

MOOTTORI

Peugeotin uusin valtti

Ylemmän keskiluokan uutuus täyttää hyvin odotukset

Pian täällä

Matti Heikura Kaleva

Uusi Peugeot 508 on tärkeä auto valmistajalleen. Jo sen lähtökohta on haastava, onhan sen korvattava merkin mallistosta kaksi mallia samalla kertaa, ylemmän keskiluokan 407 ja suurin malli 607.

Lähtökohdiltaan resepti on periaatteessa yksinkertainen: tehdään autosta hieman isompi kuin entinen 407 mutta pienempi kuin 607. Mielenkiintoa tehtävään tuo lisää tietysti se, että mallista tulee samalla Peugeotin teknisen osaamisen tärkein näytekkuna, koska sen yläpuolella ei ole jatkossa ole niin sanottua luksusmallia.

Suoraan sanottuna Peugeot on onnistunut vastaamaan haasteeseen hienosti. Uusi 508 yllättää monella tavalla ja osoittaa, että myös maailmanmitassa pienemmillä autonvalmistajilla on kysyä ja halua tuottaa autoja, jotka edustavat alan teknisen kehityksen kärkeä.

Valmistajan edustajien mukaan autossa on hyödynnetty kaikkea sitä oppia ja kokemusta, minkä Peugeot on kerännyt yli 100 vuotta kestäneen autonvalmistuksen aikana.

Lausunnossa on ehkä hieman liioittelua, mutta useimmat autotekniikan viime vuosien par-

haat saavutukset autosta kielämättä löytyy. Mikä tärkeintä ajettavuuteen ja ajomukavuuteen on keskitytty erityisellä panoksella. Niinpä autoon on kehitetty aivan uusi joustintuilla toteutettu etuakselisto, joka välittää kuljettajalle tarkan tunteman renkaan ja tienpinnan välisistä tapahtumista.

Peugeot ei kuitenkaan tyytynyt vain yhteen ratkaisuun, vaan mallisarjan huipulla olevaan tehokkaaseen GT-versioon kehitettiin kilpa-autoista tuttu rakenne, joka koostuu päällekkäisistä kolmiotukivarsista ja eriytetystä olkatuesta. Myös taka-akseliston toiminnan hiomiseen on paneuduttu ilmeisen huolella.

Auton ulkomuotoon on saatu hitsattua sekä perinteistä Peugeot ilmettä että uutta. Vyötärölinja on nostettu ylös ja ikkunapinnat näyttävät pienemmiltä kuin ne ovatkaan.

Ulkomuodon hiominen näkyy myös ilmanvastuskertoimessa, joka on saatu arvoon 0,26. Ja nykyaikainen suunnittelu sekä alumiinin ja magnesiumin käyttö ovat pudottaneet auton painoa 35 kiloa verrattuna vanhaan 407-malliin.

Myös auton sisätilat on suunniteltu uudelleen. 407-mallista tuttu nappulaviidakko on pois-

sa. Keskikonsolin yhteyteen jätettyjen katkaisinten koko on aikaisempaa suurempi ja etupenkien välistä löytyy mm. BMW:stä ja Audista tuttu monivalintakytin.

Mittaristo on nykytrendin mukaisesti kolmiulotteinen ja sen tarjoama tietomäärä on monipuolisempi kuin monessa kilpailijassa. Akselivälillä on kasvatettu yli yhdeksän senttiä 407-malliin verrattuna. Myös korin pituus on kasvanut sekä sedanissa että SW-mallissa 5-10 senttiä.

Näillä muutoksilla sisätilat on saatu kasvatettua edustusautoluokkaan. Parhaiten tämän huomaa runsaissa takapenkin tilo-

sa. Ahtaan paikan kammoa siellä ei tarvitse pelätä.

Myös tavaratilat ovat saaneet lisälitroja runsaasti. Sedanin kontti vetää nyt jo perusmuodossaan 515 litraa ja SW:n 560.

Suomen ja Euroopan markkinoiden erilaisuus voimansiirteiden suhteen näkyy mielenkiintoisesti moottorivalikoimassa. Valmistajan oman arvion mukaan 90 prosenttia 508-malleista myydään dieselmoottorilla varustettuna ja siksi dieselvaihtoehtoja on neljä ja bensiinimoottoreita vain kaksi. Suomen myynnistä dieselin osuuden ennakoidaan jäävän noin seitsemäänkymmeneen prosenttiin.



Peugeot 508:n farmarimallin SW:n arvellaan kattavan 60 prosenttia mallin myynnistä Suomessa.



MATTI HEIKURA

Peugeot 508 lyhyesti

Korimallit: sedan ja SW
Pituus: 4,792 m (sedan) 4,813 (SW)
Leveys: (pellit mukana) 2,068
Korkeus: 1,456 (sedan), 1,476 (SW)
Akseliväli: 2,817
Tavaratilan tilavuus 545 litraa (mln.) ja 1581 litraa (max.)
Hinnat mallista riippuen 24 989–47 679 euroa

Sisustus ja mittaristo on uusittu. Tasanopeussäädin, sähkökäyttöiset ikkunannostimet ja ajotietokone kuuluvat vakiovarustukseen.