

# Renaultist

1984 – 2014

1/2014



Uusi Twingo  
Ranua  
Salon RetroMobile



# 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



**Olemme muuttaneet saman talon toiseen päähän uusiin avariin tiloihin.**

## Autohuolto Vantaa - Autokorjaamo Kujala Oy

Soita!  
(09) 8728 911  
0-ko 512 816  
Avoinna:  
ma-to 7.30-17  
pe 7.30-16

### Autohuolto Vantaa - Autokorjaamo Kujala on Renault asiantuntija Vantaalla

Autokorjaamo Kujala on paikallinen Renaulthuolto Vantaan Korsossa. Olemme erikoistuneet huoltamaan ja korjaamaan Renault autoja. Huollamme vain Renault-merkkisiä ajoneuvoja!

Asiakkaanamme voit luottaa Renault-automerkin ja sen ominaispiirteiden syvään tuntemukseen ja tätä kautta varmaan palveluun. Asiakkaidemme luottamuksesta kertovat asiakasuskollisuus ja -tyytyväisyys; palvelumme jatkuu laadukkaana jo toisessa sukupolvessa. Renault autojen korjaamisesta meillä on yli 40 vuoden kokemus.

Käytämme aina alkuperäisiä tai alkuperäislaatuista varaosia ja tarvikkeita, näin varmistamme autosi luotettavan ja turvallisen toimivuuden. Varaosilla ja työllä takuu on yksi vuosi.

Keskittynyt osaaminen Renault automerkkien korjaamisessa takaa myös palvelun nopeuden. Saat huollon autollesi nopeasti; hätätapauksissa aina joustuen ja kiireettömässä määräaikaishuolloissakin 1-2 viikon varausajalla.

Tervetuloa vanhat ja uudet asiakkaat!  
Jarmo Kujala



**Autokorjaamo Kujala Oy**

Urpiaisentie 7 B 1  
01450 Vantaa

(09) 8728 911  
kujala@autohuoltovantaa.com

- 4 ... Salon RetroMobile
- 10 ... Ranuan jääratapäivät
- 12 ... Omat Renaultit pienoismalleina
- 16 ... Miten minusta tuli Renaultisti?
- 18 ... Renault keksi Twingon uudestaan
- 22 ... Pientä silputtua
- 24 ... 2014 vuosikokouksen päätöksiä
- 26 ... 1970-luvun rekisteröinnit
- 28 ... Vaaleanpunaisen Ryppypepun tarina
- 29 ... Renault 12 Break keräilykuva



s. 10



s. 18



s. 12



s. 28

### Hyvää alkanutta juhluvuotta

Kerhomme 30. toimintavuosi on meneillään, joka noin virallisesti avattiin vuosikokouksella 29.4.2014 Tampereen Käyttöautossa, väkeä oli runsaasti paikalla ja siitä kiitos jäsenistölle. Hallitus jatkaa vanhalla kokoonpanolla. Kiitos myös Käyttöautolle tarjoilusta ja pitopaikasta.

Tulevia tapahtumia on tällekin vuodelle luvassa. Lahti Classic Motorshow aloittaa kesäkauden 3.-4.5.2014. Rouskun Mikko Lahdesta on lupautunut ottamaan vetovastuun että Rellutkin ovat esillä kerhomme osastolla. Lahdessa on myös tänäkin vuonna Retkeilyajo tapahtuma.

Ranskalainen Visiitti on 17.5.2014 klo 11-15 Akaalla Panhard-kerhon tiloissa, järjestely puolesta vastaa Automobile Citroen Finlande ry. Rellut joukolla mukaan

Kerhon 30-vuotis taivalta juhlistamme Kesäpäivillä 18.-20.7.2014 Tuorlan Majatalolla Piikkiössä (Kaarinasaa), tapahtuma on samalla myöskin pohjoismainen tapahtuma..

Syystreffit 5.-7.9.2014, pitopaikka on vielä avoin.

Tässä suurin piirtein tärkeimmät asiat tällä kertaa, hyviä lämpimiä ajokelejä jäsenistölle.



Jari Kankare

**Renautist**  
Numero 1/2014  
Club  
Renault de Finlande ry:n  
kerholehti  
**Toimittanut:**  
Wellu  
**Aineiston kokoaminen:**  
Kari Kitti  
**Avustajat:**  
Bruinink Tom  
Heino Petri  
Heinänen Wellu  
Häkkinen Sari  
Jarla Pertti  
Kankare Jarmo  
Kitti Kari  
Peisalo Jorma  
Piittari Tapio  
Nieminen Mikko  
Salo Maarit  
Sonkki Miikka  
Takalo Merja  
Tenhunen Mirja





# Matkalla RetroMobilessa

7.9.2014 Pariisi



Champs Élysées

Teksti: Mirja Tenhunen  
Kuvat: Mirja Tenhunen,  
Petri Heinonen ja Kari Kitti.

Keväällä 2013 äänenlausunut ajatuksen toteutus yhteisestä Pariisin RetroMobile-reissusta oli päätetty kesän viime metreillä. Pariisin lennot oli varattu ja sopiva hotelli katsottu valmiiksi jo hyvissä ajoin. Tämä olisi meidän Heinojen kolmas ja Heinosten ensimmäinen RetroMobile-reissu. Lomapäivät olivat jo vähän kortilla joten pidennetty viikonloppu sai riittää Pariisille tällä kertaa. Talven sää oli ollut oikullinen. Huonosti nukutun yön jälkeen varhainen lento Tampereelta kunkon laulun aikaan sujui kuitenkin ongelmitta. Helsingis-

sia oli palaamassa kotimaahansa. He olivat olleet opintomatalla Pietarissa, josta olivat junailleet Murmanskkiin ja sieltä edelleen Ivaloon ja nyt edelleen Helsingin kautta kotiin. He olivat merenkulun ja laivatekniikan opiskelijoita ja innostuneita kokeilemaan englanninkielen taitojaan ja vaihtamaan kokemuksiaan matkasta, erityisesti Suomesta ja ylipäätään maailmanmenosta. Kerrassaan miellyttävä nuori mies Clement siivitti siis matkaamme, joka eteni rivakasta vastatulessa määränpäättämme kohti. Lentokapteenikin onnistui laskeu-

sä sitten kuultiin, että Atlantin tuuli puhalsi sellaisella voimalla Bretagnessa, että Pariisin Charles de Gaullen kenttä rajoitti liikennettä ja matkaan ei päästyäkään aikataulun mukaisesti. Reipas tunnin odottelu koneessa sujui kuitenkin rattoisasti nuorta vierustoveria ja hänen kavereitaan jututtaessa. Ranskalaisia ammattikoululai-

tumaan taitavasti puhurista huolimatta Pariisin lentokentälle.

RER-junalla matka taitui lentokentältä suoraan ydinkeskustaan ja sitten hotellin etsintään. Kovasti tuntui 300 metrin matka Notre Damelta hotellille pidemmältä ja kun aikamme hotellivouchereita tutkiessamme

## SALON RETRO MOBILE AUTO · MOTO · PASSION



R18 Sinpar 4X4.



totesimme sitten Hannan kanssa varanneemme huoneet eri Best western hotelleista. No Heinokset löysivät omansa ja taksi kuljetti meidät noin kilometrin päähän, mutta onneksi kuitenkin vierekkäisiin kaupunginosiin. Tämä ei matkaamme häirinnyt, sillä myös saksalaiset Renault-ystävämme herr and frau Boltzmann olivat va-

ranneet eri hotellin kutakuinkin samalta alueelta. Hekin olivat kohdanneet vastoinkäymisiä myrskyn takia junamatkallaan Pariisiin, jonka piti olla noin 4 tunnin junamatkan päässä Frankfurtista. Päätimme siis jättää näyttelyyn tutustumisen lauantaille ja lähdimme myöhäisen lounaan jälkeen vaeltamaan Seinen rantaa pit-



Näkymä hotellin parvekkeelta.



R5 Laureate.



Sacré Coeur.



kin Louvren läpi Champs Elyseelle. Ravakka tuuli jatkui, mutta aurinko pilkahteli, joten valitsimme maailmanpyörän Eiffel tornin sijaan nähtävyyksien katselupaikaksi. Champsilla suuntasimme ensin Citroenin näyttelytilaan, jossa historialliset ja uudemmat autot oli sijoitettu kerroskakkumaisesti eri näyttelytasolle. Renault ateljee oli tällä kertaa mielestäni tylsemmin somistettu, mutta oivaa belgialaista munkkiolutta janoisille oli tarjolla. Tässä vaiheessa jalat olivat jo ihan puhki ja väsymys sotki ilmansuunnat, mutta metrolla kotiuduttiin hotellien tuntumaan ja reipas iltakävely tuoditti matkailaset uneen varsin vilkkaasti liikennöidyn Boulevard de Saint Germainen varrella kohti seuraavaa päivää.

Aloitimme aamumme lähibistrossa cafe au latten ja tuoreiden croissanttien voimalla. Tapaamisemme Meiken ja Arnen kanssa onnistui sovitusti samaan bistroon ja päätimme ajaa linja-autolla Porte de Versaillesiin. Halusimme metron sijaan nähdä kaupunkia, ja bussi oli oikein hyvä valinta seurata Pariisin aamuliikennettä. Pysähdyimme kunnan turistien elkein kuvauttamaan itseämme Mars-kentällä Eiffel-torni asiaankuuluvasti taustalla. Muutama muukin oli lisäksämme saapunut toiseksi viimeiselle näyttelypäivälle RetroMobileen. Yhtään suomalaista ystävää ei kohdattu, eli he olivat valinneet varmasti paremman päivän näyttelyyn tutustumiselle. Ehkä tämä oli kuitenkin myös hyvä asia, sillä useimmat huutokaupattavat autot oli jo ehditty myydä ja kerrankin naistenvessoihin ei ollut jonoa niin, että uskaliaat miehet käyttivät niiden palveluja myös hyväkseen.)

Kahvilat ja ravintoloiden palvelu näyttelyssä oli aivan surkeaa, suomalainen olisi päässyt täällä miljoonäriseksi organisointikyvyllään ja palvelutasoltaan oikein

suhteutetulla henkilöstömäärällä. Nälkään emmekä janoon kuitenkaan kuolleet. Tarjoilijat olivat huumorintajuisia, mutta vertaisjonottajailta ei oikein ymmärrystä löytynyt, koska tilaamisemme kesti ranskantaitomme ollessa hivenen puutteellista. Viinilasillisten sijaan saimme sitten hankituksi pullollisen valkoviiniä, koska punaviiniä ei ollut tarjolla, mutta puolenmetrin mittainen ja lihatäyteinen patonki piti kyllä nälän loitolla.

Näyttelystä löytyi kolmen eri kymppi vuosijuhlan teemat; I maailmansodasta oli kulunut 100 vuotta (Taxis de la Marne 1914 Renaultit, tankit), R8 Gordinien 50-juhlavuosi ja Renault Espacen 30-vuotistaival. Alpineja oli myös paljon esillä (Jean Charles de Redelen Alpineet). Maharadjan autokoeloelma oli kiehtovaa katsottavaa turhamaisuksineen ja pöyhkeilyineen (Isotta Fraschini, Delage, Delahaye, Rolls-Royce, the Swan Car...). Paris-Dakard-rallin autoja, autotaidetta, vanhoja autoja ja vielä vanhempia autoja. Nippeliä ja nappeliä joka lähtöön löytyi alan harrastajille ja huomattavaan ylihintaan. Meillä ei mukaan tarttunut kuin lukuisia kuvamuistoja. Arne löysi joitain vanhoja Renault-esitteitä ja mainoskuvia. Artun vesipumppukin oli jo tilattu Bremenistä. En jaksaa olla ihmettelemättä miten uusien autojen arvo laskee heti kun se ajetaan autokaupasta ulos, mutta näiden vanhojen autojen arvo vaan nousee niiden vanhetessa. Huutokauppahinnat joilla ne vaihtavat omistajaa on aivan uskomattomia.

Suositteltu illallispaikkamme oli täyteen bookattu, joten löysimme italialaisen ravintolan ranskalaisen keittiön korvaajaksi. Sen tarjoamat supplit jäivät edelleen arvoitukseksi. Jälkiruuksi nautittu irkkukahvi ei ollut oikean valinta illan päätteeksi; yöstä tuli helvetillinen, uni ei syventynyt ja hälytysajo-



900.



