



Fotos: Renault, Michael Gebhardt/Autoflotte (klein)

Maßarbeit | Im großen Master werkelt der Grundmotor des Zoe. Aber das Konzept ist für die boomende Paket- und Kurierbranche ausgelegt, so dass diese wohl als erste beim Groß-Stromer zuschlagen werden

Ganz schön geladen

Fahrvorstellung | Renault schickt mit dem Master Z.E. einen neuen Elektro-Lieferwagen ins Rennen, der vor allem für die „letzte Meile“ geeignet ist. Wir waren mit dem Lade-Meister unterwegs und zeigen, was er kann.

— Geht es um Elektro-Autos, kommt immer ein Thema aufs Tapet: die Reichweite. Die meisten Stromer stoßen im Alltag zwar nicht mehr an ihre Grenzen, aber die meisten von uns hätten doch gerne zumindest die Möglichkeit, auch längere Strecken ohne zeitintensive Ladepausen zurücklegen zu können. Mehrere hundert Kilometer schaffen bislang aber nur die wenigsten E-Autos. Es gibt allerdings Bereiche, in denen die Reichweite kaum eine Rolle spielt – zum Beispiel im sogenannten Last-Mile-Business. Die Transportbranche grübelt seit Langem schon, wie sie Pakete, die per Flugzeug, Bahn oder Lkw von A nach B gebracht wurden, am Zielort effizient ausliefern kann.

Genau für das Geschäftsfeld, das mit dem Onlinehandel immer größer wird, ist der sparsame und saubere E-Antrieb prädestiniert. Allein das Angebot an Lieferwagen mit Stromantrieb ist recht klein, und wer nicht den teuren Iveco Daily Electric (siehe Marktübersicht S. 45) kaufen wollte, stand bislang weitgehend ohne Alternative da. Mit dem Renault Master Z.E. kommt jetzt ein E-Transporter auf den Markt, der ab 59.900 Euro zu haben ist – inklusive Batterie, die aktuell nur gekauft, aber nicht geleast werden

kann. Wirklich erhältlich ist der Master Z.E. in Deutschland allerdings erst gegen Ende 2018. Zuvor versorgt Renault ausgewählte Großkunden und will Erfahrungen sammeln. Viel negatives Feedback brauchen die Franzosen nicht fürchten, schließlich wurden die Anforderungen der Kunden bei der Entwicklung berücksichtigt. So erklärt sich der auf den ersten Blick recht kleine Akku: Während selbst Kleinwagen wie der Opel Ampera-E mit 60 Kilowattstunden (kWh) wuchern, schlummern im bis zu 6,20 Meter langen Masters gerade mal 33 kWh. Warum? Weil es den UPS-DHL-Hermes-und-so-weiter-Fahrern völlig reicht. Der Master Z.E. ist ja nicht für den Überlandtransport vorgesehen, son-



Fotos: Michael Gebhardt/Autoflotte

Lange Leitung | Der Master Z.E. ist noch nicht schnellladefähig, was City-Kuriere nicht stört

dern für den Einsatz in der Stadt. Im Stop-and-go-Verkehr und mit zahlreichen Haltepunkten, was dem E-Motor naturgemäß weniger ausmacht als einem Verbrenner. In der NEFZ-Theorie schafft der Renault rund 200 Kilometer, nach WLTP sollen es 120 sein. Bei unserer ersten Testfahrt im Lissabonner Stadtverkehr erzielten wir – mit gut 400 Kilogramm Last an Bord – einen Durchschnittsverbrauch von 28,4 kWh/100 km, was einer Reichweite von 116 Kilometern entspricht. Damit kommen die allermeisten Auslieferer sprichwörtlich problemlos über die Runden.

Daten und Preise | Renault Master Z.E.

