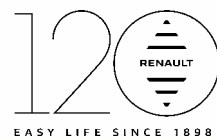


Club Renault de Finlande r.y.

Renaultist



2/2018



**Tampere
Kemora
Hollanti**



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



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 esimerkiksi huoltaneet ja korjanneet yli 20 000 Renaultia näiden vuosien aikana, joten osaamisemme on hioutunut huippuunsa. Renault-huoltoja teemme jo toisessa sukupolvessa.

Tuntemme 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 riipeästi – saat huollon viikon varausajalla!

RENAULT CITROEN PEUGEOT DACIA



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

Sisältö

2 / 2018

- 4.....Murikanranta Tampere
- 7.....Maailma renaultistin silmin
- 8 Alpine-osasto ClassicMotorissa
- 10 Visiitillä Mustialassa
- 12 Pieniä Tippa-relluja
- 14 Syystapahtuma Ikaalisissa
- 16 Kemorassa kurvailtiin
- 18 Mobilisti Jamb-O-Ree 2018
- 20 Renault NN Torpedo
- 21 Koppa Cup 2018
- 22 Ranskalainen Avenue
- 24 Renaultolook
- 27 Pientä silputtua
- 28 Tom Bruinink



Tervehdys kaikille Renault-harrastajille

Syksy tekee taas tuloaan hienon kesän jälkeen. On aika valmistautua talveen sekä laitella kesän ajokalustoa talvisäilöön, odottamaan taas uutta ajokautta.

Tapahtumia on ollut kiitettävästi tänäkin vuonna, niistä pieni kertaus tällä palstalla, tarkemmat jutut muualla lehdessä.

Ranskalainen visiitti oli 26.5. Tammelan Mustialassa Peugeot-kerhon kantaessa päävastuun tapahtumasta. Paikalla oli tänä vuonna mahdollista myös yöpyä. Osallistujia oli mukavasti saapunut paikalle. Koppa-cupin toinen osakilpailu järjestettiin myös tapahtuman yhteydessä; siihen allekirjoittanutkin osallistui lainakalustolla. Tekniikkaongelmien vuoksi tulos ei ollut paras mahdollinen, mutta tärkeintähän on osallistuminen. Yöpyjäkin riitti paikalle.

Gran Tour de Renault sekä pohjoismainen kokoontuminen järjestettiin 13.-15.7. Murikanrannassa Teiskossa. Porukkaa oli saapunut mukavasti nauttimaan hienosta kesäsäästä sekä varsin laajasta kattauksesta hienoja Renaulteja. Muistakin Pohjoismaista oli lähdetty liikkeelle Suomen suveen melko runsaalla kalustolla, jopa melko erikoisellakin. Tapahtuman järjestelyt olivat niin majoitukseltaan kuin ympäristöltään huippuluokkaa. Suuret kiitokset Heinon Petrin johtamalle tiimille koko viikonlopusta sekä hyvästä paikan valinnasta. Kesäpäivien yllätyksestä vastasi Autorexin entisestä henkilökunnasta kokoontunut joukkue, joka saapui ihaillemaan hienoja Relluja sekä muistelemaan menneitä, oli mukava yllätys päästä jutustelemaan herrojen kanssa.

Sinisorsa Racing Team järjesti ratapäivän tänä vuonna Vetelin Kemorassa 18.8. Paikalla oli toistakymmentä asfaltin saloihin tutustunutta harrastajaa, kiitokset Ahon Eerolle järjestelyistä.

Rellujen syystapaaminen oli 31.8.-2.9. Toivolansaaren campingalueella Ikaalisissa. Myös siellä oli kerholaisia mukavasti paikalla.

Takalon Miksu sekä Saarelan Sisu ehtivät vielä syyskuussa vieraillla Hollannissa Renault-kokoontumisessa. Miksun juuri hankkimalla Renault 18 Breakilla matka oli sujunut mukavasti ja autokin toimi hyvin pitkän seisonnassa olemisen jälkeen. Hyvä pojat!

Mukavaa joulun odotusta sekä antoisaa uutta vuotta
Jarmo Kankare



Renautist
Numero 2/2018

Club
Renault de Finlande ry:n
kerholehti

Toimittanut:
Wellu

Aineiston kokoaminen:
Kari Kittä

Avustajat:
Arne Bolzman
Tom Bruinink
Arttu Haimi
Mika Hedemäki
Sari Häkkinen
Jarmo Kankare
Kari Kittä
Matti Kivi
Jouni Kyrölä
Riitta Leskinen
Mikko Nieminen
Esa Pallaspuuro
Jorma Peisalo
Asko Penttilä
Mikko Rousku
Maarit Salo
Miikka Sonkki
Mikael Takalo





27th Scandinavian Renault Meeting ja 34. Grand Tour de Renault

Murikanranta, Tampere, 13.–15. 7.2018

Murikanrannan aulassa toimi Renault-info.

Teksti: Asko Penttilä
Kuvat: Jorma Peisalo ja Kari Kitti

Tämän tarinan alku sai alun lauantai-iltana Murikan Mutteri-lupilla, kun Kitin Kari istui pöytään, jossa viikonlopun tapahtumia kanssani pohtivat Rellukerhon kesätapahtumassa ensikertalaisina mukana olleet Kimmo ja Marika. Kari ilmoitti, että Teille Oulun porukan pojille olisi tehtävä! Kirjoittakaapa juttu kerhon lehteen kesätapahtumasta.

Hetken koitimme Kimmon kanssa olla suostumatta tähän vaativaan tehtävään, kun emme olleet viikonlopun tapahtumia sillä mielellä kirjailleet ylös vaan viettäneet mukavassa porukassa mukavaa Rellu-henkistä kesätapahtumaa. Hetken pohdinnan jälkeen suostuimme jotain kirjoittamaan ja otimme tehtävän vastaan.

Mennään ajassa muutama kuukausi taaksepäin edellisen vuoden syksyyn, kun Kimmo oli pitkän linjan Rellu-harrastajana ihmetellyt, ettei Oulun seudulla ole minkäänlaista toimintaa Rellukerholla ja Japin



Kesän kaunein: R4 Lilla Blå ja asuntovaunu omistaja Albert Libik.

kautta tiedustellut seudulla asuvia harrastajia. Etsinnän tuloksena Kimmo oli saanut minun numeroni ja otti yhteyttä. Tämän jälkeen olemme kuukausittain pitäneet Oulun seudun kuukausitapaamista yllä.

Keväällä keskustelut meni tulevan kesän Grand Tour de Renaultiin, itsehän olen jo näissä mukavissa kesätapahtumissa kulkenut kolmella vuosikymmenellä. Joten tiesin, mitä oli tulossa ja rohkaisin kaveria ilmoittautumaan tapahtumaan. Kotona Kimmo sai houkutelua myös puolisonsa Marikan lähtemään mukaan.

Tapahtumaviikolla sovimme liikkeellelähden aikataulun ja päätimme ajaa osan matkasta yhdessä. Kimmolla ja Marikalla oli koiran hoitoon vienti matkan varrelle Ylivieskaan ja se sopi hyvin tapaamispaikaksi, josta loppumatka sujui peräkkäin ajellessa. Mikä onkaan mukavampi tapa taittaa matkaa. Kun ysisoistuksen peiliin katsoessa näkyy takana pirteän punainen Clion keula ja kaksi matkanteosta nauttivaa ihmistä relluilemassa!

Alavuden kohdilla tuli matkan teossa pieni vastus, kun säänhaltija oli halusi kastella maata pikaisella sadekuurolla ja minun piti pysähtyä nostamaan cabrioletista katto päälle. Loppumatka menikin sitten katto ylhäällä ajellessa, kun sadekuuroja tuli vielä tuon ensimmäisen kuoron jälkeen muutamia. Ajomatkan hienoin hetki sattui viimeisillä kilometreillä, kun saimme kiinni vihreä 12:sen, joka näkyi olevan Tsekeistä matkalla tapahtumaamme. Myöhemmin selvisi, että tsekkipojat olivat ajamassa R12:lla vuonna 1971 ajettua testimatkaa uudelleen; tuolloin oli ajettu 21 päivässä 12 maan läpi ja matkaa kertyi 8510 kilometriä.

Perille saavuttua tämän vuoden järjestäjät olivat jo ottamassa vastaan ja opastamassa Rellujen oikein pysäköinnin. Parkkipaikalla muutamien tuttujen kanssa pikaisten kuulumisien vaihtojen jälkeen oli aika men-

nä ilmoittautumaan Rellu-respaan ja hotellin respasta huoneen nouto. Rellu-respasta saatiin tuotteet kätevästi ämpäriin pakattuna – niitä ei koskaan ole liikaa. Ämpäriin sisältö oli auton omistajalle tarpeellisia puhdistusaineita ja -välineitä. Majoitustiloissa odotti myös iloinen yllätys, kun helteiden keskellä matkaa taittaneena havaitsin huoneessa olevan toimivan ilmastoinnin. Olihan päivän lämpötilat taas olleet liki 30 astetta sadekuuroista huolimatta noin 500 kilometrin matkalla.

Illan ohjelmassa oli sitten perinteiset saunomiset ja grillaamiset. Rantasaunan puitteet olivat oikein hyvät ja Pyhäjärven vesi oli kuulopuheiden mukaan sopivan lämpöistä uimiseen saunomisen ohessa. Makkaratarjonnasta täytyy antaa erityiskiitokset järjestäjille, kun mukaan oli otettu Tampereen paikallista herkkua eli mustaamakkaraa, joka pitää ehdottomasti syödä puolukkahillon kanssa. Saunomisten jälkeen oli aika siirtyä tutustumaan hotellin Mutteri-klubiin, jossa illanvietto osalla jatkui seuraavan aamun puheiden mukaan valomerkkiin asti.

