



Peugeot 3008 HYbrid4

Een mooi vooruitzicht

Autotest | Eigenlijk is het vreemd. Alle hybride-auto's combineren een benzinemotor en een elektrische motor. Het doel van hybride-aandrijving is het verbruik van een auto te verlagen. Omdat een dieselmotor van nature zuiniger is dan een benzinemotor, ligt het voor de hand om een dieselmotor en een elektromotor te combineren. Peugeot introduceert daarom nu de eerste diesel-hybride auto onder de naam "3008 HYbrid4". Is dit de hybride-auto waar iedereen op wachtte?

's Ochtends vroeg, bij het opgaan van de zon, is het stil. Wanneer de testauto wordt gestart, wordt die rust niet verstoord. De Peugeot 3008 HYbrid4 heeft namelijk twee motoren: een elektrische motor en een dieselmotor.

Een verbrandingsmotor (benzine of diesel) is het meest efficiënt bij een hoge, constante snelheid op lange afstanden. Een elektromotor leent zich beter voor korte afstanden met wisselende snelheden. Door beide te combineren wordt een auto stukken zuiniger. Tot zo'n 60 km/u rijdt de 3008 HYbrid4 geheel elektrisch en dus blijft het voorlopig stil. Pas op de buitenweg zal de dieselmotor bijspringen.



HYbrid4

Het concept van een "hybride auto" is niet nieuw. Maar Peugeot geeft er wel een nieuwe invulling aan. Tot nu toe combineerden alle hybride-auto's een benzinemotor met een elektromotor. Dat maakt zo'n auto een stuk zuiniger, maar nauwelijks zuiniger dan een vergelijkbare auto met een moderne dieselmotor

(alhoewel de samenstelling van de uitstoot sterk verschilt en de benzine-hybride per saldo minder schadelijk is voor het milieu). Peugeot durft het als eerste aan om een dieselmotor met een elektromotor te combineren.

Bovendien heeft Peugeot een bijzondere manier gevonden om beide krachtbronnen te combineren. De meeste hybrideauto's brengen de kracht van beide motoren over op de voorwielen. Het vraagt een bijzonder gecompliceerd mechaniek om twee motoren één as aan te laten drijven. Dat probleem wordt nog groter bij een dieselmotor, omdat die van nature meer trekkracht levert dan een benzinemotor.



De oplossing van Peugeot is even slim als eenvoudig: de dieselmotor drijft de voorwielen aan en de elektromotor de achterwielen. Dat bespaart niet alleen heel veel kostbare techniek, maar levert op de koop toe ook nog eens vierwielaandrijving op!

Een ander voordeel: de 3008 HYbrid4 is de enige hybrideauto die een aanhanger mag trekken. Dat klinkt echter mooier dan het is: het maximum aanhangergewicht bedraagt slechts 770 kg en is alleen toegestaan wanneer de auto slechts half beladen is.

Afhankelijk van de situatie wordt de 3008 aangedreven door alleen de elektromotor, alleen de dieselmotor of beide. In de regel bepaalt de computer wat de meest efficiënte combinatie is.



Indien gewenst, kan de bestuurder echter invloed uitoefenen op het karakter van de auto. Een grote, centraal op de middentunnel geplaatste draaiknop geeft de keuze tussen "ZEV" ("Zero Emission Vehicle", voor zo veel mogelijk elektrisch rijden), "Sport" (beide motoren combineren voor maximale prestaties) en "4wd" (beide motoren combineren voor maximale tractie) of "auto" (de computer bepaalt). Alhoewel deze keuze een grote invloed heeft op de prestaties, heeft het geen invloed op het stuurgedrag of het onderstel.

Rijden

Ondanks alle bijzondere techniek onder de motorkap, vraagt de 3008 HYbrid4 geen bijzondere kennis of vaardigheden van de bestuurder. Sterker nog: iedere 3008 HYbrid4 is voorzien van een automatische (zestraps) versnellingsbak, wat het rijden nog makkelijker maakt.

Als de accu's voldoende zijn geladen, legt de 3008 HYbrid4 de eerste kilometers af op de elektrische motor. Na zo'n 3 kilometer of bij snelheden boven de 60 km/u, springt de dieselmotor bij. Dit is bij kalm rijden nauwelijks merkbaar (de dieselmotor is uitgesproken stil).



Wanneer juist maximaal wordt geaccelereerd, is duidelijk merkbaar dat beide motoren de last proberen te verdelen en dat gaat met het nodige duwen en trekken gepaard. Bovendien schakelt de automaat bepaald niet onmerkbaar, en ook dat zorgt er voor dat de 3008 lang niet altijd in een vloeiende beweging accelereert.



