

Renaultist

1/2016



Turun Kuntotesti Ja Korjaus Oy

Erikoistunut
RENAULT-autojen huoltoihin ja korjauksiin.

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

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



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.

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

Takuuvarmaa ja nopeaa palvelua

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

RENAULT CITROEN PEUGEOT DACIA



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

S i s ä l t ö

1 / 2 0 1 6

- 4RetroMobile 2016
- 8Raakoja Relluja Ranualla
- 10Katsaus Madeiran Renault-maisemiin
- 12Radikaali Gordini
- 14Jean Ragnotti
- 18Talvi-Heikki
- 20..... Viidettä kertaa Rellulla Talwiajoissa
- 22Pientä silputtua
- 24..... Vertti ja rellut
- 26Uusi Renault Megane
- 28Vuosikokouksen päätöksiä



s. 8



s. 14



s. 4



s. 10

Tervehdys kaikki Renault-ystävät!

Alkanut vuosi on lähtenyt jo vauhdilla käyntiin, allekirjoittanutkin kävi Ranualla tammi-kuun lopulla haistelemassa vauhdin hurmaa Sinisorsa Racing Teamin jääratapäivillä. Kokemus olikin vallan mahtava. Katsottavaa ja ihmeteltävää riitti Kivijärven Markun autotallissa ja kotirannassa jo torstai iltana; olihan Markun juuri valmistunut putkirunkoinen 8 Gordini vailla vertaansa oleva kokonaisuus, joskin työtuntejakin oli käytetty runsaasti. Sinisorsa-racing jäsenien lisäksi paikalle oli saapunut Reino Vallius, SM-jääradan mestari menneiltä vuosilta, sekä Jorma Ikonen, Autorexin rallitallin entinen mekaanikko.

Reino ja Jorma pääsivät muistelemaan menneitä aikoja Markun hienolla kalustolla jääradalla. Reino kokeili myös omalla siviiliautollaan ajolinjojen hakua jäällä. Kiitokset vielä Markun perheelle ja paikalliselle kyläyhdistykselle hienosta viikonlopusta Ranualla.

Talvi-Heikki järjestettiin Turussa 3.3. Turun seudun mobilistien järjestämänä. Kerhollamme oli myös tänäkin vuonna oma osasto, jonne kalustoa olivat tuoneet näytille Kyrölän Jouni 12 Breakin ja 30 TS:n sekä Rynön Ahti Megane Cabrioletin. Kiitokset pojille ja järjestelyissä mukana olleille.

Vuosikokous pidettiin Tampereella Käyttöauton tiloissa 19.3. Kokous sujui leppoisasti ja uutta vertakin saatiin hallitukseen mukaan. Kiitokset Takalon Merjalle kuluneista vuosisista hallituksessa! Hallituksen uudesta kokoonpanosta kerrotaan toisaalla tässä lehdessä.

Classic Motorshow'ssa on kerholla osasto tänäkin vuonna, tervetuloa katsomaan mitä Lahden seudun kerholaiset ovat täksi vuodeksi keksineet. Kesätahtumaa puolestaan vietetään tänä vuonna Hauholla 22.-24.7. Tervetuloa mukaan runsain joukoin!

Mukavaa ajokelien odottelua

Jarmo "Japi" Kankare



Renautist
Numero 1/2016

Club
Renault de Finlande ry:n
kerholehti

Toimittanut:
Wellu

Aineiston kokoaminen:
Kari Kitti

Avustajat:
Tom Bruinink
Franck Destrait
Sari Häkkinen
Pertti Jarla
Jarmo Kankare
Kari Kitti
Markku Kivijärvi
Riitta Leskinen
Mikko Nieminen
Hannele Paukama
Timo Paukama
Jorma Peisalo
Tapio Piittari
Vertti Ruhanen
Maarit Salo
Miikka Sonkki
Timo Tuovinen



Retro Mobile

3.-7.2.2016

Vuoden tauon jälkeen pääsimme taas viettämään hääpäivää Pariisiin. Retro Mobilen järjestäjät ovat siunanneet meitä useana vuonna tällaisella ylimääräisellä bonuksella. Vaikka tapahtumaan on tullut jo osallistuttua useampi kerta, on aina yhtä ihanaa päästä Retroon ja Pariisiin.