900 perä.

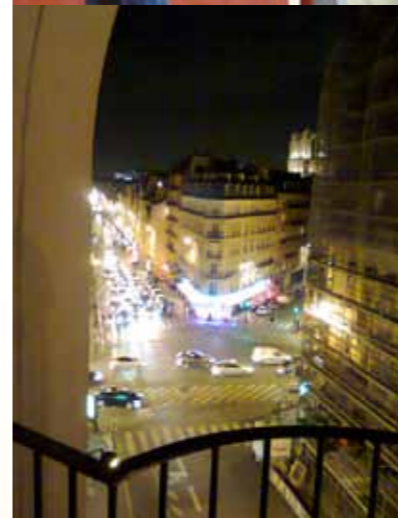
Notre-Dame.



Marreaun veljeksistä ainakin Bernard oli paikalla esittelemässä Paris-Dakar kilpureitaan, R18 Break Sinpar 4X4 ja R4 Sinpar 4X4.



Renaultist



Puhdistusrättimainos.



C.A.R. osasto.

neuvojen meno ei rauhoittunut kuin aamun koittaessa. Sunnuntai-aamu alkoi pienellä aamukävelyllä Pantheonille ja aamukahvien jälkeen kaupunki alkoi heräillä ja Seinen ranta täyttyä Notre Damen ihailijoista. Jokilautat kuljettivat turistilaumoja helmikuun raikkaassa tuulessa, auringon jo pilkahdella keväisesti. Vanhoja tippoja ja muitakaan 'renuja' ei Pariisin katukuvassa enää kovin näkynyt. Vanhoista autoista maksetaan tuntuva romutusmaksu mikä varmasti selittää asiaa. Pariisin tunnelma oli silti tallella. Kotiin palatessa tapasimme muitakin "tamperelaisia" näyttelykävijöitä lentoasemalla ja kotimatka taitui heidän kanssaan nyt ravakassa myötätuulessa. ♦



FT 17.



Säästölipas.



Espace F1.



Espace F1:n perä.





Matra P18.



Alpine A364



R5 Turbo



# Ranuan jääratapäivät 23.-26.1.2014

**Teksti: Mikko Nieminen**  
**Kuvat: Mikko Nieminen ja**  
**Tapio Piittari**

Torstaina 23.1.2014 koitti monien odottama päivä ja edessä oli piiiitkä matka kohti Ranuaa. Matkaan lähdettiin hyvissä ajoin aamulla...ajokeli oli kuiva ja hyvä koko matkan, mutta lunta ei ollut vielä Oulun korkeudellaan juuri mitään. Perille Ranualle ensimmäiset saapuivat hyvissä ajoin iltapäivästä / alkuillasta ja siitä tipotellen kohti iltaa tuli yhä enemmän porukkaa paikalle. Perillä keli olikin jo mukavan talvinen, lunta sanotaankin sopivasti ja pakkasta noin 20 astetta. Majoitautuimme lomakylä Gulo Guloon, jonka mökit saunoineen soveltuvat hyvin Gordini-porukkamme käyttöön. Ensimmäisenä iltana luvassa oli kuulumisten vaihtoa, rauhallista illan viettoa sekä arkistoiden havinaa, kun sellasimme mm. erinäisiä kuvakansioita menneiltä vuosilta. Nukkumaan mentiin (poikkeuksellisesti) suhteellisen ajoissa, koska perjantaina oli luvassa piiiitkä päivä.

Perjantai-aamuna kello herätti ennen kahdeksaa ja siitä suunnistimme aamupalalle. Aamupalan nautittuamme lähdimme kohti Kivijärveä, Markun hienolle "plassille" (niinkuin Etelä-Pohjanmaalla tavataan sanoa). Kivijärvellä odotti Markun tekemä hieno 1,3 km pitkä jäärata. Olosuhteet olivat mitä mainioimmat.. ilma oli yön aikana vähän lauhtunut ja pakkasta oli vajaat kymmenen astetta. Gordinien "käynnistystapoja" oli monenlaisia. Joillain oli ollut konehuone yön aikana lämmityksessä, toiset laittoivat lämpärit aamulla hurruttamaan, jotkut taas käynnistivät koneen kylmänä ja osa porukkaa peruutteli autot ulos lämpimästä Motorhomesta. Tapoja oli siis monenlaisia, mutta ei aikaakaan, kun Kivijärven rataa pörräsi ympäri useampi Sinisorsa.

Kaksi G:tä oli ihka ensimmäistä kertaa jäällä mitavien jälleenrakennustöiden jälkeen. Ensimmäinen niistä oli allekirjoittaneen "Mörssäri" nimellä esiintyvä Gordini, jonka blogia ovat saattaneet jotkut lukeakkin. Toiset ehkä muistavat auton viime vuoden kesäpäiviltä Palvaanjärveltä, jossa se oli valmistumisen jälkeen ensimmäistä kertaa "suuren yleisön" nähtävänä.

Paikalla oli ensikertaa myös Mansikka-Ahon Askon, jälleenrakennuksen kokenut, todella komea Gordini, joka on tehty ns. ajan henkeen. Jopa turvakaaret ovat samanlaiset kuin mitä aikoinaan Gordineissa käytettiin. Asko oli kutsunut paikalle myös Äimäsen Jarmon, joka omisti kyseisen auton 70-luvulla ja ajoi sillä kilpaa mm. muuan Henry Niemisen kanssa samoissa kisoissa. Asko ja Jarmo suorittivat Sinisorsalle sisäänajoa

tavallisilla talvirenkailla ja nauttivat viikonlopusta täysin simauksin. Vaikka myös Gordini-jaos on kokenut pientä taantumaa, niin nämä kaksi autoa ovat hyviä esimerkkejä siitä, että innokkuutta porukassamme edelleen riittää.

Useamman tunnin radalla ajeltuamme olivat kaikki autot vielä ehjänä (ihan joka vuosi näin ei ole ollut). Tämän jälkeen Markku tarjosi nälkäisille kuskeille sekä varikkomiehille kahvit suolaisen ja makean "leivän" kera. Samalla katsoimme porukalla Jarmon tekemää dvd:tä, jossa oli pätkää mm. -98 vuoden G-jaoksen ratapäiviltä Botniaringiltä ja olihan muuten legendaarista videota. Pienen välipalan ja kuulumisten vaihdon jälkeen alettiin laittamaan kalustoa kasaan ja suuntaamaan kohti mökkikylää.

Seuraavaksi vuorossa oli päivällisbuffet Hotelli Il-

Heimo tyylittelee.



veslinnassa..vatsa täyteen herkullista poronkäritystä ja sitten olikin hyvä suunnata Rovaniemelle Artic Lapland Rallin yleisöerikoiskokeelle, jonne osa porukasta lähti käymään toisten jäädessä mökeille huolehtimaan nestetasap...eikun siis turinoimaan mukavia :). Rovaniemellä oli taas kerran todella kylmä keli... liki 30 astetta pakkasta, joten siellä ei viitsitty kauaa olla. Saavuttuamme takaisin mökeille oli vuorossa Äimäsen Jarmon yllätys, joka löi aika monen ällikällä ja

joitakin jopa näpeille sanan varsinaisessa merkityksessä, mutta kuitenkin varsin mieluisin seurauksin. Hän nimittäin luopui lopuista Gordini-/Rellutavaroistaan. Jarmon sanojen mukaan päivällä jäällä ollessaan palaset lokahtelivat kohdilleen ja täten selvisi henkilöt, jotka näitä hienoja ja muistoja herättäneitä osia sekä työkaluja tulisivat saamaan.

Jarmon yllätysten saajat ja jakoperusteet:

- Heimo Herrala sai venttiilinsäätöavaimen ja katkojan kärjet. Perusteena se, kun Heimo oli aamupäivällä säätänyt venttiilivälyksiä Jarmon samoin "metrin mitaisella" jakoavaimella.

- Markku Kivijärvi sai kaksi suurtehopuolaa, kun Jarmo päivän aikana bongasi, että Markun Gordinista sellainen puuttuu. Kahdelle kappaleelle syy oli se, ettei Jarmo muistanut kumpi niistä toimii.

täydentää ennestäänkin hienoa Gordinia entistä parempaan suuntaan ;).

Lauantain koittaessa suuntasimme Kaitajärvelle, jossa meitä odotti pitkä (2,5 km), todella hieno ja nopea rata. Paikallinen kyläyhdistys oli järjestänyt paikalle myös myyntikojun, josta nälkäiset kuskit saivat käydä ostamassa mm. makkaraa ja kahvia. Vaikka yhtään Rellua ei tällä kertaa tarvinnut hangesta hinata niin myös hinauspalvelut oli järjestetty mallikkaasti, joten kaiken kaikkiaan puitteet olivat todella hyvät. Lauantaipäivän päätteeksi kokoonnuimme perinteisesti Ranuan Eläintarhan kupeessa sijaitsevalle kodalle nauttimaan herkullisesta poronkärityksestä. Samalla vedettiin vuoden 2014 tapahtuma yhteen ja jaettiin G-jaoksen kiertopalkinnot, jotka tänä vuonna menivät Jere ja Roni Kalliokoskelle.



Tässä vaiheessa kukaan ei vielä tiennyt mitä Äimäsen Jarmo laatikostaan esille kaivaa.

"Nykyajan" kisa-Gordinit ovat hakeutuneet toistensa seuraan.



Kalustoa ratavarikolla lauantaina.

Tapio ihmettelemässä Askon juuri valmistunutta Gordinia.



Kalustoa ratavarikolla perjantaina.

Tapion ja Markun Sinisorsat odottavat radalle pääsyä.



Herralan Heimo lähdössä radalle



# Omat Renaultit pienoismalleina

Olen pyöritellyt tästä aiheesta kirjoittamista mielessäni jo monta vuotta. Nyt päätin vihdoinkin toteuttaa eräänlaisen pienoismallien keräilyyn yllyttämistarinan, ja nimenomaan omien autojen pienoismallien.

Vaikka ei pieniä autoja oikein muuten keräiliskään, niin omista autoista saa koottua kätevästi hyllyn reunalle pienimuotoisen historiikin elämänsä eri autoiluvuosista.

Olisihan se tietenkin mukavaa, jos olisi pystynyt säästämään kaikki omat autonsa – olisi aina vaan ajanut edellisen auton tallin ylisille, kuivaan latoon tai mieluummin lämpimään autohalliin säilöön ja ostanut uuden harraste- tai käyttöauton... Mutta jotenkin vaan sitä vanhaa autoa on aina tarvittu sen uudemman osamaksuna.

Pienoismalleista ikioman autonäyttelyn/automuseon pystyy rakentamaan huomattavasti edullisemmin. Tosin juuri sen oman auton löytäminen pienoismallina voi olla joskus hankalaa, minullakin on 1389 pientä Rellua vitriineissä, mutta ei yhtään aivan samanlaista kuin isot autot ovat olleet. Oikeastaan yksi Renault 9 kyllä olisi juuri samanlainen mutta kun se on itse maalattu punaiseksi eikä siis ole alkuperäinen, niin en ottanut sitä mukaan tähän tarinaan. Kuten tuonnempana huomaatte, tässäkin jutussa on ainoastaan neljä pienoismallia, joiden väri on sama kuin isomman auton.



**1.** Aivan ensimmäinen oma autoni oli valkoinen Renault 4 Export vuosimallia 1967. Se oli ostettu pitkällisen säästämisen tuloksena, siinä sai nuorimies tehdä jonkin verran ylitöitä, että pääsi vihdoinkin tansseista saatille oikein auton kanssa. EDS-78 rekisterikilvistä huumorintajuiset kaverini teippasivat kerran e-kirjaimen pari sakaraa piiloon ja ajelin muutaman viikon siihen aikaan muodikkaalla LSD-kärryllä.

Jonkin verran siinä pääsi paikallisen piirimyyjän Turun Autorexin vaihtoautomyyjä (en nyt viitsi tässä mainita nimeä) huijaamaan sinisilmäistä nuorukaista "resonanssiäänissä", no tämä olikin sitten viimeinen ostos siitä autokaupasta.

