

# Renaultist



1/2023



RetroMobile • Alpine • Ranua





# Turun Kuntotesti Ja Korjaus Oy

Erikoistunut  
RENAULT-autojen huoltoihin ja korjauksiin.

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

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



AUTOKORJAAMO  
KUJALA OY

## Autokorjaamo Kujala Oy

### Huippuluokan huoltoa ranskalaisille automerkeille!

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

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 ripeästi – saat huollon viikon varausajalla!

RENAULT CITROEN PEUGEOT DACIA



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

www.autokorjaamokujala.fi

## S i s ä l t ö

1 / 2 0 2 3

- 4.....RetroMobile 2023
- 8.....Ranuua Ice-track 2023
- 9 ..... Kilpa- ja harrasteautot jäällä
- 10 ..... Superi vuonna 2023
- 14 ..... Alpinesta Alpineen
- 18 ..... Rellumobilistin työkalukoulu
- 21 ..... Talviheikki
- 22 ..... 3 tuuman pieniä Relluja
- 23 ..... Vuosikokous
- 26 ..... Hollannin kirjeenvaihtajalta
- 28 ..... Talleilla tapahtuu
- 29 ..... Tipparellu



### Kerhon jäsenmäärä

Vuoden vaihteessa kerhon jäsenmäärä oli 510 henkilöjäsentä.

## Moro

Taas on vuosi vaihtunut ja kevät lähenee kovaa vauhtia. Gordinit olivat jäärädalla perinteisesti ainakin Ranualla ja helmikuun kylmillä Mäntyharjulla. Turun Talvi-Heikkisäkin 5.3 kerhomme oli edustettuna. Ansoituneet kerholaisemme olivat jälleen Retromobilesakin paikalla, kiitos kuvista joiden avulla pääsi hyvin mukaan tunnelmaan kotisohvaltakin.

Lahden Classic Motorshow:n rakennetaan jälleen ranskalainen avenue johon kerhomme osallistuu 6.-7.5. Ranskalaisen visiitin järjestää tällä kertaa Club Peugeot Jokioisilla ja kesäkuun alussa on jo paikallisten yhteiskokouksien aika ympäri Suomen.

GTdR järjestetään tänä vuonna Meri-Lapissa Keminmaalla. Tarkemmat tiedot ja ohjeet ilmoittautumisesta ja majoituksesta löytyvät kerhon nettisivulta. Pohjoismaista kokoontumista ei valitettavasti tänä vuonna järjestetä, vaan seuraava pohjoismainen tapaaminen onkin meidän oma juhkakokouksemme ensi vuonna.

Kaikki ideat juhluvuoden tapahtumiin ovat tervetulleita ja pienetkin tarinat, jutunpätkät ja kuvat kokouksista ovat kullannarvoisia tulevaan juhla- ja julkaisuun.

Omassa tallissa ei ole paljoa tapahtunut, mitä nyt ylimääräisiä polkimia on tullut asenneltua ja jo poistettua. Nyt tuntuu toinen 'käyttöautoistamme' olevan koko ajan menossa jossakin. Kelit ainakin ovat olleet oivalliset opettamaan ja oppimaan auton käsittelytaitoja, ei ainakaan talven pitäisi päästä yllättämään!

Nähdään taas eri kokouksissa ja oikein hyvää kevättä kaikille täältä Tampereelta! Soon moro.

\_pete\_



Renaultist  
Numero 1/2023  
Club  
Renault de Finlande ry:n  
kerholehti

Toimittanut:  
Wellu

Aineiston kokoaminen:  
Wesku

Avustajat:  
Jorma Peisalo  
Pentti Nieminen  
Jarmo Kankare  
Matti Lainio  
Pentti Nieminen  
Mikael Takalo  
Jyri Hämäläinen  
Antti Mikola  
Petri Rousku  
Kari Kittinen  
Tom Bruinink  
Arttu Salo  
Ilkka Päkki





01-05  
FEBRUARY  
2023

PARIS  
PORTE DE VERSAILLES  
AUCTIONS  
ARTCURIAL  
// Motorcars  
03 FEBRUARY



SALON  
**RETRO  
MOBILE**  
THE PAST STILL HAS A FUTURE

© Peter Stanghof







# Ranua Icetrack 2023

Mitäpä jos Ranualla taas ajettaisiin jäällä ?!?! Näin kuului Markku Kivijärven kysymys viime vuoden syksyllä (2022) Sinisorsa Racing Team jäsenille.

Ja niin alkoi talleissa taas ns. "kilpavarustelu" ja sosiaalisen median avulla alkoi hyväntahtoinen "uhittelu" käymään yhtä kuumana kuin Gordinin pakosarja ja käyttäjät vielä kuumempina. Rata-päiväksi valikoitui sama päivä kuin Tunturiralli 2023. Ajettiin koko viikonloppu 12.1. – 14.1.2023.

Tiistaina 10.1.-23 Markku laittoi vielä video-kuvaa radasta ja sen ominaisuuksista, jotka olivat kyseisenä päivänä mitä parhaat jääradalla ajamiseen, vaikka lunta satoikin.

Kyllä Markku oli taas jälleen kerran tehnyt tosi kovan työn, että saataisiin hyvä rata käyttöön Ranualla. Rata oli n. 1,5 km pitkä ja sopivan leveä, oikea "Motorway". Siinä olisi todella hyvä taas laskea menemään ns. "kaasuläpät täysillä".

Taas Facebook "lailoi" jäsenten kesken: Kyllä nyt katotahan kuka on radan Valtias ja Kuningas (kyllä puhetta ja pölinää maailma sietää) mutta tekoja vaan on huomattavasti vähemmän. Tämäkin tuli jälleen kerran todistettua. (siitä myöhemmin hyvä esimerkki).

Kun ns. H-hetki lähestyi, eli pelipaikalle saapuminen, tapahtui se jokaisen autokunnan toimesta, omassa järjestyksessä ja hyvissä ajoin. Osa väestä saapui jo torstaina 12.1.2023 illan suussa majapaikkaan, joka tällä kerralla oli Artic Guesthouse Igloos Majatalo.

Ystävämme Matthew Steadman Englannista asti oli myös saapunut meidän rata-päiville ja katsomaan Tunturi-rallia. Etelässä, Raisiossa ja Orimattilan Kuivannolla sitä mietittiin, että täällä on läm-

pöasteita ilmassa. Mitenkähän on Ranualla, onko siellä ns. vesikelit ja ajamisesta radalla ei tule mitään? Tämä oli suuri kysymys jokaisen matkailijan mielessä.

Niinhän me kaikki, jotka tulimme etelän suunnasta mietimme, mitä sitten tehtäisiin? No voin vastata tuohon kysymykseen itse: Meille on myös erittäin tärkeätä tavata toisiamme ja kysellä kuulumiset sekä se yhdessä olemisen tärkeys, eli viihdymme toistemme seurassa todella hyvin, se on se tär-



Renaultist

keä asia, huolehtia ystävistä ja pitää hauskoja hetkiä, saman henkisten ihmisten kanssa.

## Torstai 12.1.2023.

Saapuminen Ranualla illan suussa, traileri Kivijärven Markun pihaan ja tervehtimiset Markulle. Lähikaupassa käynti ja kirjautuminen Majataloon, kassit ja pakaarit huoneeseen. Tuttujen tervehtiminen ja siitäkös ilta alkoiin mukavasti vanhoja muistellu- ja majatalon antimista nauttien.

Yhtäkkiä ilta oli jo siinä vaiheessa, että nyt pitäisi käydä nukkumaan. Vaan uni ei tullutkaan kylään, eikä edes nukkumatti vaan taisi olla tuo Piittarin Tapio ja Ahon Eero jotka oli oven takana ja miehillä "jutut"; mukana, nyt ei siis nukuta kun juttu luistaa ja muitakin kavereita tulee vierailulle.

## Perjantai 13.1.2023.

Klo 8:00 tai siis vähän sen jälkeen. Ei kun aamupalalle ja huomenet toivottaen, sanoen siis kuuluvalla äänellä: Hyvää Huomenta Suomalaiset ja Matthew, tämän jopa Matthew ymmärsi vaikka hänen suomen kielen taito on vähäistä. Hän sanoi minulle, että puhun paremmin englantia kuin hän puhuu suomea, vaikka sanoin hänelle, että minun englannin taitoni on huono.

Aamun valjetessa lähdimme Markun luokse, radalle. Päivä alkoi mukavasti tulppa jumppaa odotellessa Herralan Heimon kanssa, ja niinhän siinä todella kävikin. Ja niinhän se Heimon Gordini sitten käyntiin saatiin. Itse olin Heimon mukana huoltojoukoissa.

Eeron auto se taisi lähteä käyntiin kun kesäkeillä, olihan se pressu trailerin suojissa. Jarmon auto lähti myös käyntiin ja siirrettiin trailerilta alas. Mutta Tapion auto ei ollut yhteistyökykyinen, se ei halunnut käynnistyä, vain vähän köhi ja pörpötteli.

Niinpä se työnnettiin Markun talliin saamaan valohitoa mutta sekään ei auttanut. Nyt taisi selvitä kuka sai Runkipotan jo näin aikaisessa vaihees-



1/2023



sa, juurihan me eilen tultiin tänne Ranualle.

Markun pihalla oli myös Tavastin Reijo-veljensä kanssa saapunut ja Reijon auto oli myös käynnissä. Hän oli käynyt jo radalla ajamassa lenkin. Heimo ja Eero myös ajoi lenkit radalla, mutta kelle me ei voitu mitään, ilma oli plussan puolella. Jäällä vettä ja loskaa riitti todella paljon vaikka sitä aurattiinkin paljon.

Markku oli kesän ja syksyn aikana hommannut ja kunnostanut Suzuki maasturin aura-varusteella radan tekoa varten. Ilmojen haltija ei nyt ollut meidän puolella ollenkaan ja mikä pahinta se taisi koskea myös seuraavaa päivää, lauantain ajot oli myös vaarassa jäädä vähäisiksi. Mutta tällä porukalla ei suru tule puseroon. . .

Siirryttiin siis makkaran paistoon ja sitähan sit-

Texti ja kuvat:  
Pentti Nieminen





ten riitti. Hyvään se Ralli-makkara on, vaikka on se myös kuumaa. Niinpä Heimo tietenkin käytti makkaran viilennintä joka hänellä oli mukana. (hyvä ensiapu, ei pala sormet kun on paristoilla toimiva makkaran viilennin mukana). Facessa lisää tuosta aparaatista ja Heimosta myös.

Hämärän laskeessa menimme porukalla Eläinpuistolle syömään maittavan päivällisen, kiitos Markku kun taas järjestit meille tämän. Syötyämme osasta porukasta lähti Rovaniemelle, Mäntyvaaran EK:lle katsomaan Tunturirallin pikataivalta.

Muut siirtyivät majapaikkaan saunomaan ja nauttimaan majapaikan antimista ruokailutilaan sekä puimaan päivän tapahtumia. Niissä merkeissä se ilta sitten menikin. Illan aikana Holapan Esa ja Patrik Norrgård saapuivat myös majapaikkaan ja ratapäiville Ranualle.

#### Lauantai 14.1.2023.

Aamuyön aikana satoi hieman lunta/räntää, ilman lämpötila n. +0 – +2. Eipä sitä oikein meinaa uskoa, että täällä pohjoisessa ei tähän aikaa vuodesta ole pakkaskeliä tarjolla.

Se on kuitenkin varmaa, että maittava aamupala on tarjolla heti klo 8:00 alkaen. Sama kaava toistui, aamun valjetessa Markun luokse ja yrittäjä päästä radalle. Keinosen Juha siellä yritti puhdistaa rataa ja ajoi Markun auruskalustolla rataa ympäri ja lumen sekainen vesi ja loska lensi kaareissa pois.