Zodra het gaspedaal wordt losgelaten, houdt de auto merkbaar in (alsof er wordt teruggeschakeld). Net zo als bij veel andere moderne auto's, wordt op dat moment energie teruggewonnen. Dat zorgt er voor dat de 3008 Hybrid4 nooit aan het stopcontact opgeladen hoeft te worden.

Peugeot heeft er doelbewust voor gekozen dit laad-effect maximaal te maken, zodat de elektrische motor zo veel mogelijk gebruikt kan worden. Het

nadeel van die keuze is, dat comfortabel rijden met de 3008 Hybrid4 enige oefening vraagt. Dit is geen auto om ongezien te kopen, een uitgebreide proefrit strekt tot de aanbeveling.



Prestaties

Peugeot belooft dat de 3008 Hybrid4 een gemiddeld verbruik heeft van 3,8 liter per 100 km. De CO₂-uitstoot bedraagt 99 gram per kilometer en daarom betalen zakelijke rijders slechts 20% bijtelling. In de praktijk blijkt dit verbruik op z'n zachtst gezegd optimistisch gesteld. Zelfs met een uiterst kalme rijstijl was 5,1 liter per 100 km het best haalbare verbruik. Tijdens een zuinigheidswedstrijd onder journalisten was 4,0 liter het record.

Peugeot reageert gelaten op deze cijfers en stelt dat de 3008 Hybrid4 niet bedoeld is als extreem zuinige auto. De Hybrid4 moet vooral veel meer bieden dan hybrides van andere merken. Mede daarom is gekozen voor een zeer sterke dieselmotor en niet voor een uitgesproken spaarzaam exemplaar.



En dat is te merken! In de "Sport"-modus reageert de 3008 meer dan enthousiast op het gaspedaal. Dankzij de hulp van de elektrische motor, lijkt het alsof de auto bij voluit accelereren een extra duwtje krijgt van een onzichtbare hand. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt in 8,5 seconden geklaard en ook boven die snelheid accelereert de 3008 gretig verder.

Ondanks het extra gewicht van de tweede motor en de bijbehorende (NiMH) accu's, is het weggedrag van de HYbrid4 vergelijkbaar met dat van de gewone 3008. Daarbij hoort helaas ook de enorme draaicirkel, met name in de stad is dat lastig.

Off-road

De 3008 is geen terreinauto, maar door de hoge bouw, de geringe overhang en de prominent aanwezige bodembeschermers is wel duidelijk dat deze Peugeot meer kan dan de gemiddelde personenauto.

De HYbrid4 is de enige uitvoering van de 3008 die is voorzien van vierwielaandrijving. Een test in los zand bewijst dat dit systeem zeer effectief is. Nadat de auto zich op louter voorwielaandrijving tot aan de assen in het zand had ingegraven, was een druk op de "4wd" knop voldoende om er (vol gas) toch weer uit te komen.

Conclusie

Is de "Peugeot 3008 HYbrid4" de hybride-auto waar iedereen naar heeft uitgekeken? Ja en nee. Alhoewel de 3008 HYbrid4 de eerste hybride-auto is met een dieselmotor, is het absoluut niet de zuinigste of de schoonste. Het beloofde, lage verbruik is in de praktijk nauwelijks te realiseren. De bijzondere techniek veroorzaakt bovendien schokken en inhouden tijdens het rijden. Daarbij is de 3008 door de dieselmotor een stuk duurder dan benzine-hybrides.

Daar staat tegenover dat de 3008 HYbrid4 veruit de meest veelzijdige hybride op de markt is. De binnenruimte is fors en de HYbrid4 is de enige hybride die een aanhanger(tje) mag trekken. De prestaties zijn uitstekend en alleen benzine-hybrides die dubbel zo veel kosten, kunnen dit prestatieniveau overtreffen (maar verbruiken meer). Daarbij biedt de HYbrid4 vierwielaandrijving en dat komt zowel de veelzijdigheid als de veiligheid ten goede. ■



Specificaties

Peugeot 3008 HYbrid4 2.0 16v HDiF Hybrid4 (99 gr)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	436 x 184 x 164 cm
Wielbasis	261 cm
Gewicht	1.635 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	770 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	420/1241 l
Bandenmaat	225/50R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	200 pk @ 3850 tpm
Koppel	500 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,5 sec.
Topsnelheid	191 km/u
Verbruik gemiddeld	3,8 l / 100 km
Verbruik stad	3,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 40.540,-
Prijs instapmodel	€ 27.650,-