokrockkuddar för bålen bak som komplement till sidogardinerna för huvudet. Bältespåminnare på alla fem platser och förarfotstöd som minskar benskadorna är andra säkerhetsdetaljer.

I Euro NCAP:s krockprov, fick 308 högsta betyg, fem stjärnor. Där ingick dock inte testen av whiplashskyddet som infördes först i januari 2009.

**"I Euro NCAP:s krockprov, fick 308 högsta betyg, fem stjärnor"**

## förarmiljö



**Snygg panel med stora reglage och allt på rätt plats.**

**På förarens välordnade "arbetsplats"** finns det inget att anmärka på, annat än möjligen instrumentens finstilla siffror. I övrigt bekväm och lagom fast stol med höjdregering, i Premium+-versionen också med justerbar svank. Plus också för stora rejäla AC-vred och lättanvänd färddator med tydlig skärm.



## komfort

Kupén har bra utrymmen, även för benen bak.



**308:an går imponerande** tyst och med måttligt däckbuller även på grov svensk asfalt – annars en akilleshäla på många bilar. Detta ihop med en fjädring som är komfortabel utan att bli krängig gör 308:an storbilslikt bekväm även för långfärder. Kupén är också rymlig nog för de flestas behov både fram och bak.

## last/bagage



**Bagagerumsvolymen** på 348 VDA-liter hör inte till de största i klassen, men med lite stuvartalang fick vi ändå med det mesta av vårt pick och pack. Genom att fälla ryggstödet helt eller delvis kan lastvolymen också ökas till maximalt 1 201 liter.

Maxlasten är rejäla 453 kilo. Bilen är alltså lasttålig, vilket tillsammans med kort överhäng bak gjorde att den kändes rätt opåverkad av husvagnens tyngd under körning.



**Bagagerummet på 348 liter** slukade mer av våra campinggrejer än vi trott. Det finns en mängd fiffiga prylfack i både kupé och bagagerum, i Premium+ får man även ett fack i hatt-hyllan.

Peugeot godkänner max 3 120 kilo i "tågvikt", sammanlagda totalvikter för bil plus släp. 308:ans totalvikt är 1 850 kilo, vilket innebär att husvagnens totalvikt med B-körkort får vara högst 1 270 kilo om bilen är maxlastad. Är bilen bara lastad med 326 kilo tillåts på B-kort 1 397 kilo (bilens tjänstevikt). Sedan är det en annan femma hur man ska veta vad lasten väger...

För förare med E-kort tillåter Peugeot 1 520 kilo i dragvikt.



# dragbilstest Peugeot 308 miljödiesel

## prestanda/förbrukning

**Ingen gång under** vår provkörning kändes 308:ans 110 hästkrafter otillräckliga. Den klarade gott uppgiften att dra vår vagn, vars tjänstevikt är 1 030 kilo och totalvikten just ovannämnda 1 270 kilo. Bilen går mycket stadigt och kursstabil, även om man skulle råka överskrida tillåtna husvagnsättio.

Liksom med flera tidigare testbilar utsatte vi Peugeotten för vårt tuffa kraftprov uppför Kolmårdens backar norr om Norrköping. Och den stod sig gott i jämförelsen med betydligt motorstarkare dragbilar. På fyrans växel och 2 100 varv tog vi oss upp med bibehållna 80 km/tim utan nämnvärt knot.

På plan väg går det hur bra som helst hålla den farten också på femte växeln. Då är varvtalet 1 700 och med lite vind i ryggen kan man behålla femman i även neråt 70 km/tim, så flexibel är motorn. Någon sjätte växel saknade vi inte - i 110 på femman gjorde motorn ändå bara dryga 2 300 varv.

Utan vagn blir accelerationen fullt tillräcklig för att man ska klara omkörningar avspänt och utan fjärlar i magen. Det maximala vridmomentet (råstyrkan) är goda 240 Nm redan vid 1 750 varv, och kan tillfälligt öka till 260 Nm genom "overboost"-funktionen.

