



Tony Vos  
2 februari 2019

## Stilzwijgend door de stad

De uitstoot van schadelijke stoffen in stedelijke gebieden moet omlaag. Diesels zullen om die reden meer en meer uit stadscentra worden geweerd. En daar komt dan de elektrische bestelwagen om de hoek kijken om de laatste kilometers tussen distributieknooppunt en binnenstad zonder lokale vervuiling af te leggen. Een besteller als de Renault Master Z.E.

Renault heeft onder de bestelwagens drie peilers: de compacte Kangoo, de grotere Trafic en de forse Master. Die laatste behoort tot de verkooptoppers in Europa en zelfs andere delen van de wereld. De Kangoo bestaat al enkele jaren in een elektrische versie, waarmee Renault het leiderschap in dit groeiende segment heeft opgebouwd. Alhoewel veel fabrikanten grotere elektrische bestelauto's hebben aangekondigd, is de beschikbaarheid zeer beperkt of moet de productie nog worden opgestart. Niet bij Renault: de Master Z.E. is gewoon leverbaar en rijdt ook in Nederland al in een aardig aantal rond.

De Master zit in hetzelfde segment als de Volkswagen Crafter, Mercedes Sprinter en de

# Renault Master Z.E. 33 kWh L3H2

grootste Ford Transit. Verreweg het belangrijkste segment onder de bestelbussen. Uiteraard kent Renault een uitgebreid leveringsprogramma van verschillende wielbases en dakhoogtes. Ook kan de Master worden gekozen met een cabine en daarachter leeg chassis voor iedere gewenste opbouw. Die brede keuze wordt ook aangeboden met de elektrische aandrijflijn.



## Slechts beperkt gewijzigd

De huidige Renault Master loopt al weer sinds 2010 mee en heeft sinds die tijd slechts bescheiden uiterlijke wijzigingen ondergaan. Het logo is groter geworden en wordt door de grille gedragen. Uiteraard is de laadruimte zo hoekig mogelijk vormgegeven voor een maximaal volume. Het front kenmerkt zich door een forse grille en ernaast geplaatste hoge koplampen. De ruitlijn in de portieren loopt schuin naar voren af om een goed uitzicht opzij te geven en op de fors bemeten spiegels. Die geven weer een goede blik op de zijkanten van de auto. De voorruit is voldoende hoog en diep voor een optimaal zicht naar voren.

# Renault Master Z.E. 33 kWh L3H2

Renault levert de Master Z.E. in alle carrosserieversies die al verkrijgbaar waren met voorwielaandrijving. Logisch omdat de elektromotor de voorwielen aandrijft. In dit geval gaat het om een lengte drie en hoogte twee (L3H2) variant waarvan de laadruimte kan worden bereikt via twee deuren in de achterwand en aan de rechterkant ook via een forse schuifdeur. Omdat de batterij volledig onder de vloer is geplaatst, is het laadvolume identiek aan de Master met dieselmotor.



## Doordacht interieur

Het interieur laat door veel details zien dat de ontwerpers goed over het concept hebben nagedacht. Eenmaal gezeten op de hoge positie achter het stuur valt op dat er talloze opbergvakken rondom bestuurder en bijrijder zijn geplaatst. Heel gemakkelijk omdat een gemiddelde bestelwagenbestuurder het nodige mee te nemen heeft. De middenconsole heeft vakken en bekerhouders op maar liefst drie niveaus. Helemaal bovenop het dashboard is een ideale ruimte geschapen voor het meenemen van documenten. Links naast de stuurkolom zit een prettig vak voor een telefoon. Maar ook boven/achter het instrumentarium is bergruimte voorhanden, alsmede bekerhouders

op beide uiteinden van het dashboardlichaam. Ook heeft de Master een afsluitbaar dashboardkastje, een derde vak voor documenten hierboven en ook nog eens drie in formaat variërende bakken in beide portieren. Inclusief een vak voor 1,5 liter flessen. In dit geval beschikt de Master Z.E. over een tweepersoons bijrijdersbank waarvan de linker rugleuning eenvoudig kan worden neergeklapt tot een werkblad om bijvoorbeeld een laptop op te plaatsen. Dit werkblad kan in een hoek worden verdraaid.

