

Renaultist

2/2021

REPOSAARI • HOLLANTI • ORILAMPI



Turun Kuntotesti Ja Korjaus Oy

Erikoistunut
RENAULT-autojen huoltoihin ja korjauksiin.

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

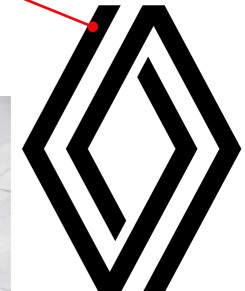
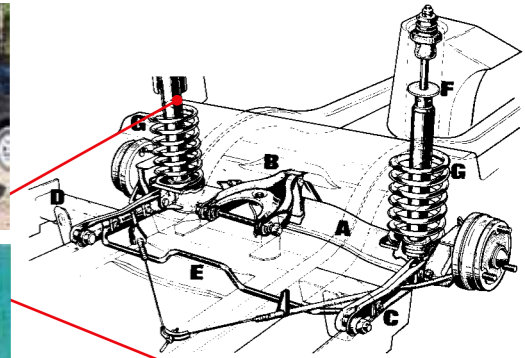
Puh. (02) 239 1361
kimmo.loponen@pp.inet.fi
Avoimna arkisin 8 - 16.30
Pitkämäenkatu 15, 20250 Turku



Sisältö

2 / 2021

- 4.....Orilampi
- 10.....Renaultin uusi logo
- 12 R8 Gordini
- 14 Pieniä relluja
- 18 Pientä silputtua
- 20 Syystapahtuma
- 23 R12:sen ohjaava taka-akseli
- 24 Megane
- 26 Hollannin kirjeenvaihtajalta
- 28 In memoriam



Puheenjohtajalta

Morjens!

Taas on kesä mennyt ja pandemia vaan pahenee. Onneksi kesä oli rauhallisempaa aikaa ja pystyimme järjestämään hienot kesäpäivät ja muutakin toimintaa yhdessä muiden ranskalaiskerhojen kanssa.

Paikallisissa tapaamisissa on ollut harrastajakatoa, mutta toivotaan, että harrastajat palaavat tapaamisiin kunhan opimme elämään tämänkin virusmuunnoksen kanssa. Orilammen kesäpäiville saatiin koolle iso joukko harrastajia ja melkoinen variaatio eri vuosikymmenten Renuista (Rellu on koulu Tampereella; allekirjoittaneen huomautus). Isot kiitokset päivien järjestäjille!

Syystapaaminenkin keräsi runsaan osanottajajoukon Reposaaaren. Syystapaamisviikonloppuna oli myös surullisempi tapahtuma, kun kerhomme delegaatio kävi saattamassa pidetyn ja pitkäaikaisen jäsenemme Jukka "Rode" Hartikaisen viimeiselle matkalleen.

Toivottavasti keväällä pääsemme vihdoin aloittamaan kauden Classic Motor Show:n merkeissä, ainakin suunnittelu on jälleen alkanut. Kesäpäiviä viettänemme jossakin päin Varsinais-Suomea ja norjalaisetkin ovat jälleen varanneet leirintäalueen Pohjoismaiden tapaamista varten. Alustava ajankohta olisi elokuun puolessavälissä.

Toivottavasti voimme kaikki viettää joulun terveinä ja iloisissa merkeissä.

Kohti parempaa huomista toivottaa

Pete



Renaultist
Numero 2/2021

Club
Renault de Finlande ry:n
kerholehti

Toimittanut:
Wellu

Aineiston kokoaminen:
Wesku

Avustajat:
Tom Bruinink
Petri Heino
Jorma Ikonen
Timo Laitinen
Kari Kittinen
Maarit Salo
Mikael Takalo



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.

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

Takuuvarmaa ja nopeaa palvelua

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

RENAULT CITROEN PEUGEOT DACIA



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



Teksti: Mikael Takalo

Kirjoitetaanpa välillä kesäpäivistä ihan näin järjestäjän näkökulmasta. Mitä kesäpäivien järjestäminen sitten oikeasti vaatii?

Aloitimme kesäpäivien suunnittelun suurin piirtein loka-marraskuun vaihteessa. Alkuun lähinnä totesimme kykenevämmme kesäpäivät järjestämään. Päätös järjestämisestä venyi valitettavasti myöhään syksyyn ja aiheutti hieman stressiä paikan löytämisessä.

Onneksemme kuitenkin korona oli luonut vielä kesän 2021 ylle viipyilevän verhon, josta johtuen oli vielä mahdollista saada tilat kesäpäivien pitoon varattua. Olimme Kimmon kanssa yhteydessä tuolloin marraskuun alkuhetkinä ja totesimme että järjestäjiä meillä olisi tarpeeksi, eli siis perhe Penttilä, Perin Pekka ja allekirjoittanut.

Työnjakoa ei alkuun suuremmin sovittu, kuin että minä hoitaisin ilmoittautumiset, Pekka tapahtumataarran ja Kimmo pokaalit. Arpajaisvoittoja haalittaisiin jokainen tahollamme. Olin itekin ensimmäistä kertaa oikeasti tapahtuman järjestämisestä vastuussa, vaikka mukana olen jo pari kertaa kerennyt olemaankin. Onneksi Kimmolla ja Pekalla on tästäkin jo pitkä kokemus niin ei tarvinnut yksin kaikkea vastuuta kantaa. Kiitokset jo tässä kohtaa kaikille mukana olijoille.

Järjestäminenhan aloitetaan yleensä paikan valitsemisella. Paikallistuntemuksen johdosta totesimme pian että ainoat mahdolliset paikat tapahtumalle ovat Tykkimäen leirintäalue ja Orilammen maja. Erilaisia majoitus ratkaisuja pitäisikin siis aina suomessa kulkiessa pitää silmällä, kesäpäiviä kun ei periaatteessa tarvitse järjestää omalla takapihalla.

Kävimme tammikuun alussa tutustumassa lumiiseen Tykkimäen leirintäalueeseen. Tuo leirintäalue on loistavien kulkuyhteyksien varrella, mutta melko pian totesimme mökkien lukumäärän olevan riittämätön meidän tarpeisiimme. Päätimme siis mennä tutustumaan myöskin Orilammen majaan. Orilampi oli tammikuussa kiinni, ja aukaisi jälleen helmikuussa ovensa viikonloppuisin ravintolatoiminnan merkeissä. Jäimme siis odottamaan helmikuuta.

Helmikuun alkuun sovimmekin tapaamisen Orilammelle, jossa pääsimme tutustumaan eri huoneisiin ja ravintolan tiloihin. Lähes välittömästi huomasi paikan ylivertauuden Tykkimäkeen verrattuna, vaikka esittely olikin enemmän itsepalvelu



painotteinen.

Samalla kertaa saatiin sovittua myös saunojen vuokrauksesta ja ruokailusta. Ajankohtaa jouduttiin kuitenkin aikaistamaan viikolla, sillä ajattelemamme ajankohta oli jo Orilammen puolella varattu. Uusi ajankohta varattiin välittömästi Orilammen tilauskalenterista, jolloin saimme etuoikeuden majoitusvarauksiin tuolle viikonlopulle. Helppoa siis. Ajankohdan lukkoon lyömisen jälkeen tehtiin vielä kerhon sivuille julkaisu ilmoittautumisesta tapahtumaan sekä ohjeet majoituksen varaamisesta.

Tämän jälkeen alkoikin hiljainen aika, jolloin hankimme tahoillamme arpajaispalkintoja ja keräsimme ilmoittautumisia. Ilmoittautumisetkin tulevat lähes joka vuosi samalla kaavalla: tapahtuman julkistamis-

hetkellä tulee "rypäs" ilmoittautumisia, sen jälkeen ilmoittautumisia tippuu tasaiseen tahtiin 1-3 viikossa ja viimeisten parin viikon aikana puhelin käy hieman normaalia kuumempänä ja ilmoittautumisia tulee enemmän. Tänä vuonna ilmoittautumiset keskittyivät huomattavasti enemmän loppupäähän, johtuen vallitsevasta tautitilanteesta. Olimme sopineet juhannuksen ajankohdaksi, jolloin päätös tapahtuman järjestämisestä tehdään.

Juhannuksen tienoilla Kymenlaakson aluehallintovirasto ilmoitti tapahtumarajoitusten poistumisesta ja saimme varmistuksen tapahtuman järjestämiselle. Viimeiset hikikarpalot otsalle nousivat, ei niinkään lämpötilan takia, kun AVI ilmoitti tapahtumien järjestämisen suosituksen astuvan voimaan tapahtumaa



edeltävänä maanantaina.

Johtuen tapahtuman luonteesta päätimme järjestää tapahtuman tästä huolimatta. Juhannuksen tienoilla saimme myöskin tiedon, että Orilampi oli varattu täyteen. Tämä toi hyvän mielen sillä olimme kapasiteettia laskeskelleet, että se juuri riittäisi meille.

Kesäpäivät

Paikan päälle saavuimme perjantaina puolen päivän aikaan, ja ensitöiksemme rajasimme parkkipaikka puolelta itsellemme. Hieman olisi tilaa voinut olla enemmän, mutta onneksi kaikki mahtuivat alueelle hyvin.

Orilampi on suosittu matkakohde, emmekä halunneet estää alueen käyttöä muilta. Viikonlopun aikana eivät järjestäjät ihan yhtä paljon pääse rentoutumaan kuin osallistujat, mutta onneksi ohjelma on sen verran vapaa, että aikaa jää myös seurusteluun ja tilanteesta nautiskeluun.

