Новый Peugeot 508 должен вернуть французской компании утраченные позиции в классе семейных автомобилей и откусить часть пирога у лидеров сегмента бизнес-класса. Именно с такими намерениями Peugeot выводит свою новинку с индексом 508 на рынок.



На первое знакомство с новым Peugeot 508 я отправился в подмосковную Истру, где российское отделение Peugeot организовалотест-драйвдля представителей СМИ. Новый Peugeot 508 делит одну платформу с Citroen C5 и призван закрыть в модельном ряду «Львов» сразу две бреши, которые образовали морально устаревшие модели с индексами 407 и 607. А кроме достойной замены предыдущих моделей новый флагман должен укрепиться сразу на двух крупнейших для Peugeot рынках – в Европе и Китае, да еще и привлечь к марке мужскую аудиторию, которую компания стала утрачивать, сосредоточившись на выпуске компактных авто.

Длина Peugeot 508 составляет 4792 мм, ширина – 1853 мм, высота – 1456 мм. Это длиннее, чем Peugeot 407, на 116 мм, но короче 608-го на 79 мм. Снаружи 508-й хорош. В дизайне седана удачно сочетаются французские мотивы, немецкая строгость и азиатская хитрость. В отличие от «четыреста седьмого» передний и задний свесы 508-й модели почти уравняли, а колесную базу растянули на 92 мм. Теперь седан выглядит не только сбалансировано, но и отличается большей вместительностью.

Салон дышит качеством. Пластик, использованный для отделки интерьера, почти везде мягкий и приятный на ощупь, сборка на высоте. Это уже почти премиум. До немецких законодателей качества Peugeot осталось лишь поработать над недостаточно выверенным усилием на органах управления: ручки климат-контроля и джойстик управления мультимедиа по-прежнему слабо информативны. К эргономике претензий минимум. Посадка удобная, профиль и боковая поддержка кресел удачны, диапазоны регулировок достаточны.

Приборная панель читается на отлично, цветной дисплей в центре приятен глазу, а данные спидометра, круиз-контроля и навигации дублируются на специальном проекционном экране. Клавиши на руле удобны и в богатых комплектациях дублируют все необходимые функции. Сам руль в меру пухлый, приятно ложится в руки, обладает специальными приливами под естественный хват и спортивным срезом внизу.

В списке топовых комплектаций теперь есть по-настоящему премиальные опции, которыми не могут похвастать некоторые немецкие конкуренты. Среди них встроенный массаж сидений, отделка кожей Nappa, четырехзонный климат-котроль и мощная аудиосистема с акустикой JBL.



Как и в соплатформенном Citroen C5, места на галерке Peugeot 508 условно достаточно. По количеству пространства «Пежо», конечно, уступает Ford Mondeo и VW Passat, но при условии, что водитель среднего роста, сзади можно устроиться с должным

комфортом. Объем багажника уступает основным конкурентам, под полом располагается докатка. Крышка хоть и оснащена мощной внутренней ручкой, но закрывается слишком туго, поэтому пачкать руки придется в любом случае. Задний диван складывается по частям, образовывая почти ровный пол и большой проем.

Двигателей для Peugeot 508 в России предлагается четыре: по два бензиновых и дизельных. С бензиновыми технологиями у Peugeot дела обстоят не лучшим образом, поэтому и в 508-й французы установили уже знакомый 1,6-литровый мотор совместной разработки PSA Peugeot Citroen и BMW. В атмосферном варианте его мощность составляет 120 л.с., турбированном – 150 л.с. Дизели свои. Кому поспокойнее – 2,0-литровый турбодизель с отдачей 136 сил, ну а кто любит «погорячее» — извольте комплектацию GT с новым 2,2-литровым агрегатом мощностью 204 л.с. Кстати, специально для 508 GT в Peugeot модернизировали переднюю двухрычажку от 407-й модели. Все остальные версии получили чуть измененную подвеску типа McPherson от Peugeot 308.

Коробки передач две: 6-ступенчатый робот для 120-сильной бензиновой версии и уже знакомый 6-скростной «автомат» Aisin – для всех остальных модификаций. Peugeot 508 с механической коробкой передач в Россию поставляться не будет даже в базовой версии.

На тест нам досталась бензиновая машина с 1,6-литровым бензиновым турбомотором и АКПП. Именно этой версии прочат более половины всех продаж 508-го в России. Завожу мотор и уже в первых метров отмечаю неплохую шумоизоляцию, которая отлично фильтрует и гул мотора, и аэродинамические завихрения.

Динамика разгона не впечатлила, но и не разочаровала. Заявленных 9,2 секунды достаточно для движения в городе, но немного не хватает для уверенного скоростного обгона на трассе. Приходится либо выкручивать турбомотор по максимуму, либо включать спортивный режим автоматической коробки, придающий работе трансмиссии Peugeot 508 отзывчивости и азарта.

