



PEUGEOT 508

El Peugeot 508, pese a ser una berlina generalista, apunta a la zona premium y pretende convertirse en la alternativa perfecta para todo aquel que se resista a la moda SUV.

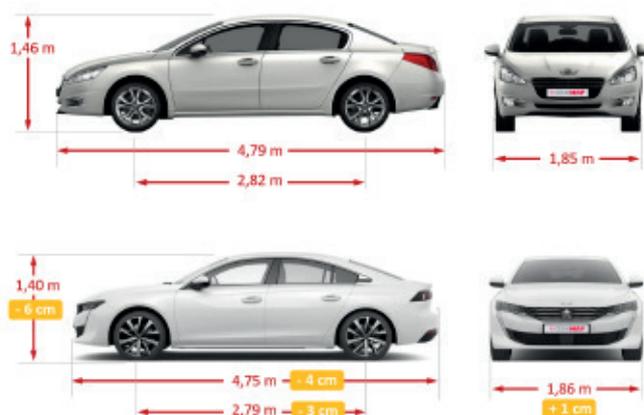


Por **Daniel Hernández Caballero**
 ÁREA DE VEHÍCULOS DE CESVIMAP
 ✉ hcdani1@cesvimap.com

El actual Peugeot 508 reinterpreta lo que hasta ahora era una berlina generalista del segmento D. Buena muestra de ello es el hecho de que la marca gala lo defina como una "berlina radical", con un aspecto mucho más deportivo, atrevido y agresivo gracias, en gran parte, a su marcada silueta coupé. Este nuevo 508 se ha convertido en todo un "gira cabezas", que propone una alternativa totalmente distinta a lo que abunda en su segmento.

Reinterpretación de su predecesor

La creación de este nuevo modelo pretende convencer a todos aquellos que se resisten a



la moda SUV. Y es que, precisamente el auge de los SUV ha liberado a Peugeot de la necesidad de crear un 508 en esa línea, espacioso y



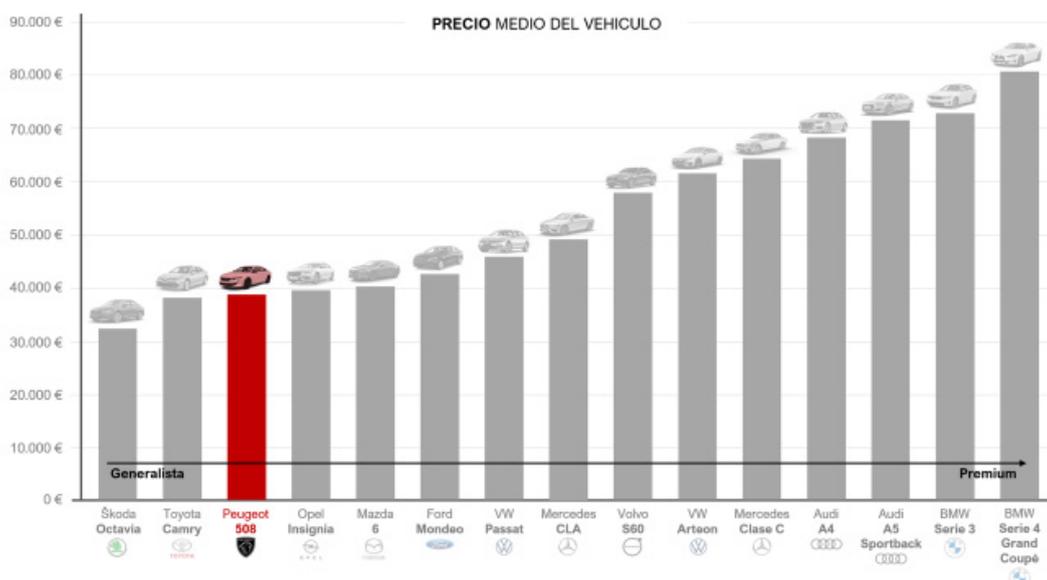
pensado para devorar autovías, pudiendo recuperar la esencia deportiva del famoso 504 coupé de 1968, diseñado por Pininfarina. Además, con la versión SW añade el componente familiar, sin que pierda un ápice de su estilo.

¿Berlina generalista o premium?

