



Peugeot e-2008

Nooit meer terug

Autotest | De 2008 is het best verkochte model van Peugeot in Nederland. Deze compacte SUV staat zelfs in de top 10 van best verkochte auto's. Het geheim: de 2008 is er met benzine-, diesel- en elektromotor. Die laatste kost hetzelfde als de varianten met conventionele energiebronnen, maar is stiller, sneller en veel voordeliger per kilometer. Om de "e-2008" nog aantrekkelijker te maken is de auto aangepast voor modeljaar 2022. Tijd voor een hernieuwde kennismaking met de favoriete SUV van Nederland.

Eén van de succesfactoren van de Peugeot 2008 is zonder twijfel de vormgeving. Dit is geen lompe terreinwagen of mannetjesputter, maar een SUV die ondanks de hoge bouw even stijlvol is gelijnd als de andere modellen van Peugeot. De hoogte was voor de vormgevers geen obstakel, maar gaf juist de ruimte om zich nog meer te bewijzen. Daarbij is duidelijk te zien dat deze Sports Utility Vehicle (SUV) niet bedoeld is als werkpaard, want de bodemvrijheid en in- en uitloophoeken speelden duidelijk een ondergeschikte rol. Voor terreinrijden is deze SUV dus niet geschikt.

"Wie zich prettig voelt bij de actieve zithouding en het dynamische weggedrag dankzij het kleine stuurwiel wil nooit meer anders"



Ook binnenin heeft de 2008 niet het avontuurlijke karakter dat hoort bij een SUV. Hier geen hoge zit of machtig gevoel en in plaats daarvan een zogenaamde "i-Cockpit". Ondanks de hoge bouw heeft de 2008 een lage zit met metaal tot aan de schouders. Een klein stuurwiel priemt diep het interieur in en de bestuurder wordt bijna geforceerd daar omheen te zitten. De 2008 geeft daarom niet het gevoel van een SUV, maar eerder van een sportcoupé!

i-Cockpit

De i-Cockpit heeft twee voordelen: vanwege de actieve zithouding heeft de bestuurder optimale controle over de auto en dat zorgt voor meer betrokkenheid en meer veiligheid. Daarbij maakt het kleine stuurwiel het mogelijk om de klokken bovenop de stuurkolom te plaatsen. Zo staan ze recht in het blikveld van de bestuurder en zijn ze makkelijker af te lezen dan traditionele klokken achter het stuurwiel.



Ondanks de geslaagde interpretatie van de i-Cockpit in een SUV geeft de 2008 een kunstmatig gevoel. Een SUV wordt veelal gekocht om de eenvoudige instap, de hoge zit en het goede overzicht. Met de i-Cockpit wordt dat echter (deels) teniet gedaan. Toch geldt ook voor de 2008: wie zich prettig voelt bij de i-Cockpit wil nooit meer terug naar een conventioneel interieur.

Ondanks de ongebruikelijke opzet is de binnenruimte gemiddeld goed voor een auto van deze omvang. En omdat de batterijen in de vloer zijn verwerkt is de bagageruimte even groot als de van de 2008 met benzine- of dieselmotor. Een klein nadeel van batterijen in de vloer is wel dat er geen ruimte meer is voor de voeten onder de voorstoel.

Uitrusting

Niet alleen met de i-Cockpit toont Peugeot durf, maar ook met de bediening. Het beeldscherm met 3D-weergave is daarvan het meest bijzonder. Dit zijn in feite twee schermen achter elkaar, waarvan het voorste een transparante achtergrond heeft. Hiermee kunnen belangrijke gegevens prominent op de voorgrond worden getoond en andere zaken op de achtergrond. Een bestuurder wordt met veel informatie geconfronteerd en dankzij de driedimensionale weergave is het net even makkelijker om de belangrijkste zaken daar snel uit te halen.



Minder intuïtief is de rij tuimelschakelaars midden op het dashboard. Er boven en onder staan symbolen, dus men zou verwachten dat de ene functie wordt geactiveerd door de schakelaar omhoog te doen en de andere naar beneden. Echter, er is een onzichtbare rij aanraakgevoelige paneeltjes en daarmee worden de functies geactiveerd die met de bovenste symbolen worden aangeduid. Het kostte enkele dagen om daar de logica van te doorgronden!

Ook de menu-structuur op het centrale beeldscherm is niet de meest logische. Mede daarom werd tijdens de meeste testritten gekozen voor de eigen smartphone middels Apple CarPlay (Android Auto is ook beschikbaar). Helaas is de geluidskwaliteit van het standaard audiosysteem ver onder de maat. Het geluid heeft weinig detail en bijna alles klinkt als een mompelende en mopperende brompot.

Zoals het hoort kan de 2008 de bestuurder assisteren bij het remmen, sturen en gasgeven. Echter: dat doet de elektronica weinig subtiel. De adaptieve cruise-control is zo voorzichtig, dat deze functie alleen kan worden gebruikt op een bijna lege weg. De stuurhulp is opdringerig en als de chauffeur het stuur uit handen wil geven blijkt de functie beperkt en houdt de hulp halverwege de bocht op (logisch, dit is immers een assistent en geen vervanger).

