

Club Renault de Finlande r.y.

Renaultist

1/2015



RetroMobile • Vuosikokous • Ranuan Jääratapäivät • Talvi Heikki



Turun Kuntotesti Ja Korjaus Oy

Erikoistunut
RENAULT-autojen huoltoihin ja korjauksiin.

- AutoCom-vikatesteri
- Rengastyöt
- Katsastuspalvelu
- Ilmastointihuolto
- Myös muut merkit
- Pakettiautot
- Pyörän kulmien säätö

Puh. (02) 239 1361
kimmo.loponen@pp.inet.fi
Avoimna arkisin 8 - 16.30
Pitkämäenkatu 15, 20250 Turku



Olemme muuttaneet saman talon toiseen päähän uusiin avariin tiloihin.

AUTOKORJAAMO
KUJALA OY

Autokorjaamo Kujala Oy

Huippuluokan huoltoa ranskalaisille automerkeille!

Tuo autosi huoltoon Autokorjaamo Kujala Oy:n ammattilaisten osaaviin käsiin Vantaan Korsoon ja voit olla varma, että se tulee kuntoon kertaheitolla! Meillä on yli 30 vuotta kokemusta ranskalaisista automerkeistä, erityisesti Renaultista. Olemme erikoistuneet huoltaneet ja korjanneet yli 20 000 Renaultia näiden vuosien aikana, joten osaamisemme on hioutunut huippuunsa. Renault-huoltoja teemme jo toisessa sukupolvessa.

Tunnettu myös muiden ranskalaisten automerkkien – kuten Citroënin, Peugeotin ja Dacian – ominaispiirteet.

Takuuvarmaa ja nopeaa palvelua

Käytämme ensiluokkaisen laadukkaita, alkuperäisiä varaosia ranskalaiseen autoosi. Ne ylläpitävät autosi turvallisuutta ja jälleenmyyntiarvoa. Palvelemme sinua ripeästi – saat huollon viikon varausajalla!

RENAULT CITROEN PEUGEOT DACIA



Urpiaisentie 7 B 1, 01450 Vantaa. Puh. (09) 872 8911 ja 0400 512 816. kujala@autohuoltovantaa.com
Avoimna ma-to 7.30 – 17, pe 7.30 – 16

S i s ä l t ö

1 / 2 0 1 5

- 4RetroMobile 2015
- 8Renault 16
- 10Haetaanpas Kiirunasta pari Rellua
- 12Veitsenteroittajan Tippa
- 14TalviHeikki
- 16L'Expo-Musée Renault
- 18Ranuan jääratapäivät 2015
- 22Pieniä pakettiautoja
- 24..... Rellu ja minä - vuosien saatossa
- 26Vuosikokouksen päätöksiä
- 28..... Renault Suomessa 1990-luvulla
- 32Katu-urku Goelette nimeltä Tony

s. 16



s. 22



s. 4



s. 14



s. 12



s. 32



s. 10



Hei kaikki Relluttelijat

Renaultintuoksuista ajokautta odotellessa on aika kertoa tulevista ja jo olleista tapahtumista.

Vuosi aloitettiin jo perinteeksi tulleella Ranua IceTrack Days -tapahtumalla, jossa kahdella eri jääradalla pääsi mittaamaan ajotaitojaan. Väkeä oli varsin mukavasti paikalla, ja jäällä vilskettä riitti Ahon Eeron ja Kivijärven Markun johdolla.

Turun Messukeskuksessa järjestettiin Turun seudun Mobilistien TalviHeikki-tapahtuma maaliskuun alussa. Tänä vuonna sinne oli kutsuttu merkkikerhoja esittelemään toimintaansa ja jäsenistön ajokalustoa. Meidän kerhon osastolla oli autoja neljältä eri vuosikymmeneltä. Kerhoja oli esillä kaikkiaan 14 ja kävijöitä tapahtumassa noin 4000 henkilöä.

Vuosikokousta pidettiin jo totuttuun tapaan Tampereen Käyttöautossa 14.3. Hallitukseen valittiin puheenjohtajaksi Jarmo Kankare, varapuheenjohtajaksi Merja Takalo, varsinaiseksi jäseniksi Juha Leppänen, Miikka Sonkki ja uutena Petri Heino sekä varajäseniksi Mikko Rousku ja Mikael Takalo, molemmat uusina. Kiitokset Käyttöautolle, että saimme taas kokousta tutuissa tiloissa ja nauttia myös talon tarjoiluista! Kiitokset myös Leppäsen Jussille, joka järjesti ”jatkot” ravintola Astorissa hyvän ruuan ja aivan erityisesti konjakkimansikoiden kera.

Lahden Classic Motorshowssa 2-3.5 kerholla oli tänäkin vuonna osasto, jonka suunnittelusta ja toteutumisesta vastasivat Mikko Rousku ja Juha Moisio joukkoineen. Ranskalainen visiitti on tänä vuonna Peugeotin järjestämänä Siuntion Gårdskullassa 23.5. klo 10-14. Paikalla järjestetään myös takaluukkukirppis klo 10-12.

Pohjoismainen tapahtuma on tänä vuonna 4.-5.7. Ruotsissa. Lisätietoa löytyy kerhon nettisivulta. Kesän päätapahtuma Grand Tour de Renault järjestetään Vaasassa 24.-26.7.

Tulkaahan mukaan kesän tapahtumiin!

Jarmo ”Japi” Kankare

Puheenjohtajalta

Renautist
Numero 1/2015

Club
Renault de Finlande ry:n
kerholehti

Toimittanut:
Wellu

Aineiston kokoaminen:
Kari Kitti

Avustajat:
Aaltonen Lasse
Bruinink Tom
Cederdahl Thomas
Huhti Jari
Häkkinen Sari
Kankare Jarmo
Kitti Kari
Nieminen Mikko
Peisalo Jorma
Piittari Tapio
Rousku Petri
Salu Maarit
Sonkki Miikka
Takalo Esko
Takalo Merja





*Teksti:
Merja Takalo
Kuvat:
Lasse Aaltonen ja
Esko Takalo*

Useita vuosia olemme haaveilleet matkasta Pariisiin ja samalla myös RetroMobile-näyttelyyn. Jo huhtikuussa 2014 päätimme veljeni ja hänen vaimonsa kanssa matkasta Pariisiin näyttelyn aikaan. Hotelli varattiin jo tuolloin sopivasti metroaseman vierestä ja lennot hiukan myöhemmin.

Matkaan oltiin lähdössä keskiviikkona 4.2. ja pa-

luu oli sunnuntaina 8.2. Syksyn aikana mietittiin, mitä muuta halutaan Pariisista nähdä, kun me Eskon kanssa emme ole koskaan siellä käyneet. Torstain päätimme viettää näyttelyssä ja arvelimme, että jospa siellä ei niin paljon olisi silloin väkeä.

Pienen haasteen matkaan toi tammikuun alku ja liukkaat kelit. Silloin selvisi, että minä matkustan jalka kipsissä ja kyynärsauvojen kanssa. Onneksi silloin en vielä tiennyt, että Pariisi ei todellakaan ole tehty invalideille. Rappuja on metroasemat täynnä, yksi hissi ja 4 rullaportaat osui kohdalle, muuten kiipesin rappuja ylös, alas, ylös. Onneksi invalidia kyllä muuten huomioitiin, enkä kertaakaan joutunut esim. seisomaan metrossa, vaikka se oli kuinka täysi.

Pientä jännitystä oli, kun saavuimme noin klo 22.30 keskiviikkona lennolta meidän hotellille. Sieltä ei löytynyt meidän varausta, vaikka alkuvuikosta oli ilmoitettu tuloaikamme. Ja hotelli oli täysi! Ensimmäisen yön vietimme pienessä viileässä ikkunattomassa huoneessa. Yön aikana varauskin oli löytynyt ja iltapäivällä saimme kunnan huoneen ikkunoineen.

Torstaiamuna suuntasimme metrolla RetroMobileen. Olimme jo ennen kymmentä siellä, ja jo silloin oli jonoa pihalla odottamassa sisäänpääsyä. Lippuja ei tarvinnut jonottaa ja kun ovet aukesivat, niin sisään päästiin nopeasti. Ensimmäiset kolme tuntia oli todella rauhallista ja tilaa tutustua näyttelyyn. Sitten alkoi jo olla niin paljon väkeä, että liikkuminen alkoi



Scenic Concept on vuodelta 1991.



R-Space Concept Car.



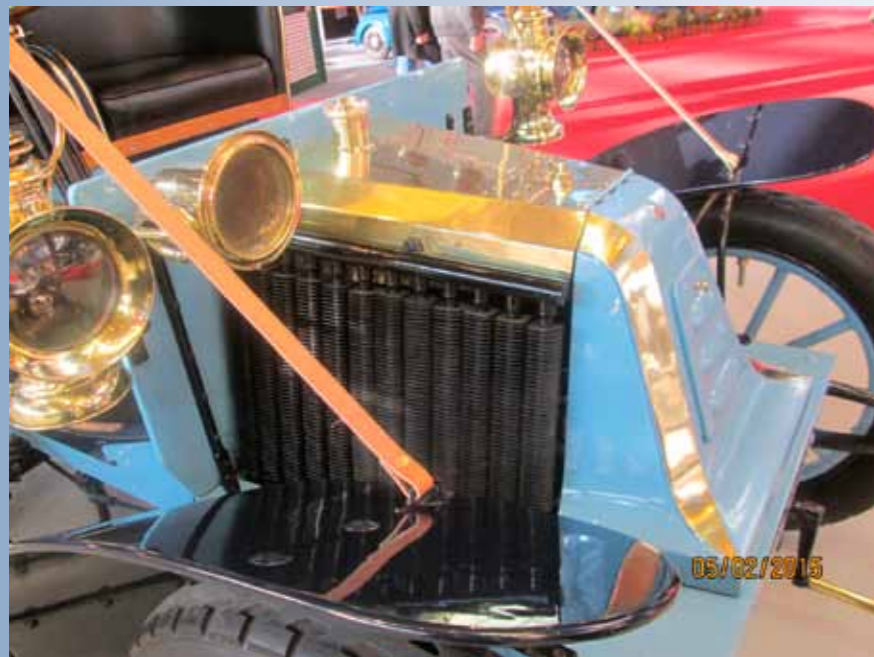
Koskapa Renault R16 viettää tänä vuonna 50-vuotispäivää, niin Retrossakin se oli luonnollisesti pääosassa. Esillä oli mm. kaksiovinen coupe, tuplalamppuinen jenkkimalli, sekä muita versioita.



Uudempaa tuotantoa edusti Alpine Vision Gran Turismo Concept Car, vm. 2015.



Brasiliassa valmistettu Alpine A108 tunnetaan myös nimellä Willys Interlagos.



Master-ihmisten täytyy tietenkä lomallaan kuvata Mastereita.



Illallisrasteilyllä Seinellä, Vedette du Pont-Neuf -aluksella.



olla hankalaa, etenkin keppien kanssa. Viimeisen reilun tunnin näyttelyssä vietin vaimon kanssa jonkin näköisellä "betoniporssaalla" istuen, kun tuntui että voimat oli jo kaikki käytetty. Miehet kiersivät sitten vielä näyttelyä bongaten vielä kaikkea mielenkiintoista. Illalla tunsin kyllä jossain kävelleen, mutta kaiken kaikkiaan päivä osoitti, että hyvin pysyn muiden vauhdissa, kepeistä huolimatta.

