

# Renaultist

1/2020



*Fregate  
Musée Henri Malartre  
RétroMobile 2020*

# 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  
Avoimena 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.

**Tunemme 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



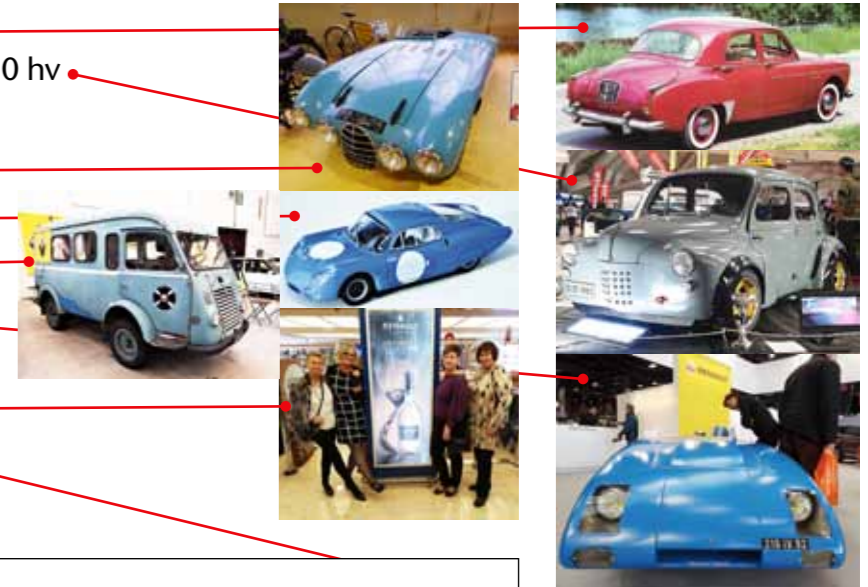
Urpiaisentie 7 B 1, 01450 Vantaa. Puh. (09) 872 8911 ja 0400 512 816. kujala@autokorjaamokujala.fi  
Avoimena ma-to 7.30 – 17, pe 7.30 – 16

[www.autokorjaamokujala.fi](http://www.autokorjaamokujala.fi)

## Sisältö

1 / 2020

- 4.....Olipa kerran Fregate
- 8.....Renault 4 CV Sport R 2,0 16V 150 hv
- 12 ..... Vanhat valokuvat kertovat
- 14 ..... Musée Henri Malartre
- 16 ..... Pieniä Relluja
- 16 ..... Talvinen Heikki Turussa 2020
- 22 ..... RétroMobile 2020
- 24 ..... Ranua
- 27 ..... Pikkujoulut
- 28 ..... Hollannin kirjeenvaihtajalta



## Mukavaa alkanutta vuotta!

Vuosi on päättänyt alkunsa jo vanhan kaavan mukaan, toki lumet on puuttuneet ainakin täällä etelässä melkein kokonaan. Niinpä allekirjoittaneenkin oli haettava lunta hieman pohjoisemmasta eli Ranualta.

Hieman vanhasta poiketen Ranualla ajeltiin jo tammikuun puolivälissä, koska Artic Lapland Rallyn ajankohta oli siirretty aikaisemmaksi, ja pitiähän halukkaiden päästä seuraamaan Kalle Rovannerän ja Valter Bottaksen edesottamuksia. Näin myös Sinisorsa Racingin jääratapäivät rukattiin samaan ajankohtaan. Ilmat suosivat tänä vuonna tapahtumaa ilman kovia pakkasia, toki lunta saatiin lauantaan hieman runsaammin. Tapahtuma oli tänäkin vuonna järjestelyiltään aivan mallikelpoinen Kivijärven Markun hoitaessa tottuneesti järjestelyt omassa kotirannassaan. Suuret kiitokset Markulle työstä radan suhteen sekä Markun Tarja-vaimolle lämpimistä leivonnaisista ajojen väliajalla. Markun ja Tarjan tuvassa on aina lämmin tunnelma. Kiitos siitä. Kiitokset myös kaikille mukana olleille – te teitte taas tapahtuman.

Talviheikki järjestettiin Turussa maaliskuun alussa. Perinteisesti mukana oli myös meidän kerho. Autojen saanti tähän aikaan vuodesta tapahtumaan on todella haasteellista, niinpä jouduttiin turvautumaan jo aiemmin esillä olleeseen kalustoon. Toki tänäkin vuonna saatiin yksi uusi auto mukaan: Fredrik Johanssonin Renault Goelette, josta tulikin osastomme vetonaula ja kuvauskohde. Eikä unohdeta muitakaan autonsa näytille tuoneita: Marco Hanski Renault 5 Rally Replica, Tapio Kaukovalta Megane Cabriolet sekä allekirjoittaneen Megane Coupe. Kiitokset kaikille autonsa tuoneille sekä Kitin Karille talkooavusta.

Vuosikokous oli tarkoitus pitää Tampereella maaliskuun lopulla, mutta koronaepidemian vuoksi ajankohta on jouduttu rukkaamaan jo kahteenkin otteeseen. Tämänhetkisen tiedon mukaan vuosikokous järjestetään kerhon kesäkokouksen yhteydessä Siuntiossa lauantaan 25.7. klo 15. Jos kokoontumisrajoitukset jatkuvat vielä heinäkuussa, ilmoitamme uuden kokousajan netissä ja Salmiakissa.

Lämpöisää ajokautta odotellen.

**Terveisin Jarmo**



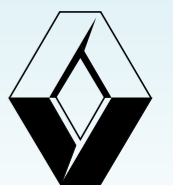
**Renautist**  
Numero 1/2020

Club  
Renault de Finlande ry:n  
kerholehti

**Toimittanut:**  
Wellu

**Aineiston kokoaminen:**  
Kari Kittä

**Avustajat:**  
Arne Bolzmann  
Tom Bruinink  
Sari Häkkinen  
Jarmo Kankare  
Kari Kittä  
Jukka Kätevä  
Timo Laitinen  
Pentti Nieminen  
Jorma Peisalo  
Tapio Piittari  
Maarit Salo  
Miikka Sonkki



Hienoin versio vuonna 1958 kulki nimellä Grand Pavois.



# Olipa kerran Renault Frégate

Teksti ja kuvat: Timo Laitinen

Yleisen mielikuvan mukaan Renaultin henkilöautot ovat pienempuoleisia perheautoja. Niitähän ne nykyään tahtovat olla, mutta se ei ole koko historiallinen totuus. Pikkuruinen Renault 4 CV julkistettiin vuonna 1947 ja suosittuhan siitä tulikin.

Ranskan sodanjälkeisen autoteollisuuden Citroënin etuvetoinen Traction Avant -malli oli ollut mullistava tekninen uutuus 30-luvun alussa ja oli auto edelleen voimissaan sodan jälkeenkin. Renaultin kolmekymmenlukuiset isommat mallit

jäivät vanhentuneina kyseiselle vuosikymmenelle.

Uusi malli piti siis saada kilpailemaan Citroënin kanssa, ja Frégate syntyi vuonna 1951. Moottori-konstruktio oli peräisin 30-luvun Celtaquatresta, mutta muuten auton rakenne pantiin uusiksi. Erilinen takajousitus oli harvinaista tämän luokan autoissa, ja kardana akseli oli saatu niin matalalle, että lattia oli tasainen. Tilaa löytyi kuudelle hengelle ja ulkoasukin oli moderni. Mutta valitettavasti auto oli laskettu liikkeelle hätäisesti ja sen maine lopahti heti alussa erilaisten ongelmien takia. Korean sotakin aiheutti pulaa raaka-aineista. Frégate oli yksinkertaisesti liian painava kaksilitraiselle neloskoneelle, ja suorituskyky jäi vaatimattomaksi. Vuosimallissa 1956 sylinterilavuutta hieman nostettiin, mutta tilanne ei paljoa muuttunut.

Frégate ei ollut Suomessa mikään harvinaisuus ja tavattiin niitä takseinakin. Loppuivatko isot Rellut, kun Frégaten teko päättyi vuonna 1960? Eipä oikeastaan – sen tilalle tuli Belgiassa koottu Renault Rambler. Tässä tarinassa ei ole tarkoitus tehdä Frégatesta teknistä katsausta, vaan pelkästään kuvata sitä, miten se esiintyi aikansa myyntiesitteissä.

