



Max Veldhuis
21 juli 2020

Geboren uit noodzaak

De Peugeot 508 SW is alweer bijna een jaar op de markt. PSA zet momenteel vanwege de steeds strengere wetgeving rondom CO2-uitstoot vol in op elektrificatie van het huidige gamma en introduceert daarom een plug-in hybride variant van de stationwagen.

Europese autofabrikanten hebben een behoorlijke uitdaging die ze moeten overwinnen: EU-regelgeving schrijft namelijk voor dat de gemiddelde uitstoot van alle modellen die een merk op de markt brengt vanaf 2021 niet hoger mag zijn dan 95 gram per kilometer. Dit betekent dat de fabrikanten alle zeilen bij moeten zetten en hun toevlucht in grote mate zoeken bij het - al dan niet deels - elektrisch rijden. Peugeot heeft de afgelopen tijd behoorlijk wat hybride en elektrische modellen geïntroduceerd en er staat nog veel meer op stapel. Ook de 508, het huidige vlaggenschip van het merk, krijgt deze behandeling. Aan het eind van dit jaar komt er zelfs een 'Peugeot Sport Engineered'; een plug-in hybride met naar verluidt rond de 350 pk. Voordat het zover is, staat deze Hybrid in de showroom. Peugeot wil met de 508 SW een gooi doen naar het



premium segment, maar is dat ook gelukt? Tijd om de proef op de som te nemen.



Ontstijgt de grijze massa

Als er één ding is waarmee Peugeot de afgelopen jaren enorme sprongen heeft gemaakt, dan is het wel met het design van zowel het in- als exterieur. De 508 SW oogt breed, laag en agressief. Een leuk detail is de modelaanduiding op de neus; iets wat Peugeots van weleer ook hadden. Op straat trekt de 508 SW bijzonder veel bekijks, zelfs in de betrekkelijk anonieme samenstelling van onze testauto zie je mensen nog vaak genoeg even omkijken. Met name de 'slagtanden' aan de voorzijde, die zorgen voor de LED-dagrijverlichting en tevens fungeren als enorme richtingaanwijzers, zijn een gaaf designelement. Aan de achterkant zien we dat Peugeot eveneens zijn best heeft gedaan op de verlichting. De 3D-LED achterlichten passen hun helderheid aan aan het omgevingslicht en geven – la Audi een kleine lichtshow wanneer je de auto ontgrendelt.

Onze testauto oogt dus zoals gezegd vooral ingetogen. Prima voor de zakelijke markt,



maar een maatje grotere wielen passen net wat beter bij het agressieve en sportieve uiterlijk van de 508 SW. Het donkerblauw metallic is een erg chique kleur en staat hem goed. Wat verder opvalt is dat de uitlaten echt zijn; de sierstukken zijn tevens de uitlaatpijpen. Hier kunnen de Duitsers nog wat van leren. De hybride-versie kun je herkennen aan de 'tankklep' links voor de laadopening en de logo's op de achterklep en de voorspatborden. Voor de rest bestaat er geen uiterlijk verschil met de reguliere 508 SW.



Eigentijds design

Het ontwerp van het interieur is een goede voortzetting van het exterieur. Het ziet er zeer strak uit en oogt mooi samenhangend en strak. Toch is het geen kille cabine, onze testauto is voorzien van lichte bekleding en een glazen panoramadak, waardoor het interieur heel ruimtelijk en fris aanvoelt. De I-Cockpit geeft het interieur een futuristisch tintje en het scherm in de middenconsole is ook mooi in het design opgenomen en naar de bestuurder toe gericht. De middenconsole is zwevend opgezet, waardoor je eronder een ruimte hebt om je telefoon draadloos op te laden. Verder zijn de speakers



van het Focal-audiosysteem mooi uitgelicht en bevindt zich bovenop het dashboard nog een extra tweeter. Dit alles geeft al meteen de indruk van een premium product. Het materiaalgebruik is ook op orde, maar de afwerking kan her en der nog beter. Wat dat betreft heeft de Duitse concurrentie nog steeds een voorsprong, ook als het gaat om de ergonomie. De hendel van de cruise control zit bijvoorbeeld verborgen achter het stuur, waardoor je die tijdens het rijden blindelings zult moeten bedienen. Het multimediasysteem werkt redelijk vlot en met de knoppen onderaan het scherm kun je snel naar verschillende menu's overschakelen. De interface is alleen wat minder intuïtief dan de concurrentie en af en toe loopt het koppelen van de smartphone ook niet geheel vloeiend. Wanneer je na een stop weer instapt, schakelt de auto bijvoorbeeld niet meteen de Bluetooth-audio in als je die aan had staan.

