
Maxomotive will im Transportergeschäft mitmischen

Von Michael Kirchberger

Ohne Sprinter, Crafter, Ducato, Transit und Co. käme kaum eine Ware zum Endkunden. Und die Zeit des Lockdowns wäre gewiss noch als weit schlimmer empfunden worden, wenn nicht alle drei Tage der Paketzusteller von DHL, GLS oder Amazon mit seinem Transporter vor der Tür gehalten hätte. Rund 27 Millionen leichte Nutzfahrzeuge gibt es auf Europas Straßen, und es werden immer mehr gebraucht. Vom wachsenden Kuchen will sich jetzt ein neuer Importeur ein dickes Stück abschneiden: Maxomotive Deutschland.

Maxus heißt die neue Marke, das klingt lateinisch, aber wir wollen uns kein X vor ein U vormachen lassen. Die Transporter, drei verschiedene Baureihen sind es an der Zahl, stammen aus China und werden unter dem Dach des Autokonzern SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) gebaut. Ihre Besonderheit: Außer einer Variante, die ein herkömmlicher Diesel antreibt, fahren alle Modelle elektrisch. Das Mutterhaus steht für eine Automobilproduktion von 5,5 Millionen Fahrzeugen im Jahr, die junge Nutzfahrzeugsparte Maxus kommt bislang nur auf knapp 200.000 Einheiten innerhalb von zwölf Monaten. Mit stark steigender Tendenz jedoch.

Geschäftsführer der deutschen Dependence ist ein guter alter Bekannter. Ulrich Mehling, vormals unter anderem bei Saab und Fiat beschäftigt, hat auch den Hut beim Importeur der koreanischen SUV-Spezialisten Ssangyong auf und betreut von Köln aus nicht nur Deutschland, sondern auch das benachbarte Ausland, wo sich bereits eine ganze Reihe renommierter Unternehmen mit den China-Transportern angefreundet haben. So liefert Ikea in den Niederlanden mit Maxus-Fahrzeugen, in der Schweiz setzt die Post auf die junge Marke, und auch die Stadtwerke in Amsterdam haben sich für die Lieferwagen aus Fernost entschieden.

Wesentliche Gründe dürften die günstigen Preise sein, aber auch die umfassende Garantie, die länger gewährt wird als bei anderen. Drei Jahre oder über eine Fahrtstrecke von 160.000 Kilometer steht die Marke für ihre Produkte gerade. In Deutschland, so Mehling, dürften sich ebenfalls bald Interessenten für Maxus finden lassen. Dennoch sind die Erwartungen vorsichtig. Zurzeit gibt es 20 Handelspartner, bis Ende des Jahres soll die Zahl auf 60 steigen. Mit ihnen will man in diesem Jahr noch 600 Fahrzeuge verkaufen. Das Netz soll schnell auf 150 Stationen für Verkauf und Service erweitert werden.

Vor allem die Gesamtkosten der gewerblichen Mobilität sprächen für die E-Transporter. Die TCO (Total Costs of Ownership) seien aufgrund der geringeren Kosten für Treibstoff, den kaum nennenswerten Verschleiß und die Absenz von Betriebsstoffen wie Öl für Motor und Getriebe wesentlich günstiger als bei Lieferwagen mit Verbrennungsmotor, betont Mehling. Außerdem brauchen die Betreiber keine Angst vor Fahrverboten in Umweltzonen haben, die sich in den kommenden Jahren gewiss nicht rückläufig entwickeln dürften.

Die Preise starten bei 41.638 Euro für den 4,55 Meter langen e-Deliver 3 mit 35 kWh-Akku, der für bis zu 226 Kilometer Reichweite gut sein soll. Die Variante mit langem Radstand kommt auf 43.423 Euro, für die größere Batterie mit 52,5 kWh Kapazität sind rund 4000 Euro Aufpreis fällig. Sie verlängert die Distanz auf bis zu 342 Kilometer. Davon ist der Umweltbonus abzuziehen.

Der Deliver 9 ist die mittlere Version, er wird mit einem 160 PS (118 kW) Dieselmotor ausgerüstet und kostet 35.688 Euro, kann aber ebenfalls als E-Transporter bestellt werden. Besonders variantenreich ist der größte Maxus, der EV80, den es auch als Mini-Bus gibt. Er ist als Kastenwagen für 61.944 Euro zu haben oder als Fahrgestell mit Fahrerhaus für 60.784 Euro. Das würde sich auch für leichte Reisemobile anbieten. Und

noch eine Tugend kann der kleine Elektro-Brummi ins Feld führen. Mit einer erlaubten Anhängelast von 1500 Kilogramm gehört er unter den Nutzfahrzeugen mit E-Motor zu den Königen. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Maxus e-Deliver 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/SAIC



Maxus Deliver 9.

Foto: Auto-Medienportal.Net/SAIC



Maxus Deliver 9.

Foto: Auto-Medienportal.Net/SAIC