Lauantai alkoi hotellin aamiaisella, josta oli hyvä siirtyä katsomaan mitä tänä vuonna oli rompetorilla myynnissä. Helteisessä säässä rompetorilla myynnissä olevat tavarat näkyi vaihtavan omistajia ja kauppaa tehtiin yli rajojen. Puolenpäivän aikaan oli aika siirtyä Murikan auditorioon kuuntelemaan Arne Bolzmännin luentoa autojen kehittämisestä 1920- ja 1930-luvuilta. Vaikka Arnen luento oli englanniksi, niin kokoontumisen porukkaa oli hyvin paikalla ja esitys oli hyvin mielenkiintoinen, koska Arne oli koonnut aineiston yksityisten valokuvien pohjalta.

Luennon jälkeen oli sopiva hetki käydä syömässä soppalounas, joka sisälsi myös runsaan salaattipöydän. Sitten olikin aika lähteä kiertämään tietokilpailun rasti. Järjestäjät olivat hyvin huomanneet hyödyntää paikan ulkoalueita ja rasti oli sijoitettu siten ulos, että hotellin tuli kävellä ympäri. Kysymykset olivat todella haastavia, koska päätimme vielä, ettemme käytä nykyajan apuvälineitä. Kysymyksiin, joihin meillä ei ollut tietoa, vastasimme siis puhtaasti veikkaamalla.

Kolmen aikaan oli Pohjoismaiden tapaamiseen kuuluva maaottelu. Kisan tehtävät oli suunnitellut moninkertainen Suomen maaotteluedustaja Takalon Miiku Saarelan veljesten avustuksella. Ensimmäisenä lajina oli pölykapselin heitto tolppaan. Osumat laskeettiin osumat ja joukkueiden kaikkien jäsenten tuli heittää. Heitoissa nähtiin useampia osumia ja pelivälineet kärsivät kisan edetessä. Onneksi kyse ei ollut Renault-kapseleista. Toisena kisalajina oli palapelin kokoaminen sokkona. Neljän hengen joukkueesta



Tsekeistä tullut R12.



"Jotain uutta, jotain vanhaa, jotain sinistä."



Maaottelun pressuhässäkkäosuus alkamassa.



kolmelta peitettiin silmät, heidän tehtävänä oli koota palapeli neljännen joukkueen jäsenen opastuksella. Jokaiselle maalle oli omat palapelit, joten muiden suoritusten seuraamisesta ei ollut kokoajille hyötyä. Kolmantena lajina oli Renault-suksilla hiihto, jossa kolme hiihtäjää hiihti samoilla suksilla, joissa ei ollut siteitä vaan suksia piti nostaa köysillä.

Neljäntenä lajina kisattiin kevytpeitteen kääntämisessä, joukkueiden jäsenten tuli seistä peitteen päällä ja kääntää peite toisinpäin. Tässä lajissa tuli hieman jälkipuintia, kun Suomen joukkue ymmärsi englanniksi kerrotut ohjeet väärin ja rullasi peitteen. Viimeisenä lajina oli tandempyörällä ajo ja pujottelu. Ajoreitille oli aseteltu tölkkejä, jotka tuli kiertää etu- ja takarenkalla eri puolilta. Ennen tätä viimeistä lajia Saarelan kaksoiset näyttivät täydellisen mallisuorituksen, joka osoittautui kilpailijoille vaativaksi saavuttaa ja järjestäjät joutuivat uusimaan useamman kierrettävän tölkin kisan edetessä.

Päivän helteessä hikoilun jälkeen oli hyvä ennen

Kesän kaunein, 3. sija: 12 TS, omistaja Pauli Rainio.



Kolikonheittopalkintojen hankinnassa kerhoamme avustivat Markku Raski, www.automodels.fi sekä Pekka Stellberg, www.modeltoys.fi. Ihan vaan vinkkinä, kannattaa käyttää yhteistyökumppaniemme palveluita hyväksi autohankintoja tehdessä.

27th Scandinavian Renault Meeting ja 34. Grand Tour de Renault

päivällistä käydä saunassa ja rantasaunassa riitti taas lämpöä isommallekin joukolle. Saattoipa osalle olla sauna jopa liian kuuma. Keittiömestarin päivällisestä löytyi kaikille paikalle saapuneille maistuva vaihtoehto. Päivällisen jälkeen pidettiin GTdR:n perinteinen kolikonheittokisa, tänä vuonna palkintoautoina oli Alpine A310 ja R4 Plenair. Huikeat palkinnot houkutelivat heittäjiä jonoksi asti ja pisimmillään jonossa oli yli 20 heittäjää odottamassa vuoroaan. Tarkimmat heitot tekivät Japi ja Tapsa.

Illan hämärtyessä Murikan henkilökunta avasi Mutteri-lupin, jossa lauantai-illan vietto jatkui pirttimillä sunnuntai puolelle. Sunnutaiaamu alkoi taas hotellin aamiaisella, jonka perään oli kilpailujen tulosten julkistamiset ja arpajaiset. Tietokilpailun voiton vei taas Moision Juha. Kesän kauneimman Rellun äänestyksessä oli moni paikalla olevista autoista saanut ääniä ja voiton vei Ruotsista saapunut Albert Libikin hieno yhdistelmä Lilla-Blå ja perässä ollut asuntovaunu, toiseksi tuli hienosti kunnostettu RS GT Turbo ja kolmanneksi keltainen R12. Maaottelussa neljänneksi tuli Tanska, pronssille Suomi, hopea meni Ruotsiin ja tämän vuoden voiton veivät norja-

laiset. Liekö norjalaisten voiton varmistanut hiihdon ylivoimaisuus?

Tämän jälkeen oli enää jäljellä kiitokset järjestäjille ja kotimatka. Itse lähdin kotimatalle mutkan kautta suunnaten cabrioletin keulan Hyvinkäästä kohti ja tuttavien luokse kyläilemään. Loppuosa kotimatasta sitten parin päivän päästä Ouluun. Kelit pysyivät edelleen suotuisina katto alhaalla ajamiseen. Kimmo ja Marika päättivät suunnata Ouluun yhdessä Takalon Merjan ja Eskon kanssa; heidän kyytiinsä pakattiin ensi vuoden GtdR:ia varten kerhon tavaroita ja rekvisiittaa. Jälkeenpäin Kimmo kertoi kotimatkan menneen oikein leppoisasti, lämpöä oli riittänyt ja kun -97 vuosimallin Cliossa ei ilmastointia ole, niin kesän lämmöstä oli saanut taas nauttia. Pohjoiseen päin suunnanneet Rellut olivat saattaneet aiheuttaa muille tiellä liikkujille mietittävää, koska Takaloiden Megane oli täytetty ämpäreillä ja Merja olikin kirjoittanut Facebookiin, että takana ajelevat varmaan ihmettelivät, missäköhän on jaettu taas ilmaisia ämpäreitä hamstraajille.



Kesän kaunein, 2. sija:
5 GT Turbo,
omistaja Jussi Hynni.



Kaukaisin Tippa-Rellu saapui Hollannista.



Lilla Blå.



18 American erittäin harvinaiset aluvanteet 18 GTX:ssä.



Rompetorilla oli myynnissä monenlaista tavaraa, tässä pisteessä myytiin kaasareita kylpyammeesta.

Maailma renaultistin silmin



Kakku.



Fiat-myymä. Parfisi.



Hotellin uima-allas, Puerto de la Cruz.

Azorit.

Salpausselän ralli 1966



Lehden ilmoitushinnat

Hinnat koskevat sekä väri että mustavalkoisia ilmoituksia. Ilmoittajan aineiston on oltava painokelpoinen PDF-aineisto. Yleensä firmat kyllä tietävät, mitä se tarkoittaa. Ilmoitukset tulee toimittaa sähköpostilla osoitteeseen lehti@renaultkerho.net. Aineistopäivä löytyy lehden sivulta 31 sekä yleisesti kerhon nettisivulta (Yhteyshenkilöt/Renaultist). Lisää teknistä neuvontaa voi kysellä Wellulta sähköpostitse osoitteesta wh8179@gmail.com.

Ilmoitus	leveys x korkeus (mm)	Hinta
1/4 sivu (A6)	105 x 148	80 euroa
1/2 sivu (A5)	210 x 149	130 euroa
1/1 sivu (A4)	210 x 297	300 euroa
2/1 aukeama (A3)	420 x 297	600 euroa



Alpine-osasto Classic Motorshow-tapahtumassa

Kerho sai Classic Motorshow'hun oman osaston Alpineille, vieläpä sopivasti Ranskalaisen Avenuen viereen. Kerhon kotisivulta (renaultkerho.net) löytyy juttua tapahtumasta, joten keskityn nyt esitelmään paikalla olleita autoja.

Kuvat ja teksti Jorma Peisalo

A110



Ensimmäisenä vuorossa on Antti Mikolan Renault Alpine 1600 SX Berlinette, vm. 1977. Moottori on 1647 cm³ tarjoten 95 hv DIN (6000 kr/min), autossa on viisivaihteinen vaihteisto, hydraulinen kytkin sekä levyjarrut kaikissa pyörissä. Autolla on painoa vaivaiset 795 kg rakenteen ollessa lasikuitukori metalliputkirungolla. Auto on Antin ulkomaan hankinta ja hänen kunnostamansa. Tämä auto valittiin kesän kauneimmaksi vuonna 2000 kerhon kesäpäivillä.

SX mallia valmistettiin vuosina 1976–77 vain 389 kpl, joten kyseessä on varsin harvinainen auto.



Seuraavana Jukka Suvisalmen A110 1300 S. Kyseessä on täydellinen kopio Jorma Lusenuksen ja Seppo Halmeen kilpa-autosta, jolla suomalaiset saavuttivat kolmannen sijan Coupe des Alpes -rallissa 1969. Tämän hienon yksilön on rakentanut Jukka Suvisalmi ja pohjana on käytetty ulkomailta hankittua Dinalpinea.