De stoelen zitten goed en zijn lekker comfortabel, maar iets meer verstelmogelijkheid was wel prettig geweest. De zitting is weliswaar uitschuifbaar, maar het was prettig geweest als deze nog niets verder gekanteld had kunnen worden. Ook valt in onze testauto het gemis van stoelverwarming op. Dit is wel zo prettig wanneer je leren bekleding aan boord hebt. Achterin kun je als volwassene comfortabel plaatsnemen. Wel is de hoofdruimte door de lagere daklijn dan het vorige model 508 SW iets minder geworden. Ook het zicht schuin naar achteren is door de kleine achterste zijruiten niet optimaal. Een groot voordeel van de hybride is echter dat de bagageruimte onverminderd groot is ten opzichte van het reguliere model. Alleen de opbergruimte onder de laadvloer ben je kwijt. De laadkabel zul je dus los in de kofferbak moeten leggen.



Comfort als hoofdmoot

We stipten het al even aan bij de introductie van de 508 SW: het comfort voert de boventoon. Aan alles merk je dat dit een auto is die er vooral op is gericht je te behagen op lange afstanden. Het naar verhouding kleine en afgeplatte stuur is even wennen in zo'n grote auto, maar uiteindelijk is het heel prettig. De 508 stuurt licht maar trefzeker en je hebt het idee in een compactere en wendbaardere auto te rijden dan zijn formaat suggereert. Even een paar keer steken om in een straatje te keren voelt niet als een hele exercitie. Verder is het aan boord mooi stil, op de snelweg blijven rol- en motorgeluiden zoveel mogelijk op afstand. De EAT-8 automaat schakelt boterzacht door de versnellingen; een heel contrast met de gerobotiseerde handbak uit het vorige model.

De hybride aandrijflijn draagt verder bij aan het comfort in de 508 SW. De schakeling tussen de elektro- en benzinemotor verloopt vloeiend en nagenoeg onmerkbaar: je hoort alleen dat de benzinemotor aanslaat. Op een volle accu van 11,8 kWh kun je volgens de WLTP-testcyclus 52 km volledig elektrisch afleggen, in de test kwamen we



uit op ongeveer 40 km. In de volledig elektrische modus is het mogelijk om maximaal 135 km/h te rijden. Uiteraard is het zo dat de accu dan wel bijzonder snel leeg wordt getrokken. Wanneer je het maximale vermogen van 225 pk aan wilt spreken, zet je de auto in de sportmodus, waarin het volledige vermogen van beide motoren ter beschikking wordt gesteld. Deze stand laat je echter al gauw links liggen omdat de auto er niet toe uitnodigt. Wanneer je opeens vol gas geeft, lijkt de auto even na te moeten denken voordat de gang erin komt. Ook hebben de voorwielen af en toe wat moeite met alle aandrijfkrachten die erop losgelaten worden. In de rijmodi 'Comfort' en 'Hybrid' is de 508 SW op zijn best.

De HYbrid beschikt eveneens over een 'B'-stand op de automaathendel, die regeneratief remmen mogelijk maakt. Op deze manier kun je tot op zekere hoogte doen aan 'one pedal driving', maar de remwerking is niet zo sterk dat je alles met één pedaal kunt doen. Wel merkten we tijdens de test dat bij een afdaling de accu daadwerkelijk werd opgeladen. Je hebt alleen niet heel veel keuze om tijdens het rijden je stroom te conserveren. In de 'Hybrid'-stand verbruikt de 508 op een lang stuk snelweg langzaam de stroom uit de accu. Hij gebruikt de navigatiedata bijvoorbeeld niet om te berekenen voor welk stuk van de rit de stroom het beste bewaard kan worden. Je kunt wel kiezen voor een 'eSave'-stand, waarbij de auto elektrische energie opslaat via de dynamo om later weer te gebruiken. Hierdoor gaat je brandstofverbruik echter ook enorm omhoog, waardoor de winst van de stroom eigenlijk al meteen teniet wordt gedaan.

