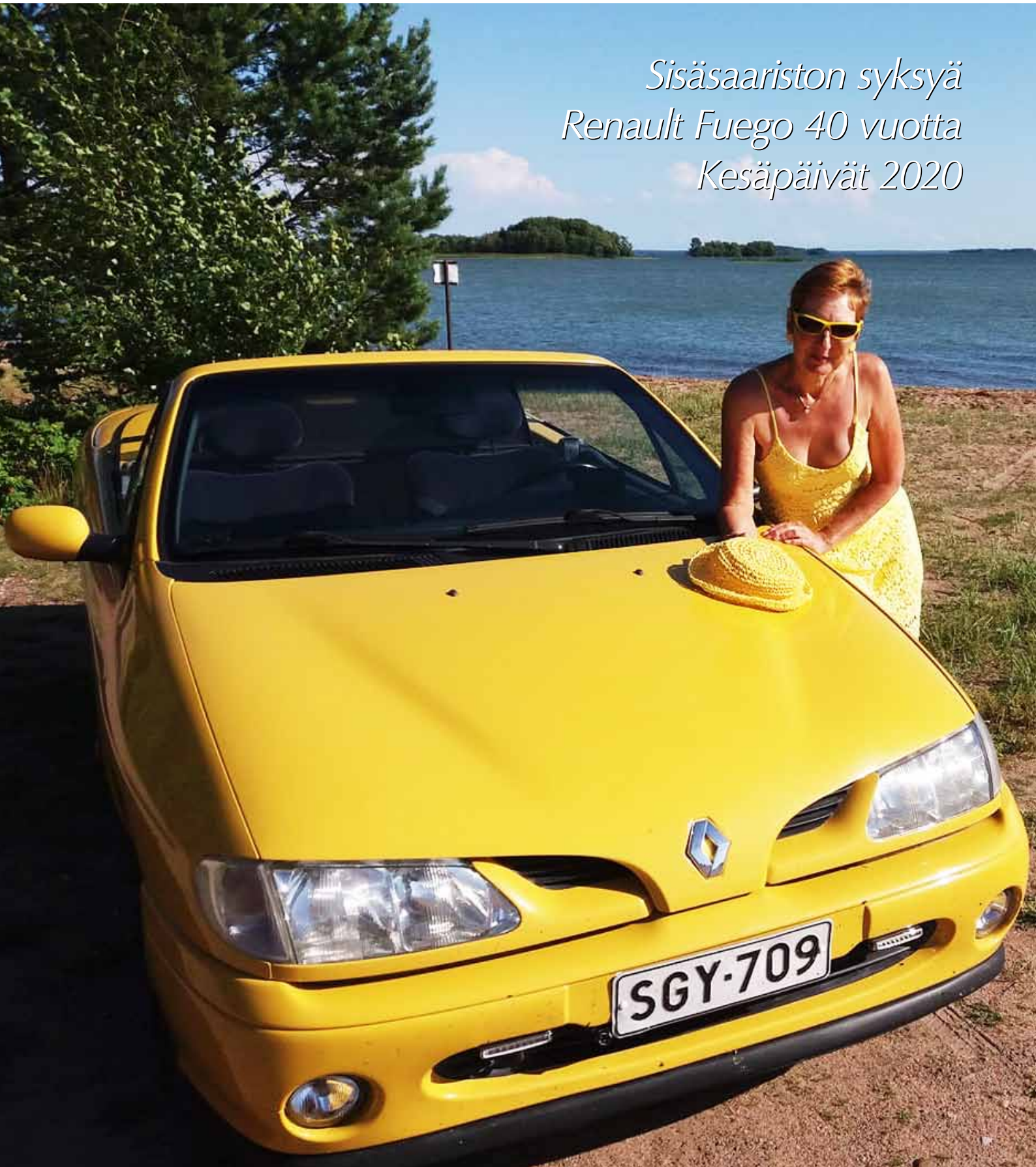


Club Renault de Finlande r.y.

# Renaultist

2/2020

*Sisäsaariston syksyä  
Renault Fuego 40 vuotta  
Kesäpäivät 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  
Avoimna arkisin 8 - 16.30  
Pitkämäenkatu 15, 20250 Turku



## Sisältö

2 / 2020

- 4.....Kesäpäivät 2020
- 8.....Alankomaiden Renault 4 -kerho
- 12 ..... Sisäsaariston syksyä
- 14 ..... Vuosikokouspäätöksiä
- 16 ..... Rellu-naisenergiaa
- 18 ..... Renault 16
- 20 ..... Renault Fuego 40 vuotta
- 22 ..... Renault vanhoissa kuvissa
- 24 ..... Ranskan kansallispäivän ajo
- 26 ..... Renault Floride / Caravelle
- 28 ..... "Kesärellu" Renault R5L
- 30 ..... Hollannin kirjeenvaihtajalta
- 32 ..... Pienoismallit



Ehkäpä koronan ansiosta/syystä syksyn lehteen tuli ennätyismäärä juttuja. Kaikkia ei millään saatu mahtumaan lehteen joten osa jutuista julkaistaan kevään lehdessä. Joten kaikki juttuja lähettäneet, malttakaa vielä hetki jos oma juttunne ei vielä tähän lehteen mahtunut.

## Puheenjohtajalta

### Moro. Syysterveiset Tampereelta!

Olen Heinon Pete Tampereelta ja Renault harrastusta minulla on takana jo yli 40 vuotta. Eikä tähän tautiin ole rokotusta näköpiirissä. Omia Relluja on ollut monenlaisia ja ikimuistoisia kilometrejä on kertynyt niin arjessa kuin monenlaisia kokoontumisia kiertäessä.

Kulunut vuosi on ollut kerholle varsin erilainen; kaikki kokoontumiset peruuntuivat keväältä ja kesätapahtumamme Grand Tour de Renault oli suuressa vaarassa peruuntua.

Ensiksi valittu kokoontumispaikka päätti lyödä hanskat tiskiin jo syksyllä ja seuraavaksi valittu paikka Siuntiossa ilmoitti kuukautta ennen H-hetkeä olevansa suljettu heinäkuussa. Kolmas paikka toden sanoi ja saimme järjestettyä hienot kesäpäivät Aulangolla. Suuret kiitokset vielä järjestäjille!

Syyskuulla kokoonnuimme loistavassa syysäässä Paraisten Solidenin leirintäalueella.

Nyt kun koronatautilanne on taas muuttunut paljon huolestuttavammaksi ja erinäiset kokoontumisrajoitukset voimassa, päätimme suosiolla peruuttaa pikkujoulut. Toivotaan että tilanne helpottuisi ja pääsisimme lähemmäksi normaalia ja voisimme järjestää tapaamiset totutusti.

Kesätapahtuman paikka ja järjestäjätaho on vielä auki, mutta ideoita ja halukkaita kuulutankin tässä yhteydessä ilmoittautumaan hallitukselle. Keväällä on kuitenkin tapahtumassa. Lahden Classic autotapahtumaan on jälleen suunnitteilla ranskalainen Avenue ja ranskalainen visiitti järjestetään näillä näkymin Mobiliassa Kangasalla.

Ranskalaiset automerkkikerhot toivovat, että kesäkuun 2. tiistaina järjestettäisiin paikallisten ranskalaismerkkikerhojen yhteisiä kokoontumisajaja ympäri Suomea.

SUURET KIITOKSET vielä Japille kaikista ansiokkaista vuosista joina hän toimi kerhon puheenjohtajan vaativassa pestissä. Tässä minulla on suuret saappaat täytettäväksi. Kiitos!

Soon moro! Pete



- Renautist**  
Numero 2/2020
- Club  
Renault de Finlande ry:n  
kerholehti
- Toimittanut:**  
Wellu
- Aineiston kokoaminen:**  
Kari Kittä
- Avustajat:**  
Arne Bolzman  
Tom Bruinink  
Lasse Eerola  
Petri Heino  
Hugo Heinänen  
Vesa Heinänen  
Suvi Huotari  
Sari Häkkinen  
Tapio Kaukovalta  
Kari Kittä  
Timo Laitinen  
Antti Lehtovaara  
Hannele Paukama  
Jorma Peisalo  
Jouni Peisalo  
Outi Penttilä  
Tapio Piittari  
Maarit Salo  
Miikka Sonkki  
Jukka Tuominen



Kansikuva: Tapio Kaukovalta

## 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

# Kesäpäivät 2020



Texti: Maarit Salo ja Hannele Paukama  
Kuvat: Vesa ja Hugo Heinänen

Tänä vuonna tuli ennätysmäärä kuvia kesätapahtumasta. Kaikki ei mahtuneet syksyn lehteen joten kuvia julkaisemme lisää kevään lehdessä



Tällä kertaa tätä lehtijuttua kirjoitetaankin järjestäjien näkökulmasta. Kesäpäivät järjestettiin tänä vuonna Hämeenlinnassa Scandic Aulangolla 24.-26.7. Tapahtumaan järjestelyjä varjosti covid-19-pandemia ja jännityksellä seurattiin tilannetta, voidaanko tapahtumaa lainkaan järjestää. Onneksi kokoonmuksurajouksia höllennettiin ja tapahtuma pystyttiin toteuttamaan.



Järjestelyt aloitettiin jo elokuussa 2019. Kävimme tuolloin tutustumassa tapahtumapaikkaan (Hopeaniemi Vihdissä) ja sekä varaus että sopimus tehtiin tapahtuman järjestämisestä kyseisessä paikassa. Paikka tarjosi meille hyvät puitteet: majoitusvaihtoehtoja oli valittavissa telttailun, matkailuautojen ja hotellimajoituksen välillä. Rantasauna ja kota oli käytettävissä, lähellä luontopolkuja ja mahtavat mahdollisuudet monenlaisen ohjelman järjestämiseen. Takaisku saatiin marraskuussa, kun tapahtumapaikka ilmoitti, että toiminta loppuu, eikä tapahtumaa siis voida jär-



jestää suunnitellusti.

Alkoi uuden paikan etsintä. Onneksi olimme tehneet varsin kattavan vertailun eri paikkojen välillä ja saaneet niistä tarjoukset, joten sitten vain käymään listaa uudestaan läpi. Pääkaupunkiseudulla sopivan paikan löytäminen oli erittäin haasteellista: isoja leirintäalueita ei juurikaan ole, eikä oikein muutenkaan kuin ketjuhotelleita keskusta-alueilla. Saimme kuitenkin sovittua tapahtuman järjestelyistä Scandic Siuntion kanssa. Jouduimme tuolloin karsimaan majoitusvaihtoehtoja, sillä hotellin alueella ei mikään oma-toimimajoittuminen ole mahdollista. Tapahtuman suunnittelu saattoi siis kuitenkin jatkua taas. Samalla Arttu ja Vertti suunnittelivat lapsille omaa ohjelmaa.

Maaliskuussa covid 19 -pandemia sulki Suomen. Hotellit sulki oviaan ja niin myös Siuntiossa. Kesäkuussa saimme tiedon, että Siuntio avaa ovensa vasta syyskuussa. Tämä aiheutti hieman päänvaivaa, sillä olivat luvanneet ilmoittaa meille hyvissä ajoin päätöksensä, mutta näin ei kuitenkaan tapahtunut. Saimme kuitenkin lopulta neuvoteltua tapahtuman siirron Hämeenlinnaan. Pääkaupunkiseudun alueellinen kriteeri ei toteutunut, mutta samalla suunnalla oltiin ja tapahtuma päästiin toteuttamaan monen jännitysmomentin jälkeen.