Kolmantena Pekka Kotiahon Renault Alpine A110 Berlinette 1600S Gr 4, vm. 1974. Kyseessä on ryhmä 4:n ralliauto. Moottori on 1596 cm³ 4-sylinterinen vapaasti hengittävä työntötankokone. Autossa on Hewland MK9 5-vaihteinen suorakytkentälaatikko (alun perin suunniteltu VW kuplan kilpalaatikoksi), asennettu 1995. Tehoa löytyy noin 150 DIN/hv. Suorituskykyä on tarjolla mukavasti ja 0–100 km/h taittuu alle 6 sekunnissa. Nykyisellä vaihdelaatikkola huippunopeus 167 km/h (renkaan halkaisija 530 mm). Paino noin 700 kg

Ajohistoria. 36 000 km siviiliautona ja ollut kilpa-autona 80-luvulta lähtien Sveitsissä. Auton toi Suomeen Pekka Kotiaho muuttaessaan kesällä 2001 Belgiasta takaisin kotimaahan.

Auton aikaisemmat omistajat Sveitsissä ajoivat autolla siviiliajtoa noin 36 000 km. Kotiahoa edeltävä omistaja muutti sen kilpa-autoksi, jolla ajoi Interswiss-sarjassa (asfalttisprintti-tyylinen kilpailusarja). Kyseinen yksilö on vaihdelaatikkoon lukuun ottamatta aikansa luokitustodistuksen mukainen ryhmä 4:n ralliauto.

Kori on lasikuituvahvisteista lujitemuovia ja sinänsä jäykkä itsensä tukeva kokonaisuus. Kori on asennettu keskusputkirungon päälle. Runkoon on kiinnitetty moottori, vaihteisto sekä etu- ja takajousitus.

Alun perin jousitusratkaisu oli suoraan Renault R8 Gordini -mallista neljine takaiskunvaimentimineen (2 per puoli), mutta syksystä 1974 lähtien Alpine A110:n takajousitus muuttui kolmiotukivarsiratkaisuksi, joka tässäkin autossa on käytössä (sama periaate kuin Alpine A310:ssä, mutta hiukan kapeampi raideleveys).



Neljäs esillä ollut malli on Markku Klemolan Alpine Renault A110 1300 S. Auto on valmistettu 12.12.1969 Dieppessä Ranskassa. Moottori on 1296 cm³, tehoa löytyy 120 hv / 7200 rpm.

Autossa on tupla Weber 40 vaakaimu-kaksoiskaausutin, puristus 12,0:1. Vaihteisto on 5+1 ja huippunopeus on 215 km/h. Paino: tyhjä / max 740 / 950 kg

Rakenne: Putkirunko ja lasikuitukori (Michelotti), levyjarrut kaikissa pyörissä, takana kaksoisiskunvaimentimet.

Tätä 1300 S:ää valmistettiin vain 260 kpl vuosina 1966–71, joten harvinaisuus tämäkin.

Auto on tuotu Saksasta ensimmäisen omistajan suvulta (ei kilpailtu) v. 2000 ja MA-rekisteröity 4.10.2010.

Renault Alpine A110 on voittanut lukemattomia ralleja (mm. Monte Carlo 1971 Ove Anderssonin ajamana, Montessa kolmoisvoitto 1973) ja ansaitsi Renaultille rallin merkkimailmanmestaruuden ensimmäisen kerran vuonna 1973. Myös suomalainen Jorma Lusenius on kilpaillut tehtaalla Alpinella.

A310

Ensimmäisenä auton on Jukka Eskelisen valkoinen Alpine A310, vm. 1978. Moottori on V6 (90°), 2664 cm³ ja tehoja löytyy 150 hv. Tämä auto on haettu Saksasta v. 2001. Auto on purettu ja perusteellisesti kunnostettu. Käyttöönotto Suomessa on tehty v. 2010 ja museokatsastettu v. 2012. Auto on esitelty Klassikot-lehdessä 1/18.



Toisena mallina Per-Eric Leinosen Renault Alpine A310, vm. 1980. Tekniset tiedot ovat samat kuin edellä. Auto on museorekisterissä ja sillä on FIA Car Pass. Tämä auto on aikoinaan Antin maahantuoma.



Neljäs esillä ollut malli on Markku Klemolan Alpine Renault A110 1300 S. Auto on valmistettu 12.12.1969 Dieppessä Ranskassa. Moottori on 1296 cm³, tehoa löytyy 120 hv / 7200 rpm.

Autossa on tupla Weber 40 vaakaimu-kaksoiskaausutin, puristus 12,0:1. Vaihteisto on 5+1 ja huippunopeus on 215 km/h. Paino: tyhjä / max 740 / 950 kg

Rakenne: Putkirunko ja lasikuitukori (Michelotti), levyjarrut kaikissa pyörissä, takana kaksoisiskunvaimentimet.

Tätä 1300 S:ää valmistettiin vain 260 kpl vuosina 1966–71, joten harvinaisuus tämäkin.

Auto on tuotu Saksasta ensimmäisen omistajan suvulta (ei kilpailtu) v. 2000 ja MA-rekisteröity 4.10.2010.

Renault Alpine A110 on voittanut lukemattomia ralleja (mm. Monte Carlo 1971 Ove Anderssonin ajamana, Montessa kolmoisvoitto 1973) ja ansaitsi Renaultille rallin merkkimailmanmestaruuden ensimmäisen kerran vuonna 1973. Myös suomalainen Jorma Lusenius on kilpaillut tehtaalla Alpinella.

V6 Turbo



Viimeisenä esittelyvuorossa on Jukka Kätevän Renault Alpine V6 Turbo. Malli tehtiin A310:n seuraajaksi.

Renault Alpine V6 Turbon valmistus alkoi 1985. Moottorina 2458 cm³ (200 hv) kone, joka on peritty R25 V6 Turbosta pienin muutoksin, kuten uudet männät, laakerit, venttiilit. Turbona on Garretin T3.

Markkinoille tullessaan autolla oli kaikista tuotannossa olevista autoista pienin ilmanvastuskerroin. Vaikka yhtäläisyyksiä muotoilussa on A310:iin, kyseessä on silti täysin uudelleen suunniteltu malli. Lähtökohdista suunnittelussa oli urheilullisuus, helpokäyttöisyys sekä mukavuus - siinä on hyvät sisätilat urheiluautoksi.

Tämä auto valittiin kesän kauneimmaksi 2017 kerhon kesäpäivillä.

A110:n valmistusmääriä:

A 110–1100,
moottori 956 cm³,
75 kpl (1962–69).

A 110–1300,
moottori 1108 cm³,
968 kpl (1966–76).

A 110–1300,
moottori 1255 cm³,
761 kpl (1967–71).

A 110–1300,
moottori 1289 cm³,
2890 kpl (1973–76).

A 110–1500,
moottori 1470 cm³,
42 kpl (1967–68).

A 110–1600,
moottori 1565 cm³,
202 kpl (1969–70).

A 110–1600S,
moottori 1565 cm³,
1550 kpl (1970–73).

A 110–1600S GROUPE 4,
1596 cm³,
81 kpl (1973).

A 110–1600S SC/SI,
moottori 1605 cm³,
481 kpl (1973–76).

A 110–1800 GROUPE 4,
moottori 1796 cm³,
muutama kappale
kisäkäyttöön (1973–74).

A 110–1600 SX,
moottori 1647 cm³,
389 kpl (1976–77).

Alpine Berlinette -malleja on tehty **Ranskassa** n. 7560 kpl vuosina 1960–1977.

Brasiliassa nimellä Willys Interlagos vuosina 1962–1966 n. 1500 kpl.

Meksikossa nimellä Dinalpine vuosina 1964–1972 n. 400 kpl.

Bulgariassa nimellä Bulgaralpine vuosina 1967–70 n. 200 kpl.

Espanjassa nimellä FASA Alpine vuosina 1963 – 76 n. 1500 kpl

Lähde: Alpine Berlinette Retro Passion nro 2 vuodelta 2002.

Visiitillä Mustialassa



Teksti :Sari Häkkinen
Kuvat: Kari Kittä

Kevään 2018 Ranskalainen visiitti järjestettiin Mustialan perinteikkään maatalousoppilaitoksen alueella. Ja mikäpä oli järjestäessä, sillä sää oli kesäisen kaunis ja lämmin ja paikka mitä mainioin laajoine nurmikenttineen ja kukkivine omenapuineen.

Tapahtuma oli koonnut paikalle varsin runsaan joukon ranskalaisten merkkikerhojen väkeä. Hienojen puitteiden lisäksi tapahtumassa oli mahdollista mm. nauttia paikallisen panimoravintolan tarjonnasta sekä jännittää kerhojen välisen Koppa Cupin toisen osakilpailun tuloksia.

Tällä kertaa Visiittiä oli mahdollista venyttää kaksipäiväiseksi, sillä Mustialassa oli mahdollista myös yöpyä. Illanviettoon jäikin pieni ja tiivis, pääosin Peugeot-harrastajista koostuva mutta muiden kerhojen edustuksella ryyditetty joukko. Iltaa vietettiin



saunoen, laavulla iltapalaa nauttien ja seurustellen.

Sunnuntaiaamu valkeni edellispäivän tapaan aurinkoisena. Runsaan aamupalan jälkeen Peugeot-väki jatkoi vielä seuraavaan retkikohteeseen läheiselle Räyskälän lentokentälle. Me teimme tutustumisretken Tammelan kirkonkylälle ennen kuin käänsimme auton keulan kotia kohti.

Renaultist



RENAULT
Passion for life

ÄLÄ OHITA



Nyt HUIPPUVARUSTELTU
120 vuotta -juhlamalli

13 990

Renault CLIO Hatchback TCe 90 Fête

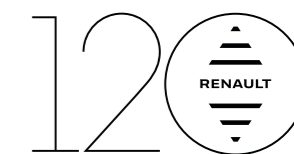
Etusi 3 200 €

VAKIONA MM. ILMASTOINTI, MÄKILÄHTÖAVUSTIN, VAKIONOPEUDENSÄÄDIN, 16" MUOTOVANTEET, SUMUVALOT, MULTIMEDIAJÄRJESTELMÄ SUOMENKIELISELLÄ NAVIGOINNILLA...
MYÖS FARMARIMALLINA +1 100.

