



Martijn Verhoef
2 april 2021

Smaakt naar meer

Peugeot en autosport zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Vanaf de eerste tourraces speelt het Franse merk een rol van betekenis. Van de Indy 500 tot de 24 uur van Le Mans, Peugeot was er bij. En omdat de sport zo'n groot onderdeel van het erfgoed van Peugeot is, probeert het merk deze historie ook in haar modellen te laten beleven. En dan zeker in de bijzondere uitvoeringen zoals de GTi's van Peugeot. Er is zelfs een speciale afdeling opgetuigd, dat zich naast de motorsport ook met de sportieve modellen in serieproductie bemoeide.

Denk bijvoorbeeld aan de laatste 308 GTi, waarvan de viercilinder 1.6 absoluut tot een kunstwerkje is verheven. Maar vanaf nu wordt Peugeot Sport ook in de typering van huzarenstukjes opgenomen, onder het label Peugeot Sport Engineered. En we trappen direct af met vuurwerk, want voor ons staat de 508 Berline als PSE. Met 360 pk en 520 Nm is dit de krachtigste Peugeot in serieproductie ooit. Tijd om aan den lijve te ondervinden wat je mag verwachten.



Net als de concept

In Genève maakten we al kennis met de Sport Engineered Concept en zo'n twee jaar later staan we dan oog in oog met het productiemodel. De wijzigingen ten opzichte van de Concept zijn minimaal, wat betekent dat er een zeer sportieve Berline voor onze neus staat. Meest in het oog springen de accenten in Kryptonite die je onderin de voorbumper, de remklauwen en bij de typeaanduidingen terugziet. Bij de Berline vind je het Peugeot Sport-embleem in dezelfde kleuren op de achterstijl, terwijl de SW PSE die op de voorstijl krijgt geplaatst. Gek genoeg heeft Peugeot ervoor gekozen om de remklauwen achter niet mee te spuiten, wat een beetje asymmetrisch aandoet.

Je kunt de PSE verder nog herkennen aan een speciale grille - met zijn zwevende lamellen - en het betere spoilerwerk en kenmerkende stickers die daar vervolgens op zijn aangebracht. De lakkleur Gris Selenium is speciaal voor de PSE beschikbaar, maar desgewenst kun je het topmodel ook in zwart of wit bestellen. Het grijs van de testauto maakt de Peugeot wel extra bijzonder, omdat de fluorescerend groene accenten er mooi bij afsteken. Als de achterlichten niet branden, ontstaat er een zwart paneel over



Peugeot 508 Peugeot Sport Engineered

de gehele breedte van de achterzijde, dat samen met de andere zwarte delen van de 508 mooi contrasteert met het Gris Selenium. Aan de achterkant springt de optische diffuser ook in het oog, samen met twee flinke uitlaatpijpen die het - ondanks dat het een PHEV is - allebei doen. Naast de optische aanpak zijn er ook de nodige technische wijzigingen aangebracht. Het sportmodel heeft een grotere spoorbreedte dan een reguliere 508 en is bovendien tot 10 mm (aan de voorzijde) verlaagd.



Kryptonite

Ook binnenin de 508 PSE kunnen we rekenen op de fluorescerend groene accenten. Ze komen terug in de stiksels van de bekleding, op het stuurwiel en zelfs digitaal bij de tellers en het multimediasysteem. Speciaal voor de PSE zijn de stoelen met kunstleder en stof bekleed. De sportzetels grijpen de inzittenden goed vast en zijn bovendien uitgebreid te verstellen, wat heel fijn is voor de bestuurder, gezien de speciale zitpositie ten opzichte van de tellers. Het duurt even, maar dan vind je echt een prima plek. Onder het kopje van bijkomend voordeel: in de Peugeot beschik je standaard over een bestuurdersstoel met massagefunctie en geheugenstand.



Waar we bij de Concept nog lekker gemaakt werden met dashboardinleg van koolstofvezel en alcantara, moet het seriemodel het doen met inleghout dat we in de GT ook aantreffen. Begrijpelijk enerzijds, omdat de kosten daarmee binnen de perken blijven. Maar het hout doet niet sportief aan, wat de auto in ieder ander opzicht juist uitbrult. Los daarvan weet Peugeot nog steeds een interieur te bieden dat past bij de exclusiviteit die het merk wil bereiken. Materialen voelen goed aan en binnen blijft het vrij van kraakjes en piepjes.

Bovendien is de auto praktischer dan je zou verwachten, mede door het grote opbergvak onder de middenconsole. Daar zitten ook de USB-aansluiting en het laadplatform voor de smartphone verstopt, zodat je niet in de verleiding komt om je telefoon tijdens het rijden erbij te pakken.

Zoals we bij de 508 HYbrid al konden vaststellen, hoef je in de plug-in hybrides van Peugeot bijna geen concessies te doen op het gebied van binnenruimte. Dat betekent dat de Berline nog steeds een prima plek biedt aan vier inzittenden, die genoeg hoofd- en beenruimte hebben om lange afstanden comfortabel af te leggen. Ook de bagageruimte blijkt nog behoorlijk praktisch, met een goed bereikbaar opbergvak voor de laadkabel, zodat je niet de halve inboedel hoeft te verschuiven als je gaat opladen.