Tapahtuman ilmoittautumisaikaa pystyttiin jatkamaan ja osallistujia saatiinkin lähes yhtä paljon kuin normaaleinkin vuosina. Vain lasten lukumäärä oli normaalia pienempi. Ilmoittautuneita osallistujia oli



hieman yli 80 ja tapahtuma keräsi myös runsaasti päiväkävijöitä sateisesta kelistä huolimatta. Autoille tarkoitetun alueen rajaaminen hotellin alueelta oli oma haasteensa ja alue olikin meille turhan pieni autojen lukumäärään nähden. Onneksi kuitenkin sopu sijaa antaa ja tapahtumakentällä oli mukava kuhina autojen ympärillä. Osallistuvien lasten vähyys hieman karsi poikien suunnittelema lasten tapahtumia, mutta pussinheiton ja onnenpyörän he saivat lapsille järjestettyä.

Lauantaina järjestettiin myös vuosikokous, ja kerholle valittiin uusi puheenjohtaja, Petri Heino Tampereelta. Järjestäytymiskokouksessa hallitus valitsi varapuheenjohtajaksi Mikko Rouskun Lahdesta. Hallituksen jäseninä ovat Juha Leppänen, Miikka Sonkki ja Mikael Takalo sekä varajäseninä Mikko Nieminen



ja Jouni Kyrölä. Rahastonhoitajana on vuoden alusta toiminut Jorma Peisalo ja sihteerinä jatkaa Maarit Salo. Hallitus päätti myös vuosikokouksessa tehdyn aloitteen mukaisesti, että kesän kaunein voidaan valita uudestaan kesän kauneimmaksi, kun 10 vuotta edellisestä valinnasta on kulunut.

Tietokilpailu järjestettiin tänä vuonna uudella tavalla perinteisen paperiversion sijaan. Sähköisesti älykännyköiden avulla pidetyn tietokilpailun voitti Mari Hakala. Kilpailua ja sijoituksia pystyi hienosti seuraamaan reaaliajassa kilpailun edetessä. Kysymykset kilpailuun oli tehnyt Reino Vallius.

Kesän kauneimmaksi valittiin Markku Kivijärven R8, toiseksi äänestyksessä nousi Jouni Peisalon R15 ja kolmanneksi Kalle Kärkkäisen R14. Ääniä sai tänä vuonna poikkeuksellisen monta autoa ja palkintosi-joista kisattiin pienillä eroilla, mutta voittaja kuitenkin erottui selvästi.

Kaikkien vaikeuksien jälkeen kuitenkin järjestäjien näkökulmasta oli mukava viikonloppu. Kiitos teille kaikille, jotka teitte siitä sellaisen tulella mukaan. Kiitokset erityisesti kaikille palkintoja keränneille, sillä sen ansiosta saatoimme järjestää myös arpajaiset, joiden osalta olimme jo luopuneet toivosta. Lisäksi arpajaisien ansiosta tapahtuma jäi taloudellisesti plussan puolelle.

Tapahtumaa sponsoroivat Scandic, Kauppakeskus Goodman Hämeenlinna, Karto, Autosalpa Porvoo, Varaosaliiteri Sipoo, Makita Oyj, Kesko Oyj, Seppo Ertman, Modeltoys, Hämeen Autosähkö, Kinex, Onninen, Hämeen Diesel, Hämeen Sammutin- ja kaasulaitehuolto, Hämeen Autotarvike, Autotalo Peltari, Nordic Automotive Services sekä Käyttöauto Tampere.



# Kesäpäivät 2020



Tapahtuman järjestäjät.





## Alankomaiden Renault 4 -kerho

Texti ja kuvat: Tom Bruinink

31. maaliskuuta 1991 Fedor van der Molen perusti Renault 4 Club Nederlandin, ja vuoden lopussa kerho oli jo toivottanut sadannen jäsenensä tervetulleeksi. Samana vuonna ilmestyi myös kerholehtemme Vrijbouterin ensimmäinen numero. Tähän päivään mennessä lehtiä on ilmestynyt jo 115. Neljä kertaa vuodessa ilmestyvässä lehdessä julkaisemme useita artikkeleita mm. Club Renault de Finlandesta ja jokaisessa painoksessa on uutisia Renault Nelosesta, Kutosesta ja Rodéosta ympäri maailmaa. Lehden päätoimittajana toimii Tom Bruinink

Kerhon perustaja Fedor van der Molen oli suuri Renault 4 -fani. Hänen ja kerhon tavoitteena on pitää mahdollisimman monta R4:ää liikenteessä. Kun kerho perustettiin, Alankomaiden R4-kanta oli huonossa kunnossa ja myös katoamassa aktiivikäytöstä. Aiemmin maassa oli ollut valtava R4-kanta hollantilaisen APK-, brittiläisen MoT- ja saksalaisen TÜV-testien vuoksi.

### Mikä tekee tästä autosta niin erikoisen?

Vuonna 1991 Renault 4 oli edelleen erittäin edullinen auto niin hankinta- kuin käyttökustannuksiltaan. Hyväkuntoisen Nelosen sai silloin ostettua jo pienellä rahalla – tai jopa yhdellä laatikollisella olutla! Renault 4 on "yksinkertainen" auto: erittäin toimiva, halpa käyttää ja helppo korjata. Tietenkin Renault 4 on erityinen myös siksi, että se oli ajaton auto: vuonna 1961 esiteltyä Renaultia valmistettiin edelleen vuonna 1992. Kaiken kaikkiaan R4:ää on rakennettu yli 8,1 miljoonaa! Renault 4 ei ole tosiaan "turhanpäiväinen" auto, vaan nyt näyttää siltä että mallista on tullut klassikko, joka kiinnostaa hyvin erilaisiakin ihmisiä. Nykyään R4 ei enää ole niin "helppokäyttöinen" auto, vaan eneminkin mukava klassinen auto, joka ansaitsee tulla rakastetuksi.

### Renault 4 Club Nederlandilla on noin 530 jäsentä.

Valitettavasti Renault 4 Club Nederlandilla ei ole mallirekisteriä. On useita jäseniä, joilla on enemmän kuin yksi R4, joillakin jopa enemmän kuin viisi. Tapahtumissa autojen mallikirjo on hyvin värikäs ja vaihtelee varhaisista vuosikerroista myöhempään mallivuosiin. Tietysti siellä on ns. normaaleja Tippa-Relluja (suomentajan huomautus, Tom Bruinink tietää sanan: Tippa-Rellu!) sekä paketti- että henkilöautoksi rekisteröityjä Fourgonnetteja, mutta on paljon jäseniä, jotka omistavat Rodéon, R6:n, pick-upin tai jonkun harvinaisemman koriversion, siellä on jopa 6-ovinen limousiini!

Joka vuosi Renault 4 Club Nederland järjestää kaksi suurta tapahtumaa, kesäkuun ja syyskuun ensimmäi-

sinä viikonloppuina. Tapahtumia järjestävät paikalliset kerholaiset Alankomaiden eri kolkissa. Näiden tapahtumien yhteydessä on yhden päivän tapahtuma ja klubi-ilta uudessa kerhotalossa, joka avattiin virallisesti syyskuussa 2016. Klubitalossa nimeltään R4 Quartier ("R4 Quartier"), on myös oma varaosavaraos, joka on auki vain klubin jäsenille. Vuoden aikana on myös monia teknisiä työpajoja useilla eri paikkakunnilla. Kerhomme jäsenten valtuuskunta vieraillee myös kansainvälisessä 4L International -tapahtumassa Ranskan Thenayssä.

Klubin historian merkittävimmät tapahtumat ovat olleet kerhon 10. ja 25. vuosipäivät; näissä tapahtumissa vieraili erittäin suuri kansainvälinen yleisö. Vuosipäivien aikana järjestettiin joitakin erityistapahtumia, kuten Alankomaiden läpi ajettu 444 kilometrin pituinen ralli, joka vieraili useissa kaupungeissa ja kylissä joiden nimessä oli Vier (neljä). Ensimmäinen auto startasi tietenkin kello 4:44.

Kerholehtemme nimi Vrijbouter oli myös Renault-maahantuojan 1960-luvulla lanseeraaman "klubin" nimi. Tuohon klubiin liitettiin jokainen uuden R4:n ostanut henkilö. Myöhemmin jokainen Renault-omistaja oli myös jäsen. Monien vuosien jälkeen maahantuoja lakkautti klubin. Joten vuonna 1991 valitsimme tämän nimen todelliselle R4-klubille. Vrijbouter on siis joku, joka haluaa löytää uusia asioita, tykkää leirielämästä hotellin sijaan jne. Siis ihmisiä jotka haluavat olla vapaata, oman polkunsu kulkijoita.

Kerhomme verkkosivustolle pääset osoitteesta [www.r4club.nl](http://www.r4club.nl). Sieltä löydät viimeisimmät klubiuti-



set, tapahtumakalenterin ja artikkeleita sekä valokuvia uusimmista tapahtumista, kerhon historiaa, linkin klubin foorumille, Facebook-sivun ja Twitter-tilin. Sivusto on hollanninkielinen.

## Uusi Renault CLIO



Nyt varustetason korotus veloitusetta sekä korko 0 % + kulut – aloita lyhennykset vasta 6 kk kuluttua.



Renault-vakuutus maksuturvalla 39 €/kk!

SCe 75 life 16 990 € | TCe 100 Zen nyt 16 990 € | TCe 100 Intens nyt 17 590 € | 18-990 €

Kampanjat voimassa uusiin asiakastilauksiin 1.9. alkaen ja niitä ei voi yhdistää muihin etuihin tai kampanjoihin. Autot rekisteröitävä 15.12.2020 mennessä. Kuvan auto erikoisvarustein. Malliston WLTP CO<sub>2</sub>-päästöt 116-130 g/km, yhd. kulutus 5,2-5,7 l/100 km. Hinnat sis. toimituskulut 600 €. CLIO TCe 100 Zen 16 990 € (sis. varustetason korotuksen ja toimituskulut), esim. 198 €/kk. CO<sub>2</sub> 116 g/km, WLTP-yhd. kulutus 5,2 l/100 km. Rahoitusesimerkki: auton hinta 16 990 €, vaihtoauto/käsiraha 3 000 €, rahoitettava osuus 14 180 € (sis. perustamiskulun 190 €), rahoitusaika max. 72 kk, käsittelymaksu 9 €/erä, korko 0 %, kk-erä 180,55 €. Polkkeava viimeinen erä 2 000 €. Todellinen vuosikorko 1,72 %. Luoton ja luottokustannusten yhteissumma 14 828 €. Auton todellinen luottohinta yhteensä 17 828 €. Rahoituksen tarjoaa DNB Auto Finance Oy, Urho Kekkosen katu 7B, 00100 Helsinki. Rahoitus edellyttää myönteisen luottopäätöksen sekä rahoitus- ja kaskovakuutuksen.

renault.fi



Autotalo Peltari  
Allastie 1, RAISIO  
[www.autotalopeltari.fi](http://www.autotalopeltari.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

Renault  
myyntivastaava  
Miikka Sonkki  
040-527 9220



# Sisäsaariston syksyä

Texti ja Kuvat: Kari Kitti

Paraisten Sollidenin leirintäalueella 4.-6.9.2020 järjestetyn Renault-kerhon syystapahtuman paikan valinnassa oli hieman samanmoista tunnelmaa kuin kesäpäivien puuhaamisessa. Covid-19 pandemia aiheutti pientä ihmettelyä avoinna olevan majoituspaikan etsimisessä. Joillakin leirintäalueilla ei heinäkuussa tiedetty ovatko he auki vielä elokuun puolenvälin jälkeen, saati sitten syyskuun puolella.

