



Succesnummer rigoureus aangepakt

Voor Stellantis is Peugeot ongelooflijk belangrijk. In Europa heeft het merk van de leeuw het grootste verkoopvolume van de groep en is bovendien één van de meest winstgevende merken van Stellantis.

Er is dus alles aan gelegen om dat zo te houden en een belangrijk onderdeel van het succes is de Peugeot 3008. Een model dat meerdere gedaantes kent: we maakten kennis met de 3008 in de vorm van een cross-over, terwijl de tweede generatie de titel SUV toegekend kreeg. Die laatste gedaantewisseling legde Peugeot geen windeieren, want de 3008 SUV bleek een schot in de roos.

Eerst enkel voorzien van benzine- en dieselmotoren, maar later met de toevoeging van (milde) hybride aandrijflijnen. Nu is het tijd voor de derde generatie en dat betekent weer een verandering van koets. De 3008 is nu meer een SUV coupé geworden, terwijl de 5008 het nuchtere ruimtewonder van de familie blijft. Bovendien introduceert Peugeot voor het eerst een 3008 met volledig elektrische aandrijflijn. Hoog tijd om te ontdekken of al deze veranderingen het succes van Peugeot naar een nog hoger plan



Peugeot e-3008 73 kWh 210 Allure

trekken.



SUV coupé

De nieuwe 3008 is dus meer een SUV coupé geworden, waarmee de auto de strijd aangaat met de Polestar 2, Skoda Enyaq Coupe en de Ford Capri. Maar de volledig elektrische e-3008 zien we natuurlijk het meeste opboksen tegen de Tesla Model Y, de benchmark in het EV-segment met eveneens een vrij strak aflopende daklijn. Grote verschil is natuurlijk dat Peugeot ervoor kiest zowel brandstofmotoren als een batterij-elektrische aandrijflijn in de 3008 te leveren. Aan de buitenkant zie je niet heel grote verschillen, los van wat extra luchtopeningen voor de brandstofversies. Zowel het laadpunt als de vulopening van de brandstoftank worden op dezelfde plek geplaatst, behalve bij de PHEV natuurlijk. Het resulteert wel in een heel grote tankklep, of in ons geval laadklep.

Het Franse merk gooit nog meer allure in de strijd en versterkt details als de



Peugeot e-3008 73 kWh 210 Allure

dagrijverlichting in leeuwenklauwen en de aluminium dakspoiler. De typeaanduiding is weer bovenop de neus geplaatst, terwijl de merknaam trots over de hele achterklep is uitgeschreven. Zowel aan de voor- als achterzijde is er weinig overhang, wat het model van opzij veel hoger doet lijken dan dat de Peugeot in werkelijkheid is. De wielbasis is behoorlijk toegenomen ten opzichte van het uitgaande model, dus we zijn benieuwd wat dat betekent voor de binnenruimte.



Tandje hoger

De vorige 3008 zette al een nieuwe standaard in interieurafwerking voor het Franse merk. Met de nieuwe 3008 verhoogt Peugeot het niveau wederom, want we zien mooie materialen die goed aanvoelen. Direct in het oog springt de brede middenconsole, die hoog is opgetrokken en in twee delen op het dashboard aansluit. Er zijn twee grote opbergvakken in opgenomen en je vindt er enkele bedieningsknoppen, die in het geval van de klimaatbediening niet bijzonder handig geplaatst zijn. Bovendien hadden we liever een bediening voor het aanpassen van de temperatuur gehad, dan voor een functie die je zelden gebruikt zoals direct aanpassen naar minimale of maximale



Peugeot e-3008 73 kWh 210 Allure

temperatuur. Gelukkig zijn er enkele snelkoppelingen in te stellen in het horizontale bedieningspaneel dat boven de middenconsole is geplaatst. Daar zet je ook eenvoudig de snelheidswaarschuwing of rijbaanhulp uit.

De bediening en schermen zijn richting de bestuurder gedraaid en samen met het hoge dashboard en de middenconsole heb je daardoor wel een beetje het idee dat je in de bestuurdersstoel wordt opgesloten. Overigens is dat geen straf, want de stoelen die in de instapversie Allure zijn geplaatst, zijn al bovengemiddeld goed. Een uitgebreide verstelling en prima zijdelingse steun weten op elke rit een comfortabele beleving te bieden. We missen alleen een lendensteun, die in de duurdere versie wel standaard geleverd wordt, of als je voor het optionele lederpakket kiest. Dan heb je ook direct stoelverwarming, een andere optie die in de testauto ontbreekt.



Ruimte in coupékoets

Standaard beschik je al wel over de panoramische schermopstelling van de digitale cockpit en het multimediascherm. In Ã©n geheel lopen de verschillende



Peugeot e-3008 73 kWh 210 Allure

informatieschermen in elkaar over, hoewel de veranderingen van scherm of instelling gepaard gaat met een animatie die voor enige vertraging zorgt en tijdens het rijden afleidt.

De resolutie en de afleesbaarheid van de schermen is overigens prima, net als de kwaliteit van de parkeercamera's. Waar de 3008 dus meer op lifestyle is gericht dan zijn ruimere broer 5008, merk je dat niet direct aan de binnenruimte. Tuurlijk, de daklijn loopt af en dat kost wat hoofdruimte. Maar bij de testauto (die overigens geen glazen dak heeft) kan ook een langere volwassene nog prima achterin zitten.

