







# FAMILJEALTERNATIVEN



## Börjar Volvon bli dyr?

Bara för att du behöver en familjebil måste du inte slanta upp till en V70. Nissan och Peugeot erbjuder spännande alternativ.

**Text:** Mikael Johnsson.

**Foto:** Peter Gunnars.

» Jag kör Volvo V70 för jag behöver en rymlig, säker och praktisk familjebil.”

Visst, detta standardval är inte dåligt men är V70 det allra smartaste för dig?

I tider när många får hålla hårdare i plånboken sneglas det allt mer på storleksklasserna under – och där händer det mycket! Förutom att spara en slant finns det möjlighet att till och med hitta en ännu mer praktisk bil. Och lite roligare. Nissan Qashqai+2 och Peugeot 308 SW är två alternativ som dessutom står med hela sju sittplatser vardera. Vi ger oss ut på en tur i två dieslar och ser vad de har att erbjuda.

Vår Peugeot är en 308 SW 2,0 HDi som

har 136 hästkrafter och startar på 217 990 kronor (70 000 under Volvo V70 2,0D).

Till Nissan Qashqai+2 2,0 dCi med 150 hästkrafter får man ta ställning till om man vill ha fyrhjulsdraft eller inte. Beroende på detta startar priset på 239 000 eller 258 000 kronor. Vi kör en fyrhjulsdreven Nissan och båda bilarna har automatlåda.

För mor eller far vid ratten erbjuder Nissan respektive Peugeot olika upplevelser. Peugeot är den roligare att köra i traditionell mening, den har naturlig och bra styrning och fin chassibalans. Nissan har en långsammare styrning med något sämre väggkänsla och karossen rör sig mer. Å andra sidan: Nissans högre markfrigång ger, förutom ett övertag på riktigt dåliga vägar, en ständigt närvarande suv-känsla som säkert uppskattas av många.

Motormässigt är det faktiskt Peugeot som upplevs som den piggare, speciellt på lägre varv. Den starkare Nissan-maskinen har över 100 kilo mer att släpa på. Men den tar igen på konkurrenten på högre varv. Ett plus med att välja en fyrhjulsdreven Qashqai+2 är att man får en trevligare, sexstegad automatlåda i stället för CVT-dito. Även i Peugeot är automatlådan sexstegad och båda fungerar utmärkt.





Mindre utmärkt arbetar fjädringen i Nissan. Dels gungar det mer än i Peugeot och dels slamrar det tråkigt från hjulställan över skarpa ojämnheter. Det verkar som att Nissan fått kompromissa mer för att också ge reserver åt, ja, terrängduglighet kanske, lastkapaciteten är nämligen inte bättre.

Peugeot har hittat en betydligt angenämare sättning på sina fjädrar och dämpare. Det ger en vilsammare gång på långfärd och 308 SW hotar faktiskt V70 på området.

Peugeots framstolar är generösa i måtten samtidigt som ryggstödet är skålat och håller dig på plats. Nissan har plattare ryggstöd men kontrar med en hög sittposition som ger bättre stöd under benen. I Peugeot hade man gärna velat kunna höja upp sittdynans främre kant, samt få lite av förarens fina fotplats även på passagerarsidan. Annars är det Peugeot som är den luftigare i framsätet.

I Peugeot störs vi för övrigt här fram av reflexer i instrumenten samt nattetid också av speglingar i vindrutan. Stolsvärmeregla- gen är som vanligt gömda nere på stolarna. Dessa sitter bättre till i Nissan, vars förar- ergonomi vi anser sakna allvarliga missar.



**Höjd kaross ger bra utsikt och bättre markfri- gång, men en vanlig kombi rullar mjukare och har större bagage.**



I det normala baksätet (mittenraden) skiljer sig bilarna mer. Här betalar sig Nissans 13,5 cm förlängda axelavstånd och ger ett lite bättre ben- och fotutrymme än i Peugeot. Än större skillnad är det på axelbredden där Peugeots koncept med tre snarlika sittplatser passar lika illa för vuxna som det passar bra för barn. En vuxen hamnar på ytterplatserna dikt an mot dörren med både axel och armbåge – det är inte bekvämt. Då väljer man hellre Nissan trots en lite knappare takhöjd. Dessutom sitter man högre och bekvämare även på denna rad.

