Renault Master - rataste potentsiaalne maja

1 aasta tagasi - 25.09.2025 Autor: Marko Habicht

Uus Renault Master on täiesti uue põlvkonna kaubik, mis toodi turule 2024 aastal ja mitte lihtsalt stange uuendus. Esimesed autod jõudsid klientideni 2025 alguses.

Automaatkast teeb vahe sisse

Proovisõiduautol oli 2,0-liitrine diisel koos automaatkastiga ning see kombinatsioon toimis väga hästi. Käigud vahetusid sujuvalt ja sobitusid mootori tööga loomulikult. Suure auto kohta on Master üllatavalt nobe, samas rahulik ja stabiilne, isegi maanteekiirustel. Linnas ja maanteel ei tekkinud tunnet, et peaks jõu varu pärast muretsema.

Kui võrrelda manuaalkastiga, siis see tundub iganenud – eriti linnas, kus pidev sidurdamine ja käiguvahetus lihtsalt väsitavad. Manuaali valimise jaoks peab olema väga hea põhjendus, sest Automaat teeb elu lihtsamaks ning uue Masteri puhul on see igati väärt valik. Kuna automaadi "käigukang" asub Renaultile omaselt rooli taga, vabastab see ka väga palju ruumi keskkonsoolis.



Hinnad ja varustus

Eestis algavad hinnad umbes 39 000 eurost. Proovisõiduauto, mis oli parema varustusega, maksis ligi 43 000 €. Seega on baas- ja maksimaalse varustuse vahe umbes 5000 €, mis on arvestatav, aga mitte liiga suur. 10-tolline ekraan koos Apple CarPlay, Android Auto toega ning mugav salong on sellise kaubiku puhul asjakohane ja juba baasvarustuses on olemas vajalik turvavarustus. Ainus, et pika juhina tahaks istet natukene veelgi taha poole lükata, mis pole vaheseina tõttu võimalik, kuid see probleem on kõigil kinnise kongiga, ühe istmereaga sõidukitel.

Võrreldes konkurentidega on Master kõige kaasaegsem kuid hinnaklassilt võrreldav nii Fordi kui Volkswageniga. Mercedes Sprinter ootuspäraselt, täisvarustuses kuni kaks korda kallim.



Mahutavus ja praktilisus

Mahutavusega probleeme ei tekkinud ja harjumatult jäi ruumi veel ülegi. Uksed avanevad laialt, mis teeb laadimise lihtsaks.
Metsalaagris oli ka eelmise põlvkonna Master, mis oli ümber ehitatud matkaautoks. Küsimus müüjale – kas sama saab teha uuega? Vastus oli lihtne: saab küll. Kui soovid aknaid või lisakinnitusi, pakub ABC Motors lahendusi ise ning garantiitingimusi see ei mõjuta. Kas ka mööbli ja sisustusega, sinna jutt ei jõudnud, kuna ilmselt tavalise kaubiku ostes on mõningane DIY huvi. See või olla suur pluss kui pole kohe vaja eraldi töökoja poole pöörduda.

Lisaks toetab Master Convertor Companion rakendust, mis võimaldab ümberehitamisel ekraanilt juhtida igasugu lisaseadmeid.
Kui lihtne see on ja kas sellega kaasnevad mingid lisakulud, unustasime proovisõidu ajal küsida.

Video URL

Disain ja salong

Master näeb väljast moodne ja jõuline välja. Kõrge ninaosa ja lai iluvõre annavad värske mulje.

Salongis on kasutatud Renault sõiduautode lahendusi – 10-tolline ekraan, mugavad nupud ja hallikas kangakate istmetel. Panipaiku on lausa 135 liitrit, mis on rohkem kui Transitil. Samas on ka miinuseid: juhi vasakul põlvel kipub ruumi nappima ning käsipidur on endiselt mehaaniline kang. Automaatkastiga see muidugi eriline kaotus pole. Võrreldes Sprinteri kõrgema klassi salongiga tundub Master lihtsam, aga tööbussi jaoks on kõik olemas.



Sõiduomadused ja ökonoomsus

Aerodünaamika on uuel Masteril selgelt parem kui eelkäijal. Tuulemüra on väiksem ning WLTP järgi jääb kütusekulu 7–8 l / 100 km juurde – sarnane Crafterile ja parem kui Transitil. Meie proovisõidul saime kuluks 8,6, kuid üsna selge on, et 120ga sõitmine ei ole nii suure bussi kõige ökonoomsem kiirus. Maanteekiirustel sai buss väga hästi hakkama ning sõites kuni 100kmh, on ilmselt kütusekulu 7 ringi, mis on sisuliselt ratastel seinakapi kohta ülihea tulemus, mida ei suuda paljud väiksemadki kaubikud saavutada.

12,8-meetrine pöörderaadius teeb manööverdamise linnas lihtsaks. Suured peeglid ja tagurduskaamera annavad kindlust kitsastes kohtades. Vedrustus on tühjana veidi jäik, kuid koormaga muutub auto oluliselt mugavamaks. Sprinteri sõidumugavust see küll päriselt ei püüa, kuid on oma hinna ja klassi kohta väga hea.



Konkurendid ja positsioon turul

Renault Master on hetkel kõige uuem suur kaubik turul. Transit on 2020. aasta mudel, Crafter sai suurema uuenduse 2024. aastal, Sprinter on aga kallis premium-lahendus.

Kui panna kõrvuti hinnad ja garantii:

- **Master** alates ~39 000 €
- **Transit** ~33 000–40 000 €
- **Crafter** ~37 000–40 000 €
- **Sprinter** alates 55 000 €, keskmiselt 68 000–75 000 €

Garantiitingimused sõltuvad edasimüüjast, tootjast ja kampaaniatest ning on keskmiselt 3-5a või 100 000-200 000 km
Kui kaubikut valida, tasub kindlasti selle kohta eraldi küsida.



Kokkuvõte

Renault Master on suur kaubik, mis on valmis nii tööks kui ka matkakodu ehituseks, kus koduks on kaubik ise. Automaatkastiga diisel on mugav ja ökonoomne, hinnad on Eestis konkurentsivõimelised ning müüja aitab kaasa ka erilahenduste puhul.

Plussid: soodne hind võrreldes Crafteri ja eriti Sprinteriga, sujuv automaatkast, suur mahutavus, kaasaegne disain ja tehnika.
Miinused: manuaalkast tundub vanamoodne, salongis on pisikesi ergonoomilisi vigu, garantii võiks olla pikem kõigil versioonidel, mitte ainult kampaaniaautodel.

Kui vajad kaubikut, mis on värske, praktiline ja hinna poolest mõistlik, on Renault Master 2025. aasta turul üks tugevamaid valikuid.

Rohkem infot Renault Masteri kohta leiab SIIT.

- Testid
- Sõidukid

Pilt


171 CYJ