Pienoismallina tämä Tippa olisi muuten aika täydellinen, siinä on esikuvansa tapaan oikean mallinen kapea säleikkö, ns. laattapuskurit, molemmat kylkilistat,

liukuikkunat myös takaovissa ja sisällä vielä oikean mallinen ohjauspyörä sekä pehmeät autonpenkit. Mutta mutta, väri ei ole oikea, yhtään valkoista nelosta tällä säleiköllä ei löytynyt vitriinistäni joten tämä sininen sai edustaa sitä ekaa Tippaa. Valmistaja on IXO / Altaya, Ranska / Kiina.



**2.** Seuraava ostos tehtiinkin sitten toisessa turkulaisessa Renault-kaupassa. Auto-Liitola oli luotettava piirimyyjä jonka kanssa tehtiin useat onnistuneet Renault-kaupat.

Kermankeltainen, ettenkö sanoisi beige 4L oli vuoden 1972 mallia, uusilla valkopohjaisilla TAJ-549-kilvillä ja teltatuoleilla varustettu mukava kuljetin. Pienoismalli ei ole oikeasti noin keltainen, se on hyvinkin lähellä oikean auton sävyä, muttei kuitenkaan täysin saman värinen. Malli on vanhempaa tuotantoa, ajalta jolloin niissä ei ollut kovin paljon irrallisia yksityiskohtia, vaan kaikki nip-pelit olivat jo valumuotissa mukana. Tosin renkaat näyttävän olevan pari numeroa liian suuret Tipan alle, vanteet

taivatkin olla saman tehtaan R12 S mallista kotoisin.

Muuten auto on hyvin lähellä omaani, oikea säleikkö ja sisällä putkipenkit. Miinuspuolella ovat vain liian vanha 4L-logo ja takarekisterikilven kehys. Malli perustuu vanhaan Dinky Toys -muottiin, joten siinäkin on konepellin keskiosa aivan sileä. Tämä konepelti esiintyy kaikissa ensimmäisissä Tipan esittelykuvissa ja mainoksissa. En tiedä, tehtiinkö sitä koskaan varsinaisiin tuotantoautoihin, ainakin ensimmäisessä Suomeen 1962 tullessa Tipassa oli se tuttu 10 senttiä leveä pokkaus keskellä peltiä. Valitettavasti konepelti ei näy tässä kuvassa.

Pienoismalli on ostettu 1992 ja se oli jo silloin vanha ja hyvin harvinainen. Valmistaja Pilen, Espanja.



**3.** Kirkkaan keltainen Tippa oli kuuminta hottia vuonna 1974. Auto meinasi tosin jo jäädä saamatta, mutta Auto-Liitola sai jotenkin vaihdettua Suomeen jo saapumassa olevan laivan uumenista meille tämän pirteänvärisen 4L-yksilön. Vuosikymmenien jälkeen tapasin saman auton Kangasalla vanhan navetan ullakolla. Silloin sen entisöinti oli hyvässä vauhdissa, maalipinta loisti jälleen uutuuttaan. Onkohan tämä TEE-706 -tunnuksinen auto vielä rekisterissä?

Pienoismalli piti valita keltaisista ja niitähän ei tuolla etusäleiköllä ollut kuin Plein-Air-mallinen. Sehän nyt ei todellakaan vastaa minun autoani muuten kuin keulan osalta, joten kuvasin siitä vain tärkeimmän. Mutta niin vaan on siinäkin sama puskuri ja vilkut, säleikön keulamerkki tosin olisi minuun autooni verrattuna liian vanha. Toki Plein-Airin pienoismallina siinä on kaikki nip-pelit ja namiskat aivan kohdallaan.

Pienoismalli on hankittu Markku Rantasen avustuksella Ebayn kautta suoraan Kiinasta. Valmistaja Universal Hobbies, Kiina.

**4.** Kuvassa kuuluisi olla metallihohtoinen suklaanruskea 12 TL, TKP-477 vuodelta 1977, vaan eipä ole. Tippailu vaihtui silloin hieman hiljaisempaan kyytiin ja tilaakin taisi tulla lisää.

Siitä autosta jäi mieleen aivan loistavat valot; siihen aikaan oli vielä luvallista kahdentaa valot, eli lisävalot saivat olla samanlaiset kuin auton alkuperäisetkin ja palaa yhtä aikaa. Siinä kun laittoi neljä halogeenia yhtä aikaa päälle, niin johan tuli valkeus. Tietenkin tämäkin hauskuus kiellettiin Suomessa aika nopeasti.

Pienoismallina saa tässä tapauksessa toimia musta Madridin taksi samalta vuodelta, koska se oli ainoa 12, jossa on uudet puskurit, uudet isot takavalot, takaluukun alareunassa koristelistat sekä uusi etusäleikkö. Erikoiseksi mallin tekee se, että sen C-pilarissa on vanhanmallinen läpivirtauksen poistoritilä. Ilmeisesti näitä uuden ja vanhan mallin yhdistelmiä tehtiin Espanjan FASA-tehtaalla vielä jonkin aikaa. Niin, ja kaksiosaiset etulamput ovat kotoisin ilmeisesti espanjalaisesta 12 TS -mallista. Myös ns. Amerikan-puskurit kuuluvat jotenkin saman maan omiin versioihin. Malli kuuluu Ranskassa julkaistun Taxi du Monde -sarjaan, se saapui maahamme vuonna 2014 kerhon Ranskan kirjeenvaihtajamme Franck Destraitin avustuksella. Valmistaja IXO / Altaya, Made in P.R.C eli Kiina.



**5.** Seuraavana oli vuorossa valkoinen 18 TL ja rekisterikivessä luki UNS-201, eli Unssi, jolla nimellä auto kulki puhekielessä koko meillä oloaikansa. 18 on mielestäni yksi kauneimmista Relluista, sen yksinkertaiset tyylikkää linjat tulevat esille ihan vaikkapa sivuprofiilia katsellen. Auto-Liitola oli jälleen asialla, kun kauppoja tehtiin.

Vihreä pienoismalli on vuodelta 1978 ja siten jo aika iäkäs tässä seurassa. Erillisosia tässä autossa ovat ainoastaan puskurit, muut yksityiskohdat ovat tässäkin jo valumuotissa mukana. Vertailussa oikeaan autoon tämä pärjää ihan hyvin, ainoastaan väri ja vanteet ovat erilaiset.

Malli on ostettu kesälomareissulla Saksanmaalta 1990, Das Mobile Autobuch -puoti löytyi Bad Homburg -nimisestä pikkukaupungista. Siihen aikaan pienoismallin osto tapahtui niin, että ensin ostettiin Suomesta ulkomaankielinen autolehti ja siitä katsottiin sopiva pikkuautokauppa. Sitten vaan lähdettiin paperikartan kanssa ajelemaan ympäri Eurooppaa, etsittiin sen kyseessä olevan kaupungin matkailutoimisto ja sieltä saadulla kartalla löydettiin se kyseessä oleva pienoismalliliike. Nykyään pienien autojen hankinta on jotenkin helpompaa. Valmistaja Solido, Ranska.



**6.** Renault 9 TC oli juuri sellainen "hinnat alkaen" -versio; 1,1 litran moottorista saatiin irti huimat 48 hevosvoimaa jotka kyllä riittivät kiihdyttämään kahta aikuista, kahta lasta ja yhtä kissaa (Maija) plus tavaratilan täydeltä mökki- ja lomareissukamoja – joskus jopa yli 100 km/h vauhdilla, ainakin myötätuuleen. Mutta oli siinä kaikki tarpeellinen, kääntyvät etupyörät, valot nokalla, jarrut, tuulilasin pyyhkiijät ja ovetkin sai lukkoon. Mitä muuta ihminen enää tarvitsee. Kirkkaan punainen väri puki sitä upeasti. Tähän malliin ei kuulunut edes pieniä pölykapseleita, joten kun ostin siihen upouudet ruostumattomasta teräksestä valmistetut kiiltävät koko pyörän peittävät pölykapselit, niin auton ulkonäkö muuttui vielä entistäkin paremmaksi.



Eikä 9 TC suinkaan ollut kaikkein halvin malli, olihan olemassa vielä 9 C...

Pienoismalli on hinnaston toisesta päästä, eli Laurence-erikoismalli. Siinä oli yleinen verhoilu, sähköikkunat sun muita turhuuksia. Eroavaisuuksia ovat oikeastaan vain verhoilun ja maalipinnan väritys, niin ja ne pölykapselit, tässä ne ovat vakiona. Myyjä on Erkki A. Ahtokivi vuonna 1998. Valmistaja Norev, Ranska.





**7.** Ei, ei minulla todellakaan ollut punaista 21 Turboa, vaikka kuvassa sellainen esiintyykin. Tämä nyt vaan sattui olemaan ainoa 21 Sedan -malli, joka hyllystäni löytyi. Kuvassa kuuluisi siis olla valkoinen 21 GTS 1,7, rek.nro EEJ-848, joka oli todellinen reissuauto – sillä kierrettiin Eurooppaa useana vuonna, ja se oli erittäin mukava matka-auto.

Ensimmäisestä kaksyökkösestä, siitä jossa oli suora-kaiteen muotoiset lamput (phase 1), ei ole tietääkseni tehty yhtään pienoismallia. Kaikki ovat niitä kasvojen korotuksen (phase 2) saaneita, uudemmilla etulyhdyillä varustettuja malleja, joten pienessä punaisessa ja isommassa valkoisessa ei ole mitään muuta yhteistä

kuin kori, no ehkä sentään ovenkahvat ja ikkunalasit. Tämän kanssa täytyy jo käyttää mielikuvitusta, kun laittaa sen ns. omien autojen riviin. Mutta näillä mennään.

Hyvä sentään, että kaikki Suomen punaisten 21 2L Turbojen omistajat voivat tällaisen tarkan pienoismallin itselleen hankkia. Tämän yksilön tilauksessa kesti vuoden verran ennen kuin saapui maahamme, myyjänä vanhaan hyvään aikaan (2005) Seppo Ertman, Keskusautohalli, Raisio. Valmistaja Universal Hobbies, Kiina.



**8.** Seuraava hankinta vuonna 1993 oli punainen R4 TL, se on valmistettu Billancourtissa vuoden 1975 elokuussa. Tämän TJK-714 Tippa-Rellun kanssa minulla on yhteistä taivalta jo 20 vuotta ja matka jatkuu yhä. Onhan siihen jotain pientä korjausta vuosien varrella tarvinnut tehdä, mutta mittarissa on vasta noin 275 000 kilometriä, joten ei vielä mitään hätää. Ja onhan minulla tallessa alkuperäinen takuukortti ihan sen varalta, että jos tulee jotain asiaa takuuhuoltoon.

Nyt on pienoismallin väri sekä muut yksityiskohdat aivan kohdallaan, jos tästä raaskisi raksia pois Pariisin palolaitoksen hakuvalon, sinisen hälytysvalomajakkan, antennin ja jos vielä raaputtelisi tarrat pois etuovista, niin malli olisi hyvin

pitkälti saman oloinen kuin oikea Tippa. Siinä on sivusta ulostuleva pakoputki, kromatut ovenkahvat, avattavat lasit myös takana, oikeat vanteet ja pölykapselit, juuri oikea verhoilu, kojetaulun tuuletusräppänät (ilmastointi), hattuhylly, jne.

Miinuspuolella täytyy mainita sivulasien aivan hirveän näköiset kromatut kehykset, mutta koska auto on muuten hintansa arvoinen, niin ei oteta niitäkään niin vakavasti. Malli on ostettu pohjoismaisesta Renault-kokoontumisesta Tanskan Lindrjordsista vuonna 2001. Valmistaja Vitesse, Portugali / Kiina.



**9.** 19 TXE Sedan vm. -92, rek.nro. OFT-653, tuli seuraavaksi Relluksi vuonna 1996. Takaluukussa luki jo silloin Chamade, mutta Suomessa sitä markkinoitiin silloin nimellä Sedan. Parasta autossa oli sen moottori, 1,7-litrainen kone sai Majankin kehräämään tyytyväisenä hattuhyllyllä. Tähän sopii samat sanat kuin 21:een, auto oli valkoinen kulmikkailla lampuilla varustettu (phase 1), kun malli on punainen uusilla lyhdyillä (phase 2).

