



Martijn Verhoef
8 oktober 2020

Fluisterstille leeuw

Het aantal verschillende elektrische modellen groeit explosief en de elektrificatie slaat geen enkel segment over. Peugeot speelt daar handig op in, door de komende jaren van ieder model uit haar gamma een elektrische versie te bieden. Daarbij onderscheiden de elektrische modellen slechts op details van hun familieleden met verbrandingsmotor, om zo de stap naar elektrisch rijden klein te houden. De e-208 reden we al eerder en ook met de reguliere 2008 maakten we vorig jaar kennis. Maar het is nu tijd om de e-2008 een volle week op gebruiksgemak, rijbereik en rijgedrag te testen. Lees mee hoe dat bevalt.



Origami

Bij de onthulling van de nieuwe Peugeot 2008 waren we het uitgaande model op slag vergeten. Veel strakker getekend dan voorheen en met kenmerkende designtrekjes als de leeuwenklauw, dagrijverlichting en het typenummer op de motorkap wist de auto ons te verleiden. En met het ophalen van de testauto blijkt dat het ontwerp nog steeds datzelfde effect teweegbrengt. Je houdt er van, of juist niet. Maar de 2008 en broertje 208 zijn de meest uitgesproken auto's die je in het B-segment kunt krijgen. Zoals we in de inleiding al benoemden, onderscheidt de e-2008 zich beperkt van zijn broers op fossiele brandstoffen. Je kunt de elektrische versie herkennen aan de dichte grille met de doorlopende carrosseriekleur en de badge op het zijpaneel.

En een leuke subtiele hint: het groene Peugeot-logo op de voor- en achterzijde. Een leek zou het model niet snel als elektrisch typeren en dat vinden veel kopers een voordeel. Maar consumenten die aan de hele wereld willen laten zien dat ze elektrisch rijden, halen met deze cross-over minder snel hun gram.

Hoewel voorbijgangers de auto dan niet direct typeren als elektrisch, val je wel degelijk



Peugeot e-2008 GT Premiere

op met de e-2008. Met vouwen in de flanken die doen denken aan origami kunstwerken en de strak uitgesneden lichtunits, weet de auto alle aandacht naar zich toe te trekken. Zeker als GT en met het Blue Vertigo van de testauto is het totaalplaatje compleet. Elektrificerend in meerdere opzichten.



Nieuwe standaard

Ook vanbinnen weet Peugeot een nieuwe standaard te bepalen voor het B-segment. Een luxe uitstraling, flinke schermen en praktische oplossingen voeren de boventoon. Het 3D-effect van Peugeot's i-Cockpit is ook zeker het noemen waard. Jammer is wel dat bepaalde animaties in het scherm achter het stuur vertraging met zich meebrengen. Zo duurt het bijvoorbeeld even voordat je ziet op welke snelheid de cruise control is ingeschakeld. Het centraal geplaatste scherm is vrij van vertragingen en reageert snel op aanraakcommando's. Wil je vanuit een submenu terug naar het hoofdscherm? Plaats gewoon drie vingers willekeurig op het scherm en je bent weer in het overzichtsmenu. Daarnaast werkt het inspreken van bestemmingen ook vloeiend, zodat je volledig de aandacht op de weg kunt houden. En over die praktische



Peugeot e-2008 GT Premiere

oplossingen gesproken: met allerlei handige aflegvakjes en bekerhouders kun je veel zaken opbergen. Berg je telefoon bijvoorbeeld weg in het vakje tussen de USB-aansluitingen. Het toestel laadt dan draadloos op en je wordt nooit afgeleid door een oplichtend scherm van de smartphone als er berichten binnenkomen.

