



Website: [www.bilpodcasten.dk](http://www.bilpodcasten.dk)

Dato: 06.03.2023

Sæson: 2023

Episode: 09

Find bilpodcasten som podcast for uddybning af vores anmeldelse.

### PRISER pr. 15.02.2023

Vores testbil var venligst udlånt af RSA Danmark. Modellen er en 5 pers. pickup med 88,55 kWh batteri (Netto) og 177 HK.

Maxus eT90 koster 575.880 kr. + 14.000 for blå farve og 3.500 kr. for ladekabel. Total 593.380 kr.



Sådan ser eT90 ud, set skrå bagfra. Et klassisk design for en pickup truck.



Set fra siden, får man en fornemmelse for størrelsen på bilen, der måler over 5 meter.

### PRÆSTATIONER

Topfart: 118 km/t. (Målt med GPS)

Vægt: 1.736 kg.

Effekt: 204 hk, moment: 250 Nm.

Oplyst rækkevidde: 435 km.

GPS målt 0-50: 3,3 sek / 31 meter.

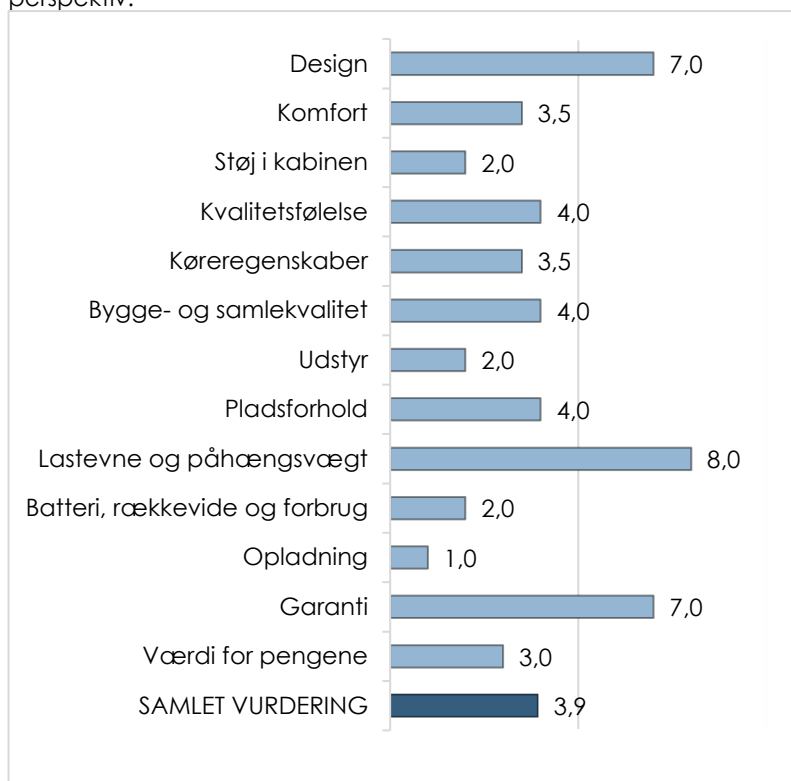
GPS målt 0-100: 12,5 sek / 241 meter.

## BILPODCASTEN TESTER:

# MAXUS ET90EV PICKUP(2023)

### VORES VURDERING

10 er bedst mulig vurdering, set ud fra markedet pt. i vores perspektiv.



### DESIGN = 7,0

Som den første elektriske pickup i Europa repræsenterer Maxus eT90 en traditionel tilgang til design af pickups. Dette kan give produktet ekstra point for originalitet og for at tage et bæredygtigt valg i en branche/modeltype, der traditionelt set har været præget af fossilbrændstofbiler. Designet tager ligeledes højde for bilens

## KONTAKT

WEBSTED:

[www.bilpodcasten.dk](http://www.bilpodcasten.dk)

MAIL:

[andreas@bilpodcasten.dk](mailto:andreas@bilpodcasten.dk)

[jacob@bilpodcasten.dk](mailto:jacob@bilpodcasten.dk)

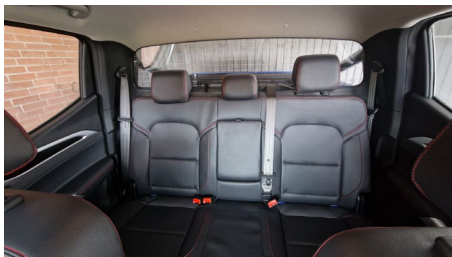
## FOTOS



Ladet har god plads, og bilen må laste 1.000 kg.