1:43-pienoismallia tästä phase 1 -versiosta eivät ole tehneet kuin muutamat erikoispajat Ranskanmaalla, joten hinta ja saatavuus ovat aivan eri luokkaa kuin ns. normaalimalleissa. Kuvassa esiintyvä pieni punainen 19 on pienoisrautatiekokoa, eli 1:87. Ja sekin on ainoa

minulta löytyvä porrasperäinen 19, joten tähän on tyytyminen. Sillä on pituutta 48 millimetriä, kokoonsa nähden siihen on saatu mahtumaan kiitettävästi nippeleitä, erittäin hyvä kojetaulu ja oikean tyyppiset pölykapselit.

Saksalainen valmistaja AMW teki näitä myös 5-ovisena ja cabriolettina, tietenkin punaisena, mutta myös muita värejä on valmistusohjelmassa. Näitä tosi pieniä Relluja voisi suositella..... vaikka tosi pieniin hyllyihin. Tämä yksilö löytyi Renaultin L'Atelier-myymälistä Champs Élyséeltä vuonna 1996.

**10.** Methyl-sininen Megane Classic 1,6 RT vuodelta 1999 on ensimmäisellä ja samalla sillä paremman näköisellä keulalla varustettu, no sehän on tietenkin makuasia, eikä niistä voi kiistellä, ja piste. Tuolla vuosituuhannella tehtiin vielä autoja, joissa oli pehmeät penkit, jotka oli päällystetty tyylikkäällä Esquisse-plyysillä. Sedan-mallisen auton sisäpuolinen äänimaailma oli todella hiljainen, näihin aikoihin Renault alkoi panostaa äänieristykseen myös näissä keskiluokan malleissa.

Pienoismalli on nyt todella lähellä omaa autoani, ulkopuolella ei ole muita eroavaisuuksia kuin vanteet. Minulla oli RT:ssä hassun näköiset "Pelle Hermannin -pölykapselit", kun pienoismallissa on lisävarusteena saatavat tyylikkäätt Etreteat-kevytmetallivanteet. Onhan malli tosin RXT-versio, ja siinä on kahden litran moottori, mutta niitä eroja ei oikein mistään huomaa. Tämäkin auto on oikeastaan matkamuisto, se on hankittu Renaultin 100-vuotisjuhlista Billancourtista vuonna 1998. Valmistaja Vitesse, Portugali / Kiina.



**11.** Seuraava Megane Sedan 1.6 Expression vm. 2004 jatkaa tyylikästä Pappa-Rellujen sarjaa. Jotenkin vaan olen tykätynyt myös näihin neliovisiin tilaihmeisiin; tässäkin autossa on jättisuuri 520 litran tavarasäiliö, jolla pystyi kuljettamaan monta muuttokuormaa. Jos vielä pisti takapenkit nurin, niin sisälle meni todella pitkäkin tavaraa. Oli siinä naapurit ihmeissään, kun terassilautoja sillä kuljeteltiin.

Autoni väri oli nimeltään Boreal-harmaa, eli jonkin sanakirjan mukaan pohjoisen revontulen mukaan ristitty, ja toden totta, se vaihtoi väriä valotuksen mukaan. Rekisteritunnus oli IRG-565, joten Tuomisen Jukka väänsi sen heti ostopäivänä muotoon Irkku. Ja taas sekin auto kantoi sitä nimeä ainakin viisi vuotta.

Pienoismalli on tietenkin jälleen väärän värinen, Cuivre-vihreä, myös 16 tuuman Reinastella-vanteet eroavat omista OZ Renault F1-vanteistani. Ja onhan se moottorikin erilaisella polttoaineella toimiva, eli 1,9 dCi -diiseli siellä hyrrää.

Muuten pienoismalli on jälleen aika lähellä alkuperäistä, on automaatti-ilmastointi ja kaikki. Ostettu vanhaan hyvään aikaan Tampereen Käyttöautosta, siis silloin kun siellä vielä oli pienoismalleja myytävänä. Valmistaja Norev, Ranska / Kiina.



**12.** Grand Modus 1,2 TCE Expression vuodelta 2009 oli myös erittäin mukava tuttavuus, nykyaikainen pikkuturbomoottori kuljettaa tuon kokoista autoa ihan riittävästi. Modus oli ensimmäinen hieman korkeampi auto, sellainen pieni tila-auton poikanen. Siinä istutaan jonkin verran korkeammalla eli sinne sisään meneminen ja ulos tuleminen on monin verroin helpompaa ns. normaali-autoon verrattuna. Rekisteritunnuksesta ei keksitty mitään nimeä, joten auton nimeksi jäi pelkkä Moorus.

Pienoismalli on kalliimpi Dynamique-versio ja siihen on näköjään tilattu lisävarusteena saatava kaksiosainen lasinen kattoluukku ja tummennetut takalasis. Ulkopuolisia eroja ovat kromattu säleikkö edessä sekä korin väriset ovenkahvat, kylkilistat ja myös pusku-reihin on riittänyt enemmän maalia. Mallin väri on ilmeisesti Platine-harmaa, eli eihän se oikein käy jäävuoren sinisestä - mutta kun tämä taitaa olla ainoa pienoismalli, mitä Grand Moduksesta on koskaan tehty, niin menköön. Bariocco-elytmetallivanteet puolestaan ovat just eikä melkein samanlaiset kuin meidän Mooruksessa. Valmistaja Norev, Ranska / Kiina.



**13.** Captur TCe 120 EDC Expression vm. 2013 oli seuraava "luonnollinen" valinta Mooruksen jälkeen; tällainen vanha gubbe kun suorastaan sujahtaa auton korkealle penkille, eikä ulostulokaan aiheuta ylimääräisiä puhinoita. Captur on ensimmäinen automaattivaihteinen automme ja jo nyt ihmettelemme, miksi meillä ei ole ennen ollut tällaista kätevää kuljetinta. Yksi syy valintaan voi olla tyttärenti automaatti-Megane, jota joskus pääsen ajamaan. Toinen syyllinen taitaa olla kerhomme oma automyyjä Miikka Sonkki, joka lykkäs tällaisen avaimet käteen, kun koeajoa kyselin.

Pienoismalli on jälleen kallein versio eli Dynamique, melkein aina tehdas tekee pienoismallin siitä hintavammasta versiosta. Juuri tässä tapauksessa ainoa ulkoinen eroavaisuus ovat valkoiset peilit, kuvassa näkymättömiä eroja ovat takaluukun tekstin aluslaatta sekä verhoilun Losange-teema. Norsunluun värinen katto, Arizonan oranssi sekä mustat Explore-vanteet sopivat ainakin minun mielestäni loistavasti juuri Kapturiin. Mallia valmistettiin vain rajattu 2000 kappaleen erä, tämän yksilön numero on 1425.

Pienoismallista kiinnostuneet voivat kysellä tätä varaosastikiltä numerolla 77 11 575 086, edullisemman yksivärisen numero on 77 11 575 084. Tämäkin malli on samalla matkamuisto syksyiseltä Nizzan reissulta. Valmistaja Norev, Ranska / Kiina. ♦





# Merja Takalo

## Renault-kerhon hallituksen jäsen, Oulainen

Vuonna 1991 oli tarkoitus lähteä meidän ensimmäisille kesäpäivillemme Ilmajolle, mutta lasten sairastelu esti matkan. Seuraavat kesäpäivät saivat jäädä, koska Epsa syntyi samoihin aikoihin. Ensimmäisille kesäpäiville pääsimme 1993 Hämeenlinnaan. Kymmenvuotisjuhlat 1994 saivat jäädä väliin, koska Miksu syntyi juuri aamulla, kun illalla olisivat kesäpäivät alkaneet. Sen jälkeen me Eskon kanssa ja Miksu olemme käyneet kaikilla kesäpäivillä, ja vuodesta 2000 lähtien aina Savikalla. Ei ole yöpymishuolia, kun on oma katto pään päällä.

Meidän tapamme harrastaa Renaulteja ei ole entisöidä niitä, vaan me harrastamme eri-ikäisillä Relluilla ajoa. Meille ei ole se ulkokuori niinkään tärkeää, kuin rakkaus Relluihin ja niillä ajaminen. Onneksi kerhon toimintaan mahtuvat mukaan kaikenlaiset harrastajat.

Rellu-kiinnostuksen olemme jakaneet myös lapsillemme, jotka joka vuosi odottavat yhtä innokkaasti Rellun kesäpäiviä. Vävytkin ovat PÄÄSSEET sitten samaan seuraan. Lastenlapset ovat myös jo menossa mukana suurella innolla. Ensi kesää jo innolla odottavat.

Meidän perheellä ei ole ollut muita autoja kuin Renaulteja, lukuunottamatta kesää -88, jolloin muutimme Pusulaan ja kuvittelimme olevamme niin etelässä, että autoa ei tarvitse. Ehtisimme etsiä Rellun ajoautoksi. Luulo osoittautui vääräksi ja piti äkkiä saada auto, että pääsi Pusulasta edes töihin. Niinpä sen kesän ajoimme vm. -96 Saabilla, kunnes löysimme Helsingistä Eskon haaveileman Renault 20 TS automaatin vuosimallia 1979. Sitä ennen Pohjois-Pohjanmaalla asuessa meillä oli ollut kolme kappaletta Renault 12 Dacioita vm.1976 ja 1977. Ensimmäisen Renault 20:n jälkeen tuli toinen Renault 20 TS manuaali vm. 1979. Näistä automaatti on vielä odottamassa jotakin Kilpuan ladossa. Seuraavana hankinta oli Renault 18 TS vm. 1979.

Perheen kasvaessa hommattiin Renault 21 Nevada GTX vm. 1986., joka oli rekisteröity 7 hengelle. Sillä ajeltiin paljon Pusulan ja Kilpuan väliä. Seuraavana siirryttiin Renault 25 TX:ään vm.1988, jolla Emmi ajoi ajokortin myöhemmin. Auto on yhä meillä Kilpualla tallessa ja ajokunnossa.



Renaultist

**Minun lapsuuteeni/nuoruuteeni, eivät kuuluneet autot. Synnyinkodissani ei koskaan ollut autoa ja matkat kuljettiin linja-autolla, junalla ja jonkin verran taksilla. Tuskin tunsin automerkkejä eivätkä ne liioin kiinnostaneetkaan. Oli muita harrastuksia. Kunnes.....**

80 luvun alussa tutustuin Eskoon, joka oli jo silloin Renault harrastaja. Hän ajeli luokseni veljensä vihreällä, vuosimallin 1973 Vitosella, jossa oli sateenvarjovaihteet. Myöhemmin siitä tuli Eskon oma auto. Niin merkki kuin tuo vaihdeihmetys olivat minulle aivan uutta, mutta mitäpä sitä ei tekisi miellyttääksseen hyvää miestä - minusta alkoi pikkuhiljaa tulla myös Renault ihminen. Suuri haaveeni onkin löytää joskus vielä ajokuntoinen sateenvarjovaihteinen viitos-Rellu. Niin monta hyvää ja hauskaa muistoa on tuolta ajalta.

Renault kerhoon törmäsimme muistaakseni 1989 Nuutajärvellä Ranskalaisessa visiitissä, jonne olimme lähteneet Renault 20 TS -automaatilla, nimenomaan ranskalaisten autojen tähden. Siellä sitten ainakin Mikolan Antti jakoi Renaultist-lehteä ja olisiko ollut myös jokin lappu jäseneksi liittymistä varten. Joka tapauksessa tuolloin liityimme heti kerhoon.

Teksti ja kuvat: Merja Takalo

Vuoden 2000 alussa hankimme Renault Saviemin vuosimallia 1976 - matkailuauton, jolla ajamme yhä kaikki kesän matka-ajot. Se on palvellut uskollisesti meitä, ennen lasten kanssa reissatessa ja nyt lastenlapset ovat yhtä ihastuneita sillä matkustamiseen.

Ihastus 25:een jatkui ja toiseksi autoksi hommattiin Renault 25 TX vm. 1990, kun sitä meille täällä Oulaisissa tarjottiin. Sillä sitten ovat Epsa ja Miksu ajaneet ajokorttinsa. Se on tällä hetkellä myös ajokunnossa Kilpualla. Seuraava hankinta oli Renault Safrane vm. 1992, Eskon pitkäaikainen haave sekkin. Tällä hetkellä sekin on ajokuntoisena oman pihan katoksessa odottamassa ajoon pääsyä. Sitten hankittiin seitsemän hengen Renault 21 Nevada GTS vm. 1993, joka oli Emmin hallinnassa. Tällä hetkellä se on ajokunnossa odottamassa katsastusmiehen haluamia uusia takaiskareita. Sen jälkeen siitä tulee väyn ensimmäinen Renault (tosin ehkä enemmän Emmin lasten kerhoon kuljetuksia varten). Mutta se on väylle hyvä mahdollisuus huomata Renault-autojen erinomaisuus.