Heti Helsingistä alkaen saimme matkaseuraa Turusta, kun Antti ja Jukka tulivat samalla lennolla kanssamme. Lennolta löytyi myös pari Mobilistia lukevaa miestä. Hetken jutustelun jälkeen kävi ilmi, että Retro Mobile oli heidänkin suuntanaan ja Jannella on kotona kaksi Dauphinea. Tuleva kerholainen siis, kenties. Ainakin houkuttelimme tutustumaan kerholaisiin ja kerhoon poikkeamalla kesäpäiville Lautsiaan.

Tänä vuonna näyttely oli todella hyvä, yksi parhaimmista. Näyttelyä oli kahdessa eri kerroksessa ja näytteilleasettajia oli yli 500, tavaraa ja autoja laidasta laitaan. Tänä vuonna myös muonituspuoleen oli satsattu aiempia vuosia enemmän ja pääsimme jopa istumaan evästauolle. Yllättävän paljon oli tänä vuonna Relluja muuallakin kuin Renaultin omalla osastolla ja etenkin 5 turbo oli hyvin eri väreissä edustettuna. Koko päivä siellä Jorman ja Sarin kanssa kului, mutta silti tuntuu, että vielä paljon tarkemman tutkimisen arvoista jäi näkemättä. Ehkä onneksikin, sillä sen verran kuitenkin oli kantamuksia kertynyt. Uupuneina, mutta tyytyväisinä Metroon ja takaisin hotellille sitten suunnattiin. Kukkarokin melkoisesti keventyi, vaikka hintataso tuntui kohtuullisemmalta kuin muutoin viime vuosina.

Oheisissa kuvissa osin myös vähän erilaista tarjontaa Retrosta, koska Jorma on jo kerhon nettisivuille laittanut upeita kuvia Retrosta ja erilaisista autoista.

Toki reissulla myös Renault L'Atelier oli kohteena. Siellä oli uudempien autojen näyttely ja mm. "pari päivää vanha" Renaultin tulevan kauden F1 malli oli esillä. Tosin väritys oli sitten oikeassa kisassa toinen kuin L'Atelierissä.

Pariisissa käydessä on toki muitakin paikkoja, joissa aina tulee käytyä, kuten Place du Thetre ja ihanat pikku kujat tarjoiluineen.

Katukuvassa uutuutena oli kadun varressa latauksessa olevat sähköautot, joskin pääsääntöisesti liikenteessä näkemämme autot oli muita merkkejä kuin Renaulteja.





Myydään R10 3 kappaletta

Säkylästä terve.

Täältä Säkylästä löytyisi Rellu kympejä kolme kappaletta ja varaosia "viiteen kuu-teen", kaikki myynnissä kerralla tai erikseen.

Jari Helminen, puh. 0500-670 098



Teksti: Mikko Nieminen
Kuvat: Timo Tuovinen



Tammikuussa oli jälleen kerran luvassa perinteiset jääratapäivät Ranualla, joita oltiin odotettu noin vuosi eli tasan siitä asti kun ne viimeksi järjestettiin. Tänä vuonna saimme mukaamme myös erikoisvieraita niiltä ajoilta kuin Sinisorsilla ajettiin aktiivisesti kilpaa maahantuojan (Autorex) kilpatallin voimin. Toisin sanoen samaisen kilpatallin sen aikaista henkilökuntaa eli Reino Wallius ja Jorma Ikonen olivat mukana. Reino, lempinimeltään Suti, tunnetaan varmasti parhaiten hänen Autorexin aikaisesta kilpaurastaan. Hän aloitti ensin omatekemällään Döfinillä, josta sitten siirtyi Gordinin puikkoihin ja samassa alkoi tulla menestystä. Sutin meriittilistalla on mm. jääradan Suomenmestaruuksia. Hän toimi samalla Autorexissä asentajana ja myöhemmin automyyjänä. Jorma taas oli aluksi Autorexin asentajana ja sen jälkeen kilpatallin mekaanikkona. Jakamamme ilosanoma jääratapäivien mielenkiintoisuudesta lienee levinnyt – paikalla olikin Reinon, Jorman ja niin sanotun vakio-porukan lisäksi myös mm. emokerhon puheenjohtaja ja muita ”uusia” naamoja. Viikonlopun aikana sekä emokerho että alajaos Sinisorsa Racing Team saivat molemmat uuden jäsenenkin.