Perjantaina kävelimme Avenue des Champs-Élysées ja käytiin Renault-liikkeessä katsomassa vähän uudempaa kalustoa. Illan vietimme Seinen illallisrasteilyllä ihaillen Eiffel-tornin kaunista valaistusta ja ilanpimeää Pariisia.

Lauantaina tutustuimme Pariisin torielämään ja nähtävyyksiin, joista viimeisenä Eiffel-torniin, joka on niin korkea, ettei edes enää pelottanut. Sunnuntaiamupäivän vietimme vielä käymällä historiallisessa kasvitieteellisessä puutarhassa, jonka jälkeen suuntasimme lentokentälle. Kotiintulon hetki koitti yöjunan jälkeen maanantaiaamuna, jolloin sai todeta, että hyvä matka oli takana. Paljon tuli nähtyä, eikä luultavasti jää viimeiseksi Pariisin-matkaksi. Toivottavasti vaan seuraavalla kerralla terveellä jalalla.



Uusi upeasti varusteltu Renault CLIO GT Line



RENAULT
Passion for life





OPTIMAL HUOLTO
ALK. 159 €

EDULLISET HUOLLOT YLI VIISI VUOTIALLE AUTOILLE. PYYDÄ HINTA OMAAN AUTOOSI NUMEROSTA 0207 218 150. Huolto Turussa: Rieskalähteentie 75.

Tyylille uskollisena. Uusi upeasti varusteltu Clio GT Line on luokkansa tyylikkään maantienneliijä, joka on yhtä kotonaan myös kaupungin bulevardilla. GT Line -varusteluun kuuluu mm. 16" GT Line -vanteet, GT Line -puskurit, puskuriiin integroidut LED-päiväajovalot, Renault Sport -kynnyslistat, sekä tummanharmaat ulkopeilien kuoret, kylkilistat ja takaluukun lista. Komeutta liikuttaa joutuisasti taloudellinen Energy TCe 90 -turboottori. Käy koeajolla – ja varaudu olemaan huomion keskipiste. Renault Tyytyväisyystakuu: jos et ole tyytyväinen uuteen autoosi, voit palauttaa sen 30 päivän sisällä.



Miikka Sonkki
Renault tuotepäällikkö
puh. 0207 218 225
miikka.sonkki@keskusautohalli.fi

www.keskusautohalli.fi

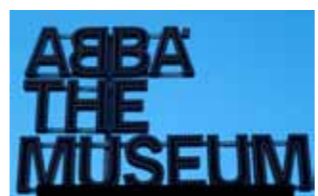


Allastie 1 RAISIO puh. 0207 218 220

Pientä silputtua

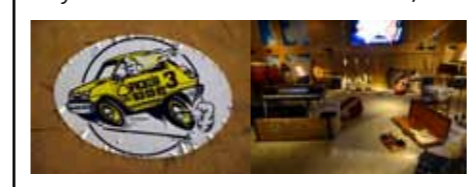
ABBA Renault 5

Teksti ja kuvat: Kari Kittä



Tulipa käytyä talvella Päivä Tukholmassa -rasteilyllä. Pääkohteeksi valikoitui tällä kertaa uusi museo, nimittäin "ABBA The Museum". Frihammin satamasta on kolmen vartin kävelymatka Djurgårdeniin, jossa tämä ruotsalaisten uusi ylpeys sijaitsee. Jos vähänkään tuntee vetoa Abban musiikkiin, siellä kannattaa kyllä käydä.

Autoharrastajan silmät aina hieman pälyilevät muutakin kuin soittimia, ja tuli sieltä vastaan vanhoja keikka-autojakin, halkaistu Volvo ja katkaistu GMC. Äänitysstudiokin sinne oli rakennettu, sitä



kuvatessani havaitsin jonkun autotarran vanhan puisen kitarakotelon kyljessä. En aivan saanut selvää automerkistä, joten telettä vaan pitemmäksi – ja auto paljastui Renault vitoseksi.

Ensimmäisen korimallin R5:n vauhdikas kuljettaja on todella pitkäripsinen hymyilevä blondi, piirtäjä on saanut kuvaan kivasti menemisen meininkiä. Kannattaa siis aina olla tarkkana museoissa!

Uusi Twingo

Ilahduttavaa nähdä, että maahantuoja käyttää mainoskuvissaan myös vanhempia Relluja. Helsinginläisen Jonna Tolosen Tippa sattui osumaan kuvausryhmän silmiin, kun he olivat ottamassa uuden Twingon suomalaisia nettikuvia.



Renault Duster Dakar-rallissa

Teksti ja kuvat: Tom Bruinink

Etelä-Amerikassa jo seitsemättä kertaa ajettava Dakar-ralli tunnettiin ennen nimeä Paris-Dakar. Nykyään reitti kiertele Argentiinassa, Boliviassa ja Chilessä.

Tänä vuonna Renault Sport Technologies tuki Argentiinan Duster Teamia enemmän kuin koskaan. Ei ihan niin tavallisen Dusterin moottorina käytettiin Renault-Nissan-allianssin 380 hevosvoimaista, 5,0 litran V8-moottoria.

Kuljettajina toimineet Emiliano Spataro ja Benjamin Lozada toivat Dusterin maailmiin, mikä jo sinänsä on loistava saavutus. Kisassa sekä sijoittuivat yleiskilpailun kunniaakkaalle 21. sijalle. Omassa sarjassaan he olivat kolmansia!!

Samoihin aikoihin Renault esitteli Argentiinassa Dusterista sopivasti varustellun "Dakar Spirit" -erikoismallin, jota valmistetaan vain rajoitettu erä.



Renault 16

– muotoiluvaikuttaja 50 vuoden takaa

Vuonna 1965 esitelty Renault 16 mullisti automuotoilun – ja nuoren Gaston Juchet'n muotokieli jakoi ja jakaa yhä ihmisten mielipiteitä. Onko se virtaviivainen tilaihme vai ruma möhkö? Joka tapauksessa R16 on vaikuttanut Renault'n muotoiluun vielä 1990-luvulta 2000-luvun alkuun "lunnokkakeuloineen", ja tuonut markkinoille monikäyttöauto-käsitteen. Rakenteesta on kirjoitettu runsaasti, joten otetaan tässä vähän toisenlainen katsantokanta: R16:sta löytyy runsaasti hienoja yksityiskohtia, joista oheisissa kuvissa joitakin. Auton väri on bleu du roi, kuninkaansininen vuodelta 1971.



Monikäyttökörin sivukuva on raskaahko mutta persoonallinen kattoharjanteineen.

Esimerkki linnunnokkamuotoilun jatkumisesta: Laguna I. Esikuva näkyy svieressä.





Haetaanpas Kiirunasta pari Rellua

Teksti ja kuvat: Tapio Piittari

Ei siinä hullujen pohojalaasten päätä taas paljon pakkottanut, kun tuumattiin hakea pari kymppi-Rellua Ruotsin Kiirunasta. Nuoremman polven Renault-harrastaja, 17 v. Mika Backman oli netin syövereistä löytänyt kaksi Renault 10 Majoria vuosimallia 1965, jotka olivat myytävänä. Autot sattuivat pitämään majaansa Kiirunassa, jonne tuli matkaa Vaasasta 800 km suuntaansa.

Oli talvi ja luvassa myrskyn mittoihin yltävä viikonlopun keli, mutta ei sekään saanut meitä asettamaan hanketta mitenkään huonoon valoon. Mikan isä Leif Backman lainasi hinausauton, jonka perään kytkettiin allekirjoittaneen traileri. Ajankohdaksi oli sovittu perjantai 6. maaliskuuta 2015.



Mika sai sovittua ammattiopiston autoalan opinnoista päivän vapaaksi ja niinpä me lähdettiin matkaan aamulla klo 8. Vetoauto oli kolmipaikkainen, mikä takasi meille tiiviin tunnelman matkustaa. Menomatalla puhuttiin yllättäen Relluista aika paljon ja turhia pysähtymättä matka joutui mukavasti. Meillä oli etukäteistietoa, että Ruotsin puolen tiet saattaisivat olla huonommassa kunnossa kuin Suomen?! Voisiko olla? Niinpä päätimme ajaa mennessä Aava-saksalle saakka ja sieltä vasta siirryimme länsinaapurin tieverkostoon. Ensimmäiset rajantakaiset 30 kilometriä olivatkin todella huonossa kunnossa ja lisäksi talvikunnossapidon laatu oli kaukana Suomen vastaavasta. Kun sitten pääsimme Kiirunaan johtavan valtavyölyn päähän, tie muuttui paremmaksi. Perillä olimme illalla paikallista aikaa noin klo 19. Ihastelimme lumen runsautta, mutta ei olisi kannattanut....

Tarkoitus oli perille päästyä nostaa autot kyytiin ja mennä johonkin hotelliin yöksi. Sen tarkempaa majoitusuunnitelmaa eikä ennakkovaroituksia meillä ollut.

Myyjä oli luvannut, että autot ovat tallissa. Mutta kun perille päästiin, niin yllätys oli melkoinen. Myyjä itse ei ollut paikalla, koska hän oli jo muuttanut Etelä-Ruotsiin, mutta hänen tyttöystävänsä tuli annessa osoitteessa kadulle vastaan. Me haluttiin heti lastata autot. Tyttöystävä näytti auraamatonta parkkipaikkaa ja sanoi, että toinen on tuolla. Me ei nähty mitään ja ihmeteltiin. Sitten tarpomaan lumeen ja kyllä sieltä oikean etuoven yläkarmia vähän lumeen seasta pilkkotti. Katselimme toisiamme ja todettiin, että taisikin tulla vähän lumitöitä.

Kysyttiin, että missä toinen Relu on. Tyttöystävä sanoi, että parin kilometrin päässä talleilla. Mentiin sinne ja kun perille päästiin, niin autotallin vieressä lumeen hautautuneena seisoivat toinen tunnistamaton möhkäle. Tyttö oli kahta kättä heilutellen ja mekin oltiin kuin hierojat matkassa ilman mitään lumenluontivälineitä. Tyttö haki kämpiltä vääntyneen alumiinisen lumentyöntimen ja katuharjan. Niillä välineillä sitten kaivettiin auton perä näkyviin.

Vetoautossa oli onneksi vahva sähkövynssi: ei kun vajjeri taka-akselin ympärille ja Relu lumineen vedettiin auratulle pihalle. Lumet päältä pois ja hyttiin sisälle. Tarkoitus oli ottaa rattilukko pois päältä, mutta Rellussa syttyikin virtavalot päälle. Starttaamaan vaan, ja tämä punainen yksilö lähti käyntiin. Vedimme punaisen Rellun trailerin kyytiin ja sitten päätettiin soittaa myyjälle.

Myyjä vastasi iloisena, että kiva kun olette päässeet perille. Me olimme vähemmän iloisia lumitöiden suhteen ja hän pahoitteli saamaamme väärää tulkintaa autojen säilytyksestä. Hän lupasi hommata aamuksi aurauksen toiselle Rellulle, koska parkkialue oli niin laaja ja täysin auraamaton. Onneksi auton luovutustodistukset olivat sentään valmiina.

Tyttö neuvoi meidät lähimpään hotelliin. Sattui olemaan perustason Scandic-ketjuun kuuluva ja ihmetys oli suuri, kun huone maksoi kolmelle lisävuoteella (levitettävä sohva!) yli 300 euroa. Ei auttanut kun maksaa, kun sentään sauna oli kuulemma lämmin. Saunottiin ja päätettiin palkita itsemme yhdellä saunoluella konjakin kera hotellin baarissa. Taas meidät yllätettiin....

