



Arnold van Schepen
14 juli 2012

Geen woorden, maar daden

De voorganger van de Peugeot 508, de 407, zag en zie je nog in groten getale rondrijden, terwijl diens grote broer, de 607, een zeldzame verschijning is. Buiten de Franse landsgrenzen hebben grote Peugeots nooit voor kassuccessen gezorgd. Als opvolger van beide modellen moet de Peugeot 508 ook zijn tanden in een deel van het E-segment zetten. We reden met de allerdikste 508, de RXH om te kijken of die missie kans van slagen heeft.



Veel van het goede

Het topmodel van de 508-reeks is de RXH, een opgeruwde versie ã la Audi's Allroad modellen. Hij staat op grote wielen, heeft een verhoogd onderstel en is voorzien van kunststof lijsten rond de wielkasten. Dit wekt de indruk dat de RXH ook naast geasfalteerde wegen uit de voeten kan, en om die suggestie kracht bij te zetten heeft Peugeot de 508 RXH voorzien van de HYbrid4 aandrijflijn. Tweeliter diesel voorin, elektromotor achterin. Dit is de enige motorisering waarmee de RXH leverbaar is. Keuze in uitrustingsniveaus is er evenmin, maar dit geeft in het geheel geen reden tot klagen, want de RXH zit buitengewoon riant in zijn standaarduitrusting. Zo heb je altijd licht- en regensensoren, een full color head-up display, Connect Nav plus en een glazen panoramadak.

De optielijst is begrijpelijkerwijs vrij kort en biedt voornamelijk comfortverhogende



Peugeot 508 SW RXH HYbrid4

zaken. Het testexemplaar was voorzien van het optionele Pack Visi SÃ©curitÃ© met daarin parkeersensoren rondom en een parkeerhulp, xenon verlichting met grootlichtassistent, het pack hifi met JBL audio en een speciaal leerpakket (Alcantara Lama). Tezamen met enkele kleinere opties verhoogt al dit fraais de vanafprijs van 50.020 euro met 6.140 euro, na het afrekenen van ruim 56 mille is deze 508 RXH de uwe. Een bom duiten, maar dan staat er ook een hele fijne en indrukwekkende auto op de oprit.



Stille aandrijflijn

Prijstechnisch doet de 508 RXH nauwelijks onder voor een A4 Allroad, maar het is duidelijk een grotere auto. In de lengte overtreft hij een A4 met negen centimeter maar hij biedt niet meer laadruimte, een gevolg van het accupakket onder de laadvloer. Met de achterbank op zijn plek bedraagt de laadruimte 423 liter, in neergeklapte toestand



Peugeot 508 SW RXH HYbrid4

1.439 liter. De vergelijking met de Allroad is gauw gemaakt op basis van zijn uiterlijk, maar qua prijsstelling en uitrusting heeft de 508 RXH een riante voorsprong. Of dit verschil ook tot uitdrukking komt in bouwkwaliteit en rijeigenschappen zal blijken na een grondige testrit.

Door zijn uiterlijke vertoon is het onderscheid met de mindere goden in het 508-gamma snel gemaakt, maar in het interieur zie je geen grote verschillen met bijvoorbeeld een 1.6 VTi. Dat is overigens geen schande, want de interieurs van Peugeot mogen er zijn. Het dashboard heeft een klassiek-moderne vormgeving en is opgebouwd uit puike materialen, het misstaat allerminst in een auto van een halve ton. Net als in de HYbrid4-versie van de 3008 is de toerenteller vervangen door een vermogensmeter en vinden we op de middentunnel de kenmerkende HYbrid4 versnellingspook en mode-selector. De spierwitte hemelbekleding en het enorme panoramadak geven aan dat we plaatsgenomen hebben in de top-of-the-range 508. De touch and feel van de knoppen, materialen en bewegende delen is dik voor mekaar, alles voelt hoogwaardig aan en klinkt ook als zodanig.

Het gevoel van luxe wordt versterkt zodra de RXH zich vloeiend en geruisloos vanuit zijn parkeerpositie in beweging zet. De auto rijdt zodra het mogelijk is met de elektromotor. Net als bij de overige HYbrid4's houdt de RXH dit vol tot 60 km/u en zolang de tractiebatterij achterin hiervoor puf heeft. Dankzij de dynastart merk je niets van het starten van de dieselmotor en door de laufkultur van de tweeliter diesel hoor je het ook nauwelijks. Tijdens een rit door de bebouwde kom veronderstelde een passagier dat we puur elektrisch van A naar B reden, maar in werkelijkheid sprong de dieselmotor twee keer bij. Zo fijn en stil werkt het systeem.