Tänäkin vuonna aloitettiin torstaina ja suurimman osan saapuessa paikalle hyvissä ajoin ”ajoimme warm upit” Markun tallilla heti samana iltana ja formulatermin mukaisesti innokkaimmat ottivat jo autonsa alas trailerilta ja kävivät kiertämässä koneet lämpimiksi Markun tekemällä radalla täydessä pimeydessä, mutta onneksi Gordineissa on aikakauteen nähden hyvät valot. Niinpä radalla näkyikin hetken aikaa

keltaisia valokeiloja samalla, kun tallissa juttu raikasi aiheiden pyöriessä 60-luvun kisoista tämän päivän touhuihin. Myös uusin autotulokas, Markun hienosti rakentama/entisöimä rata-auto, josta on juttua myös tässä lehdessä, oli keskipisteenä illan keskusteluissa ja taisipa konekin olla jo käynnissä samana iltana.

Sääennusteet lupasivat loistokelejä etenkin lämpötilan puolesta. Matkalla Ranualle keli oli kuitenkin surkea..loskaa, suolaa, räntä- ja lumisadetta eli melkein kaikkea mitä suomalaisen talviliikenteeseen voi mahtua. Perjantapäivän valjetessa pakkaneen oli kuitenkin aika kirpsakka ja keli pysyi suhteellisen kylmänä koko päivän. Rapsakan keli saattelemana aloimme tutustumaan Kivijärven rataan, josta Markku oli tänä vuonna loihtinut leveämmän ja hieman jouheaman kuin aiempina vuosina. Tämähän oli kuskien mieleen ja rata kierrettiinkin todella aktiivisesti. Myös Reino ja Jorma pääsivät puikkoihin ja etenkin Reinon ilme oli näkemisen arvoinen, kun hän oli Gordinin ratissa ensimmäistä kertaa yli neljään kymmeneen vuoteen. Voin kertoa, että hymy oli melkoa leveä. Molempia herroja myös kyyditettiin radalla. Teknisiä ongelmia ei juuri kohdattu pientä veden kierto-ongelmaa lukuunottamatta. Aika riensi kovaa vauhtia ja rata-ajot päätettiinkin perinteisesti Markun vaimon loihtimiin tarjoiluun sisällä lämpimässä. Illalla suurin osa porukasta lähti seuraamaan Artic Lapland Rallia Siikakämän erikoiskokeelle ja innokkaimmat kävivät vielä pätkän jälkeen Rovaniemellä kilpailukeskuksessa ja raviradan yleisöerikoiskokeella. Allekirjoittaneen mieltä lämmitti erityisesti paluumatkan hienot kes-

kustelut 60- ja 70-luvun kilpatouhuista Reinon ja Jorman kanssa. Uskon, että kaikki samassa autossa olleet todella nauttivat kuunnellessaan näitä juttuja.

Lauantaina suuntasimme Kaitajärvelle, jossa meitä odotti tänä vuonna todella tekninen rata, mutta kuitenkin suhteellisen nopea vaikka rata kääntyikin melkein kokoajan johonkin suuntaan. Yksi merkittävä ero perjantaihin verrattuna oli pito, joka oli nol-lakelistä johtuen huomattavasti parempi. Taivaalta tihurtti välillä lunta eikä keli ollut kovin kirkas, joten yksi haaste saatiin tältäkin saralta näkyvyyden olles-sa heikko. Penkoiltakaan ei kokonaan välttytty ja yksi nimeltämainitsematon jutun kirjoittaja rysäytti penk-kaan ihan kunnolla. Sama kurvi aiheutti toisellekin Gordinille uuden muotoilun takalokasuojaan, mutta kaiken kaikkiaan suuremmilta vauriolta onneksi väl-tyttiin. Pieniä tekniikkamurheitakin kohdattiin, mut-ta hei tämä on motorsporttia kuten sanonta kuuluu.