Kabinen er i også udført meget klassisk, og motorhjelmene giver også en god fornemmelse af størrelsen på bilen.



Bagsæderne er forholdsvis hårde, og giver ikke speciel meget støtte under kørsel.



Infotainment systemet virker skrabet, og kamera systemet i forhold til hjælpelinjer er helt skævt.

funktionalitet og praktiske anvendelighed. En pickup skal typisk have et rummeligt lad, god trækraft og en robust konstruktion, men det er ikke alle parametrene, som eT90 løser lige godt. Det kommer vi ind på i efterfølgende punkter.

Alt i alt kan en vurdering på 7 ud af 10 for Maxus eT90's design være en anerkendelse af dens traditionelle tilgang til biltypen, men samtidig også en anerkendelse af, at der altid vil være forskellige præferencer og smag, når det kommer til design. Vi mener dog at bilen er pæn at se på, og der er et godt udsyn fra bilen.

## KOMFORT = 3,5

Dårlige sæder: Komforten i en bil afhænger i høj grad af kvaliteten af sæderne, og vi vurderer sæderne i Maxus eT90 til at være dårlige samt ikke-justerbare. Dette giver generelt en negativ effekt på køreoplevelsen og den samlede komfort. Sæderne virker simpelthen for hårde, og giver ligeledes ikke særlig god støtte. Dette kombineret med en bil, med så hård en affjedring, at samtlige bump på en almindelig landevej, er ved at kaste dig ud af sædet, giver i vores optik ingen mening. Det skal dog siges, at grusveje klare bilen helt fantastisk, det kan ikke være med til at trække karakteren nævneværdigt op, da langt de fleste veje i Danmark er asfaltveje. Vi havde også en oplevelse af at selve rattet er placeret ca. 3 cm til venstre for center af sædet, hvilket over tid bliver belastende.

## STØJ I KABINEN = 2,0

Som en elektrisk bil bør Maxus eT90 have mindre støj fra motoren sammenlignet med en fossilbrændstofbil, men andre faktorer fører stadig til en del støj og vibrationer i kabinen, såsom vindstøj og støj fra motoren eller en udveksling. Dette forstærker følelsen af, at bilen ikke er stærk nok, da det lyder som om el motoren er på overarbejde, hvilket mindsker den samlede komfort i bilen.

## KVALITETSFØLELSE = 4,0

Kvalitetsfølelse påvirkes i høj grad af de materialer, der anvendes i bilens konstruktion, teknik og interiør. Maxus eT90 er konstrueret af billigere materialer, hvilket fører til en følelse af mindre kvalitet, når man interagerer med bilen. Der er slet ikke tvivl om at bilen kører som en traditionel fossilbil i Kina, og der er lavet en hurtig konvertering til Elbil. Det er Maxus virkelig ikke sluttet godt afsted med, og på nogle punkter virker det næsten dumt. Eksempelvis skal der en nøgle i tændingslåsen, men den skal også drejes som en traditionel bil, der skal slå startermotoren i gang. Instrumentering er også taget direkte fra en fossilbil, hvor det ligner at der har været en oliemåler, som nu blot ligner en blå glad mund, uden et symbol over. I det hele taget er instrumenteringen noget sparsom i denne bil, og det havde været rart med en mere præcis måling af ret batteri, både i procent og i estimeret rækkevidde.

## KØREEGENSKABER = 3,5

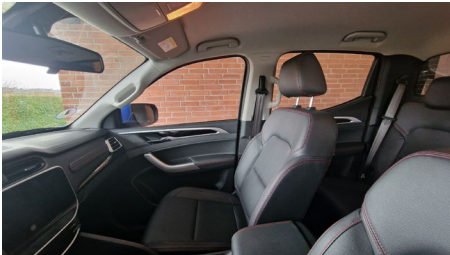
Køreegenskaberne for en truck, vil og kan aldrig blive de samme som en familiebil eller en SUV. Pickup trucks er lavet som et arbejdskøretøj, som skal bruges og skal kunne holde til noget. Netop derfor er undervognen meget hård, for man skal kunne laste 1.000 kg. på ladet, uden at det går nævneværdigt ud over køreegenskaberne.

Desværre kan man kun få bilen med baghjulstræk, hvilket er underligt for denne type bilmodel, da man netop med disse biler bliver fristet at køre offroad. Vi har dog prøvet andre pickups fra andre producenter som køre noget bedre og er mere komfortable. Så hvis du tænker på at købe denne bil, for at køre længere sydpå vil du både blive skuffet over støjen, den meget vindfølsomme





Dette billede viser retningen på bilen, prøv selv at sammenholde retningen med hjælpestregerne på bakkameræt på forrige billede. Det er helt skidt.



