

Biltest: Peugeot 508 SW



I min barndom var Peugeot 504 och 505 det största som fanns i bilväg. Först nu, över tjugo år senare, har Peugeot en riktig storkombi igen. 508 är superrymlig som i fornstora dar, nu kompletterat med prestanda, lyx och miljöbilsklassad förbrukning.

Peugeot har övergett sitt formspråk från 00-talet, med enormt sluttande paneler som inkräktade på utrymmena och ett jättelikt kylargap som såg ut att svälja allt i dess väg. Få lär sakna det, särskilt som de nya linjerna ger bättre plats för armbågar och bagage.

Enormt och klaustrofobiskt bak

Låt oss börja bakifrån. Bagageutrymmet är enormt, helt plant och med låg tröskel, med lastkrokar och med ett ganska stort dolt extrautrymme under golvet. Att fälla baksätet har aldrig varit så enkelt, det görs med en spak ända bak vid luckan. Genomlastningsluckan gör det enkelt att frakta t.ex. skidor. Bakluckan öppnas och stängs automatiskt, en fördel ibland men lika ofta irriterande – istället för

Peugeot 508 SW 1.6 e-HDi

Pris: Från 239 900 kr

Miljöpåverkan: 114 g CO₂/km

Bränsleförbrukning: 4,4 liter diesel/mil

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

Motor: 4 cylindrar, volym 1,6 liter, 112 hk vid 3 600 varv/minut, vridmoment 240 Nm vid 1500 – 3000 varv/min, 104 Nm vid gasdrift.

Mått: L 481 cm, B 207 cm, H 148 cm, axelavstånd 282 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1 578 kg, maxlast 502 kg, släp 1 400 kg

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 660 l, 1 581 l med nedfällt baksäte.

Kraftöverföring: Framhjulsdrift, robotiserad manuell växellåda med sex växlar

Prestanda: 0 – 100 km/h 11,6 sekunder, toppfart 188 km/h

Förmånsvärde: 1 520 kr/mån

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner



att bara dra igen luckan måste man vänta på att den sakta stängs, och är bagageutrymmet fullt så kan luckan vägra stänga.

508 har som standard ett icke-öppningsbart glastak som går ända bak till baksätet och släpper in mycket ljus. Det är välkommet eftersom kupén annars är mörk; SW har hög midja och sidorutor vars överkant sitter så långt ner att normallånga i baksätet måste huka sig för att titta ut. Baksätet blir extra klaustrofobiskt av de enorma nackstöden. Dottern måste sitta på den mindre bekväma mittplatsen för att alls kunna se ut. Däremot njuter man i baksätet av att ha sin egen klimatanläggning och halvgenomskinliga neddragbara sidogardiner.



GRÖNA BILISTER

Tyst och bekvämt

Fram sitter man väldigt bekvämt, i stolar som kan ställas in och pumpas i alla led. Ratten är ställbar i alla led och en head-up display intill vindrutan ger information om hastighet och väginstruktioner från GPS:en så att man inte behöver flytta blicken till den i övrigt utmärkta instrumentbrädan. Mängden knappar är enorm, med 13 bara på ratten, och många av dem är nära nog identiska vilket gör att man ofta måste flytta blicken från vägen i alla fall. Därtill har 508 en navigationsratt à la BMW, men mer logisk och lättskött.

Bilen är härligt bekväm och tyst på jämna vägar, men på dåliga vägar blir det stöttigt och vägbullret letar sig in i karossen. Man ser bra från förarplatsen och kan köra väldigt vilsamt. Vi stänger av farthållaren eftersom den inte är tillräckligt smart att släppa på gasen i uppförsbackarna och därmed driver upp förbrukningen, men har stor glädje av hastighetsbegränsaren som ser till att vi inte kör för fort. Hill assist hjälper till vid start i motlut, parkeringsradar fram och bak hjälper till vid parkering. Det är sommar och ljust dygnet om, annars hade vi förmodligen njutit av att bilen själv kan känna av när helljuset ska vara på och slås av.

Tuggummilådan

Den automatiserade manuella lådan med sex lägen är som segt tuggummi, där bilen stannar upp mellan växlar innan den skjuter ny fart. "Varför kör du så konstigt?" undrar min fru tills hon själv kör, och biltidningen före oss har rapporterat till Peugeot att växellådan är trasig. Det är den inte – bara dålig. Bilen kan också växlas manuellt med spaken eller paddlar vilket gör att man slipper det värsta gunget. Fickparkeringar är knepiga eftersom bilen skuttar till varje gång man växlar mellan backen och ettan. I manuellt läge uppför sig bilen smart; ska man köra om och trycker hårt på gasen så växlar bilen själv ner. Den sjätte växeln går att lägga i från ungefär 60 km/h och drar ner både ljudvolym och buller, även om bilen skorrar en del om man tvingar in högsta växeln så tidigt det går. Någon renodlad automatlåda finns inte att få, en vanlig manuell femväxlad låda finns i programmet och kostar 10 000 kr mindre men den klarar inte miljöbilgränsen och blir därmed snabbt dyrare eftersom den inte är fordonsskattebefriad.

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.



112 hästar för drygt 1,5 ton bil låter inte mycket, men man saknar aldrig fler hästar eftersom vridmomentet är utmärkt och finns hela vägen från 1500-3000 varv, med en kort stunds overboost för omkörningar. 508 finns också med en större dieselmotor men den är inte miljöbilsklassad, inte heller bensinversionerna. I nuläget finns ingen etanolmotor.

Förbrukningen ska stanna vid 0,44 liter diesel per mil, med CO₂-utsläpp på 115 gram per kilometer. I höst kommer elektroniskt styrda luftintag som pressar förbrukningen ytterligare två centiliter. Vi snittar 0,51, fortfarande bra, särskilt eftersom bilen är ny – en diesel förbrukar mindre efter ungefär tusen mil. Stop-start-systemet stänger av motorn när bilen går under 8 km/h och verkar vara på väg att stanna, på instrumentpanelen anges hur lång tid motorn varit avstängd för varje körning. En generator samlar bromskraftenergi och blir en e-booseter på 2,2 kW som ger extra kraft vid omstart. Systemet funkade smidigt och utan fördröjning eller vibrationer, men har man på luftkonditioneringen går motorn igång igen efter ett par sekunder fast man står still.

Bästa pris, inte miljöbäst

Peugeot räknar med att denna version blir bästsäljaren, och vi ger dem rätt. 240 000 kronor är faktiskt inte mycket för en så kompetent, rymlig, snål, bekväm och välutrustad bil. Motsvarande VW Passat eller Volvo V70 kostar 40 000 kronor mer, och Peugeot har generösare garantier; fem års nybilgaranti, hela 12 års rostskyddsgaranti. Miljömässigt blir 508 alltmer intressant i takt med att dieseln förbättras, men här är biogas-versionerna av Passat och V70 ändå ett par snäpp vassare.



Vi gillar

- Låg förbrukning
- Rymlig
- Komfortabel
- Välutrustad
- Billig

Vi ogillar

- Växellådan
- Detaljmissar

Överväg också

- VW Passat och Volvo V70 i etanol-, gas- eller snåldieselversioner



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Juni 2011

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.