Joep de Heer
18 april 2026

Voor iedere gelegenheid

Ken je ze nog, de succesnummers Peugeot 405 en 406? Vooral die laatste groeide dankzij de Franse film Taxi uit tot een icoon. Na de 407 werd het lang stil rond deze Peugeot-lijn in Europa, tot de Fransen in 2023 inspeelden op de comeback van de fastback. De 408 was geboren, de volledig elektrische variant volgde eind 2025.

De 408 deelt zijn basis met de 308, maar krijgt een duidelijk eigen signatuur. Peugeot doopt hem tot fastback: een auto die aanvoelt als een sportieve, snelle sneaker, maar die je net zo goed onder een maatpak kunt dragen. Een mix tussen chic en dynamiek, passend bij vrijwel iedere gelegenheid.

Nu de 308 een grondige opfrisbeurt heeft gekregen, kan de 408 logischerwijs niet achterblijven. Hoog tijd om kennis te maken met de vernieuwde, volledig elektrische 408. En wel rondom de stad waar de 406 dertig jaar geleden filmgeschiedenis schreef: Marseille.

De leeuw verliest zijn slachttanden

Peugeot pakt de facelift van de 408 zichtbaar stevig aan. Meest in het oog springend: het merk neemt afscheid van de vertrouwde 'slachttanden' in de dagrijverlichting, die de afgelopen jaren op bijna elk model terugkeerden. In plaats daarvan legt Peugeot de nadruk op de herkenbare 'klauwen' als lichtsignatuur. En als kers op de taart (you hate it or you love it) krijgt de 408 in GT en GT Exclusive een verlicht logo in de neus. De koplampen zelf zijn lager gepositioneerd en subtiel weggewerkt in hoogglans zwarte inzetstukken onder dagrijverlichting.

Ook achteraan is er nieuws. Het traditionele logo in het midden verdwijnt en maakt plaats voor een verlichte, voluit geschreven merknaam. De achterbumper blijft grotendeels uitgevoerd in donker kunststof: praktisch bij parkeerschades en goedkoper te herstellen, maar optisch minder verfijnd dan een volledig in carrosseriekleur gespoten geheel.

Nieuw is ook de introductiekleur Flare Green, die de 408's mix van sportiviteit en stijl

extra benadrukt, zeker in combinatie met de juiste wielen. Bij de sportievere uitvoeringen is 19 inch standaard; de Allure staat standaard op 17 inch lichtmetaal. 20 inch is optioneel.

Alles wendt

De kenmerkende i-Cockpit met zijn kleine stuur blijft de gemoederen bezighouden. Bij de eerste kennismaking is en blijft het even wennen, maar na een paar uur rijden merk je er nauwelijks meer iets van en begin je het meer en meer te waarderen. Gewoon even wennen dus.

Het centrale infotainmentscherm is niet het grootste in zijn klasse, maar wel logisch naar de bestuurder toe gedraaid. Handig zijn de vijf programmeer sneltoetsen, door Peugeot i-Toggles genoemd, waarmee je veelgebruikte functies direct oproept. Tegelijkertijd blijft een oude irritatie hardnekkig overeind: voor zelfs de kleinste klimaataanpassing moet je nog steeds het touchscreen in. Waar andere merken fysieke bediening terugbrengen, laat Peugeot die kans voorlopig liggen.

Zit je eenmaal goed, dan is het positieve nieuws dat de 408 verrassend sportief aanvoelt. Alles is gericht op de bestuurder en je hebt echt dat 'piloot in je cockpit'-gevoel. Ook achterin valt er weinig te klagen: met 1,90 meter zit je nog prima, met voldoende hoofdruimte ondanks de aflopende daklijn en net genoeg knieruimte voordat je de rugleuning voor je aantikt. Daarnaast is er ruim voldoende bagageruimte: 468 liter, uit te breiden tot 1.542 liter met de achterbank plat. Ronduit sterk voor dit elektrische segment.

Klaar voor de start?

De E-408 is pas een half jaar op de markt, maar krijgt nu al een plek in de facelift van het model. Helaas grijpt Peugeot deze kans niet aan om de actieradius te vergroten; die blijft steken op 456 km (WLTP). Laden gaat met een acceptabele snelheid van 120 kW. Niet grensverleggend, maar goed bruikbaar.

