



Arnold van Schepen
19 juni 2012

Januskop

Peugeot en dieselmotoren, het is sinds jaar en dag een vertrouwde combinatie. Het merk is altijd innovatief bezig geweest op het gebied van dieseltechniek. In 2001 introduceerde Peugeot als eerste een standaard roetfilter, en 2009 behaalde de 908 HDI de overwinning in de 24-uurs race van Le Mans. De jongste primeur is de Hybrid4 dieselhybride die zijn debuut maakt in de 3008. We hebben 'm onderworpen aan een zeer uitgebreide test.



De techniek

Hybride-aandrijflijnen zijn er in allerlei soorten en maten en de HYbrid4 is de jongste variant op dit thema. Voorin vinden we de bekende 163 pk sterke 2.0 HDi die gekoppeld is aan een gerobotiseerde handbak met zes versnellingen. Onder de motorkap is enig verschil te zien met de gewone dieselversies door de aanwezigheid van de oranje hoogspanningskabels die de laadspanning van de dynamo naar de tractiebatterij voeren. Dit is een grote accu die zich onder de kofferbakvloer bevindt. Om die reden is de vloer dan ook een tiental centimeters hoger dan bij de conventionele 3008'en. Op de achteras heeft Peugeot een 37 pk sterke elektromotor gebouwd, deze motor doet dienst bij snelheden tot 60 km/u en assisteert de verbrandingsmotor indien nodig. De 3008 HYbrid4 is een parallel hybride: indien mogelijk rijdt de auto puur elektrisch, wanneer de tractiebatterij leeg is, of wanneer er mee vermogen wordt gevraagd, springt de verbrandingsmotor bij. De elektromotor doet tijdens het uitrollen en gas



Peugeot 3008 HYbrid4

loslaten dienst als alternator om zo de tractiebatterij weer bij te laden. De "4" in HYbrid4 slaat op de vierwielaandrijving van de auto. Helemaal nieuw is dit type aandrijflijn niet. De Lexus RX heeft een vergelijkbare aandrijflijn, met als verschil dat de verbrandingsmotor bij de Lexus een benzinemotor is.

De HYbrid4 heeft vier rijstanden die met een draaiknop achter de versnellingspook geselecteerd kunnen worden. In de ZEV (zero emission vehicle) modus rijdt de 3008 volledig elektrisch. Dit kan tot een afstand van drie kilometer. In de Autostand besluit de elektronica welke motor de aandrijfkracht levert, de elektromotor doet dan dienst als ondersteunende motor. In de Sportstand ondersteunt de elektromotor maximaal, dan leveren beide motoren een gecombineerd vermogen van 200 pk en een koppel van 500 Nm. In die stand wordt tevens het schakelgedrag van de versnellingsbak aangepast. Tot slot is er de 4WD-stand waarbij er een rechtstreekse elektrische verbinding is tussen de dynamo van de dieselmotor en de elektromotor, in dat geval is de 3008 tot 120 km/u vierwielaangedreven.



Afwijkende kenmerken

Het design van de 3008 is, eufemistisch uitgedrukt, nogal markant. Omdat de onderhuidse techniek van de HYbrid4 aanzienlijk kostbaarder is dan die van de reguliere 3008'en wordt de dieselhybride als topmodel gepositioneerd. En daarbij hoort natuurlijk het nodige uiterlijke onderscheid, al is dit bij de 3008 niet bijster groot. Zo heeft de HYbrid4 een afwijkende grille met twee verchromde lamellen en zijn de koplampen voorzien van led-dagrijverlichting. Ter hoogte van de buitenspiegels heeft Peugeot een klein embleem aangebracht dat voorbijgangers op de techniek onder het plaatwerk attendeert.

Van binnen zie je pas in tweede instantie dat je plaatsgenomen hebt in de HYbrid4. De meest in het oog springende wijzigingen zijn de vermogensmeter in het dashboard, de selectiehendel van de automaat die alle HYbrid4 Peugeots kenmerkt, en de



Peugeot 3008 HYbrid4

selectieknop voor de aandrijfmodi. Over het exterieur van de 3008 lopen de meningen uiteen, het interieur daarentegen geeft weinig reden tot klagen. Het ontwerp en de gebruikte materialen zijn dik in orde, al is de ergonomie voor verbetering vatbaar. De stoelzittingen zijn wat kort en bieden niet veel ondersteuning, iets meer contour in de wangen van de zitting en rugleuning is meer dan welkom. Ook de verstelknop van de lendensteun zit op een onhandige plek, deze zit halverwege de rugleuning en is lastig met de hand te bereiken.

Wat in de praktijk lastiger is, is het gebrek aan vakjes voor passen en brillen. De middenconsole heeft weliswaar een enorm opbergvak waar moeiteloos vier literpakken melk in passen, maar voor een zonnebril is geen plekje binnen handbereik. Net als voor bekers, flesjes of blikjes. De 3008 heeft geen bekerhouders. Wat 'ie dan weer wel heeft is een zeer riante instap voor alle passagiers. Papa's en mama's die regelmatig hun kids achterin in een zitje vervoeren zullen de grote opening van de achterdeuren zeker waarderen. En dat is uiteindelijk meer waard dan een paar bekerhouders...



