



Peugeot 508 Active THP 156

Peugeotin näyttävällä uutuudella on haastava tehtävä. Sen pitää korvata mallistossa sekä perheauto 407 että edustusauto 607.

PEUGEOTIN perinteisin korimalli, iso neliovinen porrasperä on uusiutumisuvoissa. Edellinen viitossarjalainen Peugeot 505 on jo siirtynyt klassikkokauteensa, kaksi sukupolvea on jätetty väliin ja nyt on 508:n aika astua remmiin. Korimalleja on kaksi, sedanin vaihtoehdona SW-farmarimalli. Hintaeroa korimalleilla on parisen tonnia moottorivaihtoehdosta riippuen. Todennäköisesti farkku on myydympi ainakin Euroopan markkinoilla. Peugeotin mallistossa

508 päästää sekä 407:n että 607:n eläkkeelle, näiden molempien valmistus on jo lopetettu. Sedanien kysyntä on hiipunut vuosien varrella tila-autojen ja maasturien viedessä ostajat, niinpä kahdelle porrasperälle ei ole enää tilaa mallistossa. Toisin kuin Kiinassa, jossa numeroleikkiä sekoittaa vasta esitelty 408, porrasperäinen versio 308:sta. Muotoilultaan 508 edustaa aikakauden vaihtumista Peugeotilla. Jättimäiset ammottavat maskit jäävät

historiaan, uusi ilme on sirompi ja hienostuneempi. Vanhojen mallien perintöä ovat pelkistetyt ja ajattomat kylkilinjat.

Tilava perheauto

Peugeot 508 on kasvanut kymmenkunta senttiä sekä akseliväliltään että pituudeltaan 407:ään verrattuna. Tilat ovat jo samaa luokkaa niin 607:n kuin kilpailijoidenkin, Mondeon, Avensiksen ja Citroën C5:n kanssa. Nyt Peugeotilla on jälleen varteenotettava vaihtoehto

isoimpien perheautojen luokassa. Myös tavaratilaa on tullut lisää satakunta litraa, isonkin perheen lomareissu onnistuu helposti. Porrasperän luukku on nykytapaan lyhyehkö ja lastausaukko pieni. Farmarimallin penkit saa kaadettua tavaratilan seinässä olevasta kytkimestä.

Kuskin oltavat on tehty miellyttäväksi ja toimiviksi. Selkeät ja tyylikkät linjat hallitsevat kojelautaa. Viimeistely on laadukkaampi kuin yhdessäkään ranska-

laisessa tähän mennessä. Aluksi nappulapaljous oudokuttaa runsaasti varustelluissa esittelyautoissa, mutta looginen sijoittelu ja toiminnot avittavat, eikä ohjekirjaa tarvita kesken koeajon. Tuulilasinäytön, ajonvakautuksen ja pysäköintitutkan kytkimet on piilotettu luukun taakse. Porschea ajanut löytää starttinpulan helposti kojelaudan vasemmasta reunasta, muut tarvitsevat harjaannusta. Varustelutasot on nimetty uudestaan, Access, Active,

Taloudelliset moottorit

Peugeot 508 on kasva- neesta koostaan huolimatta 407:ää kevyempi ja myös ilmanvakukseltaan alhaisempi. Kun samalla moottoreita on viilattu taloudellisemmiksi, on päästy kulutuksessa ja päästöissä hämmästyttävän alhaisiin lukemiin. Diesel- vaihtoehtoja on tarjolla neljä, 1.6 HDI (112 hv), 2.0 HDI (140 / 163 hv) ja 2.2 HDI (204 hv), kaksi tehokkainta on saatavilla vain automaattivaihteisina. Bensiini- vaihtoehtoja on niukemmin, 1,6-litrainen joko vapaas- tihengittävä (120 hv) tai

turbohdettuna (156 hv).

Alkuun puhtaimman moottorin kunnian saa 1.6 e-HDI 109 g/km päästöillään ja GT 2.2 HDI:n harteilla on suorituskykyisimmän mallin viitta. Ensi vuonna tuleva dieselhybridi HYbrid4-malli pystyisi hoitamaan molempien hommat 200 hepan tehoillaan ja 99 g/km päästöillään.

Moottoreista luontevimmin 508:n nokalle sopii keskimäinen diesel tai oma suosikkini, bensaturbo. Pienemmätkin ovat nöyriä ja sivistyneesti käyviä puurtajia, vaikka paperilla vaikuttavat alamittaisilta tämän kokoiseen autoon. Tyylikkällä ranskalaisella kuuluu kuitenkin liikkua eleettömän arvokkaasti eikä pikkuvaihteella huudattamalla.