Toiseksi viimeinen hankinta on Renault Megane 1.9 dCI farmari vm. 2001, joka on rekisteröity pakettiautoksi. Se on edullinen ajoauto ja aina sillä käytössä joka tarvitsee edullista ajamista yksin tai kaksin. Viimeinen hankinta on Renault 25 TX vm. 1989, joka on ollut Ranskan suurlähetystön kilvillä CD-2715. Se on tällä hetkellä meidän toinen ajoautomme. Haaveita seuraavista autoista jo on, mutta sehän onkin harrastuksen suola. ♦



**VANHANAJAN VARAOSALIIKE**  
**info@auto-artikkeli.fi • www.auto-artikkeli.fi**

Auto-Artikkeli • Urheilutie 8 • 01370 Vantaa  
 09 873 2353, 823 7988 • fax 09 857 2582

**AUTO GALLALANEN**

• **Yacco-öljyt**  
 • **Purflux-suodattimet**  
 • **IFHS-jousipallot**

**Kevättä ilmassa! Nyt uudet pallot, suodattimet ja öljyt. Huoletonta lomamatkaa.**

**purflux TRW IFHS MOOG Valeo SNR YACCO**  
**CITROËN • PEUGEOT • RENAULT • varaosat • tarvikkeet**

**Uudet jäsenet 1.1.-31.3.2014**

Honkanen	Jukka	Pirkkala
Ahonen	Petri	Helsinki
Kaukovalta	Tapio	Kaarina
Vallentin	Jari	Kotka
Saarakkala	Toni	Koskue
Mäkelä	Markus/Tmi Rehvitöod	Nummela
Lehtinen	Timo P.J.	Tampere
Forsell	Suvi	Poitsila
Karhu	Tuula	Kotka
Nieminen	Harry	Preitilä
Kanes	Antti	Imatra
Kyllönen	Matti T.	Lahti
Vainio	Joni ja Tiina	Vaasa





# Renault keksi Twingon uudestaan



Legendaarinen Renault Twingo on käynyt läpi täydellisen muutoksen. Kolmannen sukupolven Twingo, joka esittelee kaksi vuosikymmentä alkuperäisen mallin jälkeen, on entistä persoonallisempi, entistä tilavampi ja värikkäämpi. Uuden sukupolven Twingossa on joukko innovaatioita, jotka tekevät siitä yhä pätevemmän ja miellyttävämmän pienen auton.

## Moottori taakse!

Suurin muutos on se, että nyt Twingo on takamoottorinen auto. Takamoottorisuuden etuja ovat muun muassa:

Entisestäänkin parantunut näppäryys ja ketteryys. Kääntöympyrä on nyt vain 8,65 m, keskimäärin metrin pienempi kuin lähikäyttöalueilla.

Uusi Twingo on tilava. Matkustamon pituus on kasvanut 13 cm, vaikka auton kokonaispituus on lyhentynyt 10 sentillä.

Uusi Twingo on viisiovisuutensa ansiosta käytännöllinen, sen tavaratila on nerokkaasti suunniteltu, lattiapinta on tasainen ja yllätys on myös se, että Twingossa voidaan kuljettaa jopa 2,20 m pitkiä tavarakappaleita.

Uudessa Twingossa on luokkansa paras näkökenttä eteen ja etusivunäkymiin ja korkeahko istuma-asento parantaa havainnointia taajama-alueilla liikuttaessa.

Ajamisen tehokkuudesta vastaa kolmisylinterinen bensiinimoottori, joka on joko vapaasti hengittävä tai turbohdettu. Kumpikin voimanpesä on polttoainetaloudellinen ja saa aikaan iskevän tehokkuuden.

Uusi Twingo on saanut voimakkaasti vaikutteita alkuperäisen Twingon lisäksi innovatiivisesta Renault 5 Turbosta, jota moni muistelee kaihoisesti vielä tänäkin. Huumori ja iloisuus ovat myös tärkeitä ominaisuuksia uuden Twingon olemuksessa.

## Hauska ajettava, poikkeuksellisen ketterä ja tilava

Värikäs ja eläväinen... Twingon henki on palannut!

Edeltäjänsä henkeä kunnioittaen uusi Twingo on paitsi värikäs ja hauska ajettava, myös poikkeuksellisen puoleensa vetävä auto. Uutuus kunnioittaa edeltäjiään Geneven autonäyttelyssä muun muassa esittelemällä olemuksensa samoissa väreissä kuin ensimmäinen, alkuperäinen Twingo. Auton houkuttelevuutta lisäävät 'pop'-värit; vaalean sininen, valkoinen, keltainen ja punainen. Uuden Twingon yksilöintimahdollisuuksiin on kiinnitetty runsaasti huomiota. Urheilullisuus on yksi vaihtoehtoista, klassinen vintage toinen. Autosta voi tuunata myös enemmän naisellisemmän tai maskuliinisemmän. Teippausvaihtoehtoja on todella paljon.

Värikkyyden ja vaihtoehtojen mahdollisuudet toistuvat myös sisätiloissa. Sisätilojen suurin kontrasti välittyy mustan ja valkoisen värin välityksellä. Matkustamo on pääosin musta, mutta kojelaudan reunukset, osa ohjauspyörästä, ilmasuulakkeet ja ovipaneelit on korostettu valkoisella.

Lisäksi uuden Twingon ostaja voi valita selkänöjen ja kyynänojen värikyseen sävyjä sinisestä, harmaasta tai punaisesta. Urheilullisessa versiossa perusmusta sisustusvaihtoehto saa mukaansa punaisen voimasilauksen.

## Leikkisä, rohkea muotoilu

Uusi Twingo omaa Renaultin uuden muotoilustrategian perusajatukset. Alun perin nämä ideat alkoivat tulla näkyviin Twin'Z ja Twin'Run -konseptimallien esittelemänä vuoden 2013 alkupuolella. Sitten uusi muotokieli on päässyt tuotantoautoihin niiden ensiesittelyjen myötä.

Uuden Twingon persoonallinen muotoilu on osaltaan tuomassa autoon poikkeuksellisen näppärän käsiteltävyyden yhdessä leikkisän ilmeen sekä lyhyen etupellin ja tilavan matkustamon kanssa sen omaleimaisuus muodostuu miellyttäväksi kokonaisuudeksi.

Samanaikaisesti kompakti koko, puskurista puskuriin 3,59 m, lyhyet ylitykset edessä ja takana sekä pyörien sijoittelu aivan ääriinurkkiin, ja edelleen 2,49 m:n akseliväli sallivat luokkansa ennätysten matkustamon tilavuudessa.

Uuden Twingon keulaosa edustaa tyylikkäästi Renaultin tavaramerkkiä muotoilulinjoissa, mukaan lukien esille nostettu Renaultin timanttologo mustalla taustalla. Uuden Twingon puhuttelevan katseen luovat suuret ajovalot, joihin on liitetty suuntavilkut sekä erilliset LED-päiväajovalot, jotka yhdistävät tämän päivän tekniset vaatimukset edeltäjän sympaattiseen ulkonäköön. Uuden Twingon leveä ilmanottoaukko on sijoitettu puskurin matalammalle osalle ja se saa aikaan viimeistellyn ilmeen uuden Twingon vakuuttavilla kasvoilla.

Hartialinja jatkuu koko kyljen mitan edestä taakse. Tämä yksilöllinen linja, joka on vielä huomiota herättävämpi pyöräntokeloitten yllä, erityisesti takana, on merkityksellinen osa eheässä ja vankassa tunteessa, jota uusi Twingo edustaa.

Takaovien aukaisukahvat on piilotettu. Tämä antaa "harhaanjohtavan" vaikutelman kolmiovisesta autosta, vaikka uusi Twingo on – ensimmäisen kerran mallin historiassa – viisiovinen.

Uuden Twingon isokokoinen lasinen takaluukku tekee vahvan vaikutuksen moderniin muotoiluun ja samalla takavalot ovat luonnollinen takaluukun jatke.

Etuvälöjen muoto, korostuneet hartialinjat takaosassa sekä takaluukku ovat muisto Renault 5 Turbosta, R5:n takamoottorisesta leimallisesti urheilullisesta johdannaisesta. Osa uuden Twingon yksilöllistämiskaavioista on muistikuvia ja paluuta tähän perintöön.

Ulkopuolen yksilöintiin voi vaikuttaa esimerkiksi 15- tai 16-tuumaisilla kevytmetallivanteilla ja ulkopeilien värikyllä sekä kylkien suoja-alojen avulla.

## Tilava, käytännöllinen ja todella helppo käsiteltävä

Renault teki rohkean päätöksen suunnitellessaan kolmannen sukupolven Twingoa: moottori sijoitetaan taakse! Tähän päätökseen tultiin pitkien pohdintojen ja laskelmien jälkeen. Takamoottorin etuina ovat muun muassa auton yhä helpompi käsiteltävyys ja suurempi matkustamo kuin minkä voisi kuvitella kokonaispituudeltaan vain 3,59 m:n mittaiseen autoon.

## Erinomainen ketteryys ja kääntöympyrä vain 8,65 metriä

Ketterä käsiteltävä on yksi tämän rakenteen suurimmista eduista. Moottorin sijoittaminen takaosaan



antoi suunnittelijoille enemmän vapauksia etuosan suunnitteluun. Uuden Twingon 8,65 metrin halkaisijaltaan oleva kääntöympyrä helpottaa sen kääntämistä ahtaissa tiloissa. Kilpailijoihin verrattuna uusi Twingo tarvitsee U-käännökseen metrin vähemmän tilaa.

## Ympäristöä hallitseva ajotila

Helppopääsyinen, sensaatiomainen matkustamotila sekä hyvä näkyvyys joka suuntaan, ovat uuden Twingon korkean istumatilan etuja. Lyhyt etupelti ja laaja tuulilasi tuovat luokan parhaan näkymän, vertikaalinen näkymä on aivan omaa luokkaansa.

## Lisätilaa matkustajille

Vaikka uusi Twingo on 10 cm lyhyempi kuin edeltäjänsä, on etäisyys kojelaudasta takaluukkuun peräti 22 senttiä pitempi! Lyhyempi etupelti tuo matkustajille lisätilaa.

2,49 metrin akseliväli (pidentynyt 13 cm) takaa nerokkaat matkustamotilat sekä eteen että taakse – lisätilaa on saatu erityisesti takapolvitiloihin, jotka ovat 13 sentin turvin luokkansa parhaat.

Kuljetuspituus kuin farkussa: ainoa kaupunkiauto, jossa kuljetat 2,2 metrisen kappaleen – ja samaan aikaan takaistuimella mahtuu istumaan aikuinen!

Uuden Twingon tasainen lattia, 50/50 osissa tait-

Selkeä ja informatiivinen mittariston lisäksi on uudessa Twingossakin Renaultin tapaan huippuluokan äänentoisto sekä kaksi eri järjestelmävaihtoehtoa yhteydenpitoon maailmaan.

Uuden Twingon suuriin ajovaloihin on liitetty suuntavilkut sekä erilliset LED-päiväajovalot. Ne yhdistävät tämän päivän tekniset vaatimukset edeltäjän sympaattiseen ulkonäköön.





tuva takaistuini (joka lisää tavaratilan muuntelumahdollisuuksia) ja eteenpäin taittuva etumatkustajan istuimen selkänoja saa aikaan muunneltavat sisätilat, jotka toimivat käyttäjän tarpeitten mukaisesti.

Moottori on sijoitettu tavaratilan (219 dm<sup>3</sup>) lattian alle. Suorakaiteen muotoisen lattiapinta-alansa ansiosta tavaratila on erittäin käytännöllinen, pyöränkotelotkaan eivät haukkaa tilaa tämän ratkaisun ansiosta. Tasainen kynnys muodostaa ideallin lastauskorkeuden samalla kun helposti 50/50 osissa kääntyvä takaistuini saa aikaan 1,35 metrin mittaisen tasaisen lattiapinnan. Kun myös etuistuini käännetään eteen, on tavaratilan kuljetuskapasiteetti peräti 2,20 metrin mittainen! Se on 22 senttiä pitempi kuin aiemassa Twingossa ja melkoinen saavutus autolta, joka on vain 3,59 metrin mittainen.