Mikan kokis ja meille kahdelle yksi janojuoma ja

yksi jalojuoma maksoivat yli 50 euroa. Kiiruna on kuulemma varakas kaivoskaupunki ja kiirunalaisilla on erikoinen suunnitelma. Kaivoksen jalometallisuonet sijaitsevat siten, että he siirtävät kokonaisen kaupunkinsa kaivoksen tieltä uuteen paikkaan. Mainokset tästä olivat jo katukuvassa. Kyllähän Vaasakin on aikanaan siirretty, mutta vasta totaalisen tulipalon jälkeen.

Aamupala oli todella hyvä ja sen jälkeen lähdimme hakemaan toista Rellua. Ketään ei näkynyt, eikä aurausta ollut tehty. Menimme koputtelemaan työntö asunnolle, mutta ovea ei avattu. Olipa taas "mukava" tunne. Viimein saatiin myyjä kiinni ja hän kertoi tyttöystävänsä olleen juhlimassa, eikä häntä saa häiritä. Myyjä lupasi auran tulevan ja tulihan se siten puolen tunnin odottelun jälkeen. Aura teki tehtävänsä ja taas vedettiin auto pois lumesta, kun perä saatiin näkyviin. Hyttiin sisään, virta päälle, valot syttyvät ja laitoin Rellun käyntiin. Kyllä nuo Rellut ovat mielestäni aina olleet hyviä käynnistymään pitkänkin seisonnan jälkeen.

Kuriositeettina mainittakoon, että molemmissa Relluissa oli alla normaali 4 tuuman vanteella 195/65*15 -renkaat. Saabin yleisin koko, olisivatko halpoja? Ihmeen hyvin "istuivat". Tämä jälkimmäinen kaivaus paljasti todellisen sirkusauton kesärenkailla. Auto oli teipattu moniväriseksi.

Parkkialue oli viettävässä alamäessä, ja minä päätin ajaa Rellun vetoauton kyytiin. Eipä tullut jarrut mieleen. Heti kun nostin kytkintä, niin tuli hätä ja huusin kavereilta apua. Mika tarttui perässä olevaan liinaan, kaatui ja tuli sukkana hihnan perässä. Minä sivuovi auki yritin nähdä, että mihinkähän sitä törmäisi vauhdin pysäyttämiseksi. Tajusin laittaa virrat poikki ja kadun varressa oli kylmäsema, jonka pihaan sain kurvattua ja auton pysäytettyä. Kun sydän oli tasaantunut, pistin Rellun uudestaan käyntiin ja sitten varovasti ajojin Rellun vetoauton kyytiin.

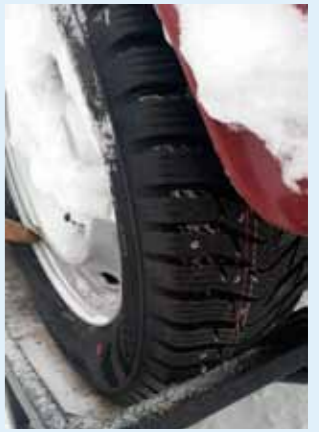
Autot olivat kyydissä, mutta maksamatta. Lisäksi meidän piti irrottaa autojen rekisterikilvet. Pudotimme sitten rahat ja kilvet tytön postiluukusta ja lähdimme uudestaan hotelliin aamiaiselle ja luovuttamaan kalliin huoneen. Tupla-aamiainen siis, koska hinta oli niin kallis J

Kotimatalle lähdettiin noin klo 11 paikallista aikaa. Se luvattu myrsky oli saapunut ja tiet olivat todella surkeassa kunnossa auraamattomina ja kovan myrskän ja sivutuulen heilutellessa kuljetustamme. Kiirunasta ajoimme suoraan Haaparantaan suorittamaan tuliaisostoksia Nuuskakairan Tukkuun. Ennen rajaa vielä ruokailimme ja sitten Tornion kautta kohti Vaasaa. Suomen puolella tiet olivat suolauksen ja vesisateen ansiosta sulat, mutta vaativat olosuhteet olivat koko paluumatkan. Kotona oltiin vähän ennen



puolta yötä ja tyytyväisiä olimme, koska mitään kotimatkaa hidastavia teknisiä vaikeuksia ei ollut.

Rellut nähtäneen ensi kesän Vaasan kokoontumisessa ja näin harrasteautokantamme saa taas piristävää täydennystä.





Veitsenteroitajan Tipppa



Ensimmäisen kerran kuulin tämän "teroitustipan" olemassaolosta vuonna 1999, kun Mikolan Aino ja Antti tulivat Nizzan-reissultaan kotimaahan. He kertoivat innoissaan, että nyt nähtiin ihmeellinen vekotin. No, muutaman päivän päästä me saimme paperikuvat nähtäväksi ja oli todettava, että totta he puhuivat. Otin negatiiveista parit kopiot, joista toiset lähetin Japanin Tipppa-kerholle; he muuten julkaisivat kuvat omassa lehdessään.

Seuraavien 15 vuoden aikana kävimme muutamana kerran Nizzassa ja aina kuikuilin ympärilläni, josko tämä ihmevekotin osuisi näkökenttään. Marraskuussa 2014 vihdoin onnisti. Olin juuri vuokra-asuntomme parvekkeella iltapäivän auringossa nojailemassa kaiteeseen, kun näin sinisen Tipan lähestyvän. Seuraavaksi huomasi, että siinä on jotain poikkeuksellista. Siinä meinasi tummanpunaista parvekejuotavaa sisältävä lasi tipahtaa kädessä, kun tajusin sen olevan juuri SE veitsenteroitustippa!!!

Seuraavaksi ryntäsin sisälle kameraa hakemaan. Onneksi autojono joutui pysähtymään seuraavan risteyksen liikennevalojen vuoksi ja pääsin kuvaamaan auton ylhäältä takaa päin. Seuraavina päivinä minulla oli vielä tarkempi tutka päällä, risteyksissäkin piti tietenkin tarkistaa kaikkien poikkikatuojen pysäköinnit.

Matkamme toiseksi viimeisenä päivänä ajattelin käydä vielä tarkistamassa tutun Renault-korjaamon esitevalikoiman. Siinä tallustellessani pitkin Nizzan katuja edessä olevaan risteykseen pysähtyi juuri tämä Renault 4 GTL. Salamana kaivoin kameran esille jo kävellessä ja räpsin kuvia kiihtyvällä nopeudella. Hetken päästä paikalle saapui auton omistaja kädessään viereisen Victor Hugo -ravintolan teroitusta kaipaava veitsikokoelma. Kamera kädessä ympäri autoa pyörivä turisti ei häntä häirinyt, oli luultavasti jo tottunut niihin tyyppeihin. Seuraavaksi hän avasi toisen takaoven ja vetäisi



takapenkin paikalla olevan pienmoottorin käynnistysnarusta hyrisemään. Moottorin voimansiirtoakseliin pää pyörähti ihan oikean hihnan välityksellä kahta tahkoa, joilla teroitushomma sujui näppärästi. Kannattaa huomioida kätevä pyykkipojilla kiinnitetty paperinen uusiokäyttöroiskeuoja pyörivän kiven päällä estämässä veden roiskumista.

Siinä samalla rohkenin häiritä ammattimiestä työnsä ääressä, jouduin kyllä käyttämään siinä koko ranskan kielen sanavarastoni, kaikki neljä sanaa ja loput käsillä. Ensiksi keuhin tietenkin auton sekä näytin kuvan omasta Tippastani, jolloin mies jo hymyili hieman. Hymy leveni vielä lisää, kun tunnistin käynnissä olevan Bernard-moottorin Renault-yhtymän tuotteeksi. Mies sai hetken päästä Hugon veitset jälleen teräviksi ja suuntasi kohti seuraavaa ravintolaa.

Näkyihän siellä toki muitakin Tippoja, kutsun oikeastaan kaikkia ulkomaille suuntautuvia matkoja Tippojen laskentareissuiksi. Tällä kertaa niitä nähtiin kahden viikon aikana 10 kappaletta, kolme pakua, muut sitä normaalia Limousine-mallia. Yksi oli maalarin auto, toisella jaettiin yhteisen kioskiin jotain tavaroita jne...

Eräs oli suklaamessuteltan edessä, eräänlaisia suklaasipsejä valmistavan firman mainos- ja myös kuljetusauto. Heidän nettisivulta soccachips.com löytyy myös juuri sen Tipan kuvia.

31. Grand Tour de Renault

24.-26.7.2015 Vaasassa

Osallistumismaksut:

- kerhon jäsenet **35 euroa/hlö**
- lapset 4-12 v. **20 euroa/hlö**
- ei-jäsenet **45 euroa/hlö**

Maksu kerhon tilille **FI97 4710 1020 0608 11** viimeistään **30.6.2015**, sillä leirintäalue tarvitsee tiedon ruokailijoiden määristä. Maksamalla ajoissa varmistat osallistumisesi ja ruokailusi.

Osallistumismaksuun sisältyy:

- tapahtuman ohjelma ja tarra
- perjantain saunominen iltapaloiineen
- lauantain aamiainen
- lauantain päivällinen
- lauantain saunominen iltapaloiineen
- sunnuntain aamiainen

Majoitusvaihtoehdot maksu suoraan majoituskohteessa:

- Leirintämökki **65 €/yö**
 - o 4 hengen leirintämökki, kerrossängyt/parivuoteet, mikro, jääkaappi, perusruokailuvälineet ja aamusauna
- Telttamajoitus **22 €/yö, 2 vrk/40 €**
 - o kahden hengen majoittuminen, lisähenkilö +5 €/yö, aamusauna
- Caravan-majoitus **25 €/yö**
 - o kahden hengen majoittuminen, lisähenkilö +5 €/yö, aamusauna
 - o asuntovaunut/auton sähkön liitäntämaksu 7 €/vrk
- Rent a tent **40 €/vrk/max 4 hlöä**
 - o valmiiksi pystytetty teltta patjoilla, peitoilla ja tyyneillä varusteltuna
- Hotelli Rantasipi kylpylä Tropiclandian yhteydessä
 - o **79 €/yhd. hengen huone/vrk**
 - o **89 €/kahden hengen huone/vrk**

Ilmoittautumiset **31.5.2015** mennessä merkillä Renault: Alla olevat ovat kaikki yhtä kokonaisuutta, majoitusvaraukset leirintäalueelta (ylin yhteystieto)

Top Camping Vaasa

Niemeläntie 1, 65170 Vaasa. Puh. 020 7961 255, fax. 020 7961 288. info.topcampingvaasa@puuhagroup.com, www.topcamping.net/vaasa

Huvipuisto Wasalandia

Vaskiluoto, 65170 Vaasa. Puh. 020 7961 200, fax. 020 7961 288 info.wasalandia@puuhagroup.com, www.wasalandia.fi

Kylpylä Tropiclandia

Kesäpolku 1, 65170 Vaasa. Puh. 020 7961 300, fax. 020 7961 366 info.tropiclandia@puuhagroup.com, www.tropiclandia.fi

Kerhon jäsenkortilla 2 euron alennus huvipuisto Wasalandiaan tai kylpylä Tropiclandiaan.

