

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Antonella Bergonzi
* Gianmarco Barzan
* Alvisè 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

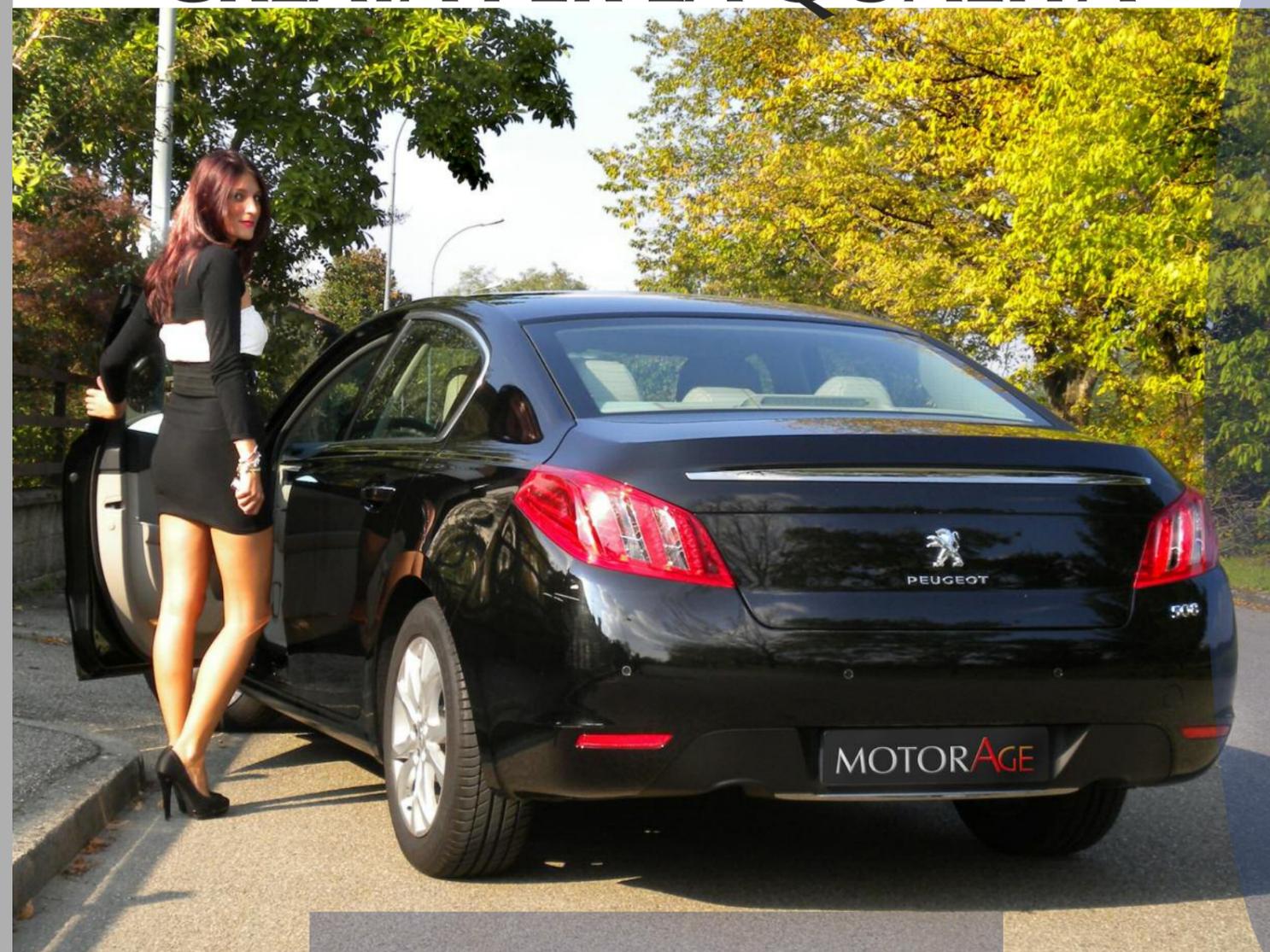
**Agenzia Marketing
S.E.I.**

* Paolo Del Panta
pdp10@libero.it

* Anna Arriva
marketing@motorage.it

TEST SU STRADA

HOME 01. NEWS 02. FLASH 03. ECO 04. MEDIA 05. EVENTI 06. TEST 07.