Taas oltais tarvittu Heimon makkaran viilennintä ja isossa koossa, että oltaisiin päästy kunnolla radalla ajamaan.

Yhteistuumin päätettiin, että ajamiset nyt jäävät hieman vähiin ja makoisten makkaroiden paistaminen sai alkaa. Hyvältähän ns. ralli-makkara aina maistuu oli olosuhteet sitten mitä vain. Heimo taas jälleen kerran esitteli sitä kuuluisaa Makkaran viilennintä, melkoinen kapistus se onkin, taitaa vaan olla kova syömään paristoja nyt on näes kolmannet menossa. Taitaa Heimolla olla tällä reissulla



la paristojen kulutus kovempaa kun Rellu-bensan kulutus.

Tällä porukalla tietenkin juttua tulee jokaisen suusta ja paljon. Kuulumisia vaihdettiin puolin ja toisin Markun tallissa ja vähän sen ulkopuolellakin. Kunnostettavat vaihdelaatikot aiheutti paljon puhetta, kuka ne huoltaisi/korjaisi, pitkän (siis lyhyen) keskustelun jälkeen ne päätyivät erään Kuivanon kaverin autoon ja matkasivat siis etelän suuntaan. Kun näistä ajohommista ei oikein tullut mitään, päätimme lähteä porukalla saunomaan Artic Guesthouse Igloos Majataloon ja oikein rantasaunaan joka oli meitä varten lämmitetty. Kiitokset talon isännälle hyvistä löylyistä.

Saunomisen ja pienen lepoetken jälkeen menimme Majatalon ruokailusaliin syömään maittavan Poronkäristys-illallisen kaikkine tykötarpeineen, oli meillä kaikilla hyvä mieli ja vatsat täynnä.

Ruokasalissa kävi melkoinen puheensorina päivien tapahtumista. Kaikki tietenkin odottivat illan päätapahtumaa eli palkintojen jakoa, joka on aina ollut meillä tapana. Näin muistamme niitä urhokkaita kerhon jäseniä.

Tällä kertaa palkintoja oli jaossa vain muutama. Eli suoraan asiaan, erittäin haluttu palkinto Runkipotta meni tietenkin itseoikeutetusti ja itse myös kuulutti kaikille tämän tiedon: Tapio Piittari. Toinen palkinto, kiertopalkinto, joka on myös merkittävästä teosta tai ko. automerkin esiin tuomasta kunniasta, meni Patrik Norrgård:lle, hänellä ja Holapan Esalla lienee huimia suunnitelmia Renault R8:lle.

Toivottavasti näemme ja kuulemme niistä lisää myöhemmin. Tässä palkinnoista ja kunniamaininnoista pieni osa, Tietenkin se suurin kiitos täytyy antaa Markku Kivijärvelle ratapäivien järjestämisestä sekä tietenkin majoitusväelle, Artic Guesthouse Igloos sekä koko Ranuan väelle.

Saimme taas paljon kokemuksia ja kummeluksia sekä todella paljon hyvää mieltä, millä jaksaa taas kevääseen ja kesään. Säälle me emme voi mitään, mutta meidän yhdessäololle me voimme, eli tapaamme aina kun vain voimme ja olemme iloisia nähdessämme toisemme. Kiitos siis kuuluu myös meille jotka jaksavat olla mukana näissä tapahtumissa, joita järjestämme ihan itse.

Renaultist

# TONISFIX.FI

Monipuolista ajoneuvopalvelua

Luotettavaa ajoneuvojen kuljetusta yli 20 vuoden ja satojen ajoneuvojen kokemuksella. Palvelumme on nopeaa, edullista ja takuulla hyvää.

Meillä on työnlaatu asiakaspalvelun tärkein kriteeri ja siksi tuotavat tuotteet tarkistetaan kaikinpuolin ennen ostopäätöstä joka varmistaa asiakkaan tyytyväisyyden ja asiakassuhteen jatkumisen.

Meiltä yksityiset sekä yritysasiakkaat saavat juuri sen toivotun ajoneuvon edullisesti kotiovelle toimitettuna. Myös erikoisajoneuvot, esimerkiksi työajoneuvot varusteltuna tai invalidivarustelulla olevat.

Toimitamme siis kaikenlaisia ajoneuvoja kotiovelle valmiina suoraan käyttöönnne tai myös viemme ympäri Euroopan sovittaessa.

Voimme myös neuvoa tai hoitaa rekisteröinti, autoverotus ja muut asiat puolestanne.

Kauttamme originaalit vara-osat edullisesti ja nopeasti.

Löydät meidät Helsingistä osoitteesta Liusketie 10. Muista varmistaa että myyjä on paikalla ennenkuin tulet. Kotikuljetus järjestyy sovittaessa kaikkialle Euroopassa. Puhelimitse tavoitat meidät klo 8-22.

+358 (0) 40 729 4161  
autoni@kolumbus.com

## Kilpa- ja harrasteautojen jäaratapäivä



Teksti: Japi  
Kuvat: Matti,  
Pena ja Miksu

Mäntyharjun Ruotimolla pidettiin kilpa- ja harrasteautojen jäaratapäivä. Tapahtuman puitteet olivat mahtavat, ilma suosi ja jää oli ajettavassa kunnossa. Buffettikin toimi loistavasti, huikopalaa oli tarjolla, jos jonkinmoista.

Jäällä kävi runsaasti autoja näyttämässä taitojaan, Sinsorsa teamia edustivat Heimo Herrala, Juha Keinonen Lancialla ja Jarmo Kankare. Taustajoukkojakin oli mukana Pentti Nieminen, Toni ja Janni Herrala, Timo Klemola, Matti Lainio ja Mikael Takalo.

Päivästä ei ihan ilman murheita selvitty, Heimolta katkesi kytkinakseli ja Japilta irtosi siivapyörä. No tätähän tämä motosportti on.

Kiitokset tapahtuman järjestäjille, päivän tapahtumista. Päivän tapahtumat jälkipuolella vielä ruokailun merkeissä paikallisella Neste-asemalla. Kerrassaan mukava jäaratapäivä.



1/2023

9





# SUPERI VUONNA → 2023

*Yllä: Koekäynnistys käsillä, Mitsuban sähköpumppu on jo täyttänyt linjat ja suodattimen. Gallian kukko on valmiina.*

Tämähän lienee vanhemmille kerholaisille tuttu auto. Super-Sämpylä on esitelty kerholehdessä 90-luvun alkupuolella. Auton rakentajalta, Antti Mikolalta, Tampereelle juuri ennen vuosituhannen vaihdetta siirtynyt ja Henkalla ansiokkaasti lisää urheiluhenkisyyttä kuorensa alle saanut Super-Sämpylä siirtyi minulle kesällä 2006.

Vuosia kului ja muutamissa kerhon tapahtumissa tuli vuosien saatossa käytyä, auton yksityiskohtia paranneltiin sitä mukaa kun aikaa ja parannuskohteita löytyi. Lähinnä sähköjä on muutettu ja paranneltu

tekniikan pysyttyä muutoin koskemattomana.

Vaihteisto osoittautui akilleen kantapääksi tässä yksilössä ja allekirjoittaneen karmassa. Ensimmäinen vaihteistorikko sattui 2010 juuri ennen Nummellan Kerhotapahtumaa.

Hätäisesti paikoilleen swapattu varalaatikko oli aika huono ja kahisi alusta saakka sekä vuosi runsaasti öljyä joten ajot jäivät vähiin vuosikausiksi. 2011 tuli perheenlisäystä ja pari vuotta myöhemmin omakotitalon omistajaksi ryhtyminen verotti vapaa-aikaa siinä määrin että motivaatiokin oli ajoittain kateissa.

Viimein syksyllä 2016 sain vaihteiston öljyvuodon ratkaistua, samalla uusittiin keulajäähdytin ja muutenkin modernisoitiin koko jäähdytys systeemiä, nyt on paisuntasäiliöt sekä etutavaratilassa että konehuoneessa.

Jäähdyttimelle tuplaflektit ja kaasuttimiin huolto. Laturin korvakkoa korotettiin tulevaisuudessa hämmöttävän läppärunkoruiskun imusarjaa silmälläpitäen.

Samalla tehtiin hiukan peltihommia takasisälokasuojien ja runkoaisojen saumoihin. Oli sellaista korroosioksiakin kutsuttua peltimätää päässyt nakeramaan rakenteita. Muutama ilta duunissa työajan jälkeen riitti näihin. Lokakuussa 2016 6 vuoden seisoamisen jälkeen päästiin takaisin tienpäälle.

Heinäkuussa 2021 särkyi jälleen vaihteisto, tiistaiamuna 3 päivää ennen Orilammen kesätapahtumaa, nyt alkoi sitten kirjoittajaa jo hiukan sylettämään.. mietintämyssä kiristi päätä ajoittain voimakkaasti.

Lopputulena, auto talliin ja ovi kiinni, perjantaina Samin 5GTX:n apparin penkillä Orilammelle kohtalotovereiden seuraan

Helmikuussa 2022 viimein motivaatio koossa seuraavaan rypistykseen, koko voimalinja ulos autosta, laatikko muttereiksi ja kone pukkiin pyörimään.

Konehuoneen sähköjä jälleen paremmaksi, sähköinen bensapumppu konehuoneen nurkkaan ja bensalinjat uusiksi. Periaatteella ylipäättään kaikki mikä käy irti kunnostetaan ja maalataan.

No laatikko auki, vetoakselin tumppihan sieltä oli poikki ja tasauspyörästä kokonaisuudessaan romua. Mulla oli varastoituna se rikkinäinen 2010 vaihdettu vaihteisto sekä lisäksi 2 varalaatikkoa joita ei ollut avattu.

Kaikki 3 kirstua muttereiksi lihalaatikoihin ja tutkailemaan mitä tarvitaan jotta näistä saadaan koottua yksi luotettava yksikkö. Samalla hiukan somepäivityksiä Gordinijaoston sivustolle ja Kerolasta löytyi korvaamatonta varaosa-apua. Esitän tässä kohtaa lämpimät kiitokseni Kalajoen suuntaan, merci beaucoup!

Huolellisen puhdistuksen jälkeen perustana käytin vaihteistoa joka särkyi kesällä 2010, sen vaihteisto-osa oli oikein hyvässä tikissä ja sovitin sinne yhdestä purkulaatikosta ottamani tasauspyörästä jossa oli päivitetty ristitapin ja pikkutasauspyörien rakenne.

Vanhemmissa Kasirellun 330-laatikoissa ristitappi on sileä ja pikkutasauspyöriin on jyrity akseliporauksen sisäpintaan urat joista öljyn on tarkoitus päästä voitelemaan akselin ja pyörän liitos.

Puretuista laatikoista päätellen tämä on huono ratkaisu, välykset karkaa suuriksi ja lopulta pikkutasauspyörät murenevat tuhoten samalla koko vetopyöräparin.

Yhdestä purkamastani varavaihteistosta löytyi lähes välyksetön uuden tyyppinen ristitappi-tasauspyörä systeemi joissa ristitappiin on jyrity 4 uraa joista öljy pääsee voitelemaan tasauspyörät, tasauspyörien sisäpinta onkin sileä eikä murtumareittii ole enää jyritynä sinne.

Näillä eväin kokosin ja shimmasin vetopyörästä vanhaan laatikkoon. Uusien stefojen lisäksi ei tarvittukaan kuin poskilaakeripesille uudet paperitiivisteet, nämä löytyivät Korolaisen Jussilta, merci myös Nur-

mijärven suuntaan tiivisteistä sekä hyväkuntoisesta C-moottorin öljypumpusta.

