Joep de Heer
30 oktober 2021

Time for change

Het kopen van een bedrijfswagen is een serieuze aangelegenheid. Ruimte, comfort, praktisch gemak en uitstoot spelen een belangrijke rol in de overweging. Waar uitstoot een aantal jaar geleden een ondergeschikte rol had in het geheel is dit vandaag de dag niet meer weg te denken in het beslissingsproces. Zij het niet voor de actuele brandstofprijzen die zich op recordhoogte bevinden. Tijd om na te denken over een alternatief. Vooral als je nog een paar jaar wilt gaan genieten van een nieuwe bedrijfswagen en de regels en klimaatdoelstellingen in de toekomst enkel maar strakker aangehaald zullen worden. Tijd om na te denken of zo'n elektrische bedrijfswagen bij je past. En laat nu net Stellantis, het moederbedrijf van Peugeot, Citroen, Opel en Fiat, met een spiksplinternieuwe Peugeot e-Partner de markt betreden. Dat vraagt om een testrit.

Kopie

De tijden dat elektrische auto's gepaard gingen met een excentriek uiterlijk laten we achter ons. In het geval van Peugeot wordt de reguliere variant op fossiele brandstof met een aantal aanpassingen omgedoopt tot een elektrisch model zonder concessies te doen op het uiterlijk. Het is niet de eerste keer dat dit kunstje wordt geflikt, de e-Expert onderging namelijk exact dezelfde behandeling: de motor maakt plaats voor een elektromotor en in de bodem wordt een batterijpakket gelegd.

De basis van de auto is een samenwerking met diverse fabrikanten. Zo is, afgezien van het front, de auto vrijwel identiek aan de Toyota Proace City, Opel Combo en de Citroen Berlingo. De elektrische besteller is leverbaar in twee lengtematen; Standard (4.40 meter) en Long (4.75 meter). De basale uitvoeringen doen het met stalen wielen, halogeen lampen en zonder veel opsmuk. Wil je meer luxe zoals lichtmetalen velgen, LED lampen en bumpers in de lakkleur dan betaal je daar eenvoudigweg voor.

Praktisch

Ruimte inleveren op de laadvloer wil je uiteraard niet; dat snappen ze bij Peugeot ook. Met die reden is het oppervlakte bij het elektrische model hetzelfde als bij het model op fossiele brandstof. De Standard uitvoering heeft een laadvloer van 1,81 meter en de Long 2,16 meter. De breedte is van beide modellen gelijk en zit op 1,22 meter tussen de twee wielkasten. Met een hoogte van 1,19 meter biedt de Standard 3,3 m3 en de Long 3,9 m3. Met deze lengte- en breedtematen is het mogelijk om vanaf de Standard-uitvoering al twee Europallets te vervoeren. Heb je met regelmaat lange lading aan boord dan is de optie van een dakklep het overwegen waard.

Op laadgewicht moet je afschalen ten aanzien van de diesel. Met een laadvermogen van 825 kilogram lever je 175 kilogram in op die diesel die met 1000 kilogram mag rondrijden. De grootste veroorzaker hiervan is het zware batterijpakket dat de auto in de bodem heeft liggen. Het trekgewicht van de zwaarste diesel (1.5 BlueHDi 130) gaat tot maximaal 1.500 kilogram geremd bij de duurdere varianten. Bij het elektrische exemplaar blijft dit steken op 750 kilogram dat erachter mag worden gehangen.

Frituren

Voor veel gebruikers is de bedrijfsauto een kantoor op wielen. Logisch dat dat op dat vlak dus ook je wensen en eisen hebt. In geval van de Peugeot kom je er in ieder geval niet bekaaid vanaf. Op allerlei creatieve plekken zijn vakken en ruimtes gevonden om je meegenomen waar af te leggen. Neem alleen al de drie vakken voor de neus van de bijrijder en de grote vakken boven de voorruit. Ruimtebesparend is ook het weglaten van de versnellingspook. In plaats daarvan heb je een transmissieschakelaar die snel en soepel reageert op de bediening van de berijder. Daarnaast is een grote knop aanwezig om de drie verschillende rijmodi te beÃ¯nvloeden. Deze spreken voor zich; in de Eco-modus wordt de batterij zoveel mogelijk gespaard, in Normal rij je het fijnst en in Power is de respons op het acceleratiepedaal het snelst en vraagt de elektromotor het maximale van het batterijpakket. Door de elektrische aandrijving is er geen middentunnel aanwezig en ontstaat er een min of meer vlakke vloer. Bij de tweezitter waar wij mee op pad zijn ontstaat er een lege ruimte zonder opbergmogelijkheid tussen de twee voorstoelen. Hier hadden we nog graag een extra opbergmogelijkheid terug zien komen, zodat de spullen die je hier neerlegt niet gaan schuiven.

