



Foto: Farizon

Optisch gefällt der Neuling und er bringt auch nützliche Eigenschaften mit. Ein Manko ist noch das Händlernetz.

Chinesisch L/laden

Mit dem V7E bringt Farizon jetzt zum Sommer ihren ersten E-Transporter nach Deutschland. 1,2 Tonnen Last und bis zu 67 kWh Akkukapazität können „geladen“ werden.

Seit 1998 produziert Geely (sprich: Dschilie) Automobile. Fünf Jahre später waren es 100.000 Automobile. Und 2025 bereits 4,1 Millionen. Bei Geely geht was. Kein Wunder, gehören doch Marken wie Volvo, Polestar, Lotus, Lynk & Co., Zeekr und unter anderen auch 50 Prozent von Smart und knapp 50 Prozent von Proton (aus Malaysia, gab es auch mal kurz in Deutschland) dazu. Und bei Geely dreht sich das Rad nicht nur an Automobilen (und Motorrädern), sondern auch an Nutzfahrzeugen.

Farizon heißt seit 2014 die Geely-Marke für den Gütertransport. Ob schwere Lkw, Busse oder Spezialfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge à la VW Transporter – fast alles ist im Farizon-Portfolio. Mehr als 500.000 Nutzfahrzeuge hat Farizon bereits produ-

ziert und viele davon in rund 60 Länder exportiert, in denen Farizon bereits aktiv ist. Damit sind die Chinesen nach eigenen Angaben der größte Hersteller von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben. NEV, New Energy Vehicle, nennen sie alles, was nicht ausschließlich mit Benzin oder Diesel fährt. Bei Farizon ist es primär Strom aus der Steckdose.

Zwei Farizon-Nutzfahrzeuge

Für Europa und damit Deutschland stellte Farizon im Geely-Headquarter in Raunheim kürzlich den Farizon V7E und den größeren Farizon SV vor. Letzterer zielt auf das Mercedes-Sprinter-Segment. Wir konzentrierten uns auf die „Einstiegsklasse“, den Farizon V7E. Diese ist hierzulande rele-

vant für Lieferdienste, Handwerker und Gewerbetreibende mit Platzbedarf, beispielsweise Floristen, Bäcker und Lieferdienste wie Knuspr oder Flaschenpost.

Konkurrenz ist in dem Segment bereits vorhanden – rein elektrisch: Kia PV5 Cargo (32.933 €), Ford Transit Custom (50.000 €, sogar als AWD, dann + 5.600 €), Mercedes-Benz eVito Kastenwagen (42.980 €), Renault Trafic (38.150 €), VW ID. Buzz und Opel Vivaro Electric (39.500 €) mit all den Derivaten von Toyota, Peugeot, Citroen ...

Einen Mangel an Alternativen kann man der Industrie also nicht vorwerfen. Und trotzdem marschiert die E-Mobilität bei den leichten Nutzfahrzeugen offensichtlich noch im zähen Sumpf. Rund acht Prozent der Neuzu-



Die Farizon-Flotte surrt nun auch in Deutschland mit zwei Varianten.

lassungen hatten im ersten Quartal 2026 einen rein elektrischen Antrieb installiert. Und nun kommt ein neuer Hersteller, der ausschließlich auf den Elektroantrieb setzt.

Der Vorteil der Elektrotransporter liegt laut Aussage aller Hersteller in den niedrigen TCO. Meist wird kostengünstiger Strom in der Firma geladen und dann reicht dieser für die Tages-tour. Viel weiter als zwischen 150 und 350 Kilometern sollte diese bei keinem der Anbieter sein, ist es im Alltag aber auch kaum.

Das Netzwerk

Auch Farizon wirbt mit niedrigen TCO, ohne diese näher zu benennen. 95 Servicecenter und 80 Verkaufsstand-orte gibt es derzeit in 26 Ländern Europas. In Deutschland sollen innerhalb der kommenden zehn Monate 30 Servicepunkte und 15 Händler in Metropolregionen hinzukommen.

Das soll einen Anfahrtsweg aus jeder Ecke Deutschlands von maximal 150 Kilometern ermöglichen, in den meisten Fällen sind es deutlich weniger. Innerhalb von 48 Stunden will Farizon jedes benötigte Ersatzteil beim Servicepartner haben, was die Standzeit bei eventuellen Reparaturen niedrig halten soll. Die Etablierten

machen das meist über Nacht. Dass Deutschland privilegierter Farizon-Markt ist, beweisen die Chinesen mit der eigenen NSC, also National Sales Company. Da soll dann mehr Dampf dahinter sein.