Renault Master Z.E. ab **59.900 Euro**

E-Motor | 57 kW/79 PS | 225 Nm | 100 km/h | ca. 28 kWh Strom | 0 g/km

5.048/6.198 x 2.070 x 2.294/2.485 mm | 8 bis 13 m³

Wartung: 1. Service: 1 Jahr/20.000 km, danach 2 Jahre/40.000 km

Effizienzklasse: A+

Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung, auf den E-Antrieb 2 Jahre oder 100.000 km

Preis: netto zzgl. Umsatzsteuer

Langes Laden | Ebenfalls an das Einsatzgebiet der potenziellen Kundschaft angepasst ist die Ladetechnik: Im Mutterland Frankreich muss der Master für sechs Stunden an die Wallbox, in Deutschland sogar für neun; die Ladeleistung ist hierzulande auf 4,6 Kilowatt (20 Ampere, 230 Volt) begrenzt. So oder so ist das verhältnismäßig lang, und mit der aufwendigeren und teureren CCS- oder Chademo-Technik könnte man den Strom problemlos schneller in den Akku pumpen. Doch auch hier gilt: Das braucht es nicht. Nach der Tour stehen die Transporter bis zum nächsten Morgen in der Halle und können gemütlich Strom tanken.

Viel wichtiger als Reichweite und Ladedauer ist für den Lieferservice der Stauraum, und der ist beim Master Z.E. genau so groß, wie bei seinen konventionell betriebenen Brüdern. E-Motor und Batterie verschwinden unter dem Fahrerhaus und je nachdem, welche der drei Längen und zwei Höhen der Kunde wählt, schluckt der E-Master zwischen acht und 13 Kubikmeter Ladung. Einschränkungen gibt es nur bei der Zuladung: Wegen des höheren Eigengewichts und des reduzierten zulässigen Gesamtgewichts von 3,1 Tonnen können nur zwischen 975 und 1.128 Kilogramm in den Z.E. gepackt werden. Aber auch hier ist Renault zuversichtlich, dass die Kunden damit gut zurechtkommen. Schließlich sind die üblichen Amazon- und Co.-Päckchen eher groß denn schwer.

Schwacher Antrieb | Woran könnten sich zukünftige Master-Z.E.-Fahrer also stören? Eigentlich nur am Motor. In dem großen Kastenwagen kommt der gleiche E-Motor zum Einsatz, wie im kleinen Zoe – und zwar in der Basis-Ausführung: Gerade mal 57 kW Leistung stellt der Antrieb zur Verfügung. Natürlich spielt im Stadtverkehr der Topspeed – und die dafür nötige Power – keine große Rolle. Die Geschwindigkeit ist ohnehin auf 100 km/h beschränkt und kann auf Wunsch sogar auf Tempo 80 limitiert werden. Allerdings ist der Motor auch kein Drehmomentwunder: Für den Antritt und die Beschleunigung stehen 225 Newtonmeter bereit, die mit dem Master durchaus zu kämpfen haben. Für das Rollen von Haustür zu Haustür ist das mehr als genug, aber wenn der Renault in München mal den Nockherberg hoch soll, muss der Fahrer schon ordentlich aufs Strompedal treten. Die Mitbewerber zeigen sich hier großzügiger und setzen auf stärkere Motoren. Ob Fuhrparkmanager einzig aus Rücksicht auf das Fahrvergnügen ihrer Angestellten dem Master eine Absage erteilen, bleibt abzuwarten. | M. Gebhardt

Diese alternativen Stromer gibt es bereits

Noch ist das Angebot bei den Elektro-Transportern recht eingeschränkt – zumindest bei den ganz großen der Zunft: Neben dem neuen Renault Master Z.E. gibt es aktuell nur den deutlich teureren (und noch größeren) Iveco Daily Electric sowie den Fiat-Ducato-Umbau der Hamburger Firma Emovum, der allerdings nicht ganz so viel Ladung schluckt.