Superin moottoriahan ei ole perimätiedon mukaan Suomessa avattu kansiremonttia lukuun ottamatta joten nythän sinne oli katsottava. Ja hyvään aikaan tämä tapahtui, sen verran surullisen näköistä gunkkia öljypohjasta löytyi.

Konepukkia pyöritellen pesin moottorin sisältä täysin ennen laakerikansien avaamista, laakerivaurio ei ole ollut kaukana, keskimmäisen runkolaakerin alapuoliskossa oli syöpymisjälkiä ja laaakerimateriaalia puuttui runsaasti, aivan kuin routavaurio maantiellä.

Laakeritapit kampiakselissa olivat kuitenkin ehjät joten selvittiin uusilla RK- ja KK-liuskoilla sekä öljypumpulla. Öljypohjaan tein loiskelevyt Kerolasta saatujen ohjeiden mukaan ja sitten päästiinkin pojan kanssa Alpine-koneen kokoamishommiin. Vauhtipyörä ja kytkin kunnostettiin laatuosilla.

Samalla pakosarja sai huoltoystävällisyyttä rakenteeseensa, hiekkapuhalluksen sekä uuden pintakä-



*Nuorempi kerholainen harjoittelee momenttiavaimen käyttöä, tulee öljypumpun ruuvit tasaisen tiukalle.*



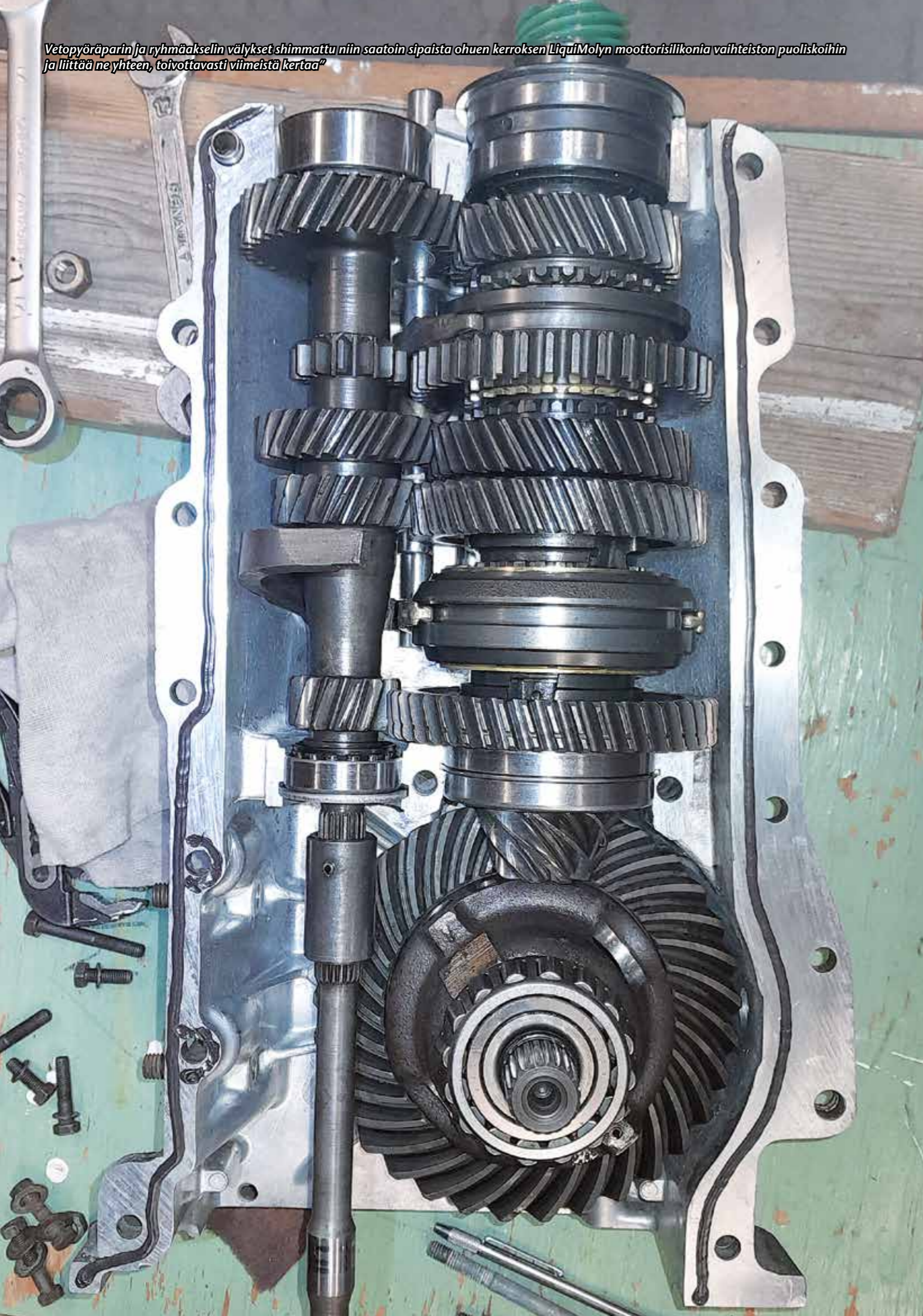
*Omistaja on juuri vaihtunut.*

*16 vuoden odotuksen jälkeen konehuone viimein oikeassa sävyssä. Kunnan spraymaalillakin saa aikaan kohtuullista jälkeä vaikken ole kaksinen maalari. French Racingblue #418 ja 2 kerrosta 2K-lakkaa.*





*Vetopyöräparin ja ryhmäakselin välykset shimmuttu niin saatoin sipaista ohuen kerroksen LiquiMolyn moottorisilikonia vaihteiston puoliskoihin ja liittää ne yhteen, toivottavasti viimeistä kertaa!*



sittelyn. Äänenvaimennus uusittiin samoin, efektorin sijasta nyt 3-kammioinen Flowtechin pönttö.

Mielestäni onnistunut saundi, tyhjäkäynnillä ja nurkissa ajellessa hiljainen, radalla komentaessa ääni on kuin hyvässä matkapuhelimessa, selkeä ja kuuluva.

Ja nyt kun konehuone oli eka kertaa minun aikana täysin tyhjä, oli helppo korjata asia mikä on minua vaivannut kaikki nämä 16 vuotta, väärä värisävy.

Konehuoneen maalipinta itsessään oli kohtuullisen hyvä joten pohjia ei sinällään tarvinnut tehdä, kunollinen tinneripesu ja hiomakankaalla pintojen mattaaminen riitti.

2 kerrosta Renault nr. 418 pintaan ja vuorokauden päästä 2K-lakkaa niin paksult kuin uskallusta riitti, ei tullut valumia. Ihan spraypullolla maalailtiin kun talissa ei kompressoria ole. Maalit hain Hyrylän Stirwellistä, vahva suositus heille.

Sitten alkoi kuumeinen kasaaminen kun tähtäimessä koko kesän ollut Akaan ratapäivä 27.8 Sinisorisien seassa tuli uhkaavasti silmille. Jännittäväksi meinasi mennä kun pari uutta öljyvootoa vaihteistossa ja moottorissa eivät meinanneet tulla kuntoon.

Lopulta kaikki oli kuitenkin koekäyttöä vaille ratapäivää edeltävänä torstaina, koekäyttö sujui muuten hyvin paitsi että kone kävi vajaalla ja rakentaja kuumana...

Vika paikallistui etummaiseen kaasuttimeen, ilmeisesti kuukausia irrallaan olleet weberit olivat saaneet roskaa tyhjäkäyntipiiriinsä ja kone ontui, paineilmalla puhaltelu tehosi ja nelospyttykin yhtyi tyhjäkäntisäveleen. Perjantaina lyhyt koeajo ja la-aamuna neitsytajo Akaaseen, sieltä onkin todisteita että vehkeet toimii taas.

Kiitokset kaikille prosessissa mukana olleille, erityisesti AutoArtikkelin Samille!

Hyvää Kevään odotusta kaikille kerholaisille ja harrastajille, tapahtumissa nähdään tänäkin vuonna mahdollisuuksien mukaan.

### JyrppyG

*Puhtaus on puoliruokaa ja joskus vähän enemmänkin. Uudet stefat oli hankittu jo 2010 Tuomisen Taistolta.*



*"Öljypohja pestiin ja lasikuulapuhallettiin, lopuksi rakensin ohjeiden mukaan loiskelevyt vähentämään oikeaan kääntyvien kaarteiden aiheuttamaa öljypulaa pumpun imusiivilällä"*

*Ilmeisesti kauan sitten jäänyt vesihelmi keskimmäisen runkolaakerin pinnalle, alapuoliskoon ja syövyttännyt materiaalin irti.*





# Alpinesta Alpineen



Menossa myyntiin.

Texti ja kuvat: Antti Mikola

Ensimmäinen Alpinekohtaaminen oli n. 1984 kun koeajoin Autorexissä myynnissä ollutta valkoista Alpine 5 Turboa. Muutaman unetoman yön jälkeen lopputulema oli ettei kahden pienen lapsen perheeseen Alpinella ollut asiaa, rahat tarvittiin arkisiin menoihin.

Muutaman vuoden kuluttua Helsingistä löytyi edullisempi, kilometrejä jo kerännyt sininen A5 Turbo, joka sitten löysikin meiltä talvipaikan.

Nälkä kasvaa syödessä. Ensimmäiset Alpine 110 sekä 310 näin Belgiassa isossa Renault-tapahtumassa joskus 1990-luvun alkupuolella.

Satakymppi oli silmiä hivelevä kaunokainen vaikka sitä ei vielä päässytäkään ajamaan, polte jäi. Eräs helsinkiläinen suomalaisrouva toki jo tuolloin pääsi kartturin paikalle ja oli ilmeisesti haltioissaan.

Harrasteautojen verotus Suomessa muuttui merkittävästi EU liittymisen myötä ja se mahdollisti oikeasti pohdinnan Alpinenkin maahantuonnista.

Sopiva entisöintiä kaipaava A110 1600 SX löytyikin eteläisestä Saksasta ja koeajon sekä tarkemman tutkiskelun jälkeen kaupat syntyivät.

Ensimmäisen kesän ajelin ns. tuontikuntosella ajopelillä. Seuraava talvi menikin sitten perusteellisen kunnostuksen parissa. Hyvien ystävien avustuksella Alpine käytännössä purettiin palasiksi.

Kori maalattiin alkuparaiseen Alpine sininen



Uudella omistajalla kotikonnullaan.

-väriin, moottori ja vaihteisto kunnostettiin, alustarakenne palloniveliä, jousituksen ja iskarien osalta uusittiin jne. Hiipuneet kangasistuintimet saivat uuden nahkaverhoilun myöhemmin.

Alpinella teimme lukuisia matkoja Kotosuomessa, Pohjoismaissa ja myös Euroopassa. Saksalaiset tosin pitivät meitä hivenen hulluina kun moisella kapineella ajoimme Suomesta useimmiten Ruotsin ja Tanskan kautta tapahtumiin.

Euroopassa matkailu omalla autolla on aina viehättänyt minua. Joskus on reissattu ns. käyttörellillä, usein Alpinella jos tavoitteena on ollut jokin Renault-tapahtuma.

län karttuessa matkustusmukavuus on noussut yhdeksi tärkeäksi kriteeriksi. Kun 2010-luvulla alkoi Alpine-lehdissä esiintyä uutisia mahdollisesta A110 uudissyntymästä, mielenkiinto taas heräsi.

Vuonna 2017 UusiAlpine 110 sitten näki päivänvalon ja sarjatuotanto alkoi. Seurailin saksalaisia ja ranskalaisia autosivustoja milloin käytetyt uuden tuotannon Alpinet ilmaantuvat markkinoille.