Joku varmasti ilahtuu, kun jo halvimmissa perusmallissa on automatisoitu vaihteisto pienemmän bensamoottorin parina. Valitet-

tavasti juuri verkkaisesti toimiva vaihderobotti pakottaa monet satsaamaan manuaalivaihteiseen turbomalliin.

Näillä moottoreilla hoituvat ison perheautoa hoitavat mainiosti, mutta entäs ne 607:n edustusajot? Isoin väkivahva diesel Aisinin kuusilovisella automaattilla toimii hienosti, mutta silti kuutosmoottorien voimaa ja pehmeämpää käyntiä jää haikailemaan.

Mukavuus ensisijalla

Peugeot 508 rakennetaan samassa Rennesin tehtaassa samalle perusrakenteelle sisämalli Citroën C5:n kanssa, kuitenkin aivan perinteisin teräsjousin. Tehokkaimmassa GT-mallissa on edelleen 407:sta tuttu ratkaisu kolmiotukivarsilla ja erillisellä olkatuella vetelyn eliminoimiseksi. Muissa on palattu simppelempiin, halvempiin ja kevyempiin McPherson-joustintukiin.

Takana on moniversituena. Nykyuutuuksille harvinaisesti ohjaustehostus on säilytetty hydraulisena. Tuhlaamalla muutama hiilidioksidigramma on ohjauksen pidetty tunnokkaampana ja vaa- steeltaan loogisempaan.

GT on saksalaisen napaka alustaltaan, se tahtuu mutkiin tarkasti ja säilyttää tiukasti otteensa tiehen. Silti muihin malleihin jätetty riipaus ranskalaista pehmeyttä miellytti enemmän. Nau- tintoja on tarjolla yhtäläillä matkustajille kuin kuljettajal- lekin. Matkustusmukavuuden kruunaa äännettömyys, niin moottori-, ilmanvirtaus- kuin rengasäännetkin loista- vat poissaolollaan. Espanjan sileät tiet 508 selvitti kuin sukkasillaan, Suomen nastojen rouhima tiestö voi olla kovempi pala. Sen pääsee tarkistamaan huhtikuussa autojen saapuessa kaup- poihin.

Petri Munukka



4 Molemmissa korimalleissa on runsaasti tavaratilaa. Farmarissa selkänojat saa käännettyä kontin seinässä olevista vipusista.

5 Peugeot on jättänyt turhan kikkailun pois kojelaudasta ja satsannut viimeistelyyn. Lopputulos on tyylikäs ja toimiva.



6 Ainoa yksityiskohta, joka on lainattu edeltäjästä. Sedanin kontti aukeaa "nollas- ta", farmarissa on tavan- omaisempi kahva.

Hinta 29 993 €

Ajoneuvovero 89 €/v.
Moottori 1598 cm³ rivi-
bensiinimoottori edessä
poikittain, 4 sylinteriä,
16 venttiiliä, suorasuikkutus,
säättyvä imuventtiilin ajoitus,
pakokaasuahdin, välilyähdytin,
etu veto
Teho 115 kW (156 hv) 6000 r/min
Vääntö 240 Nm /1400–4000 r/min
Kiihtyvyys 0–100 km/h 8,6 s
Huippunopeus 222 km/h
Kulutus 9,2 / 4,8 / 6,4 l/100 km
(kaup./maant./yhd.)
CO₂-päästöt 149 g/km
Mitat p/l/k 4 792 / 1853 / 1456 mm,
akseliväli 2817 mm, tavaratila 545 l,
omamassa 1400 kg
Euro NCAP ei testattu
Matkanjatkamispalvelu 2 vuotta

Tiivistettynä Uusi
Peugeot 508 on merkittävä edistysaskel varsinkin viimeistelyn ja muotoilun osalta.

Hyvää mukavuus, tilat, pihit moottorit

Huonona isompien moottorien puute

Peugeot 508

	Moottori	Teho (hv)	CO ₂ -päästöt (g/km)	EU-kulutus (yhd.)	Huippunopeus km/t	Kiihtyvyys 0–100 km/hs.	Hinta €
1.6 VTi 120 Access	VR	120	144	6,2	203	11,5	24 989
1.6 THP 156 Active	M6	156	149	6,4	222	8,6	29 993
1.6 HDi 112 FAP Access	M5	112	124	4,7	190	11,3	26 999
1.6 e-HDi 112 FAP Active	VR	112	114	4,4	197	11,9	29 837
2.0 HDi 140 FAP Active	M6	140	125	4,8	210	9,8	31 499
2.0 HDi 163 FAP Allure	A6	163	149	5,7	225	9,2	39 455
2.2 HDi 204 FAP GT	A6	204	150	5,7	234	8,2	47 679