



Martijn Verhoef
25 november 2018

Nieuwe interpretatie

Het D-segment heeft het zwaar. Tot voor kort trouwe Passat-, Mondeo- en 508-rijders zijn overgestapt op hogere crossovers en SUV's. Het aanbod van dat soort auto's rijst de pan uit, terwijl de traditionele stationwagen en in het bijzonder de sedan het zwaar te verduren heeft. Volgens Peugeot is de tijd rijp om het segment waarin de 508 opereert op te schudden. Ook dit merk zag veel 508's ingeruild worden op haar nieuwe SUV's, de 3008 en 5008. Maar er zal altijd een groep automobilisten blijven die een lage zit en sportiever rijplezier ambieert. Voor die mensen is er de nieuwe Peugeot 508. Met dit model wordt gefocust op rijplezier en een extravagante uitstraling. Hoog tijd om dat in de praktijk te ondervinden.



Duimen omhoog

De vorige 508 werd bij zijn introductie een zware taak toebedeeld. Niet alleen moest de 407 opgevolgd worden, maar ook directiewagen 607 gold als voorganger. Die hogere positionering zagen we voornamelijk terug in het interieur, dat veel mooier in elkaar stak dan voorheen. Maar de 508 werd nooit een aanval op auto's uit het segment van de 607. Premium gaat algauw over de tong als je deze concurrenten dient te omschrijven en daar bleek de Peugeot niet tegen opgewassen. Het woord 'premium' wordt dan ook angstvallig gemeden in de persinformatie over de nieuwe 508. We kunnen er echter niet omheen dat het nieuwe model nóg hoger in de markt wordt gezet dan het uitgaande model en dan krijg je nu eenmaal met andere mededingers te maken.

De nieuwe cinq cent huit is er meer dan ooit klaar voor om die strijd aan te gaan. We reden dit jaar erg veel bijzondere en mooie wagens, maar geen van allen kreeg zoveel respons van andere weggebruikers als deze auto. De duimen omhoog vliegen je om de oren en we kunnen de bewonderaars geen ongelijk geven. De auto heeft een unieke

uitstraling en valt direct op binnen het doorsnee aanbod op de Nederlandse wegen. Toegegeven: het Rouge Ultimate is geen alledaagse kleur voor een leasebak, dus dat zal ongetwijfeld meehelpen. Zeker van de zijkant gezien kost het voorbijgangers wel moeite om de auto als Peugeot te herkennen. Dit terwijl er toch wat knipogen naar het verleden in het ontwerp zijn opgenomen. De typeaanduiding bovenop de neus bijvoorbeeld, zoals we dat ook bij de klassieke 504 terugzien. Het design van de 4,75 meter lange bolide kenmerkt zich verder door strakke lijnen, die doorlopen van de flanken in de neus naar voren. Daar worden ze overgenomen in de karakteristieke units onder de koplampen, waarbij ze dienstdoen als LED-dagrijverlichting en knipperlichten. De achterlicht units zijn donkergetint, zodat ze niet opvallen in de zwarte band die op het achterste van de 508 is aangebracht. Het contrasteert mooi met de rode exterieurlak. Verlichting is überhaupt een bijzonder kenmerk van de Fransoos, want bij het ontgrendelen van de wagen word je al begroet met een lichtshow.



Voldoende ruimte

Wanneer je het portier van de 508 opent, valt op dat de portieren geen raamstijlen



Peugeot 508 Berline PureTech 225 S&S EAT8 GT

hebben. Dit knipoogje naar coupés zie je bijvoorbeeld ook bij de Mercedes-Benz CLA en Audi A5 Sportback. De auto heeft qua belijning wel iets weg van een coupé, maar vanbinnen merk je dat niet. Gelukkig maar, want de Peugeot blijkt behoorlijk ruim te zijn. Afgaand op de buitenkant zal je dat niet verwachten, maar zowel voor- als achterin kun je prima zitten. Bij het instappen achterin dien je wel goed op te letten dat je het hoofd niet stoot tegen de aflopende daklijn, maar ondanks de aanwezigheid van een panoramisch schuifdak ontbreekt het je niet aan hoofd- en beenruimte. Officieel is de 508 Berline een hatchback, want hij beschikt over een vijfde deur. De klep opent en sluit elektrisch en kan ook met een voetbeweging onder de achterbumper handsfree geopend worden.

De toegang tot de bagageruimte is wel betrekkelijk smal en met 487 liter inhoud mis je bijna 100 liter ten opzichte van een Passat sedan. Een organizer om losse spullen in op te bergen zouden we zeker aanvinken op de optielijst, want verder zijn er geen opbergvakjes in de bagageruimte voorhanden.



Nachtwandelaars spotten



Peugeot 508 Berline PureTech 225 S&S EAT8 GT

De standaard aanwezige halfleren en van gestikt alcantara voorziene stoelen zien er niet alleen mooi uit, ze zitten ook erg goed. Door de verlengbare zitting worden de bovenbenen goed ondersteund en in bochten word je keurig op je plek gehouden door de brede wangen. Door de brede a-stijl heb je aan overzichtelijkheid wel te wensen over. Hierdoor ontstaat een onnodig grote dode hoek en dat de voorruit in verhouding klein is, helpt ook niet mee. De 508 beschikt wel over een batterij aan camera's, die waar nodig een samengesteld beeld creëren van de omgeving, maar de resolutie is niet erg hoog. Het is daarnaast jammer dat je het beeld van de camera alleen bij het overschakelen naar de achteruitversnelling te zien krijgt. Bij een smalle doorgang of vooruit inparkeren zou je dat wel eens anders willen.