Peugeot 508 2.0 HDi Allure**ALTO DI GAMMA
CREATA PER LA QUALITÀ**

Ci sono entità da comprendere, e che quando si capiscono diventano chiare e limpide. Nel caso della nostra 508 è questione di stile e di qualità nel campo delle «grandi stradiste», qui in versione berlina nella sua più bella espressione.



Questione di cura e hi-tech, visto che Peugeot si è lanciata verso i lidi automobilistici dell'evoluzione. Il ruolo è quasi da ammiraglia: la berlina è lunga 4,79 m.

QUESTIONE DI STILE

Sarà un'impressione, ma esteticamente, a impatto, ci sembra più caratterizzata la berlina rispetto alla wagon, il che è già anomalo nel campo in questione.

Il design ha in effetti la purezza degli apparati hi-tech, plasmato con finezza e con gli incastri di gruppi ottici con led e finiture che danno l'idea dell'evoluzione. Quindi niente protuberanze strane, tipo spruzzatori tergicristalli o antenne a vista). L'identità la modernità tecnologica essenzialista del nuovo corso.

All'estremità del lungo cofano in alluminio, il nuovo Leone a modanatura cromata è collocato in un incavo, e i proiettori, tra tocchi cromati e satinati, nelle versioni con i proiettori allo Xeno direzionali mostrano sette diodi elettroluminescenti.

Nel posteriore della berlina, tre elementi rossi celano altrettante file di led. Una nota sull'aerodinamica, che conta su un Cx di 0,26.

Il sistema Intelligent Electronic Key ha funzioni da maggiordomo. Tanto che (avendo la chiave in tasca) per aprire la portiera basta sfiorare l'interno della maniglia. Head Up Display che esce dalla plancia davanti agli occhi del guidatore, climatizzatore automatico fino alla variante quadrizona, di serie su varie versioni. Elemento prioritario è l'interfaccia sul tunnel centrale basata sulla rete multiplex: da qui si gestiscono navigatore, scelte multimedia, info e collegamenti diretti con l'assistenza.

BELLEZZE A BORDO

Il comfort è indubbiamente preminente, di quelli che respiri appena apri la portiera e ancor più quando ci si accomoda dentro. Sedili in pelle di qualità e ben rifiniti, con regolazioni elettriche inappuntabili. Le forze tecnologiche, come le coccole per i passeggeri sono tante.



Nei fatti si può affermare che la 508 si allinea alle pari grado tedesche.

Soggettiva la scelta di finitura diverse su porte e tunnel (laccate) e plancia (con grafie serpente). Peccato che il bel Tetto "Ciel" panoramico in cristallo oscurato (1,62 mq di superficie vetrata) sia pensato al solo uso della wagon.

Per chi viaggiando pensa anche alla capacità di carico, qui si segnala un volume di 545 litri (515 dm³ secondo la norma VDA). Ribaltando i sedili, frazionabili in un'unica operazione, si ottengono spazi da camping. Inoltre anche la berlina adotta il portellone motorizzato: dal tasto a bordo o da quello sul baule, basta un tocco per farlo muovere. Nel vano bagagli ci sono compartimenti, per 48 litri, ai quali bisogna per lo più rinunciare se si sceglie l'opzione "ruota di scorta".

A bordo, invece, in base agli equipaggiamenti, di vani portaoggetti ce ne sono fino a 22 litri. Con eventuale minispazio-x-cellulare sul tunnel in base a versione o tipo di cambio. In compenso, ci sono i portabibite che a tocco escono da centro plancia (ma con eventuale bottiglietta lo schermo navigatore non è proprio ben visibile), e un bel box sul tunnel con le prese multimediali.