Paraisilla tiedettiin aukioloajat, mutta korona verotti heidänkin kahvilatoimintaa, eli se oli suljettu asiakkaiden vähyyden vuoksi. Onneksi kaikissa meidän moikeissä oli kahvinkeitimet joten ei sentään jääty ilman aamukaffetta.

Perjantai-iltapäivä lähti käyntiin meidän mökin osalta jälleen jo perinteeksi muodostuneella savuporokeitolla, tosin tällä kertaa pienessä tihkusateessa, koska se pitää nauttia ulkoterassilla, satoi tai paistoi.



Kaksi punaista Rellua, ikäeroa 45 vuotta.



Kerholaiset kuuntelevat kiltisti mitä uudella puheenjohtajalla oikein on sanottavaa



Palkinnot luovutti ja vs. ylituomarina toimi Erja Rumpunen.

Lisätään vielä perjantain kanssakäymiseen illanistujaiset grillauskatoksella ja paljon mukavaa keskustelua kerholaisten kesken.

Lauantaina ilmasto oli jo huomattavasti kuivempaa ja valoispaa, joten suuntasimme kävelyretken heti aamuvuoruhaisella kohti kaupunginkeskustaa. Paraisten läpi kulkevan kapean kanavan (paikallisella murteella: Suntti) varrelta löytyi uiskentelemasta erittäin harvinaisen, kylki kyljessä kyhnyttävä lintupariskunta, laulu- ja kyhmyjoutsen. Tosin hetken päästä huomasimme niiden olevan muovia.

Maittavan lounaan jälkeen palailimme kävellen ja liftaten takaisin Sollindeniin jonne ilmestyi Autotalo Pelttarin uusi Captur näytille, aika kivan näköinen kulkuneuvo. Tämän kertaisen kolikonheiton voitti pitkällisen kisan jälkeen uusi puheenjohtajamme Petri Heino, upea Fregate Transfluide pienoismalli lähti



Kolikonheittopalkinnot toimitti www.automodels.fi.



siis Tampereelle. Toiseksi kisassa tuli entinen puheenjohtaja Jarmo Kankare, keltainen Clio V RS matkasi Raision vitriiniin. Renault-kerho kiittää ja kumartaa näiden palkintojen myötä yhteistyökumppaniaan Markku Raskia [www.automodels.fi](http://www.automodels.fi):stä. Syystapahtuman kassaan kilahti sen verran kolikoita että niillä pystytään jälleen hankkimaan palkinnot ja munkkikaffet myös ensi vuodeksi. Ja sitten me taas grillattiin.

Sunnuntain lähtökahvien aikana ehdimme vielä pohtia ensivuoden syystapahtuman paikkaakin, ei muuten vielä keksitty sitä. Joten ehdotuksia saa laittaa tulemaan kerholle. Olen ennenkin maininnut että kun nämä syksyiset kokoontumiset ovat pienempi muotoisia, niin näissä ehtii tutustumaan paremmin uusiin ihmisiin kuin suuremmissa kesätapahtumissa. Siis tervetuloa rohkeasti mukaan!



Omenapuutarhan rauhallista tunnelmaa.



Suntin Puistosilta.



Mäntymetsikön keskellä piileskeli monenlaisia Relluja.

# Vuosikokouspäätöksiä



Puheenjohtajaksi valittiin Petri Heino.

## 1. Kokouksen avaus

Kerhon puheenjohtaja Jarmo Kankare avasi kokouksen.

## 2. Kokouksen puheenjohtajan, sihteerin, kahden pöytäkirjan tarkastajan ja kahden ääntenlaskijan valinta

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Antti Mikola, sihteeriksi Maarit Salo ja pöytäkirjan tarkastajiksi Merja Takalo ja Eliisa Takalo.

## 3. Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltuutuksen toteaminen

Kokous todettiin lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

## 4. Esityslistan hyväksyminen

Esityslista hyväksyttiin kokouksen työjärjestykseksi.

## 5. Toimintakertomuksen, tilinpäätöksen ja toiminnantarkastajan lausunnon esittäminen vuodelta 2019

Toimintakertomus, tilinpäätös ja toiminnantarkastajan lausunto esitettiin ja hyväksyttiin.

## 6. Tilinpäätöksen vahvistaminen ja vastuuvapauden myöntäminen hallituksen jäsenille

Tilinpäätös vahvistettiin ja hallituksen jäsenille myönnettiin vastuuvapaus.

## 7. Liittymis- ja jäsenmaksujen suuruuden päättäminen vuodelle 2021

Liittymis- ja jäsenmaksut säilytettiin ennallaan. Liittymismaksu on 10 €, jäsenmaksu 20 € ja perhejäsenen jäsenmaksu 5 €.

## 8. Toimintasuunnitelman ja budjetin hyväksyminen vuodelle 2020

Toimintasuunnitelma ja budjetti hyväksyttiin. Ehdotettiin, että paperilehteä ei enää julkaistaisi ja raha panostettaisiin nuorten toimintaan. Vastapuheenvuorossa lehden tekemisen jatkamista kannatettiin, sillä se toimii kerhon käyntikorttina sekä kotimaassa että kansainvälisissä tapahtumissa ja on näyttävä ja hyvälaatuinen. Asia jätetään hallituksen pohdittavaksi.

Hallitus on kokouksessaan keskustellut kuluista Salmiakin postittamisesta. Postituskulut ovat noin 700 €. Salmiakin osalta olisi hyvä, että se saataisiin toimitettua pääosin sähköisenä. Jäseniä pyydetään toimitamaan sähköposti kerholle ja sähköisestä Salmiakista on tiedotettu.

## 9. Hallituksen jäsenille ja toiminnantarkastajille maksettavista palkkiosta päättäminen

Tähän asti on toimitettu niin, että aiheutuneet kulut on maksettu kuittia vastaan tapauskohtaisesti. Palkkiota ei ole maksettu. Päätetään, että palkkiota ei edelleenkään makseta ja kulut korvataan vanhan käytännön mukaan.

## 10. Hallituksen puheenjohtajan, neljän varsinaisen hallituksen jäsenien sekä varajäsenen valitseminen

Puheenjohtajaksi valittiin Petri Heino. Hallituksen varsinaisiksi jäseniksi valittiin Mikko Rousku, Juha Leppänen, Miikka Sonkki ja Mikael Takalo. Hallituksen varajäseniksi valitaan Mikko Nieminen ja Jouni Kyrölä.

## 11. Toiminnantarkastaja ja varahenkilön valitseminen

Toiminnantarkastajaksi valittiin Markku Klemola ja varahenkilöksi Kari Kittinen.

## 12. Yhdistyksen kokouksen kutsutavan päättäminen

Kokous on kutsuttu koolle Salmiakkiedotteessa sekä yhdistyksen nettisivuilla. Kokouksen kutustapa päätettiin pitää ennallaan.

## 13. Muut asiat

Tulevat tapahtumat: Paikallisista tapahtumista ajankohtaiset tiedot ovat kerhon nettisivuilla. 12.9. Jurvan Botniaringillä Sinisorsa racingin ratapäivät. Tapahtuman yhteyshenkilönä toimii Mikko Nieminen.

## Muut asiat

Kesän kauneinta ei tällä hetkellä voida valita kahdesti samaa autoa. Ehdotettiin, että aika olisi 10 vuotta ja sen jälkeen auto voitaisiin valita uudelleen. Asia jää hallituksen pohdittavaksi.

## 14 Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen.

## 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 |



RENAULT  
Passion for life

# Renault CAPTUR Plug-in lataushybridi

## Nyt ennakkomyynnissä



Mallisto alk.

**29 990 €**, CO<sub>2</sub> 33 g/km, WLTP-yhd. kulutus 1,5 l/100 km.

Renault Captur Plug-in lataushybridissä on täysin uusi 1,6-litrainen bensiinimoottori, kaksi sähkömoottoria ja älykäs automaattinen monitilavaihteisto. Moottorien yhteisteho on 117 kilowattia (159 hv). 9,8 kWh:n (400V) litiumionijäjoakun energiasäilytys on 9,8 kWh (400 V). Sen virta riittää WLTP-normin mukaan 50 kilometrin ajoon ja kaupungissa 63 kilometriin. Akun saa ladattua sähköauton latauslaitteella täyteen kolmessa tai kotipistorasiasta viidessä tunnissa. Myös ladatun virran loputtua Captur E-TECH lataushybridi toimii kuten itselataava hybridi. Uusi Renault Captur E-TECH Plug-in lataushybridi on saatavilla kattavalla Intens-varustelutasolla. Siihen sisältyvät mm. 17" kevytmetallivanteet, etupysäköintitutka ja peruutuskamera, lämmitettävä ohjauspyörä ja Multi-Sense-järjestelmä. Intens-varusteiden lisäksi Captur E-TECH Plug-in lataushybridissä on suurempi 10,2-tuumainen digitaalinen mittaristo ja 9,3-tuumainen kosketusnäyttö, joista käyttäjä saa kattavat tiedot auton energiavirroista.

Hinta sis. toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein.



Ysi sisältä.



Talossa alusta asti ollut 1973 R 12 TS.

# Todellista merkkiuskollisuutta

**Miikka Sonkki ja Jukka Tuominen**

Maassamme on yllättävän monia autoharrastajia, joita ei autoineen välttämättä näe kokoontumisissa ja tapahtumissa, mutta joiden kätköistä saattaa löytyä mielenkiintoisakin säilymiä. Yksi tällainen on Turun lähistöllä Yläneellä vaikuttava Pentti Hakala.

Tuomisen Jukka oli yrittäjäaikoinaan tutustunut maanviljelijä Pentti Hakalaan tämän huollattaessa autojaan Kuntotestissä Turussa. Muutamia vuosia sitten tuli puhetta, että Hakalan kalustosta pitäisi tehdä juttua Renaultistiin. Jukka olikin yhteydessä Penttiin ja asia sopi hänelle erinomaisesti. Kuten toisinaan käy, venyi Yläneellä käynti muutamia vuosia eteenpäin. Viimein syksyllä 2019 omaa harrasteautoani Huittisiin talviteloille viedessä, päätimme samalla kertaa mennä poikkeamaan Hakalan luona. Tuolla kertaa olimme kuitenkin hieman myöhässä, sillä sielläkin kalusto oli jo pakattu talvisäilöön. Keväällä 2020 taas pandemia kariutti suunnitelmat. Viimein elokuun puolivälissä pääsimme asiaan, Penttikin ehti jo kyselemään, että tulemmeko ollenkaan.

**Gordinin siisti konehuone.**



Aurinkoisena kesäpäivänä maatilan pihalle kaartaessamme odotti meitä upea näky, 6 erimallista Renaultia siististi pihanurmelle aseteltuina. Pihapuiden alla kahvia nauttiessamme ja Renault-esitteitä selaillessamme kertoili omistaja meille autoistaan ja omasta Renault-historiastaan. Useat eri mallit olivat tulleet hänelle vuosien myötä tutuiksi, sillä piakkoin Pentille tulee peräti 57 vuotta täyteen Renaultien puikoissa! Pihalla olleiden mallien lisäksi omistuksessa olivat matkan varrella olleet ainakin Sämpylä Gordini, R8S, R10, R21 ja Meganen eri sukupolvia. Mielenkiintoisena yksityiskohtana tuli ilmi, että maatilan kivi-navetan päässä oli toiminut vuosina 1961–1969 Pentin sukulaismiehen toimesta Renault-merkkikorjaamo, josta jäljellä oli edelleenkin hieman rekvisiittaa. Varmastikin juuri tästä syystä mm. monella paikkakunnan virkaatekevällä oli 60-luvulla autonaan Renault 10. Aikoinaan on ollut lähellä Hakalan sydäntä läpi koko elämän, mm. ST-ajojen muodossa ja löytyihän varastoista muuten Vauhdin Maailma lehdessä vuosikerran aina alusta tähän päivään saakka.

