

Peugeot 508 - Nowoczesna klasyka

Autor: Wojciech Sierpowski

Limuzyny Peugeota miały kiedyś bardzo silną pozycję na rynku europejskim. Później przyszły czasy minivanów, kabrioletów, samochodów miejskich i crossoverów, więc siłą rzeczy ich popularność zmaląa. Jednak modele 504 i 505 zdążyły na stałe wpisać się w historię motoryzacji, więc właśnie do nich Peugeot nawiązał przygotowując nową generację modelu 508. By nie było wątpliwości, podobnie jak w tamtych autach numer znalazł się na masce, tuż nad lwem. Analiza rynku wskazała, że nowy model powinien iść w kierunku klasy premium, mieć sylwetkę w miarę możliwości zbliżoną do 4-drzwiowego coupe i odznaczać się agresywnym designem. Tak właśnie można opisać wygląd 508-ki.

Jej twarz ma wyraźnie przestrzenny kształt, zwłaszcza w obszarze świateł i grilla. Cechą szczególną są do dołu wyciągnięte, opalizujące światła dzienne, za sprawą których nowego Peugeota rozpoznamy nawet z daleka i to spoglądając w małe lustro wewnętrzne. Z tyłu zdecydowano się na dość wąskie światła połączone w jedną całość. Po ich włączeniu również i na nich przebija się charakterystyczny dla aut tej marki motyw śladów po pazurach lwa. Linia dachu płynnie zaczyna opadać tuż za słupkami B co skłania do powiedzenia, że mamy do czynienia z 4-drzwiowym coupe. Potwierdza to zresztą konstrukcja drzwi, których szyby obchodzą się bez obramowań. Ten typ dachu ma oczywiście swoje zalety i wady. Świetnie podkreśla dynamikę i opływowy kształt nadwozia, ale też utrudnia wsiadanie i wysiadanie, bo miejsca na głowę jest mniej niż przy bardziej pudełkowatych samochodach.

Statystyka wskazuje, że tylne siedzenia wykorzystywane są sporadycznie i to najczęściej przez dzieci względnie młodzież, więc nie stanowi to problemu. Z myślą o tych, którzy potrzebują więcej miejsca zarówno z tyłu jak i w bagażniku, przewidziano model kombi SW i należy przypuszczać, że on też będzie cieszył się dużym zainteresowaniem ze strony klientów. O ile bagażnik liftbacka mieści 478 litrów, kombi zabiera 530 litrów, a po złożeniu siedzeń 1780 litrów. Ciekawe jest to, że nowy model jest nieco niższy i krótszy od poprzedniego (i średnio o 70 kg lżejszy). Jeśli gabaryty porównamy z wozami konkurencyjnymi, okaże się że 508-ka jest jednym z najbardziej kompaktowych samochodów segmentu D. Wydaje się, że nie różni się od nich wielkością wnętrza.

Uzyskano w nim wysoki komfort jazdy, ale wyraźnie daje o sobie znać sportowy charakter auta, co niejako podkreślają dobrze wyprofilowane fotele i mocno rozbudowana konsola środkowa. Cechą szczególną wnętrza jest ewolucyjnie rozwinięty i-Cocpit z zegarami umieszczonymi nad małą kierownicą. Jak widać twórcy 508-ki wysłuchali zgłaszanych uwag i zegary te zmieścili w bardziej kompaktowej niż wcześniej obudowie, więc nie przesłaniają nam drogi. Jeśli miałbym mieć jakieś życzenia związane z wnętrzem, to chciałbym bardziej czytelne piktogramy na włącznikach środkowej konsoli. Zdecydowanie brakowało uchwytów dachowych, co dało się we znaki pasażerom podczas jazdy na krętych drogach górskich.

Byłyby przydatne, bo adaptacyjne zawieszenie (z tyłu multilink) dopuszcza sporą prędkość na łukach. Trafny dobór konstrukcji i charakterystyki sprawia, że nawet taka jazda jest pewna i bezstresowa. Bez wątpienia skupianie się na drodze ułatwia przekładnia automatyczna, która zdecydowanie będzie dominowała w ofercie. Tylko w najslabszej wersji pojawi się skrzynia o ręcznej zmianie biegów. Peugeota 508 już można zamawiać, a pierwsze auta zobaczymy na naszych drogach na jesieni. Wersja First Edition dostępna jest z silnikiem benzynowym o mocy 225 KM lub wysokoprężnym 180 KM. Poza tymi jednostkami auto będzie występowało z benzyniakiem 180 KM oraz turbodieslami 130 i 160 KM.

Wracając do First Edition, przy bogatym wyposażeniu modele te kosztują ok 200 tys. zł. To z pewnością sporo, ale być może niektóre auta marek premium w podobnej cenie nie oferują tyle co Peugeot 508?

Wojciech Sierpowski

galeria zdjęć