



Prototyypin koeajossa auto oli vielä voimakkaasti teipattuna.

Marraskuussa uusiutunut 3,5-tonninen pakettiauto Renault Master tarjoaa kuljettajalleen merkittävästi parantuneet ajo-ominaisuudet ja käytettävyyden. Pakettiauto loistaa aerodynamiikallaan uhraamatta tälle umpikorin kuormatilaa. Autoon sisäänrakennetun ohjelmistoympäristön käyttöönotto vie hetken, mutta nopeuttaa tämän jälkeen työntekoa.

Auto, tekniikka ja kuljetus IVOTY:n eli Vuoden Kansainvälisen Pakettiauton valitsevan raadin Suomen edustajana kutsuttiin lokakuun alussa koeajamaan täysin uudistunutta sähkö-Masteria jo ennen sen ensiesittelyä Solutransissa lokakuun lopulla.



Auton ottaessa toimistotehtävät hoitaakseen kuljettaja ja vänkäri voivat unohtaa puhelimensa kojelaudan päiden pikkulaatikoihin. Kojelaudan keskellä sijaitsevan näytön koko on 10”. Papereilta puuttuu kädenkäänteessä käytettävä säilytystila, sillä niille on tarkoitettu keskimmäisen istuimen käännettäessä paljastuva lokero. Auton puheohjaus aktivoidaan joko hey Google -tervehdyksellä tai ohjauspyörän painikkeella.

Koeajotilaisuus oli verhottu erittäin salaiseksi, ”Top Secret”, ja toteutettiin isäntienkin puolesta tiukasti rajatulla henkilöstöllä. Kutsuttuja raadin jäseniä kehoitettiin luovuttamaan kameravarustuksensa isännille. Autojen kuvaaminen oli kielletty eikä autojen mittoja ja muitakaan yksityiskohtaisia tietoja annettu. Ne julkistettaisiin vasta Solutransin autonäyttelyn yhteydessä.



Renault kutsuu neljännen sukupolven Master-pakettiautoa lisänimellä Aero van.

Koeajo tapahtui Renaultin omilla testiradoilla Pariisista luoteeseen. Mukavana lisänä paikalla oli myös sähkö-Masterin edellinen malli.

Koeajot oli hyvä aloittaa ”vanhalla” e-Masterilla. Näin vertailu uuden malliin kanssa antoi selkeää tulosta.



Vanha ja uusi. Keulan ilme on muuttunut selvästi.

Ero vanhan ja uuden Masterin välillä oli merkittävä. Nykysähköpakut ovat jo niin henkilöautomaisia ja ketteriä, että muutaman vuoden vanha Master tuntui hämmästyttävän kömpelöltä, hitaalta ja – niin – ”pakettiautomaiselta”. Suurimmat erot autojen välillä olivat kiihtyvyydessä, ohjauksessa ja jarrutuntumassa. Täysin uudistuneen Masterin kiihtyvyys on sitä mihin nykypäivän sähköautoja ajanut on tottunut, aivan eri luokkaa vanhaan malliin verrattuna. Ohjaaminen on kevyttä ja tarkkaa. Myös jarrutuntuma on täysin muuttunut paljon herkemmäksi. Alusta tuntuu jämäkältä eikä auto liiemmin kallistellut radalla kaahatessakaan.

Ohjaamon yleisilmeessä on tapahtunut suuri päivitys ja digitaalisuus näkyy mittaristossa ja multimedianaäytöllä. Ajoasennon saa pidempikin mies säädettyä mukavaksi. Sivusuunnassa ohjaamo on melko kompaktin oloinen, ei kuitenkaan ahdas.



Sähköversioiden tavaratilaan on saatavissa kaksi 230 voltin pistorasiaa, joita voi enimmillään kuormittaa 16 A tai 3 500 W teholla.

Käyttökelpoinen kuormatila Uutuus noudattaa korin mittojen ilmaisemisessa Renaultin pakettiautojen uutta koodistoa, jossa pituus ja korkeus ilmoitetaan suuruusluokkina koko malliston sisällä. Masteria saa kolmen pituisena, L2, L3 ja L4. Masterin korkeusvaihtoehdot puolestaan ovat H2 ja H3. Molemmista siis puuttuu pienimmät mittakoodit, ja L4-pituuden saa vain takavetoisena.

Seuraavassa arvioidaan etuvetoista L2H2-kokoista ajoneuvoa Masterin julkistuksessa Solutrans- messuilla Ranskassa.

Renault kutsuu neljännen sukupolven Master-pakettiautoa lisänimellä Aerovan, sillä tämän kokonaisilmanvastuksen kerrotaan parantuneen 20 prosentilla. Osa kehityksestä selittyy edeltäjään verrattuna loivemmalla tuulilasilla ja erinäisten yksityiskohtien, kuten peilien ja puskurin ilmanottoaukkojen muotoilulla.



Neljännen sukupolven Renault Master on säilyttänyt mallille ominaisen epäsymmetrisen takaovien lasituksen. Ajoneuvon aerodynamiikka suunniteltiin käyttäen 83 % kokoisia malleja ja testattiin käyttäen lentokoneiden aerodynamiikan testaamiseen rakennettua tuulitunnelia.