Renault CLIO on kokoluokkansa ostetuin auto Euroopassa ja nyt Renaultin 120-vuotisjuhlan kunniaksi tarjoamme erittäin hyvin varustellun Clio-juhlamallin huippuedullisesti. Voit valita joko 5-paikkaisen hatchback-mallin toimituskuluineen vain 13 990 tai 1100 € lisähinnalla kauniin Clio Sport Tourer -farmarimallin. Etusi 3 200 €!
Tervetuloa tekemään syksyn parhaimmat autokaupat!

CLIO Hatchback TCe 90 Fête, 13 990 €. CLIO Sport Tourer TCe 90 Fête, 15 090 €. Uuden mittaustavan (WLTP) mukaisesti CO₂ 134 g/km, yhd. kulutus 6,0 l/100 km. Hinnat sis. toimituskulut 600 €.

Kampanjamalleihin ei voi yhdistää muita etuja tai tarjouksia. Autot on rekisteröitävä 31.12.2018 mennessä. Kuvan auto erikoisvarustein. Takuu 4 vuotta tai 100 000 km.





Pieniä Tippa-Relluja

Näitä pieniä Tippoja alkaa olla jo niin paljon, että ne tarvitsivat oman artikkelin tähän lehteen. Viimeisenä oleva pitkä paku on aiemmin ilmestynyttä Mythique R4 -kioskiautosarjaa, kaikki muut kuuluvat Passion Renault 4 -sarjaan. Niiden julkaisija on Auto Plus Collection/Hachette Ranska, valmistaja pohjalevyn kolmioruuveista päätellen IXO, Bangladesh. Kaikki autot ovat 1:43-kokoisia.

1. Vaikka minunkin Tipan rekisteriotteessa lukee limousine, niin tämä on oikea Limousine. Pienoismallin esikuva on GTL vm. 1981, jonka Monsieur Xavier Letot katkaisi ja lisäsi keskelle 70 senttiä pitkän palasen. Teräsprofiilia laitettiin kotelopalkkeihin ja keskimmäiset ovet valmistettiin toisen Tipan etu- ja takaovien suorista reunoista. Avattava kattoluukku on peräisin Twingosta ja vanteet luovutti 5 TX. Painoa kertyi tasan 100 kiloa lisää. Auto sai nykyisen ulkoasunsa 2012, sillä on ajettu jo 15 000 km. Keikalla on käyty mm. Cannesin filmifestivaaleilla, omistaja kutsuu autoaan nimellä 4 XXL. Pienoismallissa on otettu huomioon vanhemman malliset kromatut takavalojen reunat, Limousine tekstit ym. ym.

2. "Bertin" 1969. Seuraavaksi mennään toiseen ääripäähän, tästä on otettu keskeltä 67 senttiä pois. Muutostyön tekijä Jean Bertin tunnetaan mm. ilmatyynyn päällä kulkevien junien ym. muiden merkillisten vekottimien suunnittelijana. Tässäkin on käytetty yhden oven tekemiseen kahta, on siinä ollut mittailmista ja sovitteluista. Auto ehti olla monta vuotta "kadoksissa" teillä tietymättömillä, kunnes se viimein entisöitiin Mulhousen automuseossa. Äkkiä vilkaisten siinä näyttäisi olevan suuremmat renkaat kuin esim. tuossa edellisessä limossa. Mutta kyllä ne ovat aivan samankokoiset, piti ottaa oikein mauseri käteen ja mitata. Tosin silmä ei vielä mittauksen jälkeenkään meinaa uskoa asiaa todeksi. Mallin valmistajalle erikoiskiitos pienen pienistä kaksivärisistä sivuviilkuista etulokasuojissa, myös Parisienne-mallin koristekapselit on huomioitu. Ja onhan meillä kotimaassakin melkein samanlainen Tippa. Lasse Palomäki Ilmajoelta rakensi kätevän lumiauran, kuva siitä löytyy kerhomme nettisivulta kohdasta Tippa-galleria.



3. Monivärinen rallicross-Tippa on vuodelta 1981 ja tietenkin isolohko- (1108) moottorilla varustettu GTL-versio. Tosin tämä on jonkin verran riisuttu yksilö. Siitä on poistettu tuulilasit lukuun ottamatta kaikki ikkunat, etu- ja takavalot, puskurit sekä sisustus. Rallicrossia varten sisälle on tullut tukevan näköinen turvakehikko, ulkopuolelle erillinen jarruvalo sekä kaikkiin oviin ja luukkuihin nahkahihna kiinnitykset. Yksi mallin erikoisuus on lyhyt pakoputki. Näin tämän Michel Duvernay kuljettaman auton oikean kokoisena RetroMoblessa silloin, kun Tippa täytti 50 vuotta. Joten nyt seitsemän vuoden kuluttua tämä pieni malli oli tavallaan pakko-ostos, tuttu auto kun oli. Valitettavasti mallin valmistaja on laittanut sisälle kaksi penkkiä, yksihän rallicross-autoon riittäisi.



4. Sarjassamme erikoisia Tippoja, esittelemme uruguaylaisen Santa Rosa Automotores SA:n muotoileman Mini 4S -mallin vuodelta 1970. Ovatten muuten onnistuneet pilaamaan aika hyvin Tipan käytännöllisyyden, on ainakin saatu tarpeeksi erilainen malli, kenties moderni viistoperä. Poistamalla takaovet kulku takapenkille on vaikeutunut huomattavasti, tavaratilan vaakasoran luukun ansiosta nyssyköitä saa nostella paljon korkeammalle. Toisaalta peräylitys näyttää kasvaneen, mutta siitä tulleen lisätilan syö ilmeisesti tavaratilan reunassa pystyssä oleva varapyörä. Näitä valmistettiin myös isolla yhtenäisellä takaluukulla, tosin siinä se tavaroiden nostokorkeus säilyi ennallaan, myös Pick-up-malli oli tuotannossa. Pienoismalli sinänsä on todella hyvä ja yksityiskohtainen, esim. takaluukun kahva on oikeasti kahvan muotoinen, eikä vain maalauksella toteutettu. Toinen kehu tulee bensatankin korkin juuresta, siihen on ensin laitettu mustaa väriä kumia esittämään ja sen päälle pisara hopeaa korkkia mallaamaan.



5. Seuraavaksi Tippa, jonka koria ei ole yhtään muokattu, GTL Clan vm. 1987. Onhan siihen kyllä lisätty nokkapala ja pari siipeä, väritys on aivan samanlainen kuin René Arnouxin ajamissa Formula 1:ssä vuosina 1979–82. Taka- ja etuspoilerit on suhteutettu Tipan korin muotoihin, ne ovat F1-autossakin juuri tuon mallisia. Tämä on luultavasti vuoden -82 formulan aika hulluton kopio, Zolder 1982 lukee takasiivessä. Tällainen Tippa on esiintynyt jonkun formulakisan lähtöruudukkoparaatissa ennen varsinaista kisaa, ehkä 1995, ehkä ei. Löysin kyllä sellaisen kuvan, mutten varmaa tietoa ajankohdasta. Tämäkin on hyvin mallinnettu, ohjauspyörä, takaluukun kahva, kaksiväriset vanteet ja niissä vielä oikean väriset pultit! Kannattaa huomioida vielä nokkapalan mainos: Facom, kaikkien Rellu-hullujen ainoa oikea työkalumerkki.



6. Projekti 112, prototyyppi numero 12 vuodelta 1959. Mattavärillä maalattu harmaa auto harmaata taustaa vasten ei meinaa oikein erottua kuvasta, mutta samanlaisia ne ovat myös tehtaan julkaisemissa prototyyppikuvissa, kaikki mattaharmaita ja pölyisiä ilman yhtäkään kiiltävää osaa. Juuri tällä yksilöllä ajettiin Sardinian todella kivisiä pikkuteitä pitkin 26 000 testikilometriä, ja se saari on vain 200 kilometriä pitkä. Eri protoilla ajettiin yhteensä 2,9 miljoonaa testikilometriä, siinä kierrettiin mm. Afrikkaa ja Pohjois-Amerikkaa pitkin ja poikin. Tämä alkaa olla jo hyvin pitkälti tuotantomallin näköinen, mitä nyt konepellin kyhmyt, kylkilinja ja matalampi takaikkuna ovat vielä erilaisia. Takavaloina on kolme pientä lamppua päällekkäin, edessä hausket mulkosilmälamput. Irtopisteet tuulilasien alapuolella olevien ilmanottoaukkojen muodoista. Pienoismalli on ns. tilaajalahja, se ei ollut kioskeissa myynnissä. Samalla se on siis tämän katsauksen harvinaisin ja kallein malli.



7. Sinpar 4X4 Torpédo 1966. Tämän auton vanhempi pienoismalliversio (Dinky Toys) on esitelty jo aiemmin kerhomme nettisivulla. Tässä uudemmassa on lisää nippeleitä, väriä ja lisäksi se on tarkemmin tehty. Mutta se vanhempi on edelleen tässä kunnossa ollessaan noin kymmenen kertaa arvokkaampi. Esikuva on peräisin ranskalaisesta sarjakuvasta: "Les Chevaliers du Ciel", suom. Haikaralaivue. Tällä hävittäjäalentäjät Michel Tanguy ja Ernest Laverdure siirtyivät paikasta toiseen, kun maakulkuneuvoa tarvitsivat. Mallin pohjalevystä on huomioitu neliveto, eli siellä on kardanaakseli ja tuet sille. Juuri tämän auton kummallisuuksia ovat konepellin päällä oleva kamera, televisioantenni sekä outo vipu suoraan kartturin edessä. Hieman tavallisempia ovat oikean ikäinen kojetaulu, kolmiopeili, 4X4 kyltit sekä ns. armeijamalliset ajovalot edessä ja takana.



