



PEUGEOT 508

大“狮”兄归来

文/佳俊 图/李景升

这是东风标致第一款严格意义上的B级车，从此，我们再也无法简单地称呼这个品牌“小狮子”了。

在东风标致推出408的时候，我们曾分析过标致集团产品调整和命名规则的变化。从车型上来看，408并不是之前通过进口方式引进中国市场的标致407的换代车型，而标致508不论是从市场定位，还是车型的特点等都真正符合407的换代车型。一款全新车型，并且以东风标致旗舰车型的身份直面中国的B级车市场，标致508的到来赚足了中国消费者的眼球。

无疑，标致508的投资象征征致全面回归中国市场。中国的B级车市场向来是各品牌之间的必争之地，拥有一款叫得响的B级车将会让该品牌在中国这个全球最大的汽车市场显得更有底气。从这个层面上来说，引入标致508，对于东风标致的意义远不止导入一款新产品这么简单。

我们先从标致508的新Logo说起。2010年初，标致集团发布了新式Logo，随后标致408在中国上市。细心的消费者会发现，标致408并未采用标致的新式Logo。笔者曾经就这个问题向东风标致总经理齐默尔曼先生寻求答案。齐默尔曼解释说：“一款新车型的研发布需要数年时间，当初研发408的时候，标致还未发布新式Logo，所以沿用了原来的Logo。”但今天的标致508采用了全新的Logo。虽说一个小小的Logo不足以说明任何问题，但这种细微的变化却让我们敏感的我们嗅到了标致408与508背后的一些故事。我们今天并不是要去探究标致408与508谁的血统更为纯正，毕竟标致的这两款产品的定位完全不同，面对的也是不同的消费群体。其实在我看来，面对第一款采用新式Logo的标致508，中国的消费者应该感到高兴，因为标致508将会让中国的消费者感受到标致原汁原味的品牌魅力。





1. 标致508的新式内饰颠覆了标致的传统风格，中控台的设计让我们想起日系中高端车型
2. 标致508配备Tiptronic 6挡手自一体变速器
3. 位于中控台附近的车载智能系统控制终端，其操作方法与宝马、奔驰等品牌的车载智能系统相似
4. 与大多数中高级车型一样，标致508的转向盘上也带有各种功能的控制按钮
5. 每次启动的瞬间，508的仪表盘都进行一次自我检测
6. 拥有“钱夹式”头枕的前排座椅舒适度极高，高配车型的驾驶席还带有按摩功能
7. 后排座椅的靠背角度可进行调节，头枕的枕面弧度可调
8. 超过400L的后备箱足够满足日常使用需求

标致508的车身尺寸比408要大得多，长度和宽度比我们熟知的大众迈腾还要大，2815mm的轴距也比市面上的大部分B级车型长出不少。在未看到实车之前，我们曾经做好将要玩一辆“大家伙”的准备。但在我们见到标致508的那一刻，所有人都惊呆了，眼前的座驾比想象中要“精瘦”很多。标致的设计师巧妙地将标致508宽大的车身完美地隐藏起来。这才想起来在标致近些年推出的新产品中，几乎都借鉴了类似猫科动物捕捉猎物前的身形姿态。栩栩如生的“面部表情”以及“紧绷”的肩线，与其他B级车习惯强调优雅、平和的体形特征不同，标致508追求的是若动若静的观感。这种特殊的气质也给我们出了个难题，因为我们很难在短时间内找到完全适合标致508的场景。

作为一款初来乍到的B级车，标致508在细节上的处理容不得半点马虎。新式的标志性格栅、工艺复杂的发动机舱盖、带有镀铬金属条的车窗，以及被称为“七星钻”和“爪痕”的LED前灯和尾灯等各部分的处理均达到了一流标准。

与外形一样，标致508的内饰或多或少地颠覆了我们对标致的认识。进入标致508车内，一股清新的气息扑面而来，不炫目、不张扬、没有夸张的线条和设计，各个部分的处理恰到好处，这样的内饰在极短的时间内取悦了我们这些第一次接触这款车的人。坐在标致508的驾驶座上，周围的景象与我们熟知的东风标致其他车型以及407不同，中控台的设计风格让我们想起了拥有细腻、柔和内饰的日系车，经典的车载电话按键不复存在，取而代之的是几个简单的控制按钮。不要小看了这几



