

Peugeot 508

Лучший французский седан

Информация о том, что компания Peugeot будет снимать с производства модели «407» и «607» появилась еще года полтора назад. Взамен французы решили предложить автомобиль сразу для двух классов — среднего и бизнес-сегмента. Новый флагман марки, получивший обозначение Peugeot 508, начал продаваться в Европе в прошлом году. И вот, теперь он появился и у российских дилеров марки

Взгляд снаружи

Внешне автомобиль меня приятно удивил. Его первые фотографии уже публиковались, поэтому что он собой представляет было известно. Но, на них облик Peugeot 508, мягко говоря, не впечатлял. Вживую же машина оказалась намного интересней и понятней.

Прежде всего, «508-й» — это первая серийная модель Peugeot, выполненная в кардинально новом корпоративном стиле. Искать в ней «родовые черты» с другими автомобилями марки дело абсолютно зряшное. По сравнению с «407-й», например, кардинально изменены пропорции кузова: передний свес уменьшили на 43 мм, а корму, наоборот, нарастили на 67 мм. В результате новый седан получил классические обводы. Кроме этого, намного удлиннили (на 92 мм) и колесную базу, что дало возможность увеличить внутренние размеры салона и сделать его более вместительным и комфортабельным. Благодаря этому не только увеличилось пространство для ног задних пассажиров, но и, например, на 25 % вырос объем багажника. Тем не менее, за счет применения новых мате-

риалов: алюминиевого капота, магниевой поперечине передней панели и целого ряда конструктивных усовершенствований «пятьсот восьмой» получился на 60 кг легче, чем например Volkswagen Passat.

А что с экстерьером? При взгляде спереди, сразу же, выделяешь традиционно большую решетку радиатора, которую, когда речь идет об автомобилях Peugeot, уже давно сравнивают с пастью льва (по всей видимости, это связано не только с ее размерами, но и с тем, что прямо над ней расположен и стилизованный силуэт этого животного — эмблема марки). Слава Богу, на новой машине ее размеры стали намного меньше, чем у других моделей марки, благодаря чему, говоря образно, прежний свирепый оскал сменился сдержанной полуулыбкой.

Очень хороши вытянутые заостренные фары, придающие широкому объемному капоту экспрессию и динамизм. Гармонично в архитектуру передней части машины вписались и светодиодные огни «дневного света»: все уместно, по делу и ничего лишнего.

Дальше осматриваем бо-

ковые поверхности машины. Однозначно — силуэт удался. Большой седан выглядит подтянутым и собранным, как хищный зверь перед броском. Да, в нем нет вызывающей агрессии, но в данном случае, это и хорошо. Зато здесь нет и всевозможных перетеканий кузовных поверхностей, разрывов линий, излишних «словов» и «ребер» выштамповок и разного рода декоративных украшательств и излишеств, что в избытке есть, например, у Peugeot 308. На «508-м» скрыты даже такие элементы, как «дворники», сопла омывателей, антенна. Благодаря этому кузов Peugeot 508 оказался не просто визуально стремительным, но и действительно идеально обтекаемым, что позволило получить отменный коэффициент аэродинамического сопротивления — всего 0,26.

Отдельного упоминания заслуживает корма машины. Казалось бы, ничего особенного, более того, простота форм и линий здесь кажется даже несколько чрезмерной. Ситуацию не спасли бы и запоминающиеся фонари, где в красных рассеивателях при торможении вспыхивает по три светодиодных полосы.

Но недаром во всем мире говорят о высочайшем уровне французского автодизайна — один умелый штрих полностью все меняет. Чуть ниже заднего декоративного хромированного молдинга выполнен псевдостык, который разделяет единую крышку багажника и волшебным образом меняет все восприятие задней части машины. Вместо громоздкой монолитной кузовной детали получилась некая сборная динамичная «конструкция», гармонично вписывающая корму в общую стилистику Peugeot 508.

Единственное, что мне не понравилось во внешнем виде автомобиля — это форточки в окнах передних дверей. Они нарушают цельность облика Peugeot 508. Но, следует признать, что эти же самые форточки, очень хороши с точки зрения обзорности. Поэтому, в данном случае, функциональность была поставлена разработчиками выше эстетики, что вполне оправдано.

Взгляд изнутри

Еще когда рассматриваешь Peugeot 508 снаружи, за-

крадывается смутное подозрение, что в нем сложно признать французский автомобиль. После знакомства с салоном машины это подозрение перерастает в уверенность — внутри «пятьсот восьмой» назвать французским почти невозможно.