MOVIMENTI PENSANTI

Con avviamento e spegnimento tramite tasto Start&Stop, il motore 2.0 16V HDi su questa versione si presenta nella variante da 140 CV, meno vivace di quella da 163 CV (questa con l'automatico) ma indubbiamente funzionale nel modo di viaggiare, e bere poco, soprattutto rispetto alla stazza della 508. Notevole comunque la comodità e l'assenza di vibrazioni, anche quando si cercano le buone doti di ripresa. Anche in questo caso, nulla da invidiare alle pari livello tedesche. La sesta marcia del cambio manuale è però



VALUTAZIONI E GUIDA ALL'ACQUISTO

Varei le attenzioni ulteriori inserite sugli allestimenti alti della 508, come la regolazione della lunghezza della seduta dei sedili guida e passeggero anteriore.

Ormai emblema Peugeot, il Color Head Up Display proietta info di guida basilari dal retro della palpebra del cruscotto su una lamina translucida in policarbonato fumé, con trattamento antiriflesso. Se potrebbe sembrare un superfluo, poi però, quando ci si abitua, lo si apprezza.

Dati quali velocità, regolatore/limitatore velocità e navigazione, sono diretti in linea con lo sguardo della strada.

Smartbeam è l'illuminazione intelligente per la «commutazione automatica degli abbaglianti»; un'attenzione a vantaggio dei guidatori che si incrociano.

Insieme ai proiettori allo Xeno direzionali, il sistema ha degli abbaglianti adattativi che mediante telecamera nel retrovisore interno, individua e previene possibili disturbi ai guidatori che arrivano dalla direzione opposta. Il freno di stazionamento elettrico è di serie sulle versioni "Allure".

L'Hill Assist (Assistenza alla partenza in salita), abbinato a tutte le Peugeot 508: mantiene la pressione di frenata per dare il tempo di agire sull'acceleratore.

WIP, World In Peugeot, il pack della telematica. L'autoradio MP3 è sempre associata a prese Jack e USB.

E ovviamente Bluetooth.

L'impianto audio sale sulla 508 Allure a 8 altoparlanti, mentre il WIP Nav EVO incorpora il sistema di navigazione EVO, con schermo 7" 16/9, info sui limiti di velocità e zone controllate da Autovelox automatici (scaricabili per quattordici Paesi).

Abbinati sono pure i servizi Peugeot Connect SOS e Assistance.

Anche priva dell'Advanced Parking System (che riconosce la possibilità di parcheggiare in uno spazio libero), sia hanno però a disposizione precisi sensori anteriori e posteriori per le manovre, con visualizzazione grafica e il navigatore che si trasforma in videocamera posteriore.

Ripetiamo, hanno fatto davvero un ottimo lavoro, anche rispetto ai prezzi.



I PREGI I NEI

- Design raffinato
- Tecnologie applicate e dotazioni di bordo
- Notevole comfort di marcia
- Consumi ed emissioni rispetto alla stazza
- Sesta marcia lunga, solo da crociera
- Perde vani nel bagagliaio se si sceglie la ruote di scorta
- Navigatore bello ed evoluto, ma non touch-screen

GARANZIA E MANUTENZIONE

Vettura 2 anni km illimitati,
 verniciatura 3 anni,
 corrosione passante 12 anni.
 Assistenza: 800 900901
Web: www.peugeot.it

davvero lunga, e comincia a rendere sopra i 110 km/h; un rapporto proprio da crociera.

