



Koeajamamme auto lainattiin tällä kertaa Renault Trucksin rivistä. Aika on ollut suopea Renault Masterin ulkomuodoille. Sen yleisilme on säilynyt vielä viisi vuotta ensiesittelynsä jälkeenkin tuoreena.

Renault Master pakettiautoja tarjotaan nykyisin perinteisen henkilöautokanavan ohella myös raskasta kalustoa maahantuovan Renault Trucksin kautta. Koeajoimme suosituksen L3H3 korisen Masterin ja katsoimme mitä uutta sillä on tarjottavanaan.

Renaultin Master-mallisto on laaja. Se alkaa etuvetoisesta, tilavuudeltaan 7,8 kuution ja kokonaispainoltaan 2,8 tonnin mallista ja päättyy takavetoiseen tilavuudeltaan 17 kuution ja kokonaispainoltaan 4,5 tonnin paripyörillä varustettuun alustaan.

Akselivälivaihtoehtoja on etuvetoisten puolella kolme ja takavetoisten puolella neljä, L1H1 mallin vajaan 3,2 metristä L4H3 mallin 4,3 metriin.



Moottori on tuolla jossain alhaalla. Päivittäiset huoltokohteet ovat selkeästi merkittyjä ja niihin pääsee hyvin käsiksi. Tilan puolesta konehuoneeseen sopisi suurempikin mylly.

Masterin kulusta vastaa 2,3 litran rivinelikko, Euro 4 tai Euro 5 päästöluokissa. Teholuokkia on kolme 100-, 125- ja 146 hv. Eri moottoritehot saavutetaan kiinteä/muuttuvageometrisillä ahtimilla sekä polttoaineen syöttöä ja välijäähdyttimien kokoja muuttelamalla.

Vaihteistovalikoima sisältää manuaalin ja robotti-automaatin, molemmat 6-pykäläisinä.

KOEAJETTU

Master on etuvetoinen, kokonaispainoltaan 3,5 tonnin umpipakettiauto. Sen parhaaksi tehoksi ilmoitetaan 146 hv ja väännöksi 350 Nm laajalla 1500 – 2750 r/min kierrosalueella. Koeajokkimme vaihteistona on Renaultin valmistama BVR 6 (boite de vitesses robotisee) robottivaihteisto. Takavetoisen robotin toimittaa ZF.

Kojelautaan tuotu vaihdevipu jättää kohtuullisen kulkuväylän apumiehen puolelle

Ajossa vaihteisto pelaa hyvin. Automaattipuolella vaihteet vaihtuvat pehmeästi ja moottorin laajat voimavarat pitävät vaihtamistarpeen minimissään. Manuaalipuolelle ei tarvitse kajota kuin korkeintaan jyrkissä nousuissa tai moottorilla jarrutettaessa.



Ohjaamo on tilava ja riittävästi äänieristetty. Kolmipaikkaisuus on vakioasetus. Pikkutavaroiden säilyttämistä varten ovissa ja kojelaudassa on useita säilytyslokeroita ja tiloja. Lisävarustelistalta Masterin ohjaamoon ovat löytäneet tiensä vakionopeudensäädin, peruutustutka, ajotietokone sekä automaatti-ilmastointi. Lisähinnasta autoon on saatavana erityinen toimistopaketti joka kasvattaa säilytystiloja entisestään.

Valmistaja ilmoittaa sekalaisen ajon kulutukseksi 8,3 l/100 km. Koeajossa tähän lukemaan ei päästy, kulutus oli 10,8 l/100 km. Lukemaa voidaan pitää tämän kokoluokan autolle varsin kohtuullisena.

Masterin huoltoväli 40 000 km. Takuu riippuu maahantuojusta. Takuusta, huolloista ja huoltosopimuksista tarkemmin ohessa.

MALLIKKAAT RAHTITILAT

L3H3 versio edustaa 14,8 kuutiometrin tavaratilallaan ja noin 1500 kg kantavuudellaan etuvetoisen Master-malliston suurinta päätä. Takavetoisten puolella on tarjolla vielä L4H3 versio.

Rahtitilan korkeus on parhaimmillaan 2,1 m ja leveys 1,76 m. Lastauskorkeus on takaovien kohdalta 54- ja sivuoven kohdalta 46-senttimetriä. Lastauspituus on parhaimmillaan 3,73 m, joskin metrin korkeudella hyötypituus lyhenee väliseinän muodosta johtuen kymmenellä senttimetrillä.



Tavaratilan lattian mataluus ja sidontalenkkien sijoittelu sekä reilu sisäkorkeus sai moottoripyöräalan ammattilaisilta erinomaista palautetta.

Sivuovenaukko on 127 cm levyinen, joten standardimittainen kuormalavakin sopii molemmin päin kyytiin. Takaoviaukon leveys on 156 cm. Takaovet aukeavat vakiona 180 astetta. Koeajokissamme oli valinnaiset, 270 astetta aukeavat ovet.

Matala lastauskorkeus on Masterin sekä sen sisarusten parasta antia. Lattian osalta korkeusetu vastaavaan takavetoiseen versioon nähden on peräti 16 cm.