Passagersædet er elektrisk, som førersædet, men ingen af sæderne har sædevarme.



Klassisk dør design, som resten af bilen.



Billede af den hardtop, som vi bedst beskriver som noget der er designet i 80'erne.



Der kunne sagtens laves et kæmpe frunk under den store motorhjelme, så man kunne have lidt bagage med, og ladekablerne kunne placeres her.

oplevelse, en tildens til ikke at være specielt retningsstabil når du kører mere end 100 km/t, og en maks fart på 118 km/t målt på GPS.

## BYGGE- OG SAMLEKVALITET = 4,0

Maxus eT90 er den første elektriske truck i Europa, men hvorfor må håndværkerne ikke få en færdigudviklet bil at køre i? Manglende opmærksomhed på detaljer og dårlig færdiggørelse i produktionen viser sig bl.a. på chrome bøjlerne bag på bilen, som allerede er begyndt at ruste i det Danske klima. Dette kan vi ikke se bort fra i vores vurdering, da vi kommer til at tvivle på andre steder, hvor bilen kan være dårligt beskyttet. Her har Maxus heldigvis en god garanti, som kan fjerne den største frygt for dette. Alt i alt giver vi en vurdering på 4,0 ud af 10 for Maxus eT90's samlede kvalitet grundet brugen af billigere materialer, manglende opmærksomhed på detaljer i produktionen og tvivl om den generelle holdbarhed over tid. Disse faktorer påvirker, hvordan vi opfatter bilens kvalitet og pålidelighed, og dermed reducere dens samlede score for bygge- og samlede kvalitet. Det skal dog bemærkes, at disse vurderinger er subjektive og kan variere fra bil til bil, men dette er ud fra den som vi havde til test.

## UDSTYR = 2,0

Maxus promoverer normalt deres biler, som max i udstyr, hvilket også plejer at være korrekt. Men netop med eT90, brude bilen hedde Minus eT90 æv, da der intet udstyr er i bilen. Jo, den har elektrisk justerbare førersæder, men ingen sædevarme, hvilket undrede os meget. Der er heller ikke fartkontrol, som ses på de fleste elbiler, især til en bil i denne prisklasse. Infotainment systemet er udstyret med kablet Apple CarPlay, men ikke Android Auto, og der er ikke trådløs opladning i bilen. Listen bliver lang, hvis vi skal nævne alle de ting, som vi forventer en bil i denne prisklasse skal inkludere, så vi vil opfordre dig til at læse udstyrslisten nøje, hvis du ønsker at sende et statement, og købe et "grønt" alternativ til en fossil pickup.

## PLADSFORHOLD = 4,0

Ved første øjekast er der fine pladsforhold i bilen, både til de forreste og bagerste passagerer. Bagage kan man ligeledes have rigtig meget med af, hvis det vel og mærke kan tåle at ligge på ladet, for der er hverken en rum under bagsæderne eller et frunk. Dvs. hvis der skal 5 personer med i bilen, komme en af dem til at kæmpe om pladsen med et ladekabel. Det er bare ikke godt nok, i en bil som er så stor. Man kan tilkøbe en hardtop til bilen, så ladet bliver lukket, men løsningen ligner noget som blev opfundet i 80'erne.

## LASTEVNE OG PÅHÆNGSVÆGT = 5+3 = 8,0

Hvad må bilen laste: 1000 kg.

Hvad må bilen trække med bremse: 1000 kg.

Hvad må bilen trække uden bremse: 750 kg.

Vi vægter på følgende måde: 0-5 gives for nyttelasten plus 0-5 for hvad bilen må trække.

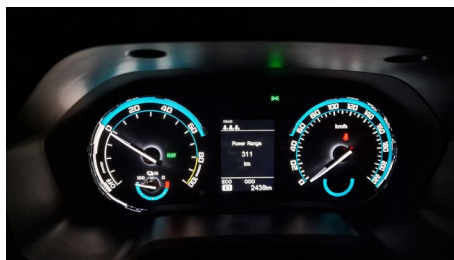
## BATTERISTØRRELSE, RÆKKEVIDDE OG FORBRUG = 2,0

Batteristørrelse (Netto): 88,5kWh

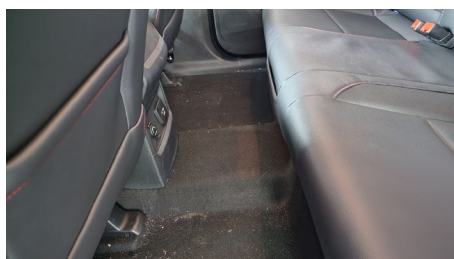
Rækkevidde oplyst WLTP: 330 km.