Elektrische auto

De 2008 is leverbaar met benzine-, diesel- en elektromotor en daarbij streeft Peugeot er naar de verschillen tussen de diverse krachtbronnen zo klein mogelijk te maken. Daarom zijn niet alleen de prijzen gelijk, maar ook de karakters. Sommige elektrische auto's etaleren hun superioriteit graag met venijnige acceleratie en sterk inhouden bij het loslaten van het stroompedaal (om zo veel mogelijk energie terug te winnen). De e-2008 daarentegen heeft een even gemoedelijk karakter als de gemiddelde auto met benzinemotor. Het vermogen wordt geleidelijk opgebouwd en wanneer het stroompedaal wordt losgelaten houdt de e-2008 slechts iets in om energie terug te winnen.

Door te kiezen voor de sport-stand en "brake" op de automaat is de e-2008 gretiger, levendiger en ontegenzeggelijk daadkrachtiger dan de standaard 2008. Bovendien wordt dan ook meer energie teruggewonnen tijdens het uitrollen, waardoor het rempedaal veel minder hoeft te worden gebruikt. Toch is de e-2008 nooit zo scherp als sommige andere elektrische auto's en dat is een doelbewuste keuze van Peugeot. Op deze manier wil men de drempel tot elektrisch rijden zo laag mogelijk leggen. Wie gewend is om elektrisch te rijden, heeft het gevoel dat Peugeot niet het maximale uit de techniek haalt. Voor beginners is dit juist een dankbare keuze.



Laden en bereik

Tijdens het opladen bleek de auto wat kieskeurig te zijn in de communicatie met laadpunten. Meer dan eens wilde de testauto niet opladen aan stations waaraan andere auto's wel konden laden. In de regel ging het opladen echter prima en kan de e-2008 gemiddeld snel opladen (tot 11 kW bij een publiek laadpunt, maximaal 100 kW bij een snellader).

Dankzij kleine wijzigingen kan de e-2008 voor modeljaar 2022 in theorie 22 km meer afleggen op een volle batterij dan voorheen. Tijdens de test, onder gematigde weersomstandigheden, bedroeg de actieradius 330 km. In de praktijk is dat ruim voldoende om zorgeloos te rijden zonder ritten vooruit te hoeven plannen. Zeker omdat een elektrische auto in de regel bij iedere stop (parkeergarage, winkelcentrum, restaurant, etc.) iets wordt bijgeladen, werd uiteindelijk helemaal niet meer op het batterijniveau gelet. Desondanks een

waarschuwing: het navigatiesysteem is (nog) niet in staat om automatisch laadstops te plannen als bestemming verder is dan de energie in de batterij reikt.

Weggedrag

Ook met het weggedrag probeert Peugeot het vertrouwde karakter van een auto met verbrandingsmotor te benaderen. Dankzij doeltreffende aanpassingen aan het onderstel voelt de e-2008 ondanks het hoge gewicht van de batterijen niet zwaar. De vering is niet uitgesproken hard of zacht, maar vooral verfijnd. Ondanks het feit dat oneffenheden in het wegdek duidelijk voelbaar zijn, worden de scherpe randjes effectief weggefilterd waardoor de e-2008 altijd comfortabel is.

De 2008 mag dan in de hoogte zijn gebouwd, omdat de batterijen in de vloer zijn verwerkt ligt het zwaartepunt laag. De e-2008 werkt daarom welhaast als een "tuimelaar". De e-2008 kan schaamteloos hard bochten in worden gesmeten, helt iets over, maar komt dankzij het lage en centrale zwaartepunt altijd weer veilig terug in balans. Dankzij het kleine stuurwiel is een geringe beweging al voldoende om een scherpe bocht te maken en dat zorgt voor een dynamisch karakter en een superieur gevoel.



Conclusie

Is de best verkochte compacte SUV ook de beste? Dat is afhankelijk van de persoonlijke voorkeur. Met de e-2008 toont Peugeot namelijk durf en karakter. En

dat betekent dat een zekere groep kopers onherroepelijk afhaakt. Bovendien is de e-2008 op sommige punten heel behoudend en op andere juist zeer vooruitstrevend.

Peugeot toont durf met de vormgeving. Vanwege de hoge bouw hebben de meeste SUV's een stoere uitstraling, terwijl Peugeot kiest voor elegantie. De i-Cockpit is een zaak van haat of liefde. Wie zich prettig voelt bij de actieve zithouding en het dynamische weggedrag dankzij het kleine stuurwiel wil nooit meer anders. Wie een SUV kiest om de hoge zit en de capaciteiten in het terrein, vindt die niet in de 2008.

Alhoewel elektrische aandrijving modern is, probeert Peugeot het zo conservatief mogelijk te presenteren. Zo ziet de e-2008 er hetzelfde uit als iedere andere 2008. Dit is bovendien geen bliksemsnelle elektrische auto die zich met één pedaal laat rijden. In plaats daarvan heeft de e-2008 het vertrouwde karakter van een auto met benzinemotor. Natuurlijk is er een belangrijk verschil: de e-2008 is stiller, soepeler, stabiel, schoner en veel voordeliger per kilometer. Wie dat eenmaal heeft meegemaakt wil nooit meer terug! ■



Specificaties

Peugeot e-2008

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

430 x 177 x 155 cm
261 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.523 kg
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

50 kWh
405/1467 l
215/55R18

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

136 pk @ 1 rpm
260 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

9.9 sec.
150 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

15.80 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

337 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 42.030,-
€ 32.420,-