



## Peugeot 508

### Overal aan gedacht

Autotest | Vergeet de Peugeot 407. De nieuwe zakenauto van Peugeot belooft op alle fronten een enorme sprong vooruit. Om het verschil met de voorganger te benadrukken, is de nieuwkomer niet "408" maar zelfs "508" gedoopt. Peugeot heeft naar eigen zeggen overal aan gedacht: sterke en toch zuinige motoren, een hoogwaardige techniek die desondanks eenvoudig is te bedienen en een fraai vormgegeven koetswerk dat ook nog eens volop binnenruimte zou bieden. Heeft Peugeot inderdaad niets vergeten?

Aan het uiterlijk zal het niet liggen. Voor de 508 heeft Peugeot een geheel nieuwe huisstijl ontwikkeld. De 508 is strakker en eenvoudiger gelijnd en dat maakt deze forse zakenauto opmerkelijk elegant.

De vormgever legt bovendien uit dat de lijnen zo zijn gekozen, dat het licht dat op de auto valt de vormen accentueert. Op die manier straalt de 508 nog meer dynamiek uit. Bovendien zijn alle lijnen gericht op het wegdek, waardoor de auto altijd lijkt te willen rijden. Naast het uiterlijk vertoon is de praktische kant niet vergeten: zowel voor- als achterin biedt de 508 volop ruimte.



### Comfort

De belangrijkste reden waarom de opvolger van de 407 508 heet, is het feit dat de kwaliteit een grote sprong vooruit heeft gemaakt. Nieuwe modellen van

Peugeot voelen steeds meer solide en degelijk aan dan enkele jaren geleden, maar de 508 doet daar nog eens een flinke schep bovenop.

De opzet van het interieur doet veel denken aan dat van een BMW, zowel wat betreft het type stoelen (veel losse elementen die afzonderlijk verstelbaar zijn om tot een perfecte "pasvorm" te komen) als de opzet van de middenconsole.



Op de middenconsole is een grote druk/draaiknop te vinden waarmee het audio-, navigatie- en communicatiesysteem kan worden bediend. De iPod wordt standaard ondersteund, maar de bediening ervan is onhandig. De klank van het standaard aanwezige audiosysteem is heel verdienstelijk. Het geluid is vol, harmonieus en ruimtelijk. Het optionele JBL systeem heeft een krachtiger en helderder geluid, maar wie geen muzikliefhebber is zal het verschil met het standaard systeem nauwelijks horen.

De 508 kan worden voorzien van alle luxe die gangbaar is op een moderne zakenauto. Een greep uit de uitrusting: grootlichtassistent, sleutelvrije toegang, elektrisch bediende parkeerrem, meesturende bi-xenon koplampen en head-up display. De head-up display is een echte aanwinst die het autorijden minder inspannend maakt. Bovendien is de bestuurder hiermee niet langer aangewezen op de "Franse" snelheidsmeter die een onhandige schaalverdeling heeft (110 en 130 km/u worden wel aangegeven, naar de exacte 100 en 120 km/u blijft het raden). De elektrisch bediende parkeerrem is geen

aanrader: deze werkt zo traag dat het storend is.



Heel bijzonder is de optionele massagefunctie in de stoelen. Dit was tot nu toe alleen voorbehouden aan limousines uit het absolute topsegment. Ook een klimaatcontrolesysteem met vier individueel te regelen zones is nieuw in dit segment.

"Uiteraard" is de 508 gebouwd van de sterkste staalsoorten en is de auto royaal voorzien van airbags. Met de passieve veiligheid (=ongeluk doorstaan) zit het dus wel goed. Op het gebied van actieve veiligheid (=ongelukken voorkomen) blijft de 508 achter in vergelijking met andere merken. Een systeem om automatisch afstand te houden of te waarschuwen voor voertuigen in de dode hoek van de binnenspiegel ontbreekt. Wel voorziet Peugeot in meesturende koplampen en dat is zeker op slecht verlichte wegen uiterst zinvol.



## Weggedrag

Ondanks de toegenomen ruimte en de uitgebreide uitrusting, weegt de 508 gemiddeld 35 kg minder dan de voorganger (afhankelijk van de gekozen uitvoering). Anno 2010 is een lage uitstoot belangrijk en daarom heeft Peugeot waar mogelijk gewicht bespaard. Bovendien komt een lager gewicht de rijeigenschappen ten goede.



Het onderstel is ongebruikelijk stug geveerd voor een Franse auto en dat komt de stabiliteit merkbaar ten goede. Bovendien wil Peugeot niet te veel concurreren met stalgenoot Citroën. De Citroën C5 en Peugeot 508 staan namelijk op hetzelfde "Platform 3". Dankzij het stevige onderstel is de wegligging prima, maar echt rijplezier ontbreekt desondanks. Mede dankzij het bescheiden gewicht remt de 508 uitstekend.

