



Martijn Verhoef
8 maart 2021

Elektrische professional

Na de opkomst van de elektrische personenauto zien we het aanbod van elektrische bedrijfsauto's eindelijk flink toenemen. Het voormalige PSA (inmiddels Stellantis) heeft een groot aandeel in die groei. In elk segment van de lichte bedrijfsauto's kun je uit meerdere elektrische bestellers van de groep kiezen, die qua techniek identiek zijn. En Toyota profiteert hier ook vrolijk van mee, door op dezelfde basis een elektrische Proace (City) te leveren.

De dieselvesies van de Citroën Jumpy, Opel Vivaro en de Toyota hebben we al gereden, dus voor een beetje onderscheid gaan we op pad met de Peugeot e-Expert om tegen een ander neusje aan te kijken.



Net zo stoer

Dat neusje is ook direct het uiterlijke aspect dat de Expert van zijn neven doet onderscheiden. De elektrische versie weet vervolgens met een aantal aanpassingen duidelijk te maken dat je met een e-Expert van doen hebt. Allereerst is er de laadopening, die in het linker voorpaneel is weggewerkt. Daarnaast zijn de typering en merklogo voorzien van een smaragdgroene inzet, zoals dat ook bij de elektrische personenauto's van Peugeot wordt gedaan.

Waar bij die auto's de exterieurkleur in de dichte grille doorloopt, is dat bij de e-Expert niet het geval. Ook hier is de grille dicht, omdat een elektrische auto nu eenmaal veel minder koeling nodig heeft. Maar met het aanbrengen van de kunststof behuizing en chromen accenten, lijkt het alsof dit een grille is als die van de dieserversies. We kunnen dus gerust stellen dat de uiterlijke verschillen minimaal zijn en dat is volgens Peugeot met een reden. De gebruiker wil een elektrische bus, maar hoeft dit niet op overdreven wijze uit te dragen. Door de stoere trailpipes en xenon koplampen komt de auto niet direct over als braafste jongetje van de klas. En dat is precies de bedoeling.



Peugeot e-Expert 75 kWh Standard Asphalt

Met zijn zelfverzekerde voorkomen weet de auto goed te verbloemen dat Peugeot de buitenmaten van de auto beperkt heeft weten te houden. Zo is de testauto in maatje Standard net geen vijf meter lang en 1,90 m hoog. Prima afmetingen om met een gerust gevoel een parkeergarage in te rijden, of door stadsverkeer te manoeuvreren.



Krachtsmeters en schakelaars

Vanbinnen springt de bediening van de automaat natuurlijk het meest in het oog. In plaats van een uit de kluiten gewassen pook of draaiknop, bedien je de versnelling met een sierlijk schakelaartje. Naast de knop van de transmissie vind je de drive mode-versteller, waarmee je kiest tussen Eco, Normal of Power. In de eerste stand bereik je logischerwijs de meeste kilometers, maar daar dien je wel wat offers voor te doen. In de eerste plaats moet je het zonder verwarming stellen, wat we in de koude testperiode toch wat ver vonden gaan. Daarnaast merk je dat in die stand het rijgedrag wat afwachtend wordt.

De testauto zit als Asphalt-editie goed in de spullen, we beschikken bijvoorbeeld



Peugeot e-Expert 75 kWh Standard Asphalt

standaard over het navigatiesysteem met Apple Carplay en digitale radio. Op dat systeem vind je ook interessante informatie over de elektrische aandrijving, bijvoorbeeld het verbruik op je laatste rit. Daarnaast zoek je eenvoudig laadpunten op in de buurt, waarbij je direct ziet of het een snellader betreft.

Achter het stuur kijk je uit op tellers die sterk afwijken van de dieselversies. Zo heb je een krachtmeter en zie je hoe ecologisch verantwoord de klimaatinstellingen zijn. Al merkten wij dat ook al aan ons eigen klappertanden. Het kleurenscherm tussen de meters geeft naast de ritinformatie ook navigatie-instructies of verkeersborden weer. Informatie over de snelheid, verkeersborden of rijbaanhulp zie je ook op het glasplaatje bovenop het dashboard geprojecteerd, zodat je de ogen op de weg houdt. Door de elektrische aandrijving is de auto wars van resonanties, trillingen en bijgeluiden. Bandengerol en windgeruis worden evengoed buiten de cabine gehouden, zodat je gerieflijk over de weg zoekt.

Mits je met maximaal twee inzittenden van het rijcomfort geniet, want wanneer een derde persoon op de middelste zitplek plaatsneemt is de beweegruimte beperkt. Door de enkele cabine zit je al snel rechtop in de bestuurdersstoel, maar op het goed ondersteunende exemplaar van de e-Expert is dat geen straf. Bovendien is het stuur ver genoeg naar je toe te halen, zodat ook langere bestuurders een prima zit kunnen creëren.



