



## Peugeot 408

### Verstand komt met de jaren

Autotest | De Peugeot 408 is sinds 2022 op de markt, dus is het nu tijd voor een verjongingskuur. Dat houdt in dat het uiterlijk is gewijzigd en de uitrusting is vernieuwd. Bovendien zijn er in de afgelopen periode motoren gewijzigd en toegevoegd. Tijd voor een hernieuwde kennismaking met de Peugeot 408!

De Peugeot 408 is geen hatchback, geen sedan, geen crossover en geen SUV. Het is iets ertussenin en dat maakt de auto nog altijd bijzonder. Voor modeljaar 2026 is de voorzijde opnieuw getekend. De koplampen bestonden al uit losse elementen. Voortaan zijn elementen van de grille verlicht en komt alles samen in het eveneens verlichte Peugeot-logo. De auto heeft daarmee een minder verfijnde en meer brutale uitstraling dan voorheen. Achterop is het woord "Peugeot" verlicht en dat komt extra tot zijn recht dankzij een glanzend paneel over de gehele breedte van de auto.

"De vernieuwde 408 is nu een nog overtuigender alternatief voor een SUV dan voorheen"



## Ruimte

De bijzondere vormgeving maakt de 408 niet alleen bijzonder om te zien. Het zorgt ook voor ruimte en functionaliteit. Zo lijkt er achterop een tweedelige spoiler te staan. In feite is dit een behuizing van de scharnieren van de achterklep. Die konden daardoor verder naar achteren worden geplaatst en zo kan Peugeot een aflopende daklijn met voldoende hoofdruimte achterin combineren. Ook de beenruimte achterin is goed.



Iedere moderne Peugeot heeft een "i-Cockpit" met een klein stuurwiel en stoelen die de bestuurder in een actieve houding dwingen. De bestuurder kijkt daarom over het stuurwiel heen en daarom is het instrumentenpaneel boven de stuurkolom geplaatst. Dit geeft hetzelfde gemak als een "head-up display", maar dan voor een fractie van de prijs. De testauto is

voorzien van een zogenaamd meerlaags beeldscherm. Op de voorste laag worden essentiële gegevens getoond die daardoor prominenter aanwezig zijn dan minder belangrijke gegevens. Echter, zowel op het beeldscherm boven het stuurwiel als op het centrale beeldscherm is erg veel decoratie aanwezig en dat maakt de leesbaarheid juist weer minder goed.

Voor de bediening heeft Peugeot een goede mix van knoppen en beeldschermen gevonden. De zogenaamde "i-Toggles" verdienen daarbij een speciale vermelding. Dit zijn grote knoppen onder het centrale beeldscherm waar de gebruiker zelf een functie aan kan toewijzen. Alle problemen met software en de koppeling van smartphones die tijdens de eerste kennismaking met de 408 in 2022 werden ondervonden, zijn in dit exemplaar voor modeljaar 2026 effectief verholpen.



## Elektrische auto

Sinds 2024 is de 408 leverbaar als elektrische auto. De 408 is voorzien van een batterij met een capaciteit van 58 kWh en dat zorgt in theorie voor een actieradius van 456 km. Tijdens de test onder gunstige weersomstandigheden kwam het testverbruik overeen met de fabrieksopgave (zo'n 14 kWh per 100 km) en daarom konden die 456 kilometers ook daadwerkelijk op een volle accu worden afgelegd.

In de eco-modus is het zelfs mogelijk zuiniger te rijden (12 kWh per 100 km). Met hendels achter het stuurwiel kan worden gekozen hoe sterk de 408 afremt op de

motor en hoeveel energie wordt teruggewonnen. Net zoals bij andere elektrische auto's van moederbedrijf Stellantis is dit effect veel geringer dan bij andere fabrikanten. Stellantis zegt dit te doen om de overstap uit een conventionele auto kleiner te maken, maar dat betekent per saldo dat de voordelen van elektrisch rijden dus minder worden benut.



Wanneer stevig wordt doorgetrapt in de sportstand, loopt het verbruik op tot 18 kWh per 100 km, maar daar staan dan prima prestaties tegenover. Zoals het hoort bij een elektrische auto is de 408 daadkrachtig met een gretige reactie op het stroompedaal. De voorwielen kunnen het maximale motorvermogen van 213 pk / 343 Nm zelfs maar net aan verwerken. Op slecht wegdek is duidelijk in het stuurwiel voelbaar dat de wielen moeite hebben om de richting te bepalen en tegelijkertijd het vermogen op het asfalt over te brengen.