Ainoa pieni miinus, jonka voin omasta puolestani sanoa oli perjantain makkaran paisto. Tarjoilun aloitus aika hieman venyi, noin 15 minuuttia, ja se johtui ainoastaan allekirjoittaneen saunomisesta. Siellä ajan taju aina hieman muuttuu, mutta onneksi osallistujat maltoivat ja iltapala saatiin syötyä. Rannan nuotiopaikalla taisi viimeiset nauttia kesäyöstä vielä lähemmäs puolenyön aikaan.

Lomakeskuksen ravintolan yläkertakin oli kovassa käytössä, istumapaikat olivat täynnä ja laulu raikui. Pääsinpä itsekkin avaamaan hieman äänijänteitä, siitä kiitos kanssalaajille. Ilta jatkuin perjantaina aina yömyöhään muistaen, ettei lauantai aamusta sovi nipistä.

Lauantai

Lauantaikin saatiin vedettyä kunnialla läpi. Välillä tuntui, että tila on loppumassa kesken, kun päiväkävijöitä tuntui riittävän normaaliin tapaan. Onneksi parkkipaikan ympäristössä oli nurmialuetta, jonne osa sai autonsa parkkiin.

Tarjolla oli myöskin rompetori, jossa myytävää oli erittäin paljon, lasten ohjelmaa, joka huipentui värityskilpailun taidenäyttelyyn sekä tietenkin kolikonheitto, jota edelsi yllätyksenä järjestetty lapset vastaan aikuiset "leikkimielinen" kilpailu. "Leikkimielinen" siksi, koska kilpailijoiksi sattui todella kilpailuhenkisiä osallistujia. Taistelun tuoksinassa päästiin todistamaan myös veljesrakkautta, toivottavasti joulupöydässä ovat jo tunteet hieman viilenneet.

Päivällinen tarjottiin upean järvinäkymän omaavassa ravintolassa, jossa oli tarjolla erittäin maukkaita herkkuja. Osa porukasta kävi myös Kultareitti-risteilyllä, jonka lähtöpaikkana Orilammen maja on. Tarinoiden perusteella tuo retki oli ollut loistava.

Saunoja oli viikonlopun aikana kaksi käytössä, lammen sauna ja järvensauna. Lammen rannassa ollut savusauna varmasti huijasi monia, sillä savun tuoksu oli huomattava, vaikka sauna olikin muutettu sähkölämmitteiseksi. Molemmista saunoista pääsi myöskin uimaan ja lammen vesi oli ainakin perjantaina todella lämmintä. Nopeasti sieltä kuitenkin löydettiin pohjasta nouseva viileä lähde jonka päällä sitten kilpailtiin kuka viilennystä sai. Järven ranta oli myöskin hyvin lapsiystävällinen hitaasti syvenevä hiekka pohja ja vesi oli erittäin kirkasta.

Viikonloppuna meitä helli erittäin lämmin ilma, joten tuleville vuosille toivon järjestäjiltä hieman maltit-





lisempää hyvän sään toivomista. Meillä eivät toiveet pysyneet kohtuudessa.

Sunnuntai

Tapahtuman jälkeen osa ajoi vielä kulkueena Voikosken automuseolle, jossa saimme opastetun kierroksen. Valitettavasti sisällä ei ollut yhtäkään Renaultia, mutta mielenkiintoista nähtävää Voikosken historiasta riitti silti.

Itselleni jäi mieleen erityisesti entisen pääkemistin puukorinen IFA, johon hän oli Voikoskelle päästyään



iskenynt naulan sisäpuolen ikkunan karmiin, ja esitellyt sitten työtovereilleen, kuinka hänen autonsa on niin hieno, että siellä on jopa naulakko.

Kesän kauneimmaksi valittiin Ari Haanjoen Estafette, joka oli valmistunut juuri ja taisi olla kolmannella retkellään. Toiseksi sijoittui Tapio Piittarin R8 Gordini ja kolmanneksi Jouni Peisalon R15.

Tietokilpailun voittajaksi selviytyi Mikko Rousku, joka taisi itse olla eniten yllätynyt tuloksesta. Lisäksi hallitus nimesi Jarmo Kankareen kerhon kunniajäseneksi numero 13.

Kiitoksia vielä kaikille yhteistyökumppaneille, osallistujille ja tietenkin Orilammen majalle.

Ja vastattakoon vielä kysymykseen että mitä se kesäpäivien järjestäminen vaatii:

1. Paikan valitsemisen, ja niitä paikkoja kannattaa katsella ympäri suomen. Mikään ei estä järjestämästä sitä vaikka lapissa vaikka et itse siellä asuisikaan.
2. Ilmoittautumislomakkeen tietojen kerääminen. Tässä on Jorma apuna.
3. Sponsoreiden keräämistä. Työläin osuus.
4. Yksi reissu Viialaan noutamaan kerhon varastolta kesäpäiviin liittyvää tavaraa ja toinen niitä palauttamaan. Tälle reissulle suosittelen ottamaan yhden apulaitehinnan varalle.
5. Perjantaina tapahtuma paikalle saapumisen. Meillä riitti, kun olimme puolenpäivän aikaan Orilammella.
6. Tilanteesta nauttimisen. Ja tätä saa tehdä koko viikonlopun.



UUSI RENAULT CAPTUR Plug-in lataushybridi



Captur mallisto alk.

22 490 €

Ladattava hybrid automaatti

29 990 €

Renault Captur Plug-in lataushybridissä on moderni 1,6-litrainen bensiinimoottori, kaksi sähkömoottoria ja älykäs automaattinen monitilavaihteisto. Lähdet liikkeelle aina sähköllä ja ajat sillä 50 km, kaupungissa jopa 63 km. Ajomukavuuttasi lisäävät optimaalinen takajousitus, yhdellä polkimella ajaminen sekä viihtyisät sisätilat. Malliston CO₂ 30-135 g/km, WLTP-yhd. kulutus 1,3-6,0 l/100 km. Kuvan autot erikoisvarustein.



Renaultin uusi logo

Vuonna 1992 luotu Renault-logon uusin versio (vaikka se päivitettiin uudelleen vuonna 2015) kantoi tähän päivään asti. Vastatakseen nykyaikaisen kansainvälisen brändin haasteisiin, erityisesti digitaaliseen monimuotoisuuteen, uutta versiota on suunniteltu vuodesta 2019 lähtien.

Gilles Vidal kertoo: "Tasapaino brändin perinnön tunnistamisen ja uuteen aikakauteen siirtymisen välillä, tulevaisuuden symboli", äskettäin paljastettu, nykyaikaisempi logo pyrkii ylittämään hankittua mainetta. Tavoite on seurata tällä hetkellä tapahtuvia muutoksia ja tehdä Renaultista avoimempi brändi, joka luo inhimillisiä arvoja. Hienoja sanoja.

Siksi se paljastettiin luonnollisesti Renaultin strategisen suunnitelman esittelyn yhteydessä ja integroitiin Renault 5:n prototyypin säleikköön. Sen saama hyvä vastaanotto sai brändin johdon julkistamaan sen virallisesti uutena logona. "Olemme integroineet sen Renault 5 -prototyyppiin ensimmäistä kertaa. Se oli meille hieno testausalusta. Logosta saamamme innostuksen ja erittäin positiivisen palautteen vuoksi päätimme julkaista sen", sanoi Gilles Vidal.

Gilles Vidalille timantti edustaa pohjimmiltaan Renaultia. Tämän universaalin geometrisen muodon säilyttäminen oli hyvä valinta. "Olemme miettineet sitä uudelleen, jotta siitä tulee ikonisempi, yksinkertaisempi ja merkityksellisempi, todellinen ajaton alikirjoitus, ilman ylimääräisiä tehosteita tai värejä, ja linjojen nykyaikainen haltuunotto on olennainen osa graafista perintöämme", hän selittää. Renault on jo käyttänyt muotoa logonsa ikonisoimiseen vuosina 1946, 1959 ja 1972.

Näin suunnittelujohtaja hehkuttaa: hän ei kuitenkaan antautuisi minkäänlaiseen muottiin, mutta selittää, että "linjalla on kysymys tarinan kertomisesta, symbioosista, syklistä, polusta kahden toisiinsa kietoutuvan pastillin välillä optisella tehosteella, joka luo täydentävyyden ja vaikutelman jatkuvasta liikkeestä."

Tämä uusi logo on selkeä, ilman suurempaa hehkutusta tai hypetystä, ja se on suunniteltu elämään ajassa. Yksinkertainen muoto helpottaa sen animoimista esimerkiksi videolle tai digitaaliselle medialle, mutta myös sijoittamista valmistuviin autoihin.

Tämä uusi logo otetaan vähitellen käyttöön Renaulteissa. Se näkyy jo ensi vuonna lanseerattavissa olevissa tuotteissa. "Vuoteen 2024 mennessä koko Renault-mallisto kantaa tätä uutta logoa", Gilles Vidal päättää.

Kukapa ei heti ajattelisi Renaultia nähdessään timanttia? Ja hyvästä syystä! Tämä geometrinen muoto on ilmentänyt Renaultin brändiä logonsa kautta vuodesta 1925 lähtien. Eikä se ole muuttumassa!

Todiste tästä on uusi muunnelma, joka paljastettiin viime tammikuussa. Gilles Vidal, Renaultin suunnittelujohtaja, paljastaa miksi ja miten tämä uusi logo syntyi.