Tapahtuman ohjeellinen ohjelma:

Perjantai

- infopiste/vastaanotto valmiina klo 12:00
- mahdollisuus saunaan klo 17:00 - 20:00
- iltapala klo 20:00 - 22:00
- omalla teltalla pientä ohjelmaa
- hiljaisuus alueella klo 22:00 ja ravintola sulkee ovensa n. klo 24:00

Lauantai:

- Aamiainen klo 08:00 - 10:00
- Lähtö kiertoajelulle Vaasan tori ja Vaasan auto ja moottorimuseo omakustanne klo 12:00
- Rompetori avoinna klo 15:00 - 18:00
- Päivällinen klo 17:00 - 19:00
- mahdollisuus saunaan klo 17:00 - 20:00
- iltapala klo 20:00 - 22:00
- omalla teltalla pientä ohjelmaa
- hiljaisuus alueella klo 22:00 ja ravintola sulkee ovensa n. klo 24:00

Sunnuntai:

- Aamiainen klo 08:00 - 10:00
- Palkintojen jako, arpajaiset ja kesän kaunein Renault klo 11:00
- Kotiinlähtö klo 12:00

Järjestäjätiimin puolesta
Tapio Piittari, 040-5046400
tapio.piittari@saunalahti.fi

Timo Koskinen

in memoriam

1950-2015

Kerhon alusta saakka Timo oli aktiivisesti mukana toiminnassa. Kun Renault-kerhomme suunnitteli ensimmäistä Grand Tour de Renaultia, oli Timo valmis hoitamaan meille kokoontumispaikan. Ja niin ensimmäinen GTdR vietettiin Vaasassa.

Uransa hän teki moottoritoimittajana. Viimeisimpinä vuosina Timo keskittyi Ykköset-lehden liikenne- ja autotoimittajan tehtävään. Eri merkit tulivat Timolle tutuiksi testiajojen myötä, mutta sydän sykki erityisen lämpimästi Renaulteille. Häneltä löytyi -59 mallinen Dauphine, Dauphine Gordini vuodelta 1965 ja myös Renault Floride 1962.

Timon muistoa kunnioittaen.

Club Renault de Finlande ry.



TalviHeikki 2015

Ajoneuvoharrastus- ja keräilytapahtuma TalviHeikki järjestettiin maaliskuun ensimmäisenä päivänä Turun Messukeskuksessa. Tämän vuoden uutuus oli D-hallin merkkikerhojen autonäyttely.

Mukana oli 15 kerhoa pääasiassa Turun seudun harrastajista koostuvilla miehityksillä. Kuorma-, kääpiö- ja henkilöautojen lisäksi esillä oli myös kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja. Näyttelyn teemana oli "youngtimers", eli järjestäjän toivomuksena oli, että mukana olisi myös hieman tuoreempaa kalustoa. Meillä oli vähän kaikkia vuosikymmeniä mukana, R10 Major 60-luvulta, Alpine A110 SX 70-luvulta, 5 GT Turbo 80-luvulta sekä Megane Cabriolet 90-luvulta.

Lauantai kului kesärenkailla varustettuja autoja trailerilla noudettaessa, sehän on näiden talvitahtumien pieni haittapuoli. Illalla pääsimme tuomaan autot ja huonekalut sisälle, vielä liinat pöydälle, taulut ja liput seinälle sekä se kuuluisa bannerolli pylväiden väliin, niin osastomme olikin valmis. Myöhemmin illalla ehdimme vielä porukalla saunomaan ja kehumaan, että tulipas siitä osastosta aika hieno.

Saunajuomaa emme ehtineet paljoakaan maistella, koska herätyskellot oli säädetty soimaan sunnuntai-aamulla kello 6.30. Sunnuntaina levitettiin vielä kerhon tarrat ja merkit pöydälle. Ja kyllä osastolla riitti kävijää ihan kiitettävästi, ei siinä oikein ehtinyt rompetoria kiertää, kun Relluista kiinnostuneita kyselijöitä kävi pitkin päivää. Oli niitä, jolla oli joskus ollut Renault tai sedällä oli ryppeppu tai isällä Dauphine. Erilaisten osien kyselijöitä oli myös paljon, toivottavasti pystyimme auttamaan edes muutamaa etsijää.

Luultavasti eräskin 5 GTX:n omistaja löysi uuden peilin vinkistämme, myös 21 Nevadan kuljettaja sai uutta tietoa takalasinpyyhkijän korjauksesta. Ehkäpä hän nyt uusilla neuvoilla uskaltaa vaihtaa vielä sen moottorin kumityynyinkin. Ken-

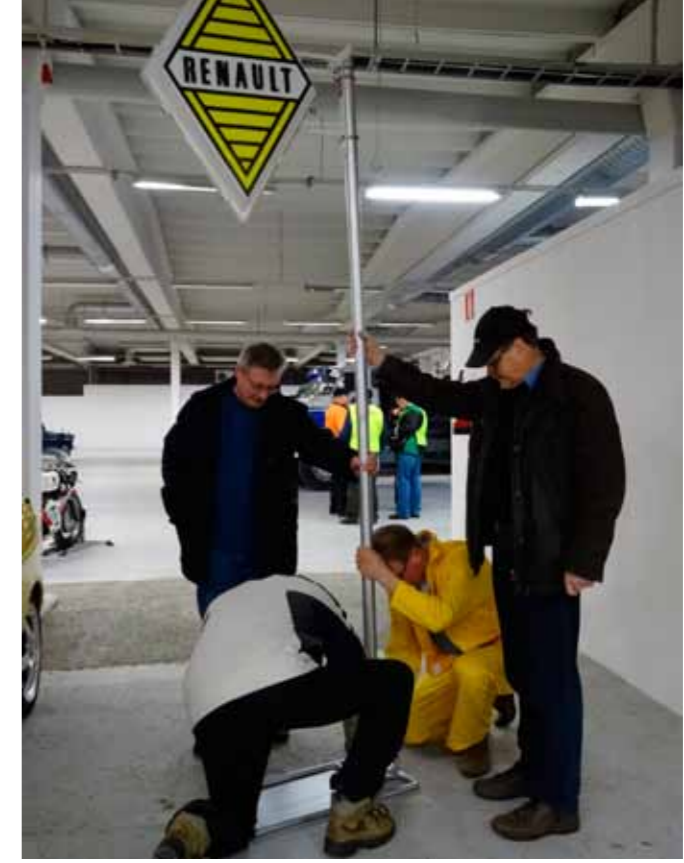


ties onnistuimme houkuttelemaan vielä pari uutta jäsentäkin kerhoon, olivat aidosti innostuneen oloisia.

Muutama ihminen tuli ihmettelemään, että onko Renaultilla oikein tällöinen merkkikerhokin. Joten meillä on siis paljon sanaa levitettävänä, eivät kaikki suomalaiset vielä tunne meitin kerhoa.

Loppupuolella järjestäjien edustajat tulivat sanomaan, että meidän osasto on kyllä tapahtuman tyylikkään,(öhöm!)

No kyllä 2CV-killan Turun jaoston osasto oli myös kivan näköinen.



Kuinka monta miestä tarvitaan pystyttämään yksi Renault-logo? Oikea vastaus on 6: kolme pitää merkkiä pystyssä, neljäs käyttää mutterinvännintä, viides on hakemassa lisää työkaluja ja kuudes ottaa tapahtumasta valokuvan!



Pariisista löytyy Renault-museo, joka ei pidä itsestään meteliä, mutta on käymisen arvoinen paikka asiasta kiinnostuneille. Paikka on auki vain tiistaisin ja torstaisin klo 14-18, käynti vaatii siis hieman tavallista viikonloppureissua pidemmän visiitin.

Teksti ja kuvat: Jorma Peisalo



Museorakennus.

L'Expo-Musée Renault

Kun viime syksynä kävimme Pariisin autonäytelyssä, meillä oli tilaisuus poiketa myös tässä paikallisten Renault-kerholaisten ylläpitämässä museossa. Se sijaitsee Boulogne-Billancourtissa ja metroasemalta kävelee museolle alle 10 minuutissa. Opasteita ei liiemmin ollut – piti vain rohkeasti kävellä ”pihan perälle” kohti tyylikästä vanhaa rakennusta, jossa museo sijaitsee.

Sisäänkäyntiä vastapäätä olevassa aidassa on hieno maalaus, jossa kuvataan tehdasta eri aikakausina. Rakennus on toiminut aikoinaan kouluna Renaultin tehtaiden työntekijöiden lapsille ja tarjoaa nyt hyvät puitteet museolle.

Tässä museossa ei ole esillä yhtään autoa, mutta kaikkea muuta Renaultiin liittyvää kyllä. Esillä on paljon vanhoja valokuvia mm. vuosisadan alun autokilpailuista. Niitä katsomalla voi vain kuvitella, kuinka hurjaa meno on ollut. Kaikki eivät ole päässeet maaliin asti, ja joillekin – kuten Marcel Renaultille – kisa oli hengenvaarallinen.

Esillä on myös mielenkiintoisia pienoismalleja ja diaraamoja. Esimerkiksi Renaultin panoramajuna vuodelta 1933 näyttää olleen aikaansa edellä. Diaraamoissa kuvataan tilanteita ralleista hieman eksoottisimmissa olosuhteissa ja voi olla, että vielä nykyäänkin voisi päätyä vastaaviin maisemiin, jos osallistuisi vaikka Paris–Dakar-ralliin.

Pienoismalleja löytyy myös traktoreista, joita

1900-luvun alun autokilpailut ovat olleet hurjaa menoa.



Renaultist



Traktorien pienoismalleja.



Panoraamajuna.



Yksi diaraamoista.



Moniteräinen pora.



Näin niitä autoja on aikanaan laivattu.

on useita erilaisia. Esillä on mainoksia, kuvia tehtaan toiminnasta ja muuta yllättäväkin tavaraa (kuten Suomen kerhon tarra, joten joku kerholainen oli löytänyt paikan ennen meitä!). Ranskan kielen taidosta on hyötyä, sillä englanninkielisiä tekstejä ei ole tarjolla, eikä englanti oikein tuntunut taituvan museon sinänsä varsin ystävälliseltä henkilökunnaltakaan.

Esillä on myös joitain työkoneita, joita on käytetty esim. moottoreiden ja vaihteistojen valmistuksessa. Postimerkeistä kiinnostuneille löytyy kokoelma Renault-aiheisia postimerkkejä. Näytil-



1/2015



Pinssejä.



Mallijuliste.

lä on myös erilaisia palkintoja sekä mitaleja, joita on jaettu myös työntekijöille. Pinssit ovat myös saaneet oman osion ja tarkemmin katsottuna joukosta pilkistää myös Suomen kerhon pinssi.

Vierailua Renault-museossa voi lämpimästi suositella myös muille Pariisissa matkaileville.



Aidan maalaukset kertovat tehtaan historiasta.



R16 kuivausputkessa.



R16 työn alla tuotantolinjalla.



Juvaquatrea kootaan tuotantolinjalla.

Renault-lautasia.



Palkintoja.



Postimerkkejä.



Sisään tulijoita tervehtii Renault-asuun puettu mallinukke.



Hieman isompi pienoismalli.



Ranuan jääratapäivät 2015

Teksti: Mikko Nieminen
Kuvat: Jari Huhti ja Mikko Nieminen



Tämän vuoden tapahtuma oli ensimmäinen Sinisorsa Racing Teamin nimissä järjestetty jääratatahtuma. Päävastuussa järjestelyistä paikan päällä oli tänäkin vuonna Markku Kivijärvi.

