

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Antonella Bergonzi
* Gianmarco Barzan
* Alvise Marco Seno
* Marco Rocca
* André Rossi

redazione@motorage.it
staff@motorage.it
magazine@motorage.it

Direzione tecnica

* Andrea Pasqua
press@motorage.it
* Giuseppe Marino
motorage@motorage.it

Pubblicità e PR

* Direzione commerciale
Francesco Brevi
francesco.brevi@motorage.it

* Anna Arriva
marketing@motorage.it

Peugeot 508 RXH**ALCHIMIE
OLTRE GLI SCHEMI**

Osare può essere pericoloso? A volte porta anche a traguardi inaspettati. Le fiabe ci insegnano che le fate hanno poteri speciali. Fascino, seduzione e qualità magiche che le fanno appartenere a mondi che vanno oltre i concetti della normale conoscenza. Per questo abbiamo voluto il magico carisma di Federica a contemplare e solleticare le caratteristiche innovative della Peugeot 508 RXH, wagon-crossover ibrida tutta da scoprire. Immedesimarsi nel suo spirito è stata la missione principale.



VALORI: DISTINZIONE E USO DELL'ENERGIA

La Peugeot 508 RXH ha un'immagine imponente ma di classe, ha anche attitudini per prestare attenzioni all'ambiente e, nonostante la mole, ai consumi. Al piglio possente da station wagon che viaggia anche per fondi inusuali, vuole abbinare l'eleganza sfoggiata da un'auto alto di gamma.

DAL LOOK I CENNI DELLE DIFFERENZE

Quello delle wagon rialzate è un ruolo ben definito all'interno dei prodotti di categoria Premium.

Nell'estetica esterna, rispetto alla 508 Station Wagon, l'RXH si individua abbastanza facilmente, vuoi per il corpo vettura rialzato di 50 mm e le carreggiate allargate di 40 mm, ma anche per il trattamento della parte inferiore (muso, parafranghi, minigonne e posteriore) che è percorso da una copertura in materiale plastico (che davanti e dietro fa da paracolpi).

Questo ha un uso pratico quindi, ma serve anche a dare una foggia al carattere e al portamento, ma sempre nei ranghi dell'eleganza. Alla RXH Peugeot ha inoltre voluto imprimere uno sguardo quasi "felino": sotto i fari anteriori tre luci diurne a LED disegnano tre artigli, immediatamente riconoscibili di giorno e soprattutto di notte.

ABITACOLO: SI ENTRA NELL'ESSENZA

L'atmosfera a bordo non parla solo di lusso ed eleganza, con pelle, alluminio bouchonné, tinte sfumate. E' anche, se non soprattutto la dotazione che si mette in luce, in alcuni aspetti perfino impegnativa tanto da richiedere un buon "rodaggio" da parte del guidatore per riuscire a utilizzare e a sfruttare i vari aspetti e le possibilità.

Alcuni di questi aspetti li esaminiamo quando parliamo di guida, ma intanto mettiamo nel taccuino che qui abbiamo un bel climatizzatore quadri-zona (cioè con regolazione separata sui due lati davanti e dietro, e con lo sbloccaggio per le regolazioni della climatizzazione



posteriore comandato dalla consolle anteriore). Poi, massaggio lombare elettrico per il sedile del guidatore, regolazione della lunghezza della seduta per il passeggero anteriore, vetri laterali posteriori stratificati oscurati, Color Head Up Display a colori (con segnalazione dei parametri della navigazione), Smartbeam (sistema di commutazione automatica degli abbaglianti) freno di stazionamento elettrico automatico, impianto telematico WIP Nav Evo e servizi Peugeot Connect. Notevole la capacità di carico (da 423 litri fino a 1.439 di capienza abbattendo i sedili posteriori).

CUORI COMBINANTI

Le voci basilari della RXH mettono in conto motore termico, motore elettrico, possibile trazione integrale, Stop & Start adeguato alle tecnologie operanti, cambio robotizzato e con funzione manuale-sequenziale.

La 508 RXH è equipaggiata di base con un 4 cilindri 2.0 litri Turbodiesel HDi FAP con 120 kW (163 CV) a 3.850 giri e 300 Nm a 1.750 giri. Questi deve muovere le ruote anteriori, cercando anche di rigenerare a bassa velocità e in decelerazione il generatore del sistema elettrificato. Scegliendo tra le varie visualizzazioni e grafiche selezionabili per il centro del cruscotto strumenti ci si può soffermare sul quadro dei flussi di energia in tempo reale (tipo motore termico ed elettrico, a quale ruote, se il funzionamento sfrutta uno o l'altro motore o sta ricaricando il generatore). Infatti, a far lievitare i parametri dell'innovazione è l'input ulteriore dato da un motore elettrico (potenza continua di 20 kW-27 CV, picco di 27 kW-37 CV), piazzato sotto assieme alle batterie. Genera una coppia in continuo di 100 Nm, che sale a 200 Nm nella fase di picco.

