



Hans van den Brink (Brink Mobility Partner), Maurice Godding en Thijs Truijten (Fleximo) zien veel potentie in de Maxus eDeliver 3

RIJIMPRESSIE MAXUS EDELIVER 3

# FRISSE BEZORGER

Schoorvoetend zet elektrificering nu door in de bedrijfswagenwereld. Ineens neemt een vrij onbekende speler een voorsprong op de gevestigde orde, namelijk Maxus met de eDeliver 3. Zijn schone aandrijving vormt een belangrijke troef, maar kun je er wat mee in de praktijk en houdt het model zich staande tussen de producten van ervaren aanbieders?

Maxus komt toch niet helemaal uit de lucht vallen, want het onderscheidt zich in de hogere bestelwagenklasse al een tijdje met de brandschone EV80. Een stevig geprijsd voertuig, dat bovendien opereert in een markt die om een groot rijbereik vraagt en los van de elektrische aandrijving een beetje bedaagd begint te raken. Zijn oorsprong ligt namelijk in de Britse LDV Maxus, die eind 2004 ten tonele verscheen. In het heden behoort het merk tot het Chinese concern SAIC Motor, de achtste grootste autogroep ter wereld, die jaarlijks alleen al drie miljoen Volkswagens in licentie vervaardigt. Je zou dus veronderstellen dat er binnen

de organisatie in ieder geval een zeker kwaliteitsbesef leeft. Die indruk kregen we wel toen we een jaar geleden op pad gingen met de MG ZS EV, een product van dezelfde organisatie. Lease-intermediair Fleximo zette die zeer vroegtijdig gereed en doet nu, in een geografische samenwerking met Brink Mobility Partner, hetzelfde met de Maxus eDeliver 3.

## VLIJMSCHERPE PRIJS

Inderdaad, er is een nieuwe ster aan het firmament binnen de bedrijfswagendivisie van SAIC Motor en wel eentje die het segment van de middelgrote bestellers wil openbreken

## LEASEGARAGE

Op de website van Leasegarage kunnen ondernemers snel winkelen voor een lichte bedrijfswagen en daarmee in een acute behoefte voorzien. Er staan gemiddeld zo'n 150 nieuwe voertuigen op, aangeboden door vaste partners van Fleximo. Levering geschiedt uit voorraad, dus veelal binnen enkele weken, wens op het gebied van inrichting daargelaten. Leasegarage heeft in zijn aanbod een toenemend aantal geëlektrificeerde modellen.

[www.leasegarage.nl](http://www.leasegarage.nl)

met een emissievrije aandrijflijn. Hij geldt niet als de allereerste, maar wel als één van de weinige en heeft bovendien zijn prijs mee. Een starttarief van 29.990 euro (vanaf 398 euro in financial lease) mag voor dit type voertuig met elektrotechniek vlijmscherp heten, zeker als je de omvangrijke lijst standaardvoorzieningen in ogenschouw neemt. Daarover verderop meer; laten we eerst een aantal praktische waarden uitspitten. Maxus voert de eDeliver 3 in twee lengtes, met een laadvloer die zich over 2,18 dan wel 2,77 meter uitstrekt. Reken je de inwendige breedte van 1,665 meter - waarvan 1,22 tussen de wielkasten en de hoogte van 1,33 meter mee, dan kom je aan een inhoud van 4,8 dan wel 6,3 kuub. Daar snoept het accupakket niks vanaf, dankzij het feit dat het model van meet af aan als EV werd ontwikkeld. Bruto mag hij tussen de 865 en 1020 kilogram torsen, afhankelijk van de maatvoering en het gewenste type batterij: 35 of 53 kWh.

## “JE PROFITEERT VAN 3000 EURO AAN EXTRA SUBSIDIE IN 2021”

### TOT 342 KILOMETER

De hamvraag luidt natuurlijk hoe ver je dan komt op een acculading. We konden dat helaas niet testen, dus ook niet met een flink afgevuurd achtercompartiment. Volgens een WLTP-meting op een gecombineerd traject moet de versie met korte wielbasis en 35 kWh na 158 km aan het infuus en houdt de uitvoering met 53 kWh het na 240 km voor

gezien, terwijl die waarden bij het langere type op 150 en 230 km liggen. SAIC belooft dat dat fors oploopt wanneer je je tot stadsverkeer beperkt, in een uiterst geval zelfs tot 342 kilometer. Het heeft zeker zin om dat te melden, aangezien een elektrische besteller met deze technologie zich nu eenmaal het best voelt bij een takenpakket binnen de directe regio. Voor de onderaannemer die honderd kilometer verder 'op klus gaat' schiet de actieradius al gauw tekort, maar de banketbakker die in de omgeving de horeca voorziet, kan waarschijnlijk prima met deze Maxus uit de voeten. De naam, eDeliver 3, impliceert het feitelijk al. Overigens geeft een snellader hem binnen drie kwartier weer tachtig procent prik en doet een wallbox hetzelfde in zes tot acht uur. Helemaal leeg? Dan kost het, zo weet Fleximo uit de eerste ervaringen, een uurtje of twaalf.