Ennakoasetelmat olivat epävakait, kiitos sääherran, joka jojotteli lämpötilaa tapahtumaa edeltävinä kuukausina niin, että välillä Ranualla oli -30 pakkasta ja toisena hetkenä yhtäkkiä sen verran plussan puolella, että vesi pääsi jäälle. Tämä ei suinkaan ollut ainut haaste, vaan myös lunta tuli ajoittain sen verran paljon, että se eristi niin hyvin, ettei sen alla ollut (silloin vielä) ohut jääkerros päässyt vahvenemaan. Tämä johti siihen, että niin aikoihin, kun radan pohjaa olisi pitänyt päästä traktorilla auraamaan, ei siihen ollut mahdollisuutta. Täten Markku hoiti auraushommia aluksi mönkijällä, joka totesi urakan liian ras-kaaksi ja sanoutui hommasta irti siten, että päätti hajottaa moottorinsa. Tämän jälkeen sisukas Rellumies jatkoi hommia moottorikel-

kalla.

Näin siis Kivijärvellä. Toisaalla muutaman kymmenen kilometrin päässä Kaitajärvellä oli liki samat ongelmat, mutta siellä radantekijä Markku Hanhisuanto oli mennyt jäälle traktorilla jopa pienellä riskillä. Hän sai täten jään paremmin jäätymään, ja onneksi traktorikin pysyi jään oikealla puolella.

Huolimatta näistä sääherran asettamista vaikeuksista meillä oli käytössä kaksi erittäin hienoa ja erityyppistä rataa. Kivijärven rata oli perinteikkäästi vähän lyhyempi ja hitaampi, mutta muutaman haastavankin mutkayhdistelmän johdosta erittäin mukava ajettava ja saihan pääsuoralla Sorsan liki lentoon. Töyssjäkään ei ollut oikein mitään, vaikka Markku aluksi meinasi, että radalle olisi jäänyt aiempaa enemmän möykkyjä. Mutta kun kysyttiin muiden kuskien kommentteja, niin kuului vaan kysymyksiä "mitkä töyssyt?".

Kaitajärvellä oli sitten pidempi ja leveämpi rata, joka sisälsi ainoastaan nopeita, ajet-

tavia mutkia noin kolmen kilometrin verran. Vaikka pitkät suorat puuttuivat, niin vauhdit nousivat silti korkeiksi, koska mutkat olivat niin nopeita. Rata oli kaiken kaikkiaan hieno ja lähenteli jo SM-jäärataa.

Torstaina osan porukasta saapuessa paikalle oli ohjelmassa majoittautuminen Lomakylä Gulo Guloon. Ajaessamme mökkikylän pihaan taisin kysyä apukuskiltani Pasi Penttilältä, että "kenen toi on?" ja jatkoin siihen "pakko olla meidän porukkaa", kun yhden mökin pihalla seisoj parkissa Dauphine sen näköisenä, että se oli ajettu perille asti. No vähän myöhemmin selvisi, että kyseessä oli Seppo Heikkilän Döfini, jolla hän ja kaverinsa Jonas Torboli olivat ajaneet 750 km:n matkan Ranualle. Täytyy nostaa kyllä iso peukku näille kavereille, jotka olivat innokkaasti mukamme koko viikonlopun huolimatta siitä, että ovat kuuroja. Joten Seppo ja Jonas: suuret kiitokset vielä kerran osallistumisestanne koko kerhomme puolesta. Oli erittäin mukavaa,

että olitte mukana. Olette lämpimästi tervetulleita myös tuleviin tapahtumiimme.

Perjantana aamulla suuntasimme Markku luon Kivijärvelle. Aamulla oli rapsakasti pakkasta – yli kaksikymmentä astetta. Keli tuottikin käynnistyshaasteita monille ja erilaisia lämmityskonsteja käytettiin, tulppia vaihdettiin päittäin käynnistyksen ajaksi ja nähtiin tänäkin vuonna taas myös hinauskäynnistystä. Kaikki autot saatiin lopulta käytiin ja jäärataa kiersi viisi Gordinia, yksi Döfini ja yksi etuveto Nissani. Ajoimme aamupäivän suhteellisen tehokkaasti, puolelta päivin siirryimme Markun ja hänen vaimonsa tarjoamille kahveille ja pikkusuolaiselle sisätiloihin. Tämän jälkeen suuntasimme takaisin mökkikylään, koska osa porukasta oli lähdössä katsomaan Artic Lapland Rallya Siikakämän pätkälle, joka alkoi jo iltapäivällä. Ennen rallia kävimme porukalla päivällisellä Hotelli Ilveslinnassa, jonka jälkeen osa porukasta lähti Siikakämään ja toinen osa lähti käymään Rovaniemen raviradan yleisö-

erikoiskokeelle. Erittäin vähillä kalusto-ongel- milla selvittiin perjantaina ja autot jäivätkin kutakuinkin ehjäksi... Eerolla ilmeni jarruon- gelmia, mutta muut kohdatut ongelmat taisivat olla lähinnä vetoautoissa.

Perjantaina saapui myös lisää väkeä, mm. Kalliokosket, Mansikka-Ahon Asko, Keinosen Juha... kaikki edeltävät kavereineen päi- vineen. Lauantaina vuorossa oli Kaitajärven jäärata. Pakkasta oli aamulla 27 astetta, joten keli oli melko rapsakka. Jäälle lipui porukkaa koko aamupäivän niin, että autoja oli jäällä lopulta viitisentoista, joista neljä oli Gordi- nia Markun tullessa isolle radalle Mitsulla. Samantyyllisiä käynnistysongelmia nähtiin myös lauantaina, mutta melkein kaikki autot saatiin radalle. Keinosen Juhalla oli tänäkin vuonna huonoa tuuria – tällä kertaa Mitsun- sa kanssa, jossa vaihdelaatikko jumiu- tui niin, ettei autoa saatu liikkeelle. Myöskään Asko ei tuonut Gordiniaan jäälle, mutta vähän eri- syistä. Nimittäin herrasmies käsittelee myös

Gordiniaan lämmöllä, eikä hän täten raaski- nut käynnistää autoa mökkikylän pihalta pak- kaslukemien ollessa liian korkeat.

Kipakimman aamupakkasen hälvettyä ja päivän sarastaessa myös aurinko alkoi paistaa ja keli oli sanotaanko täydellinen. Oli hieno tunne tykittää pitkän radan takalenskillä, kun aurinko paistoi metsänrannan takaa. Parempaa ei voi kuvitellakaan (housut jalassa) kuin ajaa Gordinilla "kohti aurinkoa", jäällä, täysillä ja lähes koko ajan kylkimyyrystä.

Lauantaina ajettiin sanalla sanoen pal- jon... itse kukin... toisilta loppui bensakin vä- lillä. Joillain varikolle tultaessa, toisilla kärryille ajettaessa ja toiset vain tankkasivat lisää, että saivat kyyditä lisää väkeä. Kun rata oli noin 3 km pitkä, kilometrejä kertyi huomattavasti perjantaita enemmän. Allekirjoittaneen kyy- dissä taisi lauantaina käydä kolme henkeä mukaan lukien Jonas Torboli, joka oli var- sin ihmeissään ja mielissään kyydistä. Myös muut kyyditsivät porukkaa aika lailla ja uskon,



RENAULT
Passion for life

Uusi upeasti varusteltu Renault CLIO GT Line



Clio-mallisto alkaen
14.380 €

Clio GT Line
16.780 €

**Takuu, 4 vuotta tai 100 000 km,
sisältäen 24 h tiepalvelun.**

AINUTLAATUIINEN
RENAULT 100%
TYTYTYVÄISYYSTAKUU

että kaikki halukkaat pääsivät nauttimaan upean radan antimista joko ykkös- tai kakkoskuskien paikalta. Oma kakkoskuskina vierailu oli mahtava... nimittäin hetkeä aiemmin Pasi hehkutti Kalliokosken Jeren kyytiä sen verran, että sinnehan oli päästävä. No hetken päästä kierrettiin rataa liki 500-heppaisella Mitsulla ja kyyti oli sen mukaista eli todellinen nautinto. Pää oli helpompi vain pitää penkissä kiinni kuin irti siitä – sen verran Mitsussa oli sitä niin sanottua pesuvoimaa. Noh... illalla Jere vain tuumasi, ettei veto ollut läheskään parasta, joten kovempaakin jäällä oli menty.

Varikolla oli taas totuttuun tapaan kyläyhdistyksen järjestämä kahvikoulu, josta sai kahvin lisäksi muun muassa rallimakkaraa, juomia ynnä muuta. Kiitos tästä koiran pitäjille

– se pelasti mukavasti päivän ravintopuolen ja sen ansiosta muisti välillä syödäkin, ettei mennyt pelkästään ajamiseksi. Aika hujautti jäällä todella nopeasti ja pikku hiljaa olikin aika kerätä kampeet kärryille ja alkaa siirtyä mökeille.

Illalla oli vuorossa perinteinen poronkäristys eläinpuiston kodalla, joka oli tänäkin vuonna todella maittava ja lisäksi kotaympäristö loi jälleen kerran oman tunnelmansa. Samalla esiteltiin Sinisorsa Racing Teamin jälleenkäynnistettyä toimintaa ja toivotettiin mukaan uusia jäseniä, joita saatiinkin mukavasti. Lisäksi jaoimme perinteiset kiertopalkinnot, jotka menivät tänä vuonna Jere Kalliokoskelle (vuoden kilpailumeriitit) ja Seppo Heikkilälle & Jonas Torboliille, jotka

saivat palkinnon matkastaan jääratapäiville vanhalla ja hienolla Döfinillä. Tämän vuoden "Markku Kivijärvi -palkinnon" eli puisen Gordinin männän saivat Herrala Garage (Heimo ja Toni), Jukka Kätevä, Kalliokosken veljekset (Mika, Vesa ja Harri poikineen) ja Eero Aho. Myös Markkua muistettiin periksiantamattomasta järjestelytyöstä Renault-pullolla.

Lopuksi Sinisorsa Racing Team haluaa kiittää seuraavia henkilöitä/tahoja: Markku Kivijärvi, Markku Hanhisuanto, Suomen Renault-kerho, kaikki osallistujat (autoilla ja ilman), Kaitajärven muu porukka (mm. koiran henkilökunta) ja lisäksi kaikki ne, joita en tässä erikseen huomannut mainita.

Ensi vuonna uudestaan! Nähdään!

Renaultist

Clio Energy Tce 90 GT Line, 16 780 € (autoveroton 14 069,97 € + arvioitu autovero 2 710,03 €).

EU-yhd. 4,5 l/100 km, CO₂ 104 g/km. Hintaan lisätään paikkakuntakohtaiset toimituskulut. Kuvan auto erikoisvarustein.

renault.fi

Pieniä pakettiautoja

Teksti ja kuvat: Kari Kitti



Renaultin mallivalikoimaan ovat pakettiautot kuuluneet jo 1900-luvun alkuvuosilta asti. Aivan ensimmäisistä tavarankuljetusvaunuista en löytänyt tarkkaa mainintaa vuosiluvuista, kenties aivan ensimmäinen oli tehtaan sisäisissä kuljetuksissa käytetty ajopeli.