Med husvagn på släp klarar 308:an naturligtvis inte miljöbilsgränsen. Men vår förbrukning på landsväg blev ändå glädjande: som lägst 0,85 liter milen!

Utan vagn och i blandad körning kom vi ner till knappa halvlitern per mil. I kombination med den stora tanken på 60 liter ger det en räckvidd på ca 70 resp 120 landsvägsmil mellan tankningarna. Inte illa.



**Panoramaglastaket i Premium+ går inte att öppna och är en tveksam finess. Med täckskivan tillbaka dragen strålar solvärmerna in.**

## kostnader/reservdelar

**308:an hör inte ens** i basversion till de billigaste miljödieslarna i klassen. Koncernsystem Citroën C4 med samma motor är till exempel 17 000 kronor billigare. (Se för övrigt vår tabell över miljödieslar i nr 12/08, med reservation för prishöjningar). Med tanke på utrustning och egenskaper känns dock 308:an som ett prisvärt val.

Miljöbilspremie på 10 000 kronor slopades i somras, men ska enligt regeringens förslag ersättas av fem års skattebefrielse från 1/1 2010 och gälla retroaktivt för miljöbilar köpta från och med den 1/7 i år. Med 308:ans fordonsskatt på 2 079 kr/år ger det en besparing på 10 395 kronor.

## service/reservdelar

**Första service** vid 2 000 mil. Kostnad 2 780 kronor. Därefter service var 2 000:e mil eller 2 år.

**Komplett koppling inkl byte:** 10 430:-  
**Stötfångare bak inkl mont & lack:** 4 644:-  
**Strålkastare halogen/xenon, inkl mont:** 3 390:-/14 490:-  
**Dragkrok inkl mont:** 7 849:-

## återförsäljare/rikstäckning

**Peugeot har ett väl** utvecklat nät av handlare och servicesällen, om än glesare i Norrland. Från Luleå i norr till Malmö i söder finns det 70 återförsäljare och 127 auktoriserade verkstäder inklusive plåtverkstäderna.

**(t.v.) Ett kort överhäng bak** bidrar till stadig gång med husvagn.

## användarvänlighet

**Peugeot 308:as storleksklass** är en rätt idealisk kompromiss mellan inner- och yttarmått - tillräckligt stora utrymmen och ändå kompakt nog för att vara både lättparkerad och smidig att köra. Vårt enda minus: obehagliga ryggstödsband som går åt fel håll (neråt/bakåt), en gammal Peugeotsjuka.

## kvaliteter/garantier

**Föregångaren 307** klarade sig i Motorvärdens bilägarenkät 2008 långt sämre än medelbilen såväl i antal större och mindre fel som dagar på verkstad. Återstår att se om 308:an klarar sig bättre. Vår provbil gav i alla fall ett gott kvalitetsintryck. **Garantierna:** nybils 2 år, lack 3 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, vägassistans 3 år.



**308 kommer efter 307...**

**"Vår provbil gav i alla fall ett gott kvalitetsintryck"**

## fakta Peugeot 308 1.6 HDi 5-d

**Pris:** Från 189 990 kr  
**Motor:** 4-cyl direktinspr turbodiesel, 2 överl kamaxlar, partikelfilter. 110 hk, vridmom 240 Nm/1 750 varv, temporärt 260 Nm/1 750 varv.  
**Bränsledekl stad/land/blandad l/mil:** 0,58/0,38/0,45  
**Drivning:** Framhjulsdrift, 5-vxl man låda (MCP 6-vxl halvautomat mot tillägg 8 000:-), antispladd/antispinnregl.  
**Längd/Bredd/Höjd mm:** 4 280/1 820/1 500  
**Vikter kg:** Tjänste: 1 397. Total: 1 850  
Max släpvtikt: 1 520, med B-kort 1 390, max tågvikt bil+släp: 3 120.  
**Hjul/däck:** Aluminium 205/55 R16  
**Acc 0-100 sek:** 11,3  
**Toppfart km/tim:** 191