



Maxus eDeliver 3: Stretch-Variante des Kastenwagens mit ellenlangem Radstand und kleinen Fenstern wie ein Vollvisierhelm.



Eine neue Bezeichnung, die man sich merken muss – großer Lieferwagen, rein elektrisch angetrieben.

MITTEN IM STROM

Fahrbericht: Maxus eDeliver3/eDeliver9. Das gibt's nur hier: zwei Transporter-Baureihen, konsequent auf E-Mobilität getrimmt. Flankiert von einem Diesel und einem weiteren E-Modell.

Manchmal färben kleine Begebenheiten den grauen Alltag plötzlich bunt und heiter ein. Nervtötend hängt der ungeduldige Dränger am Heck des Lieferwagens. Frech, ein Kastenwagen behindert bei Geschwindigkeitsbegrenzung die Fahrt? Dann aber endet die Tempobegrenzung, der Kastenwagen prescht nach einem kurzen Tritt aufs Fahrpedal vehement davon, der lästige Verfolger verschwindet im Außenspiegel. Manchmal bereiten selbst schlichte Kastenwagen Vergnügen. Dieser hier ist eine noch unbekannte Größe

chinesischer Herkunft. Der Begriff Größe ist durchaus wörtlich zu nehmen: Der Maxus eDeliver 3 streckt sich in Langversion auf 5,15 m Länge (Kurzausgabe 4,56 m), hat einen ellenlangen Radstand, ist gleichzeitig schlank und mit einsneunzig mannhoch gewachsen. Die Proportionen mit knuffig-kurzen Nase und langem Achsabstand erinnern ein wenig an einen Hush Puppy. Die Formen wirken gefällig, schmale Fenster lassen zusammen mit dunkel eingefärbten A-Säulen an einen Vollvisierhelm denken.

Wahre Größe

In Form und Gewicht (leer rund 1,6, maximal etwa 2,6 t) siedelt sich der große eDeliver 3 zwischen großen Lieferwagen und kompakten Transportern an. 6,3 m³ Fracht soll er schlucken, indes geht Maxus bei der Berechnung von den Maximalmaßen des Laderaums aus, das gibt in der Realität Abzüge. Aber trotz der schlanken Statur von 1,78 m Breite passt die Europalette quer zwischen den Radkästen hindurch, wenn der Staplerfahrer perfekt zielt. Die Heckflügeltüren öffnen ohne Haltebügel, die Schiebetür ist 700 mm schmal, aber leichtgängig. Zurrösen reihen sich an der Seitenwand auf, Maxus spricht von einer Karosseriestruktur aus Edelstahl und Aluminium.

Ein stattlicher Bursche also und konstruktiv konsequent auf batterieelektrischen Antrieb ausgelegt. Das erklärt die Optik und ebenfalls den ungestümen Antritt mit scharrenden Vorderrädern, einst Kavaliertart genannt. 90 kW leistet



Maxus eDeliver 9 in vollem Ornat – ein umfangreich ausgestatteter und extrovertierter Großtransporter.



Eine Bezeichnung, acht Varianten: Der große Maxus tritt als E-Geschwader mit jeweils zwei Längen, Höhen und Gesamtgewichten an.

die Maschine und bringt es auf 255 Nm Drehmoment. Vom Start weg und hier völlig ungezähmt.

Unter dem Boden stecken wahlweise Batterien mit 35 oder 52,5 kWh Kapazität. Das ergibt angesichts eines Verbrauchs von zirka 26 kWh nach WLTP-Messung eine Reichweite entweder von 150 oder beachtlichen 230 km. Sofern der Fahrer nicht etwaige Verfolger abschüttelt, versteht sich. Und bei 120 Sachen ist ohnehin Schluss, praxisgerecht. Geladen wird vorn an der Nase per Wechsel- oder Gleichstrom, dann geht's laut Maxus von

null auf 80 Prozent in 45 Minuten, auch hier heißt's Tempo.

Indes lässt der Elan beim Fahren trotz des Temperaments nach. Die Lenkung arbeitet unpräzise, auf schmalen 185er-Reifen und mit blattfederter starrer Hinterachse rollt der Maxus etwas hölzern ab. Die Außenspiegel verzichten auf Weitwinkelgläser, aber es gibt serienmäßig eine Rückfahrkamera. Das Cockpit des Maxus ist nicht unfreundlich aber recht schlicht eingerichtet. Hartplastik beherrscht die Szenerie. Für rustikale Einsätze kein Problem, die Maxus-Anmu-

ANZEIGE

AKTION

STARK Autarke Mobile Waschanlagen

Selbstfahrend mit Wassertank
 Batterie • Benzin • Diesel • Strom
 Altgeräterücknahme

Vorfürgeräte/
 Leasing

STARK
 Kretzschmar & Co. KG

www.stark-waschanlagen.de • Telefon 07967 328



Schlichtes Cockpit im eDeliver 3, mehr Arbeitsmaschine als moderner Van, aber umfangreiche Ausstattung.



Maxus hat den Großtransporter innen prächtig herausgeputzt, viel Chrom, Karbonoptik und hochglänzender Kunststoff.



