



Ulkoapäin e-Expertin paljastaa täyssähköiseksi vain kuljettajan oven etupuoolella lokasuojassa oleva latausportti. Pösöksi auton tunnistaa heti maskin leijona-logosta.

Stellantiksella on monta brändiä ja samaa konseptia käytetään monen eri merkin alla. Nyt ajoimme Peugeotin leijonamerkillä varustettua e-Expert versiota ja siinä oli erikoistase, että umpipakettiautoon oli tehty jatko-ohjaamo. Maahantuoja kutsuu sitä Crew-Cabin nimellä. Eli ohjaamon taakse on rakennettu laajennettu matkustamo- osa, johan on sijoitettu 3 istuinta. Auton voi tilata joko 5, tai sitten 6-paikkaisena. Takana on aina 3 istuinta, mutta etuosa voi olla joka kahden tai kolmen istuttava.



Autoon on helppo kulkea molemmilta puolin, vain tartuntakahvojen puute vähän kiusaa. Etuosasta voi tässä 5-hengen versiossa kulkea etuistuinten välistä takaistuimille.

Koeajoauto Koeajossa meillä oli 5-hengen versio. Autossa oli lisäksi tavaratilaa erottamassa väliseinä. Molemmiin puolin oli liukuovet ja takana pariovet. Koska auto on täyssähköinen, siihen ei tule henkilöauton autoveroa vaikka siitä tehdään 5- tai 6-paikkainen.

Tämä mahdollistaa vähän edullisemman hinnoittelun polttomoottoriseen sisareensa verrattuna. CrewCab-versioon ei kuitenkaan saa valtion sähköpakuille maksamaa hankintatukea.

Autossa oli aika paljon lisävarusteita, mm Xenon-valot, automaattinen ilmastointi, peruutuskamera ja tutkat, kevytmetallivanteet ja vasemman puolen liukuovi. Näillä varusteilla auton hinnaksi tulee jo 64 740 €.

Peugeotin versio sähköpakusta

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
14.09.2023 00:00

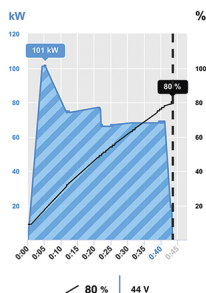


Keulan ilmeellä haettaneen leijonamaista olemusta autoon.

Ajotuntumat Ajossa auto on sähköautolle tyypillisen hiljainen ja suorastaan henkilöautomainen. Ja mukaan mahtuu isompikin porukka ja siitä huolimatta tavaratilaa jää vielä paljon, jopa 4 m3 takaosassa. Konttiin mahtuu vielä eurolava. Muutenhan auto on ihan samanlainen kuin muut Stellantis- pakut, esimerkiksi viime talvena ajettu Citroen e-Jumpy.

Ohjaamon lämpötilan säätö oli vähän outo. 18 CO-asteen pyyntö tuntui normaaliajotilassa liian korkealta ja kun ajoi eco-tilassa, lämpöä ei tuntunut tulevan ollenkaan.

Energian talteenottoa hidastettaessa voi aika vähän säätää. Vaikka sen laittaa pois kokonaan, auto kuitenkin regeneroi hieman, kun voimapolkimen nostaa ylös. B-asennossakaan regenerointi ei ole kovin voimakas ja yhden polkimen ajo ei näissä Stellantiksien sähköautoissa ole mahdollista.



Pikalaturissa auto otti mielestäni hyvin virtaa. Huippu meni pikkasen yli 100 kW ja keskitehokin 80%:iin ladatassa oli jopa 70 kW. Selvästi parempi suoritus kuin aiemmin ajetussa sisarmallissa e-Jumpyssä, joka jäi reiluun 40 kW:iin.

Kulutus ja lataaminen Auton ajotietokoneen raportoima kulutus pyöri noin 30 kWh/100 km. Ajoin autolla kaiken kaikkiaan 398 km ja latusin akun lopuksi 100%:iin. Virtaa meni (kaikki lataukset) yhteensä 113 kWh. Näin ollen kokonaiskulutus olisi ollut 28 kWh/100 km. Citroen e-Jumpyllä sain kulutukseksi 30 kWh/100km, viileämmällä ilmalla. Kulutus oli kuitenkin linjassa sen kanssa.



Takana on pariovet, jotka aukeavat ihan sivullekin asti tarjoten hyvän lastausmahdollisuuden, eurolavankin saa tarvittaessa kuormattuna kyytiin.

Ajoin auton akun 18%:iin ja latasin auton Rechargen teholaturilla latauskäyrän saamiseksi. Auto ottikin virtaa vastaan pikkasen luvatus 100 kW tehon päälle, eli maksimi alussa oli 102 kW. Latausteho kuitenkin putoaa nopeasti varaustason noustessa. Kaikkiaan auto otti kuitenkin 45 minuutissa 52,5 kWh, eli keskitehoksi muodostui mielestäni oikein hyvä 70 kW. Selvästi parempi suoritus kuin sisarellaan Citroen e-Jumpyllä, joka jäi 42 kW:iin. Lieneekö syynä ollut viileämpi ilma?



Latauskaapelille on kätevä paikka keskimmäisen takaistuimen alla, sieltä sen saa helposti esiin eikä se ole pyörinyt auton lattialla kuraantumassa.

Lopputulema Auto antoi itsestään ihan positiivisen kuvan. Kuten sisarensa e-Jumpy, e-Partner on helppo käsitellä ja hyvin henkilöautomainen ajaa. Täyssähköisenä pakettiautona e-Partner on hyvin kilpailukykyinen muihin markkinoilla oleviin vastaaviin täyssähköpakuihin. Ja täyssähköisenä tietysti hiljainen.

TEKNIIKKO			
Moottori	100 kW / 136 hv	Pituus / korkeus	5 309 mm / 1 940 mm
Akku (brutto / netto)	75 kWh / 67,5 kWh	Maavara	150 mm
Lataus AC	11 kW	Akseliväli	3 275 mm
Lataus DC (max)	100 kW	Ohjaus / kulutusmäärä	2 128 kg / 3 055 kg
WLTP (ilmoitettu)	330 km	Vetoaumat	750 kg / 1 000 kg
Yhdistetty kulutus	27,4 kWh / 100 km	Hinta varusteineen	64 740 €

Plussat ja miinukset

+ Helppo ajettava + Kohtuullisen hyvä suorituskyky + Nopeahko pikalataus + CrewCab tuo paljon lisää matkustamotilaa, jättäen kuitenkin hyvän tavaratilan

– Vaatimaton regeneroinnin valintamahdollisuus

– Ei One Pedal ajomahdollisuutta

– Ohjaimamon lämpötilan säätö toimii erikoisesti
(yksilövika?)

– CrewCab versioon ei saa valtion pakettiautoille antamaa hankintatukea

Peugeotin versio sähköpakusta

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
14.09.2023 00:00

Teksti, kuvat | Kai Kniivilä

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS](#)

| [LUE DIGILEHTI](#)