Такого классного и добротного интерьера у автомобилей Peugeot еще не было! Все буквально дышит высоким качеством: зазоры ровные и тоненькие, передняя панель и обивки дверей на ощупь и запах — как кожа бумажника от Mont Blanc. Вот он, реальный «премиум», чего раньше так не хватало французским автомобилям, пытавшимся позиционироваться в бизнес-классе. Плюс к этому, дизайнерам удалось найти ту золотую середину, когда салон выглядит современно и уютно, без каких-либо раздражающих оформительских элементов. Чувствуешь себя как в хорошо знакомом доме — все привычно, все на своих местах. И это при том, что у Peugeot 508 практически нет общих интерьерных деталей с другими моделями марки.

Судя по всему, французы подробно изучили конкурентов и постарались использовать в новой модели только те решения, что уже хорошо себя зарекомендовали на одноклассниках. Так, передняя панель с козырьком по всей ширине неуловимо напоминает о Volkswagen Passat. Строгие приборы выполнены по цветовой схеме Audi. Кстати, среди приборов нашлось местечко не только указателю температуры охлаждающей жидкости, но и традиционному для больших Peugeot указателю температуры масла. Видимо, намек на спортивность? Но, при этом утонченность графики у тех же приборов, чисто французская: что-то, совершенно не свойственное «немцам», есть, например, в изящных стрелочках «поворотников», в особой насыщенности подсветки.

В целом же, салон автомобиля заслуживает лишь восхищения. Мягкий благородный пластик и черная лакированная центральная консоль с минималом хрома в отделке ничем не уступает лучшим немецким аналогам. Все недочеты, которые раздражали в прошлых моделях Peugeot, теперь «сжигаются светом». Приятно, что многоступенчатый обогрев сидений находится в видимой зоне и прямо под рукой водителя. Многофункциональный руль с кнопками управления музыкой куда удобнее джойстика, расположенного за рулевым колесом. Блок управления «климатом» вы-



Внешне Peugeot 508 представляет седан практически с классическими пропорциями и идеально прорисованными кузовными обводами

глядит просто, но отнюдь не дешево. И даже такие «мелочи», как приятный на ощупь пластик подрулевых переключателей, на сей раз, не ускользнул от внимания разработчиков.

Очень хороши материалы отделки, причем независимо от того, какого уровня комплектации автомобиль. Будущие владельцы машины наверняка оценят, что французы со вкусом выполнили не только богатые версии (здесь есть натуральная кожа, хром, лак), но и более демократичные — использованные в них ткани и пластики смотрятся достойно, их сочетания органичны, а качество стыков и швов соответствует статусу солидного автомобиля.

Очень наглядное, цветное русифицированное меню бортового компьютера, даст фору тем же японским одноклассникам. Такие же вещи, как удлиняющаяся подушка переднего кресла с встроенным массажером и 4-зонный «климат-контроль», которые в Peugeot 508 предлагаются в качестве опций, еще недавно полагались лишь автомобилям «люксовых» брендов. Само собой, на уровне и безо-

пасность: «508-й» имеет шесть подушек безопасности, пять ремней с преднатяжителями, а также удобные передние подголовники с плавной регулировкой.

Видно, что французы очень старались быть лаконичными и уделить больше внимания эргономике. Сработало: в салоне стало удобно, как в той же Audi. По-немецки жесткие сиденья, тщательно разложенные по полочкам ряды клавиш и ручек на центральной консоли,

приплюснутый снизу руль — придраться просто не к чему.

А как с пространством на задних креслах? Специально пересаживаясь, на второй ряд. Просторно. Непривычно просторно, если учесть, что это Peugeot. Налицо явный прогресс, даже по сравнению с более габаритным предшественником — Peugeot 607.

Но комфорт на втором ряду «508-го» определяется не только объемом свободного пространства для пассажиров. Можно отгородиться от солнца специальной шторкой и, откинув центральный подлокотник, поставить в него баночку с прохладительным напитком. Добавьте к этому приятный запах хорошо выделанной кожи, которой обшиты сиденья и многие элементы салона... А еще, мягкий, не раздражающий звук закрываемой двери... В общем, салон нового Peugeot 508, по всем параметрам полностью соответству-





ют уровню элитного автомобиля бизнес-класса.

