



Bjorn Blokzijl
11 februari 2020

Seriously unboring

Als je in de markt bent voor een C-segment SUV met vierwielaandrijving, sportieve prestaties en een luxe interieur, dan kom je al snel uit bij één van de gedoodverfde premium merken. Maar daar komt per direct verandering in. Blader je nu door het modellengamma van Peugeot, dan vind je daar de 3008 HYbrid4. Met een geblazen één-punt-zesje in het vooronder en een elektromotor op de voor- én de achteras, is het systeemvermogen liefst 300 pk - en hiermee is het zelfs de krachtigste productie-Peugeot ooit. Aan het vermogen zal het dus niet liggen, maar of het totaalplaatje voldoende is voor de Fransen om consumenten uit bijvoorbeeld hun Audi of Volvo te krijgen, zochten we uit rondom het prachtige Sitges Terramar in Spanje.



Wolf in schaapskleren

Peugeot onthulde in het jaar 2008 de eerste generatie van de 3008. Zijn uiterlijk was op z'n zachts gezegd controversieel en kreeg daarom niet van iedereen de handen op elkaar. Hoe anders was het toen het merk in 2016 het doek van de tweede generatie van hun compacte SUV af trok. Met zijn gedrongen koets, strakke lijnen en een erg fraai interieur waren zowel journalisten als de consument dolenthousiast. Het is daarom ook geen wonder dat de auto in 2017 prompt de titel van 'Auto van het Jaar' kreeg. Waar de eerste generatie in zijn topjaar 'slechts' 3.700 exemplaren wist te verkopen in Nederland, ging de huidige 3008 in zijn eerste jaar hier al ruim overheen met meer dan 5.200 tenaamstellingen.

De 3008 zit in 2020 in zijn vierde levensjaar, maar dat is hem an sich nog niet af te zien. In het concern waaronder Peugeot valt, heeft de 3008 twee broers: de Opel Grandland X en de DS 7. De eerstgenoemde heeft een wat braver ontwerp en de tweede kenmerkt zich juist door een extravagant in- en exterieur. De Peugeot nestelt zich perfect tussen beiden en doet nog geenszins verouderd aan, al valt hij wel wat uit de toon naast de



Peugeot 3008 HYbrid4 GT

nieuwe toevoegingen aan het modellengamma; hij moet de typisch 'slagtanden' ontbernen. Met de toevoeging van de HYbrid4 verandert er eigenlijk weinig aan het ontwerp. Wel is er een extra 'klep' toegevoegd, waarachter de aansluiting voor de laadstekker zich bevindt. Voor de leek is dit echter niet zichtbaar, waardoor zelfs de krachtigste variant van de 3008 zich zonder moeite mengt tussen zijn broeders en de rest van het verkeer. Hierdoor is het toch stiekem best een wolf in schaapskleren!



Fraai met een beperking

We vragen ons af of Peugeot verwende consumenten - die normaliter vooral shoppen bij merken die opereren in het hogere segment - met deze 3008 naar zich toe kan lokken. Met alleen een fraai ogende koets lukt dat helaas nog niet; De eerste indruk na het openen van het portier is voor deze koper minstens zo belangrijk. Qua afwerking en materiaalgebruik heeft Peugeot de afgelopen jaren al enorme stappen gezet. Werd je in het vorige decennium nog vaak geconfronteerd met hard en lelijk ogend kunststof, dat is nu verleden tijd. Zo ver het oog en de tast reikt, is de 3008 voorzien van fraai uitzierende materialen en zijn de naden gelijk en erg klein. Omdat je ook volledig



Peugeot 3008 HYbrid4 GT

elektrisch kunt rijden met deze 3008 is hij uitermate geschikt om de kleinste rammels en trillingen waar te nemen. Deze ontbreken echter en geven nogmaals aan hoeveel energie en geld er is gestoken om het interieur op een hoogwaardig niveau te brengen. Zelfs als we de gebaande paden verlaten - waarover later meer - blijven bijgeluiden vanuit het interieur achterwege.

Verschillen met andere uitvoeringen van de 3008 zijn ook in het interieur met een vergrootglas nauwelijks te vinden, maar zowaar hebben we iets gevonden. Uiteraard mag je voor een prijs van iets meer dan 54 mille verwachten dat je baadt in luxe. Dãt is dan ook zo met een fraaie bekleding van de stoelen en portieren en een perfecte uitvoering van zowel de I-cockpit als het multimediasysteem. Subtiële verschillen vind je in de vorm van de instellingen van de rijmodi. Hierin zijn de keuzes voor zowel een volledig elektrisch gebruik en de modus voor aandrijving op alle wielen toegevoegd. Een ander verschil merk je als je bagage wilt opbergen in de auto. In de 3008 met enkel een brandstofmotor heb je voor 520 liter plek achterin de auto, maar in de geteste HYbrid4 is dat geslonken tot 395 liter. Hetzelfde verschil zie je in de maximale ruimte als je de achterbank geheel omklapt. Dit verschil is te verklaren door de plaatsing van een elektromotor op de achteras.