Net als bij andere Peugeots duurt het misschien even tot je de ideale zitpositie hebt gevonden, omdat de meest ideale stand van stoel en stuur wellicht veroorzaken dat je de digitale teller minder kunt aflezen. Maar na wat verstelpogingen vinden we een prima plek in de e-2008. De zetels zien er niet alleen bijzonder fraai uit, ze zitten ook heerlijk zacht en bieden een goede zijdelings steun. De zitting is alleen niet te verlengen of te kantelen. Ook achterin vind je een prima plek, ondanks het grote schuif-kanteldak dat de nodige hoofdruimte wegsnoept. Je zit wat hoger, zodat de benen een prima ruimte hebben. De kofferruimte biedt ook veel praktische bruikbaarheid, want met zo'n 400 liter inhoud heb je weinig te wensen over. De laadkabel kun je goed kwijt onder de dubbele bodem, maar dan moet de kofferbak natuurlijk niet te vol met andere spullen geplaatst worden.



Niet altijd bij de les

Zoals we al merkten aan de test van de e-208, staat bij de elektrische versie van de B-segmenter rijplezier hoog op het lijstje. Bij de e-2008 is dit niet anders, al merk je natuurlijk dat je met een hogere en zwaardere auto onderweg bent. Het rijden zelf gaat zeer gemakkelijk, waarbij de auto in Sport-stand ronduit snel aanvoelt. In bochten weegt het lagere zwaartepunt nog net op tegen de hogere koets, al merk je dat de auto in stuurgedrag onrustiger is dan de e-208. Op de lange baan is de cross-over van Peugeot comfortabel en stabiel. Door de goede geluidsisolatie blijft het mooi stil binnenin en door de goede wegligging hoef je niet constant te corrigeren. Iets dat wel graag corrigeert is de standaard aanwezige rijbaanhulp, die graag laat merken dat hij er is. Zelfs wanneer je alles volgens het boekje doet, voel je af en toe een ruk aan het stuur. Gelukkig is het systeem wel eenmalig permanent uit te schakelen, zodat je dat niet elke keer na het starten hoeft te doen. Ook zaken als de grootlicht-assistent en adaptieve cruise control zijn lang niet zo bij de les als bij andere automerken. Hier valt voor Peugeot nog winst te behalen.



Rijbereik in de praktijk

Het hogere gewicht heeft een duidelijk effect op het praktijkverbruik en bijbehorende rijbereik. Waar de WLTP-waarden nog hoopgevend 325 km afgeven, is dat in de praktijk zo'n 100 kilometer minder. Een aanzienlijk kortere afstand dan dat van de e-208, die in de praktijk zo'n 300 kilometer ver komt. Maar dan heb je natuurlijk wel de beschikking over vier voorwaardige zitplaatsen, meer comfort en een grotere bagageruimte. En bovendien is de e-2008 aan een snellader binnen een halfuur weer tot 80 procent geladen (laadvermogen 100 kW).



Niet goedkoop

De e-2008 is qua design, afmetingen en rijgedrag helemaal bijdetijds. Maar daar hoort een flink prijskaartje bij, want voor minder dan 40 mille krijg je de auto niet mee bij de Peugeot-dealer. De Active is verkrijgbaar vanaf 40.930 euro, terwijl de iets luxere Allure voor 43.430 euro in de boeken staat. De geteste GT maakt er qua design en uitrusting helemaal een feestje van, maar die gaat niet voor minder dan 46.630 euro mee. Zet je dat af tegen de huidige bijtelling, dan komt de auto dit jaar nog goed weg. Maar in 2021 wordt er twaalf procent bijgeteld over de eerste 40.000 euro fiscale waarde en dus nog 22 procent over het resterende bedrag. Bovendien zijn er auto's als de Kona Electric en Kia E-Niro verkrijgbaar, die beiden goed in de uitrusting zitten en in de praktijk bijna 200 kilometer verder komen. Je moet dus een grote fan zijn van het in- en exterieur van de e-2008 en graag elektrisch willen rijden om voor deze Peugeot te gaan. Een vergelijkbaar uitgeruste 2008 benzine is namelijk zo'n 15.000 euro voordeliger.



Peugeot e-2008 GT Premiere

Plus

- + Ruim en luxe
- + Comfortabel en stil
- + Stijlvol en uniek

Min

- Wordt snel erg duur
- Rijbereik houdt niet over
- Rijkhulpsystemen niet bij de les