Rækkevidde opnået: 234 km. (71% af det oplyste, hvilket er noget mindre end forventet pga. kørselsmønstret under testen, trods størrelsen på bilen.

Vejrforhold for rækkevidde test: Temp.-1 til 5°C, Vindstyrke 3-4 m/s, 100% tørvejlr.



Vi er ikke begejstret for måling af batteri status med procent på en lille indikator under omdrejningstælleren. Den er meget svær at vurdere præcis på, og anslåede rækkevidde er ofte optimistisk i eT90. Bemærk ligeledes den blå glade mund i højre display, som formentlig er en manglende oliemåler, fra instrumenteringen på diesel og benzin versionerne.



Trods højden på bilen, har den ikke flad bund. Det oplyses at bilen kan vade i op til 55cm vand, men det kan vi ikke anbefale, i en bil kun med baghjulstræk.



Maxus eT90 er udstyret med en trækkrog, som ikke ses på ret mange elbiler.



Den ser noget maskulin ud i indkørslen.

Vejfordeling under test: 35% motorvej v/110 km/t, 19% landevej og 46% bykørsel.

Hvilket giver et målt forbrug på 37,715 kwh pr. 100 km.

Dagens gennemsnitlig EL: 1,25 kr. pr. kw giver dette: 47,10 kr. pr. 100 km.

Min nuværende dieselbil kører ca. 16,5 km. Pr. liter til en pris af 12,79 kr. pr. liter giver dette en pris på 77,52 kr. pr. 100 km.

Man skal altid tænke meget over hvornår man lader, da elpriserne svinger noget mere end benzin og diesel priserne, men Elprisen skal kun over 2,06 kr. før det vil koste mere at køre el, ved direkte sammenligning af eT90 og min gamle Citroen C5 fra 2008, uden at tage højde for forskellige grønnejerafgift, forsikringspris, lån osv. Dette er dermed forbrugsmæssigt, den dyreste elbil forbrugsmæssigt at vi har anmeldt indtil nu.

## OPLADNING = 1,0

Stiktype: Type 2 CCS stik.

Oplyst lade hastighed ved lynlader (DC ladning) 80 kWh.

Oplyst lade hastighed ved lynlader (AC ladning) 11 kWh.

Test af DC lade hastighed: Ved opladning fra 30-80% på en 50kWh DC ladestander opnåede bilen at lade 47,0 kWh på 1 time. Hvilket svare til ca. 112 km. Desværre lykkedes det os ikke at ramme en ledig 125 kWh ladestander at teste på, så om bilen kan komme tæt på de maksimalt lovede 80 kWh, ved vi ikke. Teoretisk bør bilen så kunne lade ca. 190 km/t på en bedre ladestander, hvilket i vores optik slet ikke er godt nok.

Test af strømspild på DC 50 kWh lader: 2,11 % hvilket er middel niveau set i forhold til andre elbiler.

Bilen lader på 3 faser hjemme ved 11 kWh: Ladetid ca. 9 timer.

## GARANTI = 7,0

Maxus Danmark giver fabriksgaranti på fem år eller 100.000 km, alt efter hvad der kommer først. Batteriet er på 88,5 kWh, og her gives en garanti på 8 år eller 200.000 km.

## VALUE FOR MONEY = 3,0

Netop for denne bil, er det umuligt at sammenligne med konkurrenterne, da det er den eneste elektriske pickup i Europa. Så hvis man vil eje en pickup, og samtidig gøre så grønt så muligt, vil Maxus eT90 være bilen som bør overvejes.

For at vurdere på prisen, er vi derfor blevet nød til at se hvad fossilbiler koster, men det er et tyndt nyvognsmarked, så vi har se på følgende modeller:

Nissan Navara 2,3 dCi fra 21 som har gået 15.000km koster 679.900 kr. - Toyota Hilux 775.903 nypris i 2021. Begge biler har en del mere udstyr end Maxus eT90, og kan trække væsentligt mere på krogen. eT90 virker derfor kostbart prissat for klassen. Maxus eT90 koster 575.880 kr. + 14.000 for blå farve og 3.500 kr. for ladekabel. Total 593.380 kr.

## SIKKERHED

eT90 er ikke testet i euro NCAP, men en lignende Maxus D90, som sælges i Kina, har fået 5 stjerne i kinesisk ANCAP test. Denne model har mere hjælpeudstyr, og vil derfor formentligt score højere end den model vi testede, som bl.a. ikke havde automatisk nødbremsesystem.