Взгляд за рулем

Сначала, немного о силовых установках, которыми оснащается Peugeot 508. Как и другие европейские производители, Peugeot постепенно отказывается от многоцилиндровых прожорливых моторов. Поэтому, на новой модели вообще отказались от двигателей V6 в пользу рядных «четверок», мощность которых постарались поднять за счет турбонаддува. В Россию «508-й» будет поставляться как с бензиновыми, так и с дизельными силовыми агрегатами. Бензиновых моторов предлагают всего два. Можно даже сказать — полтора. Это 120-силь-



Пространства на задних сиденьях стало значительно больше, чем в Peugeot 407

ный «атмосферник» VTi объемом 1.6 литра совместной разработки Peugeot и BMW, агрегатируемый с 6-ступенчатой роботизированной коробкой передач, и его турбоверсия THP мощностью 156 л.с. — с ней могут предлагаться как механическая КПП, так и 6-ступенчатый «автомат». Этот мотор, по мнению большинства специалистов, просто великолепен и на сегодняшний день является в своем классе одним из лучших в мире. С «механикой» или «автоматом», в городе или на шоссе 1.6 THP хорош всегда и везде. Благодаря почти дизельному крутящему моменту (240 Нм), доступному в широком диапазоне оборотов (от 1400 до 4000 об/мин), мотор обладает отменной эластичностью и впечатляет отсутствием «провалов».

Количество дизелей аналогично: два мотора объемом 2.0 и 2.2 литра мощностью 136 и 204 л.с.. Главной «изюминкой» Peugeot 508 безусловно является версия с новым 4-цилиндровым дизелем HDi рабочим объемом 2,2 л. Про него говорят, что это пик французского дизелестроения. Благодаря новой турбине изменяемой геометрии с титановой крыльчаткой и пьезофорсункам с восемью отверстиями в распылителях мотор выдает 204 л.с. мощности и 450 Нм максимального крутящего момента в широком спектре оборотов (2000–2750 об/мин). Совершенно оправдано, что модификация машины с таким силовым агрегатом позиционируется

как спортивная и даже называется по-гоночному — GT.

Нам же, для тест-драйва был предоставлен автомобиль



На панели приборов появился датчик температуры масла, что явно напоминает на спортивную сущность машины (1). Рукоятка управления аудиосистемой напоминает знаменитый iDrive. Под ней расположились маховички управления многоступенчатым обогревом передних кресел (2). Выдвигающийся из передней панели экранчик, на который проецируются показания спидометра, уже стал отличительной чертой автомобилей Peugeot (3). Качество пластика и хрома явно свидетельствуют о принадлежности автомобиля к бизнес-классу (4). Крышка центрального подлокотника откидывается не назад, а вбок (5)

Назвать салон Peugeot 508 французским просто невозможно. По законченности и тщательности проработки интерьера, высокому качеству материалов отделки и эргономичности он очень напоминает элитные немецкие автомобили

с самым обычным атмосферным бензиновым двигателем. Итак. Место водителя организовано очень неплохо. У кресла стандартный набор электрорегулировок, позволяющих подобрать его удобную настройку. В целом место водителя продумано и эргономично. Многофункциональный руль позволяет, не отрывая рук, управлять «музыкой», телефоном, «круиз-контролем». На приборной комбинации пять хорошо читаемых циферблатов: тахометр и спидометр, показатели уровня топлива, температуры масла и охлаждающей жидкости. Стоит повернуть ключ зажигания, как из передней панели над щитком приборов появляется небольшой проекционный экран, уже ставший «фирменной» особенностью Peugeot. Сюда выводятся скорость, указания навигации и данные круиз-контроля. Очень удобно: взгляд от доро-



Французам можно поставить пять баллов за то, как они замаскировали кнопку, открывающую багажник, — это цифра «ноль» в фирменном «шильдике» на заднем бампере машины

ги можно практически не отрывать. Но если потребуется посмотреть на большой полноцветный дисплей, расположенный посередине передней панели, отрегулировать «климат» или поменять другие настройки, проблем тоже не возникнет — кнопки и регуляторы расположены логично и обозначены так, чтобы с ними не пришлось долго



Единственная деталь, перекочевавшая в Peugeot 508 с модели «308», — потолочный бокс с лампами освещения в передней части салона

возиться. Понравилась подсветка: сами оптитронные шкалы белые, а стрелки — красные. Причем, когда запускаешь двигатель, стрелки приборов, оббегают циферблаты и возвращаются в исходное положение — еще один намек на спорткары.

Что касается посадки, то мне не понравилось только слишком большая разница в высоте расположения педалей акселератора и тормоза. Да, это позволяет избежать случаев случайного воздействия на них, но, с другой стороны, при экстренном торможении, на перемещение ноги уходит дополнительное время. Водителю об этом нужно помнить.

На ходу Peugeot 508 показал себя завидным тихоней. В том смысле, что если под колесами машины хороший асфальт, то в салон проникают лишь отдаленные шумы системы выпуска. Все остальные звуки и вибрации тонут в гидроопорах силового агрегата.