Stilte en de storm

Na het starten van de motor blijft het stil in de 3008 HYbrid4. In het centrale display verschijnt de melding "hybridesysteem actief" om aan te geven dat de auto klaar voor vertrek is. De dieselmotor start pas als de techniek het noodzakelijk acht, en onder normale omstandigheden is dat pas na een paar honderd meter. Normaalgesproken rijd je altijd in de ZEV-mode van je parkeerplaats. Bij een koude start kun je motor horen aanspringen, maar je merkt nauwelijks dat hij een deel van de tractie van de elektromotor overneemt. De techniek regelt het toerental en het aangrijpen van de koppeling zo netjes, dat de overgang van elektrische naar dieseltractie nagenoeg onvoelbaar is.

De 3008 is een uitgesproken stille auto, net als zijn kleinere broer, de 308 CW. Op lagere snelheden plukt hij de vruchten van zijn elektrische aandrijving. Je hoort dan alleen wat



Peugeot 3008 HYbrid4

bandengeluid en helaas ook wat kraakjes in het interieur, zeker op klinkerwegen. Maar wanneer je de snelheidslimieten aan je laars lapt blijft de auto ook erg stil. Bij 150 km/u en windkracht 5 tegen, is het tikkende geluid van regenwater op de voorruit hoorbaar. Wanneer je de snelheid uit het oog verliest, hetgeen dankzij het head-up display nog best lastig is, rijd je ongemerkt sneller dan is toegestaan. In de 3008 is de geluidsperceptie derhalve een slechte indicator voor de rijnsnelheid.

Tegenover het geluidscomfort dat de 3008 biedt, staan de incidentele nukken van de 2Tronic versnellingsbak. In de folder wordt 'ie aangeprezen als automaat, maar een zegsman van Peugeot benadrukt terecht dat het eigenlijk een handbak is. Dat betekent dat de aandrijving tijdens het schakelen onderbroken wordt en dus altijd voelbaar is. Een waarheid als een koe, ware het niet dat ontkoppelen aan aangrijpen van de koppeling soms te nadrukkelijk voelbaar zijn. De elektromotor op de achteras compenseert deze onderbreking enigszins, maar nooit helemaal. Dat de schakelacties van de bak soms wat onsubtiel zijn, valt des te meer op in de HYbrid4 omdat de elektronica juist wel in staat is om de dieselaandrijving vloeiend met de elektromotor te laten samenwerken. Een pluspunt van de EGC-bak is de vlotte reactie op de commando's van de schakelflippers, in de manuele stand is schakel- en koppelgedrag keurig, vooral wanneer de gasvoet van de bestuurder meehelpt door iets gas te lossen bij het opschakelen.



Twee gezichten

De term "hybride" is synoniem voor zuinig en schoon. Maar je kunt er ook op een andere manier van profiteren, want een extra motor betekent ook extra power. En dan wordt een hybride best een vlotte auto, zoals we onlangs bij de Infiniti M35h ontdekten. De 200 pk en 500 Nm die beide motoren in de sportstand leveren maken van de 1.635 kilo zware 3008 een vlotte auto, het zal je weinig moeite kosten om bijvoorbeeld een BMW 320d achter je te houden. Het nadeel van de sportstand is dat de elektronica de dieselmotor onnodig toeren laat maken en waardoor de rust in het interieur verstoord wordt. Gezien de koppel- en vermogenscurve van de dieselmotor is er geen noodzaak om het blok zoveel toeren te laten draaien. Opschakelen met de flippers is hier het devies.

Zoals gezegd is de 3008 een stille auto, op goed geplaveide wegen is het aangenaam



Peugeot 3008 HYbrid4

kilometers maken. Maar de afstelling van de vering en demping is wat aan de stevige kant. De ingaande slag is te stevig gedempt waardoor korte oneffenheden te hard aan de carrosserie worden doorgegeven. Het is jammer dat Peugeot de lange veerwegen van de 3008 niet benut voor wat meer veercomfort. Daarmee laat Peugeot wel een kans liggen, een iets softere onderstelafstemming zou van de 3008 HYbrid een uitgesproken comfortabele auto maken.



De lusten Æn de lasten

De HYbrid4 aandrijflijn maakt de 3008 weliswaar een stuk zwaarder en duurder, maar biedt hij ook echte voordelen? De extra motor biedt vooral voordelen op prestatie- en comfortgebied, maar wordt de 3008 er per saldo zuiniger van? De brochure belooft 3,8 liter per 100 kilometer - 1 op 26. Wij haalden met een kalme rijstijl en een optimaal gebruik van het genererend vermogen van de elektromotor net geen 1 op 17. Een



Peugeot 3008 HYbrid4

aanzienlijk verschil.

De Peugeot 3008 HYbrid4 is een auto met twee uitgesproken kanten. In de basis is het een stille, ruime en comfortabele auto. Zijn hybride aandrijflijn doet een duit in het zakje wat de prestaties betreft en maakt de auto uitgesproken vlot. Helaas blijft het verbruik achter bij de verwachtingen en is de auto te stevig afgeveerd. Ook het rijden met de gerobotiseerde versnellingsbak vergt een gecontroleerde input van het gaspedaal. De extra pk's en Nm's in combinatie met de 2Tronic versnellingsbak maken de auto onrustig. Jammer, want de koppellijke aandrijflijn leent zich voor een gemoedelijk rij karakter. In deze vorm valt of staat de techniek met het rijgedrag van de bestuurder, de auto is niet vanzelfsprekend Frans comfortabel. Wel iets om rekening mee te houden.

Plus

- + Stille auto
- + Trekkracht in overvloed
- + Samenspel beide motoren

Min

- Schakelen bij snel optrekken
- Onderstel iets te stug
- Verbruik veel hoger dan opgave