Lauantai-iltana oli illallisen ja perinteisen kiertopal-kintojen jaon vuoro. Tänä vuonna palkinnot meni-vät Reino Walliukselle, joka on aikoinaan lahjoittanut kilpaurallaan käyttämänsä kypärän osaksi palkintoa. Lienee sanomattakin selvää, että palkintoraadilla oli melko helppo päätös tämän palkinnon osalta. Päätös oli lähes yhtä helppo toisen palkinnon kohdalla, kun remmiimme mukaan erittäin aktiivisesti astunut Esa Holappa oli mukana myös Ranualla Renault 8 S:llään. Myös tänä vuonna onnekkaille jaettiin hieno ”Mark-ku Kivijärvi-palkinto”, tällä kertaa puinen lenkkiavain – Markku se osaa joka vuosi yllättää. Tapiolla oli myös oma ”yllätyskorttinsa” takataskussa ja niinpä hän luovuttikin G-jaoksen vetohommat allekirjoittaneel-le, jolla on melkoisen suuret saappaat täytettävänä – niin hienosti Tapio on hommaa vetänyt jo pitkään. Eikä tässä vielä kaikki. Ehkä illan hienoin numero oli Jorman kuvakavalkaadi Autorexin aikaisista valoku-vista, jotka hän oli skannannut ja esitti meille video-tykin kautta samalla kertoen kuvista mitä mielenkiin-toisempia tarinoita.

Lopuksi onkin taas kiitosten aika. Sinisorsa Racing Team haluaa kiittää seuraavia henkilöitä ja tahoja: Markku ja Tarja Kivijärvi (järjestelyt + rata), Markku Hanhisuanto (rata), Club Renault de Finland (tuki ja yhteistyö), Timo Tuovinen (kuvat), Kaitajärven muu poppoo (mm. makkarakojun myyjät) ja lisäksi kaikki ne, joita en huomannut mainita.

Ensi vuonna jatketaan, kaikki uudet sekä vanhat kasvot rohkeasti mukaan! Vilpittömästi voin sanoa, että kyseinen tapahtuma on yksi vuoden parhaista viikonlopuista!





Katsaus Madeiran Renault-maisemiin

Lomamatkalla tutustutaan yleensä paikallisiin maisemiin, nautitaan auringonpaisteesta sekä hyvästä ruuasta ja juomista (Madeiralla nimensä mukaisesti madeirasta). Sitten on myös turisteja, jotka paikallisten ja jopa muiden turistien mielestä käyttäytyvät hieman kummallisesti. Syynä siihen yleensä on, että kameroiden suuntaus saattaa välillä aiheuttaa ihmetystä.

Pahimmillaan tämä voi mennä jopa siihen, että mistään kohteesta ei voi ottaa kuvaa, ennen kuin sen edustalla tai taustalla on oikean merkin omaava auto tai logo. Jos kuulostaa tutulta, niin luet oikeaa juttua.

Kun lomakohde ja aika ovat selvillä, niin sitten googlataan, sattuisiko siellä olemaan samaan aikaan jotain tapahtumaa, jossa voisi käydä katsomassa paikallisten harrastajien autoja. Tällä kertaa niin ei käynyt, joten tyydyimme tavanomaisempaan ”nähtävyyksien” katseluun.

