



Farizon V7E

Maak de boekhouder blij

Autotest | Geely behoort tot de allergrootste autofabrikanten ter wereld. Toch zal menig een nooit van Geely hebben gehoord omdat het het moederbedrijf is van vele andere merken. Volvo en Lotus zijn daarvan de bekendste. Zeekr, Polestar en Link & Co zijn daar recent bijgekomen. Met het submerk "Farizon" biedt Geely nu ook bedrijfsauto's aan in Nederland, te beginnen met de "V7E".

Wie als nieuwkomer wil doorbreken moet met iets bijzonders komen. Daarom biedt Farizon een bus aan die iets kleiner is dan gemiddeld, waarmee de V7E met name bedoeld is voor gebruik in de stad. Mede daarom is deze bus relatief smal, want dat maakt het verschil tussen ergens tussendoor rijden en tijd verspillen door te wachten. Om het in getallen uit te drukken: de V7E is 499 cm lang, 182 cm breed en 199 cm hoog.



De V7E is gebouwd op een zogenaamd "skateboard chassis". Dit wil zeggen dat deze bus op een platte

bodem staat die de hele auto draagt. Het verschil met een traditioneel "ladderchassis" is dat de batterijen voor de elektrische aandrijving deel uitmaken van de dragende constructie (iets wat de "treden" doen in het ladderchassis). De laadvloer ligt daarom laag (51 cm) en de laadruimte heeft een diepte van 290 cm. Het maximum laadgewicht bedraagt 1.243 kg. Laden en lossen kan zowel via scharnierende achterdeuren (maximaal 270 graden) als via een schuifdeur (110 cm breed). Die schuifdeur zit rechts, een extra schuifdeur links is optioneel leverbaar.

De testauto is voorzien van drie zitplaatsen voorin, maar vanwege de relatief smalle bouw moeten de drie inzittenden op zijn zachtst gezegd "goede vrienden zijn". De kwaliteit van de stoelen is goed en daarom leent de V7E zich voor langdurig gebruik. Dat geldt ook voor het hang- en sluitwerk: Farizon had naar eigen zeggen wat speelruimte over en daarom is gekozen voor scharnieren van vrachtwagenkwaliteit voor jarenlang intensief gebruik.



Uitrusting

Naast het afwijkende formaat heeft Farizon nog een troef: de prijs. De V7E is een bus met het prijskaartje van een bestelwagen. Echter, het is in de praktijk duidelijk te merken hoe de Chinese fabrikant tot die lage prijs is gekomen. Het interieur is opgetrokken uit eenvoudig plastic en veel van de ergonomische hoogstandjes die de gevestigde orde levert zijn afwezig. Er zijn weliswaar veel bakjes en vakjes, maar bijvoorbeeld geen vak voor paperassen. De laadkabel

moet los onder de bijrijdersbank worden geplaatst en gaat daarom bij hard remmen of optrekken schuiven. Boven de voorruit is geen bergruimte, maar wel een plek om een tachograaf in te bouwen.

Via het centrale beeldscherm kunnen instellingen worden gewijzigd en kan een radiozender worden gekozen. Het in China gebruikte navigatiesysteem maakt contact met een Chinese server. Omdat dat bezwaarlijk is in Europa, biedt Farizon hier vooralsnog geen navigatie aan. Ook software voor fleet-management ontbreekt om die reden. Online updates zijn niet mogelijk, hiervoor moet de dealer worden bezocht. Voor slimme functies en online functionaliteit is de Farizon-rijder daarom vooralsnog aangewezen op de eigen smartphone. Deze kan aan de auto worden gekoppeld middels Apple CarPlay of Android Auto. Hiervoor zijn een USB-A en een USB-C aansluiting beschikbaar.