Pentin autot

Kirkkaan keltainen vuoden 1973 R12 TS TBB-844 on ollut Hakaloilla alusta saakka. Autoa ei ole entisöity, vaan sitä on aina hoidettu huolellisesti. Mistään ei huomaa, että matkamittari on lähtenyt jo kolmannelle kierrokselle, mittarilukeman ollessa tällä hetkellä noin 16000 kilometriä. Samanlaisista omistushistorioista ei usein tuon ikäisistä autoista tapaa.

Kokoelman toinen R12 onkin sitten aito Gordini. Yksilö oli tullut Pentin omistukseen 80–90-lukujen taitteessa ja on hyvin pitkälti käyty läpi. Etenkin kori vaati tuolloin runsaasti huomiota osakseen. Valkoisia Gordini-raitoja autossa ei tällä hetkellä ole, mutta muuten auton ulkoasu on upea. Omistaja hieman harmitteli oikeanlaisten ilmansuodattimien puuttamista. Katsastettu autoa ei muutamiin vuosiin ole, mutta se on teknisesti täysin kunnossa ja ajokelpoinen.

Todellinen säilymäihme on tummanpunainen vuoden 1983 R9 TC, jonka mittariin on ehtinyt kertyä vasta noin 73000 kilometriä. Ysi oli siirtynyt nykyomistajalleen hänen täditään. Auto on hienosti säilynyt nostalgista takalasinarraa myöden. Vaalea sisustuskin oli todella siisti. Upeaa, että tällainen perheauton perusmallikin on säilynyt nykypäiviin saakka näin hienokuntoisena.

Tavarankuljetusosastoa pihassa edusti -91-mallinen bensakoneinen Trafic, sekin varsinkin tavara-autoksi erittäin hienossa kunnossa, mittarissaan vain 127000 kilometriä. Yläneelle auto oli aikoinaan siirtynyt Pohjanmaan suunnalta. Traficilla hoitaa kyllä edelleenkin tarvittaessa maatilan pienet kuljetukset tyyliillä.

Pihasta löytyivät lisäksi viisioviset R19 Biarritz ja Megane TCe 130 HB. Ysitoistanen on Hakaloiden entinen käyttöauto ja yhä edelleen siistissä alkuperäiskunnossa. Meganella taas hoidetaan nykyisin päivittäiset ajot.

Tallista löytyi lisäksi talon ainoa ei Renault-merkinen auto, Pentin isältä periytynyt vuoden 1966 2-ovinen Dodge Dart, sekin luonnollisesti huippusiistissä kunnossa. Lisäksi navetan vintille on varastoituna muutamia varaosa-autoja, mutta ne olivat Pentin mielestä sen verran epäsiistejä ja pölyisiä, että saivat pysyä piilossaan.

Loppuun lämpimät kiitokset Pentille ja Tertulle, kun pääsimme tutustumaan tuohon hienoon Renault-kokoelmaan ja kuulemaan tarinoita vuosien varrelta.



Renault 19 Biarritz.



Alkuperäiskuntoinen R9 TC mittarissaan 73 tkm.



Renault Trafic bensini vuodelta 1991.



Korjaamoajoilta jälken jäänyttä Renault rekvisiittaa.



Renault 12 Gordini.





Perheiden lapsia puolisoineen ja lapsenlapsia uimassa.

# Rellu-naisenergiaa jo kolmannessa polvessa

Teksti: Tapio Piittari  
Kuvat: Outi Penttilä ja Piittarit

Vaikka autoilu ja harrasteautot usein mielletään miesten harrastuksiksi, niin Club Renault de Finlanden tapahtumat ovat ainakin tutustuttaneet kaksi suurta perhettä yhteen.

Penttilän perhedynastia Haminasta ja Piittarin dynastia Vaasasta ovat tutustuneet jo 90-luvun alkupuolella kerhon kesätapahtumissa. Piittarit ovat olleet mukana katkeamattomasti vuodesta 1991 alkaen, yhteensä 30 kertaa. Yhden kerran meinasi osallistuminen katketa, kun oli pojan rippijuhlat sunnuntaina. Se toteutettiin sitten niin, että valmisteltiin juhlat mm. kuorimalla perunat valmiiksi. Matkaan lähdettiin perjantaina R8 Gordinilla ja päätettiin yöpyä pe-la autossa nukkuen. No, kyllä joskus aamuyön tunteina vetäydyttiin Gordiniin nukkumaan, mutta ei mennyt kuin muutama tunti, kun Tuomisen Taisto tuli koputtelemaan höyryisiä ikkunoita ihmetellen.

Penttilät osallistuivat ensimmäistä kertaa vuonna 1993, muutama kerta on heillä jäänyt väliin häiden ym. perhetapahtumien vuoksi. Vuosien ja vuosikymmenten aikana on ehditty harrastaa jo montaa eri Renaultin mallia molemmissa perheissä. Kesätapahtumaan on monesti tultu useammalla saman perheen autolla. Hyvin ovat matkat sujuneet, isompia murheita ei autoissa ole pitkienkään matkojen taittuessa ilmennyt. Palkintojakin ovat molemmat perheet voittaneet kesän kauneimman Renaultin valinnoissa, Penttilät kahdesti ja Piittarit kerran.

Perheet ovat omistaneet/harrastaneet/ajaneet/entisöineet seuraavilla Renaultin malleilla:

Penttilät: Renault Floride, R4, R5 Supervitonen, R8 useita, R8S, R16TL, R16TS useita, R12Dacia, R18TL, Alpine 310, Fuego turbo, R20TL, R21 Symphony, Clio I useita, Clio II, Megane I, Megane III, Megane III cc, Laguna I, Laguna III, Espace IV, Espace V, Kadjar 4X4 Bose ja Talisman.

Piittarit: Renault Dauphine useita, Dauphine-Gordini useita, R4, R5 TL, R5 GTX, R5GT Turbo, R6, R8 useita, R8S useita, R8 Gordini, R9, R11, R12 useita, R14 TL, R19 GTS useita, R19 GTX, R21 GTS, Fuego TX, Fuego GTX, Clio II, Laguna I, Laguna II,

Laguna III ja Talisman.

Molemmilla perheillä on siis ollut/on 24 eri mallin Renaultia.

Kiitos kesätapahtumien eri paikkakunnilta oleville järjestäjille ja tietenkin kerhon hallitukselle ja muille toimijoille. Tapahtumat ovat aina rakennettu koko perheen tapahtumiksi, ohjelmaa on puolisoille ja lapsille aina ollut sopivasti. Tämän vuoksi tämänkin jutun perheet ovat olleet lapsineen ja lapsenlapsineen mukana. Molemmissa perheissä on suunnilleen samanikäiset vanhemmat ja neljä lasta. Lapsenlapsia Penttilöiden perheessä on nyt viisi ja Piittareilla kuusi. Lisäkin kuulemma on jo tulossa? Sieltä sitä jo ponnistaa uutta ikäluokkaa tapahtumiin.



Hevostytöt Emma & Juulia.

Tapahtumissa miehet menevät menojaan (lue: potkivat autojen luona renkaita) ja rouvat viettävät laatu-aikaa keskenään kertomalla vuoden aikana perheissä tapahtuneita juttuja ja lasten edesottamuksia. Hilkkalla ja Outilla on jo lähes kaikkien tiedossa ensimmäisenä päivänä Hilikka & Outi-hetki, jolloin heitä ei saa häiritä. Perheiden ajoittain varsin äänekkäs kommunikointi ja hauskan pito on joskus herättänyt pahenusta aikaisemmin nukkuvan menneiltä. Vuodessa on vaan tullut niin paljon asiaa, jotka pitää äkkiä ja lähes huutamalla kertoa toisille. Pyydämme sitä anteeksi.

Lapset ovat jo pienestä pitäen saaneet olla alueella omissa jutuissaan, kukin toistensa perään katsoen. Kyllä miehetkin ovat osaa lastenhoitoon ottaneet. Tämän kesän kunnian ansaitsee Ville. Hän ilmoitti, että hän ottaa kaikki lapset mukaan kylpylään, naiset saavat viettää omaa aikaa. Hyvä Ville!

Lapsilla on paljon mukavia muistoja, esimerkiksi jonain vuotena aamupalalle saapui muutama harrastaja ilmiselvästi hauskaa pitäneinä. Lapset ihmettelivät, että noilla sedillä on samat vaatteet kuin eilen ja tukat aivan pystyssä.

Eriyisen lämmin suhde vuosien saatossa on muodostunut Outin ja Hilkan välille, se on jalostunut Marin ja Helenan ystävyydessä ja nyt tämän kesän Hämeenlinnan Aulangon tapahtumassa ystävytyivät Emma ja Juulia.

Perheiden ystävyys ja Renaultit pysyvät ikuisesti mukana matkassamme.

Autotytöt Emma & Juulia.

Helena Holappa, Mari, Emma ja Aleks.



Kantaäiteet Hilu & Outi elementissään.



| Vanhemmat                           | Lapset                             | Lapsenlapset             |
|-------------------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| <b>Outi &amp; Kimmo Penttilä</b>    | Mari & Ville Hakala                | Emma ja Aleks            |
|                                     | Katri & Mikko Liikkanen            |                          |
|                                     | Matti & Eeva Penttilä              | Valtteri, Pihla ja Veeti |
|                                     | Teemu Penttilä                     |                          |
| <b>Hilikka &amp; Tapio Piittari</b> | Helena & Esa Holappa               | Emmi ja Juulia           |
|                                     | Terho & Hanna Piittari             | Gemma                    |
|                                     | Markku Piittari & Johanna Honkanen | Patrik                   |
|                                     | Tiina & Joni Vainio                | Mila ja Nova             |

# Renault 16



Paikan päällä 25.6.2020 havaitsimme auton lupauksen mukaiseksi. Alkuperäinen väri oli niin hieno, että varmasti auto oli kertaalleen uudelleen maalattu, vaikka myyjä ei siitä maininnutkaan. Sisätilat olivat alkuperäiset ja hyvässä kunnossa. Auto oli museorekisterissä, rekisterinron B EQ 4546H H-kirjain sen jo paljasti. Auto on aikanaan myyty Giessenissä yli 70-vuotiaalle miehelle nimeltä Urban, joka piti autoa 9 vuotta. Sen jälkeen giesseniläinen autoliike lunasti auton takaisin ja piti sitä yli 25 vuotta ikkunassa näytteillä myyden sen sitten berliiniläiselle tohtori Kindleille, joka ei autolla juuri ajanut. Hän pisti auton sitten Pre Selectin kautta myyntiin. Autolla on ajettu vain 44 000 km.

Maksoin pankin kautta loppusumman autosta. Maksun perille menoa odotettiin seuraavaan



päivään. Sitten lähdettiin 26.6.2020 ajamaan Travemünden lauttarantaa kohti. Valitsimme Landstrasset, jotta autoa ei liikaa rääkättäisi. Jossakin vaiheessa autosta hävisivät etuvalot, vilkut ja bensinimittari näytti nollaa. Päätimme kuitenkin ajaa laivalle aikataulun mukaisesti pikkuvioista välittämättä. Sunnuntaina 28.6.2020 aamuyöstä lähti laiva ja saapui Suomeen 29.6.2020 aamulla. Sitten ajoimme Lahteen. Lahdessa sovin autosähkökorjaamon kanssa valojen korjauksesta. Ne on nyt korjattu ja auto on jälleen ajoon valmis.