Se ei ole jäänyt kenenkään harrastajan huomioimatta. Kun Renaultin-suunnitelma julkistettiin, uusi Renault-timantti oli upeasti esillä Renaultin toimitusjohtajan Luca de Meon takana sekä uuden Renault 5:n prototyypin säleikkössä. Siitä lähtien tämä uusi symboli on esiintynyt eri tilanteissa. Ensin uudella ZOE-mainoskampanjalla, sitten brändin sosiaalisen verkoston kautta.

Renault on historiansa aikana muuttanut visuaalista identiteettiään useita kertoja. Mutta on yksi asia, joka ei ole muuttunut sitten vuoden 1925, ja se on timantin muoto, joka toimii logon perustana.

Välittömästi tunnistettavissa siitä on tullut brändin symboli. Muotonsa, jotka mukautuivat aikansa konepelteihin, tämä geometrinen hahmo oli samaistettu Louis Renaultiin. Sen jälkeen Renault-timanttia on suunniteltu uudelleen peräti kahdeksan kertaa! Oikeastaan yhdeksän, uusin versio mukaanlukien. Tämä osoittaa, kuinka paljon brändi haluaa kehittyä ajan mukana, mutta pitää kiinni historista.



Renault 20

Renault 20 on auto, jonka luonteenomaisimmat piirteet – fantastinen ajo- ja matkustusmukavuus sekä väsyttämättömät, turvalliset ajo-ominaisuudet – koette vasta riittävän pitkällä koeajolla. Tehkää se!

Annamme Renault 20:n

24

tunniksi käyttööne.

Soittakaa meille! Puhelinnumeronne on

(90) 578511.

Sovitetaan kunnan koeajosta.

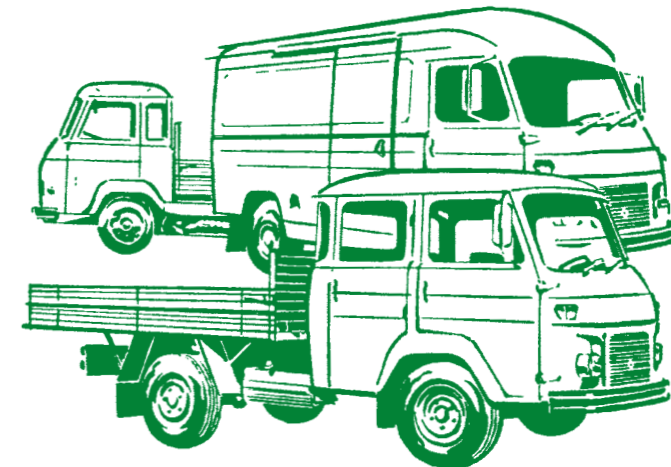
OY AUTOREX AB

Vanha Vientitie 7 Helsinki Etelä-Haaga



RENAULT

Vaihtoautot



RENAULT SAVIEM



RENAULT ESPACE THE CAR OF THE FUTURE

Like all the Renaults, the Espace is a front wheel drive car. The Renault Espace has invented a new means of travelling for those who are ahead of their time. Adjustable space to suit everyone's needs. It's enjoyable to drive and pleasant to ride in. It's a real traveller. Now there really is life in space.



Model shown: Renault Espace 2000-1
1995 cc. 120 bhp DIN 175 kph
Consumption at a constant speed of
90 kph 7.6 litres.

THERE'S MORE TO LIFE WITH
RENAULT





Autojen myyntiesitteitä on monenlaisia. Jotkut ovat kuivan asiallisia numeropitoisia listauksia auton teknisistä ominaisuuksista. Joihinkin brosyreihin mainosmiehet ovat taas kehittäneet sellaisen ylipursuavan kukkaiskielen, että siinä luulisi mainostettavan lentävää mattoa.

Joskus tapaa oikein pienoisnovelleja – tässä esimerkkinä Renault 8 Gordini vuodelta 1967. Seuraavassa esitteen tarinaa sopivasti lyhennettynä ja vapaasti mukaeltuna.

Eletään marraskuuta 1964. "Kaarre oikealla, kaarre vasemmalla, taas oikealle, nyt varovasti ... neulansilmä on tulossa". Masson (kartanlukija) seuraa reittikarttaa ja tähyilee samalla eteen putkahtavia tien piirteitä, varsinkin sen hankalia kohtia ja ilmoittaa ne Vinatierille (kuljettaja). Mutka seuraa mutkaa joka kolmas sekunti, 15 sellaista joka kilometrillä, yhteensä 18 000 kaarretta jotka Vinatierin täytyy usein ajaa sokkona kallioseinien ympäri mutta mahdollisimman nopeasti.

5 000, 6 000, 7 000, 8 000 kierrosta minuutissa ... kierroslukumittari käy vauhkona, moottori ulvoo, vaihteisto valittaa ja jousitus ottaa vastaan kuoppaisen tien kovia tärähdyksiä. Tällainen on Tour de Corse....

Ja kaiken muun lisäksi myrskyilma iski päälle heti kun lähdettiin Bastiasta. Mutta painajainen on pian ohi. Takana on melkein 1 400 kilometriä ja 26 tuntia jännitystä ja hermopai-

netta - ja ollaan taas lähtöpaikassa Bastiassa.

Vinatierilla ja Massonilla on syytä tyytyväisyyteen. Heidän yhteistyönsä sujui hienosta ja auto toimi loistavasti. Tuntui siltä että ajo meni varmasti hyvin. Itse asiassa he voittivat koko rallin, joka on yksi maailman vaativimmista. Ja heidän ansiostaan Renault 8 Gordini otti voiton jo heti ensimmäisessä kilpailussa johon se otti osaa.

Tulokset kertoivat että vain kahdeksan autoa 79 matkaan lähteneestä selvisi maaliin säädettyssä ajassa. Neljä oli Renault 8 Gordiniä, jotka valloittivat ensimmäisen, kolmannen, neljännen ja viidennen sijan. Vain Alfa Romeo Tubolare pystyi murtaamaan Renaultien rintaman – huolimatta siitä että sen kone oli huomattavasti suurempi (1 570 cm³) kuin Renaultissa (1 108 cm³). Aloitteijan tuuriako? Eihän toki – tämä oli vasta ensimmäinen voitto maineikkaan Renault 8 Gordinin uralla.

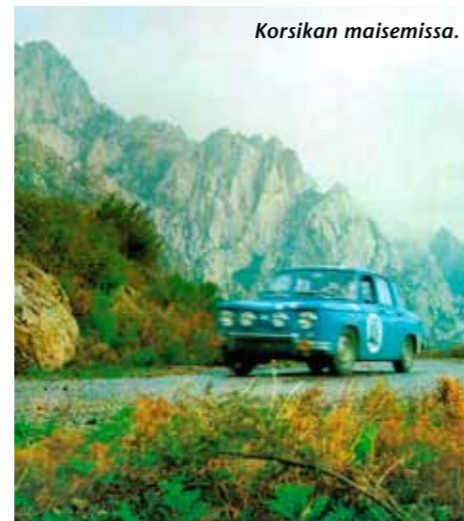
Tuosta vuoden 1964 Korsikan rallista alkaen Renault 8 Gordini on osoittanut nopeutensa ja kestävyytensä jokaisessa merkittävässä rallissa. Voitto tuli Korsikassa kahtena seuraavanakin vuonna ja monissa muissa ralleissa.

Mutta auton suurin saavutus oli se, että se avasi tien rallimaailmaan kaikille noille nuorille kuljettajille, joilla ei ollut aikaisemmin ollut varaa ottaa siihen osaa. Tämä jalosukuinen Renaultin malli – suora kehittelmä perheau-

tosta – oli saatavana kohtuulliseen hintaan.

Mutta Renault 8 Gordini viehättää niitäkin ajajia, jotka eivät aio ajaa kilpaa. Sen uudistunut moottori (nyt 1 255 cm³) ja viisivaihteinen vaihteisto tarjoavat loistavan suorituskyvyn. Auto kulkee jopa 175 km/h ja kiihtyy sadan kilometrin vauhtiin 31,9 sekunnissa.

Amédee Gordini ja Renaultin insinöörit kehittivät ja testasivat Renaultin moottoria. Sen kokoa suurennettiin ja se kehittää nyt 110 hv. Viisivaihteinen vaihteisto on täysin synkronoitu.



Korsikan maisemissa.

Kojetaulua ja ohjauspyörää on uusittu. Siinätilojen puolesta auto on kaikkein mukavimpien henkilöautojen tasolla. Tämä oli nimenomaan Amédee Gordinin vaatimus.

Autosta löytyy kaksi tavaratilaa (200 dm³ edessä ja 50 dm³ takaistuimen takana). Varapyörän saa ulos muutamassa sekunnissa ilman että matkatavaroita tarvitsee siirtää.

Ympäri maailmaa löytyy 10 000 Renault-liikettä, jotka ovat valmiita pitämään Gordinin huippukunnossa. Ranskassa sellainen löytyy keskimäärin joka 20 kilometrin välein.

Uuden Gordinin tunnistaa heti neljästä ajovalosta. Normaalin valojen lisäksi siinä on nyt kaksi halogenilamppua, jotka varmistavat sen että pimeään aikaan ei tarvitse vähentää nopeutta.

Auton miellyttäviin matkustusominaisuuksiin vaikuttavat neljä ovea ja mukavat istuimet. Tällaisessa autossa autolle turvallisuus on ensiarvoisen tärkeä seikka. Tämän varmistavat lukkiutumattomat levyjarrut kaikissa pyörisä, joiden ansiosta ote tiehen säilyy soratielläkin.