Ja tulihan niitä. Retro Mobile reissulla Pariisissa pääsi oikein koeistuman uutuusia ja selväksi tuli että mallin pitää olla Legende, Pure version penkki oli meikäläisen takamukselle liian kapea. Mutta mutta...

Selväksi kävi myös että turha haaveilla, ellei

vanha Alpine mene myyntiin. Vuosien varrella tuli seurattua eri Alpine mallien hintakehitystä maailmalla, suosituimpia ne olivat Saksassa ja Ranskassa.

Ensimmäiset myyntiaikeet sotki koronapandemia, maailma ja ihmiset pysähtyivät. Alkukeväästä 2022 laitoin myynti-ilmoituksen ranskalaiseen Mille Miles -lehteen, viikko lehden ilmestymisestä Alpine oli myyty pariisilaiselle autokeräilijälle.

Kuullostaa helpolta ja sitä se olikin kun osui oikea ostaja. Alpine lähti rekkarahdilla kohti syntymämaataan ja uusi omistaja sai sen samana päivänä kun täytti 70 vuotta.

Totta hemmetissä uusi auto oli jo valmiiksi katsottuna jos vanhan saa myytyä. Aluksi haaveissa oli Alpinen sininen versio mutta autoja Saksassakin katsellessa miellyn tummeman siniseen Abyss Bleu Legende versioon.

Ainoa sillä hetkellä myynnissä oleva jossa lisäksi oli tummanruskea sisäverhoilu oli autoliikkeessä Amiensin kaupungissa, n. 100 km Pariisista pohjoiseen. Pienen tinkaamisen jälkeen kaupat syntyivät.

Alusta lähtien oli selvää että mikäli kauppoja tulee niin auto haetaan ajamalla kotiin. Turkulainen hyvä kaverini "suostui" lähtemään hakumatkalle.

Aamulla klo 5.30 Turusta airBalticilla Riikan kautta Pariisiin. Pariisissa klo 9.30 paikallista aikaa ja lentokentältä etukäteen varatulla vuok-

ra-autolla (oli Pösö ..kele) Amiensiin.

Autoliikkeeseen ehätettiin juuri kun lähtivät ruokaturunneille joten meillekin tuli parin tunnin ruokatauko. Koska auton tiedot olin saanut jo Suomeen, otin vakuutukset Suomesta ja sain myös suomalaiset tarrasiirtokilvet mukaan.

Autoliikkeessä sitten pieni koeajo ja sydäntykytysten jälkeen lopulliset nimet papereihin, tarratkiivet autoon ja matkaan kohti Suomea.

Ensimmäisen yöpymisen olin varannut Hannoverista Saksan puolelta. Saksan rajan lähestyessä moottoritietä ajellessa huomasin taustapeleistä sinivilkkuauton lähestyvän. Edellä ajava hiljensi vauhtia ja itsekin himmasin 130:een.

Ko vilkkuauto sitten kiilasi eteemme ja takaluukkuun syttyi valo SUIVEZ eli seuraa. Hetken päästä kurvattiinkin levähdysalueelle ja edelläajaneesta ponnahti neljä tullin miestä ja alkoivat ihmettelemään meidän tarrakilpiä.

Tuohon totesin että ettekö tunne suomalaisia siirtokilpiä. Esitin auton kauppakirjat ja kuitit maksusta, jotka olin jo Suomessa maksanut pankin kautta.

Vielä tenttasivat että onko yli 10 000 € käteistä, mieli teki vastata että ei enää mutta katsoin parhaaksi vain pyöritellä päätä. Lopuksi toivottivat hyvää kotimatkaa.

Hannoveria lähestyttäessä alkoi aivan älytön kaatosade. Iltakin oli jo pimennyt ja moot-



Tarrat liimattu ja kohti Suomea.





Matkalla Suomeen.

toritie suorastaan lainehti vettä. Maksimi vauhti mitä saattoi ajaa oli n. 50-60 km/h. Muutamia autoilijoita oli, jotka uskoivat liikaakin taitoihinsa ja autonsa tekniikkaan. Näitä oli useampi sivukaiteisiin suistuneena ja värjöttelivät kaatosateessa kaiteen ulkopuolella apua odotellen. Siinä näitte kaaharit.

Lopulta pääsimme Hannoveriin ja hyvin nukutun yön jälkeen aurinkoisessa aamussa matka jatkui Hampurin kautta Putgardeniin ja lautalla Rödby:hyn josta ajeltiin Köpenhaminan ohi yöpymään Helsingöriin. Saksassa toki piti poiketa Cittiin, niukkakin kuljetuskapasiteetti piti hyödyntää.

Aamulla sitten Ruotsin puolelle jossa taas tullin nuoret miehet ihmettelivät autoamme ja kilpiä. Sama opetus kuin Ranskan tullille, känner ni inte... Auton paperit eivät sitten kiinnostaneetkaan.

Illansuussa onnellisesti Tukholman satamassa ja sunnuntai aamulla Turussa. Heitin kaverin kotiin ja paluumatkalla Turkupoliisi ehätti vielä varmuudeksi puhalluttamaan puhtaan nollan.

Että silleen. Mielenkiintoinen matka, tärkeintä kuitenkin että nyt oli tallissa uuden mallin Alpine 110. Yksi unelma täyttyi. Kesällä kilometrejä kertyi n. 8000 lisää. Savonlinna, Saariselkä yms. Ensi syksynä Saksaan ja todennäköisesti myös Ranskan puolelle.



Jokos on kevät?

Alpinea Alpineen

# TÄYSIN UUSI RENAULT AUSTRAL E-TECH FULL HYBRID 200 HV



jopa 80 % kaupunkiajosta sähköllä <sup>1)</sup>  
jopa 130 km/h sähköllä <sup>1)</sup>  
4,7 l/100 km <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup>Riippuen akun varaustasosta ja ajotyylstä.

<sup>2)</sup>Malliston CO<sub>2</sub> 104 - 146 g/km, WLTP-yhd. kulutus 4,6 - 6,5 l/100 km.

Ilmoitetut kulutus- ja CO<sub>2</sub>- arvot ovat WLTP-testistandardin mukaisen laboratoriotestin mukaisia tuloksia.

Kuvan auto erikoisvarustein.

renault.fi





Teksti ja kuvat: Petri Rousku

# Rellumobilistin työkalukoulu

## lastuja ja lausahduksia matkan varrelta

### 1. Esikoulu

Sain pikkupoikana oman pikku puukon, jolla vuolin mökillä kaarnaveneitä. Samoin tekivät veljeni ja serkkuni, joten kaarnavarastot ehtyivät. Perustimme sitten laivaveistämön ja asetehtaan.

Saimme sahoja, vasaroita ja vääntyneitä nauvoja käyttöömmme. Vähitellen saimme käyttää höylää ja kirvestäkin. Laudanpätkeä onneksi riitti tuotannon raaka-aineiksi.

Tuotteiden laatukin kehittyi vuosien myötä, taitomme eivät meitä rajoittaneet – vain taivas olisi ollut rajanamme, jolleivät laudanpätkätkät olisi alkaneet loppua.

Sitten meistä tuli teinejä. Tuotanto hiipui. Siirryin hakkaamaan halkoja. Aloin vieraantua käsillä tekemisestä. Koulussa yläasteen kässässä yritettiin opettaa metallitöitä. Minun arka sivupersoonani lähes

pelkäsi hämää ja likaista metallipajaa ja sen ahjoa ja puikkohitsiä. Minusta tuli epävarma käsillä tekemisessä.

### 2. Apukoulu – opettelussa mm. letkuliitos

Armeijan jälkeen sain kesätöitä vuorivillatehtaaltakolmena kesänä, ja raha alkoi polttaa näpeissä heti. Sovin Mikko-veljeni kanssa kesällä 1986 kimppe-auton hankinnasta – hankin saisi kohta ajokortin.

Ostimme pian vuoden -78 R5TS:n, jolla oli takana 170 tkm. Myyjä sanoi, ettei koskaan enää osta Renua, mutta meitä se ei jarruttanut.

Mikko ajoi sitten keltaisella TeeÄssä lämmme juhannusaattona Lappeenrannan sataman ruuhkassa, kun kone sylkäisi öljyt pihalle jakoketjun katkettua.

Piirikorjaamo korjasi moottorin – myös 1(!) mäntä vaihdettiin. Meille selvisi joskus, että vuosi 1978 oli Ranskan autoteollisuudessa täynnä lakkoja.

Femmassa oli vähän päästä jotain ongelmaa, jotka useimmiten korjautin muualla opiskelukiireisiin vedoten. Mikko taisi olla armeijassa.

Bensatankin ympäriltä katsastusmies löysi pehmeää. Kaverini Mika lupasi hitsata. Meinasimme nostaa Rellun perän ylös Mikkan kukkopilli-Datsunin tunkilla, mutta sillä Rellun pyörä ei irronnut maasta – riisikuppi-Datsunissa oli paljon lyhyemmät ulosjoustovarot. (Tajusin, että tässä oli Femman hyvien talviajo-ominaisuuksien ydin.)

Tankin huohotusletku ei irronnut, joten leikkasimme sen poikki täyttöaukon läheltä ja yhdistimme sitten sisäputken avulla letkuli-

toksen tankkia takaisin asentaessamme. Hitsaus hyväksyttiin sitten katsastuksessa, mutta tuohon putkitukseen törmäisimme vielä Mikkan kanssa...

Välillä auto maalattiin, ja Mikko houkutteli pienillä jipoilla koneesta 7000 rpm, minkä se lähes kiersi vielä nelosvaihteella! Sitä sitten hyödynnettiin ilolla. Ilo loppui aikanaan tallettessani ohi Elitestä – kuului kilahdus ja taustapeilistä näkyi vain mustaa savua. Mosse vi-lahti ohi. (Kerron tämän taas kerran, trauma vaatii vieläkin vatvomista.)

Illalla töiden jälkeen aloin purkaa moottoria (koneen lohko oli siis koko ajan autossa paikallaan). Arkuus oli tipotiessään. Minun pitäisi aloittaa reilun viikon päästä uusi kesätyö Loviisan ydinvoimalan vuosihuollossa.

Uusi mäntä-putkisarja (4 kpl) ja laakerit tulivat muutamaa päivää ennen Loviisaan lähtöä. Kasasin koneen, mutta öljypohja ei mennyt paikalleen.

Seuraavana aamuna klo 5 pitäisi lähteä kohti Loviisaa. Kaverini Mika oli lähdössä samaan kesähommaan säteilyvalvojaksi.

Riisikuppi pörähti pihaamme. Vuorovedolla Mikkan kanssa sukelsimme Rellun alle ja muljuttelimme öljypohjaa syvennykseensä Kirosanat loppuivat Suomesta.

Viimein Mika hihkui auton alla puoliltaöin: nyt se meni! Sylinterinkansi ja muut palikat paikalleen, ja savut – nyt valkoiset - otettiin 1,3-litraisesta yhden jälkeen yöllä.

Muutaman tunnin päästä lähdettiin sitten peräkkäin ajamaan Loviisaan, 80 km/h totutusajoa tietysti!

Kesä meni helteisessä Loviisassa nuoren miehen huolettomuudella. Viitonen tosin kerran jäi yöksi Porvooseen Nesteen öljynjalostamon portille italialaisen tarvikebensapumpun petettyä.

Joku portilla olleista miehistä tuli ja tokaisi: "Mitä, onks tää TeeÄssä?!" Maailmassa siis oli muitakin, jotka ymmärsivät tällaisten päälle!