8. 4F6 Sinpar 4X4 1983. Kyllähän Sinparin nelivetotekniikkaa laitettiin myös pakujen alle, mutta tämmöisestä kuusipyöräisestä versiosta en löytänyt mitään tietoa. Ainoastaan yhden valokuvan netistä, siitä voimme päätellä että joku on oikeasti rakentanut kuusipyöräisen Tippa-pakun. No tämä leipomon auto on kuitenkin ihan kivan näköinen, pakun ja kylkitekstien värit sopivat hyvin yhteen. Ja sisälle mahtuu kyllä pitempikin patonki. Oikean puoleisesta kolmiopellistä voi lukea kaikki kantavuusmerkinnät, konepelltiin on laitettu isolohko moottorin vaatima toinen ilmanottoaukko sekä oikean muotoiset puskuritkin on maalattu vuosimallin vaatimalla mattaharmaalla. Vielä kun kehutaan uudempi kojetaulu, takaluukku ja vanteet, niin eiköhän siinä tullut yhdelle mallille tarpeeksi pluspisteitä. Tämäkin auto on ns. tilaajalahja, jota ei ollut myynnissä, joten piti käyttää ebaytä hankinnassa. Valmistaja Universal Hobbies, Kiina.

Syystapahtuma Ikaalisissa



16 TS.

Teksti ja kuvat: Kari Kitti

Tämän vuoden syystapahtuma järjestettiin Ikaalisissa Toivolansaaren camping-alueella. Aivan sattumalta kirjoittajan matkareitti kulki perjantaina Huittisten kautta, ja siellähän sijaitsee yksi Autotalo Pelttarin toimipisteistä. Vaikka juuri tässä myymälässä ei Relluja myydäkään, huolto on kylläkin, niin heidän pihallaan oli juuri sinä viikonloppuna pienimuotoinen Renault-näyttely. Huittisten ympäristössä ajettavan Enset SM-rallin kunniaksi paikalla oli Aleksis Röyhkiön ohjastama Twingo R2 sekä Jukka Suvisalmen rakentama täydellinen replika Lussarin Alpine 110:stä. Siellä pääsi jo mukavasti Renault-viikonlopun tunnelmaan.

ohrapiiretti. Siinä samalla keskusteltiin syvällisesti Renaultin eri mallien paremmuudesta, pakoputkenkannatinlaakerin asennuksesta ym. tärkeistä asioista, maailman parantamista unohtamatta. Maailmaa ei tosin saatu vielä ihan valmiiksi, täytyy varmaan koostua vielä uudelleen syystapahtuman merkeissä.

Seuraavana päivänä lähdimme aamuvarhaisella tutkimaan kaupungin nähtävyyksiä, ja niitähän löytyi. Oli kampaamoja, fysioterapeutteja, yksi ruoskintapaalu, tosi muhurainen kadunpätkä, kokoon-tumispaikka, hieno pesäpallostadion sekä aikas raju Kristan lenkki. Onneksi meillä oli mukana varsinainen vetokoira, joka veti uupunee kerholaisen mäen päälle.

Keskivälillä paikkeilla alkoi vuoronvaihto, osa porukasta joutui lähtemään muihin karkeloihin, mutta tilalle saatiin lauantavuorolaisia. Ja me muutamat jouduimme tekemään kahta vuoroa. Näissä syystapahtumissa näkee harvemmin vanhempia Relluja, ehkä sade-ennustuksilla on yleensä osuutta asiaan.



Vielä viimeiset otokset aamu-
ussassa ennen kotiinlähtöä.

Kerhomme sai uuden jäsenen,
Kai Niemi sekä Renault 12 L
perässään Sinetti Skandinavia.
Huom. paidan väri.

Kyrösjärven ympäröimä Toivolansaari on pieni kau-
nis alue aivan Ikaalisten keskustan vieressä, aikanaan
sairaalakäytössäkin toiminut. Perjantain alkuruokalis-
talla oli perinteistä savuporokeittoa kera Bordeauxin
alueen ruokajuoman. Perjantain lämminruoka koos-
tui erilaisista grillimakkaroista kera lusalmen alueen



Matkan varrelta kuvattua, Autotalo Pelttari Huittinen, Jukka
Suvisalmen Alpine A110 ja Aleksis Röyhkiön Twingo R2.



Jukka Lehtisen 16 TS on
vuodesta toiseen
näyttelykuntoinen.



Ikaalisten kiertokävely on juuri alkamassa.

Mutta tällä kertaa niitä oli mukana peräti kaksi ki-
paletta, 12 L ja 16 TS. Niistä 12 odottelee pientä
fiksausta ja uutta maalia, 16 jatkaa edelleen näytte-
lykuntoisena. Lehtitoimikuntakin ehti pitää pihapar-
lamentin nurmikolla. Mölkynheiton aikana seurattiin
formuloiden aika-ajoja ja kannustettiin suomalaisia,
Renaulteja sekä Renault-moottorisia autoja. Sauno-
misen lisäksi heitettiin tietenkin kolikkoa tikun vie-
reen, ja kyllähän pienoismallit kovan kisan jälkeen
löysivät uudet omistajansa. Alpine-miehelle Alpine ja
Tippa-miehelle Tippa. Palkintojen hankinnassa ker-
hoamme avusti jälleen Modeltoysin Pekka Stellberg,
www.modeltoys.net. Ja sen jälkeen, yllätys yllätys,
grillattiin.

Sunnuntaiaamulla yritettiin syödä loput lauantain
pulla-kaffeilusta jääneet pakkopullat, siinä kuiten-
kaan onnistumatta. Niitä sitten koitettiin jakaa haluk-
kaille kotimatkaevääksi. Puolilta päivin viikonloppu
oli taputeltu ja enää haikeita jäähyväisiä vailla, samal-
la siinä todettiin että seuraava tapaaminen taitaa olla
kerhon pikkujouluristeily marraskuussa Silja Europal-
la. Seuraava syystapaaminen järjestetään luultavasti
joskus jossain päin Suomea, tervetuloa mukaan!



Kolikkonheiton onnelliset voittajat, Petri Heino sekä Jouni Peisalo, Palkintojen hankinnassa
kerhoa avusti www.modeltoys.net.



Tämän Alpine A442 -paidan omistaja olisi kyllä halunnut voittaa omakseen Alpine A442
pienoismallin, mutta...

Kemorassa kurvailtiin



Perinteinen paraatijajo.



Keulaprofilifotos Rellun klassikkourheilumalleista.



Hienoja eri ikäkausien Relluja kokoontui Kemoraan Sinisorsa Racing Teamin ratapäivään.

Sinisorsa Racing Teamin järjestämällä ratapäivällä Relluharrastajat kävivät kurvaamassa tällä kertaa Kemorassa ja päivähän oli 18.8. lauantaina. Paikalla oli myös muutamia muidenkin merkkien edustajia. Rellujakin talutti viivalle taas uusia kasvoja, joka oli äärimmäisen mukava nähdä, että voimme tarjota jotain myös uusille harrastajille.

Ratapäivän raportti on tällä kertaa tekstin puolesta lyhyt johtuen siitä, että perinteinen raporttien kirjoittaja kipristeli kotona sairaana. Kiitos kuitenkin Mika Hedemäelle sekä Esa Pallaspurole, joiden ottamista kuvista saadaan pieni juttu tehtyä. Tämän lisäksi kiitokset kuuluvat ennen kaikkea osallistujille. Ei sovi koskaan unohtaa, että te luotte näiden tapahtumien tunnelman. Eikä myöskään unohdeta meidän sponsoria eli Club Renault De Finlandeaa - suuri kiitos taas tuesta

tähänkin tapahtumaan. Viimeisimpänä, mutta ei suinkaan vähäisimpänä suuret kiitokset kuuluvat myös Eero Aholle, joka hoiti järjestelyt ratapäivän aikana aiemmin mainitusta syystä johtuen.

Ratapäivän iltana Räyrinkijärven rannalla vaalittiin myös perinteitä ja suoritettiin niin sanottu jäsenkorttiarvonta eli arvottiin se Sinisorsa Racing Teamin jäsen, jonka Rellun kuva komeilee ensi vuoden jäsenkortissa. Samoin kuten viime vuonna, numeron hatusta nosti Yrjö Järvi. Tällä kertaa onnetar päätti suosia numeroa yksi eli tiimin perustajajäsentä. Onnea Eero Aho ja BSX-1!! Lisää kuvia tapahtumasta löytyy osoitteesta www.sinisorsaracingteam.com/tapahtumat.

Ensi vuonna taas ajetaan, jäällä ja asfaltilla - tervetuloa silloin mukaamme!!!



Rellut järjestäytyvät "lähtöviivalle".



Jukka Suvisalmen karamellin kaunis Alpinen A110 seuraa Markku Kivijärven upeaa rata-Gordinia.

Teksti Mikko Nieminen
Kuvat: Mika Hedemäki ja
Esa Pallaspuro



Mobilisti Jamb-O-Ree 2018, Suomen moottoripyörämuseo ja Ace Corner Finland

Kuvat ja teksti Mikko Rousku

Meille monille tuttu Mobilisti-lehti on järjestänyt jo useana vuonna otsikon mukaista nimeä kantavan tapahtuman. Tapahtumaa järjestettiin aluksi Paippisten Moottorikahvilalla, mutta kolmena viime kertana se on järjestetty syyskuun alkupuolella Lahdessa. Tällä kertaa ajankohta oli lauantai, syyskuun 1.

On tietysti Renault-harrastajan katsantokulmas- ta harmillista, että kerhon syystapaaminen tuntuu osuvan juuri samaan ajankohtaan. Olen osittain laiskuuttani mutta osittain myös tarkoituksellisesti valinnut näinä kolmena Lahden-kertana osallistumisen Jamb-O-Reehen Rellukerhon tapaamisen sijaan. Tapahtuma on tarkoitettu kaikenlaisille harrastekulkineille, vaikka onkin ehkä osittain jopa nimensä puolesta hieman Amerikan meininkiin kallistuva. On siis ilman muuta tärkeää, että myös Ranskan värejä pidetään yllä osallistumalla paikan päällä! Tällä(kin) kerralla sää oli ikävän sateinen, mikä todennäköisesti verotti jonkun verran osallistujien määrää, eikä esim. ranskalaisia autoja paikalle ollut eksynyt kuin kourallinen (mutta minkälainen kourallinen!). Lisäksi huomaisin jälkepäin, että samalle lauantaille oli järjestetty myös monilla muilla paikkakunnilla monenlaisia harrastetapahtumia, liekö sitten puhdasta sattumaa...

