



Joep de Heer

17 september 2016

Bouwen op historie

Als je bekend bent met de historie van Peugeot zeggen aanduidingen als Familiale en Commerciale je waarschijnlijk genoeg. Een gezin met zes kinderen kon bijvoorbeeld prima uit de voeten met de 403 Familiale met derde zitrij. Of neem de zeer succesvolle 404 waarvan in 1962 de Familiale -zevenzitter - en een Commerciale op de markt verschenen. Het succesverhaal gaat verder met de 504 en 505. Na de 505 was het even stil. Natuurlijk waren er de 405, 406 en 407 als Break, maar de 505 werd pas in 2010 opgevolgd door de 508 SW; een samenvoeging van de 407 en 607. En nu, acht jaar later, staan we voor een compleet nieuwe 508 SW; gebouwd op de historie van zijn roemruchte voorgangers.



Fris!

De buitenzijde heeft een flinke metamorfose ondergaan. Waar het vorige model op verschillende vlakken een anoniem voorkomen heeft, bewandelt Peugeot met de nieuwe 508 SW een andere koers. We maakten al eerder kennis met de minstens zo opvallende Berline en de SW borduurt daar lustig op voort. De nieuwe SW is zes centimeter lager dan zijn voorganger. Dit verschil is mede te danken aan de stijlloze portieren. Hoewel dit vaker wordt toegepast bij coupés is het bij een stationwagon redelijk uniek. De SW is bijna net zo laag als de Berline en meet een hoogte van 1,42 meter. Met een lengte van 4,79 meter is dit model slechts vier centimeter langer dan zijn broertje en twee centimeter korter dan het voorgaande model.

Al met al een compactere auto dan je op het eerste gezicht zou zeggen. Kijkend naar de achterzijde zien we dezelfde horizontale balk over de gehele breedte lopen. Aan het uiteinde gesierd door de 3-D LED achterlampen die zich aanpassen aan de hoeveelheid omgevingslicht. Het geheel heeft een sportief voorkomen, dat nog extra benadrukt wordt door de twee chromen randen rond de uitlaat. Allemaal kloppende vormen en



juiste proporties; de Fransen hebben goed hun best gedaan aan de tekentafel.



Liters, alleen maar liters

Met de sleutel in handen openen we allereerst de kofferbak. De ruimte die verschijnt telt 530 liter en daarmee is de inhoud 30 liter minder dan die van het uitgaande model. Zodra de achterbank plat gaat ontstaat er een ruimte van 1.780 liter, een toename van ruim 180 liter ten aanzien van zijn voorganger. Vergelijkbare stations zoals de Renault Talisman Estate (572 - 1.681 liter) en Ford Mondeo Wagon (525 - 1.630 liter) scoren ongeveer gelijk. De VW Passat Variant (650 - 1.780 liter) en Skoda Superb Combi (660 - 1.950 liter) blijven de onbetwiste leiders in het segment. De laaddrempel is afgewerkt met RVS. De GT-versie heeft aluminium rails op de laadvloer, voordeel hiervan is dat de bagage beter op zijn plek blijft. Aan de zijkant van de kofferbak zijn twee hendels te vinden waarmee de achterbank weg geklapt kan worden. Hierdoor ontstaat een laadvloer die geheel vlak is en het vervoeren van goederen vergemakkelijkt.

De instap achterin is soepeler dan in de Berline, vanwege de hogere daklijn. Achterin zit



Peugeot 508 SW BlueHDI 130 S&S EAT8 Allure

je comfortabel, al zullen langere volwassenen nog wel met de kruin de hemelbekleding kunnen raken. Ruimte voor de knieën is er voldoende, echter kan je je voeten minder goed kwijt. De stoel van de bestuurder en bijrijder is namelijk zo laag dat er geen voet meer onder past. De bestuurdersstoel zit daadwerkelijk laag en geeft daarmee een sportief gevoel. We kijken uit op de bekende i-Cockpit, die tegenwoordig in vrijwel iedere Peugeot te vinden is. Tijdens het ontwerpen is merkbaar veel aandacht gegeven aan de inrichting. Het hoekige interieur oogt chic en strak zonder afstandelijk en koud te worden. Op een aantal plekken zijn sieronderdelen van chroom terug te vinden en de bedieningshendel voor de automatische versnellingsbak is zeer modern opgezet. Gelukkig is er niet alleen oog geweest voor de vorm, maar ook voor de functionaliteit. Zo zijn er in het interieur grote vakken te vinden waar een breed scala aan producten kan worden opgeslagen. Zelfs onder de bedieningshendel van de automaat is nog ruimte om spullen te bergen of bijvoorbeeld een smartphone te laden via inductie.