De been- en knieruimte is dan ook nog voldoende aanwezig. De kofferbak is uiteraard wel krapper, al is een inhoud van 588 liter (met de achterbank plat 1683 liter) een prima waarde. Overigens heb je geen opbergvak onder de motorkap, dus je moet wel rekening houden met het opbergen van de laadkabel. En in de Allure is de achterklep niet elektrisch bedienbaar en vrij zwaar, dus liefhebbers van extra luxe en gemak zijn op de GT-uitvoering aangewezen.





Flink op gewicht

Als één van de weinige fabrikanten (familieleden uitgesloten) biedt Peugeot verschillende aandrijflijnen in dezelfde auto. Zo kun je voor een milde hybrideversie met 136 pk gaan, een plug-in met 195 pk en de volledig elektrische versie die vooralsnog alleen met 210 pk sterke aandrijflijn en 73 kWh batterij geleverd wordt. Op een later moment komen er een vierwielaangedreven versie en een long range uitvoering, beiden met een nog groter batterijpakket.

De vraag is natuurlijk of al die mogelijkheden niet leiden tot concessies, die merken met slechts één aandrijfversie niet hoeven te doen. Door het nieuwe onderstel van Peugeot zou dat niet het geval moeten zijn en kan de 3008 met verschillende gewichtsverdelingen en vermogensafgiftes goed overweg. In de praktijk merken we echter wel dat het gewicht van de e-3008 vrij fors is en dan rijden we met de 73 kWh batterijversie. We vermoeden dat dit bij de versie met grotere batterij een extra elektromotor onmogelijk gemaskeerd kan worden. De testauto weegt nu al bijna 2.100 kg en dat zal nog enkele honderden kilo's meer zijn bij de grotere batterij en vierwielaandrijving. In bochten en tijdens remacties merk je dat de auto gaat duiken en hier en daar onrustig aanvoelt. De besturing is vrij licht, maar wel direct zodat je toch nog enigszins een lichtvoetig gevoel krijgt.

Ondanks de strakke coupelijnen moet je echt geen sportieve prestaties van deze Peugeot verwachten. Het is een kilometervreter, die rustig gedijt bij snelwegroutes en provinciale wegen. Snel voelt het nooit aan in de Peugeot, daarvoor mist de voorwielaandrijver vermogen. Zowel koppel als vermogen worden overigens prima via de voorwielen het asfalt op gedirigeerd, door een hele mooie opbouw in afgifte. Rust en comfort zijn zaken die de Peugeot biedt, want het blijft ook nog eens heerlijk stil aan boord van de gerieflijke cabine.

Bovendien zouden we na een week rijden met de 73 kWh (525 km theoretisch bereik) echt niet weten waarom je een nog groter batterijpakket in de auto zou willen. Het praktijkverbruik van de e-3008 is echt heel goed, wat resulteert in een reëel rijbereik dat dicht tegen de 500 kilometer aanschurkt. Rij dan wel met beleid, want bij snelheden



boven de 100 km/h neemt het rijbereik erg snel af.



Verbeterslag

Al is er zeker ruimte voor verbetering, zowel op gebied van de elektrotechniek als de veiligheidssystemen. Om met het laatste te beginnen: zowel de adaptieve cruise control als de rijbaanhulp vinden we niet altijd even prettig werken, waardoor je snel geneigd bent de systemen uit te schakelen. Abrupt remmen, constant stuurbewegingen en weinig subtiliteit in snelheidsaanpassingen doen afbreuk aan het comfortabele karakter van de 3008.

En dan het opladen: zowel bij laden aan een laadpaal of bij een snellader overkwam het ons regelmatig dat het opladen niet werd gestart, of na een korte tijd werd afgebroken. Geen zaken die niet met een software-update zijn te verhelpen, maar wel storend tijdens de testweek.

Gelukkig biedt Peugeot over the air updates waarmee dergelijke problemen snel zijn op te lossen en je bovendien voorzien blijft van de meest actuele navigatiekaarten. Daar



Peugeot e-3008 73 kWh 210 Allure

kun je bovendien gemakkelijk laadstations mee vinden en aan je route toevoegen. De spraakbediening van ChatGPT biedt een snel antwoord op vragen of kan spraakcommando's omzetten in acties.

Op het gebied van multimedia en comfort is Peugeot met de 3008 dus weer helemaal bij de tijd. Het rijbereik van de 73 kWh-versie vinden wij meer dan voldoende en bovendien blijft dan het gewicht nog enigszins binnen de perken. Als Allure kost de e-3008 minimaal 47.020 euro, zaken als de asymmetrische 19 inch wielen en metallic lak zijn dan al standaard aanwezig. Je betaalt extra voor het rijhulppakket, een warmtepomp en navigatie.

De e-3008 is zeker niet de prijspakker van de elektrische SUV-coups, maar vergeet niet dat de Peugeot juist voor een geringe meerprijs meer comfort en Franse allure moet leveren. Daar slaagt het model wat ons betreft zeker in, door de mooie afwerking en comfort aan boord. Zijn prestaties passen bij het geboden comfort, het rijbereik is dik in orde en de Peugeot biedt een kenmerkend ontwerp. En handig in tijden dat de populariteit van EV's wat stagneert: je kunt datzelfde ontwerp ook gewoon met een hybride aandrijflijn krijgen.

Plus

- + Elektrisch op z'n Peugeots
- + Groot rijbereik, ook in de praktijk
- + Prima binnenruimte

Min

- Wel erg zwaar
- Met opties loopt prijs snel op