*Isoja Renaulteja oli nähty aiemminkin – tässä esimerkiksi vuoden 1939 Vivastella.*





# RENAULT



## FRÉGATE AMIRAL



## 6-HENGEN

- moottori 2 litran
- vaihdettavat sylinteriputket
- teho 65 hevosvoimaa
- ylivaihde
- erillisjousitus edessä ja takana
- kulutus 11 litraa/100 km.
- nopeus 140 km./t.

**HINTA NOIN 750.000:—**

Autorexin vaatimaton esite vuodelta 1955. Sama kuva esiintyy Messuhallin autonäyttelyn katalogissakin. Huippunopeus on ilmoitettu hieman yläkanttiin, kuten mainoksissa on tapana.



Frégaten farmarimallit Domaine ja Manoir vuonna 1959.



Manoir



Vuosien 1959 ja 1960 mallien takalokasuojiin kuuluivat pienet evät (farmareissa käytettiin etsisiä takalamppuja).

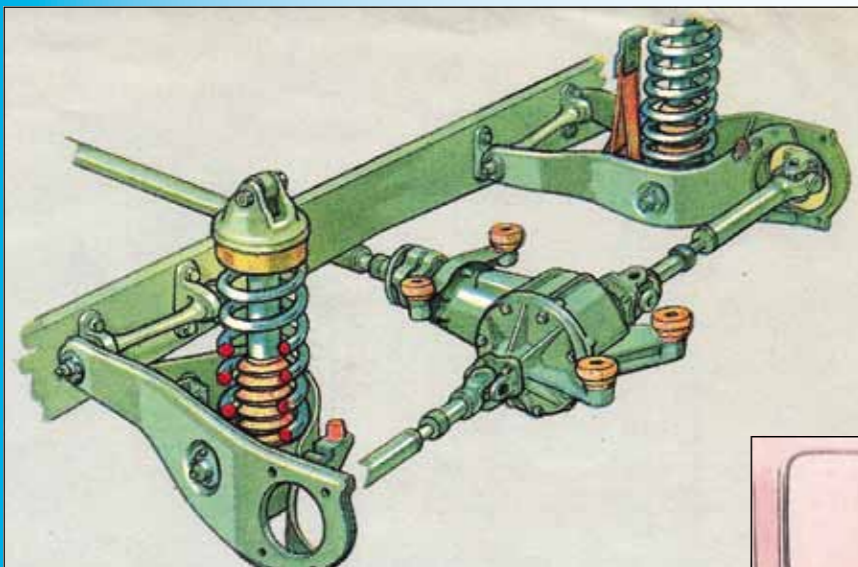


Vuoden 1960 Messuhallin autonäyttelyn kirjassa mainitaan nämä Frégatet. Näyttely pidettiin toukokuussa ja auton tuotanto oli loppunut Flinsissä jo edellisessä kuussa.

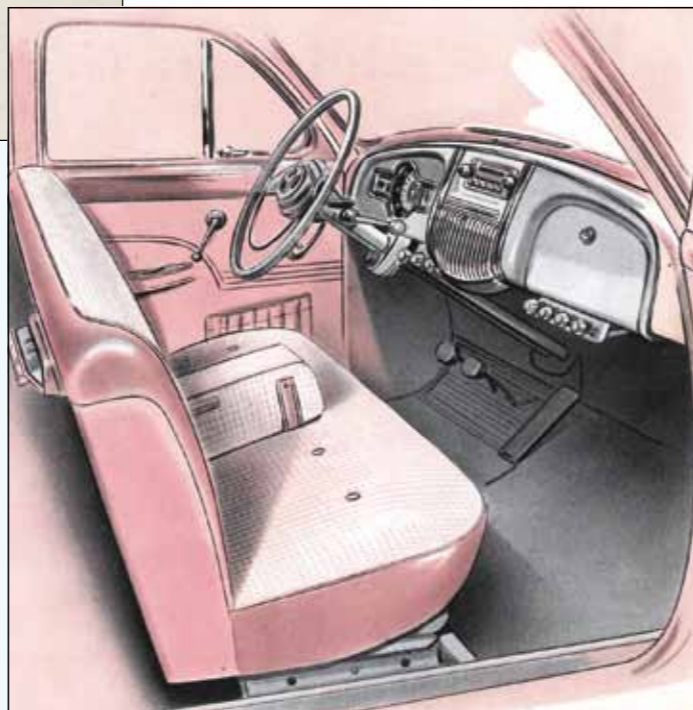


Presidentti Charles de Gaullen autotalliin ilmaantui tällainen Ghian pidentämä yksilö v. 1957. Valtionpäämies käytti itse mieluummin muita autoja, ja tätä limusiinia nähtiin esimerkiksi valtiovierailujen kulkueissa – eikä koskaan yksösausona. Auton vauhtivarat eivät paljon muuhun käyttöön olisi riittäneetkään, koska se painoi 1850 kg.

# Olipa kerran Renault Frégate



Tasainen lattia oli erikoisuus takavetoisessa autossa samoin kuin erillinen takajousitus.



Säleikköä uusittiin vuodeksi 1959.

Vuonna 1955 auto sai uuden keulan ilmeen. Amiral-mallia tehtiin viidessä eri värissä.



**RENAULT**  
REGIE NATIONALE



Frégaten ensimmäisen version esite on tunnetun taiteilijan Geo Hamin käsialaa. Auto saadaan näyttämään suuremmalta, kun matkustajat esitetään kääpiökokoisina – tuttu konsti mainoksissa.

## AUTOJEN MYYNTIESITTEITÄ

Tuhansia erilaisia alkaen 1930-luvulta. Sekä kalliita että halpoja. Vaihtokin käy. Puh. 040 861 8040. S.posti: timolaitinen55@gmail.com



Yksinkertaisempi Frégaten versio kulki eri aikoina eri nimillä.



Renaultin Transfluide-puoliautomaattivaihteisto ei ollut menestys, varsinkaan kun se teki autosta entistä laiskemman. Asennossa VR ("Ville et Route") on vain kolmosvaihe päällä, jolloin auto vaati 10 sekuntia 0–50 kmh "spurttiin". Vaivatonta toki, mutta hidasta.



Koekäyttö ilman ikkunoita ym.



## Renault 4 CV Sport R 2,0 16V 150 hv

Teksti:  
Jukka Kätevä ja Tapio Piittari

Otsikon Rellun tarina alkaa kuten niin monen muunkin, eli tavallisena perheautona, tosin HUOM Sport R-versiona. Auto on vuosimallia 1958. Rellu palveli arkikäytössä pitkään, mutta sitten aikanaan auton päivittäinen käyttö hiipui. Rellu onneksi pelastui, kun se päätettiin laittaa pois pihapiiristä omistajansa ulkorakennukseen.

Rellu on saattanut vaihtaa omistajaa useaan kertaan, mutta viimein kohdalle sattui vaasalainen pitkäaikainen Rellu-harrastaja Eero Aho. Hän pelasti yli 10v sitten pääkaupunkiseudulta viiden yksilön 4 CV-nipun. Rellut olivat säilössä vanhassa tehdashallissa ja niiden siirtoon tarvittiin nelivetoauton vetovoimaa. Oston yhteydessä tuli esiin, että yksi yksilö oli v 1969 katsastettu 2 litran moottorille. Tuota moottoria autossa ei enää kuitenkaan ollut.

Rellun nykyinen omistaja ja rakentaja Jukka Kätevä Laihialta sai kaupiteltua Eerolta tämän yksilön haaveenaan pelastaa auto jälleen liikenteeseen ja nimenomaan 2-litraisella moottorilla. Jukka on kyllä muistanut useasti kiittää Eeroa siitä, että juuri hän sai auton itselleen.

Rellussa ei ollut enää tekniikka paikallaan, mutta sehän ei ollut edes hidaste. Myös Jukka on todella pitkäaikainen Renault-harrastaja ja niinpä kalustoa ja



26. maaliskuuta 2018 otettiin työn alle.



Palkittu 4CV.

varaosa-autoja on vuosien saatossa kerääntynyt riittävästi.

Rellua ei erikoisen katsastusmerkinnän tähden tullut edes ajatuksena mieleen entisöidä. Tarkoitus oli alunperinkin rakentaa jotain erikoista moottorin ympärille.

Korityöt olivat todella mittavat, piti hienosti suunnitella/rakentaa moottorille kiinnikkeet, raivattava tilaa, moottorinohjauksen/ruiskutuksen suunnittelu, kaapeloinnit, bensatankki, 12V järjestelmä, kojetaulu/mittaristo, pakoputkisto, ohjaus, valot/suunta-merkit??