Zeer praktisch voor het mobiele kantoor is het volwaardige geaarde 220v stopcontact dat ter hoogte van de benen van de bijrijder is geplaatst. Een laptop, telefoon of elektrische fiets opladen is zo een fluitje van een cent. Ook een koffiezetapparaat of een waterkoker kan worden aangesloten voor een lekker bakkie onderweg. Misschien is zelfs een frituurpan ook nog wel een idee; we raden je echter niet tijdens het rijden te gaan frituren, plotselinge remacties zijn in dat geval funest voor je interieur.

No nonsens

Wie al eerder achter het stuur van een recente Peugeot is gekropen kent de i-Cockpit. Het bijbehorende kenmerkende kleine stuurwiel zien we ook in de e-Partner terugkomen. Daarbij is het zaak dat je niet dÃ³Ã³r het stuur heen naar je tellers kijkt, maar over het stuur. Voordeel is dat het de veiligheid bevordert; je ogen hoeven namelijk minder ver van het wegdek te bewegen om de snelheid te checken. Naast de traditionele snelheidsmeter is de cockpit voorzien van een meter die de elektrische energie weergeeft. Tijdens remacties schuift de pijl richting 'Charge', tijdens rijden staat

hij vaak op 'Eco' en bij flink accelereren eindigt de pijl diep in het 'Power' gebied. Met een meter die het accupercentrage weergeeft en het verbruik van de koeling ben je compleet. Het scherm tussen de beide tellers geeft navigatieinformatie, actieradius, snelheid en alle andere relevante rijinformatie door.

Het 8 inch infotainmentscherm boven de middenconsole voorziet in alle aanvullende informatie. Daarbij is het ook mogelijk om je telefoon aan te sluiten voor het gebruik van Apple Carplay en Android Auto. Voor de echte energie-analisten is een gedetailleerd overzicht in het systeem op te vragen die het verbruik over kortere en langere perioden weergeeft.

Het rijden gaat zonder veel nonsens. Met half afgevuld gewicht rij je fijn en weet de auto prima om te gaan met zijn lading en de chauffeur te voorzien van voldoende comfort. Het voordeel van de batterijpakketten in de vloer is dat het gewicht laag in de auto geplaatst is. Daardoor ligt de auto juist in bochten als een blok op de weg en is het overhellen minimaal. Verwacht geen Tesla sprintjes van de e-Partner. Bij lage snelheden is de auto rap genoeg door de directe power die aan de aandrijving wordt gegeven, maar het accelereren van 0 tot 100 km/h kost de auto nog 11,2 seconden. Daarbij worden sprintjes sowieso afgeraden omdat deze funest zijn voor de actieradius. Met volledig volle accu en onder ideale omstandigheden kom je met de e-Partner volgens Peugeot 275 kilometer ver. Trek hier voor het gemak 10% vanaf en je krijgt de ware actieradius die het 50 kWh grote accupakket je te bieden heeft.

Return on investment

Voor een bedrag vanaf 26.090,- euro (ex. BTW) wisselt de e-Partner van eigenaar. Een flinke smak geld als je dit vergelijkt met zijn dieselende broer die je 18.940,- euro (ex. BTW) kost. Houd in je achterhoofd dat elektriciteit stukken goedkoper is dan diesel. De ANWB heeft berekend dat de kilometerprijs voor consumenten van een gemiddelde elektrische auto 0,063 euro bedraagt inclusief regelmatig snelladen. Daarbij komt het feit dat veel steden nadenken over het uitbannen van uitstoot in bepaalde zones en verduurzaming je bedrijf een positief imago kan geven richting je klanten. Een gedegen ROI-berekening maken en goed nadenken over de switch naar elektrisch is dus helemaal zo gek nog niet.

Peugeot heeft de ambitie om in 2025 ruim 30% elektrische bedrijfswagens te verkopen. In 2030 moet dit zelfs meer dan 70% gaan worden. Met een volledige vloot elektrische bedrijfsvoertuigen werkt het merk er hard aan om de doelstelling waar te maken. Hoewel ondernemers nog huiverig zijn voor de overstap kan een proefrit absoluut geen kwaad om eens te ervaren hoe een elektrische wagen voor je kan werken. We kunnen

sceptici verzekeren; een elektrische bedrijfsauto is echt zo gek nog niet.

Plus

+ Geen concessies op laadruimte
+ Prima rijprestaties
+ 220v stopcontact

Min

- Minder trekgewicht
- Benut niet de ruimte tussen voorstoelen