Mutta Renault 8 Gordinissa mukavuutta ei ole uhrattu urheilullisuuden takia. Toki se on urheiluauto, mutta ennen kaikkea "grand tourer".

Erillisjousitetut pyörät varmistavat tasaisen kulun huonoillakin teillä. Säädetävät etuisuimet antavat hyvän tuen. Selkänojat kääntyvät alas saakka, jolloin saadaan aikaan kaksi erinomaista vuodetta.

Pitkät matkat vaativat täydellistä ilmanvaihtoa joka hoidetaan lämpötilan säädöllä ja kaksinopeuksisella puhaltimella. Ajaja ja matkustajat voivat huoletta kohdata kuumimmankin kesän tai ankarimmankin talven. Olipa edessä ralli tai lomamatka – voit huoletta matkustaa tietäen että mitään ei puutu mukavuudestasi kun allasi on Renault 8 Gordini.

Texti: Timo Laitinen

Kuvat: Timo Laitisen arkisto



Kaksi Weberiä ja 110 hevosvoimaa



Tässä esitellään uusia valoja.

Sininen "Bleu de France" oli Gordinin ainoa väri.



Ralliauton kuvan ei tarvitse olla tarkka.



Korotetulla katolla varustettu sinivalkoinen **Estafette** on toiminut Renault-kilpureiden huoltoautona vuonna 1968, "Assistance Course" ja "Renault Compétition" tekstit kyljissään se on kiertänyt monet kisapaikat.

Tämän yksilön erikoisuus on nokkapeltiin kiinteästi upotetut tuplalamput, normaalit pienet lisävalot ovat kiinnitetty puskuriin. Kuljettajan liukuovi, vanhempi säleikkö, lyhyt etupuskuri ja Estafette-teksti keulassa kertovat kyseessä olevan auton olevan alkuvuosien tuotantoa.

Ohjaamossa on muutakin väriä kuin sitä samaa pelkkää mustaa, istuimet ovat ruskeat, ohjauspyörä vaalea ja kojelautakin on kaksivärinen. Lisäpisteet tulevat vielä ikkunoiden kehyksistä sekä sivusta ulos tulevasta pakoputkesta. Valmistaja ehkä PCT/IXO.

Musta **Tippa-Rellu** on nimeltään Bi-face, eli aivan kaksinaamainen auto. Malli muokattiin näyttelyautoksi Tipan 50-vuotisjuhliin 2011, eikä siinä ole edes moottoria.

Takapää on vanhemmasta 60-luvun Parisienne versiosta, kylkien koristekuviot, pölykapseleiden lisärinikulat sekä laattapuskuri kuuluvat juuri tähän malliin.

Etupää puolestaan edustaa hippiaatetta parhaimmillaan, keltaiset vanteet ja konepellin "Rauhaa ja rakkautta" ympyrä kukkien keskellä sopii 70-luvun Tippaan loistavasti. Samalta vuosikymmeneltä ovat myös pyöreämpi etupuskuri ja leveämpi etusäleikkö. Valmistaja ehkä PCT/IXO.

Pieniä Relluja



5 Alpine on maalattu sillä "ainoalla oikealla" Alpinen sinisellä, tosin se on kyllä ihan makuasia.

Vitosten laajassa sukupuussa tämä on lajinsa ensimmäinen Alpine malli. Kylkien ja konepellin raidat, sekä nuo alkuperäiset vanteet tekevät autosta todella hyvän näköisen.

Näissä paremmissa malleissa sisustukseen on panostettu ihan tosissaan. Vaaleanruskealla mattamaalilla värjätty istuimet, edessä kiinteät korkeat niskatuet sekä takapenkin korotettu selkänoja ovat hyvin esillä. Kaksiväriset oviverhoilut, alumiinin väriset polkimet, monivärinen mittaristo sekä kaikkien nippeleiden ja osien istuvuus takaavat pääsyn ykkösluokkaan.

Hyviä pieniä juttuja ovat takasivuikkunoiden saranat, ovien aukaisunapit plus kaikkien listojen tarpeeksi ohut toteutus. Valmistaja Norev.



Torino ZX vuodelta 1981 on tiettävästi viimeinen Industrias Kaiser Argentina, eli IKA:n valmistama Renault. Tämä ZX oli malliston yläpäässä, 3,8 litrainen moottori tuotti 200 hv.

Eri versioita ehdittiin valmistaa 99,792 kipaletta. Lisää Torinon historiasta voi lukea kerhomme nettisivulta, kuukauden pienoismalleista.

Argentiinan kioskiautosarjaan kuuluva pienoismallin hinta/laatusuhde on hyvä, maalauksen metallinhohtoväri loistaa auringossa kiittävästi, mattamustaan uudempaan etusäleikköön upotetut lisävalot sekä korkeaprofiiliset renkaat sopivat tuohon aikakauteen.


Vaikka sisustus on väritään pelkkää mustaa, niin siellä on paljon hyvin mallinnettuja yksityiskohtia. Valmistaja tuntematon. On se vaan jotenkin tylsää kun näistä kioskiautoista ei löydy valmistajan nimeä.

Lehden ilmoitushinnat

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

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

RENAULT, MON AMOUR!



Maahantuaja
OY AUTOREX AB
Vanha Vieritatie 7, 00300 Helsinki
Puhelin 90-578 511

RENAULT 25 V6 INJECTION: 2664 cm³, 201 km/h. RENAULT 25 GTS: 1995 cm³, 182 km/h.



Renault Presse

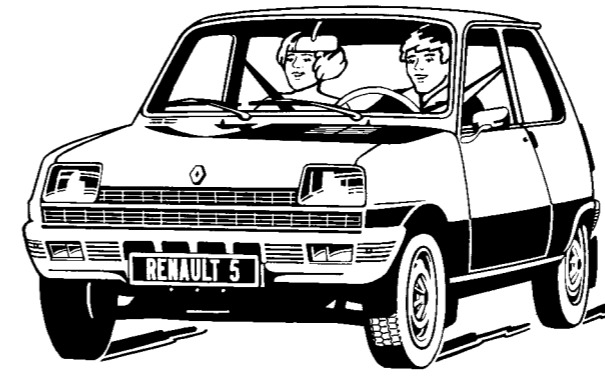
Renault 21 équipée du Système Atlas
Renault 21 equipped with the Atlas System

Salon de l'Auto - Paris 1986
Motor show - Paris 1986

ei vettä
ei leipää



RENAULT 10 Oy Autorex Ab




2.500.000

DAUPHINE

palvelee tyytyväisiä omistajiaan 115 maassa eri puolilla maapalloa. Jo syntyessään Dauphine oli kymmenen vuotta aikaansa edellä, täyttään kaikki autolle asetettavat vaatimukset. Ja Dauphine on säilyttänyt etumatkansa, kukaan ei ole vielä kehittänyt hintaluokassaan Renault Dauphinea parempaa autoa. Koeajakaa ja todetkaa miksi juuri Dauphinesta on tullut Ranskan autoteollisuuden suurin myyntimenestys.

HINTA 5985:—

RENAULT - Ranskan valtti
oy autorex ab
Etelä Esplanadikatu 12 — puh. 11 120

Olemme avoinna arkisin kello 8-17!

Ota yhteyttä:
09-8732353
info@auto-artikkeli.fi
www.auto-artikkeli.fi

AUTO-ARTIKKELI OY

Varaosat ranskalaisautoihin yli neljäkymmentä vuoden kokemuksella!

Alkuperäis- ja tarvikkeosat myös uusimman sukupolven Renaulteihin, Yacco-voiteluaineet ynnä muuta!

YACCO
MADE IN FRANCE
SINCE 1919



Urheilutie 8
01370 Vantaa

Säät viilenee, mutta Auto-Artikkelissa on lämmin tunnelma!
Koe 80-luku, tee aikamatka Hiekkaharjuun!

Pientä silputtua



Italian R4-festivaalit



Italialaisen Renault 4 -festivaalin syyskuussa 2021 järjesti **De Marco Parts**. Tapahtuma oli Italian tärkein R4-tapahtuma ja yksi Euroopan suurimmista; siihen osallistui 81 Renault 4 -autoa ja satoja ihmisiä. Tapahtuma järjestettiin Colle di Val d'Elsa Siensassa, Tenuta di Mensanelлон upeassa kylässä. Osallistujia oli ympäri Italiaa sekä ulkomailta. Nyt järjestäjätiimi työskentelee jo vuoden 2022 tapahtuman parissa. Upeaa työtä Massimo de Marco ja hänen porukkinsa. De Marco on kuuluisa valtavasta varaosakoelmastaan vanhoihin Renaulteihin ja se toimittaa tuotteita ympäri maailman.

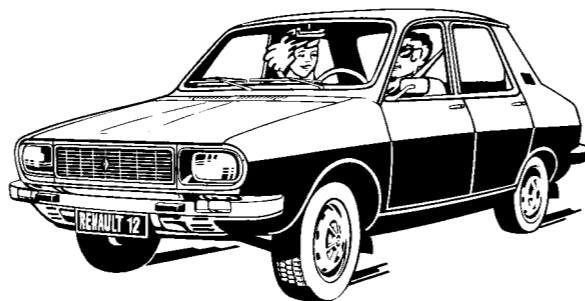
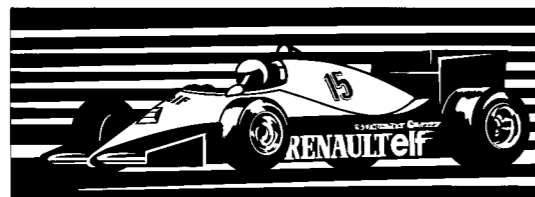
Trafic

NYT VIELÄ 44.900,-
ovh. alk.