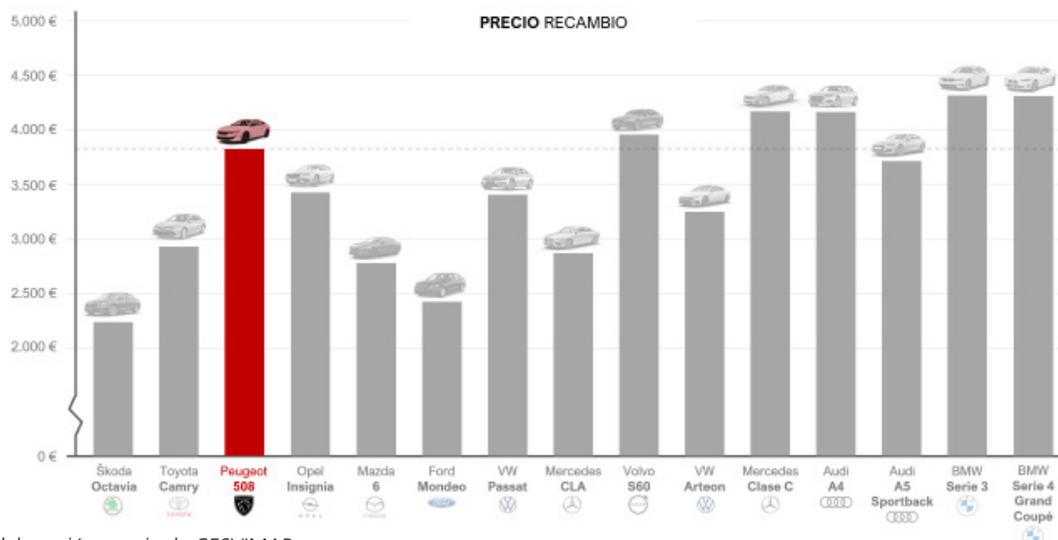
La marca del león ha dado un paso más en su objetivo confeso de convertirse en la generalista europea que se sitúe más cerca de las marcas premium.

De hecho, tanto la estética como el comportamiento de la nueva berlina de Peugeot lindan de cerca con la zona premium. Pero, ¿estará dejando de ser un vehículo generalista también en el precio? Como no podría ser de otra manera, en CESVIMAP hemos querido comprobarlo.

En primer lugar, realizamos un análisis comparativo del precio medio de adquisición de las principales berlinas del mercado, tanto generalistas como premium. Tras ello, observamos que este 508 sigue manteniéndose cercano a las principales berlinas generalistas del mercado.



*Elaboración propia de CESVIMAP



*Elaboración propia de CESVIMAP

El actual Peugeot 508 se compra por el precio de un vehículo generalista, pero se repara por el precio de uno premium

Por otro lado, centrándonos en la reparación del vehículo, decidimos realizar otro análisis comparativo del precio de recambio, sumando, para cada modelo, el coste del TOP 5 de piezas más sustituidas.

En este caso, el precio del recambio se sitúa más parejo al de las marcas premium que al de las generalistas.

En definitiva, podemos decir que este nuevo Peugeot 508 se compra por el precio de un vehículo generalista, pero se repara por el precio de uno premium.

Evolución de las motorizaciones

Desde el inicio de producción de este modelo, la gama de motorizaciones disponibles ha variado sustancialmente. Esto seguramente tenga relación con el lanzamiento de la versión híbrida enchufable (PHEV) algo más de un año después de que la berlina francesa fuera presentada en el Salón de Ginebra de 2018.

Actualmente, solo es posible adquirir este 508



con transmisión automática y, si se requiere una potencia mayor a 130 CV, no quedará otra opción que escoger la propulsión híbrida enchufable.

¿Llegará la versión 100% eléctrica?

Es posible que muchos de vosotros os preguntéis si algún día Peugeot sacará la versión 100% eléctrica de este 508, como ya ha hecho con otros modelos de la marca como, por ejemplo, los nuevos 208 y 2008. Pues bien, en CESVIMAP podemos afirmar con total seguridad que no va a desarrollarse la versión totalmente eléctrica de esta nueva generación de la berlina gala.

El Peugeot 508, como sus hermanos mayores de la marca, está construido sobre la plataforma

EVOLUCIÓN DE LAS MOTORIZACIONES	
Inicio de producción	Actualmente
1.5 BlueHDI 130 cv Diesel (A)	1.5 BlueHDI 130 cv Diesel (A)
2.0 BlueHDI 160 cv Diesel (A)	2.0 BlueHDI 160 cv Diesel (A)
2.0 BlueHDI 180 cv Diesel (A)	2.0 BlueHDI 180 cv Diesel (A)
1.6 PureTech 180 cv Gasolina (A)	1.6 PureTech 180 cv Gasolina (A)
1.6 PureTech 225 cv Gasolina (A)	1.6 PureTech 225 cv Gasolina (A)
	1.2 PureTech 130 cv Gasolina (A)
	PHEV 225 cv Híbrido-Gasolina (A)

EMP2 (*Efficient Modular Platform*), que únicamente permite la electrificación mediante vehículos híbridos enchufables. Por ello, no es que la marca del león no quiera sacar el e-508, sino que, directamente, no puede hacerlo (sin incurrir en grandes costes de adaptación).

Peugeot 508 Hybrid (PHEV)

La versión híbrida enchufable de este vehículo, denominada Peugeot 508 Hybrid, tiene un sistema de propulsión formado por un motor de gasolina 1.6 PureTech de 180 CV y 320 Nm de par, acompañado de un motor eléctrico de 110 CV y 320 Nm.