Yleisesti ottaen Madeiralla näyttää olevan varsin mukavasti Relluja, ja autokanta vaikutti varsin tuoreelta. Clio näytti olevan malleista suosituin ja siitä saattoi bongata koko malliston kirjon. Vuokrasimme auton pariaksi päiväksi ja parhaamme teimme, jotta olisimme saaneet alimmalle Clion. Ikävä kyllä jouduimme tyytymään Nissaniin... No, tuo pitänee tulkita niin, että parhaat menevät ensimmäisenä ja viime tingan vuokraajat tyytyvät siihen, mitä on jäljellä.

Madeiralla näkee Fluencea, Twizyä ja Zoea, joi-



ta Suomessa ei ole myynnissä. Vastaavasti yhtään Kadjaria emme nähneet, mutta Capturia sitäkin enemmän, eikä tämä edes johtunut allekirjoittaneen mahdollisesta subjektiivisesta havaintokyvystä kyseiseen malliin.

Taksien enemmistö näytti olevan mielikuvituksettomasti Suomestakin tuttua perus-Mersua, mutta onneksi joukkoon mahtui myös Fluencea ja Espacea. Hinnottelun suhteen sen sijaan mielikuvitusta on käytetty, sillä tarjoukset keskustasta 7 km päässä sijaitsevaan puutarhaan olivat miltei laillistettua ryöstöä. Suosittelemme bussia, mutta sitten pitää olla liikkeellä joko ajoissa aamulla tai vasta iltapäivällä, koska siinä välissä busseja ei kulje.

Lähtöä edeltävänä päivänä törmäsimme kävelyretkellä varsin houkuttelevaan tarjoukseen, sillä Twizyn olisi saanut käyttöön päiväksi 26 eurolla. Houkutus oli suuri, mutta ajankohta ei ollut meidän kannaltamme paras mahdollinen, joten Twizyn testaaminen jäi vielä toiseen kertaan.

Samalla retkellä törmäsimme vanhoihin Peugeoteihin, joita oli nähtillä erään hotellin edustalla. Joukkoon oli eksynyt yksi Rättärikin, mutta se olikin ainoa koko matkalla. Muutenkaan ajossa ei vanhempaa kalustoa juuri näkynyt, Tippoja lukuun ottamatta. Niitä vastamme tuli matkan aikana varmaan parikymmentä ja harvaa yksittäistä poikkeusta lukuun ottamatta ne olivat varsin hyväkuntoisia. Tipoilla on saarella oma kerhonsa ”4L amigot”, jolla olisi ollut paikallinen koontuminen meidän lomaamme seuraavalla viikolla.



Renaultist



1/2016





Teksti: Markku Kivijärvi ja
Mikko Nieminen
Kuvat: Markku Kivijärvi

Radikaali Gordini

Pitkän projektin tulos.

Markku Kivijärven rata-auto Renault 8 Gordini, jolla on hieno historia Suomen radoilla. Kuskina toiminut aikoinaan mm. Risto Autio, joka voittanut mm. SM-kultaa 5-ryhmässä jääradalla.

Kori ja koko auto on rakennettu putkirunkoiseksi aikanaan Kerolassa kaudelle 1978 Risto Autiolle ratakäyttöön. Keula on täysin poikkeava alkuperäisestä, takapalkki nostettu runkoaisojen yläpuolelle. Kori on noin 10 cm vakiota alempana akseliin nähden. Lattia laskettu vielä noin 5 cm ja kokonaan omaa desingnia. Ns. tulipelti on alumiinia. Ovet ovat peltiä, sivu- ja takaikkunat polykarbonaattia. Lokasuojat, etu- ja takalamppupaneeli, luukut ovat lasikuitua. Iso lasikuituinen etuspoileri.

Yrittäjä Jukka Kähkönen oli ostanut auton Risto Autiolta 80-luvulla ja kilpaillut sillä suhteellisen ahkerasti. Markun sanoin "Siinä se pihalla

oli, aikani tingattuani päästiin kauppoihin vuona -97."

Autossa oli osat kiinni, mutta se oli surullisen näköinen pitkään pihalla seisomisen seurauksena. Kauppaan kuului jotain varaosaa, repaleisia kuituja jne. Tässä vaiheessa Markku purki Gordinin moottorin ja 5-v laatikon irti.