Emissieloos offroaden

In het rijden met de HYbrid4-versie van de 3008 valt één ding direct op: de fabrieksopgave van het aantal te rijden elektrische kilometers is 59, maar dat haal je in de praktijk nooit. Rond de 40 kilometer rijden op de elektrische lading is meer realistisch. Hierbij is 135 km/u de maximumsnelheid. Dit is voor het gros van de zakelijke rijders voldoende voor het woon-werkverkeer. Indien je verder van het werkadres woont, is de maximale afstand dat je elektrisch kunt rijden een prikkeltje in het verbruikscijfer dat de auto kan halen. Qua zakelijke bijtelling is de 3008 niet voordeliger dan andere auto's, maar je rijdt toch milieuvriendelijker dan het gros van het andere verkeer. Voor de werkgever is dit gegeven financieel niet aantrekkelijk, maar is het voor het imago des te beter.

Wat de 3008 HYbrid4 tevens onderscheidt van de rest van het gamma is dat hij zonder moeite een steile helling volledig elektrisch - en dus emissieloos - kan nemen. Dit kan alleen als je genoeg elektrisch vermogen hebt behouden, wanneer je dus in de instellingen hebt aangegeven dat je elektrisch vermogen wil overhouden en snelheid



Peugeot 3008 HYbrid4 GT

niet de prioriteit heeft. Dit offroaden doet hij met zoveel gemak en zonder enig drama, dat je steeds meer vertrouwen krijgt in het kunnen van de auto. In de proefopstelling werd de auto dan ook niet gespaard en kreeg hij niet alleen stevige beklimmingen als obstakel. 'What goes up, must go down', dus afdalen is de tweede beproeving. Schakel je het 'hill-descent-control' in, dan kun je deze gebruiken in twee modi: \tilde{A}^3 f je zet de automaat in D, of in N. Het verschil tussen beide is dat bij de laatste een lagere snelheid gehanteerd wordt. Toch is het niet zo dat je in drive ongecontroleerd en t \tilde{A} © snel van de heuvel afrijdt, maar dan is het wel eenvoudiger om na de afdaling weer direct op gang te komen zonder daarvoor een extra handeling te moeten doen.

Een aantal maanden nadat de 3008 HYbrid4 voor de consument beschikbaar is, komt er een voorwielaangedreven HYbrid - dus zonder de toevoeging aan het eind - met 225 pk. Voor de Nederlandse markt is deze aandrijflijn al meer dan voldoende. Ook deze auto is voorzien van een 1.6 benzinemotor, maar dan met slechts \tilde{A} © \tilde{A} ©n elektromotor. Het voordeel van vierwielaandrijving is niet beperkt tot het echte offroaden. Ook in de winter en bij forse regenbuien merk je in de praktijk dat aandrijving op alle wielen net wat veiliger is. Of het prijsverschil het waard is, is natuurlijk afhankelijk per consument. Daarbij is de bak extra vermogen ook altijd fijn om onder de rechtervoet te hebben.



Niet anders, tot....

Rijden met de 3008 HYbrid4 gaat in de basis niet anders dan bij de minder-vermogende versies. Pas als je het gaspedaal flink vloert, blijkt hoe snel de auto van z'n plek gaat. Dit werd tijdens onze testroute nog eens extra benadrukt toen er een flink stijgingspercentage overwonnen moest worden; de 3008 gaf geen enkele krimp. Op een vlakke weg moet hij zelfs net binnen de zes seconden de '100' kunnen aantikken. Hoewel de auto door zijn accupakket en toegevoegde elektromotoren flink aan gewicht heeft gewonnen, merk je dat tijdens het rijden niet. Overmatig overhellen bij het nemen van een bocht of 'duiken' tijdens het remmen zijn hem vreemd.

Wat is gebleven is de wendbaarheid. Dankzij een opvallend kleine draaicirkel is de auto niet alleen geschikt voor lange snelwegritten, maar ook in de stad voelt hij zich als een vis in het water. Een representatief testverbruik was door het veelvuldig offroad rijden en de gevarieerde testroute niet te noteren. Peugeot geeft voor de 3008 HYbrid4 een gemiddeld verbruik op van 1.4 liter per 100 kilometer. Dit is gebaseerd op een volle accu en een elektrische actieradius van 59 kilometer. In de praktijk verbruik je dus meer



Peugeot 3008 HYbrid4 GT

brandstof, maar in ieder geval een stuk minder dan de standaard benzine-uitvoeringen.



Premium in het zicht

Met een vanafprijs van liefst 53.210 euro is de 3008 HYbrid4 bij lange na geen koopje. Toch is hij met zijn vermogen, aandrijflijn en prestaties meer dan ooit een Peugeot om niet te vergeten als je een luxe en allround middenklasser SUV zoekt. Het imago van de Å©chte premium-merken ontbeert hij, maar de kwaliteiten heeft de auto daadwerkelijk wel. Voor de Audi, BMW of Mercedes-Benzrijder is het een grote stap naar een ander merk. De keuze hiervoor is een stuk eenvoudiger gemaakt door de toevoeging aan het gamma van de Peugeot 3008: de HYbrid4. Voor dit geld heb je nergens anders dit vermogen, de luxe Å©n de moderne uitstraling. Peugeot zet dus wederom een nieuwe stap richting de top van het segment en daarom is de nieuwe 3008 HYbrid4 een geslaagde toevoeging aan het gamma.



Peugeot 3008 HYbrid4 GT

Plus

- + Krachtige aandrijflijn
- + Bovengemiddeld fraai interieur
- + Goede rijeigenschappen

Min

- Beperkte bagageruimte
- Aan de prijs
- Ontwerp exterieur niet in lijn met nieuwste Peugeots