И это при том, что динамика у машины на высоте. Тут будет уместно вспомнить, что автомобили Peugeot всегда отличались хорошим чувством педали газа. «508-й» в этом отношении не разочаровывает. Благодаря тяговитому мотору, машина готова пойти в разгон в любой момент. Эластичность двигателя



Форточки в окнах передних дверей реально улучшают обзорность с места водителя

действительно впечатляет. Специально выбрал пологий длинный подъем, переключил коробку на ручной режим и на скорости 50 км/ч попытался преодолеть его, включив высшую передачу. Мотор даже виду не подал, как ему тяжело. Он просто продолжал упрямо разгонять автомобиль несмотря ни на что. Лишь темп ускорения упал, да тембр «выхлопа» стал более звонким.

Тут будет уместно отметить 6-диапазонную роботизированную коробку передач с двумя сцеплениями. Она работает безукоризненно, будь то автоматический или ручной режим с использованием подрулевых рычажков. Есть и режим «Sport», которым мы воспользовались, возвращаясь в Челябинск со стороны Кре-

менкуля. Оказалось, что до этого машина просто перемещалась (правда, мы об этом даже не догадывались), а вот после того как я нажал кнопку, расположенную слева от рычага КПП, она поехала — «подхват» ушел далеко вниз, благодаря чему разгон начался практически мгновенно, ощутимо жестче стала подвеска, а рулевое управление — острее.

Подвеска представляет собой оптимальный компромисс между плавностью хода и управляемостью. В поворотах автомобиль сдержанно кренится, но чувствителен к мелким неровностям, пусть амортизаторы и скругляют особо острые пики вертикальных ускорений. Повторяя профиль дороги, на скорости 150 км/ч (выше просто не разогнали), Peugeot 508 прекрасно держит траекторию, лишь слегка заставляя пассажиров покачиваться из стороны в сторону.

Можно однозначно утверждать, что эта машина приобрела абсолютно драйверские черты, чего раньше за серийными автомобилями Peugeot не замечалось. Пропало ощущение, что ты за рулем габаритной машиной, настолько легким и предсказуемым стал «508-й» в управлении.

Порадовала и управляемость: очень комфортная подвеска, удачно настроенный электрогидроусилитель рулевого управления и «налитое» приятной тяжестью рулевое колесо — все это позволяет водителю «пятьсот восьмого» уверенно чувствовать себя в самом плотном дорожном потоке.

Вывод однозначный: Peugeot 508 — это лучший по со-

четанию управляемости ходовых качеств французский автомобиль D-класса. По своим дорожным повадкам он очень напоминает немецкие машины, имея при этом гораздо меньшую цену.



У Peugeot 508 приличный для автомобиля такого класса багажник (1), под «полицом» которого разместилось полноразмерное запасное колесо (2)

Лучший французский седан

Сразу признаюсь — Peugeot 508 произвел на меня очень сильное впечатление. Впервые за много лет у французов появился седан бизнес-класса, что называется, с большой буквы, который может успешно конкурировать не только с одноклассниками японских и корейских производителей, но и элитными немецкими автомобилями этого сегмента.

Peugeot 508			
Двигатель	4-цилиндровый, бензиновый, рядный с распределенным впрыском	4-цилиндровый, бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	4-цилиндровый, дизельный с турбонаддувом
Расположение	спереди, поперечно		
Рабочий объем	1598 см³		2179 см³
Макс. мощность	120 л. с. при 6000 об/мин	156 л. с. при 6000 об/мин	204 л. с. при 3500 об/мин
Макс. крутящий момент	160 Нм при 4250 об/мин	240 Нм при 1400—4000 об/мин	450 Нм при 2000—2750 об/мин
Трансмиссия	роботизированная, 6-ступенчатая	автоматическая 6-ступенчатая	
Привод	на передние колеса		
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson		
Задняя подвеска	независимая, пружинная многорычажная		
Тормоза передние / задние	дисковые вентилируемые / дисковые		
Шины	215/60R16, 215/50R17, 235/45R18		
Длина x ширина x высота	4972 x 1853 x 1456 мм		
Колесная база	2817 мм		
Максимальная скорость	203 км/ч	218 км/ч	232 км/ч
Разгон от 0 до 100 км/ч	11,5 с	9,5 с	8,2 с
Средний расход топлива	6,3 л на 100 км пути	7,1 л на 100 км пути	5,7 л на 100 км пути
Емкость топливного бака	72 л		
Снаряженная масса	1410 кг		1540 кг
Объем багажника	515 дм³		

Редакция журнала «Авторынок» благодарит **автомобильный холдинг «СЕЙХО-МОТОРС» («Леонар Авто» — г. Челябинск, Копейское шоссе, 88/9. Тел.: (351) 799-799-3, факс: (351) 77-99-322; www.peugeotchel.ru)** за предоставленную возможность провести дорожные испытания автомобиля Peugeot 508