

# Master Z.E. är elbilen som inte når sitt mål

**Elbilar är morgondagen, men elversionen av Renaults trotjänare Master hör till gårdagen.** Den når inte ända fram. Bokstavlighet talat. Räckvidden är för kort och elmotorn är för svag. Dieselversionen däremot befäster fortfarande sin position bland de storvuxna transportbilarna. I väntan på nästa generations eldrivna Master, fortsatt köra Master på diesel, men gör det på fossilfria HVO.

Text och foto: Christer Andersson

Elversionen av Renaults trotjänare Master presenterades redan inför 2018 men har först i år hittat till Sverige. Renault har gjort det lätt för sig och hämtat drivlinan från Kangoo. Batteriet är bara på 33 kWh och vi hamnade runt 10 mil med full last. Vid tuffa körförhållanden garanterar Renault en räckvidd av 8 mil.

Motoreffekten på 57 kW/76 hk ger sämre prestanda än för jämförbara konkurrenter. I personbilen Renault ZOE ger motorn betydligt högre effekt. I Kangoo lämnar den 44 kW/60 hk. Att sega sig från 0-100 km/tim med maxlastad bil tar över en halv minut. Maxlasten var hyggliga 1 056 kilo för vår provbil, ett skåp i storleken L2H2 med 3,1 tons totalvikt och 100 km/tim i begränsad toppfart. Bilen erbjuds även i 3,5-tonsversion med 80 km/tim som högsta hastighet.

Master Z.E. finns i tre axelavstånd, tre längder och tre höjder. Skåpvolymer från 8 m<sup>3</sup> upp till 13 m<sup>3</sup>. Dessutom i två chassi- och fyra plattformsversioner. Utöver eldriften och instrumentgruppen är bilen identisk med dieselversionen vilken uppdaterades för ett år sedan med bland annat en ny front.

Bilen känns igen på ett diskret Z.E. Electric-märke på vänstersidan samt två tanklock. På ordinarie plats bakom förardörren för dieselpåfyllning till tillsatsvärmen och på höger sidan tankar man elen. Laddar man via en 7 kW-laddbox på 32 A tar laddningen cirka 6 timmar. Med en snabbbladdare på 43 kW och 3x62 A går det på runt 4 timmar. Hemmaladdning med 10 A-säkkring tar minst 14 timmar.

**Vi gillar** bilens svartlackerade plaststötångare och kraftiga svarta avbärarsköldar på sidorna. Innerskärmar och stänkskydd fram, vilket saknas där bak. Batteriet under bilen inkräktar inte på skåputrymmet. Istället för reservhjul medföljer en reparations-sats. Hel- och halvljus av halogentyp och moderna ledvarseljus runt strålkastarna. Blinkers syns från sidorna samt kompletteras i backspeglarna. Bra bakljusarrangemang med högt placerat bromsljus.

Via vidöppnande dörrar klättrar man upp till en hyttinredning i svart plast med apelsinskalsyta. I taket och på mellanväggen är det grå textilkälsel. Lättregjord svart plast på golvet. Vi sitter bra i en lätt skålad förarstol med höjjustering bakifrån framåt-uppåt. Ryggstödsjusteringen är inte steglös och skjutmånen räcker inte till för storvuxna. Justerbart svankstöd. Nedvikbart armstöd på stolens högersida.

Passagerarsoffan för två ger hyfsad sittkomfort på ytterplatsen. Inte mer, eftersom alla former av justering saknas. Dessutom är sittdynan kort. Känns ännu sämre på mittplatsen där det blir trångt för benen.

Instrumenten är synliga genom ratten, vilken enbart går att justera i höjdlid. I mitten en stor hastighetsmätare flankerad av mätare för elfunktionerna. I hastighetsmätaren finns varningslampor och en enkel färrdator. I det högra instrumentet visas om växelväljaren ligger i fram, back eller neutral. Ett P-läge saknas. En brist. Det är lätt att glömma bort att man måste dra åt P-bromsen så fort man stannar.