Moottoriksi valikoitui tietenkin Renault 2 l 16 venttiilinen.

Alustaksi valikoitui Renault 8:n etupalkki tukivarsineen. Jarruiksi muuttui näin ollen levyjarrut ja takajouset on 124 Mersun ja iskunvaimentimet ovat V70 Volvon. Etujouset ovat Renault Meganen ja iskunvaimentimet ovat Nissan King Cabin iskunvaimentimet. Vaihteisto on yhdistelmä Renault 8:n kuoret ja Renault 18:n ratassarja, jotka Jukka on myös itse rakentanut. 4-vaihteinen ja perävälitys 9\*34. Ohjaus muutettiin Renault 8:n hammastangoksi ja rattiakseli on Renault 19 kokoonlaittuva ja korkeussäädettävä.

Rellu valmistui kesäksi 2019 ja auton katsastuksen

yhteydessä Jukka luovutti auton omistajuuden pojalleen Petteri Kätevälle.

Petteri on osallistunut Rellulla seuraaviin näyttelyihin:

*Backwoods cruising, Kajaani TOP10 Finnish custom car competition, Kajaani, luokka OEM+ Top 3Hötsi, Performance Top 3Radalle.com finals, Kemora Top5 Vaasan Westcoast Motor Show 2019.*

Rellulla on ajettu jokaiseen näyttelyyn, paitsi kärnyllä vietiin Hema Show:hun, koska samalla reissulla piti hakea 10sekunnin kiihdytys Renault 8, a'la Ville Haga seuraavaksi projekti. Mutta ajamalla tultiin takaisin kotiin. Ainut ongelma sattunut matkalla CDLC Big meet:iin mennessä kun vasen takarengas räjähti Ilmajoen Koskenkorvan kohdalla ja auto lähti takaisin Vaasaan hinurin kyydissä.

Kilometrejä on tullut vuoden 2019 kesällä n. 6000 km.

Rellun rakentajasta on mainittava seuraava totuus: Tämä mies tekee mitä itse haluaa, muut tekevät tai yrittävät tehdä sen minkä osaavat.



Pohja hitsattuna.



Rungon vahvistus RHS-putkella.



Moottori asennettuna.



Projektin aloitus 2017.



Kynnykset tehtynä.



Takaripustukset valmiina.



Taxi-look Kajaani näyttely.

# Täysin uusi Renault CAPTUR

Rakkaudesta mukavaan autoiluun



Täys-LED-ajovalot aina vakiona

Reilusti isompi kun aiemmin, +11 cm

Muunneltava suuri tavaratila, jopa 536 l

Iso muokattavissa oleva kosketusnäyttö ja mittaristo

Hinta alkaen  
CAPTUR TCe 100 Life  
**19 990 €**

Täysin uuden Renault Capturin sisätilojen linjat ovat täydessä sopusoinnussa sen urheilullisen asenteen ja modernin ilmeen kanssa, muunneltavia runsaita tavaratiloja unohtamatta. Capturin kaksi tehokkainta voimalinjaa (TCe 130 ja 155) tulevat aina seitsenvaihteisella automaattivaihteistolla, jonka kaksoiskytkin tuo ajamiseen verrattoman taloudellisuuden, kiihtyvyyden ja sujuvuuden. Koeaja täysin uusi Renault Captur, joka lunastaa sen mitä ulkomuoto lupaa. Ja varaudu ihaileviin katseisiin jokaisella matkallasi.

Captur TCe 100 Life 19 990 €, WLTP CO<sub>2</sub> 133 g/km, yhd. kulutus 5,9 l/100 km. Automaatti alkaen TCe 130 EDC Zen 24 590 €, WLTP CO<sub>2</sub> 139 g/km, yhd. kulutus 6,2 l/100 km. Hinnat sis. toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein.

Laita 14.07. kalenteriin!



Ranskan kansallispäivän juhla-ajo  
Lahnajärvellä 14.07.2020 klo 15 alkaen!

TAUKOPAIKKA  
**LAHNAJÄRVI**  
VUODESTA 1952

Lahnajärven Ajokauden Avajaisten tilalle järjestetään Ranskan kansallispäivän juhla-ajo. Saavu siis juhlistamaan tapahtumaa tiistaina 14.7.2020 klo 15 alkaen ja siitä iltamyöhälle. Hiiligrilliiä, terassikeliä, uimarantaa jne on tarjolla. Ravintola tarjoilee herkkujaan! Paikka löytyy Helsingin ja Turun puolivälistä tien 110 varrelta. Moottoritietä ja -tielle on liittymä, viitassa teksti Lahnajärvi. Liittymän numero on 19. Naviin voi laittaa: Helsingintie 3276, Salo.

## Kuvataalkoot

Talvisia kuvia ja mainoksia. Autonäyttely loppiaisena ja Kasit kilpailee todennäköisesti järven jäällä. Ryhmäkuva mallistostakin lienee myös jäällä. Koska kuvat otettu, missä ja ketkä ajaa ei ole tiedossa. Mainoksesta tiedetään että 1967 uudet mallit on näytillä.



## SUURI AUTONÄYTTELY URHEILUTALOLLA

Tänään torstaina . . . . . klo 15-20

Huomenna Loppiaisena klo 12-20

TERVETULOA TUTUSTUMAAN JA KOEAJAMAAN  
UUSIA -67 MALLEJA. - FILMIESITYKSIÄ!

- \* Saab
- \* Rover
- \* Triumph
- \* Renault
- \* Land-Rover

**AUTOLIIKE V. SALMINEN OY**





Tämä malli teki Renaultista valmistajien ykkösen Ranskassa. Kuuden vuoden aikana myytiin lähes 150000 autoa. Tuona aikana myös valmistajan logo muuttui pyöreästä symbolista salmiakin malliseksi, jollaisena sen nyt tunnemme.

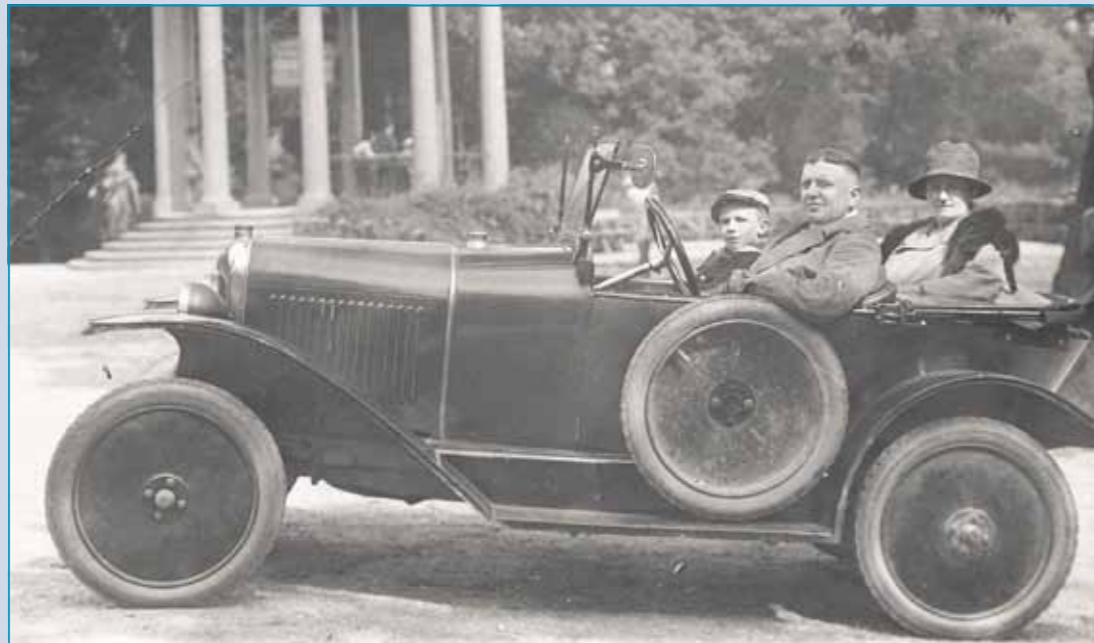
## Vanhat valokuvat kertovat

Teksti ja kuvat:  
Arne Bolzmann  
Käännös:  
Jorma Peisalo

1920-luvun alku oli suurimmassa osassa Eurooppaa optimismin aikaa. Sota oli ohi ja rauhaan näytettiin löydetyn pysyvä ratkaisu. Espanjantauti oli saatu hallintaan ja maailmantalous alkoi elpyä. Ihmiset ympäri Eurooppaa halusivat parantaa elintasoaan ja lähtivät ostoksille korvaamaan niitä vanhoja tavaroita, joita käyttämällä ja korjaamalla oli pitänyt tulla toimeen sodan aikana.