Talvi meni taas opiskellessa ja autolla välillä lyhyellä jäärädalla pyöriessä. Hauskaa oli, ja autokin toimi.

Seuraavana kesänä olimme jälleen Mikkan kanssa Loviisan rahahommissa. Lähdin heinäkuun iltana tyttöystävän kanssa Kotkan Meripäiville, samalla oli tarkoitus moikata mummoani.

Satoi kaatamalla heti Loviisasta startattamme, ja auto alkoi oykkiä. Pääsimme jotenkin Kotkan keskustaan, mutta siellä Femma teki tenän keskelle juhlanakansaa. (Täällä ei saatanut.)

Auton ympärillä oli kymmeniä tyyppejä, jotka kaikki olivat ottaneet neuvoa-antavaa. Yksi esittäytyi autonasentajaksi ja hyökkäsi kohti virranjakajaa. Asentaja sanoi "oho", kun jakajan kannen hiilipuikko napsahti poikki, ja haihtui paikalta. Kaikki muutkin hävisivät.

Työnsin auton jotenkin läheiseen mummon pihaan. Seuraavana päivänä Mika tuli hinaamaan Rellun 100-Ampeerisellaan(!) takaisin Loviisaan.

Selvisi, että aikoinaan tekemämme tankin huohotinletkun liitos oli päästynyt löystytyään roiskevedet takapyörästä tankkiin. Vettä oli ämpärillinen. Opetus oli, että pitää olla huolellinen töissään ja ajatella vähän seurauskiäkin.

Autosta ei hajonnut enää mitään. Joo, oikeastaan vain vaihdelaatikko jäi hajoamatta omistusaikanamme.

Seuraavaksi kesäksi (1990) vaihdoin työtehtävää Loviisan voimalalla. Työkaveri sanoi, että hänen ja vaimonsa Citroen DSuper 5 eli Iso Kissa eli Taikamatto olisi myynnissä.

Olin ihailnut tuollaisia jo pikkupojasta asti, joten lähdin koeajolle – vaikuttavaa, mutta Sitikalla oli hintaa.

Aloin kuitenkin irrottautua Viitosesta henkisesti, se oli muutenkin nyt Mikolla. Kesätyörahat polttivat taskussa taas, ja nyt osasin ruuvata ja hitsatakin jotenkin.

### 3. Kisälliksi – kohti ymmärrystä ranskalaisesta autosuunnittelusta

Syksyn kynnyksellä vahtasin Hesarin automyyntipalstaa. Sehän oli tuolloin paras keino löytää itselleen auto, sivutolkulla rivi-

ilmoituksia. Ja löytyihän sieltä auto, jonka olin asettanut vaihtoehdoksi Sitikalle: Rellu 16 TS vm. -71, ja vielä kotikaupunki Lappeenrannassa. (Mehän olimme veljien kanssa kasvanneet R16:ssa, vanhemmillamme oli ollut kaksi TL:ää – tykkäsimme kovasti...)

Myynnissä oleva yksilö oli ollut uudesta asti samassa perheessä. Se oli parin vuoden säilömistä jälkeen päättynyt perheen nuoren polven käyttöön ja saanut tuolloin uudet AFE-888 kilvet, mutta vanhat, mustat YRU-10 -kilvetkin olivat jemmassa.

Muistin nähneeni auton vanhoissa kilvisään kaupungilla useita kertoja ja toki huomannut sen olevan TS.

Sininen maalipinta oli nyt haalistunut ja istuinverhoilut rikki. Ruostetta löytyi Viitostakin tutusta paikasta: takajousituksen ulomat kiinnityskorvakkeet olivat hyvin joustavat.

Muualla ruostetta ei ollut, ja KAIKKI huolto- ja korjauskuitit olivat tallessa, ja niistä oli jopa päiväkirja. Lisäksi siinä oli "alkuperäinen" Blaupunktin keskikonsoli. Mittarissa oli jotain 220 tkm, ja paljon oli vuosien varrella tullut uutta osaa.

Moottorikin oli vaihdettu. Silti perheen rouva sanoi, että Rellusta oli pidetty kovasti. Hinnasta päästiin sopuun – puolet Sitikan hinnasta - tein kaupat.

Mikkan kanssa päätimme surua tuntien myydä 5TS:n pois; hauskuus vaihtui mukavuudeksi. Ja kyllähän 16TS oikeasti kulki ja kiihtyi vilkkaasti. Ajelin talven, kaikki toimi.

Seuraavana kesänä kävimme tyttöystävän kanssa toisella puolella Suomea Ilmajoen Rellu-kokoontumisessa ja sukuloimassa. Paahdettiin sitten yötä myöten takaisin Lappeenrantaan TS:n vauhtivaroista nauttien.

Seuraavana kesänä ammattimies hitsasi takajousituksen korvakkeet ohjeideni mukaan.

Huolellisuuteni oli kuitenkin vauhdissa karissut, joten ihan ei mennyt tehdasmittojen mukaan. Tätä olen sitten pari kertaa vuosikymmenten varrella korjannut mittoihin.

Mekaniikan korjauksia ei ole paljoa tarvinut näiden kuluneiden 32 vuoden aikana tehdä, tämä Rellu on ollut täydellisen luotettava. (Relluista tuli tuolloin usein luotettava, kun kriittiset tehdasosat oli vaihdettu alkuperäisvaraosiin.)

Ainoa isomman ongelman aiheuttanut juttu oli radion häiriönpoistokondensaattorin tiltaaminen. Sähköflekti ei sitten saanut virtaa, ja kone keitti Kehä I:n aamuruuhkassa Helsingissä.

Jäähdyttelin konetta, ja pääsin jatkamaan. Myöhemmin illalla auto ei sitten käynnistynyt keskustassa Yrjönkadulla. Tutkin tilannetta pimeässä loppupalven illassa ison konepellin alla, ja joku oh kulkeva jätkä sanoi, että "Köp en Volvo!"

Ajattelin, että tuo ei ymmärrä mitään autoista. Jätin lappuliisalle tilanteen selittävän





lapun ja painuin kämpälle sporalla.

Mikon kanssa hinasimme Rellun seuraavana iltana Lappeenrantaan. Vaihdoin kotipihalla keväällä kansipahvin, ja ajot jatkuivat.

Seuraavana syksynä kuulin lisää vieraskielistä leukailua. Treenasin aikidoa, ja Lappeenrantaan tuli kaksi ranskalaista senseitä leiriä pitämään. Ensimmäisen iltatreenin jälkeen satuin tulemaan ulos salilta näiden kahden mösijön – molemmat Gerardeja – kanssa samaan aikaan.

Menin kauhtuneen sinisen Rellun luo tiikusateessa, joka havainnollisti mattapintaisen etupuskurin tippajälkien syntytapaa, ja himmeä katuväli paljasti ratkeilleet penkkiverhoilut.

Nuorempi Gerard tuli siihen ja kysyi, "Iz zhis joor njy caar?" ja kumautti konepellin. Sanoin, että tämä on hyvä ja harvinaisen auto nykyään. Vanha Gerard sanoi, että "ouii, oui", ja mutisi hyväksyvästi.

Hyväksyviä olivat myös silloisen naisystäväni, nykyisen vaimoni, pienten lasten reaktiot: pomppivat pehmeällä takapenkillä kuin superpallot ajomatkoilla.

Pikkuhiljaa kuitenkin siistin autoa, se sai uuden etupuskurinkin. Mutta se toimi ja lähti käyntiin kovallakin pakkasella (kuten oli tehnyt myös STS).

Muutimme Lemille 1996. Seuraavana vuonna ostimme talon ja menimme naimisiin.

Rellu toimi hääkulkineena, kuten myös eräs vuotava vanha puuvene. Arki jatkui, ja kävin päivittäin töissä Mikkelissä sadan kilometrin päässä isän R25:llä. R16 sai tallessamme pikkuhiljaa hiukan uutta peltiä. Käyttö painottui kesään. Kaksikerran Rellukokoumukseen ja sukuloimaan ajoimme iltamyöhällä hyttystrofeita keulaan keräten ja vauhtivaroista taas nauttien.

Yövyimme autossa kolmisin vaimon ja pojan kanssa, tietenkin Rellun penkit vuodeasennossa. Osa kamoista piti nostaa pihalle.

Noihin aikoihin kävimme vaimon kanssa myös Pori Jazzeilla. Ajoin illalla R16:n tuttuun Kokemäenjoen rantapusikkoon,



Mikkelissä 2008.

ja nautimme Rellun penkkien vuodeasennosta. Aamulla ikkunat olivat huurussa.

Piti lähteä kuselle, mutta se viivästy, kun vieressä peruutettiin trailerilla olevaa kirkkovenettä vesille, ja miehistö verrytteli. (Tämä episodi toistui myös seuraavana vuonna, kun olimme nauttimassa R25:n ruhtinaallisista majoitusominaisuuksista.)

Päätin lopulta 2003, että investoin R16:n maalaukseen, ja aloin tehdä pohjatöitä. Autorexin vanhasta varastosta löytyi uudet etuovet, ja käytettyjä ovia sain Espoosta.

Lemiläinen maalari teki viimeistelevät pohjatyöt ja ylimaalasi auton 2004 keväällä. Sain auton kaverin avulla nippuun päivää ennen Suur-Saimaan Ympäriajoja.

Katsastusinsinööri löi leiman mutta sanoi,

Maalaamosta 2004.



etten pääsisi Ympäriajojen maaliin. Pääsimme silti, vaikka tuulilasin tiiviste vuosi lähdön kaatosateessa, ja vähän piti ruuvatakin.

Tästä on jatkettu kesätapahtumiin, kierretty Saimaa useita kertoja, välillä on kuskinä ollut 50-vuotias Jimi Hendrix, ja se superpallona pomppinut pikkutyttö on istunut takapenkillä morsiuspuvussa. Ja koko ajan R16TS on toiminut täydellisen luotettavasti.

Suur-Saimaan Ympäriajoissa sille on hymyily ja vilkutettu urakalla. Itselläni on hyvä mieli kaikesta tästä – ja ruuvaustaitoja ja ymmärrystä tekniikan päälle on tullut. Olisi kai aika siirtää tämä kaikki jo eteenpäin, yli 30 vuotta samaa autoa on pitkä aika.

Tässä kohtaa on myös oikea aika kiittää Saarelan Jaria kaikesta saamastani avusta ja osista!

Tähän voisin vielä kertoa jutun: Hain siis R25:llä niitä R16:n käytettyjä ovia 3 kpl Espoosta, sain myös helmappelin, vetareita ja joitain pisteosia.

Vaimon olin pudottanut matkalla Ikeaan ja sanonut, että vielä käydään kotimatalla Ruotsinpyhtäällä Jarin aarreitalla. No, hain vaimon, ja sillä oli kaksi isoa ostoskärkyä TÄYNNÄ huonekalusarjoja ja "pisteosia"!

Sitten haettiin Jarilta Kuustoistaseen ehjät etuistuimet...

Vaimosta vielä: Rellu seiso siinä taan-noisessa kulahtaneessa kunnossaan Lemin kotimme pihalla, ja vaimo ilmaisi mielipiteenään, että tuo rotisko joutaisi jo pois.

Seuraavana aamuna oli tuulilasinpyyhkijän alle ilmaantunut Mobilisti-lehden tarra, jonka taustapuoleen oli kirjoitettu: **"HIENO YKSILÖ – EI SAA HÄVITTÄÄ!"**

KLB oli ajanut ohi kauppareissullaan – Mestareilla on ajoitus kohdallaan! (Tarra on tallessa.)

