

Кроссоверы, SUV разных мастей и габаритов – от них уже рябит в глазах. Peugeot 508 RXH предлагает нетривиальный способ следовать «вседорожному» тренду, не теряясь в толпе.



Средиземноморское побережье Франции – море, пальмы, солнце... и множество дорожных знаков «Verglas frequent» (частый гололед, фр.). Это что, тонкий галльский юмор или способ «освоения» бюджетаа-лярюс? Ни то, ни другое. Зимний коктейль из влажности и мистраля, холодного ветра из долины Роны, делает свое дело. В рядом расположенных Альпах все и того проще. Когда кругом дороги отличного качества, кроссовер – вполне подходящее приобретение. Вот только очень банальное. И в Peugeot пошли другим путем. Универсалы повышенной проходимости пересчитываются по пальцам одной руки. Теперь загибаем следующий, но на другой пятерне, ведь Peugeot 508 RXH и среди себе подобных держится особняком. Это «гибрид» (HV) да притом из редчайшей породы дизель-электрических.

Все же технологический крючок не единственный, который должен заглотить покупатель. Первое, что его зацепит, – внешность RXH. Помимо общепринятых рейлингов на крыше и легкого внедорожного обвеса дизайнеры Peugeot наградили спецпредставителя семейства 508 оригинальной радиаторной решеткой, чья степень агрессивности отмерена, словно на аптекарских весах, и «когтями» светодиодных фар

дневного света. Как часто эти «светлячки», закрученные в гирлянды или будто наспех собранные в планки, даже на моделях самых именитых марок premium-сегмента смотрятся вульгарно! Здесь другой случай. А как чертовски хорош особый коричневый с бронзовым отблеском колер кузова RXH! Вкус не изменил французам и в оформлении интерьера модели. Новые сочетания цветов с «медными» вкраплениями и дизайнерский селектор 6-ступенчатого «робота» смотрятся органично, стильно. Как и в случае с другими 508-ми, качество исполнения – без натяжки – сопоставимо с лучшими немецкими образцами. Да и по уровню оснащения RXH выглядит далеко не бледно. «Умный» ключ, четырехзонный климат-контроль, огромная панорамная крыша с моторизованной шторкой, проектор ключевой информации на щиток перед лобовым стеклом, передние сиденья с сервоприводами (а водительское еще и с массажером в поясничной области), навигатор – базовое оснащение. В списке опций помимо прочего значатся выполненный из алюминия органайзер грузового отсека, Hi-Fi аудиосистема, пара DVD-проигрывателей, устройство «Wi-Fi на борту». Жаль, нельзя заказать камеру тылового обзора в дополнение к парктроникам. Впрочем, в странах с корявой дорожной инфраструктурой чувствительнее отсутствие запаски. Отведенное для нее пространство и кое-что сверх того (–189 л vs номинального объема грузового отсека обычного универсала 508-й серии) заняла никель-металлогидридная батарея ГСУ, гибридной силовой установки.



Эта технологическая изюминка RXH перенесена прямым с Peugeot 3008 HYbrid4 (см. «Авто-мобили» №11, 2011 г.). В такой универсальности – сила HV-программы концерна PSA Peugeot Citroen. Унификация позволяет рассчитывать на окупаемость проекта даже при ограниченных ($\leq 15\,500$ в год) тиражах «гибридизированных» версий

отдельных моделей. Однако стабильность конструкции не отменяет прогресса в тонких настройках ГСУ, и чтобы понять это, не требуется микроскоп. По сравнению с предсерийным 3008 HYbrid4, испытанным в прошлом октябре, кругляш-селектор на напольной консоли прибавил в четкости фиксации при смене режимов тяги. Уже можно не отрывать взгляд от дороги, тем более что на приборном щитке есть дублирующие индикаторы.

Итак, что же мы имеем? 200 «лошадей» и 450 Нм тяги. Внушительно. Правда, речь идет о «гибридной», пиковой отдаче. А главная задача любого продвинутого HV – максимальная экономия топлива за счет возможности перемещения с «нулевым» выхлопом, определяемой зарядом (в данном случае не менее 50%) батареи. Транжирить этот НЗ управляющая электроника силовой установки RXH явно не намерена, по крайней мере, в режиме «Auto». А значит, добудиться всех «электрических» 27 кВт и 200 Нм не так-то просто. Старт с места в стиле «газ в пол» на сухом асфальте оборачивается секундной пробуксовкой передней оси, которую приводит 2,0-литровый турбодизель, а лишь затем за дело, засучив рукава, берется задний электромотор, превращая RXH в полноприводный автомобиль. Попытки на ходу выжать максимум из силового агрегата за счет перехода в режим «Sport» тоже не всегда дают ожидаемый эффект, и почти никогда – мгновенный. Электромотор, дозируя свое вмешательство, эффективно сглаживает перепады «дизельной» тяги при переключениях РКП6, но обратная сторона медали «За образцовую плавность смены передач» – затянутость процесса, в том числе и при использовании подрулевых лепестков. Так что нередко на обгоне или при ускорении в подъем, чреватых быстрым опустошением батареи, RXH остается лишь при 163 «соляроядных лошадках» и – в самом лучшем случае – с 300 Нм тяги, которые прилагаются к 1770 кг снаряженной массы. Обычный универсал 508-й серии с дизелем такой же мощности, крутящим моментом в 340 Нм и АКП6 на 230 кг легче... Словом, задумай французы снять серию «Такси 5» с RXH в главной автомобильной роли, плохих парней из якудзы пришлось бы пересадить с Mitsubishi Lancer Evo, скажем, на электромобиль i-MiEV.