Klassenübliche Werte

Kommen wir zum Farizon V7E. Das Elektro-Nutzfahrzeug ist exakt fünf Meter lang, 1,82 Meter breit und knapp 1,99 Meter hoch und besitzt somit die üblichen Abmessungen in der Klasse, wenngleich es hier und da Abweichungen nach unten (Kia PV5 minus 30 Zentimeter) und oben (Mercedes eVito 14 bis 37 Zentimeter plus) gibt. Von außen gefällt der Farizon V7E, denn er sieht von vorn markant anders aus. Seiten- und Heckansicht entsprechen allen anderen Fahrzeugen im Segment, da kann man nicht viel „designen“.

Eine Eigenschaft, die im Nutzfahrzeugsbereich zwar nicht kaufentscheidend ist, aber erfrischend. Mit seinem cw-Wert von 0,27 gehört der V7E zu den aerodynamischen Vertretern der Klasse. Auf der Motorhaube prangt das Farizon-Logo – eine Mischung aus dem Buchstaben U (für User-Experience) und der Ziffer 0 (für null Emissionen).

Also rein in die gute Stube. Und tatsächlich fühlt es sich innen sehr hochwertig an – nicht nur für Transporterverhältnisse. Die Sitze wirken bequem und lassen sich vernünftig einstellen. Auch für europäische Langbeiner sollte das meist passen. Das griffige und gut mit Tasten belegte Lenkrad lässt sich in der Basisversion zwar nur in der Höhe verstellen und erst im höheren Trimlevel auch in der Länge, aber selbst das ist in der Klasse kein KO-Kriterium, zumal der Farizon V7E kein Langstreckenfahrzeug ist.

Die Eingang-Automatik wird, wie bei Mercedes, mittels handschmeichelndem Lenkstockhebel aktiviert. Eine Sitz- und Lenkradheizung gibt es ebenso, wie eine beheizte Windschutzscheibe. 15 Ablagen inklusive einem Handschuhfach erfreuen die Messies unter den Transporteuren.

Gewicht im Display

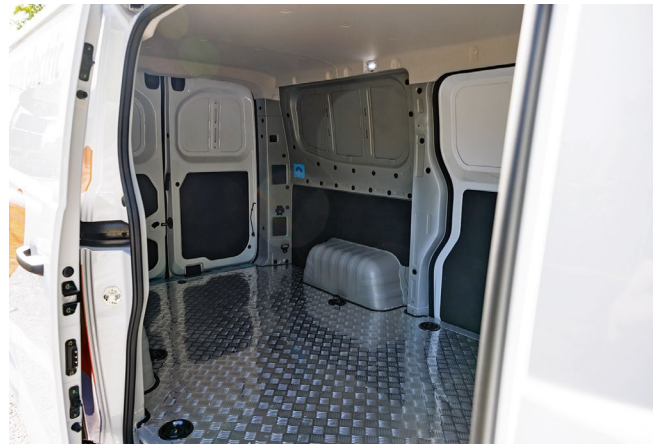
Der Fahrer blickt auf ein vernünftig ablesbares 7-Zoll-Kombiinstrument und toucht auf einem 12,3-Zoll-Bildschirm. Schön gelöst: Das Gesamtgewicht des V7E kann im Display angezeigt werden, überladen ist damit eigentlich nicht mehr „möglich“.

Vernünftigerweise erfolgt die Bedienung der Klimaautomatik über physische und gut angeordnete Stationstasten unter dem Touchscreen. Bei Türöffnern (außen und innen), Spiegelverstellung und Fensterhebern macht Farizon keine Experimente, jeder weiß, wie es funktioniert. Dafür ließ sich aber der Außenspiegel auf der Fahrerseite beim Testexemplar nicht weit genug nach außen einstellen. Man sieht je nach Sitzposition unnötig viel vom Fahrzeug und damit weniger von der Straße.

Aus dem knapp sieben Kubikmeter großen Laderaum sieht man erstmal nichts. Fenster oder Karosserievarianten sollten zum Bestellstart vorhanden sein, um die verschiedenen Anforderungen des Marktes zu erfüllen. Strom im Heck, Verzurrösen am Boden und diverse Ausbaumöglichkeiten sind dann ebenso erhältlich. Die üblichen Ausbauer werden nach und



Das Interieur ist wertig und reich an Ablagen.