Olemme avoinna arkisin 8-17!  
Ota yhteyttä:  
09-873 2353  
info@auto-artikkeli.fi  
www.auto-artikkeli.fi

## AUTO-ARTIKKELI OY

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

Urheilutie 8  
01370 Vantaa

**Päivät pitenee ja kesä tekee tuloaan!  
Varaosatarpeet kesän rientoihin täyttyvät Vantaan Hiekkaharjusta!**

# Talviheikki



Muutaman väli vuoden jälkeen tuli taas Renault-kerholle kutsu Talviheikki tapahtumaan Turun messukeskukseen. Rimpautimpa heti pj. Petri Heinolle ja hän oli samaa mieltä että osallistuttaisiin.

Koska talvella autojen saanti tapahtumaan on vähän vaikeampaa kuin kesällä, niin näytille olevat autot valikoituivat nopeasti läheltä. Lehtovaaran Antin Renault 5 L ja allekirjoittaneen Renault 8 Gordini rata-auto.

Tämän vuotinen tapahtuma oli pienimuotoisempi kuin ennen joten tilaakin kuin ennen, juuri sopivasti kahdelle autolle. Lauantai-illalla päästiin rakentamaan osastoa ja se saatiinkin nopeasti tehtyä, kiitos reippaille rakentajille. Renault-banderollia ei tilanpuutteen vuoksi saatu esille.

Osastomme oli pirteän oloinen ja autot rinnakkain saivat paljon huomiota ja kiinnostuneita riitti runsaasti. Oli kivaa olla taas pitkstä aikaa mukana tapahtumassa.

Kiitokset autonsa tuoneille ja osastolla päivystäneille eli Kari Kitti, Tapio Kaukovalta, Antti Lehtovaara, Matti Lainio ja Jarmo Kankare.

Teksti: Jarmo Kankare, kuvat: Kari Kitti ja Jarmo Kankare.



## 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



# 3 tuuman pieniä Relluja



eli kaikki nämä autot ovat 1:64 kokoisia

**1** Austral E-Tech Full Hybrid on tätä kirjoittaessa Renault perheen uusin jäsen, kokonsa puolesta se on uuteen sähköisen Meganen verrattuna hieman korkeampi ja pitempi. Mallin esikuva on tietenkin malliston kalleimmasta päästä, Nacré valkoinen väritys mustalla katolla, 20 tuuman Effie vanteet sekä hieman erilainen etupuskurin muotoilu kertovat kyseessä olevan Iconic-versio.



**2** Megane R.S. vm. 2018 on saanut maltilliset lokasuojien levennykset, ruutulippukuvioidet päivänajovalot sekä oikein hyvät mallikyltit takaluukun kanteen. Myös alustaan on panostettu aika hyvin näin pienessä autossa, diffuusion lisäksi äänenvaimentajalle ja pakoputkistolle on oma tilansa pohjalevyssä.



**3** Kolmen tuuman Koleos on täydellinen pienoismalli 1:43 kokoisesta Koleoksesta, onhan se kätevää kun mallitehdas voi samoilla piirustuksilla tehdä saman tien myös hieman pienemmänkin auton. Tähänkin on saatu vanteiden keskiöön sovitettua pienet Renault-logot. Tumma violetti vaan sopii jotenkin tähän korimalliin, kuva kyllä hieman valehtelee sävyä.



**4** Megane E-Tech 100% electric on viimeisin malli Meganen monivuotisessa historiassa. Kallein Iconic-versio tämäkin, 20 tuuman Enos-vanteet vakiovarusteina. Renaultin uusi logo on ensikertaa käytössä pienoismallissakin, irtopisteitä valmistajalle tulee takaluukun Megane-tekstin viimeisestä erikoiskirjaimesta.

**5** Viidennen sukupolven Espace Initiale 2015 taitaa olla viimeinen oikea tila-auto mallin historiassa, kuudes versio on enemmänkin iso katumaasturi, ainakin esittelykuvista päätellen. Hyvin onnistunut maalaus (sopivan pienet metallivärihiukkaset) ja tyylikäs värivalinta tuo esille korin, ettenkö sanoisi linjakkaat muodot.



**6** Neljännen sukupolven Scenic vm. 2016 on myös mielestäni sutjakkaan näköinen Renault, ja vielä tuollaisena oranssinkultaisen (ihan itse keksimäni nimi) värisenä. Tosin riippuen kameran valotusautomaatiikasta, valon lähteestä ja sen suunnasta, niin kuvassa auto on joko vaaleampi tai tummempi. Niin kuin nytkin, oikeasti tuo pieni auto on kuitenkin aivan esikuvansa värinen. Ja se koskee kaikkia tämän jutun pikkuautoja.

**7** Talisman on iso ja pitkä auto ihan pikkuautonakin, vaikka sillä on pituutta vain 75 milliiä. Sen keula ja takavalot taitavat olla porukan parhaiten toteutetut, kuten myös vanteet, sisustus ja muut yksityiskohdat. Näissä alkaa pikkuauton ja pienoismallin raja olla aika häilyvä, pitäisiköhän alkaa nimitämään tämän valmistajan 1:64 autoja pieniksi pienoismalleiksi?



**8** Trezor Concept car esiteltiin Pariisin autonäyttelyssä vuonna 2016, se on todella matala ja leveä vielä näinkin pienenä. Auton hopeisen mattapinnan maalaus on erittäin hyvin onnistunut, sen erikoisuus piilee siinä että etu- ja takapäin maalaus on erilainen. Koko keula kiiltää enemmän kuin peräpää, ja juuri niin se on siinä oikeassakin Trezorissa. Punaisen tuulilasien ja kattopalojen läpi näkee hyvin ohjaamon yksityiskohtia.

Kaikki nämä autot ovat ostettu Ranskan maalta osoitteesta L'Atelier Renault Champs Élysées 53, Pariisi. Eikä niitä tietojeni mukaan oikein muualla myydäkään. Tähän kohtaan täytyy laittaa kiitokset avusta seuraaville kerholaisille: Antti, Jorma, Miikka ja Petri. Kaikkien autojen valmistaja on Norev.





# Vuosikokous 1.4.2023 Tampereella

Texti ja kuvat: Wesku

Vuosikokouksen puheenjohtajaksi valittu Merja Takalo.



Renaultin uusi logo kolmiuloitteisena osittain Trafikin pyllyn takana.

Tampereen Käyttöauto tarjosi jälleen hyvät tilat vuosikokouksen pitämiseen, väkeä oli paikalle toista kymmentä ja oli mukava nähdä vanhoja tuttuja pitkästä ajasta.

Oli myös mukavaa tutustua uusiin Renault malleihin mitä oli esillä muutamia ja onhan se aina komea nähdä myös vanhempaakin kalustoa kun Takalon Miksu oli paikalle porhaltanut Renault 18 autolla.

Kokouksessa käytiin läpi kerhon tulevia asioita sekä tapahtumia. Kerhon puheenjohtaja esitteli uutta kerhon paitaa joka oli tyylikäs musta kauluspaita jossa hienosti korostui kerhomme logo. Paita sopii pidettäväksi joka juhlaan sekä vapaa aikaan.

Sain myös käsiini kerhon historiaa alkua ajoilta kun herra Raimo Kouhia lykkäsi käteen kirjukuoren joka sisälsi vuoden 1986 Tampereen kokoontumisen kuvia sekä tietovisan ja lukemattoman määrän negatiiveja ja muuta tuiki tarpeellista tarraa ja paperia kerhon historiasta.

Olihan se tietysti kiva nähdä omakuva vuodelta 1986 kun olen äidin sylissä katsomassa uskomattoman hienoa Nervasporttia Vehoniemen automuseolla. Kuva alla.



Uutta ja ihanaa.



Kerhon uusi paita. Catwalkilla Pete.

## Alueelliset ranskalaisten tapaamiset 6.6.2023 klo 17.

### Tervetuloa tutustumaan oman alueesi ranskalaismerkkien harrastajiin.

#### Uusimaa

Espoon automuseo,  
Bodomintie 35, 02740 Espoo.  
Pauli Halme, Club Peugeot ry, 040-7190215

#### Varsinais-Suomi

Uudenkaupungin Automuseo,  
Autotehtaankatu 14, 23500 Uusikaupunki.  
Markku Lempiäinen, 2CV Kilta Ry,  
0400 922 667

#### Etelä-Savo ja Kaakonkulma

Lappeenrannan Automuseo,  
Tapavainolantie 18, 53850 Lappeenranta.  
Mikael Takalo, Club Renault de Finlande,  
040-7037922

#### Päijät-Häme

Suomen Moottoripyörämuseo,  
Veistämönkatu 1, 15140 Lahti.  
Juha Ratilainen, AC ry, 046-5437047

#### Pirkanmaa

Vehoniemen Automuseo,  
Vehoniemenharjuntie 92, 36570 Kangasala.  
Rauno Tuomainen 2CV Kilta Ry, 0400-851489

#### Keski-Suomi

Keski-Suomen Tieliikennemuseo,  
Museotie 18, 41920 Kintaus.  
Pauli Halme, Club Peugeot ry, 040 719 0215

#### Pohjois-Karjala

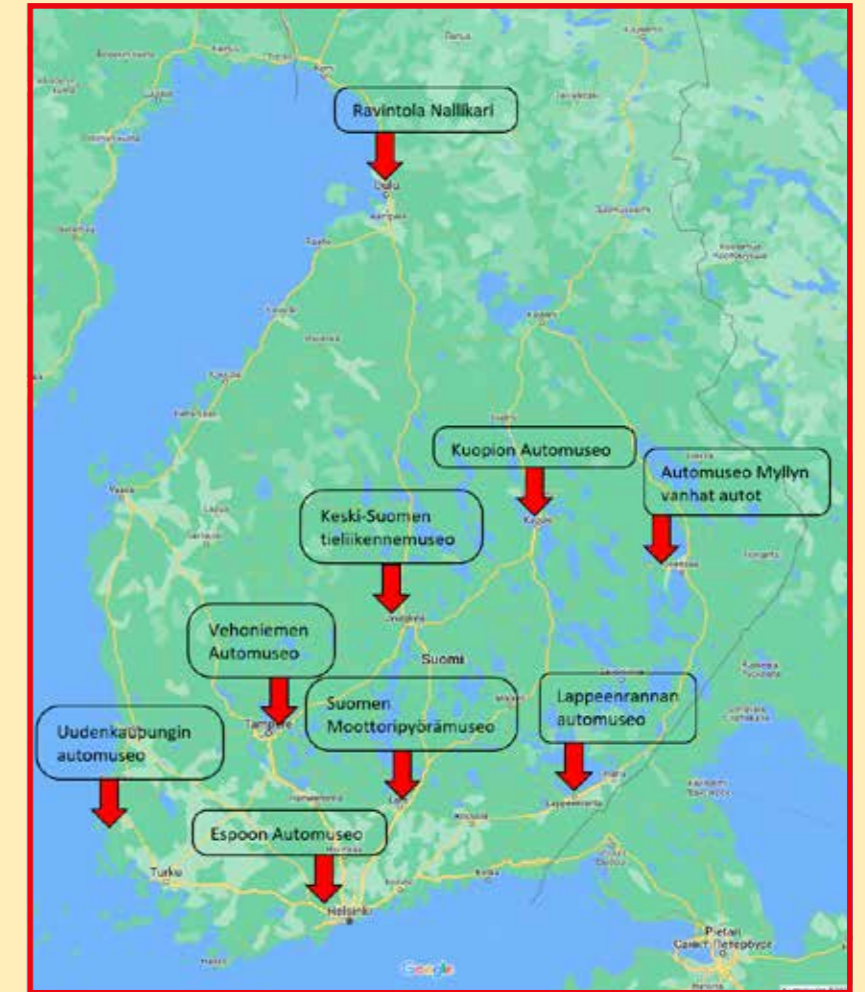
Automuseo Myllyn vanhat autot,  
Ylämyllyntie 87b, 80400 Ylämylly.  
Pauli Halme, Club Peugeot ry, 040 719 0215

#### Savo

Kuopion Automuseo,  
Puistokatu 22, 70110 Kuopio.  
Pauli Halme, Club Peugeot ry, 040 719 0215

#### Pohjois-Pohjanmaa

Ravintola Nallikari,  
Nallikarintie 15, 90510 Oulu.  
Kimmo Mustonen, Club Renault de Finlande ry,  
0500-999 919







## 200 Renault Duster ja Expressia Ukrainan poliisille

Renault toimitti 100 Dusteria Ukrainan kansallisen poliisin erilaisiin tarpeisiin. Tämä on ensimmäinen toimitus maahan sitten sodan alun. Tämä tapahtuma on suuri ylpeydenaihe kaikille Renault Ukraine -työntekijöille, jotka tekivät parhaansa palauttaakseen uusien autojen toimitukset.