Ranskalaisille autonvalmistajille tämä oli haastavaa

aikaa. Ennen sotaa Ranska oli ollut maailman johtava autojen suunnittelu- ja valmistusmaa. Mutta melkein viisi vuotta kestäneet tavarantoimitukset armeijalle olivat jähmättäneet ranskalaiset valmistajat vanhoihin malleihin ja jälkeensä jääneisiin tuotantomenetelmiin. Amerikkalaiset, Fordin ja General Motorsin johdolla, näyttivät suuntaa autojen massatuotannolle uusilla menetelmillä ja alittivat reilusti hintatason, johon eurooppalaiset pystyivät.



Citroen näytti tietä esittelemällä 1922 hyvin modernin näköisen Type C:n, joka luokiteltiin Ranskan verosysteemissä 5 CV:ksi.

Renaultist

Ranskan hallitus yritti jonkin aikaa suojella kotimaista tuotantoa laittamalla tuontiautoille korkeat tullit. Silti oli päivänselvää, että olisi tarvittu suuri hyppy tuottavuudessa, jotta "kolme suurta" – Renault, Peugeot and Citroen – olisivat kilpailukykyisiä jatkossa.

Avain kannattavuuteen oli toimittaa autoja kasvavalle keskiluokalle. Auton tuli olla suhteellisen halpa sekä ostaa että ylläpitää. Sen piti olla myös helppo käsitellä sekä huoltaa, koska auton omistajan piti itse pystyä myös tarvittaessa korjaamaan kulkuneuvonsa. Myös muotoiluun piti olla perheystävällistä ja mahdollistaa kyyti vanhemmille, 2–3 lapselle sekä matkatavaroille. Moottorin piti olla nelisylinterinen ja tuottaa riittävästi tehoa kiihdyttämään auto 60 kilometrin tuntivauhtiin.

Citroen näytti tietä esittelemällä 1922 hyvin modernin näköisen Type C:n, joka luokiteltiin Ranskan verosysteemissä 5 CV:ksi. Todellinen teho oli 12 hv:tä ja halvin korimalli "Torpedo" oli kolmipaikkainen (kaksi edessä ja yksi takana), varustettuna vain yhdellä matkustajan puoleisella ovella. Pieni auto oli valtava menestys ja kaiken kaikkiaan viiden vuoden aikana tehtiin noin 80000 autoa, mikä oli suunnaton määrä tuon ajan Euroopassa.

Renault seurasi pian perässä ja esitteli 1924 mallin NN. Se luokiteltiin 6 CV:ksi, jonka todellinen teho oli 17 hv:tä. NN on tyypillinen 20-luvun Renault. Siinä on ikoninen "hiililapiokonepelti", jossa jäädyttäjän ritilät ovat maskin sivuissa. Auto oli helppo käsitellä ja korjata, kori oli hieman suurempi kuin Citroenissa, mikä teki siitä käyttökelpoisemman isommille perheille ja kaupalliseen käyttöön.

Vuoden 1924 lopulla Peugeot esitteli oman panoksensa uusien pienten ja modernien autojen perheeseen, johon tavallisilla ihmisillä oli varaa. Uusi malli 172 luokiteltiin 5 CV:ksi, tosin siinä oli pienempi moottori kuin Citroenin ja Renaultin malleissa. Moottori oli 667 cm<sup>3</sup> ja tarjosi vain 11 hv. Myöhemmin tehoa kasvatettiin 14 hv:hen. Selvästi tämäkin oli riittävästi perheille, jotka etsivät uutta ensimmäistä autoaan. Malli 172 oli varsin kapea ja käytännössä vain kahden hengen auto, mutta lapset ja pienet matka-



Vuoden 1924 lopulla Peugeot esitteli mallin 172 joka luokiteltiin 5 CV:ksi.

1/2020

tavarat saattoi survoa penkkien taakse. Peugeotia myytiin viiden vuoden aikana noin 45000 kpl:ta.

Nämä kolme autoa laittoivat Ranskan pyörille 1920-luvun jälkimmäisellä puoliskolla. Näiden mallien ja modernien tuotantomenetelmien avulla Renault, Citroen ja Peugeot varmistivat Ranskan autoteollisuuden tulevaisuuden tekemällä siitä taas kilpailukykyisen. Numeroiden valossa oltiin kaukana Amerikan luvuista (vuonna 1922 yksin Ford valmisti 1,3 miljoonaa T-Fordia), mutta Citroenin Type C, Renaultin NN ja Peugeotin 172 olivat paremmin Euroopan olosuhteisiin suunniteltuja kuin muhkeat Fordit ja Chevroletit.

Vuoteen 1929 mennessä suuret ranskalaiset autonvalmistajat olivat päässeet jaloilleen ja valtasivat markkinat takaisin amerikkalaisilta 1930-luvulla.

Kommentit ja terveiset Arnelle: arnebolzmann@tonline.de

Renault esitteli 1924 mallin NN. Se luokiteltiin 6 CV:ksi, jonka todellinen teho oli 17 hv:tä.





## Musée Henri Malartre – museo täynnä harvinaisuuksia

*Renault Frères, 1901, moottori 1-sylinterinen De Dion Bouton, 3 CV, 3 vaihdetta ja huippunopeus 40 km/h.*

Lähellä Lyonia sijaitseva Musée de l'automobile Henri Malartre on "piilotettu" pieneen Rochetaillé-sur-Saônen kylään. Paikka on kuitenkin päivätien arvoisen, sillä museoon on koottu hieno kokoelma autoja eri aikakausilta. Erityisesti 1900-luvun alun menopelit ovat hyvin edustettuna.

Rochetaillé-sur-Saônen pääsee Lyonista kätevästi junalla tai bussilla, tosin loppumatka kylän laidalla sijaitsevaan museoon pitää taittaa jalan. Jo museon ympäristö itsessään on hieno: sen perustaja, keräilijä Henri Malartre hankki Rochetailléen linnan omistukseensa 50-luvun lopulla saadakseen autoilleen näyttelytilan. Kiinnostavaa museossa onkin se, että vanhempi, 1900-luvun alun kalusto, moottoripyörät ja polkupyörät ovat esillä linnan päärakennuksessa. Vanhat hienot salit puulattioineen ja takkoineen ja vanhat autot istuvat nätisti yhteen, mutta sitä pohdimme,

millä konstilla autot on saatu saleihin sisään – ovista tai ikkunoista ne eivät ainakaan kokonaisina mahdu.

Eryistä museossa on myös vanhan, 1890-luvun ja 1900-luvun alun autojen suuri määrä. Koska Lyonissa on ollut paljon autoteollisuutta, painotus on paikallisissa merkeissä. Komea on myös linnan ullakkokerroksen moottori- ja polkupyöräkokoelma. En ollut tiennytkään, että on olemassa esimerkiksi tandempyörä, jossa ajajat istuvat rinnakkain!

Uudempi, 1930-luvun ja sitä nuorempien autojen kokoelma on erillisessä museorakennuksessa. Esillä on niin aikakautensa klassikkoja, kuten 4 CV ja Rät-täri, kuin erikoisuuksiakin. Kokoelmaan kuuluu useita kuuluisuuksien autoja, joista mainittakoon paavin Papamobile-Espace, Hitlerin Mercedes-Benz, Edith Piafin Packard ja Lumièren veljesten Vivaquatre. Lyonissa asuneet Lumièret näkyvät kaupungissa monella

*Renault Espace GTS, 1986, "Papamobile".*



*Renault Vivastella, 1930, tämä on ollut Lumièren veljesten auto.*



Renaultist



*Panhard & Levassor 1895, moottorina Daimler Phenix, 2 sylinteriä ja teholuokka 6 CV.*



*Marsonetto GT2+2, 1970, merkittävää tässä on R16:n moottori, jolla auto saa huippunopeuden 200 km/h.*

muullakin tavalla, heillekin on omistettu museo, joka on erinomainen matkakohde kaikille elokuvan historiasta kiinnostuneille.