个简单的按键，它们可以控制一套复杂的车载控制系统。这种革命性的变化也让标致508的车载智能系统的操作方法与众多中高级车型相同。

如果这样高品质的内饰还不足以说服你，我们再来看看其他与众不同的地方。座椅是标致508的另一大亮点，前排座椅采用一种叫做“钱夹式”的头枕，通过调节枕面的角度，任何体形的驾驶者均能找到舒适的角度；后排座椅则采用了一种被称为“睡眠式”的头枕，头枕的角度和横

向弧度均可在一定角度范围内自由调节。其他功能，如电动调节、座椅记忆、座椅加热等功能一应俱全，驾驶座甚至还带有腰部按摩功能，这种级别的座椅在中高级车型上实属少见。标致508另一项独特的配置便是抬头显示系统。与将信息投射在风挡上的抬头显示系统不同，这套系统依靠一个可以打开和收起的弧面反光镜，将车速、导航等与驾驶有关的信息反射给驾驶员。镜面的角度也可以通过方向盘左下方的按键进行调节。



不是标榜运动，但张弛有度的操控超越了市面上大部分同级别车型；不完全迁就舒适性，但各种同级别车型中少有的人性化的舒适性配置却非常全面；不过分，没有噱头；不咄咄逼人，不会毫无保留地追求中高级车型身份的展示，略带一点小小的时尚，骨子里也有一点小小的固执，这就是东风标致508。

虽说与雪铁龙C5出自同一平台，但标致508驾驶起来却与C5截然不同。雪铁龙C5追求的是平稳、舒适的驾驶感受，柔和的悬架和偏长的前悬某种程度上对于激进的驾驶方式容忍度较低。但标致508完全不同，精准、灵敏的转向一如既往地继承了标致品牌对于运动的理解。通过几个弯道之后，充满回馈力的转向盘会让已经熟悉它的人爱不释手。这种精准的转向往往会让转向盘后方的驾驶员逐渐严肃起来，每个弯道之前，双手都会不自觉地握紧“3点”和“9点”方向，似乎是想让身体的各个部分最大程度享受这种掌控的快感。当然，几个回合之后，标致508的过弯速度也在不知不觉地提高。出色的操控不能只靠精准的转向，标致508采用麦弗逊与多连杆的悬架配合方式，虽说这种结构在B级车上比较常见，但标致将其调校得有声有色，韧性十足，虽不像运动车型那般坚硬、纯粹，但会在弯道中提供足够的支撑，虽不如C5等车型那样柔软舒适，但也会滤掉大部分令人不愉快的颠簸。

标致508只配备了2款直列4缸自然吸气式发动机，排量分别是2.0L和2.3L，这两款发动机也同样装配于雪铁龙C5。在我们看来，东风标致这番安排显得有些保守，同样装配C5的3.0L发动机并未出现在标致508的动力清单中，这会让一部分追求动力的消费者有些失望。不过现有2款发动机的动力应付家用绝对足够。👍

东风标致508技术参数		
车型	2.0L	2.3L
参考价格, 万元	16.97	19.17- 22.97
外形参数		
长/宽/高, mm	4826/1855/1465	
轴距, mm	2815	
轮距(前/后), mm	1581/1554	
整备质量, kg	1488	1569
最小离地间隙, mm	148	
最小转弯直径, m	11.9	
行李厢容积, L	经典版: 475; 豪华版、旗舰版: 425	
油箱容积, L	70	
发动机		
发动机型式	直列4缸, CVT连续可变正时系统	直列4缸, VTC9可变相位气门正时系统
排气量, L	1.997	2.253
最大功率(转速), kW(r/min)	108(6000)	126(5875)
最大扭矩(转速), N·m(r/min)	200(4000)	230(4150)
动力传动系统		
变速器	5挡手动	Tiptronic 6挡手自一体
驱动型式	前置前驱	
底盘系统		
悬架(前/后)	麦弗逊式独立悬架/多连杆式独立悬架	
制动器(前/后)	通风盘式/盘式	
性能		
最高车速, km/h	205	210
100km油耗(综合), L	8.1	8.6



1. 除了一款2.0L发动机，标致508也搭载了PSA全新开发的2.3L直列4缸发动机
2. “爪痕状”尾灯在车流中的辨识度极高