Desondanks is de 508 SW HYbrid voor zijn formaat zuinig in de praktijk: wij scoorden een verbruik van 1 op 17,2 met lange stukken snelweg en relatief weinig opladen. Buiten de Randstad blijkt het namelijk nog knap lastig om laadpalen te vinden en als ze er al zijn, zijn ze vaak bezet. Dat is nog altijd het grootste manco van elektrisch rijden. Daarom was een brandstoftank van minimaal 50 liter ook wel welkom geweest. Dan kun je net even wat langer doorrijden zonder steeds te hoeven stoppen aan de pomp.



Zicht in de duisternis

De 508 SW is duurder geworden dan zijn voorganger. De HYbrid komt nog net niet in het vaarwater van de Passat GTE, maar zit daar niet ver vanaf. Onze testauto zit als Blue Lease Allure behoorlijk goed in de opties. Standaard beschikt deze line onder meer over Full-LED koplampen, een draadloze telefoonlader, Keyless Entry en adaptieve cruise control. Daar zijn nog een aantal opties aan toegevoegd, zoals het panoramadak, lederen bekleding, een elektrische achterklep en het FOCAL Premium Hi-Fi System. Dit audiosysteem klinkt goed, maar moet wat diepte in het geluid missen ten opzichte van bijvoorbeeld het Canton-systeem van de Skoda Superb. Al met al kost onze testauto 55.510 euro. Gezien de opties die aan boord zijn is de prijs niet verkeerd, maar Peugeot begint met dit soort bedragen wel langzaam in de premium wereld terecht te komen. Daarvoor komt de 508 SW op sommige vlakken nog nã©t een beetje tekort.

Eã©n optie die absoluut uniek is voor het D-segment, is Night Vision. Normaal gesproken komen we deze technologie alleen tegen op veel duurdere auto's. Het



Peugeot 508 SW HYbrid 225 e-EAT8 Blue Lease Allure

systeem kost 1.300 euro en projecteert 's nachts desgewenst een infraroodbeeld in de I-Cockpit. Dieren en mensen worden uitgelicht en indien nodig wordt er een extra waarschuwing gegeven. Zelfs als je het systeem niet aan hebt staan, is het op de achtergrond actief. Als je een fietser over het hoofd ziet, wordt in een klein vakje op het dashboard het beeld geprojecteerd met een waarschuwing daarbij. Deze optie draagt echt bij aan de verkeersveiligheid en is alleen daarom al het overwegen waard.



De originele keuze

Peugeot zal zeer gebaat zijn bij de 508 SW HYbrid. Deze variant helpt het merk namelijk om aan de gestelde eis van 95 gram CO₂-uitstoot per kilometer te komen. Maar ook voor de consument vormt deze auto een aantrekkelijk pakket. Om te beginnen ziet de 508 er van binnen en buiten gewoon goed uit. De auto is geen muurbloempje en trekt zelfs in een anonieme samenstelling her en der nog bekijks. Daarnaast werkt de hybride aandrijflijn zeer prettig en door de afstemming van het onderstel is het rijden van lange afstanden uiterst gerieflijk. Het comfort voert absoluut de boventoon, dus mensen die op zoek zijn naar een sportieve auto kunnen beter



ergens anders gaan kijken.Â

Toch weet Peugeot op een aantal punten nog nÃ©t niet de stap naar het premium segment te maken. De multimedia had nog intuÃ«tiever gekund en ook de afwerking is nog niet op topniveau. Ook is het jammer dat de auto geen gebruik maakt van de navigatiedata voor het reguleren van de accucapaciteit. De prijs is nog concurrerend, maar de 508 is niet meer zo'n scherpe aanbieding als hij ooit was. Toch zul je er zeker geen miskoop mee begaan, zeker niet als je de Night Vision mee bestelt.

Plus

- + Opvallend design
- + Geraffineerde aandrijflijn
- + Night Vision-systeem in deze klasse

Min

- Geen 'slimme' hybride aandrijflijn
- Nog niet op premium niveau
- Kleine brandstoftank