Die 456 kilometer is voor dagelijks verkeer ruim voldoende, alleen is de concurrentie

inmiddels een stap verder: voor vergelijkbaar geld zijn er alternatieven die je al snel pakweg honderd kilometer extra actieradius bieden. Ook one-pedal driving ontbreekt; om volledig tot stilstand te komen moet je altijd het rempedaal gebruiken.

Wat tijdens het rijden direct opvalt, is de rust aan boord. Geluiden van buitenaf, bandengeruis of wind zijn amper waarneembaar, mede dankzij het gelaagde glas dat vanaf de GT-uitvoering standaard is. Ook het onderstel verdient lof: nooit te zacht, maar ook zeker niet te stug. Een knap staaltje afstemming door de Franse ingenieurs.

De 408 komt standaard met een uitgebreide set veiligheidssystemen, waarvan Ã©Ã©n element bijzonder positief opvalt. Vanuit Europese wetgeving moet een akoestisch signaal klinken bij overschrijding van de maximumsnelheid, dat bij elke nieuwe rit standaard aanstaat maar handmatig kan worden uitgeschakeld. Peugeot scoort punten met de uitvoering hiervan: een subtiele, herhalende gong klinkt bij overschrijding die echter niet opdringt of irriteert. Tijdens de testrit voelden we geen enkele behoefte om dit uit te zetten. Precies zoals het hoort ; zo komt het systeem pas echt tot zijn recht.

Hoge startprijs

Wie een Peugeot 408 op de oprit wil, moet minimaal â‚¬ 40.090 meenemen. Voor dat bedrag stap je in de Hybrid 145 e-DCS6: een mild-hybride zonder stekker. Voor â‚¬ 1.000 extra is er de volledig elektrische E-408, met een 58 kWh accu. Nog eens â‚¬ 1.000 extra brengt je bij de plug-in hybride. Peugeot levert de 408 in drie uitrustingsniveaus: Allure, GT en GT Exclusive.

De grootste concurrentie voor de 408 komt ook uit Frankrijk. De Renault Symboiz, komt in de buurt met vergelijkbare looks en positionering. Renault vraagt echter net wat minder voor zijn instapmodel, wat voor prijsbewuste kopers een doorslaggevend argument kan zijn. Keerzijde: een volledig elektrische Symboiz ontbreekt in het gamma. Aan de andere kant van het spectrum vinden we de CitroÃ«n C5 X, die duurder is, maar ook een klasse hoger speelt met meer nadruk op comfort; een typische CitroÃ«n-kenmerk.

Buiten de Franse bubbel loert de Cupra Tavascan als alternatief. Deze Spaanse

SUV-coupÃ© biedt een sportieve insteek en een volledig elektrische aandrijflijn, maar positioneert zich in een iets ander segment met meer nadruk op een hogere zit en een uitgesproken design. De keuze hangt dus sterk af van je prioriteiten: prijs, comfort, of juist die elektrische toekomst.

Complete allemansvriend

De Peugeot 408 zet met zijn facelift vooral uiterlijk een overtuigende stap. Hij oogt scherper en sportiever dan ooit, maar tegelijkertijd ook stijlvoller zeker in een kleur als Flare Green. Onderhuids blijft de vooruitgang beperkter. Peugeot had het moment kunnen aangrijpen om het elektrische bereik op te schroeven of het interieur qua bediening gebruiksvriendelijker te maken, maar die sprong blijft uit.

Toch hoeft dat de pret niet te drukken, want in het dagelijks gebruik klopt het totaalplaatje. De 408 is het soort auto dat je als een multitool kunt zien: hij past bijna altijd. Hij biedt ruimte, comfort en een toef sportiviteit, is voldoende stil en netjes afgewerkt, en je kunt hem kiezen zoals hij bij je leven past mild hybride, plug-in hybride

of volledig elektrisch. Geen grenzenverlegger, maar een verrassend complete allemansvriend.

Plus

+ Fijne balans in onderstel
+ Ruimte achterin
+ Past voor iedere gelegenheid

Min

- Geen one padel drive
- Actieradius blijft wat achter