Großer Laderaum im eDeliver 3, palettenbreite Radkästen, kräftige Zurrösen seitlich.



Die Ladekante des eDeliver9 liegt hoch, denn drunter ruhen große Batteriesätze. Ausgangsmodell ist ein Diesel mit Hinterradantrieb.

tung ist äußerlich eher Caddy, innerlich Streetscooter. Das Lenkrad fasst sich glatt an, der Sitz ist mäßig bequem. Aber die Bedienung funktionell und die Ausstattung sehr reichhaltig. Praktischer Drehregler für die Fahrtrichtung, Klimaanlage, Multifunktionslenkrad, einfache und klare Instrumentierung, offene Ablagen – passt. Sonderausstattungen sind Fehlanzeige, man muss den Maxus eDeliver 3 nehmen, wie er ist. Netto kostet er laut Liste je nach Länge und Batterie zwischen 35.000 und 40.000 Euro. Maxus gibt dem Riesen-Lieferwagen noch eine Garantie von fünf Jahren oder 100.000 km mit auf seinen Weg, für die Batterie sind's die üblichen acht Jahre und 160.000 km.

„Die E-Maschine bringt es auf imponierende 150 kW sowie 310 Nm, das genügt allemal.“

Diese Garantien bringt auch der Maxus eDeliver 9 mit. Optisch orientiert er sich mit bulliger Nase am schon wieder verschwundenen Hyundai H350 oder am Ford Transit. Aber er hat, was jener noch nicht bietet, einen vollelektrischen Antrieb. Auch tritt er als Kastenwagen mit einer umfangreichen Palette an: zwei Längen von 5,55 und 5,94 m, zwei Höhen, zulässige Gesamtgewichte von 3,5 und 4,05 t. Hinzu kommen drei beachtliche Batteriepakete von 51,5 und 72 sowie 88,55 kWh. Macht im Mix acht Modelle mit einem klaren und sinnvollen Schwerpunkt

im Bereich von 6 m Länge und 3,5 t. und Nettopreisen zwischen 51.490 und 67.490 Euro. Enthalten ist eine üppige Ausstattung mit Klimaanlage, LED-Scheinwerfer und Assistenzsystemen.

Glanzvoller Auftritt

Ohnehin mag's der große Maxus eher prächtig. Vorne glänzt eine schwarze und chromgerahmte Maske, das LED-Tagfahrlicht erinnert an gezupfte und nachgezogene Augenbrauen. Handfeste und lackierte Griffe öffnen die Türen. Wirkt sein kleiner Bruder im Fahrerhaus etwas verhärtet, so setzt sich die Üppigkeit des Maxus dort fort: viel Chrom, fast echter Karbonschmuck, schwarzglänzender Kunststoff. Nein, nicht der so gern verbal bemühte Klavierlack, denn der Zierat ist nicht ganz echt. Aber er streichelt die häufig so gepeinigte Fahrerseele. Im eDeliver 9 sind die Scheiben groß bemessen und die Außenspiegel haben ein (zu gering) verstellbares Weitwinkelfeld. Der Fahrersitz jedoch erinnert unwillkürlich an einen Küchenstuhl. Aber die markante Schalterleiste gefällt, ebenso das Display im Tabletformat. Reichlich Ablagen einschließlich Beifahrer-Sitztruhe sowie Zollstockfach (Gruß an den Crafter) nehmen den alltäglichen Kleinkram auf.

Die E-Maschine bringt es auf imponierende 150 kW sowie 310 Nm, das genügt allemal. Auch der große Maxus beweist Temperament, wenn auch wegen seines Leergewichts um 2,5 t nicht ganz so explosiv wie sein kleiner Bruder. Aber er fe-

dert sanfter, Fahrwerk und Lenkung wirken deutlich ausgereifter und präziser. Generell macht der Transporter rundum einen Klassenunterschied deutlich.

Nutzlast-Riese

Dies trifft ohnehin auf seine Eigenschaften als Frachter zu. Je nach Auslegung schleppt der große Maxus 9,7 bis 13 m³ (Tipp auch hier: nochmals nachkalkulieren) und 0,9 bis 1,4 t Fracht. Falls dies nicht genügt, darf er bis zu 1,5 t ziehen, Hut ab.

Das beweist: Der große Maxus basiert auf einer stämmigen Basis, dem Deliver 9 ohne „e“ mit Dieselmotor, angetriebenen Hinterrädern sowie einem imponierenden Chromgrill. Auf den Diesel hatte der deutsche Generalimporteur Maxomotive zunächst wenig gesetzt, wollte sich mit einem Einheitsmodell zur Abrundung begnügen.

Nun aber soll sich daraus ebenfalls eine ganze Flotte entwickeln. Und dann wäre da noch ein Parallelmodell, der Maxus EV80, ein älteres Semester mit komplizierter britisch-koreanisch-russischer Abstammung. Auch er parkt als Elektriker und 3,5-Tonner im Programm. Doch schon zum Start gilt er ganz offiziell als Auslaufmodell. Dafür allerdings ist er mit netto 54.400 Euro überraschend teuer. Auch diese Kuriosität gehört zu den Begebenheiten, die den Alltag manchmal etwas bunter einfärben.