L'unità elettrica muove le ruote posteriori, a seconda delle



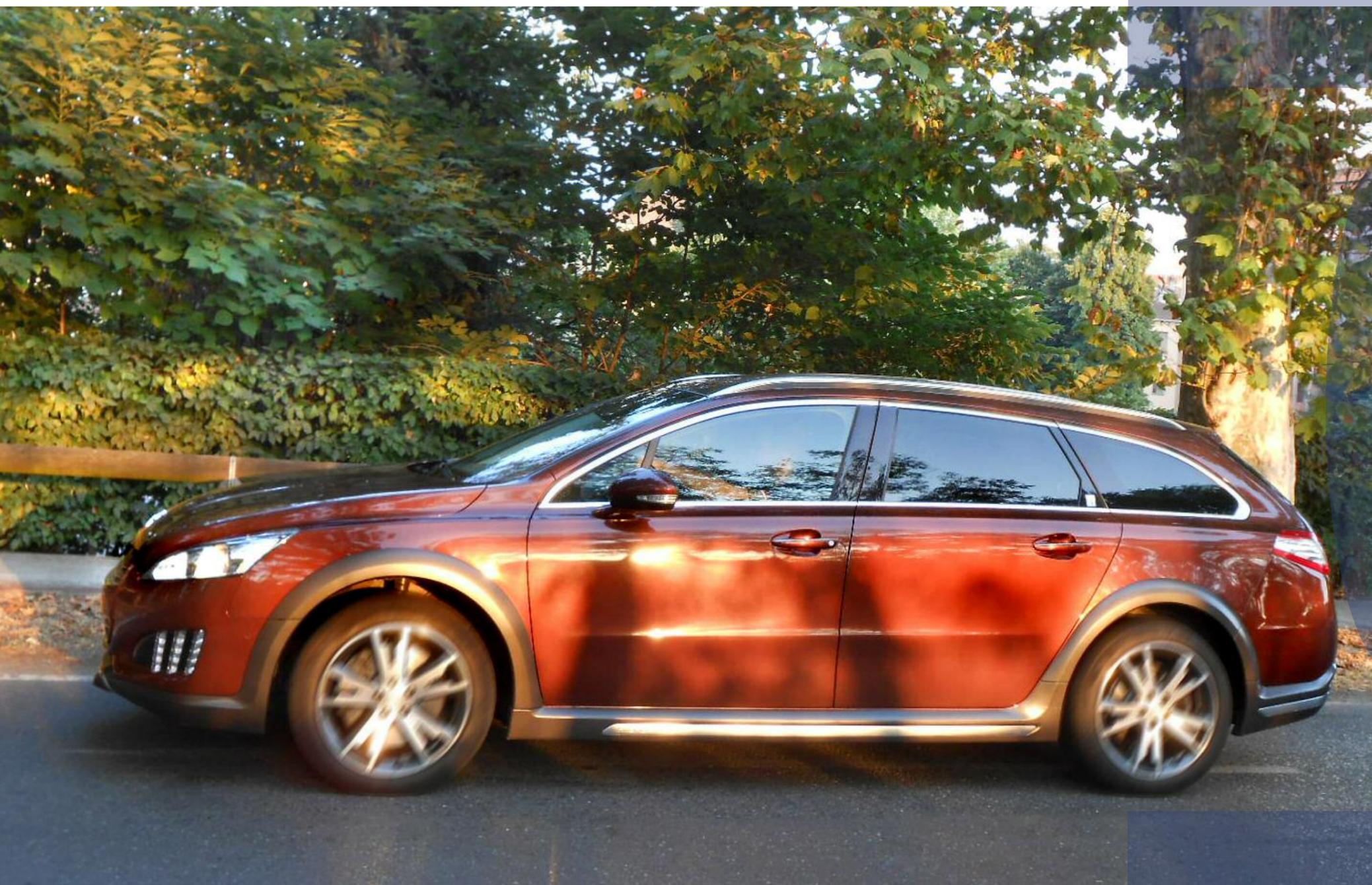
I PREGI I NEI

- Il comfort e le dotazioni viaggiano su pianeti alti, fuori dagli standard
 - Dotazioni come plusvalenza di equipaggiamenti valorizzanti
 - Propulsione ibrida: tra motore termico ed elettrico esiste buona simbiosi per limitare i consumi
 - Soluzioni Comfort per per tutti i passeggeri
 - L'erogazione ai bassi regimi a volte ha vuoti di potenza strani
 - Quando si passa all'opzione manuale ci si accorge che le levette delle marce non seguono il giro del volante
 - L'apertura elettrica del portellone è comodissima, ma il tasto in cima allo stesso per chiuderlo non è comodissimo per chi non ha altezze sopra la media
 - La ricarica autonoma del motore elettrico e del suo sistema devono ancora affrontare disegni futuristici



VALUTAZIONI E GUIDA ALL'ACQUISTO

Questa volta lasciamo parlare prima la lista delle dotazioni di serie. ABS + REF + AFU - accensione automatica delle luci di emergenza in caso di forte decelerazione - airbag conducente/passeggero/laterali anteriori/a tendina - chiusura automatica delle porte in marcia - esp e intelligent traction control (itc) - fissaggi isofix nelle sedute posteriori laterali - freno di stazionamento elettrico hill assist- kit di riparazione pneumatici - 1 presa 12v nel bagagliaio - 2 prese 12v anteriori + 1 presa 12v posteriore - advanced parking system (rilevatore di ostacoli con indicazione difficoltà di manovra) - barre al tetto longitudinali satinato specifiche rxh - climatizzatore automatico bi-zona ant. post. - illuminazione interna bianca (specifica 508 rxh) - palette al volante - cassetto portaoggetti refrigerato e con illuminazione - parabrezza stratificato - regolatore/limitatore di velocità - retrovisori esterni elettrici, riscaldabili e ripiegabili elettricamente con indicatori di direzione integrati e illuminazione alla base - rilevatore di ostacoli - tetto ciel panoramico in cristallo oscurato con tendina elettrica - sedile conducente e passeggero con regolazione lombare elettrica - sedile guida e passeggero elettrici e riscaldabili - sedile posteriore frazionabile 1/3 2/3 ripiegabile automaticamente dal bagagliaio - cerchi in lega 18" "grand angle"- fari diurni led "rxh" specifici (3 file di led anteriori ad artiglio a destra e sinistra) - pack visibilità (accensione automatica dei proiettori, tergicristallo automatico e retrovisore interno elettrocromatico) - computer di bordo - quadro strumenti "hybrid 4" a 5 quadranti + schermo a colori - selettore "hybrid4" con 4 posizioni (auto, zev, sport, 4wd) - badge laterali "hybrid4"- decori interni plancia e tunnel centrale specifici (differenti a seconda dell'interno) - griglia calandra specifica 508 rxh - inserti "off-road" in acciaio satinato alla base dei paraurti - paraurti anteriori e posteriori specifici con protezioni inferiori in tinta "gris furtif" - pomello cambio robotizzato "manettino" con indicatore di posizione - profili superiori e inferiori vetratura cromati - vetri laterali 2a fila e lunotto oscurati - volante in pelle pieno fiore regolabile in altezza e profondità con comandi integrati- color head up display - wip nav evo (sistema di navigazione satellitare con schermo 7", kit mani libere bluetooth®, streaming audio bluetooth, radio mono cd/mp3 con presa usb/jack, 8 hp e sistema audio arkamys) + Peugeot Connect. Sostanzialmente, ben più di quanto uno si aspetti, anche in raffronto al prezzo e alle tecnologie che operano. Quindi valutazione positiva.



necessità o delle richieste decise manualmente attraverso il reostato sul tunnel.

Ma alle richieste ci arriviamo a breve. Le capacità massime combinate dalle forze propulsive arrivano comunque a 200 CV e 450 Nm di coppia. Ed è per questo che alla fine si riescono ad avere valori di consumi ed emissioni contenuti, soprattutto, ripetiamo, rispetto alla stazza (vedere scheda tecnica per raffrontare quanto dichiarato da Peugeot e quanto effettivamente rilevato).

Nota: proprio per favorire il contenimento dei consumi, le due unità motrici sono gestite dal sistema elettronico PTMU (Power Train Management Unit) dal sistema start-stop e dal recupero dell'energia in frenata e decelerazione. Se guardate il grafico selezionabile (tra le varie opzioni di info) vi accorgete dei flussi di energia che dal motore termico a quello elettrico, passando per le ruote, genera o sfrutta energia.

