

Renault mostra novo Master ZE

Em apresentação internacional, a marca francesa mostrou a gama de veículos eléctricos para o transporte de mercadorias, e deu destaque ao Master. De acordo com notícias recentes, os “Diesel” serão os próximos alvos a abater no sector automóvel. Ou pelo menos assim parece, de acordo com o discurso inflamado de alguns políticos. Todavia, há que ter calma.

A eliminação do gasóleo como combustível, será feita de forma faseada e ao longo da próxima década. E para já, a interdição dos veículos a gasóleo, é só para algumas grandes cidades. Assim sendo, não existem razões para entrar em pânico, e fica o aviso para os utilizadores de tal ‘veneno’, refinarias, coleccionadores, e outros que se juntem aos muitos milhões de veículos que utilizam a arquitectura apresentada por Rudolph Diesel em 1893.

Em termos de alternativa e com a promessa de emissões zero, a Renault mostrou a gama de veículos eléctricos, dando destaque ao Master. A este modelo, juntam-se as soluções da Renault Pro + e a Renault Easy Connect, além de outras soluções telemáticas que contribuem para a gestão do veículo, optimização da logística e eficácia de quem vai ao volante. Em números, a marca francesa adianta 120 quilómetros como autonomia e seis horas para efectuar o carregamento das baterias.

Dos 120 aos 200

De acordo com os dados do construtor, os Master podem ter dois tipos de autonomia. Uma medida através da metodologia NEDC – New European Driving Cycle, a norma europeia para medir os consumos, que atribui ao Master ZE a autonomia de 200 quilómetros. Em utilizações mais exigentes e tirando partido da totalidade da carga útil - que nos Master ronda a tonelada – a autonomia pode baixar para os 120 quilómetros. Em termos práticos e para uma grande parte dos serviços de distribuição urbana, qualquer um dos valores de autonomia é satisfatório, em furgões com volumetrias de carga entre os 08 e 13 m³. Para mover as cargas de um lado para o outro, as rodas dianteiras que montam pneus 215/65 R 16, colocam no solo os 57 kW (78 cv) do motor eléctrico, alimentado por 225 kg de baterias de iões de lítio (48 módulos e 192 células).

Aos comandos do Master

A primeira das sensações é a quase ausência de vibrações e um baixo nível de ruído, com estes a contribuírem para um bom nível de conforto de rolamento. Com bons acessos e ampla habitabilidade na cabina, o Master concede uma boa gestão de espaço nos diversos arrumos, além de uma boa visibilidade para o exterior e espelhos retrovisores. Na condução, a tarefa fica facilitada mediante acelerações e travagens. No entanto, apesar da simplificação dos movimentos do pé direito, é necessário gerir a aceleração e consumo de energia, e o mesmo acontece com a travagem e regeneração da carga das baterias. Isto significa que no Master ZE, a exigência de gestão de energia é importante – de igual forma como acontece nos Diesel. No entanto, existe um outro factor de modernidade nestes ZE. A ausência de emissões poluentes e o baixo nível de ruído, adequam este modelo para a circulação urbana, em especial nas cidades ou zonas, nas quais a excelência chega à qualidade de vida das pessoas. Neste capítulo, temos um longo caminho a percorrer. E é capaz de levar mais do que uma década.

—