Längst bak sitter bara personer under 160 cm okej. Skillnaderna är mindre här men Nissan är lite bredare och erbjuder plats för fötterna. Således valdes Nissan före Peugeot av våra gästprovsittare Elin och Kristina som är på varsin sida 160-strecket.

Även om motorn hörs lite mer i Nissan bedömer vi ljudkomforten som bra och lika mellan bilarna. Peugeots bättre fjädring gör att den kommer nästippen före i komfortronden. Nissan tar igen på utrymmen och detta förstärks om fler vuxna än två ska med i bilen.

När Qashqai blev ”+2” växte bagageutrymmet med 140 liter. Som femsitsig rymmer den nu 550 liter, men Peugeot 308 SW är 23 liter större och uppe på V70-siffror! Men detta mått gäller under förutsättning att de två bakersta stolarna är uttagna.

## TESTFAKTA

	Nissan Qashqai+2 2,0 dCi 4x4	Peugeot 308 SW 2,0 HDi	Volvo V70 2,0D	Jämförelsebil
<b>Motor</b>				
Typ/cylindervolym, cm <sup>3</sup>	R4/1 994	R4/1 997	R4/1 998	
Effekt, hk r/min	150 vid 4 000	136 vid 4 000	136 vid 4 000	
Vridmoment, Nm r/min	320 vid 2 000	320 vid 2 000	320 vid 2 000	
Antal växlar, man/aut	6/6	6/6	6/–	
R/min högsta vxl, 110 km/h	1 500	2 300	2 000	
<b>Mått</b>				
Testbilens tjänstevikt/maxlast, kg	1 791/565	1 680/560	1 867/403	
Max dragvikt (B/E), kg	1 144/1 350	1 260/1 650	1 230/1 600	
Längd/axelavstånd, mm	4 525/2 765	4 500/2 708	4 825/2 815	
Bredd/höjd, mm	1 780/1 645	1 815/1 555	1 860/1 545	
Tankstorlek, l	65	60	70	
Bagagevolym, l (VDA)	550/1 520	573/1 736	575/1 600	
Innerbredd, f/b (mitten), mm	1 450/1 420	1 450/1 450	1 535/1 520	
Innerhöjd, f/b (mitten), mm	990/950	1 025/970	985/960	
Däckdimension, std	215/60 R 17	215/55 R 16	205/60 R 16	
<b>Prestanda sek</b>				
0–80 km/h	7,3	7,4	–	
0–100 km/h	10,5	11,1	11,2	
0–160 km/h	32,4	31,8	–	
80–120 km/h 5/6:an	10,8/14,9	9,9/14,2	11,8/14,2	
Toppfart, km/h	189	202	200	
<b>Bromssträcka från 100 km/h</b>				
Kalla, olastad m	39	37	41	
Kalla, lastad m	38	39	41	
Varma, lastad m	42	39	42	
Med bromssystemets reaktionstid.				
<b>Bränsleförbrukning l/100 km</b>				
ECE-norm/test ±	Diesel (aut) 7,9/8,8 +11 %	Diesel (aut) 7,1/7,7 +8 %	Diesel 5,9/6,5 +10 %	
CO <sub>2</sub> g/km ECE/testber.	209/234	187/202	157/173	
<b>Buller i kupén dB(A)</b>				
80 km/h	61	64	62	
100 km/h	66	66	66	
120 km/h	68	68	68	
<b>Körprov (tom/lastad km/h)</b>				
Älgttest, ingångsfart	67/67	70/70	69/68	
Älgttest, utgångsfart	50/49	51/50	52/50	
<b>Ekonomi</b>				
Grundpris	258 000:–	217 990:–	287 900:–	
<b>Pris med ams-utrustn.<sup>1)</sup></b>	<b>276 500:–</b>	<b>232 980:–</b>	<b>310 075:–</b>	
Antisladdsystem	Standard	Standard	Standard	
Krockkuddar vä/hö/urkoppl.	Std/std/ja	Std/std/ja	Std/std/500:– (nyckel)	
Sidokrockkudde fram/bak	Std/–	Std/–	Std/3 000:–	
Pisksnärtsskydd fram/bak	Std/–	–/–	Std/–	
Krockgardin fram/bak	Std/std	Std/std	Std/std	
Bi-xenon/curvlyjus	(Pkt 27 000:–)/–	6 900:– (inkl. kurv)	5 900:–/9 900:–	
Automatlåda	15 000:–	14 000:–	–	
Farthållare	(Pkt 14 000:–)	Standard	3 775:–	
Färddator	Standard	Standard	Standard	
Klimatanläggning	(Pkt 14 000:–)	Standard	Standard	
Panoramaglas	Standard	Standard	–	
Metallic	4 500:–	4 990:–	6 900:–	
Regnsensor	(Pkt 14 000:–)	Standard	1 200:–	
Fabriksgaranti	3 år	2 år	2 år	
Rostskyddsgaranti	12 år	12 år	12 år	
Vagnskadegaranti	3 år	3 år	3 år	
Försäkringskostnad/år	3 698:–	3 698:–	3 478:–	
Service t.o.m. 4 000 mil	10 265:–	2 150:–	6 276:–	
Reservdelar + jobb <sup>2)</sup>	24 437:–	22 786:–	25 534:–	
Värdeminsning per år <sup>3)</sup>	38 350:– (13,9 %)	33 245:– (14,3 %)	43 019:– (13,9 %)	
Förmånsvärde (ams-utr.)	3 700:–	3 291:–	4 008:–	
<b>Milkostnad<sup>4)</sup></b>	<b>50:03</b>	<b>43:04</b>	<b>48:08</b>	
<b>Månadskostnad<sup>4)</sup></b>	<b>8 339:–</b>	<b>7 173:–</b>	<b>8 013:–</b>	