KESTÄÄ VERTAILUN

- **TUOTTAVUUDESSA**
Tavaratila 5,4, 6,5 tai 8,4 m³. Kantavuudet 910–1260 kg.
- **TURVALLISUUDESSA**
Moottori (bensini tai diesel) edessä. Turvaohjaamo.
- **AJO-OMINAISUUKSIISSA**
Etuveto. Huippuluokan ajo-ominaisuudet. Turvallisen suuntavakaa. Varma liikkeellelähtö liukkaalla.
- **MUKAVUUDESSA**
Trafic on saanut erityistä kiitosta korkealuokkaisesta mukavuudestaan. Siinä on mm. avara, läpikuljettava kolmen hengen ohjaamo, ikkunalla varustettu väliseinä jne.
- **KÄYTÄNNÖLLISYYDESSÄ**
Tasainen lattia vain 47 cm korkeudella. Kuorman käsittely vaivatonta.
- **HINNASSA**
Trafic T 800 B maksaa vain 44.900 mk (ovh).

TUTUSTU NYT TRAFIC-MALLEIHIN. SOVI PERUSTEELLISESTÄ ESITTELYSTÄ.



Lehtileike: Jukka Tuominen
Turun Sanomat lokakuu 1959

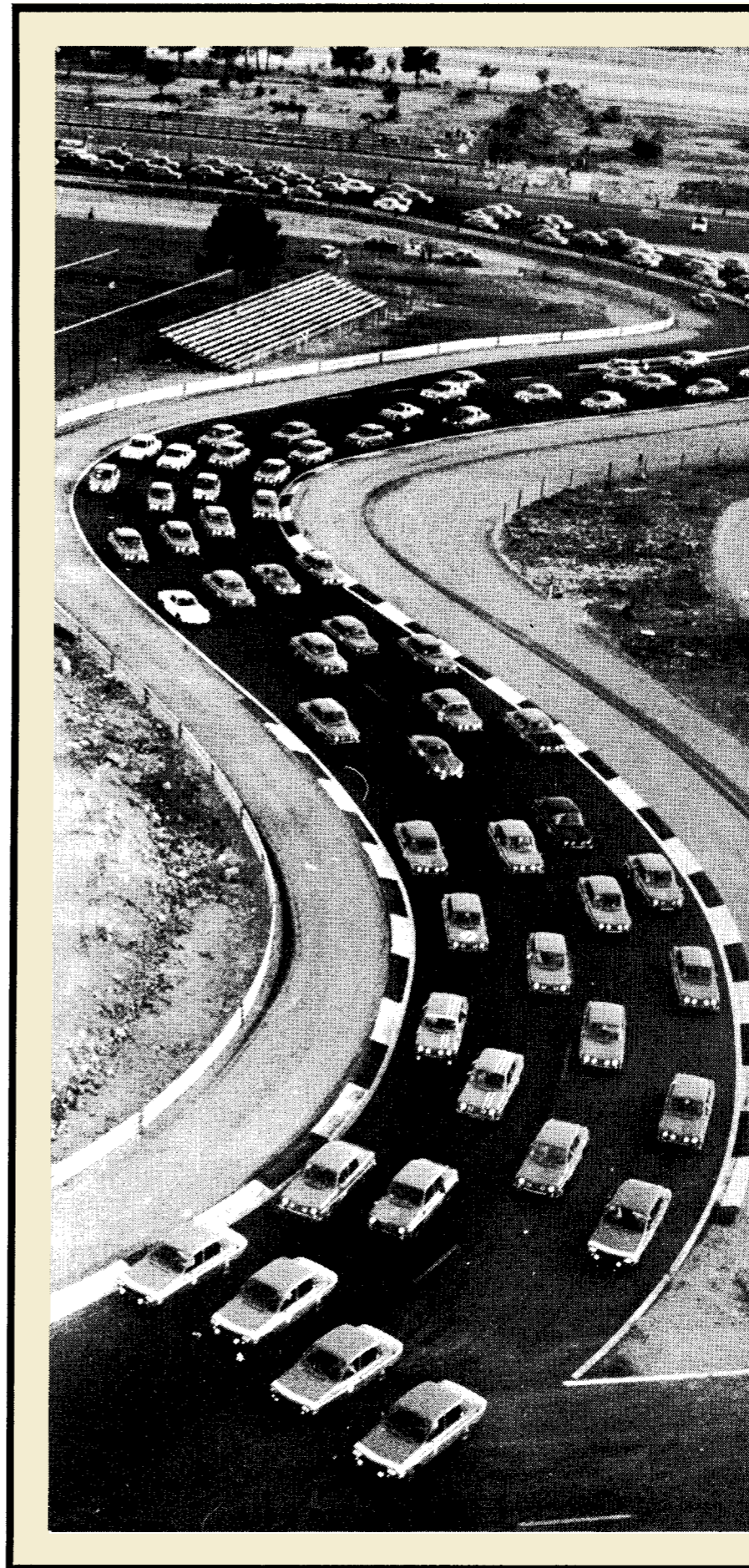
1000 shamppanjapulloa Renaultin työläisille

Pariisi, 15.10. (UPI) Monacon ruhtinaspari **Rainier ja Grace** päättivät keskiviikkona kolmipäiväisen virallisen valtiovierailun Ranskaan "suureen pamaukseen tai maljaan" ilahduttaessaan Renault-autotehtaitten työläisiä tuhat shamppanjapulloa käsittävällä lahjalla.

Ruhtinas Rainier ilmoitti tästä lahjoituksesta vieraillessaan valtion omistamilla Renaultin tehtailla Flinsissä, Pariisin ulkopuolella. Hän selitti shamppanjan ilmaisevan hänen ja ruhtinatar Gracen kiitollisuuden työläisten vieraanvaraisuuden johdosta.

Monacon ruhtinaspari tarjosi keskiviikkona lounaan Ranskan presidenttiparille Monacon lähetyksessä Pariisissa. Lounaalla oli läsnä vain 22 henkeä lähetyksen pienuuden takia.

Läsnä olivat mm. pääministeri **Debre** ja ulkoministeri **Covve de Murville**. Ruhtinas Rainier lahjoitti valtiovierailun päätteeksi miljoona frangia Pariisin köyhille.



'G-PÄIVÄ' eli Renault 12 Gordinin esittely Ranskassa

Renault-yhtiön kutumina kokoontui yli 2200 ranskalaista Renault 8 Gordinin omistajaa Paul Ricard-radalle tutustumaan uuteen Renault 12 Gordiniin.

Tapahtumaa edeltäneenä iltana oli järjestetty jättiläismäinen show joka kokosi yhteen yli 7000 Renault 12 Gordinista kiinnostunutta naista ja miestä. Tässä tilaisuudessa oli esillä runsasta mielenkiintoa herättäneen uutuuden ohella kaikki aikaisemmat Gordini-mallit. Elf-öljy-yhtiö esitteli ulkoilmatilaisuudessa innokkaalle joukolla Renault'n suurimpia kilpailuvoittoa. Tähän kysymyksessä olevan automerkin historian mittavimpaan tämänkaltaiseen tilaisuuteen osallistui myös eräitä tämän päivän kirkkaimpia ajajatahtia, muun muassa Jacky Ickx, Jean-Pierre Beltoise, Henri Pescarolo, Francois Cevert ja Pedro Rodriguez.

Tilaisuuden päätteeksi järjestettiin "ystävyyssottelu" 14 Ranskan parhaan ajan kesken 39 kilometrin matkalla. Ajokkeina olivat Renault 8 Gordinit ja Renault 12 Gordinit. Siinä selvisi "kumpi on kumpi" 1. lähtö: Darniche 12 G 21.39 = 108,540 km/tunnissa. Paras 8 G-aika Depailler 22.28 = 104,548 km/tunnissa. 2. lähtö Therier 12 G, 21.31 = 109,179 km/tunnissa. Paras 8 G-aika Piot 22.23 = 103,315 km/tunnissa.

Kilpailun jälkeen ajoi radalle 2200 Renault 8 Gordinia (eli yli neljännes Ranskassa myydyistä) saattamaan isompaa veljeään menestyksekkäälle matkalle maailman radoille, ralliteille ja yleiseen liikenteeseen.

Oheinen kuva kertoo tästä kauan muistettavasta Renault-päivästä.

Syystapahtuma

Siikaranta Camping,
Reposaari 17.-19.9.2021



Matka alkoi perjantaina klo 16 ja autoksi valittiin mikäs muukaan kuin Renault Avantime.

Suuntasimme auton kohti Poria ja Reposaarta. Matka sujui hyvin ja totesimme lähes yhtee ääneen, että on nämä Avantimen penkit kuin sohvalla istuisi eikä noin 400 km tuntunut juuri missään

Perille tultuamme oli aika mennä tervehtimään muita harrastajia. Paikalle oli saapunut noin parikymmentä harrastajaa ja perjantai ilta kului rattoisasti vanhoja muistellen ja makkaraa syöden. Paikalle oli saapunut myös kolme kerhon entistä puheenjohtajaa Wellu, Hannele ja Japi

Lauantai oli sitten tutustumista lähialueisiin. Reposaareissa on ollut puolustusvoimien tykki asemia ja valonheitin asemia joita muutama käytiin katsomassa.