Reglage och manövertangenter är välplacerade. Ljusfunktioner till vänster under rat-

ten och blinkers, torkare och spolning till höger. Elfönster och elbackspeglar manövreras på förardörren och farthållaren i ratten. Värme, manuell AC och ventilation av tre rattar mitt på panelen. En peksärm, som är i minsta laget, mitt på panelen för telefon, radio, navigation, backkamera med mera. Två små tangenter för tillsatsdieselvärmens bakom ratten. En tangent för ekonomiläge begränsar topphastigheten till 80 km/tim.

**Förvaringsutrymmena** består av tre små fack i varje dörr. Mugghållare i ytterkanterna ovanpå panelen. Där finns också tre grunda fack. Bra på passagerarsidan där facket har ett lock. Däremot saknas lock, eller en skärm, framför föraren och mittpassageraren varför allt som läggs i dessa speglar i vindrutan.

Dessutom ett grunt fack med mugghållare till höger framför mittpassageraren och ett stort utdragbart handskfack framför ytter-

## PLUS & MINUS

- + Brett modellutbud
- + Bra genomtänkt skåp
- + Skyddad mot P-skador
- Kort räckvidd
- Usla prestanda
- P-läge saknas
- Eftersatt passagerarsäkerhet
- Begränsad passagerarkomfort
- Speglingar i vindrutan
- Ej strålkastarspolning
- Skynd vänster backspegel
- Ej släp
- Dyr i inköp

Master Z.E



passageraren. Tyvärr ej låsbart. Ovanför vindrutan hänger en bra hylla uppdelad på tre fack. Märkligt nog saknas en fällbar arbetsyta ur ryggstödet på mittplatsen. En sådan finns naturligtvis i tillvalslistan. Däremot kan man vika upp båda passagerarsätena för att frilägga förvaring.

Sikten framåt och åt sidorna är god och backspeglarna med vidvinkelspeglar i botten är stora. En miss är dock att stolpen för förarplatsens elmanövrerade sidoruta skymmer backspeglarna. Spegelarna kompletteras av en svåravläst digital backkamera. Dessutom av en vidvinkelspegel på passagerarsidans solskydd. Solskydden klarar även av att skydda mot sidoljus. Däremot går inte vindrutetorkaren tillräckligt långt ut till vänster.

Beträffande säkerheten är naturligtvis trepunktsbälten standard på alla tre platserna. Justerbara i höjdlid på ytterplatserna. Dä-



Högt insteg till en förarhytt som är OK för föraren men som har brister beträffande säkerhet och komfort för passagerarna. Speglingar i vindrutan och andra smådetaljer stör.

remot är det sorgligt att passagerarkrockkudde/kuddar inte är standard. Finns som tillval. Bältesvarnare enbart på förarplats. I övrigt finns innerbelysning i taket fram med riktade läslampor åt båda sidorna. Kurvhandtag i taket på passagerarsidan. Vi saknar handtag på vindrutestolparna för att underlätta insteg.

Under den tunga ljudisolerade motorhuven är det gott om plats. Längst ner i botten hittar man elmotorn, vilken vi berättat om inledningsvis. Förarens få kontroller och påfyllningar är hyfsat åtkomliga. Gäller även lampbyten. Det blir dock en hel del klättrande. Bra att det finns en stänkplåt under motorn.

**Åtkomligheten** till det 10,8 kubikmeter stora skåpet är god med 176 centimeter bred sidodörröppning. Bakdörrarna, i hela skåpets höjd, spärar i 90 graders öppning men inte i 180 grader, varför de lätt blåser igen eller stänger sig själv i uppförslut. Laminatklädsel på golv, väggar och tak. Bra ledbelysning på två ställen i taket. Hjulhusen är plastinklädda. Åtta stora öglor för surring av last i golvet och sex mindre på sidorna på dörrkarmen bak. Instegshantag i midjehöjd vid sidodörren och på höger sida bak.