## Hybrid

Ter vergelijking is ook gereden met de 408 met hybride-motor. Dan zorgt een 1.2 liter driecilinder benzinemotor voor de aandrijving en assisteert een kleine elektromotor wanneer nodig. Overstappen van de elektrisch aangedreven 408 in de hybride voelt als een sprong terug in de tijd. Tijdens het accelereren is duidelijk voelbaar dat de motor kracht opbouwt met het oplopende toerental. Tegelijkertijd doorbreekt de driecilinder-roffel de rust in de cabine.

Ondanks de hulp van de elektromotor, is de souplesse niet half zo goed als die van de volledig elektrische

versie. De elektromotor zorgt er juist wel voor dat de 408 veel beter presteert dan een 1.2 liter benzinemotor zonder die hulp zou kunnen. De automaat doet zijn werk naar behoren, want wanneer kalm gereden wordt is niet merkbaar dat de computer schakelt.



Een proefrit op een traject met buitenwegen en stadsverkeer leverde een testverbruik van 6 liter per 100 km op. Dat is niet slecht voor een auto met alleen elektrische assistentie. Echter, het prijsverschil tussen deze "mild hybrid" en de volledig elektrische 408 is minimaal en daarom snel terugverdiend. De plug-inhybrid is voor deze gelegenheid niet gereden, want die is duurder dan de andere varianten en vanwege nieuwe fiscale maatregelen vrijwel irrelevant voor Nederland.

## Weggedrag

De 408 is ontworpen als elektrische auto, daarna zijn er andere varianten toegevoegd. Dat is vooral merkbaar in het weggedrag. Omdat de accu centraal en in de vloer is verwerkt, ligt het zwaartepunt laag en centraal. Dat maakt de 408 stabiel en rustig, terwijl het hoge gewicht (1.781 kg) effectief wordt verhuld. De mild-hybrid is merkbaar lichter (1.438 kg), maar daarmee minder rustig en minder volwassen. Ongeacht de gekozen motor is het onderstel geavanceerd en dat zorgt voor goede communicatie met de bestuurder, een vertrouwenwekkend gevoel en een verfijnd karakter.

Naast het onderscheidende uiterlijk is het weggedrag

samen met de i-Cockpit het sterkste punt van de 408. Het kleine stuurwiel zorgt er namelijk voor dat een kleine beweging resulteert in een groots effect. Dat maakt het rijden niet alleen makkelijk, maar ook ontspannen. De bestuurder heeft altijd optimale controle over de auto zonder dat dit vermoeiend wordt. Zelfs na uren testrijden over kronkelige binnenweggetjes bleef het rijden met de 408 aangenaam.

komt in de elektrische variant het beste tot zijn recht, met een bovengemiddeld goed weggedrag als resultaat. ■



## Conclusie

Verstand komt met de jaren. In het geval van de 408 komt dat op meerdere manieren tot uiting. Dankzij de facelift voor modeljaar 2026 past de vormgeving beter bij de andere modellen van Peugeot en worden vorm en functie beter gecombineerd. De vernieuwde 408 is nu een nog overtuigender alternatief voor een SUV dan voorheen.

De hernieuwde kennismaking leert ook dat een benzinemotor (al dan niet met hybride assistentie) nu echt uit de tijd is. De mild-hybrid doet weliswaar wat deze moet doen, maar voor vrijwel hetzelfde geld kan het inmiddels heel veel beter. Peugeot begon destijds met de productie van de hybride en plug-inhybride omdat daar toen wereldwijd meer vraag naar was. De 408 is al echter alweer enige tijd leverbaar als elektrische auto. Die variant is sterker, zuiniger, stiller en comfortabeler. Bovendien is merkbaar dat de 408 aanvankelijk als elektrische auto was ontworpen en de andere motoren later zijn ingepast. Het onderstel



# Specificaties

## Peugeot 408

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	469 x 185 x 149 cm
Wielbasis	279 cm
Gewicht	1.781 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	58 kWh
Bagageruimte	468/1542 l
Bandenmaat	225/50R19

### Motor en prestaties



Vermogen	213 pk @ 0 rpm
Koppel	343 Nm @ 4370 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.2 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	14.70 kWh / 100 km
Verbruik stad	11.40 kWh / 100 km
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	456 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 48.590,-
Prijs instapmodel	€ 40.090,-