Leirintäalue toimi hienosti vaikka olikin viimeinen viikonloppu ennen kesäkauden lopetusta ja paikan sulkemista tältä vuodelta.

Iltapäivä sujui seurustelun merkeissä ja ihaillessa maisemia jota reposaari tarjosi jo ihan mökin

terassilta, ilmeisesti paikka miellytti myös joutsenia joita oli kymmenittäin aivan rannan tuntumassa.

Kolikonheitossa käytiin tiukkaa väentö, kun Japi onnistui heittämään kolikon todella lähelle tikkua. Vesa pysyi pitkää kakkosena, mutta Japi nappasi kakkospaikan ja palkinto autoja ei enää kukaan Japilta pois ottanut. Onnea voittajalle tai oikeastaan tuplavoittajalle.

Harrastajat olivat saapuneet paikalle eri ikäisillä autoilla, joista vanhin oli Mikolan Antin kaunis punainen sämpylä. Tippoja oli pari joista toinen oli myynnissä komeine penkkeineen ja auto jäi kuuleman mukaan Reposaareen. Lisäksi oli uudempiä kalustoa sekä upea 5 GT Turbo ja tietysti Avantime.

Sunnuntaina oli lähdön aika ja toivoteltiin muille kerholaisille iloista syksyn jatkoa. Nappasimme myös kuvatodisteen siitä, että Wellu oli mukana jälleen.

Avantime antoi loisteliaat kyydit myös takaisin eikä ongelmia ilmennyt.



Piiri- ja jälleenmyyjiä Autorexin ajoilta



LAHDEN AUTOKESKUS OY **AUTOMYYNTI T:MI PERTTI NIEMINEN**

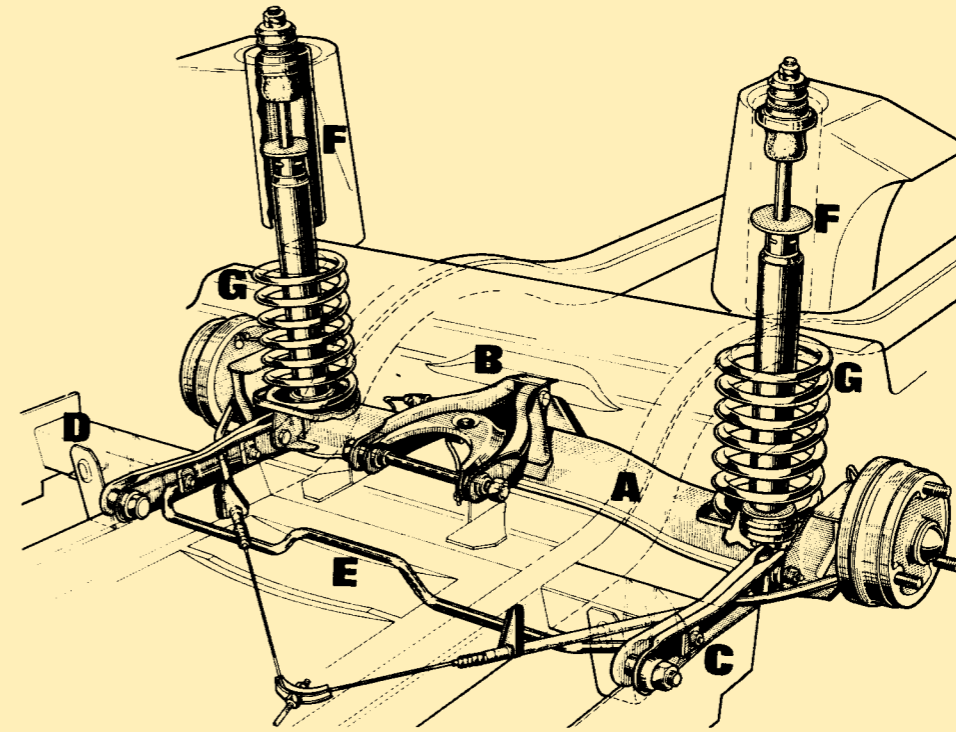
Hyrymäen Auto Oy **ER-WO Oy**

AUTOPALVELU OY oy **AVH** myynti försäljning Ab

Porin Autotarvike oy **AUTO-TARVIKKE OY**



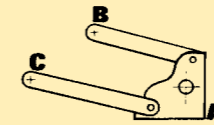
Renault 12 :N OHJAAVA TAKA-AKSELI



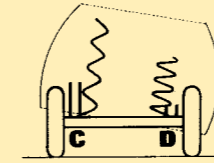
Rakenne: Taka-akseli A on valmistettu puristetusta teräslevystä, joten se on kevyt ja vahva. Keveys merkitsee hyvää jousitusmukavuutta. Akselin keskellä oleviin korvakkeisiin on kiinnitetty kolmiotukivarsi B tukevalla kuminivelellä. Kolmiotuen kaksi etumaista haaraa on kiinnitetty alustalevyyn myös kumiheloilla, jotka sallivat akselille vähäisen pituussuuntaisen liikkeen ja estävät renkaiden aiheuttaman värähtelyn siirtymästä koriin. Akselin päihin, sen alareunaan, on kiinnitetty kaksi pitkästä tukivartta C ja D myös kumiheloilla. Tukivarsien etupää on niveloity poikittaisen runkopalkin alapuolella sijaitseviin kiinnityskorvakkeisiin. Akselin tuentaan kuuluu myös vääntösavutyyppinen kallistuksenvakain E, vahvat kierrejuokset G sekä niiden sisällä putki-iskunvaimentimet F. Jousissa on muovisuojaus äänieristeenä. Renault 12:n taka-akselin rakenteella ja sen tuennalla on saatu aikaan ohjauksivaikutus, joka kompensoi erilaisten kuormitustilanteiden aiheuttamat muutokset auton kaarrekäyttäytymisessä. Nerokkaan ohjauksen salaisuus piilee pitkittäisten tukivarsien keskinäisten asentojen vaihtelussa.

Toiminta etupainoisessa autossa:

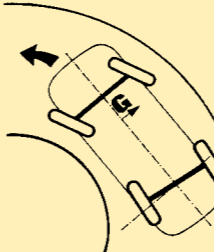
Kuva 1



Kuva 2

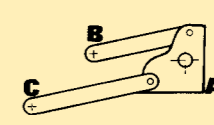


Kuva 3

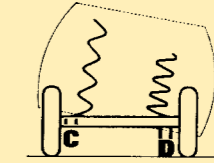


Toiminta takapainoisessa autossa:

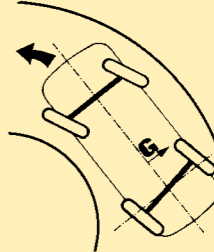
Kuva 4



Kuva 5



Kuva 6



Kuva 1: Taka-akseli A näkyy poikkileikkauksena katsottaessa kohtisuoraan auton vasemmalta puolelta. Pyörän napa on merkitty kuvaan. Auton takaosa on kuormittamaton. Kolmiotuen B korinpuoleinen kiinnityskohta on ylempänä kuin akselinpuoleinen. Pitkittäistuen rungopuoleinen kiinnityskohta on pyörän keskispistettä ylempänä.

Kuva 2: Kaarrettaessa vasemmalle korin oikea puoli painuu alas. Oikeanpuoleinen pyörä kuormittuu enemmän kuin vasemmanpuoleinen. Oikea tukivarsi D painuu kuorman takia alas kuvan mukaisesti, kun taas vasen tukivarsi nousee korin "kevenemisen" takia ylös.

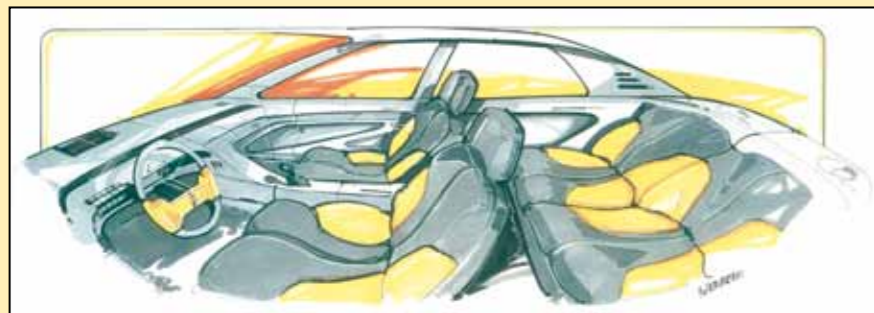
Kuva 3: Autolla kaarretaan vasemmalle. Painopiste G sijaitsee edessä. Etupyörät ohjaavat vasemmalle, mutta auto pyrkii kulkemaan suoraan. Se käyttäytyy aliohjautuvasti. Tässä tilanteessa Renault 12:n taka-akselisto auttaa autoa ohjautumaan neutraalisti. Akselin päissä olevien pitkittäisten tukivarsien keskinäisen asennon muutos kääntää taka-akselia keskellä olevan tukipisteen, kolmiotuen, suhteen. Tukivarret siirtävät akselin oikeata päätä taaksepäin ja vasenta päätä eteenpäin. Taka-akseli pyrkii siis ulko-kaarteeseen päin ja kumoaa näin aliohjautuvuuden.