Gewichtige zaken

Het gecombineerde vermogen en koppel van beide motoren bedraagt 200 pk en 450 Nm, mooie waarden, maar de RXH weegt 1.745 kilo. De 3008 Hybrid4 die we recentelijk testten is met deze aandrijflijn bij tijd en wijle een rappe auto, maar dat gaat voor de RXH niet op. Het totaalgewicht drukt de acceleratiecijfers, de GT uitvoering met 2.2 liter diesel is duidelijk vlotter. Nu presenteert Peugeot de RXH ook niet expliciet als snel topmodel en daar zullen we de auto ook niet op afrekenen. Als we de RXH benaderen als cruiser voor lange afstanden wordt het een ander verhaal. Om te beginnen met zitcomfort: de stoelen zitten aangenaam stevig en door de vele elektrische instelmogelijkheden zal iedereen met een lichaamslengte tussen de 1.60 en 2.10 een prettige zitpositie vinden. Zoals gezegd is de dieselmotor aangenaam stil en ook van windgeruis heb je in het interieur amper last, stille interieurs zijn onderhand spreekwoordelijk voor Peugeot.



Peugeot 508 SW RXH HYbrid4

Maar het veercomfort dat Franse auto's volgens de zegswijze kenmerkt gaat niet helemaal op voor de RXH. Met het oog op de toegenomen wagenhoogte en het voertuiggewicht heeft Peugeot de RXH voorzien van een straffere vering. Het moet gezegd: de RXH vaart er wel bij, de carrosserie helt weinig over in snelle korte bochten en op lange glooiingen in de snelweg beweegt de auto nauwelijks. Met name in het betere bochtenwerk zou je de auto geen rijklaar gewicht van bijna 1.800 kilo toedichten, dat heeft Peugeot goed voor elkaar.

De autobahn en aanverwante snelheden schuwt de 508 RXH niet, al zou de besturing rond de middenstand iets meer mechanische weerstand mogen hebben. Mocht je terechtkomen op een Duitse snelweg met betonasfalt met de kenmerkende vele dwarsnaden, dan zou je wellicht een iets zachter onderstel wensen. Dergelijke korte oneffenheden worden hoorbaar en voelbaar doorgegeven en dat is op de lange afstand vermoeiend.



Ruimte voor verbetering

De 2Tronic versnellingsbak zijn we vaker tegengekomen in diverse PSA-modellen en de ervaringen ermee zijn evenzo gevarieerd. De bak is plezierig in de omgang zolang je er een vloeiende rijstijl op nahoudt. In het geval van de HYbrid4 wordt de onderbreking in de mechanische aandrijving voor een deel gecompenseerd door de aanhoudende elektrische aandrijving. In het geval van de RXH biedt het voertuiggewicht een extra compenserende werking: de grotere massa biedt meer weerstand tegen de schok van abrupt koppelen en ontkoppelen. Maar toch blijven de schakelacties bij snel optrekken en in de sportstand te bruusk, het past niet bij een auto als deze.

Tijdens het rijden geven de carrosserie en het interieur geen krimp, maar bij het openslaan van de voorportieren is telkens een kraakje hoorbaar. De oorzaak? De kleine hoek waarover de deuren openslaan, de deuren openen minder ver dan je denkt



Peugeot 508 SW RXH HYbrid4

waardoor de deurvanger telkens in actie komt en een krakend geluid ten gehore brengt. Na een paar weken houd je hier wel rekening mee, maar bij een splinternieuwe auto verwacht je dit niet. Wat eveneens storend is, en blijft storen, is de reactiesnelheid van de elektrische handrem. Die heeft na het selecteren van de Drive-stand te lang nodig om te lossen, elke keer moet je wachten totdat die zijn fiat geeft om daadwerkelijk te kunnen vertrekken.



Zegen en een vloek

Omdat de 508 RXH kort ter redactie verbleef hebben we geen volledige indruk gekregen van het brandstofverbruik. We brachten het tot 1 op 16, maar daar zit ruimte voor verbetering omdat we voornamelijk kilometers op de snelweg hebben gemaakt. Op snelwegtempo biedt de Hybride aandrijflijn nauwelijks voordelen. De testperiode was echter lang genoeg om te concluderen dat de stereotypen over Franse auto's hun



Peugeot 508 SW RXH HYbrid4

beste tijd gehad hebben. De Peugeot 508 RXH overtuigt door zijn bouwkwaliteit, hoogwaardige interieur en riant uitrusting.

Zijn hoge eigengewicht weet 'ie goed te verbergen door een straffe onderstelafstemming en comfortabele besturing. Het gewicht is een zegen en een vloek ineen, want het extra gewicht dat de RXH meestorst komt op het conto van de elektrische aandrijving, die 'm mooi aan een lage CO2 uitstoot en dito bijtelling helpt. Snel is de RXH niet, maar vlot zeker wel. Zijn totaalprijs is stevig, ook al is het een dikke Peugeot, maar dan heb je ook een boel auto met een stoere uitstraling. Minus de negatieve associaties die buitenstaanders soms hebben bij zijn duurdere Duitse evenknieën.

Plus

- + Riant uitrusting
- + Fraai interieur
- + Samenspel beide motoren

Min

- Trage elektrische handrem
- Versnellingsbak gevoelig voor rijstijl
- Krakende portieren