Lang leve de verfijnde automaat

Met een druk op de startknop komt de BlueHDI motor met 130 pk tot leven. Geen luide



Peugeot 508 SW BlueHDi 130 S&S EAT8 Allure

brom of vervelende dieseltik; aan isolatie is gedacht. Onderweg geeft de motor goed thuis en hij weet met zijn 130 pk moeiteloos mee te komen. Door de bestuurder zijn verschillende rijmodi te kiezen, echter is het verschil in de uitwerking minimaal. In sportmodus zal de auto nooit echt sportief of dynamisch worden. Tijdens de testperiode zijn we ook achter het stuur van een 225 pk sterke PureTech variant gekropen. Hoewel de motor bijna honderd pk meer aan boord heeft waren er slechts beperkt verschillen merkbaar in het rijgedrag. Een grote zware motor nemen is dus niet nodig en voegt weinig toe naar gelang het bedrag dat je ervoor betaald. Het geheim zit vooral in de 8-traps automaat: EAT8. Deze ragfijn schakelende automaat zorgt ervoor dat op elk gewenst moment de juiste versnelling voor je klaarstaat. Vertraging, vertwijfeling of lang moeten wachten voor de goede versnelling wordt ingezet; bij de EAT8 is het niet terug te vinden.

De SW is op hetzelfde platform geplaatst als de Berline. Het EMP2 torst 70 kilogram minder mee dan het platform van het uitgaande model. Natuurlijk zijn er aanpassingen gedaan op de achteras om het extra gewicht vanuit de kofferbak op te vangen. Ga je voor de GT-uitvoering, dan beschikt de auto over variabele en elektronische vering.



Diep in de buidel

Zie je de Peugeot 508 SW wel zitten? Peugeot komt rond het derde kwartaal van 2019 met de 508 SW richting Nederland. Allereerst wordt de First Edition leverbaar, een model dat is gebaseerd op de GT-versie. Exclusieve kenmerken van deze auto zijn bijvoorbeeld een glanzend zwarte omlijsting rond de grille en een kofferbakvloer die is afgewerkt met hout. Verder is de auto behoorlijk dik aangekleed met onder andere night vision, automatische achterklep, panorama schuifdak, nappaleder en elektrisch verstelbare stoelen.

Het model is standaard gekoppeld aan de zwaarste motoren. Keuze is er enkel uit de benzinevariant PureTech 225 pk S&S met automaat voor 61.790,- euro of de diesel BlueHdI 180 pk S&S met automaat voor 62.570,- euro. Flinke bedragen voor een Peugeot. Op de 'normale' versies moeten we nog even wachten. De vanafprijzen van deze modellen zijn nog niet bekend, maar worden verwacht rond de 35 tot 40 mille. Even wachten is het ook op de hybride variant van het model; deze wordt medio 2019 gepresenteerd.



Aanrader

Er worden allerlei wilde en gelikte termen gebruikt om aan te duiden dat de 508 volledig is veranderd. Graag blijven wij bij de feiten. De 508 SW is een fijne auto om naar te kijken. Het uiterlijk is helemaal bij de tijd en oogt sportief maar gelijktijdig elegant. Qua interieur zit je goed, je hebt alle moderne techniek aan boord zodat je reis comfortabel verloopt en op praktische inzetbaarheid scoort het model hoog. Erg enthousiast worden we van de fijne versnellingsbak, die op ieder gewenst moment bij de les is en de power geeft die de auto nodig heeft. De mindere punten moeten ook benoemd worden. Wil je een sportief sturende auto, dan ben je bij de 508 SW niet aan het goede adres. Hoewel een motor met 225 pk op papier wellicht sportief klinkt valt dat in de praktijk tegen. Peugeot heeft vooral ingestoken op comfort en een prettige rijbeleving zodat je na een lange rit uitgerust uitstapt. De kofferbakruimte valt met 530 liter lichtelijk tegen, echter begrijpen we dat er ergens concessies moeten worden gedaan om een aflopende daklijn te creëren. Al met al is de 508 SW een aanrader als er in het D-segment wordt geshopt.



Peugeot 508 SW BlueHDi 130 S&S EAT8 Allure

Plus

- + Modern uiterlijk
- + Praktische mogelijkheden
- + Heerlijke automaat

Min

- Niet sportief
- Geen reden om voor een zware motor te kiezen
- Minder bagageruimte dan voorganger