



Ny så det räcker

Peugeot 308.

Peugeot senaste bidrag i kompaktklassen är inte rakt igenom en ny bil.

Något som inte alls behöver vara en nackdel.

Text: Mikael Johnsson.

Att tala om kejsarens nya kläder vore varken snällt eller helt korrekt. Faktum är ändå att 308 baseras på "plattform 2", precis som föregångaren 307 – och Citroën C4. Exempelvis är chassit i grunden detsamma och med bibehållet axelavstånd.

Men med tanke på att redan 307 var fin på vägen är tanken inte så dum: Peugeot har undvikit att göra om det som redan var bra och istället koncentrerat sig på resten. Exempelvis är "kvalitet" en av huvudpunkterna

man satt under lupp – vilket kan behövas.

Peugeot 308 har vuxit ungefär sju centimeter både på längden och bredden. Överhängen har alltså ökat både fram och bak. Beskedliga sju liter större bagage kan noteras men fram för allt är det säkerheten som vunnit på förstoringen. Bilen är femstjärnig i Euro NCAP och kan fås med upp till nio krockkuddar inklusive knä kudde för föraren (standard).

Kupén är luftig och i synnerhet gäller





detta i sidled. I längdled märks inga förbättringar men platsen räcker gott. Peugeot påstår att nästan tre centimeters bättre benutrymme skapats i baksätet tack vare utrymeseffektivare framstolar. Jag blir inte förvånad om du som 307-ägare inte märker någon skillnad – jag gjorde det inte.

Man sitter ännu bättre i de nya framstolarna som är fastare och inte ger efter lika mycket som förr. Tyvärr får inte körställningen toppbetyg. Utan

elinställbar stol blir lårstödet dåligt och fötterna kan inte sträcka ut som i de bästa konkurrenterna. Här märks det bibehållna axelavståndet negativt.

Glädjande nog är 308 lika kul att köra som föregångaren. Den elektrohydrauliskt stödda styrningen är naturlig att använda. Karossen är tio procent vridstyvare och torsionsaxeln bak gör ett gott jobb.

Peugeot utvecklar sina egna stötdämpare och man har lyckats bra i 308. Gången är

Familjedragen hos 308 är påtagliga, eller hur? Man sitter utmärkt med rymd kring huvudet även i baksätet. Tyvärr är fällningen av detsamma lika osmidig som förut – och inte blir det slätt heller.





Gott om praktiska små detaljer finns att få. Som ett smart fack i hatthyllan, åtkomligt från två håll. Panoramaglastak är inte längre förbehållet SW-modellen.

Bilen är tyst på ett sätt som för en gångs skull borde räcka långt också på svenska vägar.

komfortabel även när vägen är ojämn. Karossen har fått 10 kilo extra ljudisolering och detta märks verkligen. Jag får intrycket av att detta är en bil som skulle kunna vara ganska tyst också hemma i Sverige. Att totalkomforten förbättrats är ställt utom allt tvivel.

Likasa har kvalitetskänslan fått sig ett rejält lyft. Material och formgivning är båda klara plus jämfört med gamlingen.

Den provkörda 308 2,0 HDi har en trevlig kraftkälla som är överflyttad men fortfarande hävdar sig väl, ljud och prestandamässigt. Den sjätte växeln håller varvet nere till skillnad från övriga motoralternativ. Men trots mer lätttrullande däck har förbrukningen ökat en deciliter (per 100 km), på grund av 70 nya kilo.

Peugeot 308 har svensk premiär i januari, då med fyra motoralternativ. Men först senare under våren kommer miljöversionerna: 1,6 HDi 120 gram respektive BioFlex 2,0.

Peugeot 308 flyttar inte gränserna för det möjliga i Golf-klassen. Men det är en sympatisk deltagare som håller högt snitt rakt över. Tänk om kvalitén kunde bättras... Då ni! ■



"Jag krockar hellre i nya 308 än i en WRC-bil."

