



Peugeot 3008 1.6 e-THP EAT6 GT-Line



Martijn Verhoef
26 december 2016

Uit de identiteitscrisis

Waar Peugeot een kleine tien jaar geleden samen met de rest van de PSA-groep nog op sterven na dood was, lijkt het merk vandaag de dag wel als herboren. Modellen als de 208 en 308 zorgen voor goede resultaten. Doordat ze flink lichter zijn dan hun voorgangers kunnen ze profiteren van een zuinig verbruik en verbeterde prestaties. Peugeot trekt die lijn nu ook door naar de 3008 en gooit daarbij het roer gelijk helemaal om. Waar de eerste 3008 het nog een beetje in het midden liet tussen een crossover en SUV, wordt het nieuwe type als volledige SUV gepresenteerd. Hoe dat bevalt testen wij graag voor je uit.



Een echte SUV

Het vorige type was kortgezegd een beetje vreemde eend in de bijt. Het ontwerp was vrij lomp, terwijl de auto als vlees noch vis bestempeld kon worden. De nieuwe 3008 staat een flink stuk hoger op zijn poten en laat er daarom geen twijfel over mogelijk: hier staat een rasechte SUV, die de Kadjars en Tucsons van deze wereld het vuur aan de schenen moet leggen. Qua ontwerp is dat naar onze mening in ieder geval goed gelukt, want de Fransoos is een stuk fraaier getekend dan zijn voorganger. De kunststof omlijsting van de wielkasten en de aluminium kap onder de voorbumper 'ruigen' de boel behoorlijk op. Ook naar chromen accenten hoef je niet lang te zoeken, want op werkelijk elk gedeelte van de auto is het glimmende materiaal te vinden. Toch kun je dit niet als overdadig gebruik van het materiaal zien, want het geheel blijft sierlijk. Het contrast tussen de fraaie metaallak Copper Brown en de zwarte glimmende panelen (onderdeel van de GT-Line) maken het geheel af. Met de 3008 koop je zeker geen auto van dertien uit een dozijn.



Bijna premium

Het moge duidelijk zijn dat je de vorige 3008 niet hoefde te kopen vanwege het verfijnde design van het exterieur. Maar qua interieur gooide de auto hoge ogen op als het ging om gebruikte materialen en ergonomie. En dat blijft ook zo, want in de nieuwe 3008 is wederom gekozen voor een premium uitstraling. De materialen voelen erg goed aan en ook de bedieningsknoppen zijn van degelijk materiaal. Bovendien is het ontwerp origineel, want neem nu eens de deurpanelen: er is een soort zachte stof op aangebracht, wat niet alleen goed aanvoelt, maar ook nog eens erg fraai is.

Qua materiaalgebruik bevindt de 3008 zich op hetzelfde niveau als de Volkswagen Tiguan, die toch wel als de benchmark in dit segment wordt gezien. Maar daarbij moet worden opgemerkt dat het ontwerp van het 3008-dash een stuk origineler is.

Een pijnpunt dat we bij veel Peugeots van de laatste jaren tegenkwamen, was toch wel de bediening van het multimediascherm. Zeker bij de 308 leidde dit af en toe tot frustraties, want het scherm reageerde traag en de verdeling van de menu's waren onlogisch. Dit terwijl bijvoorbeeld de klimaatbediening alleen via dit scherm liep.



Peugeot 3008 1.6 e-THP EAT6 GT-Line

Met i-Cockpit 2.0, dat bij de 3008 zijn intrede doet, laat Peugeot zien dat er naar de kritiek geluisterd is. Het scherm reageert buitengewoon snel en de bediening is vergemakkelijkt. Bovendien is de navigatie met kaarten van TomTom een stuk beter bij de leest dan de navigatie in overige Peugeots. De analoge tellers zijn vervangen voor een digitaal scherm met een hoge resolutie. Hierop kan informatie over de navigatie en de af te spelen media worden weergegeven. Je verlangt dan ook geen moment meer naar een head-up display.

Qua binnenruimte gaat de auto er ook flink op vooruit. De vorige 3008 was al geen stakker, maar de inzittenden zitten ronduit riant in de nieuwe telg. Bovendien kunnen ze gebruik maken van comfortabele zittingen die ruim voldoende ondersteuning bieden. De achterbank is wellicht iets krappier dan voorheen, maar als volwaardige vierzitter kun je de auto zeker zien. Na het (handsfree) openen van de achterklep heb je de beschikking tot 520 liter kofferruimte, bijna 100 liter meer dan de oude 3008.