Los dos motores juntos ofrecen una potencia máxima de 225 CV y 360 Nm. Seguro que muchos de vosotros, al leer esto, habréis regresado al párrafo anterior, sumado las potencias y habréis pensado que en CESVIMAP no sabemos sumar, pero no es así. Lo que sucede es que la gestión electrónica no permite que los dos motores funcionen simultáneamente al máximo de su potencia.

El motor eléctrico se alimenta de una batería de iones de litio de 11,8 kWh de capacidad, que proporciona a este 508 Hybrid una autonomía 100% eléctrica de 54 km, según el ciclo WLTP, permitiéndole conseguir la ansiada pegatina "0 emisiones" de la DGT. Asimismo, cabe destacar que únicamente podremos circular en modo totalmente eléctrico a velocidades inferiores a 135 km/h.

En cuanto al tiempo de recarga de la batería, en un enchufe doméstico puede rondar las 7

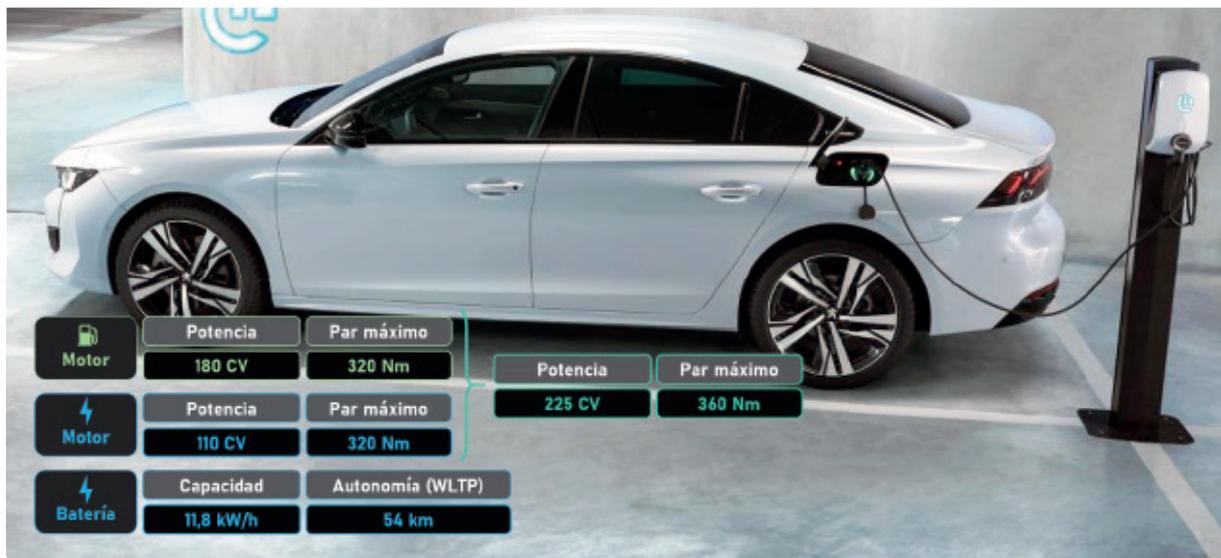
Únicamente se puede adquirir con transmisión automática; y, si se requiere una potencia mayor a 130 CV, será necesario escoger la propulsión híbrida enchufable

horas. No obstante, si al comprar el vehículo hemos añadido como equipamiento opcional el cargador embarcado de 7,4 kW, y utilizamos un punto de recarga de 32A, podremos realizar la recarga de la batería en 1 hora y 45 minutos.

Por último, me gustaría hablar de la caja de cambios e-EAT8 que incluye esta versión híbrida enchufable, ya que en ella reside una de las pocas diferencias que presenta esta versión respecto de las de motor de combustión. Peugeot ha decidido eliminar el convertidor de par de su caja de cambios automática de 8 velocidades (EAT8), sustituyéndolo por un embrague multidisco, ya que, según



Crash test delantero y trasero del Peugeot 508



indica la marca, se obtiene un mejor rendimiento del sistema híbrido.

ADAS. Evaluación de funcionamiento

Uno de los ensayos de CESVIMAP más destacados es la evaluación de los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS), sistemas en pleno apogeo dentro del mercado automovilístico y que, actualmente, incorporan casi todos los vehículos que salen al mercado.

A continuación, se describe gráficamente el funcionamiento de los distintos sistemas ADAS que incorpora este Peugeot 508. Esta categorización es posible gracias a las pruebas CESVIMAP de evaluación de estos sistemas, en las que se ha tenido en cuenta la siniestralidad re-

al y la influencia de estos sistemas en la reducción de accidentes.

Asimismo, también se muestra la comparativa entre el funcionamiento de los ADAS de este nuevo 508 respecto de la media del funcionamiento de los demás vehículos del mercado. La obtención de dicho promedio de funcionamiento es posible tras el análisis estadístico de los resultados de la evaluación de ADAS de más de 130 modelos de vehículos.

En definitiva, el 508 se presenta como una berlina radical, con un comportamiento dinámico y calidad estética y de acabado cercanos a la zona premium. Pese a que se comercializa por el precio de un vehículo generalista, sus costes de reparación son más parejos a los de uno premium. ●