VW befindet sich mit dem ersten E-Crafter derzeit – ähnlich wie der Master – noch in einer Testphase, will aber dann ab September die

Serienfertigung starten. 2019 ergänzt außerdem noch der E-Sprinter von Mercedes-Benz das Angebot. Er wird sich an der Technik des eine Nummer kleineren E-Vito bedienen, der bereits erhältlich ist. Darüber hinaus stehen schon seit Längerem ein paar elektrifizierte Hochdachkombis bereit, deren Ladevolumen allerdings auf gut vier Kubikmeter beschränkt ist, und auch der von der Deutschen Post entwickelte Streetscooter ist mittlerweile offiziell im Handel erhältlich. | MG

Marktübersicht | Kastenwagen und kleine Stadtlieferwagen mit Stromanschluss

Modell	Technische Daten und Preise
 <p>Renault Master Z.E. Foto: Renault</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Batterie/Reichweite: 33 kWh/bis 200 km ▶ Nutzlast/Tonnage: bis 1.128 kg/bis 13 m³ ▶ Antrieb/Top speed: bis 57 kW/100 km/h ▶ Preis: ab 59.900 Euro
 <p>Iveco Daily Electric Foto: Iveco</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Batterie/Reichweite: bis 63 kWh/bis 280 km ▶ Nutzlast/Tonnage: bis 2.600 kg/bis 17 m³ ▶ Antrieb/Top speed: bis 80 kW/70 km/h ▶ Preis: rund 70.000 Euro
 <p>VW E-Crafter (Testphase, Serienfertigung ab September 2018) Foto: VW</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Batterie/Reichweite: 35,8 kWh/160 km ▶ Nutzlast/Tonnage: bis 1.750 kg/bis 10,7 m³ ▶ Antrieb/Top speed: 100 kW/90 km/h ▶ Preis: k. A.
 <p>Streetscooter Foto: Deutsche Post</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Batterie/Reichweite: bis 40 kWh/bis 205 km ▶ Nutzlast/Tonnage: bis 905 kg/bis 8 m³ ▶ Antrieb/Top speed: 48 kW/85 km/h ▶ Preis: ab 28.529 Euro
 <p>Mercedes-Benz E-Vito Foto: Daimler</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Batterie/Reichweite: 41,1 kWh/150 km ▶ Nutzlast/Tonnage: bis 1.073 kg/bis 6,6 m³ ▶ Antrieb/Top speed: 84 kW/120 km/h ▶ Preis: ab 39.990 Euro
 <p>Nissan E-NV200 Foto: Nissan</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Batterie/Reichweite: 40 kWh/280 km ▶ Nutzlast/Tonnage: bis 701 kg/bis 4,2 m³ ▶ Antrieb/Top speed: 80 kW/123 km/h ▶ Preis: ab 28.660 Euro
 <p>Renault Kangoo Z.E. Foto: Renault</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Batterie/Reichweite: 33 kWh/270 km ▶ Nutzlast/Tonnage: bis 650 kg/bis 4,6 m³ ▶ Antrieb/Top speed: 44 kW/130 km/h ▶ Preis: ab 20.820 Euro plus Batteriemiete ab 58 Euro/Monat
 <p>Peugeot Partner Electric/Citroën Berlingo Electric Foto: PSA</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Batterie/Reichweite: 22,5 kWh/170 km ▶ Nutzlast/Tonnage: bis 695 kg/bis 4,1 m³ ▶ Antrieb/Top speed: 49 kW/110 km/h ▶ Preis: ab 21.290 Euro
<p>Emovum E-Ducato</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Batterie/Reichweite: 43 kWh/bis 250 km ▶ Nutzlast/Tonnage: bis 940 kg/8 m³ ▶ Antrieb/Top speed: 60 kW/105 km/h ▶ Preis: rund 40.000 Euro 	<p>Abt E-Caddy Maxi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Batterie/Reichweite: 24 kWh/224 km ▶ Nutzlast/Tonnage: k.A./bis 4,2 m³ ▶ Antrieb/Top speed: 70 kW/155 km/h ▶ Preis: ab 35.000 Euro