Best beschaafd

Uiterlijk en interieur zijn natuurlijk belangrijke afwegingen om een auto al dan niet aan te schaffen. Maar bij een bolide als de 508 PSE is het rijgedrag het argument dat er het meeste toe doet. Op papier zijn de cijfers in ieder geval overweldigend. 360 pk en 520 Nm, vierwielaandrijving en een topsnelheid van 250 km/h spreken boekdelen, maar het gaat erom hoe dat in de praktijk wordt ingezet.

We kunnen je geruststellen, de auto is net zo snel als zijn specificaties doen vermoeden. Het gaat er alleen een stuk beschaafder aan toe dan we op basis van het uiterlijk zouden verwachten. Het begint al met het starten: de druk op de startknop resulteert niet in een grommende motor en roffelende uitlaat, maar de stilte overheerst. De auto start namelijk alleen elektrisch en pas bij het weggrijden springt de 200 pk sterke 1.6 viercilinder bij. Overigens is dat afhankelijk van de rijmodus die je instelt, want in hybride- en elektrische modus zal de auto zoveel mogelijk elektrisch rijden.

Maar alles aan deze auto schreeuwt Sport, dus we selecteren deze stand natuurlijk als



Peugeot 508 Peugeot Sport Engineered

eerste. De auto levert in die stand zijn maximum vermogen, genoeg om de auto in 5,2 seconden naar de 100 km/h te katapulteren. De grotere spoorbreedte en verhoogde torsiestijfheid zorgen voor een directer en gevoeliger stuurgedrag, terwijl je door de hybrid4-aandrijving en de bredere sportbanden het gevoel hebt dat de auto aan het asfalt kleeft.



Niet hardcore

De sprint vanuit stilstand is niet eens het meest verbluffende aan de 508 PSE, voornamelijk op tussensprintjes weet de auto te verrassen. Door de direct beschikbare elektrokracht knalt de Peugeot er vandoor. Maar hoe hard je ook hoeft met de Peugeot, het blijft te allen tijde beschaafd. Verwacht geen tussengas, geen plofjes uit de uitlaten en geen schreeuwende motor. En ergens vinden we dat ook wel jammer, want dat is toch wat je verwacht bij een sportauto met deze waarden. Ook qua instellingen is de Peugeot niet volledig op sportiviteit gericht. Je kunt de versnellingsbak niet vastzetten op puur handmatig schakelen met de flippers en het rijgedrag is ook niet verder te individualiseren dan de voorinstellingen die zijn gekoppeld aan de rijmodi.



Als hardcore sportauto is de 508 PSE dus niet geschikt, maar de auto weet gelukkig op een ander vlak punten te scoren. Want in welke stand je de auto ook zet, de Berline blijft het comfort van een Peugeot bieden. Natuurlijk worden oneffenheden door de grote wielen direct doorgegeven en merk je elk richeltje direct in het stuur. Maar dat leidt nooit tot verstoring van de rust aan boord. Om die reden vinden we de Comfort-stand eigenlijk het fijnste rijden. De automaat blijft dan niet onnodig lang in een versnelling hangen, terwijl de Peugeot nog steeds bloedsnel is.

Waar je een sportauto verwacht, kom je dus bedrogen uit. Maar als hele snel en snaarstrakke GT komt de auto zeer goed uit de bus. Een GT die bovendien behoorlijk zuinig kan zijn, want wij rijden een nette 7,1 liter op de 100 kilometer tijdens de test en ondanks het stevige accelereren kwam de elektrische actieradius op 20 kilometer uit.



PSE blijft

De ingenieuze hybridetechniek en sterke benzinemotor hebben als keerzijde wel een



Peugeot 508 Peugeot Sport Engineered

hoge aanschafprijs als gevolg. De Berline PSE kost minstens 70.870 euro. De auto zit standaard al wel bomvol, met onder meer de massagestoelen, het fijn klinkende Focal-audiosysteem en een nachtzichtassistent. Optioneel kun je alleen een snellere boordlader en een panoramisch schuifdak bestellen. De SW kost 2.000 euro meer.

Voor hetzelfde geld rijd je een snellere volledig elektrische auto als de Model 3. Maar ook een PHEV als de Volvo S60 Polestar Engineered kost minder en weet meer vermogen te bieden. Het gaat bij de 508 PSE dus echt om emotie en dat is precies wat het merk met dit model wil bereiken. Het helpt natuurlijk ook dat het totaalpakket een zeer overtuigende GT is geworden, die heel goed geschikt is voor dagelijks gebruik en toch snel en direct is.

Bovendien wordt met dit topmodel de weg geplaveid voor meer bereikbare PSE-modellen. Gezien de balans in rijeigenschappen en de bijzondere uitstraling kunnen we daar alleen maar naar uitkijken.

Plus

- + Overtuigend snel en toch zuinig
- + Zeer goede wegligging
- + Complete uitrusting...

Min

- ..met een navenant prijskaartje
- Mist spektakel