LA GUIDA: ANCHE NELLO STRAORDINARIO NON SI PUÒ AVERE LA PERFEZIONE

Di primo acchito si potrebbe dire che la RXH è stupenda, sciolta e risparmiosa. In effetti potremmo anche dire così, ma noi oltre a trovare caratteristiche da elogiare, scoviamo anche le stranezze. Quindi procediamo...

A gestire questo impegno energetico è il cambio manuale robotizzato a 6 marce (MCP). Non esiste la posizione Parking, ma in "N" si attiva direttamente il freno a mano elettrico. Quindi "Don't Worry", ma bisogna ricordarsi di deselectionarlo prima di muoversi, altrimenti il pannello di controllo davanti agli occhi ve lo ricorda insistentemente.

Tra le opzioni possibili offerte dalla leva del cambio esiste anche la posizione manuale; da qui l'inventiva diventa padrona, perché le cambiate sono gestite dai paddle (le leve al volante), che fanno salire marcia dalla leva destra e scendono da sinistra. Ma le leve non si muovono insieme al volante...

Ma nell'insieme si viaggia in città come su statali e au-

Prezzi Peugeot 508 RXH

508 RXH 43.850 Euro

tostrada come si fosse in crociera, se si accetta il fatto che a volte (non sempre, attenzione) a basse velocità urbane l'erogazione crea vuoti di flusso di coppia e potenza che per qualche attimo ti lasciano con un punto di domanda nella mente. Tolti questi nei, bisogna ammettere che la guida della RXH è, permettete l'ardire, quasi sublime. Sei più alto della media delle wagon, sei più forte, sei più ecologico, e risparmi godendo. E in questo contribuisce anche un assetto fatto per essere morbido, forse anche troppo, ma allettante e piacevole nel girovagare.

Ogni volta che si mette in moto l'auto, il freno di stazionamento elettrico si attiva autonomamente: una sicurezza, anche se bisogna abituarci, comunque sempre avvisati dalle scritte sul cruscotto. Per poter aumentare i ritmi standard, servono o la posizione manuale o la sport, però i consumi salgono.

Ma c'è di più che la RXH mette a disposizione per la trasmissione ed è la gestione delle potenze: la manopola-reostato a centro tunnel con la quale puoi scegliere tra quattro posizioni, tra ZEV (ovvero solo modalità elettrica) che però non ci sembra avere ancora l'autonomia per farci affidamento oltre il percorso di una dose chilometrica inferiore a 100, ma anche la posizione 4WD, che significa utilizzare entrambi i motori in contemporanea per avere a disposizione la trazione integrale, con il termico che muove le ruote anteriori e l'elettrico che spinge le posteriori. Può durare poco su fondi sconnessi, diciamo una trentina di chilometri o una mezzoretta, ma è un plus notevole che merita.

Risultato? Secondo noi è un'auto come ce ne sono poche. Il verdetto è +. Per muoversi e viaggiare, anche su fondi viscosi e qualche sterrato veloce, è indubbiamente una delle auto più comode in commercio.



MOTORE 2.0 16V HDI 163 CV FAP + ELETTRICO 37 CV

Cilindrata (cm ³)	1997
Potenza max (kW a giri/min)	120 a 3850
Coppia max (Nm a giri/min)	300 a 1750

TRASMISSIONE
Cambio robotizzato a 6 rapporti

MASSE [KG]	
Peso a vuoto in ordine di marcia (compreso conducente)	1845
Portata	480
Massa rimorchiabile	1100
Totale a pieno carico	2325

DIMENSIONI [MM]	
Lunghezza	4823
Larghezza (esclusi retrovisori)	1864
Altezza	1525
Passo	2815
Sbalzo anteriore/posteriore	987 / 1021
Carreggiata anteriore/posteriore	1592 / 1564

CAPACITÀ	
Serbatoio carburante (litri)	70
Volume totale del bagagliaio [dm ³] (metodo VDA 210 / litri d'acqua) sedile posteriore in sede, sotto tendina coprivano bagagli	400 / 423

PRESTAZIONI	
Velocità max (km/h)	213
Accelerazione (in sec)	- da 0 a 100 km/h 8,8 - km da fermo (0-1000m) 30,4

CONSUMI [L/100KM] DICHIARATI	
Ciclo urbano	4,0
Ciclo extra-urbano	4,2
Ciclo combinato	4,1
Emissioni CO ₂ [g/km]**CO ₂ (g/km) (ciclo combinato)	107

CONSUMI RILEVATI NEL TEST	
Ciclo urbano	4,8
Ciclo extra-urbano	5,0
Ciclo combinato	4,9

