

Peugeot 208 e-HDi



Mindre, lättare, snålare, bättre... kanske rentav bäst? Nya Peugeot 208 utvecklar superminikonceptet.

Så många gånger vi klagat på att varje ny modell är större och tyngre än den utgående! Peugeot 208 bryter trenden, den är sju centimeter kortare än föregångaren och över hundra kilo lättare. Det gör att den i lilla dieslversionen är snålast på svenska marknaden.

Mindre, men inte liten

Förutom de sju centimetrarna som försvunnit på längden, har två kapats på bredden och en på höjden. Framst är det Peugeots hajnos som fått stryka på foten; innerutrymmena är huvudsakligen oförändrade.

Fram är stolarna smala och små, men man sitter bra ändå så länge man inte är väldigt storvuxen. Förarstolen kan höjas och sänkas, ratten är ställbar i alla led. Ratten ja, det är den minsta vi sett förutom på PowerMeet. Tanken är att man ska se instrumenten över ratten istället för igenom rattkranen, och det funkar utmärkt. Därmed kan instrumenten också vara lite längre ifrån föraren, så att det blir som en

Peugeot 208 e-HDi

Pris: Active 5-dörrar 169 900 kr.

Mått: L 396 cm, B 174 cm, H 147 cm, axelavstånd 254 cm.

Vikt: tjänstevikt 1246 kg, maxlast 334 kg, släp max 725 kg. Bagageutrymme 285-1086 l.

Motor: 1398 cm³, 68 hk vid 4000 v/m, 160 Nm vid 1750 v/m.

Prestanda: 0-100 km/h 16,2 sek, toppfart 165 km/h.

Förbrukning och CO₂-utsläpp: 0,34 l/mil blandad körning, 0,32 l/mil landsväg, 0,36 l/mil stadskörning, 87 g Co₂/km.

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-NCAP.

Garantier: 3 års nybilsgaranti, 12 års genomrostningsgaranti, 3 års lackgaranti, 3 års vagnskadegaranti och 3 år Peugeot Assistans.

Förmånsvärde: 1352 kr/mån.

budget head-up-display. Den lilla ratten funkar fint så fort man vant sig, instrumenten är lätta att läsa av och runt omsikten god utom rakt bakåt. Det är trångt mellan pedalerna, helt i onödan eftersom vår version bara har två – kopplingen är automatisk.

Förutom gängse information får man både aktuell och genomsnittlig förbrukningsinformation, lik-



som hur länge start-stopp-systemet verkat. En stor touchscreen ingår i de två högre utrustningsnivåer, Active och Allure, med en krånglig GPS om man lägger till 5000 kronor. Mest gillar vi det som saknas – här finns inte den hysteri av knappar som blivit så vanlig i andra bilar. Luftkonditionering ingår i vår bil, men värmen är beskedlig och även i några få minusgrader måste all luft gå på vindrutan för att hålla den is- och infri. Reglagen för stolsvärmen är hopplösa att hantera.

I baksätet har man fått fem centimeter extra för knäna, men det hjälper föga om man också har lång överkropp – takhöjden är mycket begränsad. Tre i baksätet blir trångt, och den i mitten sitter väldigt högt. Det långa glastaket för 5000 kronor gör vare sig till eller från, men ger en skön känsla av rymd och kan stängas för när det gäller att hålla kylan ute.

Bagageutrymmet är rimligt stort, om än med hög tröskel, men under golvet finns ett illa utnyttjat hål med plats för ett reservhjul som inte ingår. Det borde ha inretts, framstolarna borde ha fickor på ryggen och att inte hitta en enda muggställare är bottenrekord. Annars är bilen fint inredd, med material som vore det en Audi.

Peugeot har bantat ner vikten med specialstål och lättare stolar, och bilen känns inte smäckig någonsans även om det är svårt att stänga dörrar och baklucka utan en rejäl smäll. Bilen går tyst och man



kan lätt prata med varann också i motorvägsfart, eller lyssna på stereon med bra ljud även bak.

Gummiväxlar och järngrepp

För att pressa ner förbrukningen har e-HDi den robotiserade växellådan vi klagat mycket över genom åren. Gången blir gummiartad och nickig, men det går att parera genom att växla manuellt med spak eller sköna paddlar bakom ratten. Man släpper då kort på gasen just när nästa växel läggs i, och undviker att passagerarna frågar varför man kör så konstigt. Med bara fem växlar blir motorvarvet lite väl högt i motorvägsfart, andra versioner har en sexväxlad manuell låda som vi hade föredragit.