2. Ranskalainen puutarhuri on valinnut kuljetuksiinsa uuden ja tilavan Renault Fourgonnetten vuosimallia 1910, tarkempi tyyppi menee jälleen arvailuksi: CE, R tai melkein mikä tahansa noiden vuosien aikainen malli. Vaikka en ole koskaan ollut mustan värin ihailija, niin tähän autoon se sopii todella hyvin. Kiinteä käynnistysveivi, astinlaudat, valolyhdyt, istuinpenkki sekä hallintalaitteet on ihan hyvin mallinnettu. Erikoismaininta annetaan mallin vanteista, ne ovat nimittäin erilaiset edessä kuin takana. Etuvanteiden puupuolat ovat suorat, kun takana olevat ovat veistetty toisesta päästään kapenevaksi. Myös kiinnityspulttien lukumäärässä on eroja, takapyörissä taitaa olla oikein jarrutkin! Malli on matkamuisto Nizzan reissulta 2011, valmistaja IXO/Altaya, Ranska/Kiina.



4. Vanha ja kulunut leluauto on valmistettu vuonna 1956, joten kyllähän ajatut kilometrit saavatkin jo näkyä. Koska katsauksen muut pienoismallit ovat mielestäni karamellin kauniita, niin tämä jo elämää nähnyt yksilö sopii loistavasti joukkoon hieman erilaisena. Juvaquatren pakettiautoversio tunnetaan myös nimellä Dauphinoise, Juva4 sekä 300 kgs, ja juuri tuo kilometri on stanssattu myös tämän auton peltiseen ja jo hieman ruosteiseen pohjalevyyn.

Vaikka pienoismalli on todella pelkistetty eikä siinä ole minkäänlaista sisustaa (ei myöskään laseja), niin silti korista löytyy tuon aikakauden ilmastointi. Eli nuo pienet luukut ovien edessä, ne ovat oikean kokoisessa autossa saraanoitu takaosastaan ja toimittavat kesäkuumalla aivan loistavasti ilmastoinnin virkaa.

Keulamerkissä on vielä hieman alkuperäistä punaista väriä jäljellä, kuten keltaiseksi maalatuissa valoissakin. Jotenkin sitä ulkomailla ollessaan pystyy ostamaan pienoismallin tavallaan helpommin, ne kun kaikki ovat "matkamuistoja", eikä niiden hankintaa tarvitse perustella itselleen tarkemmin. Tämäkin on siis matkamuisto antiikkitorilta. Valmistaja CIJ, Ranska.



1. Tietääkseni ainoa pienoismalli, joka yleensä edes esittää suomalaista Renault-autoa on Ahvenanmaan postiautosarjaan kuuluva vm. 1912 van. Kyllähän Plaston-tuotevalikoimaan on kuulunut muovinen Renault 5, mutta tämä on ainoa, jossa edes kyljessä lukee toisella kotimaisella kielellä jotain kaukaisen pohjoiseen maahan viittaavaa. Auton oikea mallinimi on kenties joku näistä: BK, CQ, CB tai CC tai..jne. Itse veikkaisin kirjainyhdistelmää CF.

Malli on niin sanottua halpasarjaa, jota on tehty monen eri firman logoilla koristeltuna, harvinaiseksi ja mielenkiintoiseksi sen tekee tuo kyljen postimerkki ja .fi. Ulkonäöltään auto aika hyvännäköinen, ovat osanneet tehtaalla valita sopivan väriyhdistelmän juuri tähän malliin.

Pienoismalli on ostettu turkulaisesta Kesäheikki-rompetapahtumasta 2007. Valmistaja Lledo, ainakin joskus sitä tehtiin Iso-Britaniassa, nykyisin pohjassa lukee: Promotional by LLEDO.



3. Keltavihreä 4CV on ollut ranskalaisten Mazda-lamppujen myyntimiehen käytössä Lillen kaupungissa. Auton keulassa on kuusi ohutta koristelistaa, joten se on jostain vuosien 1946–53 väliltä oleva Commerciale-versio. Umpinaisten takaovien takana ei pienoismallissakaan ole takapenkkejä, siitä pisteet mallin valmistajalle. Ihan kelpo pienoismalli, rekisterikilvenkin mukaan auto on tosiaan Lillestä, keltaiset ajovalot sekä hopeanväriset ovenkahvat ja saranat ovat mukavia yksityiskohtia.

Tämä ryppypeppu on saapunut maahamme Mikolan Antin toimesta. Hänen ollessaan pari viikkoa Nizzassa paikallinen lehtikaupan pitäjä alkoi jo tunnistaa miehen: "Aa, Mösjöö Renoo" ja kantoi kaikki uusimmat Rellun pienoismallit tiskille. Valmistaja Eligor, Ranska/Kiina.



Keulamerkki on erittäin hyvin tehty, noin 2 millia leveään logoon on saatu punaiselle pohjalle tumma salmiakki, jota kiertää ohut kromin värinen reunus. Myyjänä Automodels, Talviheikki, Turku 2013. Valmistaja Solido, Ranska/Kiina.

6. Evian on yksi maailman tunnetuimmista kivennäisveden valmistajista ja Cachatin lähde itäisessä Ranskassa Geneve-järven rannalla tuntuu tuottavan tätä ihmeainetta loputtomiin. Tietenkin he ovat päätyneet kuljetuskalustonsa valinnassa luotettavan ja tunnetun automerkin huippumalleihin, tässä tapauksessa pienoismallin pohjalevyssä lukee vain 1000 kg. Olkoon tämä Mörkö-Rellu sitten oikealta nimeltään Galion tai Goelette, niin kyllä sen muodot suorastaan hivelevät silmiä. Luultavasti tämä yksilö on rekisteröity pakettiautoksi, siinä ei näytä olevan paripyöriä taka-akselilla.

Pienoismalli 1:48-mittakaavassa on hieman normaalia keräilymallia pienempi ja ilmeisesti tarkoitettu myös jopa lasten leikittäväksi! Tosin ainakin meidän lastenlapsien käytössä etupuskuri säilyttäisi muotonsa noin 1min. 24sekuntia.

Mallin mittasuhteet näyttävät erittäin onnistuneelta ja muutenkin ulkomuoto noudattelee vanhan lelun muotokieltä. Tämän yksilön matka Suomeen 10 vuotta sitten sujui Paukaman Timon matkalaukussa, auto on tuliainen Espanjasta, Fuengirolan kirpputorilta.

Valmistaja on Corgi, julkaisija Altaya, valmistusmaa ehkä Kiina.



8. Kirkkaanvihreä 5 L vm. 1976 on saanut pirteän näköiset Smarties-teipit konepelltiin ja kylkiin. Tämmöiset henkilöautojen koriin tehdyt pienet pakut tunnetaan Ranskassa nimellä Société. Pienoismallin alustassakin on hyviä yksityiskohtia, kuten eturipustukset, takana väntövarret, sivusta ulos tuleva pakoputki. Päälepäin näkyviä ovat hyvä maalipinta, rekisterikilven valot, kromin värinen muovilista takalasin tiivisteessä, tuolloin niin muodikkaat läpivirtausritilät, sopivan kokoiset tuulilasinpyyhkijät, ym.

Mallissa ei ole muuta vikaa kuin L-kirjain takaluukun kyltissä, autossa kun on vaihteenvalitsin lattiasa ja sumuvalot etupuskurissa. L-mallissahan on ns. sateenvarjokahva kojetaulussa. Eli mallin valmistaja ei ole ilmeisesti kustannussyistä aivan kaikkea voinut muuttaa. Myös tämä pienoismalli on tuotu markkinoille 100-vuotisjuhliin ja hankittu samasta Amsterdamin liikkeestä.

Valmistaja Vitesse, Portugal.

5. Näitä valkoisella koristeltuja oransseja (Captur-äijän lempivärit) Renault-huoltoautoja liikkui myös Suomen teillä. Renault Viesti vuodelta 1969 tietää kertoa, että ainakin tamperelaisella Kotisaaren Autolla oli juuri saman värinen Colorale, tarkkaan vanhaa valokuvaa katsoen sen rekisterinumero näyttää olevan IT-499.

Pienoismallin esikuva on vuoden 1953 mallia ja on kuulunut Versaillesin seutuvilla toimineelle Renault-huololle. Jos edellinen Juva oli askeettinen, niin tähän uudempaan malliin on satsattu kiitettävästi yksityiskohtia. Alustassa on näkyvillä mm. X-palkkirunko, kardaaniakseli, pakoputkisto, polttoainesäiliö sekä sen tyhjennystulppa, vetokoukku, vihreäksi maalattu moottorin lohko ja vaihdelaatikko. Ohjaamossa jatkuu sama pikkutarkkuus, harmaan kojetaulun säätimiä on maalattu keltaiseksi, oven sisäverhoilun kiinnitysnaistoja on näkyvissä, jne... Vieläpä väliseinän ikkunaluukkujen kiinnivetonupit on hyvin toteutettu!



7. Tippa-Rellun paku-versio taitaa olla lyhyempi eli 4 F4-malli. Pienoismallia on valmistettu rajattu erä, eli vain 2500 numeroitu kappaletta, tämän yksilön numero on 1054. Auto on jo hieman vanhemmaa tuotantoa, eikä näitä ole enää oikein mistään saatavissa.

Öljy-yhtiö Elfin väreihin maalattu Tipan esikuva on vuodelta 1968 ja se valmistettu ilmeisesti Renaultin 100-vuotistaipaleen kunniaksi vuonna 1998. Väriyhdistelmä on kaikessa yksinkertaisuudessaan aivan yhtä tyylikäs kuin edellisessä Evianin Mörössäkin. Noita värejä Elf käytti logossaan vuosina 1967–1985, sittemmin turkoosi vaihtui siihen paremmin tunnettuun tummansiniseen kuosiin.

Tämän pienoismallin hankintaan kului hieman enemmän aikaa ja kilometrejä kuin nykyisenä nettiaikakaudella. Mutta löytyihän se Amsterdamin suurin Renault-myymä, kun vaan jaksoi rattia vääntää, vuonna 2002 ei ollut navigaattoria kydyissä ja keskustan karttaakin oli loppunut jo 10 kilometriä sitten.

Valmistaja Norev, Ranska (Kiina?)





Rellu ja minä - vuosien saatossa

Kaikki alkoi keväällä 1969. Iski kauhea autokuume! Pitkän kiertelyn ja kaartelun jälkeen löysin sen – Tippa-rellun- Appiukko oli mukana koeajamassa ja totesi kivaksi autoksi. Yritti kuitenkin vielä taivutella minut ostamaan Volvo PV:n.

Pidin pääni, ja ostin Tipan, vm. -62, 3-vaihteinen, räptipenkit. Ensimmäinen ajomatka omalla autolla oli Yliopistonkatu 7:stä Kauppiaskatu 2:een, noin 3–4 korttelia, pahimpaan ruuhka-aikaan. Sillä matkalla laihduin ainakin 5 kiloa jännityksestä hikoillen. Mutta siitä se riemukas ajoaika lähti liikkeelle.

Sen verran olin noviisi vielä vuonna 1969, että noudatin Rellun mainoslauseita: ei vettä, ei rasvaa, vain tippa bensaa. Eli koneeseen en laittanut öljyä. Tuli eteen moottoriremppeä. Sittemmin olen kyllä huolehtinut siitä asiasta. Siis öljystä, ja vedestä, autossa.