Renault Duster on ollut poliisin aktiivisessa käytössä jo pitkään. Viime aikoina (2021) hallitus osti yli 500 näitä autoja. Venäjän joukkojen väkivaltaisista hyökkäyksistä huolimatta suuri osa Renault-jälleenmyyjistä on edelleen toiminnassa. Siviiliautojen huollon lisäksi Renault huoltaa myös Ukrainan armeijan sotilasajoneuvoja.

Renault Ukrainan PR- ja CRM-päällikkö Natalia Toptun, Irina Gon (myynti ja verkko) ja asiakaspalvelujohtaja Roman Afanasjev olivat erittäin ystävällisiä voidessaan tarjota *Renautistille* nämä ainutlaatuiset kuvat



## Les Woodies: herra Bellonin loistava idea

Kuten otsikko jo paljastaa, kaikki mallit on valmistettu puusta. Suunnittelun on tehnyt kukas muu kuin Arnaud Belloni, Renaultin globaali markkinointipäällikkö. Hän näytti ylpeänä minulle ensimmäiset prototyypit muutama kuukausi sitten. Mutta nyt hän on julkaissut kokonaisen valikoiman The Original Store -merkin alla.

Puutaideteoksia voi tilata Renault-jälleenmyyjältä. Mallit ovat noin 10 cm pitkiä ja ne tulevat niissä maaliväreissä, joissa niiden isoja esimerkkejä myös myytiin. Esimerkiksi R4 on palokunnan punainen, R5 on oranssi ja R16 on omenanvihreä. Kaunis Estafette on maalattu tyyppillisellä sinisellä värillä. Kokonaisuuden täydentämiseksi on saatavilla myös Saviem-autokuljetin, jonka pituus on 40 cm.

Lopuksi myös kuuluisa lentokone Caudron-Renault C450 Rafale. Se on myös valmistettu puusta. Mittakaavassa 1/20 pienennetyt lentokoneen pituus on 35 cm ja siipien kärkiväli 34 cm. Arnaud on onnistunut loistavasti tehtävässään ilahduttaa keräilijöitä Renaultin historian ikoneilla. Koska ranskalaisen mukaan ikonit ovat ikuisia!

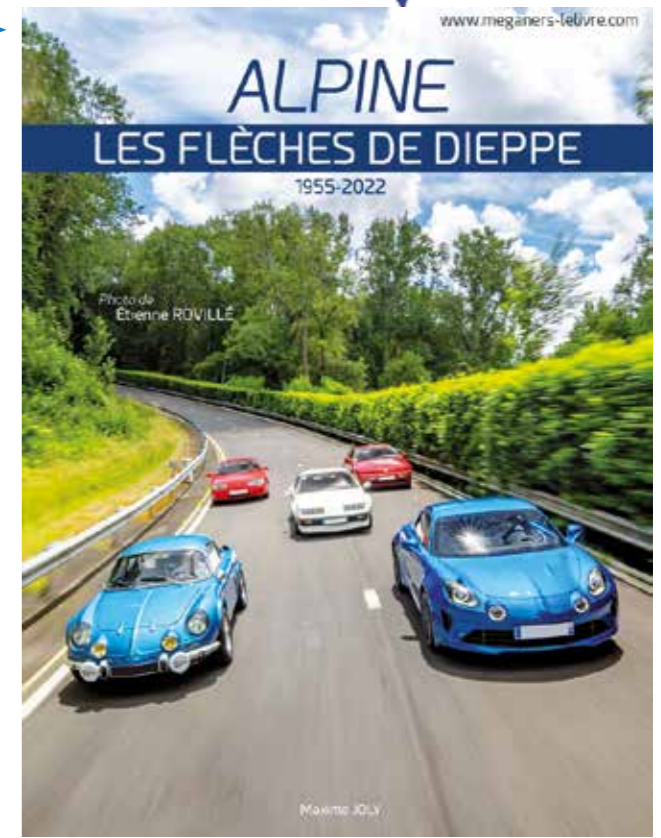


Renautist

## Dieppen Nuolet

Näin voimme kääntää Maxime Jolyn uusimman kirjan otsikon. Alpine, les flèches de Dieppe kertoo brändin historiasta 304 sivulla. Myös laaja luku amerikkalaisesta versiosta ja Mille Millesistä ja Le Mansista.

Kun otetaan huomioon tekstin ja valokuvien korkea laatu ja albumin koko, 39 euron hinta (ei sisällä postimaksuja) on ehdottomasti edullinen. Tilauksen voi tehdä alpine-livres.com kautta.



## Kaksinkertainen menestys Stam Groupille



Kuvassa ylpeät Sipko, Theco, Pim ja Jan-Geerlof.



Renault ja Dacia järjestävät Alankomaissa "Vuoden jälleenmyyjä" -äänestyksen joka vuosi. Tämä pitkäaikainen perinne Renaultilla ja Daciolla on tunnustus jälleenmyyjäverkoston sitoutumisesta merkkeihin. Tänä vuonna Stam valittiin Renaultin "Vuoden jälleenmyyjäksi 2022" ja Dacian "Vuoden jälleenmyyjäksi 2022".

Stam saavutti useimmat korkeimmat pisteet kautta linjan. Lisäksi Stam sai myös eniten pisteitä kahdeksalla kymmenestä indikaattorista Renaultilla ja yhdeksällä kymmenestä indikaattorista Daciolla, mikä osoittautui ansaitukseksi voittajaksi.

Stam on perustettu vuonna 1914, ja se on Benelux-maiden vanhin Renault-jälleenmyyjä. He ovat edustaneet Renaultia vuodesta 1949. Joten ensi vuonna tulee kuluneeksi 75 vuotta.

**Paljon onnea Stam Group!**





# VRUMVRUM

Texti: Tom Bruinink

Verkkosivustolla <https://vrumvrum.si> autoharrastaja Simon Gaspirc tarjoaa mukavimmat tyynyt R4:n muotoisina. Tällä hetkellä verkko-kauppa on vielä sloveniaksi. Englanninkielistä versiota valmistellaan. Katsominen on jo kokemus. Monet klassiset automallit tyynyn muodossa. Ja kaikki tämä noin kolmenkymmenen euron hintaan.

Oletko kiinnostunut myös punaisesta tai sinisestä R4 TL:stä koossa 32x13x14 cm? Tuot kotiisi jotain ainutlaatuista. Lisätiedot ja tilaukset [info@vrumvrum.si](mailto:info@vrumvrum.si) kautta voit ottaa yhteyttä Simoniin.



## Talleilla tapahtuu

Texti ja kuvat: Arttu Salo



Tässä minun R12 projekti. Tämä Renault 12 TL Break on ollut useilla rellupäivillä, viimeksi vuonna 2007.

Vuoden 2007 rellupäivien paluumatkalla kannentiivist sanoi sopimuksen irti ja sen matkan jälkeen ei ollut ajossa mutta oli näytellyssä ME-autossa. Näyttelyyn auto vietiin ja haettiin lavetilla. Siitä lähtien seissyt ulkona. Viime syksynä on kunnostusprojekti alkanut.

Terv. Arttu Salo

Arttu aloitti rohkeasti lehden uuden "Talleilla tapahtuu" -osion. Artun esimerkkiä seuraten kaikki rohkeasti kertomaan oman tallin tapahtumista kuvien kera. Siitä voi saada moni harrastaja buustia oman projektin eteenpäin viemiseen.

## Tipparellu



Ostin 1983 Järvenpään autokaupasta kirkkaan vihreän Renault-4 Limousine vm. 1976 (UHM-864) 4000 km mittarissa (nollautuu 100 tn:ssa).

Myyjän mukaan ollut naisopettajalla, ajettu vain kesäisin poutasäällä. Vaihdoissa oli annettava Dodge Aspen, sain välirahaa muistaakseni 7000 mk, rakentamaan piti alkaa ja rahaa ei liikaa ollut.

Muutos amerikkalaisesta jämäkkyystä ranskalaiseen mukavuuteen oli sanoinkuvaamaton, alkuunsa päätti puristi olikohan tässä nyt järkeä? Samalla nauratti ja pian totuin autoon ja sen erinomaisiin ajo-ominaisuuksiin (nielee kuopat nöyrästi).

Jokseenkin yksinkertaisen tekniikkaan tutustuttuani suorastaan ihastuin Relluun vuosiksi eteenpäin (pystyy korjaamaan).

Ostin myöhemmin toisenkin keltaisen Rellun mutta se oli niin ruosteen raiskaama ettei sitä kannattanut pitää. Sain siitä kyllä hyvän kunnostetun moottori/vaihdelaatikopaketin ja runsaasti käyttökelpoisia vara-osia. Motti pitikin kohta vaihtaa veto-akseleineen, kun alkuperäisen kytkin luisti, kone hyytyi ja laतिकon synkronointi sai siipeensä.

Kerran öljynvaihdossa Haminassa vaihdelaatikko laskettiin tyhjäksi ja moottoriin lisättiin tuplamäärä, huomasin sen parin päivän kuluttua kun savutti ja vaihteet takkuili. Rellussa kun vaihdeloota on moottorin etupuolella niin proput meni sekaisin.

Rellua huolsin ja öljysin pohjaa, latioita ja palkkeja parhaani mukaan. On tunnustettava että korroosiotakin hiukan on muttei tärkeissä paikoissa, mitä nyt vähän kuskin lattian

kohdalla läpi näkyy mutta vesisateella ei kenget kastu ja katsastuksessa on aina kelvannut, helpossa paikassa hitsata.

Rellu oli aktiivikäytössä 1983-1995. Jossain vaiheessa kaikki siivet uusittiin kun peltilaput pop-niitit, ilmastointiteippi ja rautalankaviritykset ei insinöörielle kelvanneet, tein eteen galv. pellistä sellaiset puoli-lokarit suojaamaan siipiä, ne on aika hyvät.

Yli/suojamaalasin auton mattavihreällä SADO-TEX:lla. Sekoittamani sävy muistutti neuvosto-armyn ruskeanpunaisenvihreänharmaata maastoväriä. Väri haaleni pian kun pigmentti ei sietänyt auringon valoa, nyt se on sellainen hallavan vihreä ja alkaisi olla taas suojaamaalauksen tarpeessa. KIRJO peltikatto-maali voisi olla kestävämpi.

1995 jälkeen poistin auton liikenteestä ja jouduin viemään kilvet konttorille.

2006 kun asuin rakentamassani talossa numero 3, kunnostin ja katsastin auton uudelleen (GGZ-983). Jarrut oli tietysti jumissa pääsylinteriä myöten, hitsasin jarrukilpiin 19 mm mutterit että jarruhihnojen säätö käy helpommin ja kaikki jarrunipat, putkien mutterit lähtivät ja lähtevät auki, kuparitahnat jenkoihin, Ladan kumit käy sylintereihin jonne löydä alkuperäisiä, vanhat jarru sylinterit hoonasin ja männät putsasin.