Kuva 4: Auton takaosa on kuormattu raskaasti. Tukivarsien etumaiset kiinnityskohdat B ja C painuvat korin mukana alaspäin. Kolmiotuen etumainen kiinnityskohta on alempana kuin akselin puoleinen. Pitkittäistuen tukivarsen korin puoleinen pää on sekä akselin puoleista päätä että pyörän napaa alempana.

Kuva 5: Auto on edelleen takapainoinen. Sillä kaarretaan vasemmalle samoin kuin edellä. Oikea tukivarsi D painuu taka-akselin tason alapuolelle. Vasen tukivarsi C kevenee taka-akselin tasolle, mutta jää kuitenkin alemmaksi kuin kuvassa 2.

Kuva 6: Takapainoisen auton painopiste G painaa peräosa oikealle ulkokaarteeseen päin. Auto pyrkii yli-ohjautumaan eli kääntymään jyrkemmin kuin ohjauksipyörän kääntymisen edellyttäisi. Tässä tilanteessa taka-akseli ohjaa päinvastaiseen suuntaan kuin kuvassa 3. Akselin oikeanpuoleinen pää kääntyy eteenpäin ja vasemmanpuoleinen pää taaksepäin. Taka-akseli pyrkii siis vasemmalle sisäkaarteeseen päin ja kumoaa siten yliohjautuvuuden. Renault 12:n kaarreoimaisuudet pysyvät aina kuormituksesta riippumatta samantaisina.

RENAULT Megane.



Renaultin konseptiauto vuodelta 1988



Mitään muuta tästä tutkielmasta en osaa sanoa kuin että se on julkistettu syyskuussa 1988.

Esittelykansiassa kerrotaan istuimista, äänentoistosta, navigaatiosta, ajamisen nautinnosta, elektronisesti ohjatusta vaihteistosta ym.

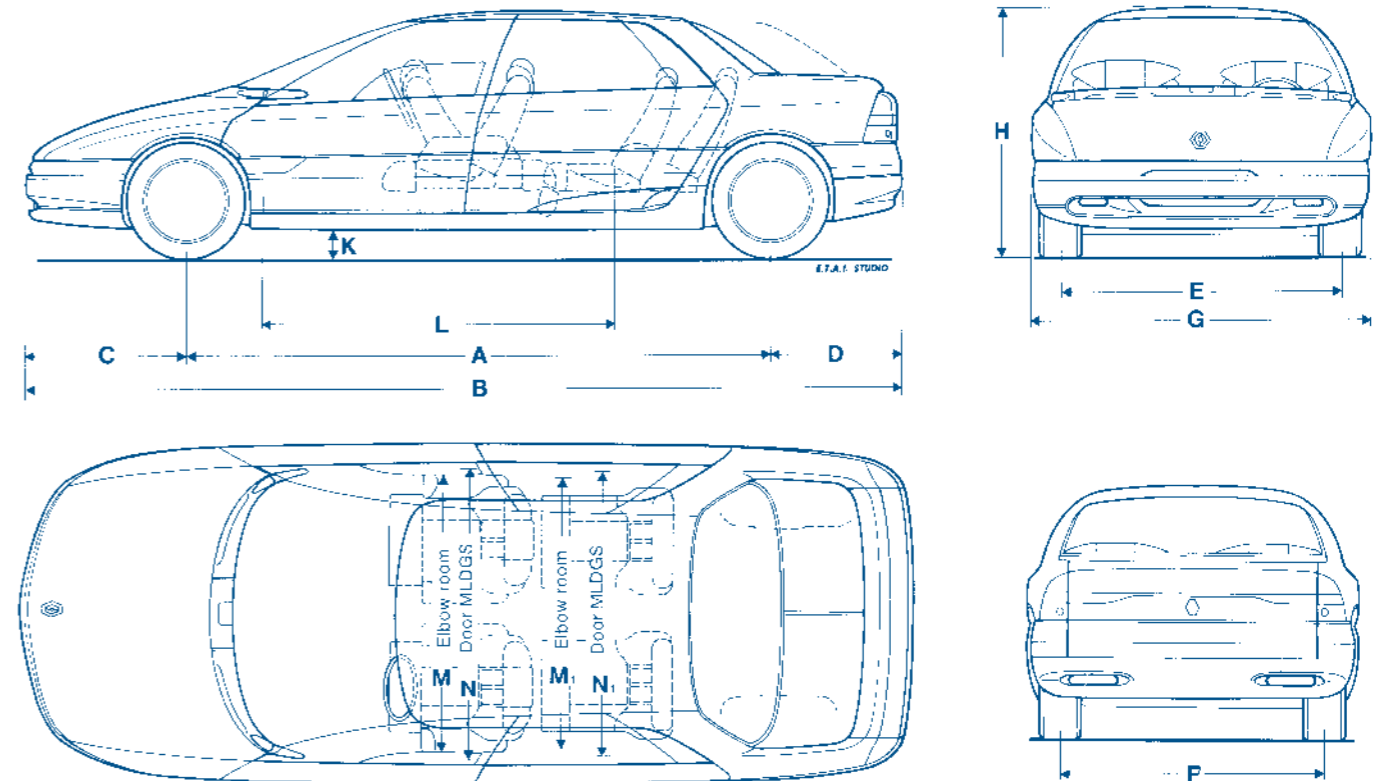
Yhteistyökumppaneista mainitaan *Bertrand Faure Automobile* (istuimet), *Michelin*, *Philips*, *Saint-Gobain Glass* ja *Valeo*.

Mitä tästä konseptiautosta sitten jäi tuotantomalleihin? Varmaan paljonkin mutta varmudella ainakin nimi!

RENAULT *Megane*

Outline specification

Chassis	Permanent 4-wheel drive with centre differential and viscous coupling, propeller shaft of composite material	Body	Overall length	195.0 ins 495 cm
Transmission	4-wheel steering with electronic control of rear wheel angle $\pm 3^\circ$	Overall width	74.8 ins 190 cm	
Steering	Auto-adaptive, with electronic control of damping and automatic levelling	Overall height	55.9 ins 142 cm	
Suspension		Cd.A (Cd)	4.79 and 4.80 (0.21 and 0.22)	
Engine and gearbox	2965 cc	Kerb weight	3968 lbs 1800 kg	
Engine capacity	250 bhp (184 kW) at 6,000 rpm	Performance and economy	Maximum speed	161.5 mph 260 km/hour
Maximum power	257 lb-ft (348.5 Nm) from 2,000 to 4,000 rpm	Standing start km		28.0 secs
Maximum torque	5-speed manual	Steady 56 mph/ 90 km/h	36.2 mpg	7.8 litres/100 km
Gearbox	15 CV	Steady 75 mph/120 km/h	30.7 mpg	9.2 litres/100 km
French fiscal rating		Urban cycle	17.2 mpg	16.4 litres/100 km



Dimensions in ins (mm)

A	122.5 (3111)	L	79.4 (2018)		
B	195.0 (4953)	M	59.9 (1522)		
C	42.5 (1080)	M ₁	59.2 (1504)		
D	30.0 (762)	N	63.7 (1618)		
E	62.2 (1580)	N ₁	63.3 (1608)		
F	59.8 (1520)				
G	75.0 (1904)				
H	56.1 (1425)				
K	6.5 (165)				



Teksti: Tom Bruinink.

Andrei Mitrasca ja Cosmin Ion podiumilla

Campulungissa Romanian Hill Climb Championshipin seitsemäs kilpailu oli jälleen Hollannin menestys. Cosmin Ion ja hänen näytävä Dacia Logan RS kantavat ylpeänä TBT Logistic Internationalin ja Renault 4 Club Hollandin Vrijbouter -lehden nimeä. Romania-lainen kuljettaja Cosmin Ion saavutti toisen sijan kovassa E2-2000-luokassa kilpailussa CNVCD-mestaruudesta.

Kuuluisan Dacia Logan STCC:n paluu oli yllättävää. Campulungissa entinen mestari Costi Stratnic antoi autonsa kuljettaja/toimitaja Andrei Mitrascan käyttöön. Andreille se oli suuri menestys, kun hän saavutti toisen sijan + 3000^{cc} -luokassa ensimmäisessä kilpailussaan tällä Dacialla.

Andrei otti heti 21 pistettä Logan STCC:n mestaruudesta. Sama määrä pisteitä, joita Cosmin Ion teki myös Logan RS:llä Campulungissa.

Cosmin Ionille tämä palkintokorokke merkitsi viidennen kerran peräkkäin, että hän teki pisteitä vuoden 2021 mestaruuteen. Taistelussa E2/2000^{cc}-luokassa Cosmin vahvisti asemiaan mestaruussarjassa. 56,5 pisteellä hän saa hienon kolmannen sijan väliuokassa.

Erittäin kovassa 50 auton sarjassa Cosmin voi katsoa taaksepäin menestyksekkästä kilpailusta, joka pidettiin kauniilla mäkisellä radalla Campulungin ympärillä, Cosmin Ionin syntymäpaikalla.



Hienot mallit Autograndilta

Venäläinen yritys *Premier Igrushka* on jakanut kauniita pienoismalleja venäläisistä katuautoista 1990-luvulta lähtien.

Mallit ovat enimmäkseen kokoa 1/38 ja niitä myydään tuotenimellä Autogrand. Myös Renault-ryhmän jäsen Lada on tietysti hyvin edustettuna Autogrand-sarjassa.