Moottorirempän jälkeen ajeltiin ristiin rastiin Turun seudulla ja jopa Vaasaan hyvällä menestyksellä. Ennen muuttoani Hankoon 1.11.1971 jouduin nokkakolariin, jolloin auton koko etupää korjattiin. Hangossa ajelin iloisesti ja myös työn puolesta useasti Helsinkiin. Jostain syystä kone alkoi pikku hiljaa vaatia lisää öljyä. Kerran sitten kesälomareissulla Vaasasta tullessamme kuului kovaa meteliä konehuoneesta. Ei muuta kuin

seis ja öljyn tarkastukseen. Lisää öljyä, ja vähän ajan kuluttua sama homma. Sillä matkalla tarkistin bensat ja tankkasin öljyä, ja paljon. Lopun aikaa, kun minulla se Tippa oli, öljynkulutus oli runsasta, kuten myös savunmuodostus auton takana. Lopuksi käynnistys kesti puoli tuntia, ja kone lähti käyntiin 2 sylinterillä. Mukaan tuli lopulta kolmaskin, mutta siihen se jäi. Luovuin autosta.

Toisen Tipan ostotilanteessa syyskuussa 1975 myyjä sanoi, että toinen vetoakseli kestää jouluun saakka, ja niin se tekikin. Muuten siinä Tipassa ei ollut suurempia ongelmia, mitä nyt juhannuksen aaton aattona 1977 ajoin suoraan toisen auton kylkeen, eli siitä tuli entinen Tippa. Silloin asuin Paraisilla, noin 24 km Turusta. Auto vedettiin kaverin pihalle. Hän antoi minulle lekan kouraan ja sanoi: Aloita tällä. Niin alkoi ”urani” myös autonkorjaajana, lähinnä siis omien autojeni. Sitten tuli kolmas Tippa vuonna 1977 syksyllä. Siihen vaihdettiin kone, koska kulutus oli aika iso, noin 10 l/100 km, ehkä vähän ylikin.

Pari vuotta kului rattaosasti. Taas tuli auton vaihto eteen. Nyt tuli jo astetta tai montakin suurempi auto kysymykseen, nimittäin 16 TS -72. Ensimmäisen kerran rekan ohittaminen sujui tosi mallikkaasti! Jäin monttu auki katsomaan, että mihin se rekka jäi? Ongelma tässä autossa oli sen alustarakenteessa, se oli nimittäin täydellinen omenaleivos, eli paikkaamiseen meni suhteettomasti aikaa. Myös käynnistyshäiriöitä oli, ne poistuivat vasta starttimoottorin vaihtamisella.

Kaiken peltityön jälkeen auto oli sen verran surkean näköinen, että päätin maalauttaa sen. Siitä tuli samanvärinen kuin alkuperäinen, eli kermankeltainen (suunnilleen). Oli syksy, ja auto jäi pariksi päiväksi seisomaan pihalle. Lehdet putoilivat puista, ja tietenkin juuri maalatun auton pinnalle! Koska maali oli vielä hieman tuore, puusta pudonneet lehdet jättivät mukavat kuviot auton katonlelle ja konepellille, eikä niitä saanut pois.

Ajaessani kauniina kevätpäivänä kohti Helsinkiä työkokoukseen alkoi moottorista kuulua hurjaa kilinää ja kolinaa. Oli jätettävä auto lähimmälle huoltiksellle, joka löytyi Veikkolan risteyksestä (muistaakseni Esso). Kilautin kaverille, joka tuli auttamaan. Autoa ei kuitenkaan hinattu, vaan ajoin rauhallisesti kilinä-koli-

nan säästämänä kotiin. Ei kun kone auki. Kampiakselin ja laakerin väliin oli joku viisas remonttimies laittanut partakoneen terän – Gillette-nimi vain loisti. Tämä oli irronnut ja aiheutti ongelmat. Moottorin korjaamisen jälkeen tuli taas auton vaihdon paikka.

Nyt ollaan vuodessa 1982. Tutkimme vaimon kansa useampia vaihtoehtoja, kaikki tietenkin Relluja. Löytyihän se, oranssinen 12 TS -75, tosi siisti ja kliffa peli. Auto testiin ja hyväksi havaittiin. No, rahoitus onnistui, ja olin 12:n ylpeä omistaja. Sitä iloa kesti noin 2000 km. Karkea kolina ja räminä konehuoneesta, kun männänrenkaat tulivat katsomaan ympäröivää ilmastoa. Ei muuta kuin hinauksella kotiin. Moottori auki ja uudet sisuskalat, putket, männät, renkaat, laakerit. Ja taas mentiin! Kone kesti rempan jälkeen hyvinkin 130.000 km, jonka jälkeen vaihdoin siihen toisen koneen. Tällä autolla tehtiin 5 päivän reissu koko porukalla kesällä 1983 Legolandiin – eikä mitään ongelmia, paitsi Helsingborgin satamassa. Skoonelaiset eivät millään meinanneet löytää tilaamiamme lautallippuja. Kierrettiin reissun aikana vähän Ruotsin puolellakin. Koko matkan pituus oli 1905 km, ongelmitta.

Tämä Rellu oli tosi hyvä auto. Vikoja tuli kyllä yllä mainitun koneremontin jälkeenkin. Asennettiin mm kaverin kanssa siihen peruutusvalot ja vedettiin johdot ihan niin kuin pitikin. Yksi asia jäi vain huomauttamatta. Johto jäi näin jälkikäteen ajateltuna roikkumaan väärään kohtaan, nimittäin vetoakselin päälle, ja tietyn ajan kuluttua koko hommaan tuli oikosulku. No ei muuta kuin uusimaan johtoja varokerasian takaa. Kun kaikki johdot oli saatu korjattuina taas kuntoon, olin Turussa hakemassa toista moottoria. Olin liikennevaloissa ulkokaistalla, sisäkaistalla vierelläni oli kuorma-auto. Samassa valojen vaihtumisen kanssa alkoi krääsäys taas sulakerasian takaa. Oli sen verran fiksu kuski siinä kuorma-autossa, että tilanteen huomattuaan päästi minut sisäkaistalle heti. Pysähdyin ja hyppäsin autosta ulos hermosauhuille ja kiroilemaan. Anoppikin ilmestyi sattumalta paikalle ja oli kauhuissaan, että mitä, mitä on tapahtunut! Hetken aikaa huilattuani ja suurempien savujen hälvettyä ei kun ajoksi ja kotiin, taas uusimaan sähköjohtoja. Tämä toinen krääsäys aiheutui siitä, etten ollut huomannut vaihtaa koko johtoa perävalokyttimeen, vaan vaihdoin vain osan johtoa. Tällä toisella kerralla vedin johdon niin kuin pitikin, ja kaikki toimi erittäin hyvin.

Tämä 12 TS siirtyi sitten isältä pojalle. Sattui kerran niin, että poika oli tulossa Tammisaaresta. Kaarinassa auto kuitenkin sammui, eikä lähtenyt käyntiin, vaikka tankissa oli bensaa ihan riittämiin. Ensi töiksi tietenkin mietittiin, että bensapumppu on rikki. Se vaihdettiin, mutta ei se mitään auttanut. Hetken taas miettineenä ja asiantuntijoilta kysellen vaihdettiin koko tankki. Sama homma, ei vaan tullut bensaa kaasuttimeen. Viimeisenä vaihtoehtona tarkistin letkua auton alta, vaikka aikaisemmin olin jo käynyt ne läpi päällisin puolin. Siinä se vika oli, yhdessä letkussa oli viilto, eli neste ei tietenkään päässyt perille asti! Letku vaihdettiin, ja taas ajettiin. Lopullisesti auto vietiin romuttamoon vuonna 1992 erittäin pahojen ruostevaurioiden takia, eli se oli kokonaista 10 vuotta perheemme käytössä.

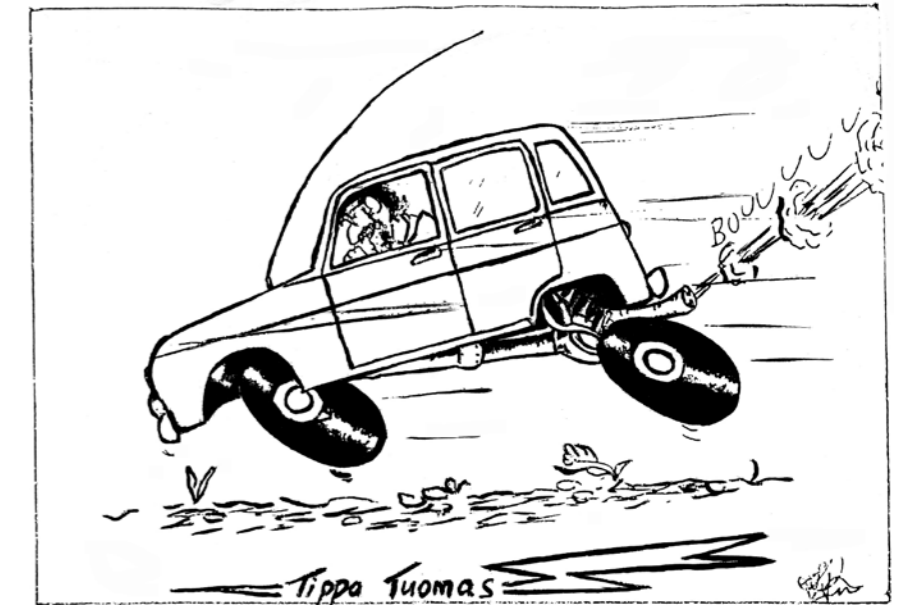
No, parasta autokaupan palvelua sain Turun Auto-kaupasta, nykyinen Metro-Auto. Ilmoituksessa mainittiin, että myytävänä on Renault 18 TL -80 (tämä oli

vuonna 1989). Menin katsomaan. Startti ei toiminut, iskarit loppu, aurauskulma jossain muualla jne. Näitä vikoja osasin itsekin osittain korjata, joten kaupat tehtiin. Auto hinattiin käyntiin ja lähdin sateessa ajamaan kotia kohti Paraisille koko ajan peläten, että auto sammuu. Hyvin meni kuitenkin. Seuraavana päivänä myyjä soitti ja kysyi, kuinka matka meni. Tämä on sitä jälkimarkkinointia parhaasta päästä! No, tilasin startin paikalliselta varaosakauppiaalta. Koska perheessä oli aikaisemmin mainittu 12 TS ja VW Kupla, totesin tilanteen hyväksi. Karjaan-reissu tuli eteen, poika käytti Kuplaa työssään. Ajaessaan kerran Paraisilla toinen auto puski hänet lyhtypylväaseen huonoin seurauksin, eli Kupla meni korjaamokuntoon, joten hän otti 12 TS:n työhönsä ja minulle jäi 18. Kävin heti varaosakaupassa kyselemässä starttimoottoria, jonka olin tilannut, mutta se ei ollut päivällä tullut, ja Karjaan reissu oli seuraavana päivänä. Tulipa tenkka poo. Sain kauppiaalta luvan mennä penkomaan Matkahuollon paketteja illalla, ja sieltä se puuttuva osa löytyi. Ei kun startti paikalle, ja aamulla Karjaalle ilman kunnan jousitusta ja aurauskulmaa!

Nyt oli perheessä 3 autoa, 2 Rellua ja Kupla. Eihän se riittänyt, piti saada lisää. 1990 näin lehdessä ilmoituksen Renault 18 GTS -80 kohtuuhintaan. Menin katsomaan, ja sain sen käyttööni viikonlopuksi, jolloin kirjasin kaikki mahdolliset viat (en löytänyt kaikkia, mutta...). No, hinnasta sovittiin ja korjaukset alkoivat, mm toinen kone kaasareineen, pikkasen hitausta, sähköjohtojen järjestelemistä ym. pientä. Kiva auto, sähköikkunat ja keskuslukitus, jotka eivät kaikissa keleissä kylläkään aina toimineet. Esim. talvella oli vaikeuksia. Olihan siinä myös vetokoukku, joka oli hyvänä apuna peräänajotilanteessa. Oma auto säilyi mutta perään ajaneelle tuli 20.000 mk:n korjaukset.