Aerodynamiikkaa on parannettu myös laskemalla kattolinjan loppuosaa auton peräpäässä, mitä ei nopealla katseella ehkä huomaa. Korin vähäistä kapenemista takapyörien jälkeiseltä alueeltaan on huomattavasti vaikeampi havaita. Tavaratilan suuruuden kannalta optimaaliseen suorakulmaiseen laatikkoon verrattuna Masterin paremman aerodynamiikan kuormatila ei tuottane haittaa juuri kenellekään käyttäjälle. Auton takaovet ovat edelleen riittävän korkeat. Etuvetoisen auton nostokorkeudet kuormatilaan ovat alhaiset: takaovista noin 550 mm ja sivuovista n. 525 mm metallilattiaan saakka pois lukien lattiavaneri. Takavetoisen vaihtoehdon nostokorkeudet ovat suurempia.



Kuvan tavoitteena on näyttää, minkä verran korin takaosan kapeneminen verottaa kuormatilaa: ei juuri minkään vertaa. Ohjaamon ja kuormatilan väliin ei pitkän tavarankuukua ole saatavissa.

Umpipakettiautona Masterin suurin kantavuus on 1625 kg. Erikorimallien tarjoama kuormatilankoko vaihtelee 11-22 m³ välillä. Takaovien vakiovarusteiset saranat sisältävät rajoittimet 90 ja 180 asteen avautumiskulmille. Lisävarusteena on saatavana kylkiin saakka noin 255 asteen kulmaan aukeavat pariovet magneettipitimin. Suuremmalla 87 kWh akullavarustettuun täyssähköiseen pakettiautoon on saatavissa 230 voltin jännitteen ulosotto.

Ajoneuvo tukee V2G- ja V2L-tekniikoita eli se voi syöttää virtaa yleiseen sähköverkkoon ja työkoneille tms. sähkönkuluttajille. Tarvittavat pistorasiat sijaitsevat tavaratilassa. Valmistajan mukaan sähköä saadaan ulkopuoliseen tarpeeseen myös suoraan akusta, jolloin ulosottona nähtävästi toimii latausliitin.



Aerodynamiikkaa on parannettu esim. laskemalla kattolinjan loppuosaa auton peräpäässä, mitä ei ulkoa päin heittokatseella välttämättä huomaa. Kuormatila ja takaovet ovat säilyneet käyttökelpoisen korkeina.

Ohjaamosta toimisto Renault kuvailee uuden Masterin ohjaamoja liikkuvaksi toimistoksi. Osa sen tarjoamista palveluista voitaisiin toteuttaa kaikkien autoa ajavien kuljettajien henkilökohtaisilla älylaitteilla, mutta niiden integrointi autoon sujuvoittaa työskentelyä.

Ohjaamossa ei ole nipistintä tms. luontevaa tilaa paperien säilyttämiseen, mutta keski-istuimen selkänoja on saatavana alas taittuvana, jonka alta paljastuu mm. papereille ja kannettavalle tietokoneelle soveltuva lokero.

Autoon integroitu OpenR Link -niminen multimediasysteemi hyödyntää sisäänrakennettua internetyhteyttä, jonka avulla autonkuljettajan ei ole välttämätöntä kytkeytyä autoon omalla puhelimellaan. Tämäkin on mahdollista, jotta "toimisto" seuraa kuljettajaa esim. asiakaskäynnille.



Uusi ja vanha. Laattikkomaisuudesta on siirrytty sulavampiin muotoihin.

Älypuhelimien tapaan pakettiauton ohjelmistojen käyttöönotto edellyttää enimmillään kolmen käyttäjätilin luomista. Toimisto-ohjelmistona toimivat Googlen työkalut, joita voidaan ohjata mm. puheentunnistuksella toimivalla virtuaaliavustaja Assistantilla. Virtuaaliavustaja ei toistaiseksi ymmärrä suomen kieltä. Autoon voidaan asentaa noin 50 Google-sovellusta, joista Maps lienee autonkuljettajilla käytetyimpiä. Auton käytössä olennaisimpien toimintojen ja verkkoa hyödyntävien palveluiden ilmainen koeaika on viisi vuotta auton käyttöönotosta.



Sähköversioiden ajoakku sijaitsee vahvassa kehdossa runkopalkkien rajaamalla alueella auton pohjassa. Akkuun on rakennettu pelastuslaitoksen vedensyöttömahdollisuus, jolla esim. onnettomuuden aiheuttaman akkupalon riskiä voidaan alentaa. Turvallisuuden nimissä akku voidaan myös nopeasti irrottaa autosta.

Joitain numeroita Pakettiauton voimanlähteeksi saa diesel-, sähkö- ja polttokennon. Diesel Blue dCi -moottoreiden tehot ovat 105, 130, 150 ja 170 hevosvoimaa. Sähkömoottorit tarjoavat 96 ja 105 kW, ja niiden akkukapasiteetit ovat 40 tai 87 kWh. Polttokennotekniikan tiedot jätetään auki. Dieselmoottoristen mallien polttoaineenkulutuksen kerrotaan pienentyneen keskimäärin 1,5 l/100 km. Sähkömallien kulutuksen kerrotaan olevan 21 kWh/100 km ja suurimman WLTP-toimintamatkan 410 km. Niitä ladataan joko 130 kW teholla tasavirralla tai 22 kW teholla vaihtovirralla.

Teksti | Seppo Alaruikka ja Miika Tokee, kuvat | Seppo Alaruikka

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS](#) | [LUE DIGILEHTI](#)