Asiat eteni siten, että auto meni vaihtokaupassa Etelä-Suomeen Markun tuntemalle harrastajalle. Muutaman vuoden päästä Markku vaihtoi kilpurin aihion takaisin itselleen ja tällä kertaa hän aikoi entisöidä sen valmiiksi. Autosta tulikin Markun käsissä hienosti entisöity rata-auto, joka kunnioittaa historiaansa. Auto valmistui 2015. Autolla ajettiin tämän vuoden jääratapäivillä tammikuussa aika paljon ja hyvin toimi vaikka auton alusta varmasti pääseeikin paremmin oikeuksiinsa asfalttiradalla.



Rata-auto Markulle tullessa.



Entisöinti käynnissä.



Projekti etenee.

Korin osien sovittelua



1/2016



G-voimaa.

TEKNISET TIEDOT:

Moottori:

R8 Gordini 1296cc

Männät:

Ferry

Nokka-akseli:

Catcams, säädettävä nokkapyörä (itsestehty)

Kansi:

isoilla venttiileillä (kiitos Heimo Herrala)

Pakosarja:

special, putki ja vaimennin 2,5"

Öljypohja:

alumiinia "Matra Sports"

Sytytys:

kärjetön ja Mallory CDI

Kytkin:

jäykkä Gordini kilpakytkin

Jäähdytin: edessä

Bensatankki: JAZ

Vaihteisto:

5-v Gordini tai 4-v välitetty radan mukaan, mekaaninen lukko

Pyörännavat ja

olkavarret:

edessä Vauxhall ja jarrut Ford m16, takana Gordinin omat paitsi pulttijako muutettu Ford 4x108

Ohjausakseli, poljinasetelma sekä pääjarrusylinteri:

Renault R12

Hydraulinen käsijarru, paineensäädin taakse

Jarruletkut:

teräspunosta banjoliittimin



Jean RAGNOTTI
Pilote Alpine-Renault

Jean Ragnotti

Teksti ja kuvat: Kari Kitti

*Ranskan kirjeenvaihtajamme
Franck Destrait otti tämän kuvan
Paul Ricardin radalla World
Series by Renault tapahtumassa
vuonna 2011.*

Kun ranskalainen kilpa-autoilija Jean Ragnotti täytti viime vuonna 70 vuotta, niin tapauksen kunniaksi julkaistiin useita kirjoja, albumeita ja lehtiä. Ja siitähän minäkin sain idean tämän jutun tekemiseen.

Monsieur Ragnotti on todellinen pitkälinjan Renault-mies, jo 6-vuotiaana hän ajeli isänsä Re-

nault Juvaquatrea pihamaalla. Ajokortin saatuaan meni hän kuljetusliikkeeseen töihin ja säästi siellä palkastaan niin kauan että pystyi ostamaan omakseen ensimmäisen oikean kilpa-autonsa, Renault 8 Gordinin. 1967 nuori Jean osallistui ensimmäiseen ralliinsa jossa voitti heti luokkansa ja oli yleiskilpailun kolmas, siitä se sitten lähti. Seuraavana vuonna hän osallistui 8 Gordini cupin lisäksi lukuisiin ralleihin. 1971 hänestä tuli ammattilainen, rallien lisäksi hän ajoi stunt-kohtauksia ranskalaisiin elokuviin. Monipuolisena kuljettaja tunnetun Ragnotin käytössä ovat olleet mm. rallissa Alpine A110, rallicrossissa Alpine A310, Le Mansissa Alpine A442, Super Touring Championship-sarjan 21 Turbo 4X4, ym. ym. sekä tietenkin tässä esitellyt mallit.

Aktiivikauteen mahtui Monte Carlon, Korsikan rallin ja ym. ym. voittoja. Niiden jälkeen mies on kiertänyt Renaultin lähettiläänä erilaisissa moottoriurheilutapahtumissa sekä osallistunut lukuisiin Historic-kisoihin. Esimerkiksi Monte-Carlo Historique on taittunut 2000-luvulla ainakin R4, 5 Alpine, 8 Gordini, 12 Gordini ja R16 Relluilla.

