



Martijn Verhoef
rijtesten.nl

Slim bekeken

In bestelwagenland is het helemaal niet vreemd dat een bepaald ontwerp door meerdere automerken gevoerd wordt. Ontwikkelingskosten zijn op die manier lager en dat is broodnodig om de busjes nog een beetje vriendelijk geprijsd te houden. We zien door de jaren heen de vaste klikjes ontstaan, zoals Peugeot met Citroën en Renault met Nissan bijvoorbeeld. Nieuw is de samenwerking tussen Ford en Volkswagen, die op dezelfde manier zuiniger met ontwikkelbudget hopen om te gaan.

Fiat Professional biedt ook al jaren busjes aan, maar verruilde door de jaren nog wel eens het groepje waar het bij aangesloten was. De eerste Scudo was bijvoorbeeld vergelijkbaar met de Franse versies van Peugeot en Citroën, terwijl de opvolgende versie juist weer uit de fabriekshallen van de Renault Trafic en Nissan NV300 kwam rollen. Met het ontstaan van de Stellantis-groep is het logisch dat de nieuwe Scudo zich weer voegt bij onder andere de Expert, Jumpy, Vivaro en Proace. Voordeel daarvan is dat de Fiat direct kan profiteren van een elektrische versie en dat is de reden dat we kennismaken met de e-Scudo 75kWh.



Anoniem elektrisch

Het uiterlijk zorgt uiteraard niet meer voor verrassingen. We zien een bijna vergelijkbare auto als de Vivaro. Eigenlijk is het patroon van de grille en het uit de kluiten gewassen merklogo de enige manier om de Scudo van zijn broers te onderscheiden. Dat betekent dat het ontwerp van de Fiat in de basis al zo'n zeven jaar op de markt is, maar toch zie je dat er niet direct aan af. Busjes worden nu eenmaal langzamer oud, aangezien de levenscyclus groter is. Toch oogt de auto een stuk bedaagder dan de nieuwe Transit Custom, of bijvoorbeeld een ID.Buzz. Om maar eens twee concurrenten te noemen.

Behalve de laadklep en de typeaanduiding geeft ook niets weg dat je met een volledig elektrische bus komt voorrijden. Aan de ene kant vinden veel gebruikers dat fijn, maar de ondernemer die van de daken wil schreeuwen dat hij groen bezig is, zal eerder voor de genoemde Volkswagen gaan. De Fiat is in alles nuchter en zeker in het stemmige grijs van de testauto valt de auto snel weg in het verkeer. Maar met zaken als ledverlichting en een berg camera's laat de auto zien dat hij wel degelijk bij de les blijft.



Flink te beladen

Binnenin de Fiat zal ook niemand in zijn ogen wrijven van verbazing. Dit is precies hetzelfde interieur als de rest van de busjesfamilie heeft, waarbij alleen het aantal of type opties per model kunnen verschillen. Zo heeft de Fiat prominent naast het stuur de grip control button, waarmee de tractiecontrole gemakkelijk kan worden aangepast aan de omstandigheden. Zaken als een startknop of head-up display ontbreken dan weer, of zijn optioneel.

De indeling is compleet vergelijkbaar met bijvoorbeeld de e-Expert die we eerder reden. Ergernissen die we hadden bij het testen van die auto, komen eigenlijk gelijk bovendrijven als we met de Fiat op pad gaan. Hoewel er namelijk legio opbergmogelijkheden zijn te vinden, zijn er maar weinig die echt praktisch zijn. Zo is er ãn vak bovenop het dashboard, dat zo diep is dat je er bijna niet meer bij komt. Het vakje onder de aircobediening is juist zo ondiep dat bijna alles eruit valt en datzelfde geldt voor het open vakje onder het dashboardkastje. Gelukkig zijn er ook vakken wãl praktisch: de auto heeft grote portiervakken, twee diepe

Fiat e-Scudo 75 kWh 136 L2H1

dashboardkastjes en twee bekerhouders. Wanneer je de middelste zitting omklapt (wel even wachten tot de passagier is opgestapt), komt er een groot opbergvak onder tevoorschijn. De buitenste bijrijdersplek kan ook worden opgeklapt en dan is er een luik zichtbaar naar de laadruimte. Als je dit opent, ontstaat er een doorschuifplek voor lange lading als buizen en latten. Handig, want daarmee voorkom je misschien wel dat je een imperiaal op de auto moet schroeven. Dat scheelt geld en zeker ook rijbereik.

In de testauto die als L2 is uitgevoerd heeft de laadruimte 5,3 m³ inhoud. Er passen twee europallets in achter elkaar en je mag beladen met 1.000 kg. Dat is dus fors meer dan wat de ID.Buzz aankan en bijna vergelijkbaar met de dieselversie. Je kunt de versie met kleine batterij zelfs met 1.200kg nuttig laadvermogen krijgen. Een aanhanger tot 1.000 kg mag ook getrokken worden door de e-Scudo. Flink beladen heeft uiteraard zijn uitwerking op het rijbereik, maar daar komen we zo op.