### Fotnot:

1) ams-utrustning utöver standard: metallic, radio-cd, elhissar fr + b, klimatanläggning, regnsensor och lättmetallfälgar.

2) Urval av reservdelar och jobb.

3) Enligt bilpriser.se utslaget på 4 år/8 000 mil.

4) Skatt, försäkring (Folksam 7–10 skadefria år, 40 år), bränsle 12,00 kr/l, olja, däck, service och reservdelar + värdemins. utslaget på 2 000 mil/år. Kapitalkostnad beräknad på 25 % egen kontantinsats med inkluderad utebliven avkastning (5 %). Resterande belopp lånat till ränta på 6,95 %.

Notera instrumenten där Nissan har onödigt liten tankmätare men annars bättre förarergonomi än Peugeot – som ofta har ljusreflexer i mätarna. Som på bilden!





## Kvalitetskänslan är högre i Nissan. Tyvärr märks detta också på prislappen.

Nissan vinner i flexibilitet med sin enklare fällning av en eller två rader. Därtill har Nissan en praktisk plats för insynsgardinen, vilket saknas i Peugeot.

Men så ska kalaset betalas också.

Färdigutrustad enligt våra utrustningskrav hamnar Peugeot på 232 980 kronor. Med alla kostnader inräknade landar milkostnaden på 43 kronor – avsevärt under en V70 med motsvarande prestanda.

Den som tittar på Nissan finner att motsvarande Qashqai+2 hamnar betydligt högre och till och med blir lite dyrare än "Svenssonalternativet". Andrahandsvärdet är bra men med tre gånger så höga servicekostnader som för Peugeot och högre förbrukning skenar kostnaderna i väg för denna fyrhjulsdrivna Nissan. Peugeot vinner i och med ekonomin ännu en rond och kniper totalsegern i denna duell.

Den som ändå vill köra Qashqai kanske kan avvara fyrhjulsdriften och sparar i så fall en hel del och kommer närmare Peugeot. Kan man pruta på prestanda ska man veta att 308 SW och numera också Qashqai+2 finns med snålare och billigare motoralternativ. Fajten fortsätter.