Mahtaa olla ihan rattoisaa eläkeläispuuhaa kierrellä noita tapahtumia ja nauttia suuresta suosios-
ta, hän on siis todella suosittu Renault- ja moottoriurheiluväen keskuudessa. Yksi juttu hieman pohdituttaa, millä Rellulla mies ajelee siviilissä?

Renaultin virallinen lehdistökuva Jean Ragnottista.
43. Monte-Carlo ralli 13.-25. tammikuuta 1975.



1. Ensimmäinen auto on kerhon nettisivultakin tuttu 12 Gordini, Monte-Carlo-rallin kilpuri vuodelta 1973 jolla Ragnotti ja kartanlukija Jacques Jaubert sijoittautuivat sijalle 15. Pienoismallissa on huomioitu Gordinin ja tavallisen R12:n ulkoiset erot, eli bensakorkin paikka, konepellin ilmanottoaukko sekä lyhyet takapuskurin palaset. Auto on suorastaan maukkaan näköinen näissä punavalkoisissa Radio Monte-Carlon väreissä, kuvasta ei tosin oikein havaitse että konepelti ja takaluukku ovat punaiset. Suoraan edestä ja takaa katsottuna se on punainen. Myös kaikki kilpailussa tarvittavat normaalit varusteet: turvavyöt, sammutin, turvakaaret, varapyörä jne. löytyvät ohjaamosta. Hyvä mittaristo sekä asiaan kuuluvat tarrat korissa ja ikkunoissa viimeistelevät tämän mallin joka kuuluu Rankassa julkaistuun Monte-Carlo sarjaan. Valmistaja IXO/Altaya, Kiina.



2. Huolintaliike Calbersonin väreihin maalatulla nelosryhmän Renault 5 Turbolla JR ja Jean-Marc Andrié osallistuivat 1980 Tour de France Automobili ralliin, valitettavasti he joutuivat keskeyttämään kisan sytytyshäiriöiden vuoksi. Tämäkin malli pursuaa hyviä yksityiskohtia. Esim. mittaristossa on käytetty kolmea eri väriä, punaisissa viiden pisteen Sabelt-turvavöissä on keltaisella pohjalla musta teksti sekä hopeiset soljet. Keulalla on Cibie 10de lisävalot sekä keulapellin yli kulkeva keltainen nauha jonka tarkoitus jäi arvoitukseksi, sitä ei näy vanhoissa valokuvissa kuin tämän kisan autoissa, ei muissa. Se voisi olla jonkinlainen "muistonauha", koska kilpailun nimi jouduttiin muuttamaan tuon vuoden jälkeen muotoon: Tour Auto. Pienoismallin valmistaja on huomoinut hyvin 5 Turbon erikoiset renkaat, edessä kapeammat ja takana tuhdimmat. Tässä pienessä autossa takapyörät ovat millin leveämmät ja vanne myös millin korkeampi. "Ranskan rallimestarit-sarjaan kuuluvan mallin on valmistanut IXO/Altaya, Kiina.



Pienoismallin olen aivan itse omin pikku kätösin mennyt kokoamaan ihanasta resine-palapeleistä. Sen jälkeen päätin ettei tämä laji todellakaan sovi minulle, enkä ole sen jälkeen enää yhtään mallia koonnutkaan. Silloisten mallien (1993) "tarrat" olivat eräänlaisia siirtokuvia jotka eivät välttämättä kestä ajan hammasta niin hyvin kuin nykyiset printit. Tämän auton yksityiskohtia ei siis kannata kovin tarkkaan tutkaila. Mutta malli on kuitenkin harvinainen joten se pääsi mukaan tähän esittelyyn. Pohjalevyn tekstin mukaan muotin tai mallin on tehnyt M.Goupille? Valmistaja Starter, Ranska.