Tapahtuman aikana ajoneuvoja tulee ja menee, rompetorilla pengotaan toiveikkaana aarteita (joita ei löydy), tavataan tuttuja, nautitaan purtavaa ja juomaa Ace Cornerin ravintolan antimista ja viihdytään bändin soittaessa pihamaan kulmauksen lavalla. Tälläkin kerralla paikalla oli paljon jenkkiautoja, mutta myös isolla ikähaitarilla muuta kalustoa ympäri maailman. Paikalle tultiin jopa höyrylaivalla! Voin lämpimästi suositella tapahtumaa, ja olisi hienoa saada paikalle enemmän Renaulteja. Valitettavasti en ottanut juurikaan kuvia tapahtumasta kamerani vaurioitumisen vuoksi, mutta esim. Mobilisti-lehden nettisivuilla on videopätkä tapahtumasta.

Jamboreen perinteisiin kuuluu myös Mobilistin toimituksen jakamat erilaiset palkinnot, kuten Pussihou-



su-palkinto vanhimmalle ajoneuvolle, Herranlahja-palkinto vaihtelevin kriteerein, Rodiraggari-palkinto, Potkuripää-palkinto sekä Jäävuori-palkinto...

Olin saapunut paikalle R25 Baccarallani ja lähtöä tehdessäni juttelin vielä parin nuoren Peugeot-harrastajan kanssa, kun puhelimeni soi. Linjan toisessa päässä oli toimittaja Mobilisti-lehdestä, hän kyseli, olisinko mahdollisesti henkilö, joka on osallistunut tapahtumaan Renault 25 Baccaralla? Myönsin syylisyyteni ja kerroin olevani toki juuri lähdössä, mutta ääni puhelimesta pyysi malttamaan hetken; toimituksen palkintoraati olisi kuulemma halukas palkitsemaan harvinaisen Renaultin. Suljin siis oven ja jäin odottelemaan mitä tuleman pitää samalla, kun tajuntaani hiipi hilpeä ajatus siitä, minkä palkinnon todennäköisesti tulisin pokkaamaan. Kyllä, lasipurkillinen tikkukaramelleja ja kunniakirja, eli Herranlahja-palkinnon ulkoiset tunnuksat. Näin sitten tapahtui ja hieman häkellyin, kun lisäksi eteeni lyötiin mikrofoni ja pyyntö kertoa autostani. Lyhyesti! Hetken koottuani ajatuksiani sain kiteytettyä jonkunlaisen lauseen "jopa presidentillisestä kyydistä", olihan presidentti Mitterrandilla ollut ajossaan myös Baccara. Herranlahja-palkinto jaetaan normaalisti nuorimmalle laillisesti itse paikalle ajamalla saapuneelle osallistujalle, mutta tällä kertaa palkintokriteeriä lavennettiin koskemaan hienoa uudempaa kalustoa, youngtimeria. Erityisen huomionarvoista kuitenkin on se, että sekä Rodiraggari- että Potkuripää-palkinnot annettiin Olli Erkkilän hienolle ja taidokkaalle Citroen 2CV:lle! Eli: Vive la France! Pasila, olkaa hyvä: Marseljeesi!

Salpausselän ralli 1966



Crossover by Renault Uusi CAPTUR



Renault CAPTUR – kompakti crossover
TCe 90 Zen **19 890** sis. tk 600.

Uuden mittaustavan (WLTP) mukaisesti
CO₂ 140 g/km, yhd. kulutus 6,2 l/100 km.

**Varastossa oleviin Renault Captur -malleihin talvipaketti veloituksetta.
Edun arvo 1900 euroa!**

Etu voimassa 31.12.2018 asti ja edellyttää auton rekisteröintiä 31.12.2018 mennessä. Tarjousta ei voi yhdistää muihin etuihin tai tarjouksiin.
Kuvan auto erikoisvarustein.

Takuu 4 vuotta tai 100 000 km.

renault.fi



Tervetuloa!
Allastie 1, RAISIO
www.autotalopelttari.fi

Automyynti
ma-pe 9-18, la 10-14 p. 044 560 1282
Huolto, varaosat ja korikorjaamo
ma-pe 8-16.30 p. 044 560 1261

Autotalo
PELTARI
RAISIO • PORI • HUITTINEN
Autoalan palveluja vuodesta 1958



1926 Renault NN Torpedo IA-19121 Mühle, Friedrich, Tempelhof

Tämä hieno valokuva on otettu 1930. Vasemmanpuoleinen auto on vuoden 1926 Renault NN varustettuna 16 hevosvoimalla, rekisteröity Berliinissä (1A). Kuvan NN on halvin ja suosituin korimalli, avomalli tai "Torpedo". Sen taittava katto on lukittu antamaan hieman suojaa säätä vastaan jättäen kuitenkin sivut avoimiksi.

Avomallinen kori oli ollut aiemmin suosittu, mutta 1930 sen päivät alkoivat olla luetut. Asiakkaat vaativat suljettua sedanmallista koria, kuten nähdään oikeanpuoleisessa 1927 mallin Chevroletissa, tai keskellä olevassa Hanomagin 1930 vuosimallin Cabriolet'ssa. Avomallinen kori oli poistunut monen valmistajan mallistosta.

Kuvan Renault NN voidaan ajoittaa melko helposti maskissa näkyvän pyöreän merkin ansiosta. Ensimmäinen salmiakin muotoinen vinoneliö oli käytössä jo syksyllä 1926. Auton voi tunnistaa Renaultiksi myös tuon ajan "hiililapion" muotoisesta konepellistä,

jossa ei ole jäähdytinaukkoja. Vuoteen 1929 asti Renault sijoitti jäähdyttimen moottorin taakse, jolloin ilmaa tuli vain sivuilta.

NN oli käytetty auto kuvan ottamishetkellä. Se näyttää hyväkuntoiselta mutta on varmaankin jo käyttöikänsä loppupuolella. 20-luvun autot kestivät keskimäärin neljästä viiteen vuotta. Tämän jälkeen mekaniikka kului loppuun, ruoste kukki ja puiset rungon osat olivat jo pehmentyneet lahoamiskuntoon. Moottorin oletettiin tarvitsevan täydellisen kunnostuksen 10 000–12 000 kilometrin jälkeen.

Hyvän ylläpidon lisäksi omistaja on parantanut yhtä suurimmista NN mallin heikkouksista – huonoja ajovaloja – asentamalla suuret ajovalot ja nostamalla ne korkeammalle sekä laittamalla ne kauemmas toisistaan saadakseen paremman näkyvyyden. Vastaantulevat autot ovat voineet ajatella, että tulijalla on Mercedes tai Maybach...

On mahdotonta sanoa, mikä tilaisuus täs-

sä iloisessa kuvassa on, mutta tämän kaltaisia matkoja tehtiin perinteisesti toukokuun ensimmäisenä eli "työläisten päivänä". Aikana, jolloin autot olivat harvinaisia, oli suosittua vain ajaa maaseudulle piknikille. Kuvassa on 13 henkilöä, plus tietysti kuvaaja. Koska on täysin mahdotonta kuvitella, että pieneen Hanomagiin voisi survoa enemmän kuin neljä henkeä, on viiden henkilön pitänyt tulla Renaultilla sekä Chevroletilla. Ja Renault on vain noin metrin leveä sisältä! Mahtakohan meidän ajastamme jäädä kuvia, jotka tällä tavoin innostavat tulevia sukupolvia?

Jos löydät vanhoja valokuvia perhealbumistasi, niin älä missään tapauksessa hävitä niitä! Tallenna ne, skanna ja jaa muillekin. Minulle voit lähettää kuvia osoitteeseen arnebolzmann@t-online.de

Teksti ja kuva: Arne Bolzmann, käänös: Jorma Peisalo



Koppa Cup lanseerattiin ranskalaisten merkkikerhojen toimesta viime keväänä. Kilpailukalenteri käsitti kolme osakilpailua, ensimmäinen Classic MotorShow'ssa, toinen Ranskalaisessa visiitissä ja kolmas Kossun pajalla Vierumäellä.

Kilpailuissa ajettiin ensin alkusarjat, joista eniten voittoja keränneet jatkoivat puoliväliriihin, ja siitä eteenpäin pudotuskaaviolla väliriihin ja finaaleihin. Autoja kilpailuissa oli noin 15 kussakin. Enemmänkin mahtuu kyllä mukaan. Renault-kerho oli harmittavan huonosti edustettuna, enkä itsekään

osallistunut kuin ensimmäiseen osakilpailuun kuljettajana ja muihin ainoastaan toimitsijana. Kiitokset kuitenkin puheenjohtajalle osallistumisestaan toiseen osakilpailuun kilpurillani, vaikka menestys jäikin laihaksi.

Kaikki kolme kilpailua voitti Matti Kivi Panhard-kerhosta autollaan ELX. Näin ollen ei ollut epäselvyyttä kokonaiscupin voittajasta. Kokonaistilanteessa toiselle sijalle sijoittuivat Ari Rautakangas AC ry:stä sekä Jari Virtanen Peugeot-kerho. Onnittelet kaikille palkintosijoille yltäneille!



Kiitokset myöskin Autotähdelle sekä Totalille, jotka sponsoroivat osakilpailujen palkinnot sekä kokonaiskilpailun palkinnot. Ensi vuodelle kilpailukalenteriin on suunniteltu neljää osakilpailua, joista ensimmäinen järjestetään Lahdessa Classic MotorShow'ssa. Tarkemmat tiedot julkaistaan keväällä, kunhan päivämäärät ja paikat on saatu sovittua. Toivoisinkin kerholtamme kilpailijoita sarjaan, etteivät menestyspainet lepäisi ainoastaan minun harteillani.

