

## A GT Line da Peugeot 508 SW



### A GT Line da Peugeot 508 SW

Os recentes motores Euro 6 d temp e a finalização GT Line, tornam muito interessante a nova carrinha 508, cuja dimensão exterior não deixa antever a presença de um 1.5 Diesel de 130 cv. No exterior, os vidros tintados na traseira e laterais traseiras, as jantes de 18" e as capas dos retrovisores em preto brilhante, permitem uma identificação mais fácil, enquanto no interior, o Peugeot "i-cockpit amplify", os pedais e apoio do pé esquerdo em alumínio, e o botão para seleccionar os modos 'eco-normal-desportivo' garantem a diferenciação face a outras escolhas na gama. No tocante a dimensões e com 4.790 mm de comprimento, a 508 tem menos 20 mm que a anterior versão, enquanto a altura continua abaixo do metro e meio (1.420 mm). Mediante rebatimento assimétrico dos assentos traseiros, é possível chegar aos 1.780 litros de volumetria, muito úteis se precisar de transportar uma btt roda 29". A gestão de espaço no habitáculo também foi melhorada, em especial nas versões de transmissão automatizada. No caso da transmissão manual que conduzimos, a presença do selector é algo que não combina muito bem com todos os restantes elementos de modernidade, como o 'piano' dos vários comandos para navegação, áudio, entre outros.

preço-base	isv	iva	despesas	pvp*
31.652,90	3.072,01	7.988,29	---	42.720,00

\* inclui sgpu no valor de 6,80 €



Em termos de segurança activa, destacamos a visão nocturna através de infra-vermelhos, e a travagem activa com detecção de peões e ciclistas, um sistema que funciona entre os 05 e 140 km/h. A estes juntam-se os mais conhecidos como o acelerador automático, o indicador de saída da faixa de rodagem com uma eficaz acção no volante, a identificação da sinalização de tráfego, a indicação de presença de viatura no ângulo-morto, e por fim mas não menos importante, um eficaz sistema 360º para visualização das manobras e estacionamento.

Devido à cota de altura e acentuada inclinação do pilar 'A', o acesso aos lugares dianteiros é algo condicionado, sendo menos para os lugares traseiros. Uma vez no interior e para quem se sentar ao volante, este encontra-se numa posição baixa, mesmo quando recorremos aos ajustes telescópico e de inclinação da coluna de direcção. Para beneficiar a mobilidade, a parte inferior do volante é direita, característica que obriga a habituação quando em manobras. No entanto e apesar de todas estes factores, quando alteramos a regulação em altura do assento de quem conduz, facilmente o volante fica alinhado com o painel de instrumentos, obstruído parcialmente a leitura, qualquer que seja a configuração e são várias, desde a mais simplificada à de visão nocturna, com esta última a ser bastante útil a circular em estrada e noites mais escuras.

Ao volante o que sobressai é o nível de conforto, em especial nos assentos dianteiros, envolventes mas sem interferirem com a mobilidade para quem entra ou sai da 508. Com diversos modos de gestão, seleccionados mediante um botão colocado na consola central, os 130 cv deixaram-nos a impressão de estarem bem enquadrados com a transmissão de seis relações bem escalonada, cujo comando do selector poderia ser mais refinado, como por exemplo acontece com o volante.

Com um agradável comportamento dinâmico e bom equilíbrio entre suspensões e travagem, demos conta de escassas diferenças entre os modos de gestão eco-normal-sport que influenciam os 130 cv do 1.5 Diesel. Num breve contacto ao volante e num percurso misto (AE+EN+Urbano) obtivemos um consumo médio de 5,9 litros/100 km à media de 35,0 km/h.

Gostámos -

Gostámos +