Geen compromis

De geteste e-Expert is uitgevoerd als Standard en daarmee is de auto precies in het midden van het gamma gepositioneerd. De Compact is alleen verkrijgbaar met het kleinere batterijpakket van 50 kWh, terwijl je bij de Standard en Long ook het grotere 75 kWh-pakket kunt kiezen. De e-Expert Long is tevens uit te voeren als dubbelcabine, zodat er nog drie zitplaatsen achterin bijkomen. Het maakt de elektrische bestelauto geschikt voor maximaal zes inzittenden, terwijl er nog een behoorlijke laadruimte overblijft.

De e-Expert is ook leverbaar als Traveller, zodat er maximaal negen zitplaatsen zijn. Uiteraard blijft er dan van de laadruimte weinig over. In onze Standard enkelcabine beschik je over liefst 5.300 liter laadruimte. De lengte van de laadvloer is met 2,5 m prima geschikt voor het inladen van meerdere pallets. Ondanks het hogere leeggewicht is de e-Expert te laden met 1.005 kg, voor de 50 kWh is dat zelfs 1.200 kg. Optioneel kan een trekhaak geplaatst worden, want de bus mag 1.000 kg trekken (750 kg voor de 50 kWh).



Klaar voor de toekomst

We noemden het grote voordeel van de e-Expert al eerder, maar het blijft het benoemen waard. Het interieur is vrij van trillingen en bijgeluiden en buiten hoor je niets anders dan het licht zoemen van de elektromotor. Een grote verbetering ten opzichte van de luide dieselmotoren van pakketbezorgers, die de binnensteden en woonwijken op frequente basis bezoeken. Maar naast het comfort zijn er meerdere redenen om voor een elektrische bestelauto te kiezen. Zo is er inmiddels een extra subsidieregeling in het leven geroepen, om de aankoop van EV-busjes te stimuleren. Maar naast beloning wordt er door overheden ook gebruikgemaakt van beperkingen om de transitie naar lokaal uitstootvrije logistiek te versnellen. Zo zijn in 2021 al 30 Nederlandse stadscentra aangewezen waar de logistiek gebruik moet maken van elektrisch vervoer of brandstofmotoren uit de laatste Euro-norm. Dat aantal milieuzones zal jaarlijks uitgebreid worden, waarbij men de regels eveneens aanscherpt.

Naast het milieu- en comfortaspect blijkt de e-Expert ook gewoon de fijnst rijdende versie van de Expert te zijn. Hoewel 136 pk niet overdreven is voor een zware



Peugeot e-Expert 75 kWh Standard Asphalt

bestelauto, komt de auto door het direct beschikbare koppel goed weg. Verwacht geen Tesla-prestaties, maar de gehele aandrijving voelt soepel en solide aan. Onbeladen merk je dat de achteras wat stoterig wordt, zeker bij oneffenheden als dwarsrichels op wegen. Eenmaal beladen voelt de auto steviger aan. De besturing is behoorlijk licht, wat maakt dat de auto eenvoudig door het verkeer te loodsen is. Voordeel van het zware batterijpakket dat onder de vloer geplaatst is, is dat je op bochten maar beperkt overhelt. Zo kun je een bocht veel sneller nemen dan gedacht. Maar bedenk wel dat die snelheid direct invloed heeft op het rijbereik. Met het grotere batterijpakket zou je op papier 330 km ver moeten komen. We rijden de auto in een koude periode, maar doen door het veelvuldig gebruik van de Eco-stand (met een beetje valsspelen door de stoelverwarming in te schakelen) en anticiperend rijden onze uiterste best. Het lukt dan om zo'n 275 km ver te komen, maar met de nodige offers. Pas je snelheid en rijgedrag niet aan, dan haal je met moeite 200 km. Maar houd in het achterhoofd dat het bij warmere temperaturen een stuk makkelijker is om in de buurt van de theoretische actieradius te komen.





Een streep voor

Met een vanafprijs van 28.300 euro (ex. BTW) is de e-Expert goed bereikbaar voor ondernemers. Bovendien kan daar nog subsidie vanaf. De geteste Standard 75 kWh in Asphalt-tenue is met 40.700 euro behoorlijk compleet uitgerust met navigatie, bumpers in kleur meegespoten en led-dagrijverlichting. Tel daar de complete standaarduitrusting van het instapmodel (airco, cruise control) bij op en je hebt weinig te wensen over. Opties als stoelverwarming, dodehoekhulp, driefase boordlader en het head-up display drijven de prijs op tot 46.574 euro. We missen dan alleen nog de trekhaak en de elektrisch bedienbare schuifdeur.

Het speelveld van elektrische bedrijfsbussen is nog lang niet vol en de concurrenten die de e-Expert het meest moet vrezen komen uit de eigen stal van Stellantis. Qua specificaties en volwassenheid loopt de auto voor op concurrenten als de eVito en e-NV200. De Peugeot kan door de driefase boordlader en ondersteuning van 100 kW snelladen op zowel een laadpaal als snellaadstation worden aangesloten en vlot weer bijgeladen worden. Je verlangt geen moment meer naar de dieserversie door de fijne rijeigenschappen en de rust aan boord. Met recht een elektrische professional.

Plus

- + Modern en compleet interieur
- + Goed manoeuvreerbaar in stad en parking
- + Voldoende rijbereik en snel opladen

Min

- In Eco-stand geen verwarming/airco
- Onbeladen wat stoterig