### NIET SCHAMEN

Producten uit het land van AliExpress dragen imagotechnisch het juk van wegwerpartikelen, maar dat valt bij deze bestelwagen waarschijnlijk reuze mee, want SAIC geeft er niet voor niets vijf jaar of 100.000 km garantie op. Acht jaar of 160.000 km op het accupakket, zelfs. Let op onze woorden, binnen nu en 2030 eisen de Chinezen een beslissende rol voor zich op binnen de wereldwijde auto-industrie, met nu al vele tientallen fabrikanten die keihard aan de weg timmeren en Europa serieus in het vizier hebben. Dat laatste maak je in ieder geval al op uit de eerste aanblik van de Maxus eDeliver 3. Hij staat er patent bij, met een moderne en zelfverzekerde uitstraling, waarvoor de grote jongens onder de bedrijfswagenmerken zich niet zouden hoeven te schamen. Wel weerspiegelt de prijsgeoriënteerde benadering zich enigszins in de afwerking.

37





Brink Mobility Partner bedient vooral de noordelijke helft van Nederland, Fleximo de zuidelijke helft

Een kiertje hier en daar, een braampje op het dashboard en portieren die wat blikerig dichtvallen moet je voor lief nemen, net als de op een kwetsbare plek (tegen het plafond) gemonteerde laadbakverlichting met zijn niet al te scherpe schijnsel. Op de toegankelijkheid van de opslagruimte valt, met drie wijs te openen deuren, niets af te dingen. Positief zijn verder de stevige vloerplaat en triplex wandpanelen.

#### ONGEWOON EN PRETTIG

Als je je niet te veel stoort aan de keiharde plastics, gelukkig wel in een stemmige kleurcombinatie, kun je best heel enthousiast raken over de cabine. Dat zit hem als eerste in de uitmuntende stoelen, die je zomaar in een sportieve personenwagen van een premium-fabrikant zou verwachten. Al net zo ongewoon en net zo prettig is het verticaal verstelbare lederen sportstuur met afgeplatte onderrand. Het ligt zodanig onder handbereik dat je een ontspannen zithouding kunt aannemen en tegelijkertijd bots je bij het instappen nooit met je knie tegen de kolom, zoals in menig besteller. Opbergvakken vind je in overvloed en ergonomisch valt de eDeliver 3 vlot te doorgronden, behalve de totaal verstopte knoppen van de stoelverwarming. Die krijgt hij standaard mee, net als airconditioning, cruise control, 'alles elektrisch', een hellingrem, parkeersensoren en een multimediasysteem met DAB+, bluetooth en een achteruitrijcamera. Navigatie staat niet in de optielijst, maar Apple CarPlay en Android Auto ondervangen dat. De handmatige klimaatregeling getuigt van een merkwaardige bezuiniging, want je kunt geen temperatuur instellen. Met de toetsen 'airco aan', 'kachel aan' en 'economy' als een milde variant daarvan moet je je maar zien te redden.

#### SPEERT ERVANDOOR

De Maxus eDeliver 3 staat 's ochtends direct paraat om de harde werker met een volle

agenda te plezieren, want de 122 pk sterke elektromotor hoeft niet op bedrijfstemperatuur te komen. Grote haast? Als het moet speelt hij ervandoor, geholpen door zijn constante koppel van 150 Nm. Met het toenemen van de snelheid vlak de felle acceleratie af, tot bij 120 km/h een begrenzer ingrijpt, vergezeld van een geluidssignaal. Regenereren doet de aandrijflijn goed, beter of best, afhankelijk van de modus die je selecteert. In het laatste geval hoef je nog maar sporadisch het rempedaal te beroeren. Bij dat elektrisch vertragen galmt er een nadrukkelijke zoemtoon door de verder weldadig stille cabine, de ene keer langer dan de andere. De eDeliver 3 vertoont een ietwat springerig veergedrag, maar voelt qua koersvastheid solide aan. In snel bochtenwerk glijdt hij duidelijk over de voorwielen weg, totdat je

in een schrikreactie het gas lift en de achterkant ineens begint te zwiepen. Het standaard ESP grijpt dan wel in.

#### UIT VOORRAAD

In het algemeen getuigt de Maxus eDeliver 3 van een voldoende doordacht concept, met hier en daar een schoonheidsfoutje en natuurlijk de restrictie dat niet alle beroepsgroepen ermee uit de voeten zullen kunnen. Hij komt, toepasselijk gezegd, vooral goed uit de bus met zijn uitstraling, zijn sublieme rijpositie, zijn verstelrijke standaarduitrusting, zijn stille cabine en bovenal met zijn prestaties op de duurzaamheidsladder. Ondernemers profiteren van investeringsaftrekregelingen en van de nieuwe subsidie voor elektrische bestelwagens, die vanaf het voorjaar ingaat. Deze behelst een korting van tien procent op de aanschafprijs, met een maximum van 5000 euro. Daarnaast profiteer je van 3000 euro aan extra subsidie in 2021. Verder verdient het vermelding dat Fleximo en Brink Mobility Partner de Maxus uit voorraad kunnen leveren. Je moet dan wel voor een witte opteren, want zwart, grijs of een RAL-kleur betekent zo'n zes maanden wachten. Qua inrichting bestaan er dan weer ruime mogelijkheden. De importeur maakt zich momenteel sterk voor het homoligeren van het trekgewicht op 750 kg, al ligt het ook dan niet erg voor de hand om een aanhanger aan een elektrische besteller te haken. Het wordt wél steeds vanzelfsprekender om zo'n schone bedrijfswagen te overwegen en dan is het goed om te zien dat de Maxus eDeliver 3 aardig wat drempels wegneemt.

[www.fleximo.nl](http://www.fleximo.nl)

[www.brinkmobility.nl](http://www.brinkmobility.nl)