Afvalkuur



Peugeot 3008 1.6 e-THP EAT6 GT-Line

Ten opzichte van de vorige 3008 met dezelfde motorisering verloor het huidige model 250 kilo. Dat betaalt zich natuurlijk uit in een gunstiger verbruik en maakt van de testauto in combinatie met de 1.6 e-THP een rappe jongen. Met de 130 pk 1.2 driebcilinder zou je ook prima uit de voeten kunnen, maar de 165 pk sterke viercilinder loopt net even wat lekkerder. Bovendien mag de 1.6 1550kg trekken, terwijl het advies voor de 1.2 het bij 1200kg houdt. Overigens is vierwielaandrijving op zowel de benzine- als de dieserversies (nog) niet mogelijk.

De auto voelt lekker pittig aan, zeker als je de sportmodus activeert. De auto is gretig, ook bij halfgas. Bovendien is het comfortniveau goed op orde, terwijl de auto - mede door de 19 inch wielen - behoorlijk direct stuurt.

Het enige smetje op de prestaties en het rijgedrag is de automatische transmissie. Het is niet dat de automaat niet goed functioneert, maar er zijn talloze transmissies op de markt die hun werk net even wat geraffineerder doen. Dit merk je echter alleen als je snel wilt accelereren, want bij meerijden met het overige verkeer heb je nergens last van.

De 3008 is ook de eerste Peugeot die gebruik mag maken van de nieuwste veiligheidsvoorzieningen van het Franse merk. Een grootlichtassistent, een rijbaanhulp en een dodehoekhulp zijn allemaal op de auto aanwezig. Helaas werkt het ene systeem net even wat beter dan de andere. Over de dodehoekhulp valt niets verkeers te zeggen, deze doet goed zijn werk. Maar de rijbaanhulp is erg aanwezig en maakt het rijden op de snelweg tÃ© onrustig. Telkens voel je de auto meesturen, terwijl dit niet direct nodig is. Deze hulp hebben we dus maar gelaten voor wat hij is en bij de eerste mogelijkheid uitgeschakeld. Ook de grootlichtassistent laat af en toe wat steken vallen, waardoor medeweggebruikers getraakteerd worden op een felle bundel.

Het spreekt voor zich dat een lager gewicht gunstig uitpakt voor het verbruik en dat blijkt tijdens de testweek ook het geval. De fabrieksopgave van 5,7 liter op de 100 (1 op 17,5) kilometer blijkt te hoog gegrepen, maar ruim 1 op 14 is zeker geen slechte score voor een 165 pk sterke auto.



Ook premium prijzen

Peugeot wil de komende jaren iets omhoog kruipen in de verschillende segmenten en zet met de 3008 een flinke stap in de goede richting. Denk even de emblemen weg en stap dan nog eens in de 3008. Het interieur voelt premium (met de tuimelschakelaars en mooie materialen), de prestaties doen niet onder voor die van bijvoorbeeld een GLA, en er is een hele reeks aan comfortvoorzieningen en veiligheidsfuncties op de auto te krijgen. Maar met de hang naar premium verschuiven ook de prijzen steeds meer die kant op. Voor niet minder dan 29.384 euro krijg je een 3008 mee van de Peugeotdealer. Maar je wilt geen wieldoppen en een niet in hoogte verstelbare passagiersstoel, waardoor je de Acces-uitvoering laat voor wat hij is. Een goed uitgeruste 3008 met 1.2 driebcilinder kost algauw 32 mille. De 165 pk sterke 3008 in GT-line die wij op de oprit hadden staan doet daar nog eens bijna 10k bij op. Voor 41.644 euro is deze auto de jouwe, waarbij nog lang niet alle opties zijn aangekruist. De speciale accenten zijn uiteraard standaard, net als de full-ledverlichting. Voor zaken als de handsfree achterklep en een panoramadak dien je nog ruim 2000 euro bij te leggen. De zakelijke rijder kan overigens gebruik maken van een aantal aantrekkelijke



Peugeot 3008 1.6 e-THP EAT6 GT-Line

pakketten, die onder de noemer BlueLease vallen.



Beste Peugeot in jaren

Na een week in en om de 3008 rondgebracht te hebben, kunnen we concluderen dat de fraaie nieuwkomer de beste Peugeot is die het merk in jaren heeft gemaakt. Alle minpunten van de 308 zijn aangepakt en verbeterd, zodat er een luxe en goed rijdende auto is overgebleven. Helaas heeft dit alles wel zijn prijskaartje, maar daar krijg je echt een hoop voor terug.

Plus

- + i-Cockpit werkt eindelijk
- + Premium SUV
- + Blijft functioneel

Min

- Rijhulpsystemen laten steken vallen
- Geen vierwielaandrijving leverbaar
- Duurder dan voorganger