Texti ja kuvat: Lasse Eerola

Tervehdys kaikki Renault-ystävät ja asianharrastajat

Olen Lasse Eerola, 70-vuotias rakennusalan DI Lahdesta. Kävin juhannuksen jälkeisellä viikolla hakemassa Berliinistä kesäautoksi Renault 16 TL:n vuosimallia 1978. Miksi hankin Renaultin harrasteautoksi? Syy löytyy lapsuudestani ja nuoruudestani.

Isällä oli Rugbyn, vuosimalli 1929 ja Citroen 2CV:n, vuosimalli 1956 jälkeen peräjälkeen 2 Dauphinea, vuosimallit 1959 ja 1962, sen jälkeen kaksi Renault R8, vuosimallit 1964 ja 1966. Sen jälkeen hänellä oli kolme Renault 16 TL:ää peräjälkeen, vuosimallit 1968, 1971 ja 1973. Sen jälkeen hän sai autoedun työpaikastaan ja joutui vaihtamaan merkkiä. Äidillä oli käyttöautona ensin Renault R4 ja sitten R8.

Ajokortin saatuani v. 1969 ajoin ensimmäiset ajoni Renault 16 TL:llä. Minusta suvun Renault-harrastus oli hyvä syy hankkia harrasteautoksi ja juuri 70-vuotissyntymäpäivälahjakseni Renault. Varsinaisena ajona minulla on BMW 530e, jo viides BMW peräjälkeen.

Harrasteauton hankinta alkoi nettiä keväällä selaimella. Suomesta ei silloin löytynyt juuri mitään vanhoja Renaulteja: Dauphineita tai R8:a ja R16:a. Mutta Saksasta trappäsi. Mobile.de-sivulta löytyi Berliinistä Pre Select -nimisestä firmasta Renault 16 TL. Firma sijaitsi todella mielenkiintoisessa vanhojen ajoneuvojen korjaus-, esittely- ja myyntipisteessä Remise Clas-sicissa Wiebestrasse 36-37:ssä.

Kaupat sovin puhelimesta kesäkuun alussa. Maksoin pienen käsirahan pankin kautta. Ei muuta kun vaimon kanssa lentolippua Berliiniin varaamaan. Lensimme Berliiniin 24.6.2020. Berliinissä olen käynyt yli sata kertaa jo aikaisemminkin ja ollut siellä kesätoissa 1960-70 luvuilla ja pitänyt siellä insinööritoimistoa 1990-luvulla.



# Fuego

40 vuotta



Teksti ja kuvat: Jorma Peisalo, Tuulilasi-lehden sekä pressikuvat Jouni Peisalo

Renault Fuego oli aikanaan edelläkävijä monessakin suhteessa. Kun auto tuli markkinoille 1980, oli Renaultin nimeämispolitiikkana käyttää numeroita. Siksi oli poikkeavaa valita nimi numeron sijasta. Fuego, espanjaksi tuli, kuvaa hyvin auton sporttista luonnetta ja muotoilua.

Fuego tuli korvaamaan 70-luvulla esitellyt R15 ja R17 -mallit. Muotoilultaan Fuego on erittäin onnistunut ja jopa ajaton, sanoisin. Muotoilusta vastasi Michel Jardin, joka työskenteli Robert Opronin alaisuudessa. Mallin suunnittelu aloitettiin jo 1976.

Fuegoa katsoessa tulee mieleen verrata sitä Porsche 924:ään. Jotain yhtäläisyyksiä toki löytyy, mutta minusta Fuegon muotoilu on onnistuneempi ja harmonisempi. Fuegon keula on urheiluautolle sopivasti maskuliinisempi, mitä vielä korostaa nokkapellissä oleva kohouma. Fuegossa on kyljissä listan lisäksi kanttaus, joka antaa kyljille särmää. Perän osalta alaosa pyöristyy linjakkaammin kuin Porschessa. En tiedä miksi, mutta Porchesta tulee minulle mieleen uninen sammakko.

Fuego on erittäin linjakas ja sen muotoilun ominaispiirre on kyljessä kulkeva musta

muovilista. Kun on nähnyt mustan Fuegon, jossa lista ei erotu, niin listan merkityksen ulkonäköön tajuaa erittäin hyvin, sen siis pitää erottua. Monesti näkee autoja, joiden keulan muotoiluun on panostettu paljon ja siten saatu siitä näyttävän näköinen. Mutta kun sitten katsoo auton peräpuolta, niin valitettavan usein muotoilijoiden energia ei ole riittänyt loppuun saakka, vaan lopputulos jotenkin lässähtää. Fuegossa ei ole tähän sorruttu. Ehkä ajatuksena oli, että tästä suunnasta sitä useimmat joutuvat katsomaan.

Muotoilussa oli käytetty runsaasti tuulitunnelia ja mallin ilmanvastuskerroin oli huippuluokkaa (0.32–0.35). Se oli paljon edellä kilpailijoitaan (Ford Capri Mk III ja Opel Manta) ja vertailun vuoksi todettakoon,



että Ferrari Testarossan ilmanvastuskerroin oli 0.36.

Tekniikkansa osalta Fuego perustui pääosin R18-malliin ja jakoi sen kanssa saman pohjalevyn. Tosin pyöräntuenta ja jousitus kehitettiin R20/R30-mallien pohjalta. Alusta oli ranskalaiseksi autoksi jopa jäykkä ja käyttäytyi mallikkaasti mutkaisillakin teillä. Kaiken kaikkiaan ajomukavuus oli hyvä.

Aikanaan Fuego sai kehuja vakaista ajo-ominaisuuksistaan myös suurilla nopeuksilla ja voin vain muistella, kuinka tuo tuli testattua omakohtaisesti 90-luvun alussa Saksan baanoilla. Hyvin kulki. Kyseessä sattui olemaan juuri tuo sama Fuego, joka on tuossa Tuulilasi-lehden testissä.

Muistaakseni TM käytti aikanaan Fuegosta termiä bulevardisportti, joka itseasiassa istuu suunnittelutiimin tavoitteeseen luoda piristetty perheauto. 1982 markkinoille tuotu Turbo Diesel oli tuon aikakauden nopein sarjavalmisteen dieselmoottorinen henkilöauto (huippunopeus oli 180 km/h). Muutoin suorituskyky ei ollut ihan kilpailukykyinen varsinaisten urheiluautojen kanssa mutta peittosi heittämillä tavalliset perheautot.

Tarjolle tuli aluksi 1.4-litrainen moottori TL mallissa ja TS:ssä 1.6 litraa (96 hv). 1981 TX/GTX mallin myötä tuli 2-litrainen kone, joka tarjosi 110 hv:tä. Kone oli sama kuin R20-mallissa. 1983 esiteltiin Turbo malli (1.6 l), jossa oli potkua hieman enemmän (132 hv:tä).

Fuego oli aikanaan eurooppalaiseksi autoksi hyvin varusteltu ja sen optiolistalta saattoi valita ylellisyysvarusteita kuten nahkaverhoilu, ajotietokone, vakionopeussäädin, ilmastointi tai sähkötoiminen katto-luukku. Fuego oli ensimmäinen henkilöauto, jossa oli kauko-ohjattava keskuslukitus sekä Euroopassa ensimmäinen, jossa oli ohjauspyörään asetetut audiolaitteiden ohjauskytkimet.

Aikanaan Fuego oli Renaultin käyntikortti Amerikan markkinoilla, vaikka muotoilutiimi sai ahdistusta paikallisista turvavaatimuksista, joiden takia jouduttiin laittamaan muotoiluun sopimattomat puskurit. He eivät kuulemma olleet tyytyväisiä myöskään valittuihin väriihin. Fuego sai paikallisissa medioissa hyvän vastaanoton, mutta myyntiä se ei kuitenkaan siivittänyt asetettuihin tavoitteisiin. Ehkä auto oli kuitenkin liian pieni amerikkalaisten makuun.

Euroopassa Fuego oli vuosina 1980–82 luokkansa myydyin auto, mikä hyvin kuvastaa makueroja uuden ja vanhan mantereen välillä. Kaiken kaikkiaan Ranskassa valmistettiin 226 583 autoa. Espanjan ja Etelä-Amerikan tuotanto kasvattaa määrää noin 40 000 autolla.

Fuegoa tehtiin Euroopassa vuosina 1980–86 ja valmistus jatkui Argentiinassa vuoteen 1992 asti. Fuegolle suunniteltiin myös uutta versiota, joka muistutti hyvin paljon Alpine GTA:ta, mutta se suunnitelma ei koskaan toteutunut. Syynä oli todennäköisesti silloin ollut Renaultin huono talustilanne sekä urheilullisten coupe-mallien kysynnän hiipuminen. Lisäksi tuotannossa oli samaan aikaan Alpinen mallisto, jota voitiin tarjota urheilullisempaa kalustoa etsiville.

Iloita voi todeta, että kolmasosa aikanaan rekisteröidyistä autoista on edelleen ajossa. Fuegoa voi jo pitää klassikkona, joten pitääkö niistä hyvää huolta!

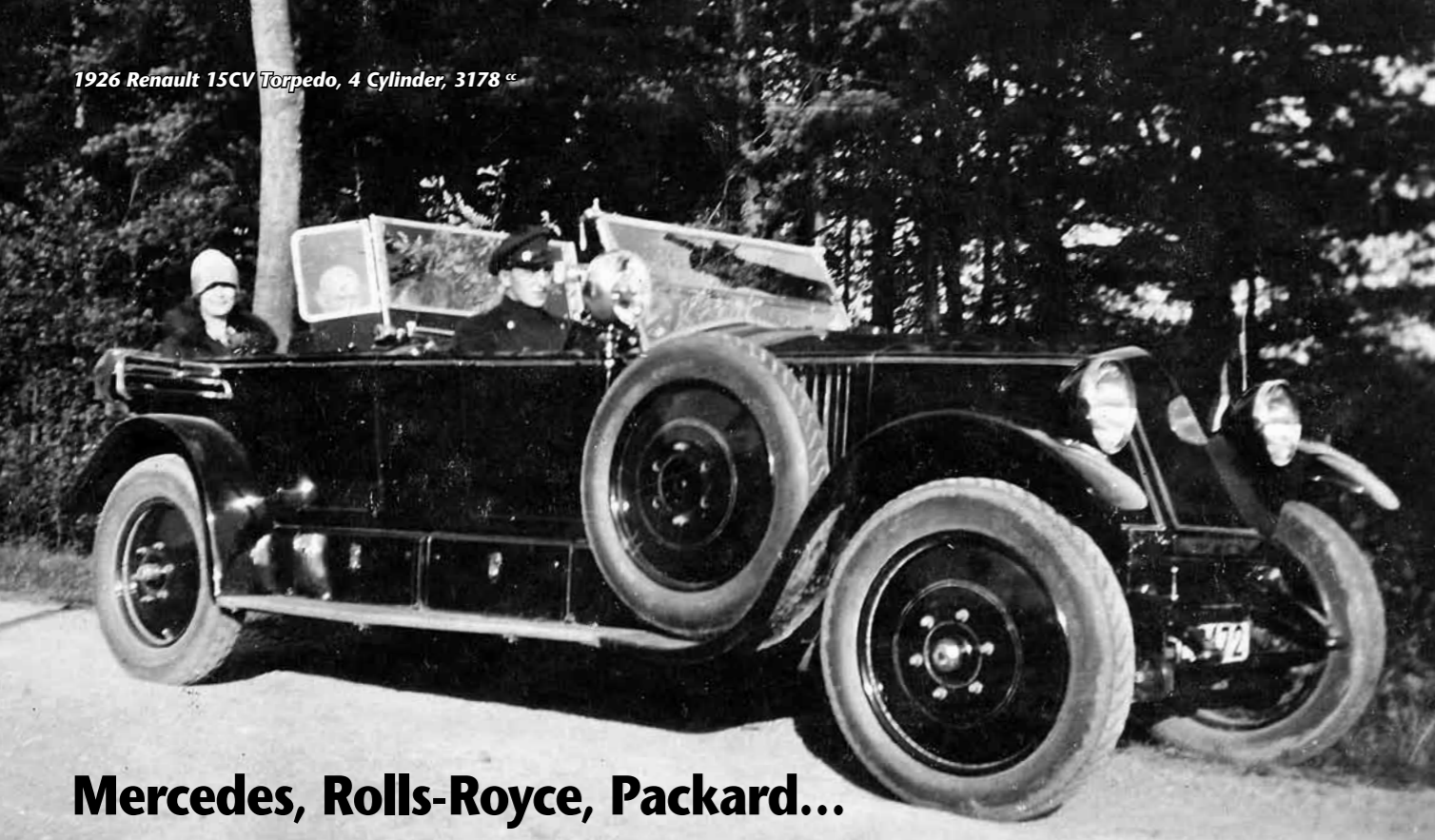


Fuego-mallia rekisteröitiin Suomessa seuraavasti:

| Vuosi                     | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Alkuperäinen määrä (kpl)  | 2    | 41   | 21   | 16   | 14   | 3    |
| Rekisterissä 2019 lopussa | 1    | 12   | 7    | 6    | 5    | 2    |



1926 Renault 15CV Torpedo, 4 Cylinder, 3178 cc



Mercedes, Rolls-Royce, Packard...

# Renault???

Kun ihmiset ajattelevat Renaultia tänä päivänä, se mielletään pääosin pienien ja kompaktien autojen valmistajaksi. Kaiken kaikkiaan tämä johtune siitä suuresta suosiosta, jonka pienet Renaultin mallit – 4CV, Dauphine, R4, R5, Clio ja Twingo – ovat saavuttaneet, sillä ne ovat olleet kaduilla näkyvimmit merkin edustajat.

Mutta asia ei ole aina ollut niin. Ennen Type NN -mallia kaksikymmentäluvun psuolivälissä Louis Renaultin firma oli tunnettu teknisesti konservatiivisista mutta hyvin tehdyistä autoista ylemmässä luokassa ja luksusautoissa. Jos sinulla oli riittävästi rahaa, niin saatoit valita haluamasi laajasta korimallistosta ja personoida autosi monilla erilaisilla ominaisuuksilla sekä sisältä että ulkoa. 1920-luvulla ylivoimaisesti suosituin kori oli avomalli tai "torpedo".

**1926 Renault 15 CV Torpedo, 4 cylinder, 3178 cc**  
Tämä suurenmoinen 1926 vuosimallin Renault 15CV Torpedo on täydellinen esimerkki houkuttelevasta avomallista niille, jotka olivat riittävän rikkaita hankkimaan sellaisen. Kadulla olevat ihmiset saattoivat nähdä sinut tyylikkääseen uniformuun puetun kuljettajan kyyditsemänä, itse saatoit sitten valita, tervehditkö muita nyökkäämällä vai olitko vain huomaatta ja katselit arvokkaasti menosuuntaan. Näissä avomalleissa oli vain amerikkalaistyylinen huppu, joka jätti sivut auki, vaikka oli vedetty ylös. Mutta toisaalta, miksi kukaan olisi halunnut lähteä autoretelle huonolla säällä?

Huomatkaa toinen tuulilasi, joka oli lisätty tarjoamaan matkustajalle parempaa tuulensuojaa. Sekä

myös tekemään selkeän eron matkustajan ja kuljettajan välillä, joka kuitenkin oli vain työläinen.

**1926 Renault 15CV Conduite Intérieure, 4 cylinder, 3178 cc**

1920-luvun jälkimmäisellä puoliskolla katolliset mallit, joita ranskalaiset asianmukaisesti kutsuivat nimellä "conduit intérieure" (kuljetetaan sisältä), alkoivat tulla yhä suosituimmiksi. Autot muuttuivat statussymbolista osaksi jokapäiväistä liikkumista ja käyttötarve vaihtui ympärivuotiseksi ja kaikkiin säihin sopivaksi. Ihmiset alkoivat myös arvostaa enemmän yksityisyyttä matkustaessaan.

Tämä 1926 vuoden Renault 15CV Conduite Intérieure on sama malli kuin yllä oleva, mutta katettuna korimallina. Siellä on edelleen lasi matkustajan ja kuljettajan välillä. Näissä autoissa ei ollut erillistä tavaratilaa. Matkustajan puolella oli runsaasti jalkatilaa, jonne matkalaukut tai muut tavarat saattoi sijoittaa pidemmän matkan ajaksi.

**1927 Renault 18/22 CV Torpedo, 6 cylinder, 4767 cc**

Tämä vuoden 1927 Renault 18/22CV Torpedo kuvattiin Berliinissä suosituilla Unter den Linden -kadulla, auton keulan osoittaessa kohti Brandenburgin porttia. Tämä iso ja tehokas auto (50 hv:tä) oli rekisteröity rouva Wanda Wendtille, joka todennäköisesti on toinen kuvan hurmaavista leideistä. Varakkailla rouvilla tai leskillä oli omia autoja, mutta harvoin he itse ajoivat niitä. Todennäköisesti kuvan on ottanut kuljettaja.

1927 oli Renaultille tärkeä vuosi, ei yksin sen ta-

kia, että ratti siirtyi oikealta vasemmalle (kuten myös muilla eurooppalaisilla valmistajilla), mutta myös sen takia, että uusi timantin muotoinen logo korvasi vanhan pyöreän mallin, joka on nähtävissä kahdessa edellisessä autossa.

Vuonna 2013 Renaultin viimeinen henkilöauto, joka oli varustettu 6-sylinterisellä koneella (Laguna Coupe) poistettiin mallistosta. Tällöin päättyi Renaultin pitkän tradition luksusautojen tuottajana. Mahtavatko ne enää koskaan palata mallistoon?

*Kommentit ja terveiset Arnelle: arnebolzmann@tonline.de*



1927 Renault 18/22 CV Torpedo, 6 cylinder, 4767 cc



1926 Renault 15CV Conduite Intérieure, 4 cylinder, 3178 cc

# Ranskan kansallispäivän ajo



Teksti: Suvi Huotari  
Kuvat:  
Kari Kittilä ja Jorma Peisalo

Rakas päiväkirja, tänään oli Ranskan kansallispäivä. En ole ennen juhlistanut kyseistä päivää, enkä aikaisemmin ollut tietoinen kyseisen päivän olemassaolosta, mutta nyt asiaan tuli poikkeus. Poikaystäväni Mikael oli houkuttellut minut mukaan Ranskan kansallispäivän ajoihin Lahnajärvelle, ja suuntasimme aamupuuron jälkeen nokkamme Tampereelta etelää kohti. Pysähdyimme matkalla muutamalle kirpputorille, josta Mikael löysi lisää kasetteja kokoelmiinsa, sekä Someron Baddingkioskille, joka oli valitettavasti kiinni.

Matka jatkui ja lopulta pääsimme pikkuteiden johdattamana perille Lahnajärvelle, jossa vastassa oli jo monenlaista autoa, joista suurin osa oli ranskalaislähtöisiä. Ensimmäisenä paikalla meitä tervehti Mikaelin himoitsema nelivetoinen Saviem "Savikka", jota en koskaan ollut aikaisemmin näh-



nyt. Saimme auton omatoimisesti parkkiin, vaikka se tuotti aluksi ihmis- ja autopaljouden takia hieman ongelmia. Käsisidesin lisäyksen jälkeen oli aika kierrellä ja tutustua autoihin. Ilma oli mitä mahtavin tällaiseen puuhasteluun. Mieleeni jäi Ranskan lipun värejä toistava autorivistö Lahnajärven kyltin alla, sekä satunnaiset faktat eri autoista, joita Mikael laiteli toinen toisensa perään eri autojen kohdalla.

Itse kiinnitin huomioni vain auton muotoihin ja väriin, kuten siihen, kuinka samppanjan värisessä autossa ei näy lika, kun sillä ajaa hiekkatietä. Kauaa emme kerenneet kierrellä, sillä oli aika ruokailun, joka tarjottiin uusituissa taukopaikan tiloissa. Ruokana saimme nauttia ranskalaisia herkkuleipiä kinkulla ja juustolla, toiselta nimeltään Croque Monsieur (ei kananmunaa) ja Croque Madame (kananmunaa). Ruokana oli tarjolla lisäksi salaattia ja ranskalaista sipulikeittoa.



Täysin vatsoin jatkoimme päivää kohti Koppa Cup-osakilpailua. Pääsin avustamaan Mikaelia henkisenä tukena kisan järjestämisessä ja oli ilahduttavaa seurata eri kappien keskinäistä kisailua. Mikael löysi onneksi vapaaehtoisen kuljettajan ajamaan hänen uudistetulla koppa-autollaan, mutta auton tasapainotus oli hieman pielessä, minkä seurauksena se ei pärjännyt halutulla tavalla. Selkeästi mahdollisimman ohuet ja vähän kitkaa aiheuttavat renkaat ovat tie voittoon. Loppuiltaa kohden paikalle saapui motoristeja heidän torstaikahvilaansa varten. Oli hauskaa huomata kuinka "saa ottaa"-laatikossa olevat Renaultist-lehdet olivat päätyneet myös motoristien kätösiin.

Kävimme vielä hakemassa muutamat karkit Peugeot-maahantuojan teltasta, jonka jälkeen jatkoimme matkaa kohti Pusulaa ja yöpaikkaamme. Loppujen lopuksi, vaikka kyseessä oli autotapahtuma, enkä autojen ominaisuuksista kaikkea tajuakaan, näin tuoreen autoihin tutustujan silmin tapahtuma oli mukava kokemus, jonka keskiössä on uusien ihmisten tapaaminen ja kuulumisten vaihtelu.

P.S. En tiennyt, että sipulikeittoa pitää hauduttaa ainakin 2 tuntia, jotta siitä tulee oikeasti hyvää.





Renaultin mallisto vuonna 1959. Floride oli mukana ensimmäistä kertaa ja Dauphinoise toiseksi viimeistä.



Autojen myyntiesitteitä on ollut olemassa yhtä kauan kuin autojakin. Tilanne on kyllä muuttumassa kun autonvalmistajat huomaavat että mahtakohan enää kannattaa painattaa kiiltäviä brossyreita ja rahdata tonnikaupalla paperia myyjien hyllyihin. Hiilijalanjäljestäkin nykyään moititaan. Autojen tiedot kun löytyvät netistä ja sieltä voi jokainen printata ulos mitä haluaa. Se tarkoittaa sitä, että vanhanaikainen, paperille painettu esite on kohta antikvariaattitavaraa. Sen viehätystä ei kylläkään mikään kotitekoinen printti voita. Otetaan esimerkiksi muutama Renault Floriden esite.