Mutta takaisin Malartren kokoelman pariin. Hauskaa museossa oli myös se, että siellä oli erilaisia toiminnallisia pisteitä, joissa pääsi tutustumaan konkreettisesti vaikkapa siihen, miten auton ohjaus tai auton tekniikka kokonaisuudessaan toimii. Lisäksi jossa "uusien autojen" hallissa oli myös raitiovaunuja ja funikulaareja, joille Lyonissa totisesti on käyttöä.

Kuten edeltä käy ilmi, kokoelmaan on päätyneet myös aika monta Renaultia ja myös tästä syystä museo on varsin mielenkiintoinen kohde. Ja jos vieraillet Lyonissa, kannattaa tarkistaa myös mahdollisuus vierailla Renault Trucksin tehtaalla. Meidän visiittimme aikana vierailuja ei tehty, mutta ne kuuluvat paikallisen turistitoimiston ohjelmaan ainakin osan vuotta.



*Renault AG-1, 1914, paremmin tunnettu Marnen taksina, tämä on yksi niistä 10 000 taksista, joilla sotilaita kuskattiin rintamalle.*

1/2020



*Darracq, 1899, 1-sylinterinen 450 cm3 moottori, 4 CV.*



*Kuvassa paavi vilkuttaa katsojilleen, nykyään taidetaan istua luodinkestävän lasin takana.*

*Mini Alpine Renault, 1960, 43 cm³ moottori.*



*A310 kauniin mahtosuklaan värisenä.*



*De Dion Bouton, 1900, moottori 1-sylinterinen De Dion Bouton, 3 CV.*

*Gordini 23S, 1952, näitä näkee aika harvoin.*



15



# Pieniä Relluja



Kuvat ja teksti: Kari Kittä

**1** Kahdeksannen tykistörykmentin kevyt kuorma-auto vuodelta 1907 voi olla tyyppiä AG-1, AG, AM tai ihan mikä tahansa sen aikakauden malleista, niitä on hieman vaikea erottaa toisistaan. Ostin tämän mallin lomareissulta vähän niin kuin varaosiksi, siitä kun näytti puuttuvan ajovalot sekä myös pienet lyhdyt "kojelaudan" kulmista. Kotana nettiä selaillessa huomasin että eihän niitä kuulukaan tässä armeijaversiossa olla.

Auto on valmistettu todella kevyestä muovista joskus 70-luvulla, jaksan aina ihmetellä miksi näiden hentojen säilymäihmeiden hinnat eivät ole nousseet esim. metallisten Dinkyjen tahtiin. Näitähän on säilynyt ehjänä jälkipolville huomattavasti vähemmän. Tämä valmistaja käytti muuten muovia joka ei ole vielä kukaan vääntynyt mihinkään suuntaan. Tehdas aloitti autojen valmistuksen 1953, ja lopettikin 1978. Seuraavalla vuosituonnilla vuonna 2012, tuotanto polkaistiin uudelleen käyntiin. Nyt valikoimassa on ainakin R5, 12G ja Dauphine. Minialuxe, Ranska.



**2** R4 Rodeo Sinpar 4x4 osallistui Rallye Infernaliin vuonna 1972, se on maastoajo jossa mennään nelivedolla kohtalaisen mutaisia pikiksiä tammikuun kosteassa kelissä.

Tämän yksilön kuljettajana toimi Jean-Luc Thérier, sama kaveri joka ajoi mm. Alpine 110:llä Monte-Carlon kisojakin. Ainakin netistä löytyneiden hämärien kuvien perusteella tämä auto on oikein hyvin mallinnettu. Kaiken muun kivan lisäksi takapään vetoakselit ja vääntösauvajousitus ovat alustassa hyvin esillä. Erikoismaininta tulee rätkikaton ja takaosan muovii-ikkunoiden rypyistä, ne ovat todella aidon näköisiä. 4 kpl konepellin lukitusremmejä, Cibie-lisävalojen suojat sekä kisatarrojen oikea muoto, väriyty ja kohdistus ovat myös onnistuneita yksityiskohtia. Malli on julkaistu Passion Renault 4 sarjassa numerolla 40. Valmistaja ehkä PCT, Kiina.

**3** IKA (Industrias Kaiser Argentina) Renault-Rambler Ambassador 990 vm. 1965 on tyylipuhdas lajinsa edustaja, paljon peltiä ja kromihymyä. Näitä Renault-Ramblereita valmistettiin Belgian lisäksi myös Argentiinan Córdoba-sakin, Ambassador oli malliston suurin ja kaunein. Samalla myös minun vitriinini pisin henkilöauto, taitaa olla leveinkin. Mallin katto on C-pilaria myöten hieman mattapintainen, eli se taitaa esittää vinyylikattoa. Kuvasta ei oikein erotu etulokasuojien sini-punaiset logot, tai 990-teksti, mutta siellä ne kuitenkin ovat. Myös tyylikkaiden jenkkipölykapseleiden keskelle on laitettu Ramblerin vaakuna. Ja jostain syystä olen tykätynyt tuollaisten päällekkäislampujen ulkonäköön, niissä vaan on sitä jotain. IKAN erikoismalleja on myös vain 40 kpl valmistettu Renault 40 vm. 1972 prototyyppi. Pienoismalli kuuluu Argentiinalaiseen kioskiautosarjaan jota käsittääkseni myydään myös Espanjassa. Valmistaja tuntematon, Kiina.



**4** Megane Coupé Concept Car 2008 on ettenkö sanoisi parempaa laatuluokkaa (lue: kalliimpaa) ja se kyllä näkyy myös mallin yksityiskohtissa, se suorastaan tulvii niitä. Koskapa etupään muotoilu on aivan samanlaista kuin tuotantomalleissa, niin valitsin tähän takaa päin otetun kuvan.

Autossa on lokinsiipiövet tuplana, ensin avautuvat ikkunat, sitten varsinaiset ovet, tosin ei tässä pienoismallissa. Mutta sisustus on todella lähellä alkuperäistä, siellä on ihan jokainen vipu ja nippeli juuri samanlainen kuin oikeassakin autossa. Sisustus koostuu punaisesta muovista ja mustasta nahasta, rohkealla kädellä piirretyt istuimet ovat juurikin samanlaiset kuin oikeassa autossa. Eikä vanteiden punaisia ohuita viivoja sovi unohtaa, nekin ovat hyvin toteutettu. Valmistaja Provence Moulage.



**5** Alpine M63 Proto vm. 1963 ilman kilpailunumeroa on ihan ensimmäinen varsinaiseen kilpakäyttöön tarkoitettu Alpine. Alustanumeroltaan 1701, ja tietävästi se on nykyään tallella yksityisellä keräilijällä Yhdysvalloissa. Tätä vuosimallia valmistettiin 4 tai 5 kipaletta, ehkä. Sillä kilpailtiin Le Mansin 24h ajoissa alle litraisten sarjassa, R8:sta peräisin oleva Gordinin kutittelema 997 kuutioinen moottori tuotti 93 hevosvoimaa. Juuri tätä yksilöä kuljettivat Guy Verrier ja Bernard Boyer, he eivät ihan saaneet koko vuorokautta täyteen, 227 kierrosta kuitenkin. Pienoismalli on onnistunut ihan kiitettävästi, yksi tuulilasinyrkkiä, kaksi pissapojan suutinta, yksi nokkapellin lukituspalpa, katossa sijaitseva bensatankin luukku, saranat, etu- ja takavalot, kaikki ovat kohdallaan. Ohjaamossa on erittäin hyvä mittaristo ja kaksivärinen ohjauspyörä, sekä katosta tuleva pakku bensatankin putki. Valmistaja Eligor, Ranska/Kiina.



**6** 4L taitaa olla Ranskan tiepalvelun käytössä, eihän siinä muuta tavallisuudesta poikkeavaa ole kuin tuo mahtava radiopuhelinantenni. Vuosimalliksi veikkaan 1960-61 sillä perusteella että tästä puuttuu konepellin keskimäinen pokkaus, eli keskiosa on aivan sileä. Pienoismalli on siis valmistettu samanlaiseksi kuin ensimmäiset esittelyautot, kaikissa tuotantomalleissa oli jo se noin 10 senttiä leveä harjanne konepellin keskellä. Taaimmaisen sivuikkunan saranat, leveämmät takaluukun saranat, kromatut takavalojen reunat, ym. kertovat myös varhaisesta vuosimallista. Sisustus on hyvin yksinkertainen, vaaleat sohvamalliset putkipenkkit, ratti, eikä hattuhyllyä. Pienoismalli on ns. Atlas-Dinky, eli alkuperäistä Dinky Toys autoa mukaillen valmistettu uustuotantomalli. Ja hyvin tarkka sellainen, voisi sanoa että vetää vertoja alkuperäiselle, vaikka hintalapussa on yksi nolla vähemmän. No minulle riittää tämä versio, alkuperäisen hintapyyntö oli tätä kirjoittaessa netissä 349 euroa! Valmistaja Atlas/Mattel, Kiina.