Meille länsieurooppalaisille Lada Largusin eri versiot ovat tunnistettavimpia. Loppujen lopuksi se on malli, joka vastaa suurelta osin Euroopassa erittäin menestynyttä Dacia Logan MCV:tä. Autogrand-mallit valmistetaan Kiinassa ja toimitetaan Moskovan pääkonttorin kautta entisten neuvostotasavaltojen Ukrainan ja Baltian maiden tukku- ja vähittäiskauppiaille. Brändijohtaja Sofin on menestynyt erittäin hyvin brändin markkinoinnissa siitä lähtien, kun hän tuli yritykseen.

Äskettäin Autogrand-valikoimaa laajennettiin kauniilla mallisarjalla. Nämä tunnetaan myös nimellä "3 tuumaa" ja pakataan läpipainopakkauksiin, jotka voidaan myös asettaa pystyasentoon fiksun muovisen "jalan" ansiosta. Lada Largus on myös hyvin edustettuna tuossa 1/60 -sarjassa. Pienoismallien keräilijälle verkkohaku voi tarjota ratkaisun näiden Autogrand-kohteiden löytämiseen.



Ensimmäinen R6-kirja julkaistu

Kauan odotettu ja nyt julkaistu: ensimmäinen kokonaan Renault 6:lle omistettu kirja.

Kustantaja ETAI on laajentanut tunnettua kirjasarjaa "de mon père" hienolla kirjalla R6:sta.

Kirjoittajat Bernard Vermeylen ja Michaël Thivet kokosivat yhteen paljon mielenkiintoista tietoa ja 300 valokuvaa 120 sivulle.

Tämän kirjan ei todellakaan pitäisi puuttua todellisen R6-harrastajan kirjahyllystä, mutta se ansaitsee myös paikan Renault-harrastajien kirjahyllyssä.

Katso lisätietoja osoitteesta www.editions-etai.fr

Reino "Suti" Vallius 16.7.1941-19.9.2021



Reino Vallius kuoli vaikean sairauden murtamana 19.9.2021. Monelle meistä Reino tuli tutuksi autourheilun myötä. Kun vuonna 1949 perustettu Renault-autoja maahantuova Oy Autorex Ab alkoi rakentaa uusia toimintiloja Helsingin Haagaan, oli Reino isänsä mukana korjaamon rakennustöissä.

Korjaamon valmistuttua vuonna 1961 hän pääsi töihin asentajaoppilaaaksi eli pesupojaksi, kuten silloisia oppipoikia nimitettiin. Osia pestiin paljussa sudilla ja silloin hän sai korjaamolla kutsumanimen Suti, jolla hänet laajalti tunnettiin. Sittemmin Reino siirtyi vaihtoautojen kunnostuksen kautta automyyjäksi vaihtoauto-osastolle.

Volvo-Auton lopettaessa Autorexin liiketoiminnan, siirtyi Reino Bilian palvelukseen josta hän jäi eläkkeelle. 60-luvulla kiinnostus autourheiluun kasvoi vauhdilla ja Renaultitakin löytyi sopivaa kalustoa autourheiluharrastuksen aloittamiseen. Autorexissä useampikin henkilö kokeili ST-ajaja ja ralleja ja sille tielle lähti Reino. Hänen ensimmäinen ajokkinsa oli Renault 4CV jolla hän aloitti kilpailun vuonna 1964 osallistumalla ST-ajoihin.

Ensimmäisten vuosien menestys ei ollut mainittavaa ja tuloksena oli usein auton kaatuminen. Auto vaihtui Dauphine Gordiniksi ja seuraavaksi oli vuorossa ralli, mutta se loppui jo ensimmäisessä kilpailussa ojan pohjalle ja rallikokeilu loppui siihen. Nybergin Matin rohkaisemana ja opastamana Reino osallistui talvella 1966 Lopen jäärata-ajoihin ja tuloksena oli voitto ja uran ensimmäinen palkinto autourheilusta.

Menestys jatkui aluksi Reinon ja sittemmin Leif "Honda" Virtasen avustuksella viritetyllä "Sämpylällä", Dauphine Gordinilla. Talveksi 1968 Reinolle tarjottiin mahdollisuus osallistua jäärata-ajoihin Autorexin Renault-tallin R8 Gordinilla. Tuo kausi oli menestyksellinen ja tuotti hänelle 24 voittoa, 10 kakkossijaa ja 2 kolmosijaa. Menestyksestä kilpailu-uraa kesti yli kymmenen vuotta sen päättyessä vuonna 1976 Seinäjoella ajettuun jääratakilpailuun.

Vapaa-aika etenkin talvisin kului paljolti autourheilun piirissä. Kesällä harrastuksiin kuului veneily. Ensimmäisen veneensä hän hankki 70-luvulla. Kokemuksen karttuessa vene vaihtui perhekköyttöön sopivaksi matkaveneeksi. Vielä aikaisin viime keväänä kun kävin venesatamassa, jossa muut vielä kunnostivat veneitään, oli Reino kumppaninsa Sirkkan kanssa jo vesillä ja tutussa venekerhon saarella viettämässä vapaa-aikaansa. Myöhemmin Reino hankki myös asuntovaunun, jolla hän kierteli ympäri Suomea. Yhdistelmä oli tuttu näky myös Renault-kerhon tapahtumissa. Reinoa jäivät kaipaamaan pojat Mika ja Antero perheineen sekä Sirkka.

Jorma Ikonen

Reinon työtoveri ja ystävä

Jukka Hartikainen 21.10.1965-29.8.2021



Elokuun lopussa saimme suruviestin Hattulasta. Kerhomme pitkäaikainen ja pidetty jäsen Jukka "Rode" Harikainen oli menehtynyt kotonaan. Ystävämme Rode tunnettiin laajalti kerhossamme asiantuntijana, asialleen omistautuneena persoonana ja Renaultistina isolla "ärrällä".

Vuosikymmenten aikana vietimme Roden kanssa ikimuistoisia hetkiä niin kerhotapaamisissa kuin niiden ulkopuolellakin. Rode oli mukana myös monissa Pohjoismaisissa kokoontumisissa sekä etelämpänä Euroopassakin.

Valitettava sairaus hankaloitti Roden osallistumista viime vuosien tapaamisiin. Eräs ikimuistoisimmista retkistämme oli matka Pariisiin vuonna 1998 Renaultin 100-vuotisjuhlallisuuksiin. Matka alkoi Roden pihalta Hattulasta suurella valkoisella jääkarhulla (Ours Blanc) eli Saviem SG3:lla. Kuuden hengen ryhmäsämme oli vain kaksi kuljettajaa, joilla oli ABC-kortti. Roden ajo-osuudeksi tuli yli puolet noin 5000 km reissustamme. Sillä matkalla sattui ja tapahtui kaikenlaista, mutta kun joukossa oli monenlaista taitajaa, niin kotiinkin päästiin.

Tanskan Skiven kokoontumiseen Rode matkusti kanssamme ja mukisematta kiersi Legolandin ja Kolmårdenin eläinpuiston nähtävyydet Erkan seurana. Rode oli aktiivinen myös Gordinijaoksessa ja toimi monien kesäpäivien järjestäjänä ja tärkeänä apuna. Meillä oli monia hienoita hetkiä ja retkiä yhdessä, joiden mukavat muistot ystävistämme säilyvät mielissämme ikuisesti.

Roden muistoa vaalien
Jussi, Petri ja Mirja



RENAULT twingo

UUSI TWINGO COLOR.



Twingo on maailman ketterin tila-auto. Se tarjoaa kokoisekseen hämmästyttävän suuret sisätilat. Matkustamossa on useita käteviä säilytyslokeroita. Twingon sisätilojen muunneltavuus on tässä kokoluokassa täysin omaa luokkaansa: liukuvan takapenkin ansiosta lisätilaa saadaan kätevästi tavaratilaan tai matkustamoon. Tavaratilan kokoa voidaan muunnella tarpeen mukaan kääntämällä takaistuimen selkänojat eteen yksitellen tai kääntämällä takapenkki kokonaisuudessaan etuistuinten taakse.

Twingon alustarakenteeseen ja jarruihin on tehty merkittäviä turvallisuuteen ja ajomukavuuteen liittyviä uudistuksia. Kaikissa malleissa on vakiona myös etumatkustajan turvatyyny ja sähkötoimiset etulasinnotimet. Uusi moottorivaihtoehto on 1,2 16V (D4F): 16-venttiilisen moottorin teho on 75 hevosvoimaa (55 kW) 5,500 minuuttikierröksellä ja vääntö 105 Nm 3,500 kierroksella minuutissa. Tehokas ja sitkeä moottori myös pitemmille matkoille!



Posti Green



1902 - PARIS-VIENNE - Première victoire pour Marcel Renault - c'était il y a 75 ans !



1926 - La 40 CV « profilée » - 173 km/h de moyenne pendant 24 heures.



1958 - La Dauphine triomphe au Rallye Monte-Carlo



1964 - La Renault 8 Gordini entre en scène inoubliable...



1977 - Rallye Côte d'Azur-Côte-d'Ivoire la gamme Renault a (re)conquis le désert



1977 - Alpine Renault A 310 V6 - Championne d'Europe et de France de Rallye Cross - Et le retour en rallye avec Guy Fréquelin.



1977 Philippe Poitou, vainqueur du Renault Cross Elf Continental. le pied à l'étrier



1977 - Mauro Baldi, vainqueur de la Coupe Renault 5 Elf - Une discipline qui a fait ses preuves.

Kisakoneita vuosien varrelta