Weit öffnende Seitentüren und viel Blech im Laderaum.

nach wohl auch bei Farizon erhältlich sein. Zwei Schiebetüren mit bis zu 1,10 Meter Öffnungsbreite gibt es ebenso wie eine beblechte Heck-Flügeltür. Nervig jedoch, dass diese nicht in verschiedenen Stellungen arretierbar ist und man zum Fixieren im offenen Zustand einen Metallstab fummelig auf jeder Seite einhängen muss. Das geht besser.

Etwas laut und rau

Potenzial sehen wir auch beim Fahren. Dass der 122 PS leistende Elektrotransporter bei 120 km/h abgeregelt wird, ist in der Klasse nicht unüblich und für den Einsatzbereich passend. Daher stört auch kaum, dass der Farizon V7E ab 100 km/h durchaus laute Windgeräusche aufweist – trotz der guten Aerodynamik.

Störend ist jedoch das zumindest im unbeladenen Zustand sehr straffe Fahrwerk, trotz fluffiger 195/70R15er-Pneus. Da bis zu 1,2 Tonnen auf die hinteren Blattfedern drücken dürfen, wird sich dieses Thema mit Last im Laderaum deutlich verbessern. Es wird aber nichts an der sehr leichtgängigen und unpräzisen Lenkung ändern. Ob das störend ist, sei mal dahingestellt, es geht jedoch auch an der Stelle besser.

Rund zwölf Meter Wendekreis sind für die Fahrzeuglänge ein guter Wert und hilfreich in der City. Das machen

viele Pkw nicht besser. Als „typisch chinesisch“ muss man mittlerweile die Penetranz der Assistenzsysteme benennen. Lautes Warnen (beispielsweise von der Gesichtsüberwachung), harte Eingriffe (beispielsweise vom Spurhalteassistenten) können mehr als nur irritieren. Das Abstellen gelingt nur im Unter-Untermenü. Beim häufigen Kurzstreckenbetrieb bleiben die Helfer damit meist an – nerven die Fahrer, aber erledigen zumindest die angedachte Aufgabe.

200.000 km Garantie

Das wird wohl auch der Elektroantrieb tun. Schaut man sich auf der chinesischen Seite von Farizon um, entdeckt man dort eine Garantiezeit, die beeindruckt: 10 Jahre oder 800.000 Kilometer Garantie gibt es dort auf die eingesetzten LFP-Akkus. Das ist eine Ansage. Aber auch bei uns sind die 5 Jahre oder 200.000 Kilometer auf das Gesamtfahrzeug und 8 Jahre oder 200.000 Kilometer auf den Akku überdurchschnittlich.

Batterietechnisch verlässt man sich bei Farizon auf CATL-Technik wie fast alle Automobilhersteller auch. 2011 gestartet, gehören die chinesischen Batteriespezialisten zu den meistgenutzten mit den Werken in Deutschland (Arnstadt), Spanien (Kooperation mit Stellantis, ab Ende 2026) und Ungarn (Debrecen).

Vom kleinen Elektromotor vorn im Bug des Farizon V7E hört man ein leises Surren beim Fahren. 122 PS und 220 Newtonmeter Drehmoment leistet der von Huzhou Zhixin zugelieferte E-Motor in der Basis und ist gekoppelt an den kleinen LFP-Akku mit 50 kWh Kapazität.

Wir konnten zur ersten Ausfahrt den Farizon V7E mit großem 67-kWh-Akku und 163 PS Motorleistung fahren, der speziell für den europäischen Markt vorgesehen ist. Klar, damit geht es eilig vorwärts und die Vorderräder sind teils mit der Kraft überfordert. Im WLTP-Mittel soll sich der V7E mit rund 22 kWh begnügen und liegt damit auf einem Niveau mit dem Ford Transit Custom Elektro. 328 Kilometer sollen damit bei gemäßigttem Tempo und Temperaturen möglich sein, bevor mit 11 kW (AC) oder bis zu 97 kW (DC) nachgeladen werden muss.

Ab 111.900 Renminbi ist der günstigste Farizon V7E in China zu haben. Wie viel das in Euro sind? 14.300 nach aktuellem Wechselkurs. Ganz so billig ist der Farizon V7E in Deutschland dann doch nicht. Mindestens 32.600 Euro werden für den E-Transporter veranschlagt. Damit rangiert er auf exakt dem Preisniveau des kleineren Kia PV5 und rund 6.000 Euro unter dem Stellantis-Niveau. Der Farizon V7E ist also kein Schnäppchen, vor allem in Anbetracht des noch lückenhaften Servicenetzes. *mb*