Med sin stela bakaxel och långsgående bladfjädrar klarar Master Z-E. sin maxlast även om den är något vindkänslig och lätt instabil samt sen i reaktionerna på styrutslag. Och det blir mycket vevande med 3,75 rattvarv. Elmotorn på 57 kW/76 hk ger synnerligen dåliga prestanda. Klart sämst av.

Ändå lider man inte så mycket av det så länge man håller sig i tät stadstrafik på grund av elmotorns vridmoment. Här skiljer sig

## Renault Master Z.E. L2H2 3 100 kg

Pris, inkl. moms: 712 375 kr.  
Vårt provexemplar: 727 625 kr.

Fordonskatt: 360 kr. Miljöbilsbonus 60 000 kr.

Garantier: Tillverkargaranti 2 år, obegränsad körsträcka + lokalt förlängd garanti till 3 år eller 10 000 mil. Rost, 5 år. Lack, 3 år. Elektronik, 3 år. Vagnskada, 3 år. Batteri, 5 år eller 10 000 mil. 2 år med obegränsad körsträcka. (El-drivlinegaranti + batteri).

Serviceintervaller: 2 år eller 4 000 mil.

Motor: Elmotor. Max effekt 57 kW/76 hk. Max vridmoment 225 Nm. Miljö: El. Koldioxidutsläpp, 0 g/km. Batteri: 33 kWh, litiumjon.

Miljö: El. Koldioxidutsläpp, 0 g/km.

Elförbrukning: Testcykel WLTP. Räckvidd 10,8 mil. Räckvidd stad, 142 km. Elenergiförbrukning blandad, 258 Wh/km. Byggarens räckvidd med maxlast 10,0 mil.

Prestanda:

0-100 km/tim, ca 25,0 sek. Full last, ca 32,0 sek. (0-70 km/tim, ca 10,3 sek. Full last, ca 14,2 sek.). Toppfart 100 km/tim, hastighetsbegränsad.

Mått och vikter: Längd/bredd/höjd 554,8/207,0 (247,0 med backspeglar)/249,9 cm. Axelavstånd, 368,2 cm.

Lastutrymme: Längd golv, 308,3 cm i midjehöjd 303,3 cm. Bredd 176,5 cm. Bredd mellan hjulhus, 138,0 cm. Höjd 189,4 cm. Skåpvolymer, 10,8 m<sup>3</sup>. Tjänstevikt/maxlast, 2 044/1 056 kg. Ej släp.

Master Z.E. från merparten av övriga elbilar där det är lätt att få hjulspinn. I Master Z.E. händer ingenting när man trampar på gasen och sen segar den sig iväg. På landsvägen är bilen på gränsen till trafikfarlig. Exempelvis vid filbyten eller när man skall accelerera in på motorväg. 0-100 km/tim tar över en halv minut. 0-70 km/tim klockade vi på cirka 14,2 sekunder med fullastad bil.

Från Renaults drivlina hörs ett icke störande dovt vinande i låg fart. Annars är det tyst. Ljudnivån var låg på landsväg. Vid bilens begränsade toppfart på 100 km/tim är det däck- och vindbrus som dominerar och vi mätte upp 66 decibel, vid 90 km/tim 65 decibel och vid 70 km/tim 64 decibel.

Beträffande elförbrukning och räckvidd anger Renault att bilen skall klara 12 mil vid verkliga körförhållanden. Enligt testcykeln WLTP är räckvidden 10,8 mil. Elenergiförbrukning, blandad, är 258 kWh/km. Byggarens räckvidd med maxlast blev cirka 10,0 mil.



Bakdörrarna i skåpets höjd låser tyvärr inte när de öppnas i 180 grader. Inklätt skåp och bra med lastsäkringsöglor. En bred skjutdörr på sidan underlättar lastning med truck