

# Peugeot 3008 Hybrid 4 Active



**Världens första dieselhybrid är här, dessutom med fyrhjulsdrift. Hur stor är egentligen miljövinsten, och är den värd merkostnaden?**

En stor, hög fyrhjulsdreven bil med utsläpp på bara 99 gram koldioxid per kilometer. Dessutom snabb, 0-100 går på klart under tio sekunder. Det uppnås genom en kraftfull dieselmotor fram och en separat elmotor över bakhjulen. De kan agera var för sig eller tillsammans; på landsväg är bilen vanligen rent framhjulsdreven, i låga farter driver den bara på bakhjulen och i besvärlig terräng blir den fyrhjulsdreven. Allt detta sköts automatiskt, eller så kan föraren bestämma genom vredet på mittkonsolen.

I ZEV-läget kör vi ljudlöst och avgasfritt upp till drygt 60 km/h i upp till fyra kilometer, sen träder dieselmotorn diskret in. Den stänger av sig igen när man släpper på gasen, och batterierna laddas när man bromsar. Det finns ett sportläge också, men det innebär bara att bilen drar längre på växlar. 3008 är ingen

## Peugeot 3008 Hybrid 4 Active

**Pris:** 329 900 kr

**Miljöpåverkan:** 99 g CO<sub>2</sub>/km

**Bränsleförbrukning:** 3,8 liter diesel/mil

**Motor:** 4 cylindrar, diesel, cylindervolym 1 997 cc, 163 hk vid 3 850 r/min, max vridmoment 300 Nm vid 1 750 r/min. Elmotor med 37 hk vid 2 000 r/min, 200 Nm vid 1 290 r/min. Totalt 200 hk.

**Mått:** L 437 cm, B 211 cm, H 163 cm, axelavstånd 261 cm.

**Vikt:** Tjänstevikt 1 808 kg, maxlast 437 kg, släp 500 kg

**Kupéutrymme/bagagevolym:** 5 platser, 377 l, 1 341 l med nedfällt baksäte.

**Kraftöverföring:** Framhjulsdrift/fyrhjulsdraft, robotiserad manuell växellåda med sex växlar

**Prestanda:** 0–100 km/h 8,5 sekunder, toppfart 191 km/h

**Säkerhet:** 5 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och sex airbags standard.

**Förmånsvärde:** 1 520 kr/mån

**Garantier:** Nybil 5 år/10 000 mil, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, assistans 2 år

**Miljöförmåner:** Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 20-talet kommuner



terrängbil och elmotorn ger inte någon jättekraft till bakhjulen, men 4WD-läget tar oss loss från en vattensjuk uppfart på landet. Effektivast går bilen egentligen i Auto-läget, som den också alltid startar i, men det är skönt att kunna välja garanterat avgasfritt i hemmarkvarteret, stadskärnan eller garaget.

Elmotorns 37 hästar är bara en tredjedel av vad Prius elmotor förmår, och batterierna är inte enorma de heller. Det betyder att man till över 80% av tiden kör Hybrid 4 som en ren diesebil, och då är det positivt att dieseln i sig är både råstark och snål.

### Slösande utrymmen

3008 är inte en SUV, inte en vanlig kombi. Peugeot nöjer sig med att kalla det för en "familjebil" och det är träffande. Utrymmena är rikliga för både folk och få. Fram sitter man utmärkt och föraren kan välja att sitta personbilslågt eller minibuss-högt. Passagerare med korta ben skulle dock vilja kunna sänka sätet mer, och reglagen för att ställa in sätet är inklämda mellan stol och dörr där man knappt når de utan att skrapa handen.

Baksätet har tre riktiga platser, även om mittplatsen funkar ännu bättre som nedfällbart mittarmstöd. Vuxna sitter bekvämt, med massor av takhöjd och utrymme för benen som om bilen vore en halvmeter längre. Den elektriska fyrhjulsdriften innebär att det inte finns någon fysisk förbindelse mellan fram- och bakhjul, och därmed inte heller någon transmissions-tunnel som stjäl plats.

Barn har god sikt både utåt och framåt, även om ett panoramaglastak står på önskelistan. Det finns flexibla fack på diverse ställen, men tyvärr kan inte baksätet dras framåt/bakåt eller ryggstödet vinklas.

Bagageutrymmet har krympt en smula jämfört med icke-hybridversionerna, men det krävs en direkt jämförelse för att avslöja det. Utrymmet är stort, med extra plats under golvet, därtill oömt för leriga stövlar och svampkorgar. Genomlastningslucka och fällbart, delbart baksäte som blir helt platt med det övre golvet ingår också, liksom tre tolvvoltsuttag. Att fälla baksätet är superenkelt, med en spak ända bak vid luckan, men allra bäst är den tvådelade bakluckan, där den nedre halvan tål 200 kilos belastning och gör lasttröskeln mycket låg.

Med sin inkopplingsbara fyrhjulsdriфт borde Hybrid 4 vara en utmärkt dragbil, men tyvärr får den bara dra 500 kilo. Det räcker för fyndsoffan, men inte för ens den minsta husvagnen.