## 1.6 e-HDi

Voor deze test is gereden met twee uiteenlopende uitvoeringen: de zuinigste en de sterkste dieselmotor op het programma. De eerste is de "1.6 e-HDi" die is gericht op maximale efficiency (20% bijtelling). Deze 112 pk / 270 Nm sterke dieselmotor valt aanvankelijk op door de wat rauwe loop. Op de snelweg presteert deze zuinige diesel uitstekend en zijn meer dan vlotte tussenacceleraties mogelijk.



In de stad komt de "508 1.6 e-HDi" juist wat aarzelend van de plek. Bovendien schakelt de standaard gemonteerde automatische versnellingsbak (technisch gezien: "gerobotiseerde handbak") zo traag dat de auto in snelheid terugvalt tijdens het schakelen. Gelukkig is het ook mogelijk om zelf te schakelen met hendels achter het stuurwiel. Door zelf het juiste schakelmoment te kiezen, valt de snelheid niet terug.

Het eveneens standaard gemonteerde stop/start-systeem werkt vlot en haast onmerkbaar. Volgens Peugeot werkt het stop/start-systeem bij temperaturen tot -5 graden en dat is uniek. Een leuk detail is dat op een display wordt getoond hoe lang de motor over de gehele rit is uitgeschakeld, zodat de bestuurder een idee krijgt van de bijdrage van dit systeem.

Peugeot belooft een gemiddeld verbruik van 4.7 liter per 100, maar dat is erg optimistisch gesteld. De uiterst kalme testrit over een eenvoudig parcours (vooral provinciale wegen) kostte al 5,4 liter per 100



km.



## 2.2 HDi GT

Tegenover de zuinige "1.6 e-HDi" staat de krachtige "2.2 HDi" dieselmotor. Deze wordt alleen geleverd in een zogenaamde "GT"-uitvoering, wat betekent dat het onderstel is aangepast aan de capaciteiten van deze extra sterke (204 pk / 400 Nm) dieselmotor.

De 508 GT is merkbaar stugger geveerd dan de standaard 508 en stuurt nog beter. Op de snelweg moet een zekere weerstand worden overwonnen om een bocht te kunnen nemen. Dat zorgt ervoor dat de "rechtuitstabiliteit" uitstekend is. Eenmaal in de bocht is in het stuurwiel te voelen welke krachten op de voorwielen worden uitgeoefend. De bestuurder weet daarom exact waartoe de auto in staat is. In scherpe bochten lijkt de 508 GT zich schrap te zetten als een atleet en zijn bijzonder hoge snelheden haalbaar.

De nieuwe 2.2 liter dieselmotor levert 202 pk / 450 Nm en dat is meer dan de zescilinder dieselmotor uit de Peugeot 407! Bij lage toeren is deze krachtigste diesel in het programma rustig en vrijwel onhoorbaar. Wanneer iets meer gas wordt gegeven, resulteert dat vrijwel direct in een daadkrachtige versnelling. Het karakter van de motor past perfect bij het sportief afgestemde onderstel en daarom is de "508 GT" met recht het nieuwe topmodel van Peugeot.

## Conclusie

Het was een memorabele testrit! De Peugeot 508 heeft namelijk een meer dan positieve indruk achtergelaten. Ondanks het feit dat de auto een feest is voor de fotocamera, is de binnenruimte niet vergeten. De uitrusting en afwerkingskwaliteit staan op een niveau dat enkele jaren geleden alleen was voorbehouden aan reislimousines uit het topsegment. Alleen op het punt van actieve veiligheid blijft de 508 achter.

De wegligging is prima en met het aangepaste onderstel van de "GT"-uitvoering zelfs subliem. Ook het milieu is niet vergeten: de "1.6 e-HDi" levert verdienstelijke prestaties en is toch zuinig. Aan de andere kant van het spectrum staat de sterke "2.2 HDi" die juist overtuigt met heel veel rijplezier.

De 508 is daarom een enorme sprong vooruit ten opzichte van de Peugeot 407; die laatste kunt u dus genoegzaam vergeten. ■

## Specificaties

### Peugeot 508 2.2 HDi GT automaat

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	479 x 185 x 146 cm
Wielbasis	282 cm
Gewicht	1.515 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.975 kg
Tankinhoud	72 l
Bagageruimte	515/996 l
Bandenmaat	235/45R18

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	2179 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	200 pk @ 3500 tpm
Koppel	450 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,2 sec.
Topsnelheid	234 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	150 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 50.950,-
Prijs instapmodel	€ 28.940,-