**7** Uusi Clio V ja uusi Captur II ovat pienempää 1:64 kokoluokkaa, eli ns. kolmen tuuman autoja. Näitäkään ei voi muuta kuin kehua, niissä on hinta/laatusuhde todella hyvin kohdallaan. Kummankin metalliväri kiiltelee juuri sopivasti lakan alla, (vaikkei sitä kuvassa oikein erota) takaluukkujen mallimerkinnot ja rekisterikilpien tekstit ovat selviä sekä oikealla fontilla tehtyjä. Ilmeisesti ovat molemmat Intens versioita, kojelaudan keskinäisyttö on 9,3 tuumaa. Clioissa vanteina 17 tuuman Viva Stelat, Capturin vanteet 18" Pasadena. Väittävät että näitä on myynnissä vain L'Atelier Renault myymälässä osoitteessa 53 Champs-Élysées Pariisi. Valmistaja Z-Models, Kiina.



**8** Vielä pienempi, 1:87 kokoinen 12 Gordini on kuvattu suomalaisen esitteen päällä, siitä tuo taustan teksti. Näiden pikkuisten laatu on noussut huimasti viime vuosina, tässäkin vain 48 millia pitkässä mallissa on monta hienoa yksityiskohtaa. 12 G:n tavallisesta 12:sta erottavat kohdat ovat hyvin huomioitu. Bensatankin korkki, konepellin lisäilmanotto, takarekisterikilven kiinnitys, pus-kureiden puuttuminen, ym. Mainitaan vielä ovenkahvojen hyvä maalaus sekä C-pilarin läpivirtausritilät. Eihän minun pitänyt tädäkään ostaa, mutta kun se oli vaan niin hyvän näköinen. Kun vielä selitin itselleni että voisin ostaa sen itse itselleni synttärilahjaksi, niin ostopäätös oli äkkiä tehty. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.





Texti: Miikka Sonkki

Saviem Creusot-Loire Type VAB 6x6 240 CV



Saviem SM 8 4x4 kippiauto.



## Raskasta metallia

Vaikka Renaultin henkilöautot olivat aina viisikymmenluvulta lähtien melko yleinen näky Suomen teillä, on yhtymän raskas kalusto jäänyt meillä jokseenkin tuntemattomaksi ennen 1980-lukua.

1970-luku oli Renaultin raskaan kaluston puolella suurten muutosten aikaa. Saviem oli kuulunut Renaultille jo ennekin, mutta vuonna 1978 lopulla myös perinteikäs ranskalainen kuorma-autonvalmistaja Berliet liitettiin Renaultiin. Sekä Saviem että Berliet jatkoivat omilla nimillään vielä kahden vuoden ajan, jonka jälkeen kaikki raskaat ajoneuvot kantoivat Renaultin merkkiä.

Oheisissa kuvissa muutamia esimerkkejä meillä näkemättömästä raskaammasta kalustosta 1970-luvulta.

Saviem SM 340 rekkaveturi. Ohjaamon valmistaja MAN.



Saviem SM 6 jakeluauto.



Saviem turistibussi.



Saviem Militaire SM 8 4x4 150 CV.



Saviem SM 8 4x4 kippiauto.

## Täysin uusi Renault CLIO Enemmän kuin kaunis



Hinta alkaen  
CLIO SCe 75 Life  
**16 990 €**

Viidennen sukupolven Clio tarjoaa täysin uuden ajokokemuksen uudistuneen muotoilunsa, entistä kehittyneempien ajo-ominaisuuksiensa sekä uuden, älykkään teknologiansa ansiosta. Ajaminen Cliolla on nyt entistä nautinnollisempaa ja turvallisempaa. Vakiovarusteena mm. Täys-LED Pure Vision -etuvalot, aktiivinen hätäjarrutusjärjestelmä, kaistavahti ja -avustin, mäkilähtöavustin, vakionopeudensäädin...

CLIO SCe 75 Life 16 990 €, WLTP CO<sub>2</sub> 120 g/km, yhd. kulutus 5,4 l/100 km. Hinta sis. toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein. \*)Takuu 6 vuotta / 100 000 km veloituksetta vuoden 2019 rekisteröintiin.



renault.fi



Autotalo Pelttari  
Allastie 1, RAISIO  
[www.autotalopelttari.fi](http://www.autotalopelttari.fi) | puh. 044 560 1282

Automyynti  
ma-pe 9-18, la 10-14  
puh. 044 560 1282

RAISIO | PORI | HUITTINEN  
Huolto ja korikorjaamo  
ma-pe 8-16.30 puh. 02 560 1250  
Varaosat ma-pe 8-16 puh. 044 560 1297

Renaultistin  
silmin



## 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](mailto: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](mailto: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



Marco Hanski suorittamassa vaativaa sähköasennusta.

lunta, ei jättä eikä kinoksia. Helppo nakki, mutta viisi päivää ennen tapahtumaa merivesi nousi niin korkealle että niemessä sijaitseva mökki oli muuttunut saarimökiksi. Onneksi veden pinta laski torstaina niin paljon että hän sai ajettua auton valmiiksi Turkuun, ja vihdoin lauantaina Messukeskukseen.

Mörön papereissa lukee vuosimallin kohdalla 1965, mutta voi se kuulemma olla myös vuodelta 1961? Moottorina väkivahva 2,1 litrainen nelipytyinen voimanpesä. Niin ja olihan se myös sellainen lataushybridi, tai niin me ihmisille ainakin kerrottiin. Voisi sanoa että Mörkö oli, jollei näyttelyn kuvatuin, niin ainakin sen käytävän ylivoimaisesti kuvatuin auto. Sen ympärillä riitti paljon jos jonkinlaista asiantuntijaa ja kyselijää, puheissa vilahtelivat sanat: Posti, Pikku kakkosen taikuri Max, VR, poliisi, kummin kaiman auto, jne. HY aaltopelti-Citikkakin tuli jollekin mieleen.

Muuten osaston rakentelu sujui rutiinilla, Tapsa naputteli lippuja seinälle, Marco ja Japi virittelivät valomainoksen paikoilleen ja allekirjoittanut sähläili muuten vaan kaikenlaista. Muita näytillä olleita Reluja olivat 5 GTX, Megane Coupé, Megane Cabriolet sekä polkuautot Clio V6 ja 4CV.

Kaksi muuta hallia olivat täynnä kaikenlaista kivaa ajoneuvoharrastuksen tiimoilta, juuri sellaista jota et tiennyt tarvitsevasi ennen kuin näit ja ostit sen! Tu-lihan sieltä hankittua myös kolikonheittokisan palkintoautoja kesä- ja syystapahtumiin. Lisätään tähän kohtaan pikku mainos jotta kiinnostuneet voivat jo aloittaa euron kolikoiden keräämisen taskun pohjalle. Yhden euron palkintoja ovat 1:18 kokoiset 5 Turbo ja Fregate, 1:43 kokoisia kakkospalkintoja 12 Gordini sekä Clio IV RS.

Ja vielä viimeiseksi perinteinen loppukaneetti: Renault-kerho kiittää ja kumartaa tapahtuman järjestelyihin osallistuneita jäseniä, sekä tietenkin autojen omistajia. Siis kiitos Fredrik, Jarmo, Marco ja Tapio, ilman teitä tämä Renault-osasto ei olisi toteutunut!



Goelette asuntoauto vm.1965 tai 1961.



Lataushybridi?



Joustava turvapuskuri.



Mörkö toimii myös Braita vinylilevykaupan edustusautona.



Nassun Clio V6 ja Tassun 4CV olivat monen nuoremman näyttelyvieraan mieleen, niiden ympärillä pyöri innostunutta pikkuväkeä.

# Talvinen Heikki Turussa 2020

Kuvat ja teksti: Kari Kittä

Jälleen kerran kerhomme puhemies Jarmo Kankare onnistui puhumaan Talvi-Heikki harrasteajoneuvo tapahtuman osastomme täyteen harraste Reluja. Vuosi vuodelta on yhä vaikeampaa löytää helmikuussa pidettävään tapahtumaan vapaaehtoisia auton tuojia, eli jos jotakuta kiinnostaa tuoda autonsa näyttille niin ottakoon yhteyttä Japiin p. 044 5575 605.