### Prius-instrumentering

Ratten har tuta, inget annat – befriande efter den knapphysteri som präglar så många andra bilar, också från Peugeot. Allt är ändå inom räckhåll, mycket av det genom två extra knappsatser bakom ratten. Det mesta är lättöverskådligt, men tyvärr är navigatören bland det sämsta vi upplevt; trögt, med felprogrammerade reglage, mängder av fel och utan info om hastighetsgränser. Instrumentbelysningen är



inte heller lyckad, där vissa delar lever sitt eget liv och "Ready" lyser bländande vitt mitt i instrumentbrädan hela tiden. Den upphöjda förarpositionen ger god sikt åt alla håll utom snett framåt, där den breda A-stolpen är i vägen. Vid fickparkeringar bistår avståndsvarnare baktill.

Färddatorn funkar utmärkt, men delar av informationen finns istället i mittkonsolsskärmen, med Prius-liknande information om hur bilen drivs för tillfället och hur hög förbrukningen varit per femminutersintervall. Däremot har Peugeot avstått från de eko-spel som Ford och andra fått för sig att föraren behöver som distraktion från trafiken.

Klimatanläggningen är effektiv fram, om än med alltför små knappar för att kunna regleras med vantar. Men för baksätet finns det bara en simpel fläkt, och de som sitter bak klagar flera gånger över kallt drag fast de är varmt fram.

### **Ingen känguru**

För att hålla nere vikten används den lätta automatiserade växellådan som vi skrivit ner flera gånger tidigare, eftersom den ger en känguruartat skuttig gång. Men elmotorn täcker över skavankerna och växellådan funkar fint, vare sig man lämnar den i automatläget eller växlar själv med paddlar bakom ratten. Dock växlar lådan ner oombedd ibland, vilket betyder att man hamnar på en för låg växel när man millisekunder senare själv växlar ner.

I motsats till t.ex. Prius träder inte förbränningsmotorn in när man trycker hårt på gasen, utan först när batteriet tömts. Då kan bilen plötsligt accelerera hårt och oväntat, eftersom dieselmotorn har mycket mer kraft än elmotorn.

HYbrid 4 sviker inte Peugeot's stolta tradition av komfortabla bilar. Trots hög tyngdpunkt och ganska hög vikt går den smidigt genom kurvorna och ligger stabilt på vägen utan att bli stötig. Bromsarna använder man sällan eftersom bilen motorbromsar och laddar batterierna så fort man släpper gasen. Handbromsen är elektrisk och läggs i och ur automatiskt när man stannar och startar, men det sker med ett svårkontrollerat skutt. Bilens hill holder-funktion underlättar start i molut, men några gånger rullar bilen ändå bakåt.

Under vårt test på 800 km snittade vi 0,55 liter diesel per mil. Det är en bra bit över den utlovade förbrukningen, men beror på att vi körde mycket landsväg och motorväg, där hybridiseringen mest betyder ökad vikt och därmed högre förbrukning. Med en högre andel stadsförbrukning, och därmed mer eldrift, hade snittet sjunkit, och när vi finkör ligger vi på 0,45.

### **Dyrare är smutsigare**

3008 HYbrid går loss på 330 000 kronor för instegsmodellen, just under den magiska tjänstebilsgården på 7,5 basbelopp. Den exklusivare varianten



Allure kostar 20 000 kr, vilket på pappret är en jättebra affär; här ingår satellitnavigering och head-up display, och man måste välja Allure för att kunna köpa till panoramaglastaket (7 900 kr, inte öppningsbart). Men navigatören är kass och Allures tyngre utrustning och större fälgar betyder att förbrukningen stiger och utsläppen landar på 104 g CO2/km istället för 99 gram.

Hybrid 4 kostar 60 000 kr mer än basversionen 3008 eHDi, vilket ger nästan hundra hästar extra, fyrhjulsdrift, bättre växlingsegenskaper och lägre förbrukning. Har man pengarna är valet lätt. Närmsta konkurrent är Citroën DS5 eller Peugeot 508, båda med samma teknik men inte samma utrymmen. I vårt test var vi inte övertygade och vi håller 3008 för en mycket bättre bil. Flera modeller från Peugeot-Citroën får tekniken framöver, några enklare och billigare, men också en laddhybrid 2014.

Andra alternativ inkluderar Toyota Prius + med sju säten, vilket inte finns ens som tillval till 3008, men



den är bara framhjulsdreven och går på bensin. Audi Q5 Hybrid Quattro kostar över 500 000 kronor, liksom Volvo V60 Plug-in. Allt sammantaget känns Peugeots mål på 400-500 bilar per år i Sverige satt i underkant; HYbrid 4 är en unik bil och i många avseenden unikt bra.

#### Vi gillar:

- + Låg förbrukning
- + Fyrhjulsdrift
- + Rymlig
- + Komfortabel
- + Snabb

#### Vi ogillar:

- Vål svag elmotor
- Ibland bullrig
- Delar av instrumenteringen dålig

#### Överväg också:

- Citroën DS5
- Peugeot 508 HDi
- Peugeot 3008 HDi
- Toyota Prius +



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann  
**Foton tagna av:** Mattias Goldmann  
**Biltestet utfört under:** September 2012

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](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.