

Peugeot 307 HDi

Peugeot Sverige kallar den svenska satsningen på etanol för "idioti", trots att franska Peugeot annonserat att de snart kommer med etanolbilar. Istället föreslår de bränslesnåla dieslar med partikelfilter. Gröna Bilister testar en sjusitsig 307 HDi.

Peugeot's dieselmotor verkar funka i alla sammanhang. I lilla 206 ger de 110 hästkrafterna rena GTI-prestanda (se test i tidigare Trafik&Miljö), i mellanklassbilen Citroën C4 med automatlåda är motorn tillräckligt snål för att uppfylla miljöbilsdefinitionen och i stora Citroën C5 ger motorn lägsta bränsleförbrukning av alla storkombibilar, men blixtrande prestanda blir det förstås inte. Kanske kommer motorn ändå bäst till sin rätt i mellanklassbilen 307 HDi, som är betjänt av en motor i just denna storlek. Bästa vridmoment uppnås redan vid 1 750 varv, jämfört med höga 4 000 varv för Peugeot's bensinmotorer. Dessutom finns en overboostfunktion som temporärt höjer vridmomentet ytterligare. Det betyder ett väldigt drag redan från låga farter och att man i det närmaste kan ignorera växellådan – särskilt positivt eftersom den är sladdrig och oprecis. Den större dieseln, på två liter och 136 hästar finns märkligt nog för den mindre och strikt femsitsiga 307 kombi, men inte för den större och tyngre SW. Det är helt bakvänt tänkt av Peugeot Sverige – det är först med sju personer i bilen och full last som den större motorn kan vara motiverad.

Alla Peugeot's bilar vi testat är trevliga att köra, med bra prestanda och väghållning. SW-utförandet med extra centimetrar både på höjden och längden och nya kilon drabbar förstås prestanda och körglädje, samtidigt som bullret ökar. Men det är fortfarande en personbil man kör, inte en minibuss.

307 SW är tjugo centimeter längre än andra 307:or, varav hälften är mellan hjulen och hälften ger extra utrymme längst bak. Med sina 4 43 cm är den en hand kortare än Volvo V50, men sjusitsig tack vare två säten i bakluckan. Komforten i de bakersta sätena får ingen guldstjärna, men det räcker utmärkt för barn upp i tonåren. Vi sätter dock ett frågetecken för säkerheten längst bak, eftersom sidokrockkuddarna slutar vid andra sätesraden och de bakersta sätena är väldigt nära bakluckan. Däremot är det positivt att också de bakersta sätena har trepunktsbälten. När sätena inte används, måste de monteras i och ur, vilket betyder krångel för den som inte har garage att ställa stolarna i. Flera av konkurrenterna, som Volkswagen Touran och Opel Zafira, har stolar som fälls ner i golvet.

SW har ett härligt, fem kvadratmeter stort värmeavvisande glastak som gör interiören ljus och luftig, men det sträcker sig inte till tredje sätesraden. Taket går inte att öppna, men en eldriven jalusi kan dras för när solen är för stark eller regnet smattrar för hårt.

Peugeot 307 SW finns från 170 000 kronor för den mindre bensinmotorn på 110 hästar. Dieseln kostar 200 000 kronor, ett saftigt tillägg men fortsatt lågpris jämfört med konkurrenterna.

Bland konkurrenterna finns Volkswagens Touran och Caddy Life, som båda finns med en tredje bänkrad och därmed blir sjusitsiga. Deras dieselmotor är både svagare och mindre bränslesnål, samtidigt som priset är klart högre, men till skillnad från Peugeot så finns folkorna i gasversion, med väsentligt bättre miljöprestanda. För den som har rimlig tillgång till biogas rekommenderar vi Touran EcoFuel, som är klart mer ombonad och personbilslik än Caddyn. För den som klarar sig utan sju sittplatser är Ford Focus C-Max intressantast ur miljösynpunkt, med samma etanolmotor som i årets Miljöbästa Bil Focus Flexifuel och samma fina köregenskaper.

I norra Sverige där biogasen ännu inte finns och i Stockholm där biogasen i dagsläget fungerar erbarmligt dåligt rekommenderar vi den som ibland behöver sju sittplatser att ta en närmare titt på Peugeot 307 SW.

Mattias Goldmann

September 2006