### Moottorin sijoittaminen taakse: innovaation teki mahdolliseksi Renaultin moottori-spesialistien erityisosaaminen

”Olemme pohtineet ja suunnitelleet takamoottorivaihtoehtoa jo jonkin aikaa. Se vaati suunnittelutiimiltä ennakkoluulottomuutta, rohkeutta ja luovuutta. Auton tilaratkaisut piti ajatella kokonaan uusiksi. Uusi Twingo on erityisen innovatiivinen ja siinä on lukuisia ominaisuuksia, jotka ovat elintärkeitä kaupunkiautolle. Niitä ovat esimerkiksi käsiteltävyys, näppäryys, mahdollisuus nähdä hyvin ulos autosta ja matkustamon tilavuus,” kuvailee uuden Twingon suunnittelutiimin pääinsinööri Christian Steyer.

Takamoottoriratkaisun vaihtoehto tuo uuteen Twingoon suuren joukon etuja. Ratkaiseva askel eteenpäin oli kun löytyi ratkaisu, jonka avulla uuden aikainen moottori saatiin sijoitettua näin pieneen tilaan. Sen sai aikaan moottorin rakenteen uudelleen ajattelu siten, että se voitiin asettaa 49 asteen kulmaan ja pystyttiin keventämään kokonaispainoa ja näin myös kyettiin vapauttamaan tilaa tavaratilalle.

Uusi Twingo on saatavissa varustettuna Renaultin viimeisimmän sukupolven moottorivaihtoehdolla:

Aivan uusi S Ce 70, TCe-malliston vapaasti hengittävää johdannainen. Käskyyn nöyrästi vastaava tehokkuus on tämän 70 hv:n ja 91 Nm:n vapaasti hengittävän 999 cm<sup>3</sup> moottorin hienoja ominaisuuksia, jotka pääsevät ideaalisina esiin taajama-alueilla ajetaessa. Vahva vääntömomentti on käytössä jo matalilla moottorin kierrosluvuilla. Se on taloudellinen

hankittava ja käytettävä ja markkina-alueesta riippuen moottorissa on Stop&Start -toiminto.

Energy TCe 90: dynaaminen ja hauska ajettava. Tämä 898 cm<sup>3</sup> turboahdettu voimanpesä ei ole ainoastaan pieniltä kierroksilta lähtien kevyesti kiihtyvä, se on myös entistä tehokkaampi 90 hv:n tehoineen ja mahtavine 135 Nm:n vääntöineen. Moottori on suunniteltu uudelleen nimenomaan uutta Twingoa silmällä pitäen ja turbo on varustettu elektronisella hukkaportilla ja se saa aikaan optimaalisen tasapainon tehon ja polttoaineen kulutuksen välille. Energy TCe 90 moottori sisältää vakiona Stop&Start -toiminnon ja noudattaa Euro 6 päästö määräyksiä.

Renaultin tapaan on uudessa Twingossakin huipuluokan äänentoisto sekä kaksi eri järjestelmävaihtoehtoa yhteydenpitoon muualle maailmaan.

Älypuhelimien ladattava R & GO<sup>®</sup> -sovellus on vektorituetta uuden Twingon omistajien ladattavissa ja se saa aikaan automaattisen yhteyden auton radion ja älypuhelimien välille. Kuljettajan käyttöön tulee kuvakkeellinen valikko, joiden avulla saadaan aikaan neljä käyttäjäystävällistä, intuitiivista toimintoa:

- 3D navigointi (Copilot<sup>®</sup> Premium),
- Puhelin (numerot, Bluetooth<sup>®</sup> jne),
- Media (internet radio, artistin nimen ja kappaleen näyttö),
- Ajotietokone (Renault eco-driving eco2 -ohjelma, mittaristoa täydentävä lisänäyttö, e-käyttöopas).
- Uuden sukupolven R-Link on aiempaa monipuolisempi ja mikäli mahdollista vielä aiempaakin helpokäyttöisempi.

### Yhteistyötä Daimlerin kanssa; hedelmällinen kumppanuus tähtäimessä kunnianhimoinen uudistusohjelma

Vuonna 2008 Renaultin insinöörit ja muotoilijat käänisivät pöydälle puhtaan paperin. Oli aika aloittaa seuraavan sukupolven Twingon suunnittelutyö. Tehävä oli haastava, mutta tähtäys suunnattiin korkealle. Suunnittelutiimin mielessä oli koko ajan filosofia, joka oli ollut ikoniksi muodostuneen alkuperäisen

auton taustalla. Tämä filosofia symbolisoi Renaultin henkeä, sen luovuutta ja kykyä ponnahtaa esiin täysin odottamattomilla konsepteilla. Tulokkaan pienemmästä hiilijalanjäljestä huolimatta tavoitteena oli valmistaa jopa tilavampi ja näppärämpi kaupunkiauto kuin olemassa ollut Twingo. Näin syntyi idea vaihtaa moottori taakse. Kustannukset tuntuivat aluksi liian korkeilta, mutta Renaultin ajatukset saivat vastakaikua Daimlerilta, joka myös oli tutkimassa ideoita seuraavan sukupolven kaksi- ja nelipaikkaisen Smartin ympärille. Huhtikuussa 2010 allekirjoitettiin strateginen yhteistyösopimus ja se merkitsi virallisesti vihreää valoa yhteiselle suunnitteluohjelmalle, jonka avulla saavutettiin runsaasti synergiaetuja.

”Jakamalla kustannukset Daimlerin kanssa, kykenimme suunnittelemaan uuden Twingon takamoottorijatteluun perustuen – teimme läpimurron segmentissämme,” kertoo pienten autojen ohjelman Deputy Vice-President, Carsten Krapf. ♦



Uudessa Twingossa säilytystilaa löytyy runsaasti.

Uuden Twingon tavaratila on nerokkaasti suunniteltu, lattiapinta on tasainen ja Twingossa voidaan kuljettaa jopa 2,20 m pitkiä tavaroita.



Uuden Twingon yksilöntimähdollisuuksiin on kiinnitetty runsaasti huomiota. Urheilullisuus on yksi vaihtoehtoista, klassinen vintage toinen. Teipausvaihtoehtoja on todella paljon.



### Uusi Twingo -tekniikka:

Mitat:	
Pituus	3,59 m
Leveys	1,64 m
Korkeus	1,55 m
Kääntöympyrä	8,65 m
Akseliväli	2,49 m
Polvitila takana	13,6 cm
Kuljetettavan kappaleen maksimipituus	2,20 m
Tavaratilan tilavuus	219 l
Säilytystilojen koko	52 l

### Moottorit:

**S Ce 70:** 3 sylinteriä, 999 cm<sup>3</sup>, vapaasti hengittävä, 70 hv, 91 Nm.

**TCe 90:** 3 sylinteriä, 898 cm<sup>3</sup>, turbo, 90 hv, 135 Nm.

### Yhteydessä ulkomaailmaan:

R & GO<sup>®</sup> älypuhelin varten tai viimeisimmän sukupolven R-Link







# 2014 vuosikokouksen päätöksiä

Teksti: Sari Häkkinen  
Kuvat: Jorma Peisalo

Renault-kerholaiset kokoontuivat vuosikokoukseen Tampereelle Käyttöauto Oy:n tiloihin lauantaina 29.3. Kokouksessa tehtiin seuraavat päätökset:

- Vuoden 2013 tilinpäätös vahvistettiin ja hallitukselle myönnettiin vastuuvapaus.
- Toimintasuunnitelma ja budjetti vuodelle 2014 hyväksyttiin.
- Päätettiin kerhon puheenjohtajasta ja hallituksen kokoonpanosta vuodelle 2013. Puheenjohtajana jatkaa Jarmo Kankare Raisiosta, ja myös hallitus jatkaa edellisen vuoden kokoonpanossaan. Varsinaisina jäseninä toimivat Jussi Leppänen Tampereelta, Sami Luoto Porista, Miikka Sonkki Raisiosta ja Merja Takalo Oulaisista. Varajäsenet ovat Anna Rautiainen Jyskämästä ja Petri Heino Tampereelta.



Taisto Tuominen nimettiin kerhon kunniajäseneksi.

Tampereella kun oltiin, niin jouduttiin tietenkin Pate Mustajärven laulullaan tunnetuksi tekemään Ukko-Metsoon ruokailemaan.



- Toiminnantarkastajaksi valittiin Markku Klemola Lahdesta ja varatoiminnantarkastajaksi Kari Kitti Paimiosta.
- Päätettiin vuoden 2015 jäsenmaksuista. Liittymismaksu päätettiin pitää ennallaan 10 eurossa, mutta jäsenmaksu nousee 20 euroon ja perheenjäsenen maksu 5 euroon.
- Hallituksen jäsenille ja toiminnantarkastajille ei makseta palkkioita, mutta kulukorvauksia voidaan maksaa tarpeen mukaan.
- Kerhon vuosikokous kutsutaan koolle Salmiakki-tiedotteessa tai Renaultist-lehdessä sekä internet-sivuilla julkaistavalla ilmoituksella.

Kerho sai myös uuden kunniajäsenen, kun vuosikymmenten "Renault-uran" tehnyt Taisto Tuominen nimettiin tähän kunniakkaaseen joukkoon. ♦



Tampereen Käyttöauton edustaja, kerhomme jäsen Harri Harju piti tervetuliaispuheen ja siinä samalla kertoili Renaultin nykyisistä myyntilukemista. Kuulosti ihan hyvältä.



Käyttöauton tarjoamat pullakaffet näyttivät maistuvan kaikille.

Leppäsen Jussi piti pihalla pientä huutokauppaa jonka tulot menivät kerholle.



# Renaultist-lehti 30 vuotta

## RENAULTIST

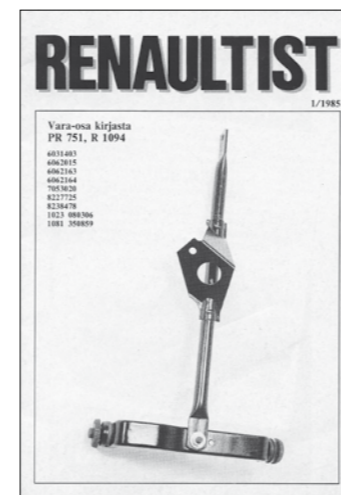
1/1984

### 4 cv. Renault 1953

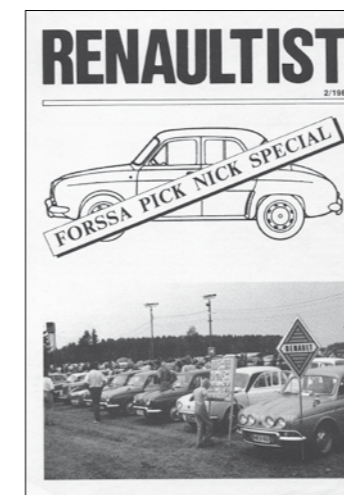
- Service: 399.000 f
- Affaires: 458.000 f
- Sport: 479.000 f
- Décapotable: 562.000 f



Maailman ensimmäinen suomalainen Renaultist-lehti. 16 sivua painavaa asiaa. Koskaanhan ei tiedä onko jossain päin maailmaa samanniminen lehti. Muistikuvan mukaan kannessa poseeraava neito on Veikko Vanhasen äiti.



Kakkosnumero ilmestyi kesäkuussa 1985. Kansikuvan osa koristi pitkään olohuonetta TV:n päällä. Meinas emäntä jossain vaiheessa hermostua siihen.



Forssa Pick Nick Special oli nelisivuinen "lehti". Siihenkin saatiin haalittua 2 mainosta.