Piacciono la stabilità e la tenuta, perché a dispetto della stazza, l'architettura tecnicamente pregevole dell'assetto tiene a bada curve e controcurve, l'equilibrio, l'ammortizzazione che assorbe senza divagare sulle traiettorie. Per necessitare del controllo stabilità il tipo di guida andrebbe parecchio maltrattato; anche in frenata, che peraltro conta su un impianto che raggiunge l'ottimo in pagella senza difficoltà. Con questo motore HDi livellato a 140 CV, la coppia motrice è molto vellutata, ma sa anche mordere spingendo l'acceleratore.



La tecnica di Peugeot 508 2.0 HDi Allure



MOTORE

Cilindrata (cc) 1.997
 Alimentazione Iniezione elettronica diretta Common-rail

Alesaggio/corsa (mm) 85x88
 Potenza massima kW/CV/a giri min. 103/140 a 4.000
 Coppia massima (Nm a giri/min.) 320/340 (overboost) /2.000
 Depurazione gas di scarico e filtro antiparticolato PDF EU 5

PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità max (km/h) 210
 Accelerazione 0 - 100 km/h (sec) 9,8
 1.000 metro partenza da fermo 31,2
 Ripresa 80/120 km/h sul penultimo rapporto (sec) 9,3
 Ripresa 80/120 km/h sull'ultimo rapporto (sec) 13,2

CONSUMI

(dichiarati 6,4/3,9/4,8)
 Ciclo urbano (l/100 km) 6,9
 Ciclo extraurbano (l/100 km) 4,9
 Ciclo combinato (l/100 km) 5,8
 Emissioni CO2 (medio g/km) dichiarate 125

TRASMISSIONE AL SUOLO

Trazione anteriore con controllo elettronico di stabilità ESP e antipattinamento ASR

Cambio manuale a 6 rapporti
 Freni ant/pos Dischi ventilati (Ø 283)
 Dischi (Ø 290)

Pneumatici 215/55R17 (optional: 235/45R18)
 Sospensioni Ant. tipo McPherson con molle e ammortizzatori adraulici e barra stabilizzatrice.

Sospensioni Post. a bracci multipli con barra stabilizzatrice, molle e ammortizzatori idraulici.
 Sterzo a cremagliera con servosterzo a elettropompa elettrica variabile in funzione della velocità

Diametro di sterzata (m) tra muri 12,3
 tra marciapiedi 11,9

PESI E MISURE

In ordine di marcia (kg) 1.430
CARROZZERIA
 Lunghezza (mm) 4.792
 Larghezza (mm) 1.920
 Altezza (mm) 1.456
 Passo (mm) 2.817
 carreggiata ant. (mm) 1.581
 carreggiata post. (mm) 1.554

DIMENSIONI ABITACOLO

Larghezza ai sedili anteriori (m): ai gomiti 1.507 - alle spalle 1.430
 Larghezza ai sedili fila 2 (mm) ai gomiti 1.456 - alle spalle 1.379
 Corsa dei sedili anteriori / fila 2 (mm) 240

VANO BAGAGLI

Volume vano bagagli (litri) 545 (con kit antiforatura) -48 con ruota di scorta
 Capacità serbatoio carburante (litri) 72

PREZZI PEUGEOT 508 Berlina 2.0 HDi

- ACCESS 2.0 16V HDi 140 CV FAP® 26.950 Euro
- ACTIVE 2.0 16V HDi 140 CV FAP® 28.550 Euro
- ACTIVE 2.0 16V HDi 163 CV FAP® 29.550 Euro
- ACTIVE 2.0 16V HDi 163 CV FAP® cambio automatico 30.900 Euro
- BUSINESS 2.0 16V HDi 140 CV FAP® 29.300 Euro
- BUSINESS 2.0 16V HDi 163 CV FAP® 31.300 Euro
- BUSINESS 2.0 16V HDi 163 CV FAP® cambio automatico 31.650 Euro
- ALLURE 2.0 HDi 140 CV FAP® 30.300 Euro**
- ALLURE 2.0 HDi 163 CV FAP® 31.300 Euro
- ALLURE 2.0 HDi 163 CV FAP® cambio automatico 32.650 Euro