Kokonaistilanne
1. Matti Kivi, ELX, Panhard Club, pisteitä 15.
2. Ari Rautakangas, Ruoste, AC ry sekä Jari Virtanen, V6 SL, Club Peugeot tasapisteissä. Pisteitä 8.



Osakilpailu	1.	2.	3.	4.
Classic Motor Show	Matti Kivi ELX, Panhard Club	Ari Rautakangas Ruoste, AC ry	Ari Rautakangas Natural, AC ry	Jari Virtanen V6 SL, Club Peugeot
Ranskalainen Visiitti	Matti Kivi ELX, Panhard Club	Jari Virtanen V6 SL, Club Peugeot	Ari Rautakangas Ruoste, AC ry	Kati Helin 203, Club Peugeot
Kossun paja	Matti Kivi ELX, Panhard Club	Matti Kivi Woody, Panhard Club	Lenni Istukaissaari Reikä, Club Peugeot	Jari Virtanen V6 SL, Club Peugeot

Teksti: Mikael Takalo
Kuvat: Matti Kivi ja Mikael Takalo



Ranskalainen Avenue — Classic MotorShow 2018

Teksti: Mikael Takalo
Kuvat: Arttu Haimi

Classicissa olimme jälleen osana suurempaa ranskalaismerkkien osastoa. Näyttelyn suunnittelu aloitettiin tänäkin vuonna jo marraskuussa.

Suunnittelukokosten paikkana on tämän yhteistyön ajan toiminut Mobilian automuseo, jossa meidät on otettu aina lämpimästi vastaan ja olemmekin saaneet nauttia museon maittavista ruuista ja mielenkiintoisista näyttelyistä kokosten jälkeen. Suosittelen käymään tutustumassa.

Autoja ei kerhomme puolelta ollut tällä kertaa kuin kaksi, Survoson Alpon Saviem SG3 ja Olavi Tirin R17 TS. Kiitokset heille auton tuonnista. Lauantaina osastolla oli jälleen niin paljon tungosta, että tunnelma oli kuin oikealla ranskalaisella avenueella, katumuusikkoo unohtamatta. Myöskin Koppa Cupin ensimmäinen osakilpailu käytiin sunnuntaina näyttelyosastolla. Muutenkin Koppa Cup oli esillä messuilla ja testiautot olivatkin kovassa käytössä



Renaultist

Hinausautot Kyrölä 24h Akaan Toijalasta, hinaa ja kuljettaa autoja jo toisessa polvessa.

Isä Martti aloitti vuonna 1983. Itse olen ollut yrittäjänä 12v, mutta touhussa mukana pikkupojasta lähtien. Myös vaimo Tiina on ollut yritystoiminnassa mukana 5 vuotta, ajaa hinuria ja hoitaa toimitöitä.

4 hinausauton rinnalta löytyy Renault Premium 450 hv -08, joka on varustettu vaihtolavalaitteilla ja hiab-nosturilla. Tällä ajetaan päivittäin rakennustarvikeliikkeen ajot. Premiumin varustus helpottaa myös välillä hinauskeikoillakin hiab-laitteiden vuoksi. Laajensimme 2v sitten hinaustoimintaa hankkimalla raskaan kaluston hinausauton.

Meidän lisäksi työllistämme yhden henkilön ja välillä kaveri on tuuraamassa lomina.

Palvelemme 24h vuoden jokaisena päivänä. Joskus on mennyt Jouluaatokin tien päällä, mutta hyvillä mielin kun tietää auttaneensa muita. Oma perhe on mukautunut siihen, että isä tai äiti voi koska tahansa lähteä keikalle. Ensin työ, sitten muut. Renault harrastus näkyy myös kuorma-autoissakin.

Turvallista matkaa tulevaan talveen!

Terveisin,
Jouni Kyrölä





Nuorisajaos seikkailee

Teksti ja kuvat: Mikael Takalo



Ensimmäisen kerran idea lähteä Hollannin Renaultoloog-tapahtumaan taisi tulla ilmoille joskus huhtikuun tienoilla. Silloin asialle vain lähinnä naureskeltiin pienessä humalassa. Koska idea oli jo hyvissä ajoin ilmoille heitetty, jäi se kummitlemaan takaraivoon. Tämän jälkeen asia nousi aina parin viikon välein mieleen ja sitä makusteltiin sitten oikein kunnolla. Taisi olla kesäkuun alkupuolta, kun lopullisesti päätimme: pitäähän se nyt lähteä katsomaan.

Ensimmäinen ongelma reissulle havaittiin kuitenkin heti. Mikä olisi sopiva auto, jolla matka taittuisi miellyttävästi? Välittömästi kuitenkin totesimme, ettei sportti-Cliolla reisaaminen ole kovin mukavaa. Se jätettiin siis heti pois laskuista, tai oikeamminkin jätettiin taka-alalle vara suunnitelmaksi. Onneksi ei tarvinnut käyttää sitä.

Koska päätös reissusta tehtiin niin hyvissä ajoin, meillä oli aikaa mietiskellä vaihtoehtojamme. Todettiin, että edellisenä kesänä hommattu, hyvin surullisen näköinen ja oloinen R18 GTX olisi luultavimmin hyvä. Tätä päätöstä tuki myös se, ettei tapahtumaan ollut ilmoittautunut yhtään kasitoistasta. Toiseksi, mikäpä muukaan allekirjoittaneelle kelpaisi. Kesäkin oli vasta alussa, joten surullisuutta voitaisiin kesän aikana autosta vähentää. No miten kävikään, kesä tuli ja kesä meni ja kasitoistanen ei ollut paljon ilostunut. Lopullisen naulan arkkun

suunnitelmalle löivät pari viikkoa ennen reissua ilmenneet sähköhäiriöt, joihin kiinnostus sitten loppui. Samalla alkoi myös paniikki, että onko se nyt oikeasti lähde Cliolla. Elokuun alussa oli jo laivamatkakin varattu.

Mutta huoli pois. Toinen varasuunnitelma oli ollut tiedossa jo useamman vuoden. Turun alueella kuulemma olisi jokin säilymäihme farkku 18 GTX, josta olin kuullut vain tarinoita ja kehuja. Alkukesästä naurettiinkin, että jos ei muuta niin käydään sitten se hakemassa, vaikka viikko ennen reissua. Loppujen lopuksi ei se viikko ihan riittänyt, kaupat kun syntyivät torstaina ja lähtö oli tiistaina. Hieman kiireessä siis auton kunnostus, josta lisää myöhemmin, ja leima heltisi maanantaina, 18 tuntia ennen reissun aloitusta. Tee-maan sopivaa siis.

Retki alkoi tiistaiaamuna kello 8, laivamatkalla Tukholmaan. Ensimmäisenä iltana ajoimme jonnekin Jönköpingin lähialueille, jossa ensimmäinen yö vietettiin. Toisena päivänä matka vei jo Tanskaan ja siitä äkkiä Saksaan. Lauttamatkalla tutkailimme hieman kartoja ja päätimme ajavamme Bremeniin. Sinne päästiinkin ilman minkäänlaisia ongelmia ja parkkipaikkakin löytyi keskustan tuntumasta, jonkun moottoritien sillan alapuolelta. Näyttivät muut paikalla olleet autot sen verran pölyisiltä, että totesimme, ettei parkkeeraamisesta joutune maksamaan. Yöllä kävimme toteamassa kaupungin hiljai-

RENAULTOLOOG 2018





suuden ja löysimme sen toisen anniskeluliikkeenkin, joka ei mennyt kiinni klo 23. Kummallinen kaupunki. Kolmas ajopäivä alkoi aamuruuhkaan herätessä ja ihmetteleviä katseita vastaanottaessa. Onneksi se ei kuitenkaan meidän mieliämme lannistanut, olihan sitä kuitenkin jo aika kauas päästy. Tässä hetkessä elettiin jo torstaita, ja automme omistamisen 1 vko juhliä, jotka päätimme viettää Amsterdamissa. Perillä olimme noin klo 15. Vietettyämme päivän ja illan kaupunkiin tutustuen vetäydyimme tukikohtaamme eli keskustassa sijaitsevan parkkitalon 6. kerrokseen, jossa muuten olimme aikaisemmin päivällä saaneet auttaa paikallista Clion omistajaa, jolta oli sähkö päässyt loppumaan.

Perjantai alkoi kehotuksella: ette voi nukkua täällä. Ystävällinen parkkitalon virkailijahan siitä ilmoitti suunnilleen kahdeksan aikaan. Emme kumpikaan muistaneet, että olisimme herätystä tilanneet, joten unet jatkuivat vielä muutaman tunnin auton sisäpuolella. Mukava kaveri muuten, opetti poistuessamme, kuinka parkkitalon maksupäätettä käytetään, se kun ei englantia halunnut puhua. Itse tapahtumapaikalle päästiin noin kolmen aikaan. Ja samalla totesimme, ettei alue ollut aivan valmis vielä. Emme antaneet sen häiritä, vaan löysimme kentältä käytännössä ainoan puun, jonka varjoon juuri ja juuri automme mahtui

ja saimme nauttia mukavasta suojasta paahtavaalta auringolta. Hetken odottelun jälkeen löysimmekin oman paikkamme kentältä ja pääsimme laittamaan leirin pystyyn. Aikaa tappaaksemme korjattiin reissuautosta keskuslukitus takaoviin saakka. Sivuhuomioina voidaan todeta, että eivät tahtoneet uskoa paikalliset, että olimme nimenomaan tapahtumaa varten lähteneet reissuun.

Itse tapahtuma oli tyyliltään hyvin yksinkertainen. Paikkana oli suuri ratsastuskeskettä. Ainoastaan telta- ja matkailuautopaikkoja, omat eväät ja omat juomat. Oli siinä meilläkin ihmettelemistä, kun belgialaiset vetivät esiin suuren kaasugrillin ja alkoivat laittaa ruokaa varmaan 30 henkilölle seurueessaan. Ihmettelimme kuitenkin paikalla olijoiden vähyyttä, sillä tapahtumaan oli kuitenkin ilmoittautunut yli 300 ajoneuvoa. Lauantaiamuna totuus sitten paljastui, Hollanti on niin pieni maa, että puolet osallistujista tuli paikalle vasta aamulla. Ikään kuin päiväkävijöiksi. Ja sitten vasta ihmettelyä olikin, kun kaikki kulkiheet olivat paikalla. Lauantai menikin nopeasti paikalla oleviin kulkineisiin ja myytäviin tutustuessa.