Tavallisen Volkswagenin mallivalikoimaan ilmaantui vuonna 1955 urheilullinen Karmann Ghia-malli. Vaikka auto ei alustansa puolesta poikennut arkisesta Kuplasta, oli se ulkoasultaan – ja toki hinnaltaankin – ihan muuta. Miksipä ei Renaultin Dauphinesta tehtäisi samantapaista erikoismallia? Sellainen saatiinkin aikaan ja Fruan muotoilema Floride esiteltiin vuoden 1958 Pariisin autonäyttelyssä. Ja lopputulos oli yksi tyylikkäämmistä autoista mitä ylipänsä on nähty – siro kuin mikä. Karmann-Ghia oli muodoiltaan pyöreälinjainen, mutta Floriden piirteistä löytää ehkä enemmän ”särmää”.

Floriden tuotanto alkoi vuonna 1959 ja samana vuonna auto oli näytteillä New Yorkin autonäyttelyssä. Tilauksia tulla pölähti heti 13 000 kappaletta vaikka toimituksia saatiin odotella. Amerikassa auto kulki nimellä Caravelle, joka otettiin käyttöön muuallakin vuonna 1962. Tekniikapuoli oli kotoisin Dauphine

Gordinista. Kun tehoa ei ollut sen enempää kuin 40 hv, niin mistään raketista ei ollut kyse. ”Spurtti” nolasta sataseen vaati puolisen minuuttia ja testeissä huippunopeudeksi mitattiin 123 km/h.

Vuonna 1962 muutettiin mallinimen lisäksi tekniikkaakin. Uuden R8:n kone (956 cm3) otettiin käyttöön

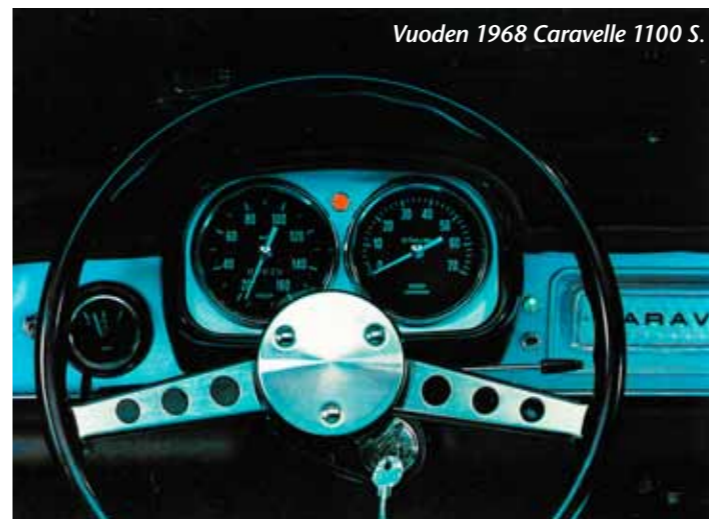
#### Caravelle mainos vuodelta 1964.



Caravelle näyttää tilavalta – varsinkin kun etupenkki on poissa.



Floride on 32 cm pitempi kuin Dauphine vaikka akseliväli on sama. Jos etu- ja takaylitys olisivat yhtään pitemmät, ei auto olisi enää tasapainoisen näköinen.



Vuoden 1968 Caravelle 1100 S.

hieman paranneltuna ja levyjarrut laitettiin kaikkiin pyöriin. Katon takaosa muotoiltiin kulmikkaammaksi, jotta autoa voisi paremmalla omatunnolla kutsua nelipaikkaiseksi. Viimeinen uudistus tapahtui vuonna 1964, kun moottori suurennettiin kokoon 1108 cm3 ja tämä kone kuljetti autoa parhaimmillaan 145 km/h. Näillä evällä pärjättiin vuoteen 1968 saakka, jolloin Floride/Caravelle-tuotannon kokonaismääräsi kirjattiin 117 000 kappaletta.

Renault ja Volkswagen eivät olleet ainoat valmistajat, jotka noina aikoina tarjosivat takamoottorisista perheautoistaan tyylikkäästä coupé-versiotkin. Myös Fiat 850, NSU Prinz ja Simca 1000 olivat juonessa mukana. Näille kaunokaisille oli yhteistä se, että niiden korit oli piirretty Italiassa (Ghia, Frua, Bertone) – harmi että noitten mallien alkujaankin hyvin harvalukuiset suomalaiset yksilöt ovat enimmäkseen hävinneet. Siispä: ei auta muu kuin turvautua myyntiesitteiden kuviin.

#### Uusi katonmuoto valitettavasti hävitti Caravelle sironuden.



Vertailun vuoksi: tavallinen Dauphine maksoi 610 000 markkaa vuonna 1960.



Texti ja esitteet: Timo Laitinen



Floridesta on moneen käyttöön.



# "Kesärellu" Renault R5L



Teksti ja kuvat: Antti Lehtovaara

Elettiin 2020 kesäkuun alkua kun Kankareen Japi laittoi yksi ilta viestinä muutaman kuvan Rellu vitosesta. Saatteena teksti: "tämmöistä tarjolla, auto Salossa". No herättihän se kysymyksiä sekä myös mielenkiintoa. Olin joskus Japille puhunut, että voisin joskus haluta jonkun ranskalaisen auton laittaa kuntoon.

Seuraavana päivänä puhelu Japille ja utelemaan lisää. "Mikä tää juttu oikein on, koitatko tosissaan tehdä minusta Renaultistia?" Japi vastaa, "en nyt väkisin, mutta käy nyt edes katsomassa"...

Ei siinä auttanut mikään, auto jäi polttelemaan. Sain Japilta omistajan yhteystiedot ja huomasin olevani jo seuraavana päivänä matkalla Muurlaan, joka sijaitsee Salon vieressä.

Sieltä löysin nätin Renault 5:n, joka oli jäänyt muutamaksi vuodeksi ulkoruokintaan pihakuusen alle. Edes se, että auto ei edes käynyt ja oli aivan pihkan sekä havunneulasten ja sammaleen peittämä, ei saanut enää minua perääntymään. Tämä oli saatava. Olin ihastunut. Yritin kuitenkin esittää, että mietin asiaa. En oikeesti miettinyt, heti seuraavana aamuna taas puhelu omistajalle, jossa kerroin, että tulen hakemaan auton.

Auto saatiin trailerilla kotiin ja olin tyytyväinen, vaikka se ei edes käy. Onhan se nätti niinkin. Eipä se lopulta paljoa vaatinut. Normaali öljynvaihdot,



suodattimet, katkojankärjet, sytytyksen säädöt, kaasuttimen puhdistus sekä vanhentuneen polttoaineen vaihto, niin sieltähän se heräsi. Siitä erittäin paljon innostuneena ajoin suoraan tallista ulos koeajolle, mäkeä alas. Keskellä mäkeä tuli mieleen kokeilla, että toimiiko jarrut. Onneksi toimivat.

Jonkin aikaa putsasin ja kiillotin autoa sekä hieman herkistelin jarruja jne. Sitten oli aika soittaa katsastuskonttorille ja varata aika. Katsastus oli ihan läpihuutojuttu, paljon oli insinöörillä ihmeteltävää mutta ei moitittavaa. Leima tuli!

Katsastuksen jälkeen Renault on toiminut koko kesän ajan minulla päivittäisessä ajossa, eikä mitään ongelmia ole ilmennyt. En ole koskaan omistanut tällaista autoa joka herättää näin paljon positiivisia tunteita niin liikenteessä kuin parkkipaikoilla. Ihmiset vilkuttelevat minulle, näyttävät peukkuja, hymyilevät jne. Varsinkin naispuoliset. Heillehän tämä auto alun perin olikin suunniteltu.

Matka jatkuu edelleen niin kauan kuin säät sallii. Talveksi Rellu pääsee talliin lepäilemään. Tätä kirjoittaessa Rellun mittariin on jo kertynyt minun ajamana n. 2100 km ja matka jatkuu. Niin, ja tuli se jäsenhakemuskin sitten täytettyä. Myös kokoontumisissa on tullut jo käytyä, mm. Aulanko ja Turun omat kahvitelut. Sai se Japi sitten lopulta minustakin Rellu-miehen, en ole kyllä yhtään katunut. Kiitos.

**Autohan oli: Renault 5L, valmistusvuosi: 1976.**

Lisäyksenä vielä, että Rellun entisöinti jatkuu koko ajan. Tarkoituksena on saattaa hänet museorekisteriin. Pientä ruostetäplien paikkausta sekä pisteosien hinkkausta ja vaihtoa. Osia on tilauksessa maailmalta koko ajan.





**Etelä-Afrikan ELF Renault Duster Team**



Eteläafrikkalaisen Kalahari-rallin voittaneet Johan van Staden ja hänen poikansa Sean lähtevät tällä ihan pikkuisen muokatulla Renault Dusterilla kisaamaan vielä rankemman kisan voitosta, tähtäimessä on nimittäin Dakar 2021. Kalahari-rallikin kesti 6 päivää ja kilometrejä kertyi 3600. Etelä-Afrikan ELF Renault

Duster Team on menestynyt hyvin SACCs:n maastokilpailuissa ja tälläkin kertaa auto kesti hyvin sen valtavien rääkin. Maavaraakin näyttää olevan riittävästi.

Vanhan tuttavamme Costi Stratnicin STCC Logani sen sijaan maavaraa on jonkin verran vähemmän. Stratnic & Total -Flamicom Teamissä on nyt kolme autoa, tiimikaveri Cosmin Ion Logan 1.6:lla ja Bogdan Popescu Logan protolla, jossa on Renaultin 2.0 litran moottori. Ja Costin Logania tuuppaa eteenpäin Nissanin 3.5 V6 moottori. Kauden puolessa välissä Costi johtaa Romanian hillclimb mäkkikisasarjan E2-luokkaa.

**Costi Stratnic'in STCC Logan**



**Mallivastaavat**

Tiedustele mallien vastuuhenkilöiltä, jotka löytyvät oheisesta listasta. Kyseiset henkilöt osaavat kertoa malliin liittyvää tietoa. Jos olet kiinnostunut mallivastuusta, niin ota yhteyttä kerhoon.