Jännitteesätäjää pystyy säätämään, se on nyt jossain 13,4 V kohdalla, bensapumpun kalvon tein tarkoitukseen sopivasta kumilevyn palasta, surrilingalla pakoputken kannatus jne. Öljysuodatinta ei ole siksi öljynvaihto 3333 km välein.

Käytiin sillä Via Baltikaa pitkin Varsovassa

2007 tai 8, vetoakselit kolkutti jo lähdössä, kun lämpesivät niin pitivät jo aikamoista ääntä mutta toivat perille.

Vastaantulijat hymyilivät ja ohikulkevista autoista otettiin valokuvia, osa pyrki kyytiin. Kun tulimme Varsovasta niin Helsingissä oli Madonnen konsertti alkamassa, ohi kulkevas-ta nuorisjoukosta kuulin ikkunan raosta, 'hei katsokaa mikä auto, on tyyliä ihan v-tun siisti, toista kun joku mersu'.

Reissussa matkavuhti oli 70-90 km/h ben-san kulutus parhaimmillaan 4L/100km, taisi mennä vähän allekin?? Menee jo kalajuttujen puolelle.

Huippunopeudeksi arvioin 140 km/h yli 6000 rmp/min. loivassa myötämässä, päätellen jälkiasenteisen kierroslukumittarin lukemista (4000 rmp/min = 100km/h mitattu). Oma nopeusmittari on epätarkka. Reissun jälkeen vaihdoin kunnostetut vetoakselit.

Sittemmin olen kesäisin vähän ajellut vesisateita vältellen ts. katsastettu muutaman sadan km välein.

Kerran otin Rellun liikenteeseen ja päätin käydä Venäjän puolella ostoksilla ja samalla tankkaamassa kun tässä Vaalimaan lähellä asun, mutta rajavartio esti pääsyni, siinä ja tässä etteivät ruuvanneet kilpiä irti.

Kysyin mitäs nyt tehdään, rajaviranomaisen totesi että pitää katsastaa. Ajoin saman tien Haminaan konttorille, auton leimattuani tulini takaisin tulliin, ongelma oli poistunut. Idän tullissa sen sijaan olivat hyvätuulisia ja hymyilivät päätään puistellen.

Rellulla liikuessani näen yleensä vain hyväntuulisia ihmisiä ja turhan kiireen saa unohtaa.

Olen pitänyt autoa teknisesti toimintakunnossa en ole mitenkään entisöinyt tai museokatsastanut sitä, mutta sanoisin että ihan kelvollinen helpohko museointikohde. Varosia saa kattavasti Euroopasta ja jotain löytyy Suomestakin.

Nyt olisin myymässä Relluani ja antaisin sen hyvään kotiin jossa siitä huolehdittaisiin. Korjauskäsikirja ohjekirja ja kaikki varaosat mitkä kelpaavat kuuluvat kauppaan. Hinta-pyyntö: 2950 €.

Viime kesänä Rellu lakkasi käymästä, kondensaattori taisi sököhtää. Laitan sen tietysti kuntoon ja katsastan lumien sullettua.

**Ilkka Päkki**

dna. 0440 232947

Koivulantie 12  
49730 Muurikkala

[ilkka.pakki@harjunopk.fi](mailto:ilkka.pakki@harjunopk.fi)  
[ilkka.pakki@icloud.com](mailto:ilkka.pakki@icloud.com)





Kauden 2022 kolme parasta kilpuria:  
Rotke, rakentajana **Matti Kivi** (keskellä), lidu, rakentajana **Manu Huvila** (oikealla),  
204, rakentajana **Pauli Halme** (vasemmalla).



## Koppa Cup kauden 2023 osakilpailut:

**6.-7.5.2023 Ranskalainen Avenue,**  
Classic Motor Show, Lahden messukeskus, Lahti  
• Koppa Cup 1. osakilpailu sunnuntaina 7.5. klo 13.00.

**20.5.2023 klo 10-15 Ranskalainen Visiitti,**  
Jokioisten tietotalon alueella, Humppilantie 9, Jokioinen.  
• Koppa Cup 2. osakilpailu klo 13.00.

**14.7.2023 Ranskan kansallispäivän juhla-ajot,**  
klo 15-20 Taukopaikka Lahnajärvi.  
• Koppa Cup 3. osakilpailu klo 18.00.

**19.8.2023 klo 11-15 Viialan Vintage,**  
Tehtaankatu 15 37830 Akaa.  
• Koppa Cup 4. osakilpailu klo 13.00.

**7.10.2023 klo 10-15 Lokakuun Eka,**  
Kossun paja.  
• Koppa Cup 5. ja viimeinen osakilpailu klo 13.  
Kokonaiskilpailun palkintojen jako.

Tulokset, aikataulut, kilpailuinfot helposti  
osoitteesta: koppacup.fi

# Ranskalainen Visiitti 20.5.2023 klo 10-15

Jokioisten tietotalon alue  
Humppilantie 9, 31600 Jokioinen



## 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  
Leiniälantie 76, 38220 Stormi  
puh. 0400-950 722  
kimmo.venetpohja@ellivuori.fi

### R12

Pauli Rainio, Uotsolantie 23 as 4,  
38460 Sastamala, puh 0400 525572.  
pakke57@gmail.com

### R15/17

Aarno Oksala  
Vekkulantie 1158, 42140 Juokslahti  
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@autoverkkokauppa.fi

### Pienoismallit

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

## Kerhon hallitus

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

**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. 040-5279220

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

### Hallituksen varajäsenet

**Mikko Nieminen** ja **Jouni Kyrölä**

### Kerhon taloudenhoitaja

**Jorma Peisalo**  
Puh. 040-5069072

### Kerhon sihteeri ja jäsensihteeri

**Maarit Salo**  
Sähköposti:maarisaloster@gmail.com

### Toiminnantarkastaja

**Markku Klemola**  
varahenkilönä **Kari Kittti**

## Tulevia tapahtumia

### Vuosikokous 1.4.2023

Paikkana Käyttöauto Tampere, osoite  
Lokomonkatu 25. Kokous alkaa klo  
14. Sitä ennen kannattaa tutustua  
Käyttöauton tarjontaan. Tervetuloa!

### Ranskalainen visiitti 20.5.2023

Paikkana Jokioisten tietotalon alue,  
Humppilantie 9, 31600 Jokioinen.  
Tapahtuma aika klo 10-15.  
Järjestäjä Club Peugeot ry.

### 30. Pohjoismaiden Renault- kokooneminen

Lisätietoja myöhemmin.

### Ranskan kansallispäivä 14.7.2023

Aika ja paikka avoinna.

### 39. Grand Tour de Renault 21.-23.7.

Alue Meri-Lappi. Lisätietoja keväällä.  
Tervetuloa!

### Syystapahtuma 2023

Aika ja paikka avoinna. Lisätietoja  
myöhemmin.

### Pikkujoulut

Aika ja paikka avoinna.

## Lehden materiaali

Seuraavan Renaultistin juttujen aineistopäivä  
on **31.9.2023**. Erylisesti kaivataan juttuja  
harrastajien autoprojekteista. Jutut osoittee-  
seen **renaultist.materiaali@gmail.com**

## Nettinurkka

www.renaultkerho.net  
Sähköpostiosoite on postia@renaultkerho.net  
Löydät meidät myös facebookista!

## Vakituiset kokoontumiset

### Helsingin seutu

Kuukauden toisena tiistaina klo 17.30.  
Paikkana Neste Oil Vantaa Tikkurila  
Kehä 3, Niittytie 2.

### Jyväskylän seutu

Kokoontumiset Palokan ABC:llä joka kuu-  
kauden ensimmäinen keskiviikko klo 19.

### Lahden seutu

Tapaamiset kuukauden ensimmäisenä  
parillisen viikon tiistaina klo 19.  
Paikkana Matkakeidas Hollola.

### Oulun seutu

Oulun kuukausitapaamiset kuukauden  
kolmas tiistai kello 18. Paikkana Nallikari  
osoitteessa Nallikarinranta 15 (huhtikuu-  
syyskuu) ja Maikkulan Neste osoitteessa  
Haarasuontie 1 (lokakuu-maaliskuu).Yh-  
teyshenkilö Asko Penttilä 040-5646225  
(iltaisin ja viikonloppuisin). Tervetuloa  
kaikki Oulunseudun Rellutellijat mukaan!

### Porin seutu

Kokoontumiset Hautausmaan parkkipai-  
kalla 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  
Juha Leppänen, puh. 040 869 3859.

### Turun seutu

Kokoontumiset kuukauden ensimmäinen  
torstai klo 18. Paikka Shell Oriketo, Vanha  
Tampereentie 203, Turku.Yhteyshenkilö  
Jarmo Kankare, puh. 044 557 5605.

### Vaasan seutu

Vaasassa taas säännölliset kokoon-  
tumiset, joka kuukauden viimeinen  
maanantai klo 8.00. Paikka vaihtuu joka  
kerta, kutsu kokoonantumiseen tapahtuu  
tekstiviestillä. Jos haluat mukaan ole yh-  
teydessä Eero Ahoon puh 050 390 1246.

## Uudet jäsenet

31.9.2022-1.4.2023

(julkaisuluvan antaneet)

Antti Alalammi	Jalasto
Lea Heino	Säkylä
Harri Heinonen	Iittala
Mauri Hongelin	Jyväskylä
Kari Kovio	Rauma
Arto Loisa	Espoo
Veli Matti Pulkkinen	Lahti
Markku Rännäli	Espoo
Sirkka Rännäli	Espoo
Kimmo Salomaa	Tuulos
Roberto Wahlberg	Inkoo

## Jäsenmaksut

Vuoden 2023 jäsenmaksu on 20 € ja 5 €/per-  
hejäsen (puoliso, alle 18-vuotiaat lapset). Mak-  
setaan Membookin kautta. Jäseneksi voi liittyä  
täyttämällä lomakkeen (www.renaultkerho.  
net ja jäsenlomake) tai ottamalla yhteyttä  
jäsenisihteeri Maarit Saloon. Liittymismaksu  
on 10 €. Jäsenetuna saat postitse kerholehden  
(Renaultist) ja tiedotteet (Salmiakki) sekä etuja  
kerhon järjestämissä tapahtumissa. Myös  
kerhotuotteita jäsenet saavat edullisemmin.



# CLASSIC MOTORSHOW

Lahti · Finland

SUURI SUOMALAINEN  
KLASSIKKOAJONEUVONÄYTTELY

OLEMME MUKANA

6.-7.5.2023  
LAHDEN MESSUKESKUS

AUTOJA, MOOTTORIPYÖRIÄ, MOOTTORIKELKKOJA, MOPOJA, TYÖ-  
KONEITA, TRAKTOREITA, RASKASTA KALUSTOA, PIENOISMALLEJA,  
MERKKIKERHOJA, KAUPPIAITA, KUNNOSTAJIA, ASIANTUNTIJOITA,  
OHEISOHJELMAA JA PALJON MUUTA!

#### Liput

Päivälippu 25 €  
Eläkeläiset 20 €  
7-15 vuotiaat 10 €

#### Avoinna

La 6.5. klo 9-17  
Su 7.5. klo 10-17

Ennakkoliput: [tiketti.fi](https://www.tiketti.fi)

Alle 7 v. veloituksetta aikuisen seurassa

MOBILISTI

SONAX  
MADE IN GERMANY

Kamasa-TOOLS

motonet

[vannetukku.fi](https://www.vannetukku.fi)