

Konzept & Fahrzeugvarianten

Der Maxus EV 80 ist ein großer Elektrotransporter, der als Kastenwagen 910 Kilogramm Nutzlast aufnehmen kann und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreicht. Das Fahrzeug ist ebenso als Chassis-Version ohne Aufbau verfügbar.

Laderaum & Flexibilität

****Konzept & Fahrzeugvarianten**** Seit 2018 konnte man den großen Elektrotransporter SAIC Maxus EV 80 bereits auf deutschen Straßen sehen. Damals wurden rund 200 Fahrzeuge über eine Autovermietung in den Straßenverkehr gebracht. Im Jahr 2020 folgte der freie Verkauf des Modells vom größten chinesischen Hersteller SAIC, zu dem unter anderem SSangyong gehört. Der Maxus EV 80 ist als Kastenwagen in zwei Größen erhältlich, wobei diese sich nur in der Höhe unterscheiden. Außerdem ist das Fahrzeug als "Chassis Cab" ohne Aufbau erhältlich. Dieses Modell kann dann von Fahrzeugbaufirmen mit eigenen Aufbauten versehen werden. In Sachen Antrieb und Batterie gibt es keine Auswahlmöglichkeiten, alle Modelle kommen mit einem 92 kW starken Elektromotor zum Kunden, der durch einen 56 kWh Akku gespeist wird.

Antrieb & Aufladung

Laderaum & Flexibilität Der Maxus EV 80 hat eine Länge von 5,70 Meter und eine Breite von 2,00 Meter sowie einen Radstand von 3,85 Meter. In Sachen Fahrzeughöhe kann der Kunde zwischen zwei Varianten wählen: Dem "H2 Mitteldach" mit 2,35 Meter und dem "H2 Hochdach" mit 2,55 Meter Höhe. Dadurch ergeben sich natürlich auch unterschiedliche Laderaumhöhen von 1,74 Meter und 1,94 Meter. Mit der Laderaumlänge von 3,15 Meter und einer Breite von 1,80 Meter ergibt sich so ein Gesamtvolumen von 10,2 m³ für das "Mitteldach" sowie 11,5 m³ für die "Hochdach"-Variante. Die Be- und Entladung erfolgt über zwei geteilte Hecktüren und eine seitliche Schiebetür, wobei die Ladekante mit 56 Zentimetern auf der für diese Fahrzeuge üblichen Höhe liegt. Die Nutzlast beträgt 955 Kilogramm für die niedrigere Variante und 885 Kilogramm für den "Hochdach"-Maxus. Die niedrigere Nutzlast der größeren Variante liegt am höheren Leergewicht und der 3,5-Tonnen-Grenze. Mit der optional verfügbaren Anhängerkuppelung darf der EV 80 gebremste Anhänger bis 1.200 Kilogramm und ungebremste bis 750 Kilogramm ziehen.

Komfort & Ausstattung

Antrieb & Aufladung Der Elektromotor des Maxus EV 80 leistet satte 100 kW bei einem maximalen Drehmoment von 320 Nm. Der Maxus EV 80 hat also ordentlich Kraft unter der Haube. Das bereits leer 2,5 Tonnen wiegende Fahrzeug wird dadurch in 24 Sekunden von 0 auf 100 Km/h gebracht und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Km/h. Als Energiespeicher agiert ein Lithium-Ionen-Akku mit einer Kapazität von 56 kWh. Dieser kann über einen seitlichen 30 kW Wechselstrom-Lader oder einen 7,4 kW Gleichstrom-Lader mit Energie versorgt werden. Die Reichweite gibt der Hersteller mit 192 Kilometer für den niedrigeren Maxus und 182 Kilometer für die hohe Version an. Ob diese Werte mit Beladung oder auch im Stadtverkehr zu erreichen sind, ist allerdings fraglich. Die Ladezeiten werden von SAIC mit 8,5 Stunden (Gleich-

strom) und recht eindrucksvollen 2,5 Stunden (CCS-Schnellladung mit Wechselstrom) angegeben. Auch hier ist aber anzumerken, dass ein Praxistest zeigen muss, ob diese Werte realistisch sind.

Bedienung und Fahrbetrieb

Komfort & Ausstattung An sich ist die Ausstattung des Maxus EV 80 sehr umfangreich. Ohne Aufpreis sind bereits eine Klimaanlage, Doppelairbags, ESP, elektrische Fensterheber und ein Radio mit MP3-Funktion enthalten. Letzteres kann gegen Aufpreis noch mit einem 10-Zoll-Monitor versehen werden.

Umwelt

Bedienung & Fahrbetrieb Die üppigen Maße des Maxus EV 80 sorgen für viel Ladevolumen, schränken seine Eignung für enge Innenstädte aber deutlich ein. Dies gilt auch für den Wendekreis von knapp 15 Meter. Wenn aber genug Platz da ist, entfaltet das Fahrzeug natürlich seine Packer-Qualitäten, welche durch praktische, serienmäßige Details wie Laderaumbeleuchtung, ein beschichteter Boden oder Zurrösen unterstrichen werden.

Preise & Garantie

Umwelt Konkrete Angabe zum Energieverbrauch des Maxus EV 80 gibtes nicht. Die Reichweite von 154 Kilometer mit einem 56 kWh-Akku entspricht aber einem ungefähren Verbrauch von 27,5 kWh auf 100 Kilometer. Bei angenommenen 30 Cent pro Kilowattstunde kosten 100 km Fahrstrecke also rund 8,25 €. Ein zusätzliches Solar-Modul für mehr Reichweite wird nicht angeboten.