Den lilla dieselmotorn kan förstås inte ge racerens egenskaper, men låg vikt och pigg, exakt styrning tillsammans med den lilla ratten ger sköna egenskaper i stan och på landsväg. Glädjen att växla med paddlar är dock kortvarig. Bilen är väl fjädrad, även om den dunsar ner i potthålen och rister över isgatorna.

Snål men inte snålast

Den låga vikten och ett ivrigt gnetande har presat förbrukning och utsläpp med ungefär 30 procent jämfört med föregångaren. På bensinsidan imponerar den nya trecylindriga motorn, på dieselsidan har e-HDi fått särskilt lågt luftmotstånd genom annan front, spoiler bak, släta hjulsidor och lätttrullande däck. Men den stora skillnaden görs av en robotiserad låda kombinerat med ett avancerat stop-start-system med reversibel generator. När man motorbromsar återförs energin till batteriet, där den lagrade kraften utnyttjas för att starta bilen. Motorn startar utan vibrationer och klart snabbare än med ett konventionellt system. Dessutom stängs den av redan i 8 km/h och systemet fungerar även när motorn är kall och ytttemperaturen en bra bit under noll. Det krävs inte heller att bilen ska ha rullat en viss sträcka mellan stoppen; allt detta är bättre än Volvos system. Förbrukningen sjunker 15 procent i stadstrafik jämfört med den manuella lådan, men i mycket tät trafik ger systemet upp efter ett dussin täta stopp och låter motorn vara på.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var 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.



Vi snittar 0,52 dieselliter per mil, men vi har kört fullastad bil med vinterdäck på snöiga vägar, med en alldeles ny motor – dieselmotors förbrukning brukar ju sjunka med några mil på mätaren. Vi tänker oss att årssnittförbrukningen landar kring 0,45. Det är bra men långt över angivna 0,34. Liksom alla andra dieslar kan man pressa klimatpåverkan extra genom att tanka hos Preem eller OKQ8, som har högre andel biodiesel än andra bolag.

Förutom den låga förbrukningen, är hela 25 procent av bilen byggd av gröna material som hampa och återvunnen plast, till exempel världens första bakstötffångare och fläktdelar helt av växtoljor. Det sparar 1 600 ton fossil olja per år, enligt tillverkaren.

Säkerhet utan utmärkelser

208 må vara helt ny, men den saknar det senaste i säkerhetsavseende. Varken citystopp, fotgängarkrockkudde eller knäckrockkudde finns ens som tillval – här är t.ex. Ford Fiesta långt före. Euro NCAP ger ändå högsta betyg, men slår ner just på fotgängarsäkerheten, och att bältespåminnaren bara gäller framsätet. Låsingsfria bromsar, elektronisk bromskraftfördelning, panikbromsassistans och anti-sladdsystem ingår förstås, liksom sidokrockgardiner hela vägen och sidokrockkuddar.

Kryssa rätt – kryssa snåldiesel

Peugeot vet att inte många väljer en bil strikt på rationella grunder, och har gett 208 en attraktiv förpackning, med flytande grill, en "rygggrad" på motorhuven och bumerangformade baklykter. Också inredningen känns påkostad även om hårdplasten slår igenom på sina ställen. Allt är väldigt mycket snyggare än 207 med sin märkliga hajnos och enorma grill. Tredörarsmodellen påminner om gamla designikonerna 205, men fem dörrar är ändå ett bättre val för 5 000 kronor extra.

Basversionen är en ren lockvara, de flesta kommer att lägga på 10 000 kronor för mellanversionen Active medan ytterligare 20 000 kronor för högsta utrustningsnivån Allure inte tillför särskilt mycket. 3 500 kr för backvarnare är bara för den med stel nacke;

bilens behändiga format och goda sikt gör den överflödigt. Däremot är dieselvärmaren för nästan 15 000 kr tyvärr nödvändig för att få dragligt varmt i bilen.

Lilla dieseln kostar 30 000 kr mer än lilla bensinaren, med exakt samma motorstyrka men sämre vridmoment. Dieseln är ensam om att klara miljöbilsdefinitionen – bensinarna har låga utsläpp men väger för lite enligt regeringens märkliga nya regler. Från halvåret 2013 kvalar också den större dieseln in tack vare en del finputs. 24 hästar till, bättre vridmoment och möjlighet att välja en bättre växellåda skulle inte skada – vi återkommer om denna.

Vi gillar:

- + Förbrukning
- + Smart start-stopp-system
- + Utrymmen
- + köregenskaper
- + Komfort

Vi ogillar:

- Dålig takhöjd bak
- Dålig värme
- Inte senaste säkerheten

Överväg också:

- Större, likaledes miljöbilsklassade dieselversionen av 208
- Snåldieslar av Ford Fiesta, Renault Clio och VW Polo.
- Fiat Punto Natural Power (gas).



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Januari 2013

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.