Het binnenste van de 508 is verder opgesierd met mooie materialen en fraaie tuimelschakelaars. De befaamde i-cockpit werkt prettiger dan ooit, want door de lage zit heb je goed zicht op de tellers. Die tellers worden bovendien volledig digitaal weergegeven en zijn af te wisselen met informatie van de GPS of multimedia. Als kers op de taart beschikt de testauto over een nachtzichtassistent, een unicum in het segment. Of het nu fietsers, wandelaars of dieren zijn: de infraroodcamera pikt ze uit de donkere omgeving en geeft de bestuurder een waarschuwing. Het lijkt wellicht een overbodige optie van 1.300 euro, maar in de testweek met korte dagen werden we meerdere keren op fietsers en overstekende wandelaars geattendeerd die ons anders pas veel later zouden zijn opgevallen.



Echte GT

We rijden de First Edition van de 508, die inmiddels niet meer te bestellen is. Deze versie is gebaseerd op de GT-uitvoering van de 508. Als benzinemotor heb je in de GT de 1.6 liter PureTech 225 in het vooronder liggen, terwijl een tweeliter BlueHDi met 180 pk als diesel te kiezen is. Wij rijden de benzineversie met 224 pk. Bij 1.900 tpm komt het koppel van 300 Nm al vrij en het zal je daarom niet verbazen dat de GT een zeer rappe jongen is. De sprint naar de 100 kilometer per uur is in 7,3 seconden geklaard, wat nog niet bijzonder snel is. Maar de koek is pas op bij 250 km/h en ook op tussensprints weet de auto je positief te verrassen. Voor het soepel laten verlopen van de acceleratie is er een achtraps automatische versnellingsbak in de Peugeot geschroefd. Deze transmissie van Aisin kennen we onder andere uit de 308 SW. Ook in de 508 voldoet de bak prima. Wat wel opvalt, is dat de motor vaak onnodig veel toeren draait, terwijl er best naar een verzetje hoger geschakeld mag worden. Zeker wanneer je even doortrekt en daarna het gaspedaal laat vieren valt dit op.

De algemene indruk is in ieder geval meer dan goed, want het samenspel van motor en

Peugeot 508 Berline PureTech 225 S&S EAT8 GT

versnellingsbak maakt van de 508 een echte GT. Soepel accelereren en pijlsnel wanneer nodig, maar nooit gejaagd of oncomfortabel. Met een schakelaartje op de middenconsole kun je de sportiviteit van de besturing en demping regelen, zodat je bij sportief rijgedrag net wat meer feedback van het stuur en het onderstel krijgt. De wegligging is mede door de gemonteerde Michelin Pilot Sport banden erg goed. Je gaat ongemerkt hard een bocht door, zonder gepiep of onderstuur.

De 508 beschikt ook als eerste Peugeot over bepaalde veiligheidsfuncties die gedeeltelijk autonoom rijden al mogelijk maken. De rijbaanhulp is daar nu beter op aangepast, want bij andere modellen van het merk met de leeuw was dat één van de functies die we zo snel mogelijk uitschakelden. Zo goed als vergelijkbare hulpjes van directe concurrenten werkt het systeem nog niet, net zoals de redelijk nalatige dodehoekhulp.



Geen concessies

Met de 508 en dan de GT in het bijzonder weet Peugeot een erg fijn totaalpakket neer



Peugeot 508 Berline PureTech 225 S&S EAT8 GT

te zetten. Er zullen ongetwijfeld concessies gedaan zijn tijdens het ontwerpproces, maar wij hebben ze niet kunnen ontdekken. De extravagante uitstraling en coupélijnen hebben geen grote negatieve gevolgen voor de binnenruimte en wat rijgedrag betreft weet de 508 GT het iedereen naar de zin te maken. De prijs van de GT start bij 54.790 euro en dat lijkt behoorlijk hoog. Maar kleeft een willekeurige (premium) D-segmenter met hetzelfde vermogen een beetje dik aan en je zit al gauw op een vergelijkbaar bedrag. Bovendien is de 508 compleet uitgerust met de fijne stoelen, 18-inch wielen en de achtrups automaat. Ga je vergelijken met bijvoorbeeld de Volkswagen Arteon of Audi A5 Sportback, dan blijken de laatste twee iets praktischer, maar ze zijn ook vele duizenden euro's duurder en qua uitstraling niet bijzonderder dan de 508 Berline. Laten we wel afspreken dat wanneer je de 508 bestelt, je even door de 10 tinten grijs heen bladert en een bijzondere lakkleur aanvinkt. Want dat verdient de auto gewoon.

Plus

- + Onderscheidend in het segment
- + GT-waardige rij-eigenschappen
- + Voor inzittenden voldoende ruimte

Min

- Onoverzichtelijke a-stijl
- Beeld van parkeercamera's in lage resolutie