In deze allereerste variant voldoet de V7E aan alle wettelijke eisen en daar blijft het bij. Dat betekent ook dat de V7E alle verplichte bestuurdersassistenten biedt. Deze zijn zeer scherp afgesteld, want kortstondig iets te hard rijden of een moment op het centrale beeldscherm kijken wordt meteen afgestraft met alarmbellen en visuele waarschuwingen. De systemen zijn uit te schakelen, maar daarvoor moet de gebruiker wel eerst de weg door de diverse menu's kennen. De adaptieve cruise-control werkt heel behoorlijk. Het systeem heeft een goed beeld van het verkeer en reageert alert op wisselende situaties. In plaats van een digitale buitenspiegel heeft de V7E camera's die beeld zouden moeten geven van de situatie rondom de bus wanneer de richtingaanwijzer aanstaat en de snelheid daalt, maar dit functioneerde niet in de testauto.

"Er wordt gekeken naar de kosten versus de baten en daar speelt Farizon heel goed op in"



Elektrische bus

De lengte van de V7E biedt ruimte aan enorme accu's. Echter, die zouden deze bus onnodig duur maken en met het oog op stedelijk gebruik kiest Farizon voor batterijen met een bescheiden capaciteit. Bovendien: hoe lichter de accu's zijn, hoe meer vracht mag worden vervoerd. De V7E is naar keuze leverbaar met een 50 kWh of 67 kWh LFP-batterij. Om maximale laadruimte te bieden is de aandrijving in de neus gebouwd. De V7E heeft daarom voorwielaandrijving en ook de laadaansluiting zit noodgedwongen voorop.

Wie een bus met dieselmotor gewend is, zal de V7E als sprong in de toekomst ervaren. Omdat een elektromotor geen versnellingsbak nodig heeft, is de bediening eenvoudig. En omdat een elektromotor vanaf het eerste moment het maximale koppel levert, presteert de V7E met een gemak dat voor een verbrandingsmotor ondenkbaar is.

Door op de motor te remmen kan energie worden teruggewonnen. Hoe sterk de auto inhoudt bij het loslaten van het stroompedaal, en dus hoeveel energie wordt teruggewonnen, kan niet worden bepaald met hendels aan het stuurwiel. In plaats daarvan moet de gebruiker wederom diep in menu's duiken en dat is niet handig voor zo'n veelgebruikte functie. Desondanks kwam het testverbruik tijdens deze korte kennismaking uit op 18.4 kWh / 100 km en dat is laag voor een bus. Met dit verbruik bedraagt het daadwerkelijke bereik van de 67 kWh variant 330 km en dat komt overeen met de belofte van de fabrikant.



Weggedrag

Het verbruik is mede zo laag omdat de testauto niet was beladen. In onbeladen toestand reageert de V7E op iedere oneffenheid in het wegdek. Soortgelijke busjes van de gevestigde orde hebben ook in onbeladen toestand een meer verfijnd weggedrag. Het is daarom duidelijk dat Farizon met de V7E een heel duidelijk doel voor ogen had: maximale ruimte bieden tegen een minimale prijs. En daarin is de nieuwkomer geslaagd!

Conclusie

Geely mag dan een nieuwkomer zijn in Europa, in China heeft de autofabrikant al een lange staat van dienst. En daarom weet men waar het om gaat bij bedrijfswagens: de boekhouder blij maken. Bedrijfswagens worden niet gekocht om hun uiterlijk of rijeigenschappen. Er wordt gekeken naar de kosten versus de baten en daar speelt Farizon heel goed op in. Verfijning, uiterlijk vertoon en technisch vernuft hebben plaatsgemaakt voor functionaliteit, ruimte en een lage prijs. ■



Specificaties

Farizon V7E

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	500 x 172 x 199 cm
Wielbasis	320 cm
Gewicht	1.907 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Batterij	67 kWh
Bagageruimte	
Bandenmaat	195/65R16

Motor en prestaties

Vermogen	150 pk @ 0 rpm
Koppel	230 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	sec.
Topsnelheid	120 km/u
Verbruik gemiddeld	22.40 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	328 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 38.695,-
Prijs instapmodel	€ 36.034,-