Goede waarden

De e-Scudo is leverbaar met twee batterijpakketten. Het 50 kWh pakket brengt de auto

Fiat e-Scudo 75 kWh 136 L2H1

231 km ver, terwijl de geteste 75 kWh versie liefst 329 km moet kunnen komen. De aandrijving vindt op de voorwielen plaats en dat betekent dat de auto een vrij grote draaicirkel heeft. Inmiddels heeft Stellantis ook een nog efficiëntere aandrijving met meer vermogen, maar voorlopig komt die versie niet naar de bedrijfswagens. Toch is het niet behelpen met de 136 pk en 260 Nm die direct na start ter beschikking staan. De auto sleurt er lekker aan, zeker als deze onbeladen is.

Dan valt ook op dat door het lage zwaartepunt al een heel fijne rijervaring wordt geboden, terwijl lege dieselbusjes nog wel eens willen stuiteren op de achteras als er geen lading is geplaatst. De auto is koersvast en uiteraard lekker stil vanbinnen. Geen resonanties, of dieselgebrom. Ook windgeruis en bandengerol worden prima buiten de cabine gehouden, wat de reis heel aangenaam maakt.



Rijbereik met wat moeite

Na het starten geeft de auto stevast een heel ambitieus rijbereik van om en nabij de 350 kilometer weer. In de testweek zijn de temperaturen prima, staat er redelijk wat



Fiat e-Scudo 75 kWh 136 L2H1

wind en halen we onbeladen ruim 300 kilometer op een lading. Bij een belading van zo'n 400 kilo merken we geen bijster grote verschillen in het rijbereik of stoomverbruik, dat zo tussen de 23 en 28 kWh per 100 kilometer schommelt. Prima waarden voor een zwaar en zeker niet aerodynamisch busje, maar er hoort wel een kanttekening bij. Het is namelijk niet zo dat dit rijbereik je komt aanwaaien, je moet er best wat moeite voor doen. Na de start zetten we de auto direct in de B-stand. In die stand wordt meer afgeremd op de motor en bij die recuperatie vrijgekomen energie kunnen we hergebruiken.

Daarnaast selecteren we via Drive Mode de Eco-stand, waarin de airco in spaarmodus gaat en de auto begrensd wordt in vermogen. Het is jammer dat de auto deze standen niet onthoudt, want we moeten dit elke rit weer handmatig instellen. Met deze instelling haalden we het beste verbruik, maar dan gaat het er ook om hoe je met de auto rijdt. Vanaf 100 km/h zien we het verbruik namelijk flink oplopen, terwijl je bij 130 km/h nog maar een rijbereik van 150 kilometer hebt. Je moet dus wel wat concessies doen om die goede bereikscore te halen, maar dan bewijst de bus zich zeker.



Multimedia als bottleneck

De multimedia doet dat een stuk minder, want hoewel het mooi stil aan boord blijft is de ingebouwde carkit (of via Apple Carplay) van een erbarmelijke kwaliteit. En dat terwijl de gemiddelde bestuurder normaliter heel wat af te bellen heeft. Ook de functionaliteiten voor het zoeken naar laadpalen of andere oplaadmogelijkheden ontbreken en het scherm en knoppen zijn aan de kleine kant. Je merkt dat de jaren gaan tellen, zet het enorme scherm van de Transit Custom hier maar eens naast. Bijkomend nadeel is dat je via de multimedia geen vertrektijd voor de auto in kunt stellen, zodat de auto bijvoorbeeld voorverwarmt aan de laadpaal. Je kunt alleen via de app de verwarming activeren, maar dan moet je dus wel je telefoon gekoppeld hebben aan de auto.

Als het gaat om de elektrische rijbeleving en het praktische gebruiksgemak van de Fiat kunnen we alleen maar waardering uitspreken. De bus doet prima wat je mag verwachten, al moet je er misschien meer moeite voor doen dan bij een elektrische personenwagen. Dat is nu eenmaal inherent aan de baksteenvorm van een busje, waar



Fiat e-Scudo 75 kWh 136 L2H1

het stroomverbruik onevenredig hard bij oploopt. Op het gebied van multimedia mist de auto inmiddels wel aansluiting bij de nieuwste concurrenten, terwijl dit een steeds grotere rol in het leven van zijn gebruikers speelt. Zijn hoge laadvermogen en rechthoekige laadruimte maken deze pakezel toch een elektrische besteller die we zouden aanraden.

Plus

- + Bijna evenzwaar te beladen als dieselversie
- + Prima rijbereik met wat moeite
- + Stille en comfortabele cabine

Min

- Verouderde multimedia
- Anoniem elektrisch