Harold Rolloos
10 mei 2011

Behouden vaart

Dat Peugeot de laatste tijd ontzettend goed bezig is zal niemand zijn ontgaan. Na de succesvolle introducties van de 3008, de 5008 en natuurlijk de RCZ is het nu tijd voor de opvolger van de 407. Met de nieuwe 508 kiest het Franse merk voor een meer behouden koers in vergelijking met zijn voorganger met die kenmerkende grote grille. Is het nieuwe vlaggenschip van Peugeot klaar voor de strijd met leasekanonnen als de Ford Mondeo, Volkswagen Passat en Opel Insignia?

Dubbelrol

Op het moment dat de eerste foto's uitlekten was snel duidelijk welke kant Peugeot op wil met de nieuwe 508. Hij is lang niet meer zo excentriek als de 407, maar vooral ingetogen en zelfs een tikkeltje Duits te noemen. Is dat jammer? Nee, zeker niet, want dit ontwerp spreekt ongetwijfeld een grotere doelgroep - vooral de zakelijke rijder - aan dan zijn voorganger deed. Deze 508 is niet alleen cijfermatig groter geworden, ook in de lengte is hij ten opzichte van de 407 behoorlijk gegroeid. Vreemd is dat niet, want hij heeft de nobele taak om ook de 607 - het vlaggenschip van weleer - te vervangen. Als sedan ziet deze 508 er zeker niet slecht uit, maar wat ons betreft komt de stationwagen veel beter uit de verf. Helemaal in deze chique donkere kleur en de fraaie 18 inch wielen, die standaard zijn op deze Allure-uitvoering waarmee wij onderweg zijn. Met wat aangename zaken als bi-xenon, een grootlichtassistent, een panoramadak en leren bekleding komt het prijskaartje van deze 508 SW met 2.0 HDi uit op een slordige

43 mille. Neem je met wat minder genoegen? Dan kom je met 35.000 euro voor deze oliestoker al een heel eind bij de lokale dealer.

Erg aangenaam

Dat we hier met een lel van een stationwagen te maken hebben wordt binnen in de Peugeot eens te meer bevestigd. Niet alleen voorin, maar ook achterin is er meer dan voldoende been- en hoofdruimte aanwezig - zelfs met het aanwezige panoramadak. Drie volwassenen kunnen hierdoor probleemloos plaatsnemen op de achterbank. Als je met vijf personen op reis gaat kun je vervolgens nog 560 liter aan bagage kwijt in de - elektrisch te openen - kofferruimte. Heb je meer te vervoeren? Dan klap je met een simpele handbeweging de achterbankleuningen omlaag en de 508 slikt bijna 1.600 liter. Het materiaalgebruik en de afwerking daarvan is van een hoog niveau. Het ziet er allemaal fraai uit en voelt zacht aan. Slechts aan de zijkant van de middenconsole

komen we een wat harder deel tegen. Wie zijn favoriete muziek wil luisteren hoeft geen cd meer mee te nemen. Steeds vaker is een USB-aansluiting standaard, maar in deze 508 kun je zelfs vanaf je telefoon via bluetooth de nummers die je wilt horen direct streamen naar het audiosysteem. Superhandig. De elektrisch verstelbare stoelen vallen wat tegen. Niet alleen zijn ze behoorlijk hard (bijna Duits), ze bieden bovendien nauwelijks zijdelingse steun. Iets wat we niet gewend zijn van Franse merken.

Tv-reclame

Waar Franse merken wel om bekend staan is het comfortabele rijgedrag. Daar vormt deze 508 SW geen uitzondering op. Peugeot adverteert op televisie met een reclame waarin een man na een drukke, hectische dag in zijn 508 SW stapt en na het dichttrekken van de deur helemaal tot rust komt. Dit geschetste beeld klopt heel aardig. Vooral tijdens lange afstanden is deze Peugeot een prettige reisgezel. Het rijden is

bijzonder relaxed te noemen, onder meer dankzij het goed uitgebalanceerde onderstel. Zo worden oneffenheden in het wegdek feilloos weggewerkt zonder dat het zweverig aanvoelt. Voor een auto met dit karakter stuurt deze 508 SW best lekker en krijg je als bestuurder voldoende respons wat de wagen gaat doen. In de bochten helt de Fransman echter wel over. Wie op zoek is naar sportief rijgedrag kan beter bij de concurrentie gaan kijken, want bij deze 508 SW is comfort het toverwoord. Ook het schakelen met de zesbak past weer in dit plaatje. Het veranderen van verzet gaat aangenaam met redelijk korte slagen.

Turbogat

Aan de handgeschakelde zesbak in onze testauto is een 2.0 liter dieselmotor gekoppeld. Voor alle 20%-bijtellingsfreaks die nu opveren: nee, deze uitvoering komt daar niet voor in aanmerking. Jullie kunnen bij Peugeot terecht voor de i-HDi met 112

pk en de gerobotiseerde handbak die we ook uit de CitroÃ«n C5 kennen. Deze 2.0 HDi beschikt over 140 pk en een koppel van 320 Nm. Onder de 1.500 toeren gebeurt er echter vrij weinig en krijg je te maken met een turbogat. Toch blijkt in de praktijk dat deze diesel meer dan voldoende vermogen heeft om aardig van zijn plek te komen. Het motorgeluid is bij het accelereren redelijk hoorbaar, maar verdwijnt mooi naar de achtergrond bij het rijden van een constante snelheid. Bijvoorbeeld: met een snelheid van 120 kilometer per uur draait de diesel slechts 2.000 toeren per minuut. Dit zijn mooie waarden om prettig in alle stilte van A naar B te reizen. Peugeot belooft een gemiddeld verbruik van 1 op 20. Wij kwamen na een testweek waarin redelijk rustig is gereden tot een gemiddelde van 1 op 15,5. Voor een auto van dit formaat is dat niet slecht, maar het verbruik ligt hiermee wel ver boven de fabrieksopgave.

Klaar voor de strijd

Zoals we aan het begin al zeiden is Peugeot de laatste tijd sterk bezig. Dat de nieuwe 508 ruimschoots voldoet aan onze verwachtingen is daardoor eigenlijk geen verrassing meer. Het ingetogen design valt bij een brede groep in de smaak en vooral het interieur spreekt aan. Niet alleen biedt het Franse vlaggenschip erg veel ruimte, ook op het gebied van luxe en comfort voelt de koper zich er snel thuis. Een minpunt is dat de voorstoelen te wensen overlaten. Vooral op de lange afstanden - waar je een auto in deze klasse toch hoofdzakelijk voor aanschaft - toont de Peugeot zich een prettige reisgenoot en een kilometervreter pur sang. Dat komt in de eerste plaats door de comfortabele rijeigenschappen en natuurlijk ook door het stille dieselblok. EÃ©n ding is zeker: met de nieuwe 508 heeft Peugeot weer een ijzersterke troef in handen om de concurrentie met de leasekanonnen in zijn klasse aan te gaan.

Plus

+ Binnenruimte
+ Comfortabele rijeigenschappen
+ Luxe en fraai afgewerkt

Min

- Voorstoelen zijn hard en bieden weinig steun
- Turbogat dieselmotor
- Niet zo zuinig als beloofd