Tänä vuonna kolmas kerta toden sanoi, vihdoinkin saimme näyttille jo kaksi kertaa sinne yrittäneen Goeleten. Auton omistaja, Fredrik Johansson lupasi

jo kahtena edellisenä vuonna tuoda Mörkö-asuntoautonsa ihailtavaksi Artukaisten Messukeskukseen. Vuonna 2018 hän lähti noutamaan sitä talvisäilöstä Paraisilla sijaitsevasta kesämökiltä, mutta valtavat lumikinokset estivät jyrkässä ylämäessä etenemisen. 2019 mökkitie oli aurattu tätä tarkoitusta varten paremmin, mutta nyt ylämäki oli aivan jäinen. Kaksi kertaa Mörkö jo melkein valui syvään ojarotkoon, kolmatta kertaa hän ei enää uskaltanut riskeerata autoaan. 2020 helmikuussa Paraisilla ei ollut yhtään

Renault-harrastus on muutakin kuin vain autojen rassaamista. Tämäkin lippu piti ensin leikata, pestä, ommella ja silittää ennen seinälle ripustamista.



Valmista tuli.



# RétroMobile 2020

R4 oli myytävänä harrastajien myyntiosastolla hintaan 8450 €.

Kuvat: Jorma Peisalo



R12 Break, 1976. Tämä auto osallistui Etelä-Amerikan kiertoajoon. 39 päivän aikana matkaa kertyi 30 000 km.



Renault Fuego Turbo, tämä on Amerikan malli.



4L Bertin, 1966. Kyseessä on prototyyppi, jonka teki insinööri Jean Bertin.



Renault Type BY, 1910.



Renault Type LO, 1926. Palomiehillä on ollut ihan mukava peli.



Renault Primaquatre Saprar Capriole, 1939. Kyseessä on todellinen harvinaisuus.



Renault Torino, 1972, 3.8 l moottori tarjoaa parhaimmillaan 176 hv:tä. Argentiinan tuotantoa.

Renault Vivasport, 1935. 6-sylinterinen moottori tarjoaa tehoa 80 hv:tä.



R17 TL phase 1, 1972.



Renault Riffard, 1956.



Renault Prototype H, 1967. Tämän pohjalta rakennettiin R20 ja R30 mallit. Tässä on Peugeotin V8, mutta tuotantomalleissa on sitten V6 PRV.

Kiitos kaikille mukana olleille, 2020 Ranuan ratapäivät.



BSX-1 saneerattuna.



Markku ja Eero koeajolle lähdössä.

# Ranuan jääratapäivät 16.1.–19.1.2020

Niinhan siinä taas kävi! Vuosi alkoi Ranualta, ratapäivien merkissä, moottorien pärinää ja suodattimien suhinaa. Suurin osa Renuporukoista saapui jo torstaina Hotelli Ilveslinnaan. Useat kertoivat, että kotoa lähtiessä ilman lämpötila oli "plussan puolella" niin myös allekirjoittaneella, (Lahti +6, ei lunta, ei jäätä). Kyllä sitä ihmeteltiin, onkohan jäärataa ja pääseekö ajamaan radalla yms.

Ajopäivinä ilman lämpötila oli todella suotuisa, alle -10 astetta lähes joka päivä. Perjantaina pakkasta oli vain muutama aste eli ei niin normikeli kuin tavallisesti Ranuan ratapäivillä. Lauantaina hieman tuuli normaalia enemmän sekä pientä lumisadetta, mutta sekään ei meitä oikein haitannut.

Kyllä täytyy taas kiittää Markkua (Kivijärvi) järjestelyistä niin radan osalta kuin koko ratapäivien osalta. Rata oli erinomaisessa kunnossa. Rata oli hieman pidempi kuin aikaisempina vuosina sekä myös haastavampi ajaa kuin ennen. Rata myös pysyi kunnossa molempina ajopäivinä. Kiitokset myös Tarjalle (Kivijärvi) kahvituksesta sekä hyvänmakuisista pitsapaloista.

Markku oli rakentanut/entisöinyt Renault 8 1100 Gordinin todella upeaan kuntoon. Kuvat puhukoot puolestaan.

Kyllähän myös muutkin jäsenet ovat kunnostaneet autojen rakentelussa, mm. Jukka Kätevä on tehnyt historiaa "ryppypeppu" Renaultin kanssa,

jossa on 2,0 16v -kone. Varmaan kuullaan jatkosakin ko. autosta.

Eero Aho on "entistänyt" oman Renault 8 1300 Gordinin. Varikolla sanottiin, että ko. auto on nyt arvoisessa kunnossa; onhan autolla ihan omaa historiaa. Auton entisöinnistä on suurimmaksi osaksi vastannut Jukka Kätevä. Jukka teki todella suuren työn korin kuntoon saamiseksi korjaus- ja maalaustöineen. Lisäksi Risto Kerola huolsi moottorin.

Jarmo Kankare on laittanut oman Renault 8 myös ns. entisöintiin, katsotaan, kun se tulee päivänvaloon.

Heille kaikille kunniaininta perinteisellä illallisella.

## Sinisorsa Racing Teamin vuosikokous 2020

Teksti ja kuvat:  
Pentti Nieminen.

Vuosikokous pidettiin Hotelli Ilveslinnan kabinetissa, varsin vauhdikkain sanakääntein, mutta siitäkin selvittiin todennäköisesti kohtuuyhyin. Mielenpitoja oli paljon ja erilaisia. Sehän on vain hyvä asia, että keskustellaan ko. asioista ja päädytään hyvään tai oikein hyvään ratkaisuun. Muistimme myös Tapiota pienellä lahjalla hänen täyttäänsä tasavuosia.

## Lauantain illallinen ja palkintojen jako

Perinteinen lauantai-illallinen syötiin Hotelli Ilveslinnan ruokasalissa; poronkärstys, perunamuusia



Heimolle Runkipotta.



Markulle Nylund palkinto 1100 -gordini entisöinti.



Pentti, epäonnen huoltomies.

sekä siihen kuluvat lisukkeet. Niin hyvää, että aika moni söi ihan liikaa. Tässä vaiheessa kiitokset hotellin henkilökunnalle hyvästä huolenpidosta.

#### Palkintojenjako muodostui seuraavasti:

**Erikoiskunniamaininta:** Jukka Kätevä merkitävistä työstä, "Ryppypeppu" Renaultin entisöinti ja muutostyö, ilmeisesti ainoa katulaillinen ryppypeppu Renault 2.0 litran koneella. Kuullaan vielä lisää, minulla ei ollut materiaalia ko. projektista, mutta hieno on. Kuvia on nähty sekä auto on ollut liikenteessä.

**Entisöintipalkinto ja -pokaali:** Markku Kivijärvi, Renault 8 1100 Gordinin entisöinti/kunnostus uudenveroiseksi. Auto on myös museokatsastettu. Perinteinen epäonnen "soturi" eli Mansikan Run-

kipotta: Heimo Herrala, vetoakselin katkeaminen. Heimo toi turhaan "Runkipotan" Ranuulle, koska se päätyi Kuivannon tallille takaisin.

Ja vielä yksi erikoinen palkinto, ei ehkä odotetuin. Kaikkihan tietävät, että välillä huoltomiehet tai huoltokalusto pettävät tai ei aina toimi niin kuin pitää, kuten allekirjoittaneen kuljetuskalusto (huom. aikaisemmilta vuosilta, kova pakkaneen ym.). Mutta tänä vuonna minun VW-kalustoni toimi todella hyvin kiitos Heimon kunnostuksen/korjauksen. Eli **Epäonnisen huolto- ja kuljetuskaluston "arvokas" palkinto** Pentti Niemiselle (tästä vielä kuullaan).

Kiitokset mukana olleille sekä suuret kiitokset Markulle radasta sekä järjestelyistä, Hotelli Ilveslinnan henkilökunnalle sekä Ranuan asukkaalle. Toivottavasti saamme tulla myös ensi vuonna.

Taidettiin yllättää Tapio täysin.



## Vuosikokous

Tämänhetkisen tiedon mukaan kerhon vuosikokous järjestetään kerhon kesäkokoontumisen yhteydessä Siuntiossa lauantaina 25.7. klo 15. Jos kokoontumisrajoitukset jatkuvat vielä heinäkuussa, ilmoitamme uuden kokousajan netissä ja Salmiakissa.