## Pääkirjoitus

Ensin suunniteltiin poikien kanssa Sämpylä-kerhoa. – Ja oltiin innoissaan! Mutta tunnettiin Kaseja ja muutama Floride. relluja nekin, mutta ei Sämpylöitä. Eli mitä sille tehtäisiin? Ja miten selittää kavereille, että kyllä Sämpylä kelpaa mutta kun teillä on noita vääränlaisia. Mutta joku fiksu keksi, että taikasana onkin takamoottorinen, ei pelkästään Sämpylä. Siinä vaiheessa päästiin jo "kerhon" omaan monisteeseen. Takamoottorisista puhuttiin vaikka monisteen otsikkona vielä komeilikin "Dauphine Gordini". Vaatimaton se oli mutta alkua. Painoskin huimaava 40 kpl. (Vielä löytyy toimituksesta tätä tulevaa "klassikkoa" joten tilatkaa ajoissa). Tällä hetkellä allekirjoittaneen päässä pyöri uusin ja ehkä se ratkaisevin taikasana. Vanha. Kaikki vanhat Renaultit.

Kaikkein mielekkäämmältä tuntuu perustaa Suomen Renault-yhdistys. Kaiken kattavan Renault-yhdistyksen sisälle voidaan sitten suunnitella jaoksia; takamoottoriset, 4 cv, ym.

Vuoden -85 päätavoite on yhdistyksen virallistaminen ja yhdistyksen sääntöjen rustaaminen. Virallisena yhdistyksen äänenkannattajana olkoon "Renaultist".

Toimitus odottaa harrastajilta mielipiteitä ja kannanottoja asiasta. Ne pyritään julkaisemaan lehden seuraavassa numerossa.

Vantaalla 20.10.1984  
Veli-Matti Heinänen

Siinä se kerhon alku on sanasta sanaan niinkuin ensimmäisessä Renaultist-lehden pääkirjoituksessa. Alusta alkaen lehti on ollut kerholle varmaankin se odotettu yhdistävä tekijä yhdessä kesäpaamisien kanssa.

Ensimmäinen "tapaaminen" oli 1984 Leppävaaran MaxiMarketin pihalla. Sitä puuhasi Veikko Vanhanen ja allekirjoittanut. Veikolla oli jo siihen aikaan paljon kontakteja muihin relluharrastajiin.

Leppävaaran tapahtumassa edustettuna oli oikeastaa vain pääkaupunkiseutu lähikuntineen. Sanaa ei oltu saatu levitettyä vielä kovin paljon. Mutta lehden ilmestymisen aikoihin lokakuussa harrastajien yhteystietoja oli kertynyt jo 37 kpl. Kakkosnumerossa oli 35 harrastajaa lisää. Nopeasti se sana kiiri siihen aikaan. Ei meinaan ollut nettiä eikä somea!

Tässä hyvin lyhykäisestään näin juhluvuoden aluksi niin kerhon kuin Renaultistin alkumetreistä. Mutta tästä on hyvä jatkaa ja syksyn numerosta eteenpäin alkaa kerhon historiaa käsittelevä juttusarja. Jokainen voi omalta osalta auttaa jutun tekemisessä kertomalla omakohtaisia kokemuksiaan ja muistojaan. Jutut voi lähettää sähköpostilla osoitteeseen lehti@renaultkerho.net.

Wellu

Seuraavassa numerossa:

**Ensimmäinen GTdR lähestyy!**





# 1970-luvun rekisteröinnit

Teksti: Miikka Sonkki



Hevosmiesten tietotoimistolla on eri mallien yleisyydestä tai harvinaisuudesta monenlaista "faktaa". Kuinka yleinen auto Renault oikeastaan oli 1970-luvun Suomessa ja mitkä mallit olivat oikeasti harvinaisia? Totuus löytyy oman aikansa rekisteröintilastoista. Tutustutaanpa niihin hiukan.

Eräässä mielessä 70-luvun alku oli Renaultille merkittävä vedenjakaja. Takamoottorimallit nimittäin hävisivät tuolloin pikkuhiljaa mallistosta oltuaan pari vuosikymmentä merkittävä osa sitä. Viimeiset Kasit ja Kympit merkittiin autorekisteriin vuonna 1972. Vuonna 2014 takamoottori tekee jälleen Renaultilla paluuta, mutta se ei kuulu tämän jutun aihepiiriin. Vuodesta 1973 eteenpäin kaikki henkilöautomallit olivat etumoottorisia ja etuvetoisia kuten nykyisinkin asia enimmäkseen on.

Kaikkein myydyin Renault malli 1970-luvulla oli R12 yli 7000 kappaleen rekisteröinnillään, lisänä myös jonkin verran Dacia nimen alle rekisteröityjä 1300:siä. Ilahduttavasti tilasto näyttää myös R12 Break -farmin erillisenä mallina. Kaukana olivat vielä ne ajat, jolloin farkku on koko malliston myydyin korimalli. Seuraavasta tilasta kisasivat tippa ja R5 melko tasapäisesti – rekisteröintejä kertyi noin 4500 kpl kumpaisellekin.

Renault 16 -mallisto on jostakin syystä tilastoissa eritelty versioittain. Mielenkiintoista asiassa on se, että kalliimpaa TS:ää on myyty aavistuksen enemmän kuin TL:ää. Myös 3 kpl TX:ää löytyy, onko yksikään enää olemassa? Useasti ihmetelty R15:n ja R17:n harvinaisuus ei johdu poikkeavan suuresta tuhottujen autojen määrästä, vaan siitä,

että autoja on uutenakin tullut maahan vain kourallinen; R15:ta 73 kpl ja R17:ta 41 kpl ja nekin oikeastaan heti parina ensimmäisenä vuonna. Pienen määrään oli tietysti syynä korkea hinta. Lähes totaalinen täystuho on sen sijaan kohdannut Renault 14:ta. Parhaaksi myyntikaudeksi mallille jäivät 1970-luvun viimeiset vuodet, jolloin rekisteröitiin yli 1000 autoa. Löytyisikö ajokuntoisia nyt 2-3 kpl? Edustavat R20 ja R30 jäivät jo uutena marginaaliin niin ikään lähinnä hintansa vuoksi. Ja kun ruoste on tehnyt niissä sen jälkeen tuhojaan, on niidenkin mallien löytäminen tänään työn ja tuskan takana.

Renault-pakettiautoja ei 1970-luvulla Suomessa paljoa myyty. Estafette oli tuolloin käytännöllisyydestään huolimatta jo melkoinen muinaisuus, eikä Autorex panostanut pakuihin juuri ollenkaan. Koko 70-luvun kuluessa Renault-pakettiautoja rekisteröitiin vain 496 kpl.

70-luvun suurimman myyntimäärän ja markkinaosuuden Renault saavutti heti vuonna 1970, jolloin niitä myytiin 4207 kpl. Tämä tiesi peräti reilua 4,5 %:n markkinaosuutta. Tuosta mentiin alamäkeä vuosikymmenen loppua kohti ja pienin markkinaosuus, 1,6 %, tuli vuonna 1978, jolloin myytiin 1420 kpl Renaulteja. Pahin oli kuitenkin vasta edessä, sillä 1980-luvulla vuotuiset kappalemäärät putosivat pahimmillaan paljon alle 1000 kappaleen vuodessa. Tästä aiheesta enemmän mahdollisesti seuraavassa numerossa. ♦

Lähde: Autontuojien tilastot/Mobilian arkisto

RENAULT-malliston rekisteröintimäärät 1970-luvun aikana											
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	Yht.
R4	1017	500	597	557	871	481	163	137	92	29	4444
R5	0	0	270	863	749	695	532	644	432	442	4627
R6	1055	380	354	231	232	69	35	0	0	0	2356
R8	1045	549	277	0	0	0	0	0	0	0	1871
R10	354	124	52	0	0	0	0	0	0	0	530
R12	490	445	1333	1332	701	460	628	696	368	244	6697
R12 Break	0	10	23	61	100	66	74	72	61	28	495
R14	0	0	0	0	0	0	0	459	351	199	1009
R15	0	0	31	32	7	3	0	0	0	0	73
R16	94	62	65	52	50	173	54	52	28	0	630
R16 TS	152	69	96	81	48	129	59	16	1	0	651
R16 TX	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3
R17	0	0	13	17	5	5	1	0	0	0	41
R18	0	0	0	0	0	0	0	0	5	631	636
R20	0	0	0	0	0	0	39	88	55	47	229
R30	0	0	0	0	0	0	20	35	25	8	88
Renault yhteensä	4207	2139	3111	3226	2763	2081	1605	2200	1420	1628	
Dacia 1300	0	0	0	0	0	14	62	84	21	1	182
Kaikki merkit yhteensä	91 633	74 907	100 760	117 969	96 097	117 021	92 342	90 077	80 701	99 578	
Renaultin markkinaosuus	4,59 %	2,85 %	3,09 %	2,73 %	2,88 %	1,78 %	1,74 %	2,44 %	1,76 %	1,63 %	
Pakettiautot	85	43	49	76	103	37	36	27	19	21	496

## 30. Grand Tour de Renault ja Pohjoismaiden yhteiskokouminen 18.-20.7.2014

### Osallistumismaksut:

- kerhon jäsenille 30 euroa/hlö
- Lapset 4-12 v 15 euroa
- ei - jäsenet 40 euroa/hlö

Maksu kerhon tilille FI97 4710 1020 0608 11 viimeistään 01.07.2014, sillä Majatalo tarvitsee tiedon illallisruokailijoiden määrästä. Maksamalla ajoissa varmistat ruokailusi.

Osallistumismaksuun sisältyy tapahtuman ohjelma ja tarra, perjantain makkarailtapa ja juoma sekä lauantain illallinen. Lapsille Myllytontun kierros lauantaina.

### Ilmoittautumiset:

tuorla2014meeting@gmail.com tai puhelimitse Japi Kankareelle, puh. 044 557 5605 31.05.2014 mennessä

### Majoitus:

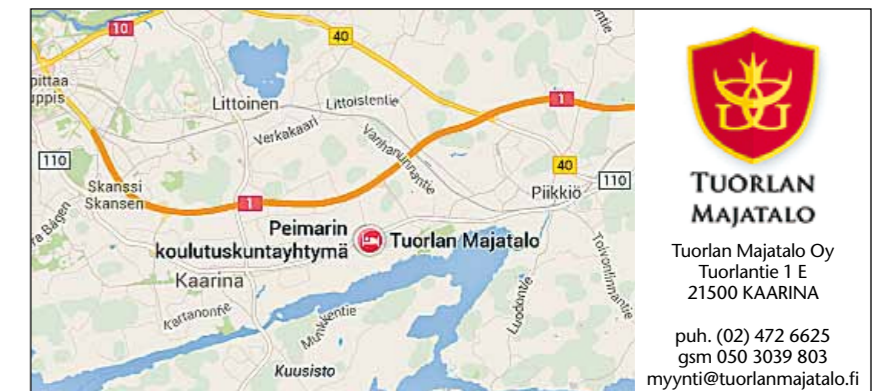
Majoitukset varataan suoraan Tuorlan Majatalosta. Käytä viitettä Renault 2014, sillä meille on varattu majoituskiintiö, joka on voimassa 31.05.2014 saakka. Yhteystiedot: puh. 050 3039 803 tai sähköpostilla myynti@tuorlanmajatalo.fi

- Majoitus on 2-hengen soluhuoneissa, joissa yhteiset keittiö-, wc- ja suihkutilat. Hinta 30,00 € / henkilö / yö sisältäen liinavatteet ja aamiaisen.
- Asuntoauto- tai asuntovuonupaikka 16,00 € /auto/yö, sisältää sähköä (paikkoja rajoitettu määrä).
- Telttapaikka 10,00 € /teltta/yö

### Ruokailut:

- Aamiainen erikseen ostettuna 6,50 €/hlö
- Lounas 12,00 €/hlö

Tapahtumapaikkana on Tuorlan Majatalo, osoite Tuorlantie 1 E, 21500 Kaarina.