EMMANUEL COREAU, ANSVARIG FÖR PASSIV SÄKERHET I PEUGEOT 308

Peugeot 308 stoltserar med ett rykande färskt resultat i Euro NCAP: Fem stjärnor. För Emmanuel Coreau, ansvarig för passiv säkerhet i Peugeot 308, kom resultatet inte som någon överraskning.

E C: "Vi har med 308 siktat högre än någonsin tidigare vad gäller de interna kraven. Dessa sträcker sig förbi EuroNCAP och innebär bland annat tester med mer krockvåld, alltså högre hastigheter. PSA-gruppen har ett eget säkerhetslaboratorium där vi bland annat har samlad data från verkliga olyckor. Det gäller att täcka in alla tänkbara situationer. Till 308-modellen förbättrade vi de områden som, jämfört med 307, behövde förbättras. Men det som redan var bra finputsades också."

ams: Låt oss göra en annorlunda jämförelse mellan er nya 308 och en rallybil, typ en 307 WRC. Vilken bil skulle du helst sitta i vid en olycka?

E C: Jag skulle alla gånger välja en 308 med

sina energiabsorberande zoner och airbags. Både gällande en frontsmäll och en sidokollision. I en rallybil med bur utsätts kroppen för oerhörda decelerationer på grund av dess styvhet.

Men det handlar om två olika säkerhetstänkande; i WRC ska en fast förankrad och vältränad förare ha överlevnadsutrymme efter en krasch i mycket höga hastigheter. I en vanlig bil måste man ta hänsyn till att föraren kan variera stort i vikt och dessutom vara ung såväl som gammal och skör. Men i 308:ans förstärkta sidoskydd har vi faktiskt dragit nytta av erfarenheterna från WRC-bilarna.

ams: Om du jämför hoppet i säkerhet mellan generationerna 309 – 306 – 307 – 308, vilket hopp skulle du säga vara störst?

E C: Trots mitt senaste projekt med 308 får jag svara steget från 306 till 307. Det hände väldigt mycket på säkerhetsområdet kring åren i början av 2000-talet – för nästan alla märken. Euro NCAP blev mer känt och fick ökad betydelse i denna veva.

ams: Om du siar om framtiden. Vad tror du blir nästa säkerhetsnyhet i denna klass när nästa generation presenteras? Något speciellt område?

E C: Jag kan tänka mig att det handlar om tekniken kring att upptäcka och undvika en olycka. Jag tänker på radarsystem som känner av faran och förbereder bilen på olika sätt; exempelvis spänner åt bälten och förbereder bromsar.

Provkörningsbetyg/Golf-klassen

Peugeot 308 2,0 HDi **Pris ej fastställt.**

Motor: 4 cyl, 1 997 cm³. 136 hk. 320 (340) Nm vid 2 000 r/min. **Prestanda:** 0 – 100 km/h 10,1 s. Toppfart 205 km/h. **Bränsleförbr.:** 5,5 l/100 km.

Körglädje ★★★★★
Nu 70 kilo tyngre men fortfarande villig i böjarna.

Komfort ★★★★★
Ljudkomforten är största förbättringen. Bra stolar.

Kupéutrymme ★★★★★
Rymlig kupé har nu blivit ännu bredare – inte längre.

Bagagevolym ★★★★★
348 liter är just precis över snittet i klassen.

Ekonomi ★★★★★
Låga kostnader. Historiskt sett dålig driftsäkerhet.

Säkerhet ★★★★★
Femstjärnig i Euro NCAP. Men skymmande A-stolpar.

Energiförbrukning ECE-norm ★★★★★
5,5 l/100 km är något snålare än liknande dieslar.

Vill ha – i klassen: ★★★★★
Utmärkande design och nu klart läckrare invändigt.



Trots att inte varenda skruv är ny kan Peugeot 308 hävda sig ordentligt. Är bättre (om än inte bäst) på i princip allt, jämfört med medelbilen klassen.