In het interieur zijn er maar weinig elementen die doen vermoeden dat het hier om een elektrische bestelwagen gaat. Op de console zit een automaatpook, maar die is ook verkrijgbaar op de bestaande diesels. Alleen het instrumentarium wijkt af. De snelheidsmeter zit keurig in het midden, met links een instrument dat de laadconditie van de batterij weergeeft en geheel rechts een verbruiksmeter alsmede een weergave van de stand van de pook. Het is vreemd dat deze geen neutraalstand kent en dat is bij veelvuldig in- en uitstappen in het begin even wennen. De pook moet nadrukkelijk in P worden gezet. Zoals alle elektrische Renaults heeft ook deze Master Z.E. een eco-knop waarmee het stroomverbruik met zo'n 10 procent kan worden verlaagd.

Na het omdraaien van de contactsleutel geeft de display onderin de snelheidsmeter de actieradius aan. Deze wijst op 115 kilometer bij een volle batterij en dat lijkt realistisch. Nu is het een kwestie van de D-stand opzoeken en gas geven, of moeten we zeggen stroom geven?



## Snel opgeladen

De elektromotor van de Master Z.E. is identiek aan die van de Kangoo Z.E. Dat betekent een relatief bescheiden vermogen van 77 pk, maar het is juist het koppel van 225 Nm dat voldoende krachtig is om onder stadse omstandigheden voldoende vlot te presteren. Zo goed als geruisloos komt de Master op gang. Wie korte trajecten op de snelweg moet afleggen kan een topsnelheid verwachten van 100 km/h. Maar de auto is vooral tot zo'n 70 km/h in zijn element. Uiteraard is de actieradius afhankelijk van het gebruik en ook de weersomstandigheden. Renault vertelt eerlijk dat bij vrieskou en zware belading er zo'n 80 kilometer met de Master Z.E. kan worden gereden. Wetende dat de gemiddelde stadsbezorger 40 kilometer per dag aflegt, zal dat het succes van deze auto niet in de weg staan.

De batterij heeft een capaciteit van 33 kWh en is ook identiek aan de Kangoo. Dat betekent dat deze met 7,4 kW kan worden geladen en dat een volledig lege batterij in zo'n zes uur weer vol is. Dat kan dus prima tijdens nachtelijke stilstand.



## Weldadig

Aan de buitenkant is niet te zien dat het hier om een volledig elektrische bestelbus gaat. De belettering die Renault Nederland ter promotie op de flanken heeft gezet, wordt natuurlijk niet aan de klant geleverd. Achter beide voordeuren is een tankklepje aangebracht. Normaal wordt de brandstof aan de linker kant getankt, maar wie dit klepje opent zal daar geen vulopening aantreffen. Achter het klepje aan de rechter zijde vinden we de bekende Mennekes aansluiting voor het elektrisch laden.

Wat weldadig is bij deze Master Z.E. ten opzichte van iedere dieselgestookte besteller is de rust van de aandrijflijn. Tot 30 km/h klinkt er in de verte nog een zacht elektronisch geluid om eventueel medeweggebruikers (lees: voetgangers/fietsers) te attenderen. Maar daarboven heerst er een serene rust die - laten we hopen - ook uitstraalt op de gebruiker.

Onder stadse omstandigheden doet de Master Z.E. gewoon alles wat een dieselvesie ook doet, maar dan zonder plaatselijke uitstoot. De stilte verhoogt alleen maar het comfort.



## Toekomstbestendige besteller

Veel varianten van de voorwielaangedreven Renault Master kunnen voortaan ook met een elektrische aandrijving worden gekozen voor stadsdistributie. Door zijn prettige stilte voegt de aandrijflijn extra comfort voor de gebruiker toe. De prestaties en actieradius zijn te beperkt voor veelvuldig gebruik op de snelweg, maar daar is deze Master Z.E. ook niet voor bedoeld. De cabine is voorzien van een enorm grote hoeveelheid handige opbergvakken en bekerhouders, zodat er voor alle denkbare voorwerpen wel plaats is. De Master is al met al een uiterst toekomstbestendige besteller waarvan we er steeds meer zullen gaan zien. Een serene rust achterlatend bij met name voetgangers en fietsers.

### Plus

- + Zo goed als stille aandrijflijn
- + Geen vermindering laadvolume
- + Zeer functionele cabine

### Min

- Geen N-stand op versnellingspook
- niet geschikt voor langdurig snelweggebruik