Teksti ja kuvat: Kari Kitti



## Pikkujouluristeily 2019

Vuoden 2019 pikkujouluristeily suuntautui tällä kertaa Turun kautta kohti Tukholmaa, ja tunnin verran länsinaapurin pääkaupungin satama-altaassa kelluttuamme lähdimme takaisin Turkuun.

Onhan tuo tuollainen risteilymatkustaminen metka tapa matkustaa, lähdemme paikasta A ja tulemme vuorokauden kuluttua takaisin paikkaan A! Mutta ovat ne aina vaan kivoja reissuja: silloin kun laivan köydet irrotetaan, niin olet irti myös arkirutiineistasi.

Näillä Rellu-risteilyillä on vielä se hyvä puoli, että siellä näkee noita saman merkiseen ranskalaiseen autoon hurahtaneita harrastajia keskellä kaamoskauttakin.

Siljan Baltic Princess -laivan Iskelmä-baariin koontui heti alkuillasta joukko kerholaisia vaihtamaan kuulumisia, muistelemaan menneitä sekä suunnittelemaan tulevia tapahtumia.

Yksi tuon laivan tärkeimpiä nähtävyyksiä on tax-free myymälän edessä oleva valomainos, sen vieressä on ennenkin nähty upeita poseerauksia, niin kuin nytkin.

Paluumatkalla sieltä Tukholmasta ehdimme ruokailla pitkään ja hartaasti, ihailla ohi lipuvaa Ruotsin saaristoa sekä suunnitella seuraavan pikkujoulun tapatumapaikkaa. Se muuten jäi auki, joten hyviä ehdotuksia voi naputella kerhon sähköpostiin, myös hallituksen jäseniä voi nykyistä hihasta asian tiimoilta.



Hollannin kirjeenvaihtajalta

## Tom Bruinink



## Mission PanAmerica

Kolme hollantilaista kaverusta ajavat Duster 4X4 autolla yli 30 000 kilometriä Alaskasta Argentiinaan hyväntekeväisyysreissun nimissä. Projekti on nimeltään Mission PanAmerica, ja sillä pyritään edistämään lasten parempaa tulevaisuutta.

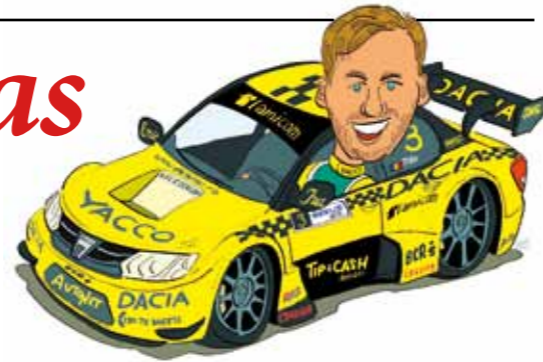
Reitti kulkee 15 eri maan läpi todella haastavilla Pohjois-, Keski- ja Etelä-Amerikan teillä. Autokuntaa sponsoroivat jälleenmyyjäryhmät Hans Jongerius sekä Bert Oving Alankomaista.

## Kukkulan kuningas

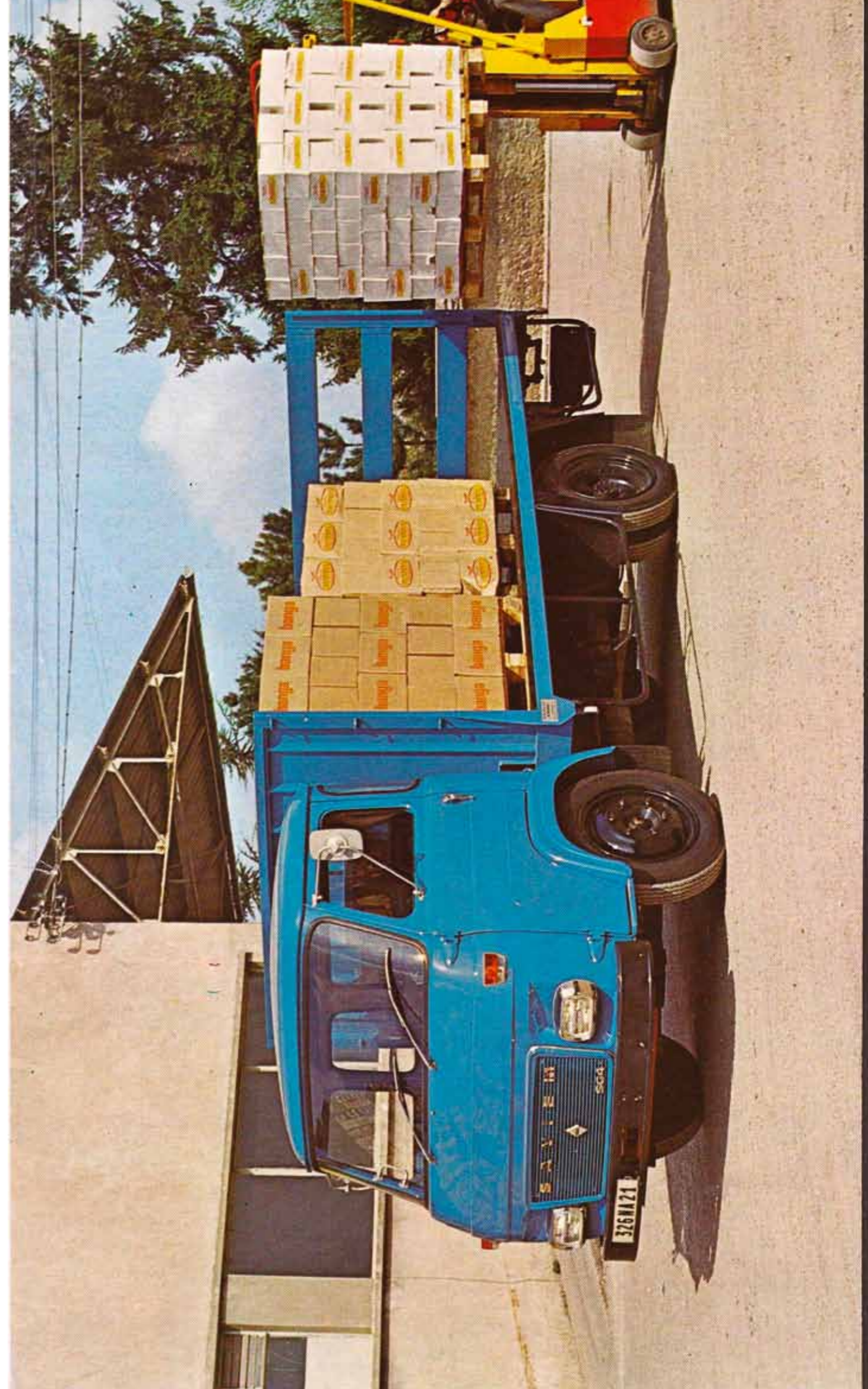
GT-mestarilla, Costi Stratnicillä oli erinomainen kausi vuoden 2019 Romanian Hill Climb Championship CNVC-sarjassa. Sympaattinen Costi (44) otti viime vuonna useita palkintoja E2 luokassa tässä vaativassa ylämäkikisassa, ajokkina Dacia Logan STCC 2WD. Näissä Hill Climb kisoissahan on mukana monenmoista kilpuria, 4WD-ralliautoja, formuloita esim. Osella ja Lola, kaikkea joissa on tehoa ja vääntöä. (Suomalaiset muistavat mäkkikisoista parhaiten Ari Vatasen ja Pösön saavutukset Pikes Peak kisassa. suomentajan lisäys).

Vuoden 2017 ja 2018 mestari jatkoi voittokulkuaan mm. Sinala-turnauksessa saavuttamalla toisen sijan. Juuri tässä kisassa kakkoskuskina toimi Tom Bruinink. Costin voiton kunniaksi taiteilija Camillo Ernesto Hernández Rincón teki hienon kuvan Costista ja hänen autostaan. Yhteistyökumppanina toimivat mm. ranskalainen öljy-yhtiö YACCO, hollantilainen TBT Logistic, Renault-jälleenmyyjät Flamicom ja Renault Oving sekä Renault 4 Club Nederland, heille iso kiitos.

Tom Bruinink



Renaultist



RENAULT SAVIEM SG4







Posti Green

# Tipasta on moneksi