**TUORLAN MAJATALO**

Tuorlan Majatalo Oy  
Tuorlantie 1 E  
21500 KAARINA

puh. (02) 472 6625  
gsm 050 3039 803  
myynti@tuorlanmajatalo.fi

## Täyden palvelun autokorjaamo Raisiossa

- Kaikenkattavaa palvelua kaiken merkkisille bensiini- ja dieselautoille
- Työn suorittavat koulutetut mekaanikkomme
- Bosch varaosat – alkuperäislaatu
- Ajoneuvoelektronikan diagnosointi suoritetaan Bosch-testaustekniikan avulla
- Kohtuulliset hinnat
- Takuu työlle ja varaosille
- Kauttamme myös hinauspalvelu
- Sijaisauto
- www.koneasennushannula.fi
- Puh. 020 775 6090



**Koneasennus Hannula Oy**  
Pajakatu 1, 20320 Turku. Avoinna ma-pe 8-16.



# Vaaleanpunaisen Ryppypepun tarina



Ensimmäisen kerran näin vaaleanpunaisen 4CV:n belgialaisessa autolehdessä. Auto kiinnosti sekä minua että Ivonnea, nykyistä vaimoani – vaaleanpunainen on rouvan lempiväri ja kuinka ollakaan, minua veti puoleensa auton merkki. Otin yhteyttä auton omistajaan, Peter Luyteniin, ja hän lupasi tuoda auton lainaksi meille erittäin tärkeää perhe tapahtumaa varten.

Hääpäivämme oli 28.4.1995. Tuona päivänä vaaleanpunainen Ryppypeppu saapui putsattuna ja puunnattuna trailerilla Amsterdamiin toimiakseen hääautonamme. Vetoautonakin oli luonnollisesti Renault, tarkemmin sanottuna Espace.

Ajoimme Ryppärillä kaupungintalolle, jossa

meidät vihittiin. Todellinen Renault-avioliitto, siis. Nykyään, lähes 20 vuotta myöhemmin, olen edelleen onnellinen vaimoni Ivonnen ja Renaultien kanssa...

Vaaleanpunainen Ryppypeppu palasi omistajalleen, joka tosin on nyttemmin luopunut siitä (ja hankkinut tilalle Porsche 356:n...). Minä hankin itselleni Solidon 1/18-pienoismallin 4 CV:stä ja maalasin sen oikeansävyyisellä vaaleanpunaisella maalilla. Tuo pienoismalli on yhä kokoelmassani.

Kuvassa esiintyvä morsiusneito on veljentyttäreni Anouk, nykyään kaksikymppinen neito ajelee tietenkin Renaultilla, tällä hetkellä on käytössä Twingo 'Matic. ♦



## Lehden ilmoitushinnat

Vihdoinkin saimme lehteen Renaultistin ilmoitushinnat. Moni on niitä kysellytkin. Nyt kun hinnat ovat näin edulliset, niin jäsenet voivat omatoimisesti myydä ilmoituksia lehteen. **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 [wellu.heinanen@kolumbus.fi](mailto:wellu.heinanen@kolumbus.fi).

Nyt kaikki myymään ilmoituksia, jotta saamme syksyn lehdestä entistä maukkaamman!

# Renaultist

1984 - 2014

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 12 Break







Oikeus kaikkiin muutoksiin pidättäen.



**KORI JA ALUSTA.** 5-ovinen, kokonaan niskaistu itsekan-  
tava teräskori, korroosiosuojattu upottamalla erikoissuo-  
jamaalilla.  
**MOOTTORI.** 4-sylinterinen rivimoottori, iskutilavuus 1299  
cm<sup>3</sup>. Sylinterin halkaisija 73 mm, iskunpituus 77 mm.  
Märät, vaihdettava sylinteriputket. Alumiininen sylinteri-  
kanat, kamiverhottelit. Kellokäynnin nokka-akseli sylin-  
teriytimessä. Suljettu nestejäähdytysjärjestelmä. Kaasua  
varustettu kaasukäyttöisellä rikastimella. Kuiva ilmansiuh-  
distin. Puristusuhde 8,5. Suurin teho 64 hv/5250 r/min.  
(SAEI), suurin vääntömomentti 10,4 kpm/3000 r/min. (SAEI).  
**VAIHDELAATIKKO.** 4-portainen, isyän synkronoitu. Vaih-  
devipu laittassa.  
**KYTKIN.** Kuiva, yksilöinen. Varustettu lautasjousella.  
**ETUVEITO.** Kummassakin vetoakselissa kahja- vakiomo-  
pusrivellä.  
**OHJAUS.** Hammastanku-ohjaus. Ohjauspyörän kierroksia  
3,5. Kääntöpyörän halkaisija 10 m.

**JOUSITUS.** Edessä: erilliset pyörät, kierroksat, put-  
ki-iskunvaimentimet, kallistuksen vakain. Takana: itseoh-  
laava teräsvaimentaja, puristettu taka-akseli. Tuettu kahdella  
pitkittäisellä reaktiivilla ja keskeillä olevilla kolmionuol-  
illa. Kierroksat, putki-iskunvaimentimet, kallistuksen va-  
kain.  
**RENNKAT.** 155 SR 13 vyörehkät.  
**JÄRRYT.** Edessä levyjarrut, takana rumpujarrut. Auto-  
matteen vääntöön sähkö kaksikaan pyörissä. Kuoronhu-  
len mukaan toimiva paineensäätöventtiili ottaa takajarru-  
jen jalkatilan. Mekaaninen kääljarru valuttaa taka-  
jarruihin.  
**SAHKOLAITTEET.** Akku 12 V, 45 Ah, 400 W:n vaihtovirta-  
laturi. Kuorimukseen mukaan säädettävät valonhoitimet.  
**VAKIOVARUSTEET.** Lapsilukot takaovissa. Kuntilyyni  
puseruissa, 2-nopeuksiset lasinpyyhkimet. Portaittomasti  
säädettävä erillinen telinekäs jarruvalvuri. Makuuasennon  
säädettävät etuistuimen selkäreunat. Kyyntäroja ohjaistu-  
men välissä. Verhoillu istuvasäiliö.

**HUIPPUNOPEUS.** Noin 145 km/h.  
**PÄÄMITAT.** Pituus 440 cm, leveys 164 cm, korkeus 111-  
145 cm. Akseliväli 244 cm. Radioväli 131 cm.  
**SISÄMITAT.** Istuimen syvyys edessä 49 cm, takana 47 cm,  
korkeus istuimesta kattoon edessä 96 cm, takana 96 cm,  
leveys kyyntärojan korkeudella edessä ja takana 132  
cm. Tavaraosan pituus takaistuimen kokoonlasketussa 105 cm,  
leveys 129 cm, leveys takalukunvaimentimien kohdalla 87  
cm, korkeus 88 cm. Takaveron korkeus 78 cm, leveys yi-  
hällä 104 cm, alhalla 110 cm. Tavaraosa takalukun  
ollessa normaalisäätöasennossa 910 l, istuin eteen käännetyllä  
1550 l.  
**PAINOT.** Oma paino 960 kg, kantavuus 410 kg. Kokonais-  
paino 1370 kg.

**RENAULT**  
MAAHANTUOJA OY AUTOREX AB HELSINKI

## Mallivastaavat

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

**Alpine (A110, A310, R5 Alpine...)**  
Antti Mikola  
Hämeenkatu 2 B 36, 20500 Turku.  
puh. 0400-528 063, antti.mikola@fimnet.fi

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

**Floride**  
Taisto Tuominen  
Eestinmalmintie 27, 02300 Espoo  
puh. (09) 801 2118, 040-506 7494

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

**R4/R6**  
Raimo Kouhia  
Tutkijankatu 2 A 32, 33720 Tampere  
puh 040-556 0665

**R5**  
Sami Luoto, Korventie 14 B 6, 28600 Pori,  
puh. 0500-723593

**R5 GT Turbo**  
Markku Kivijärvi  
Kotaojantie 26, 97700 Ranua  
puh. 040-5862165 makek66@hotmail.com

**R8/12 Gordini**  
Jukka Suvisalmi, Kivimäentie 9, 33480 Ylöjärvi  
jukka.suvisalmi@kolumbus.fi

**R10**  
Jukka Tuominen  
Vesalantie 44 C, 31500 Koski TL  
puh. 0400-641 404

**R9/11**  
Kimmo Venetpohja  
Leiniäläntie 76, 38220 Stormi  
puh. 0400-950 722  
kimmo.venetpohja@ellivuori.fi

**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. 050-378 2167 (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@keskusautohalli.fi

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

## Jäsenmaksut

Vuoden 2014 jäsenmaksu on 15 euroa ja perhejäseneltä 2 euroa/perhejäsen (puoliso tai alle 18-vuotiaat). Liittymis-  
maksu on 10 euroa, sen voi maksaa kerhon tilille 471010-260811. Jäseneksi  
voi liittyä täyttämällä lomakkeen tai jäseneksi haluava voi ottaa yhteyttä  
jäsen sihteeri Maarit Saloon tai puheen-  
johtaja Jarmo Kankareeseen.

## Club Renault de Finlande ry:n hallitus

### Puheenjohtaja

Jarmo Kankare  
Lumilantie 4, 21280 Raisio  
Puh.044-5575605  
japi.kankare@dnainternet.net

### Hallituksen jäsenet

Sami Luoto  
Korventie 14 B 6, 28600 Pori  
Puh. 0500-723593  
sami.luoto@areva.com

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

Miikka Sonkki  
Nummikuja 51, 21555 Taatila  
Puh. 040-5279220

Merja Takalo  
Oksantie 14, 88300 Oulainen  
merja.takalo@kotiposti.net

**Hallituksen varajäsenet**  
Anna Rautiainen, Jyväskylä ja  
Petri Heino, Tampere

**Kerhon taloudenhoitaja**  
Jukka Tuominen  
Vesalantie 44 C, 31500 Koski TL  
Puh. 0400-641 404

**Kerhon sihteeri ja jäsen sihteeri**  
Maarit Salo  
Pyölintie 69, 03400 Vihti  
Puh. 050-352 3783

## Tulevia tapahtumia

15.5.2014  
**Ranskalainen Visiitti** Akaalla  
Panhard-kerhon tiloissa kello 11-15.

18.-20.7.2014  
**30.Grand Tour de Renault ja poh-  
joimainen yhteiskokoonnutuminen**  
Tuorlan Majatalossa, Piikkiö/Kaarina.

5.-7.9.2014  
**Syystreffit**, paikka vielä avoin.

## Ovatko yhteystietosi ajan tasalla?

Tieto osoitteen- ja kalustonmuutoksista  
Salon Maaritille. Tiedon voi laittaa  
myös täyttämällä kerhon kotisivuilla jä-  
senlomakkeen ja laittamalla viestiosaan  
merkinnän "osoitteenmuutos".

## Nettinurkka

www.renaultkerho.net  
Kerhon sähköpostiosoite on  
postia@renaultkerho.net  
ja Jorman kotiosoite on  
Laajaniitynkuja 3 I 71, 01620 Vantaa

## Seuraavan lehden materiaali

Seuraavan Renaultistin juttujen aineistopäivä  
on 30.9.2014. Erityisesti kaivataan juttuja  
harrastajien autoprojekteista.

## Vakituiset kokoontumiset

### Helsingin seutu

Kuukauden toisena tiistaina klo 19. Paik-  
kana Neste Oil Vantaa Tikkurila Kehä  
3, Niittytie 2.

### Jyväskylän seutu

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

### Lahden seutu

Kokoontumiset ABC Savikukka Hollolassa  
joka kuukauden toinen tiistai klo 19.

### Oulun seutu

Kokoontumiset Ouluntullin Nesteellä  
kuukauden ensimmäisenä maanantaina  
klo 18.

### Porin seutu

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

### Tampereen seutu

Kokoontumiset parillisten viikkojen tiis-  
taina klo 18. Paikka Vehoniemen Auto-  
museo. Yhteyshenkilö Jukka Hartikainen,  
puh. 0400-666910.

### Turun seutu

Kokoontumiset kuukauden ensimmäinen  
torstai klo 18. Paikka Auranlaakson ABC  
Kaarinantie 702. Yhteyshenkilö Kari Kitti,  
puh. 040 564 0134.

### Vaasan seutu

Ei kokoontumisia

Ei vettä,  
ei rasvaa.

Vain  
tippa  
bensaa





*Ranskalaisten ajoneuvojen kokoontumisajo*

## *Ranskalainen Visiitti*

*17.5.2014 klo 11 - 15*

*Panhard-kerhon tiloissa Akaalla*

*Tehtaankatu 15, 37830 Viiala*

*Upeat ajoneuvot, mukava tunnelma, buffetti, rompetori*

*Ei pääsymaksua.*



Järjestää  
Automobile Citroën Finlande ry  
yhdessä Panhard-kerhon kanssa

Yhteydenotot: Matti Hiltunen  
040 532 0705  
matti.hiltunen@citroenkerho.fi