**Alpine (A110, A310, R5 Alpine...)**

Antti Mikola  
Tikkutehtaankuja 1 C 32, 20300 Turku.  
puh. 0400-528 063, mikolantti@gmail.com

**Estafette**

Timo Paukama  
Nikinojantie 264, 04770 Sahakylä  
puh. 050-463 7744,  
timo.paukama@gmail.com

**Fuego**

Jouni Peisalo, Patokoskenkatu 12, 15700 Lahti,  
puh 0400-717049

**R4, Goelette**

Pekka Peri, Postinmäentie 24, 49640 Paijärvi,  
puh. 046-551 9876. peripekka@gmail.com

**R5**

Sami Luoto, Korventie 14 B 6, 28600 Pori,  
puh. 0500-723593

**R5 GT Turbo**

Markku Kivijärvi  
Kotaojantie 26, 97700 Ranua  
puh. 040-5862165 makek66@hotmail.com

**R8/12 Gordini**

Jukka Suvisalmi, Kivimäentie 9, 33480 Ylöjärvi  
jukka.suvisalmi@kolumbus.fi

**R10**

Jukka Tuominen  
Vesalantie 44 C, 31500 Koski TL  
puh. 0400-641 404

**R9/11**

Kimmo Venetpohja  
Leiniäläntie 76, 38220 Stormi  
puh. 0400-950 722  
kimmo.venetpohja@ellivuori.fi

**R12**

Pauli Rainio, Uotsolantie 23 as 4,  
38460 Sastamala, puh 0400 525572.  
pake57@gmail.com

**R15/17**

Aarno Oksala  
Vekkulantie 1158, 42140 Juoksahti  
puh. 050-345 5468, aarno.oksala@pp.nic.fi

**R16**

Jukka Lehtinen  
Kallinlahdenkatu 13, 39500 Ikaalinen  
puh. 0400-739 870, jtlehtinen@surfeu.fi

**R19**

Timo Leiqvist,  
Majavatie 4 B, 01450 Vantaa,  
puh. 040-541 0611 (iltaisin ja viikonloppuisin)

**R25**

Alpo Survonon  
Antinniementie 3, 37620 Valkeakoski  
puh. 0400-799 196

**Savikat**

Jari Saarela, Riitamaantie 326, 49290 Vastila,  
puh. 0400-107170

**Myynnissä olevat mallit**

Miikka Sonkki, Nummikuja 51, 21555 Taatila,  
puh. 040-527 9220  
miikka.sonkki@autotalopeltari.fi

**Pienoismallit**

Kari Kitti, Siltasuontie 4, 21530 Paimio  
puh. 040-564 0134  
kari.kitti@gmail.com

**Kerhon hallitus**

**Puheenjohtaja**

**Petri Heino**  
Peninkuja 3, 33580 Tampere  
Puh. 0400-130272

**Hallituksen jäsenet**

**Mikko Rousku** (vp)  
Kiekkostenkuja 20, 15800 Lahti  
Puh. 040-5961736

**Juha Leppänen**

Kourutalankatu 7 B 29, 33560  
Tampere  
Puh. 040-869 3859

**Miikka Sonkki**

Nummikuja 51, 21555 Taatila  
Puh. 040-527 9220

**Mikael Takalo**

Pyhävedentie 8 B 24,  
52700 Mäntyharju  
Puh. on 040-7037922

**Varajäsenet**

**Mikko Nieminen ja Jouni Kyrölä**

**Kerhon taloudenhoitaja**

**Jorma Peisalo**

Puh. 040-5069072

**Kerhon sihteeri ja jäsensihteeri**

**Maarit Salo**

Pyölintie 69, 03400 Vihti  
Puh. 050-352 3783  
maaritsaloster@gmail.com

**Toiminnantarkastaja**

**Markku Klemola**

varahenkilönä **Kari Kitti**

**Oletko ottanut jäsenkortin jo käyttöön?**

Kun kerhon jäsenrekisteri kesällä siirtyi käyttämään Membookin palvelua, saimme samalla käyttöömmä mobiilisovelluksen, joka mahdollisti meille mobiilijäsenkortin käyttöön ottamisen. Jäsenkortilla on tarkoitus tarjota jatkossa kerholaisille erilaisia etuuksia. Nyt siellä on Vehoniemen Automuseon kahvion etu, joten kannattaa käydä katsomassa ilmaista näyttelyä ja sen jälkeen jäädä vielä edullisille munkkikahveille.

Hallitus toivoo myös jäsenistöltä ideoita tai toiveita jäseneduista.

Mobiilisovelluksen saa käyttöönsä lataamalla Play-kaupasta Membookin sovelluksen. Käyttäjätunnus ja salasana ovat samat kuin Membookin verkkosivuilla. Tällä hetkellä sovellus on saatavissa vain Android-puhelimiin.

Mobiilisovellus on vielä kehitysvaiheessa eli sinne on tulossa lisää toimintoja ja niistä kerrotaan lisää niiden ilmestyttyä. Nyt sieltä pääsee katsomaan omat tietonsa mutta ei vielä muuttamaan niitä eli se on toistaiseksi tehtävä nettisivuilla. Sovelluksesta löytyvät myös kerhon jäsenille lähettämät viestit.

Perhejäsenillä on nyt mahdollisuus luoda oma Membook-tili ja saada sitä kautta käyttöönsä mobiilisovellus ja jäsenkortti. Kun luot tilin, niin yhteisöksi valitaan Club Renault de Finlande ja sitten valitsette lisätiedoissa, kenen perhejäsen olette.

HUOM! Kerhon jäsenrekisteristä puuttuu edelleen paljon jäsenten sähköpostiosoitteita, joten olkaa ystävällisiä ja toimittakaa puuttuva tieto laittamalla sähköpostia osoitteeseen postia@renaultkerho.net. **Toimi nyt!**

**Vakituiset kokoontumiset**

**Helsingin seutu**

Kuukauden toisena tiistaina klo 19. Paikkana Neste Oil Vantaa Tikkurila Kehä 3, Niittytie 2.

**Jyväskylän seutu**

Kokoontumiset Palokan ABC:llä joka kuukauden ensimmäinen keskiviikko klo 19.

**Lahden seutu**

Tapaamiset kuukauden ensimmäisenä parillisen viikon tiistaina klo 19. Paikkana St1 Hollola (Kukkonkoivu)klo 19.

**Oulun seutu**

Oulun kuukausitapaamiset kuukauden kolmas keskiviikko Maikkulan Nesteellä kello 18. Yhteyshenkilö Asko Penttilä, 040-5646225 (iltaisin ja viikonloppuisin). Tervetuloa kaikki Oulunseudun Rellutelijat mukaan!

**Porin seutu**

Kokoontumiset Hautausmaan parkkipaikalla vastapäätä ABC:tä joka maanantai klo 18. Yhteyshenkilö Sami Luoto, puh. 0500-723593.

**Tampereen seutu**

Kokoontumiset parittomien viikkojen tiistaina klo 18. Paikka ABC Lahdesjärvi, Automiehenkatu 39. Yhteyshenkilö Jukka Hartikainen, puh. 0400-666910.

**Turun seutu**

Kokoontumiset kuukauden ensimmäinen torstai klo 18. Paikka Shell Oriketo, Vanha Tampereentie 203, Turku. Yhteyshenkilö Kari Kitti, puh. 040 564 0134.

**Vaasan seutu**

Vaasassa taas säännölliset kokoontumiset, joka kuukauden viimeinen maanantai klo 8.00. Paikka vaihtuu joka kerta, kutsu kokoontumiseen tapahtuu tekstiviestillä. Jos haluat mukaan ole yhteydessä Eero Ahoon puh 050 390 1246.

**Lehden materiaali**

Seuraavan Renaultistin juttujen aineistopäivä on 30.9.2020. Eryteisesti kaivataan juttuja harrastajien autoprojekteista.

**Uudet jäsenet**

**1.3.2020–30.9.2020**  
(julkaisuluvan antaneet)

|                                 |              |
|---------------------------------|--------------|
| Marie-Noelle ja Heikki Raitanen | Lahti        |
| Jarno Yltävä                    | Tampere      |
| Mika Pynnönen                   | Siivikkala   |
| Ismo Rouhiainen                 | Saimaanharju |
| Simo Ojala                      | Tuiskula     |
| Jukka Rajala                    | Helsinki     |
| Ilkka Vilmi                     | Helsinki     |
| Kari Ylikylä                    | Nurmijärvi   |
| Christofer Hägglund             | Jakobstad    |
| Antti Lehtovaara                | Littoinen    |
| Markku Poussu                   | Espoo        |
| Pekka Junno                     | Turku        |
| Jarno Pakarinen                 | Tikkakoski   |
| Lasse Eerola                    | Lahti        |
| Antti-Pekka Jyräs               | Verla        |
| Petri Rantanen                  | Helsinki     |
| Jorma Finne                     | Imatra       |
| Rauli Rönkkö                    | Tervakoski   |
| Petri Notkola                   | Koski TL     |
| Pasi Rantanen                   | Helsinki     |
| Antti Laine                     | Kouvola      |
| Risto Tapani                    | Masku        |



## Renault-pienoismalleja



**1.** Renault valmisti lukuisia erilaisia Mörkö-ambulansseja, tässä sotilasversio R 2087. Sen maavara oli vielä suurempi kuin muissa nelivetomalleissa, ja muutenkin se oli hieman rajumpaa tekoa kuluviiden komponenttien osalta. Tätä valmistettiin vuosina 1952–69 eli useita vuosia vielä sen jälkeen, kun siviiliversioita ei enää ollut tarjolla. Armeija-mallin erikoisuuksia ovat myös pimennysajovalot, vetokoukkuja alustan joka kulmassa, lapio ja muita työkaluja, vahvistetut peilien varret ym. Jopa pienoismalli tuntuu painavammalta kuin muut vitriinini Möröt, myös tuon ambulanssin miehistö on valmistettu jostain metallista, ne ovat siis oikeita tinasotilaita. Matta oliivinvihreä väritys sopii tietenkin armeijan ambulanssiin ja erittäin tarkasta mittaristosta vielä lisäkehut. Valmistaja Direkt Collections.

**2.** Argentiinassa valmistettu Fuego GTA MAX vm. 1991, on muuttunut aika paljon, kun Fuegon tuttu musta kylkilista on maalattu korin värillä. Samoin umpinaisempi etusäleikkö ja kirkkaat vilkut, sekä uudelleen muotoillut etu- ja takapuskureiden alapuolet vaikuttavat ulkonäköön huomattavasti. Mallin valmistaja on mielestäni rengastanut tämän auton kenties hieman liian korkeilla renkailla, makuasia. Maalaus voisi olla pikkaisen parempi, mutta muuten hintalaatusuhde on kohdallaan. Argentiinan kioskiautosarjassa on julkaistu mukavasti erilaisia Rellujen versioita joiden olemassa olosta ei ole ollut ainakaan minulla minkäänlaista tietoa. Valmistaja tuntematon, Kiina.



**3.** Tämä Tippasaihetilempinimen: Amppariauto. Oikeanimittaita olla R4 Peter Goldring 1400cc, vm. 1987, sillä ajettiin mm. Kolumbian kuuden tunnin ratakisaa Bogatassa. R18:n moottoria kutitettiin (siis vaihdettiin kaikki liikkuvat osat) sen verran että heppoja saatiin 130 kpl ja huippunopeudeksi tuli 207 km/h. Kahden Weber 40 IDF kaasuttajan vaatiman lisätilan vuoksi konepelti on raollaan myös tässä pienoismallissakin. Seitsemän tuumaiseksi levitetty vanteet ovat myös kotoisin 18-mallista, ja niille on kietäistu Uniroyalin 175/70 X 13 sileät racing-renkaat. Sisällä on vain yksi kuppipenkki ja turvakehikko, eikä siellä oikein muuta olekaan. Ohjauspyörä sekä kojetaulu eivät ole alkuperäisiä. Plus pisteet mallin valmistajalle muokattujen pyöräkoteloiden huomioimisesta, kaikki muutkin yksityiskohdat ovat hyvin mallinnettu, niin kuin kiatyppinen bensakorkki takaluukussa. Valmistaja ehkä PCT, Kiina.

**4.** Scenic 4 X 4 toimii Italian Carabinieriin partioautona, tumman sininen väritys punaisella salama-raidalla viestii kansalaisille että paikalla on puolisoitilaisen poliisin niitä hieman totisempia tyyppisiä. Ranskassahan auton kyljessä lukisi Gendarmerie eli santarmiarmeija. Näitä nelivetoisia Scenickejä oli monella Euroopan poliisilaitoksella käytössään, esim. Espanjassa poliisit huristelivat tuollaisilla pitkin ja poikin hiekkarantaa. Takaluukussa sijaitseva varapyörä, korkealle kylkiin ulottuvat muoviset paneelit, korkeampi maavara sekä pitempi keulapala kuuluvat 4 X 4:n tunnusmerkkeihin. Katolla olevan valkoisen kuvun päättelin olevan hakuvalo, kun en keksinyt sille muutakaan käyttöä. Eihän tällä mallilla nyt laatupalkintoja voiteta, mutta harvinaisuutensa vuoksi se pääsi mukaan tälle palstalle. Valmistaja Gribl by G&P, Kiina.