### BETYG

	Nissan Qashqai+2 2,0 dCi 4x4		Peugeot 308 SW 2,0 HDi	
<b>Körglädje</b>	★★★★☆		★★★★★	
Styrning	3	Kränger. Vevigare	4	Fin balans i chassit. Bra styrning och piggare motor.
Chassi	3	styrning. Viss suv-känsla.	4	
Motor & växellåda	4		4,5	
<b>Komfort</b>	★★★★☆		★★★★★	
Sitta fram	4	Fjädringen är hårdare och mer skramlig.	4	Behagligare i fjädringen.
Sitta bak	4		3	Fina framstolar, men sämre för vuxna bak.
Fjädring	3	Sköna, höga sittpositioner.	4,5	
Ljud	4		4	
<b>Kupéutrymme</b>	★★★★☆		★★★★★	
Fram	3	Lite låg i tak men annars väl disponerad.	4	Bra fram men i övrigt lämpligare för barn.
Bak	4		2,5	
Tredje rad	4		3	
<b>Bagageutrymme</b>	★★★★★		★★★★★	
Volym min	4,5	Är något mindre, men kräver aldrig lyft av stolar.	5	Kan bli riktigt stor om stolarna tas ut. "Klumpigare".
Volym max	2,5		4,5	
Flexibilitet	4,5		3,5	
<b>Ekonomi</b>	★★★★☆		★★★★★	
Driftkostn. & värdemin.	2,5	Fyrhjulsdriften kostar.	5	Konkurrenskraftigt pris.
Driftsäker. & garantier	2,5		2,5	
<b>Säkerhet</b>	★★★★★		★★★★★	
Euro NCAP?	5	Välutrustad och dokumenterat säker i kort version.	5	Också bevisat säker i Euro NCAP. Saknar dock whiplashskydd. Onödiga reflexer i instrumenten. Vingelvarning kan väljas till!
ESP std?	Ja		Ja	
Minst 6 kuddar std?	Ja		Ja	
Strålkastarreg. std?	Ja		Ja	
Godkänd sikt?	Ja		Ja	
"Pre Safe"?	Nej		Nej	
Whiplashskydd?	Ja		Nej	
Förarergonomi	4,5		3,5	
<b>Miljö &amp; energi</b>	★★★★★		★★★★★	
Koldioxid/personkm	3,5	Inte så tokigt trots 4WD.	4	En effektiv, sju-sitsig transportör.
Energieffekt./pers.	4		4,5	
<b>Vill ha – i klassen</b>	★★★★★		★★★★★	
Design	3	Känns gedigen och suv-stuket ger lite "äventyr".	3	Tuff front. Men baken och burkigheten drar ner.
Kvalitetskänsla	5		3	
Karisma	3,5		2,5	
<b>Specialrond: Kombi/MPV</b>	★★★★☆		★★★★★	
Komfort	3,5	Hade behövt en terräng-rond för att övertyga.	4	Lyckas behåga på alla områden som är viktiga för den typiska kombiköparen.
Ekonomi	3		4	
Kupéutrymme	3,5		3	
Bagageutrymme, min	4,5	Kupén är större, that's it.	5	
Bagageutrymme, max	2,5		4,5	

auto  
motor  
sport

**TOTAL:**

★★★★★

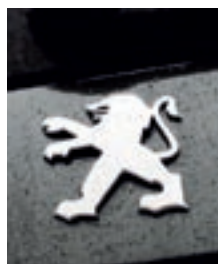
★★★★★

auto  
motor  
sport

**INDEX:**

114

134



**2**  
**Nissan Qashqai+2**  
erbjuder lite extra attityd och känsla, men det kostar i form av fjädringskomfort och – framför allt – ekonomi.

**1**  
**Peugeot 308 SW**  
är en fruktansvärt praktisk och bekväm familjebil. Toppar inte i alla detaljer men är istället ytterst vänlig mot plånboken.

Körglädjebetyg + Miljöbetyg

0–100 [s] + Drivmedelskostnad [kr/mil]

= **index**

I alla tester ger vi betyg i stjärnor. Som tillägg premierar vi bilar som är roliga **och** miljövänliga.