Traktoreita ihmetellessäni tuli tapahtuman järjestäjä, Ed, vastaan ja hän kysyikin mielipidettäni järjestelyistä. Kehuin tietenkin kaiken ja hämmästelin silmät suurena sitä monipuolisuutta, mikä paikalla oli. Siinä vaiheessa kun Ed sitten kertoi, että sunnuntaina olisi vielä esimerkiksi traktoreita tulossa tuplasti lisää, en voinut enää muuta kuin nauraa, että kyllähän tässä



on jo niin paljon nähtävää, ettei kaksi päivää varmaan riitäkään. Paikan päällä tapasimme Suomesakin piipahtaneen vihreän kaksitoistaisen Tsekeistä. Samalla tuli kutsu heidän paikalliseen tapahtumaansa ensi kesänä.

Lauantai-iltana järjestettiin vielä juhlat, joissa esiintymässä oli paikallinen kantriartisti, eräs herrasmies rekkaporukasta vaimoineen siis. Hetken katseltuani ja keskusteltuani muiden kanssa tulimme tulokseen, ettei kantri ollut ehkä se omin musiikkilaji. Paikan päältä sai ostettua olutta, viiniä ja makkaraa hyvinkin edullisesti. Niitä sitä sitten nautittiinkin. Paikalla oli myös ikätovereita, joiden kanssa juttu sitten lähikin kunnolla rullaamaan ja läpi käytiin maidemme kulttuurisia eroja sekä omistamiemme autoja, maailmanpolitiikkaa unohtamatta. Normaali meininki siis. Se on kyllä myönnettävä, että englannilla pärjäsi erittäin hyvin ja montaa sellaista henkilöä en tavannut, jonka kanssa ei olisi yhteistä kieltä löytynyt.

Sunnuntaina ajoneuvot hieman vaihtuivat mutta määrä pysyi suunnilleen vakiona. Tapahtuma päättyi

siinä neljän – viiden aikaan, jolloin mekin lähdimme jatkamaan matkaa. Matkamme sisälsi vielä pienen lenkin Ingolstadtissa, sieltä kun löytyi luokkakaveritani opiskelijavaihdossa. Samasta paikasta löysimme myöskin kesän, sillä kahden päivän aikana lämpötila hätyytteli 30 astetta. Paluumatka sujui leppoisasti yhtä soittoa, olihan kuskejakin kaksi. Ei tarvinnut ajaa kuin kolme kertaa kolme tuntia. Ainut ongelma muodostui Tukholman satamassa, kun huomasi, että laivayhtiö ilmoittaa suomenkielisillä sivuillaan Tukholman lähtöajan Suomen aikaan!? Myöhästyimme siis 30 minuuttia lautasta. Paluumatkojahan emme etukäteen varanneet, sillä emme tieneet, milloin tuleme takaisin. Tästä syystä ongelmaa ei muodostunut, vaan ajoimme nopeasti Kapellskäriin, jossa pääsimme lauttaan viimeisenä autona, hetken selvittelyn jälkeen. Aikaakin jäi ainakin 20 minuuttia ennen lautan lähtöä.

Auto toimi koko matkan hienosti, vaikka testikilometrejä ennen matkaa ei kertynyt sataa enempää. Yhteensä reissulle tuli mittaa noin 3 800 km. Reittivalinnoista sen verran, että suurin osa ajettiin moottoritietä, varsinkin pimeään aikaan. Päivisin pyrimme ajamaan pienempiä teitä, jolloin maisemiakin oli helpompi katsella, kun valoa oli riittämiin. Suosittelem kyllä lähtemään tapahtumaan, kun se seuraavan kerran järjestetään 2020. Ohessa vielä pieni katsaus reissun lukuihin, joista yritimme pitää mahdollisimman hyvää kirjaa. Nämä siis pelkästä siirtymisestä paikasta toiseen, eli mitään ruoka-, juoma- tai majoituskustannuksia ei ole otettu huomioon.



Lautat	427 €
Silta	104 €
Polttoaineet (291 l).....	483 €
Kokonais-	
kustannukset	1014 €
Keskikulutus	7,75 l/100 km
Keskihinta	
polttoaineelle	1,66 €/l

PIENTÄ SILPUTTUA



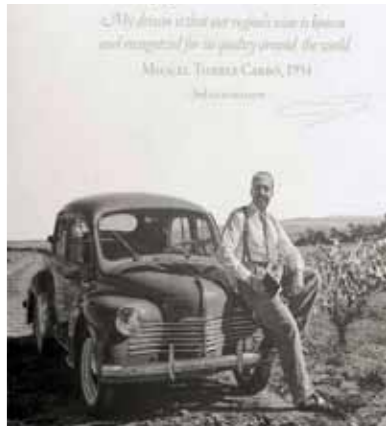
Maahantuoja järjesti **Renault 120 vuotta -juhлагаalan** helsinkiläisessä ravintola Sipulissa, paikalle oli päätynyt myös muutama Renault-kerholainen. Ravintolan ulkopuolella oli kunniapaikalle päässyt Seppo Robertssonin erittäin tyylikäs 8S.

Vuoden Renault-myyjän tittelin nappasi Autotalo Pelttarin Raison myymälässä työskentelevä Miikka Sonkki. Renault-kerho onnittelee! Osa meidän kerholaisista taitaa olla hieman syllisiä tuohon valintaan.



Vuoden Renault-myyjä Miikka Sonkki.

Torres ja 4CV



Lomalla satuimme käymään Torresin viinitilalla Vilafrancassa (noin 100 km etelään Barcelonasta). Siellä oli myös pieni museo, jossa törmäsimme tuttuun autoon. Muutamat ovat varmaan huomanneet eräässä viinipullossa ja tönkässä kuvan 4CV:stä. Joskus on tullut pohdittua, miten se liittyy asiaan, mutta sekin selvisi. Auto on ollut nykyisen johtajan isän auto, jolla hän kiersi pieniä viinitiloja 1950 luvulla.





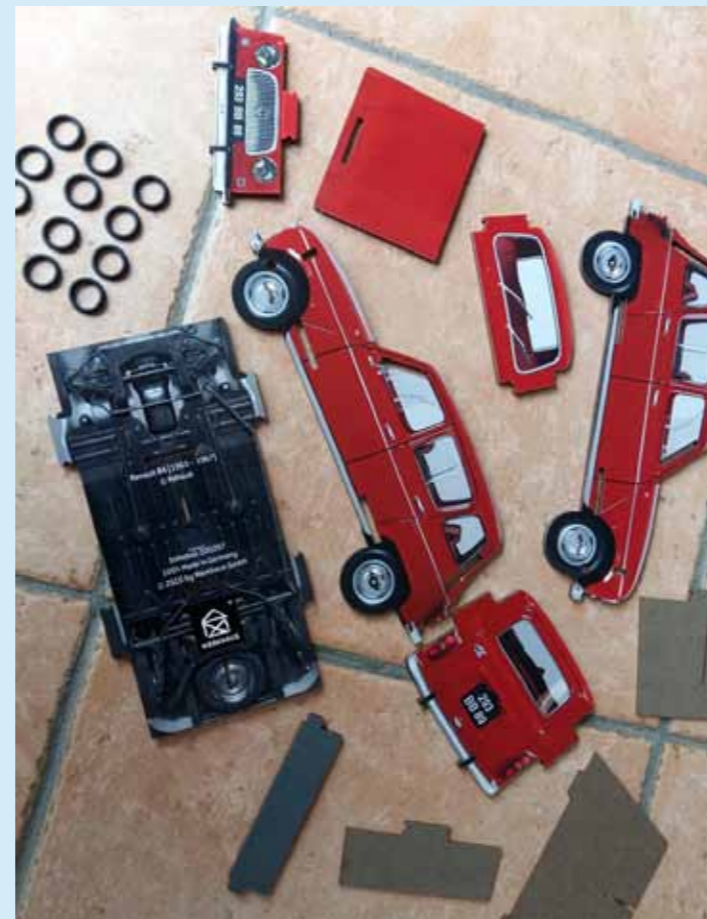
Logan STCC

Hollannin Tippa-Rellu kerhon, Renault 4 Club Nederlandin, lehtivastaava **Tom Bruinink** kävi Romaniassa tutustumassa Dacian 50-vuotisjuhlallisuuksiin. Samalla hän tapasi Logan STCC:llä kilpailevan viime vuoden GT-mestarin **Costi Stratnicin**. Hän sai tuliaiseksi Hollannin ja Suomen Renault-lehtiä. Paikallisen GT-sarjan kovuudesta kertoo vastassa olevien autojen tyypit, siellä on Ferrari 458, Porsche 911 GT3, Audi R8GT jne. Siellä Costi paukuttaa menemään melkein aidolla Yacco-Loganilla, no ei se ihan vakio sentään ole, V6 ym. jotain pientä.

Tippa- kynäteline



Mitä kaikkea hauskaa sitä löytyykään maailmalta, koottava R4-kynäteline. Täsähän on loistava joululahjaidea Tipan omistajalle, ja muillekin. Nettiosoitteessa www.werkhaus.de on lisää tietoa tästä tuotteesta.



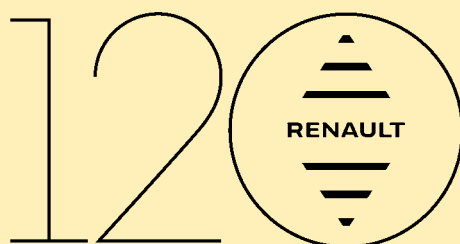
RENAULT SAFRANE





Posti Green

Renault 120 v. kuvia



EASY LIFE SINCE 1898