1991 tuli taas auton osto kysymykseen. Tuttu kaveri tuli tuotuneena toimistohuoneeseeni ja kysyi, ostaisinko Renault 12 TL:n. Kaveri, jonka kanssa hän oli hieronut kauppaa, ei ollut saanut päätöstä aikaiseksi, ja parkkipaikalla oli viety rekisterikilpi vappuna. No, sovittiin kaupat. Korjasin ja katsastin, ja myin edelleen sille kaverille, joka oli miettinyt liian kauan! Samana vuonna kesällä myin myös 18 TL:n, eli jäi 12 TS pojan käyttöön ja 18 GTS omaan käyttöön.

Jatkuu syksyn numerossa!





Kerhon hallitus 2015: vasemmalta rahastonhoitaja Jukka Tuominen, Miikka Sonkki, Juha Leppänen, Petri Heino, Mikael Takalo (varajäsen), varapuheenjohtaja Merja Takalo ja puheenjohtaja Jarmo Kankare. Kuvasta puuttuu varajäseneksi valittu Mikko Rousku.

Vuosikokouksen päätöksiä

Kerhon vuosikokous järjestettiin perinteisin menoin Tampereen Käyttöautossa. Ennen varsinaisen kokouksen alkua Käyttöauton Jarno Nummensalo kertoi Renaultin kuulumisia. Hän totesi, että näkymät ovat paremmat kuin vuosiin, myynnin kasvu viime vuonna on ollut merkittävää ja uusia malleja on tulossa jo tämän vuoden aikana. Jäämme mielenkiinnolla odottamaan.

Kokouksessa tehtiin seuraavat päätökset:

- Kerhon tilinpäätös 2014 vahvistettiin ja hallitukselle myönnettiin vastuuvapaus. Lisäksi hyväksyttiin vuoden 2015 toimintasuunnitelma ja budjetti.
- Kerhon puheenjohtajana jatkaa Jarmo Kankare. Hallituksen jäsenet ovat Petri Heino, Juha Leppänen, Miikka Sonkki ja Merja Takalo, varajäsenet Mikko Rousku ja Mikael Takalo.
- Toiminnantarkastajana jatkaa Markku Klemola ja hänen varahenkilönään Kari Kitti.

- Jäsenmaksut vuodelle 2016 ovat 20 €, perheenjäsenen maksu 5 € ja liittymismaksu 10 €.
- Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan Renaultist-lehdessä ja/tai Salmiikki-tiedotteessa sekä kerhon verkkosivuilla.

Jäsenmaksut 2015

Jäsenmaksulomakkeiden postituksessa tapahtuneen virheen vuoksi lomakkeisiin oli livahtanut väärä summa jäsenmaksun kohdalle. Jäseniä pyydetään kuitenkin maksamaan kuluvan vuoden jäsenmaksu oikeiden, voimassa olevien taksojen mukaan (jäsen 20 €, perheenjäsen 5 € ja liittymismaksu 10 €). Jos olet jo maksanut jäsenmaksusi jäsenmaksukaavakkeessa olevan summan mukaisesti, toivomme, että maksat puuttuvan loppuosan kerholle erikseen. Kerho pahoittelee virhettä!



Iso punainen teksti PASSION sopii hyvin kuvastamaan kaikkien paikalle saapuneiden kerholaisten suhdetta Renault-merkkiseen kulkuneuvoon.

Osa kerholaista hyödynsi jatkoaikaa ja kävi vielä ruokaillessa paikallisessa Astor-ravintolassa. Väkeä oli mukana ainakin seuraavilta paikkakunnilta: Koski TL, Paimio, Tampere, Salo, Lahti, Vantaa, Raisio ja Oulainen.



Käyttöauton Renault-tuotepäällikkö Jarno Nummensalo toivotti kerholaisten tervetulleiksi.



MacHelp.fi Macintosh osaamista



040 5422628
help@machelp.fi
www.machelp.fi

VANHANAJAN VARAOSALIIKE
info@auto-artikkeli.fi • www.auto-artikkeli.fi

Auto-Artikkeli • Urheilutie 8 • 01370 Vantaa
09 873 2353, 823 7988 • fax 09 857 2582



- Yacco-öljyt
- Purflux-suodattimet
- IFHS-jousipallot

Kevättä ilmassa! Nyt uudet pallot, suodattimet ja öljyt. Huoletonta lomamatkaa.



FILTRER purflux TRW IFHS MOOG Valeo SNR YACCO
CITROËN • PEUGEOT • RENAULT • varaosat • tarvikkeet



SCANDINAVIAN
RENAULT
MEETING.COM



JULY
4TH-5TH
2015

ROMME
Borlänge /Sweden
www.scandinavianrenaultmeeting.com

Renault Suomessa 1990-luvulla

Teksti: Miikka Sonkki

Renaultin asema vahvistui merkittävästi Suomessa 1990-luvun aikana. Edes vuoden 1993 aallonpohja henkilöautojen rekisteröinnissä ei suuria vaikuttanut merkin markkinaosuuden vahvistumiseen. Malliston nykyaikaistuminen nosti Renaultin rekisteröintitilastojen yläpäähän vuosikymmenen loppuun mennessä.

1990-luvulle ajoittuu monen vielä tänäkin päivänä Renaultille tärkeän mallin ensiesiintyminen. Clio korvasi Renault 5:n 1991, Megane astui R19:n korvaajaksi 1996 ja Lagunan avulla Renault pääsi vihdoin kunnolla kärsiksi myös suurempien autojen markkinoihin. Lisäksi vuonna 1993 lanseerattiin nyt jo legendaksi muotoutunut Twingo. Lähinnä noiden uutuuksien vaikutuksesta Renaultin markkinaosuus lähestyi vuosikymmenen lopussa jo 6 prosentin tasoa.

Eniten myyty yksittäinen mallisarja oli tietysti Megane-mallisto. Lukuihin sisältyy myös samaan aikaan esitelty tila-autouutuus Scenic. Rekisteröinneissä ei valitettavasti erotella Meganea ja Sceniciä, uskoisin, että tuosta Meganen määrästä ainakin 3000 kpl on Scenicejä. Megane Break esiteltiin vasta syksyllä 1999, joten ne eivät noihin tilastoihin vielä juurikaan vaikuttaneet. Seuraavina

tulevatkin melko pienillä eroilla keskenään R19, Clio ja Laguna. Lagunaa suurempia malleja kuten Safranea ja Espacea ei tuolloinkaan kovin runsaslukuisesti maahamme tullut. Varsinkin loppupään faceliftatut Safranet jäivät tuolloin harvinaisuuksiksi.

Tavara-autoihin Oy Volvo-Auto Ab ei vielä 90-luvulla uskonut, ja vuosikymmenen keskivaiheilla ne eivät kuuluneet edes tuontiohjelmaan. Traficin ja Masterin uusi tuleminen koettiin vasta pitkälti 2000-luvun puolella.

1990-luvun mallistosta pitäisi meille harrastajille löytyä runsaanlaisesti materiaalia. Tosin noin 20 vuotta vanhat Cliot, Megane ja Lagunat ovat koriltaan ja tekniikaltaan edelleenkin käyttökelpoisia autoja, joten vaura pyörii, ettei niitä mielletä oikein missään vaiheessa säilyttämisen arvoisiksi harrastepeleiksi, vaan aina vain käyttöautoiksi, jotka ajetaan loppuun. Joten jos sinulla on hyvä sellainen nurkissasi, kannatta se pistää talteen, saattavat muuttua äkkiäkin harvinaisuuksiksi. Noissa luvuissa on piilossa harvinaisempaa hakeville mm. Clio 16V:tä, Clio Williamseja sekä Megane Coupe ja Cabriolet malleja. Entä onko kenelläkään tallessa 21 Quadraa tai Espace Quadraa?



Lähde: Autontuojien tilastot/Mobilian arkisto

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | Yht. |
|--------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|-------|
| Twingo | 0 | 0 | 0 | 170 | 356 | 184 | 178 | 331 | 427 | 287 | 1933 |
| R5 | 407 | 96 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 505 |
| Clio | 0 | 1319 | 1037 | 717 | 509 | 822 | 793 | 564 | 1080 | 2042 | 8883 |
| Kangoo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 438 | 271 | 709 |
| R19 | 2087 | 1300 | 1614 | 1133 | 1096 | 1052 | 297 | 0 | 0 | 0 | 8579 |
| Megane/Scenic | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1889 | 3017 | 3200 | 3533 | 11639 |
| R21 | 320 | 161 | 116 | 69 | 30 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 704 |
| R21 Quadra | 5 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 |
| Laguna | 0 | 0 | 0 | 0 | 772 | 1226 | 1783 | 2050 | 1921 | 1566 | 9318 |
| R25 | 30 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 46 |
| Safrane | 0 | 0 | 34 | 53 | 16 | 10 | 6 | 5 | 4 | 1 | 129 |
| Espace | 7 | 1 | 34 | 22 | 44 | 77 | 24 | 15 | 16 | 47 | 287 |
| Espace Quadra | 7 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| Trafic ha | 17 | 3 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| Master ha | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Sport Spider | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Renault yhteensä | 2880 | 2903 | 2845 | 2166 | 2825 | 3379 | 4970 | 5984 | 7086 | 7747 | |
| Kaikki merkit yhteensä | 139.093 | 92.485 | 6.8547 | 55.836 | 67.201 | 79.890 | 95.830 | 104.507 | 125.751 | 136.322 | |
| Renaultin markkinaosuus | 2,07 % | 3,14 % | 4,15 % | 3,88 % | 4,20 % | 4,23 % | 5,19 % | 5,73 % | 5,63 % | 5,68 % | |
| Trafic pa | 148 | 97 | 59 | 12 | 5 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 326 |
| Express pa | 75 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 86 |
| Kangoo Express | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 157 | 92 | 249 |
| Master | 8 | 27 | 57 | 6 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 103 |
| B (70,90) | 5 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |

Renault 16TL



Hollannin kirjeenvaihtajalta:

Katu-urku Goelette nimeltä Tony



Kymmenisen vuotta sitten hollantilainen Thor van de Peppel löysi Ranskasta tämän Goeletten vuosimallia 1953. Mörkö oli ehtinyt uinua siihen mennessä presun alla jo muutamia vuosia.

Vuonna 2005 Thor aloitti mittavan restauroinnin, ns. normaalin entisöinnin lisäksi hän pidensi runkoa 1,25 metriä, jotta italialaiset sukujuuret omaavat Gavioli-urut mahtuisivat kyytiin. Katu-urkujen voimanhäde on brittiläinen, yksisylinterinen ja hidaskäyntinen Lister-diesel-moottori vuodelta 1932, toki varalla on myös sähkömoottori.

Thor päätyi urkuauton valinnassa Goeletteen, koska hän oli lapsuudessaan päässyt useasti sellaisen kyytiin.

Nykyään tämän tyylikkään soittopelin voi nähdä erilaisissa ulkotapahtumissa, kuten Almeren torilla, josta kuvamme on. Myös vanhojen autojen tapahtumissa tämä "Tony" on suosittu vierailija.

Soivasta Mörkö-Rellusta löytyy lisää tietoa netistä, www.draaiorgels.org