3. Sininen Maxi 5 Turbo on saanut ylleen Elf Philips- yhteistyökumppanien värit, se-
hän onkin toinen tunnettu värimaailma näissä Rellun ralliautoissa. Maxin ja tavallisen 5 Turbon suurimmat ulkonäölliset erot löytyvät keulasta, tässä autossa etupuskuriin ja nokkapeltiin on upotettu jo valmiiksi kuusi lisävaloa. C-pilarin taakse on lisätty ylimääräinen tuki pidemmälle takaspoilerille. Moottoriin saatiin houkuteltua noin 100 hevos-
ta lisää, nyt niitä on 406 kpl. Vuonna 1985 ajettuun Rallye des Garrigues kilpailuun Ragnotti ja Pierre Thimonier lähtivät numerolla yksi mutta joutuivat sen keskeyttämään jostain syystä, ilmeisesti turbo päätti lopettaa yhteistyön.

Jean Ragnotti



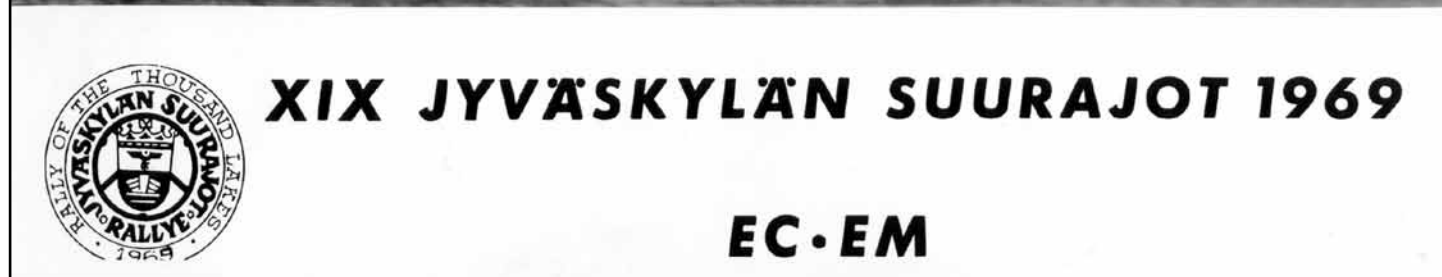
4. Silloin tällöin mösöö Ragnotti ehti rallien välissä radallekin, tässä tapauksessa kyseessä on 1986 ajetun Euro-pa-cupin Alpine V6 Turbo. Näitä oikeita autoja valmistettiin 69 kappaletta joilla tätä Renaultin rata-autosarjaa ajettiin vuosina 1985-89. Pienoismallin sisusta on täysin siviilimallin kaltainen, eli sitä ei ole lainkaan muutettu kilvan ajoa varten. Ulkopuolella annetaan pisteet erittäin hyville vanteille, ne ovat juuri oikean malliset ns. turbiinivanteet. 16 siipeä sekä 32 kipaletta kokoamispultteja. Vaikka sitä ei kuvasta oikein näekään, niin värikin on oikea. Valkoinen keskusta ja kromattu/kiillotettu ulkokehä. Tässäkin mallissa on huomioitu etu- ja takapyörien kokoorot, Michelin-renkaat kyllä ovat sitten taas siviilimallista. Vai voisiko niitä pitää sadekelin renkaina. Takalokasuojassa on näkyvissä vielä valmistuspaikkakuntakin, tietenkin Dieppe. Ostettu vanhaan hyvään aikaan Raision Renault-liikkeestä joten sille löytyy varaosanumerokin 77 11 419 289. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



5. Toinen sininen Elf Philips värejä kantava auto on Renault 11 Turbo ryhmä A, vuoden 1987 Monte-Carlon ralliin osallistunut kilpuri, silloin sijoitus oli kuudes. 11 Turbolla Ragnotti ehti osallistua kuuteen WRC-tason kilpailuun, muista pienemmistä ralleista en löytänyt tietoa. Tämän mallin, eli phase 1:n tuplalamput on mielestäni kaikkein sopivimmat 9/11-sarjan autoihin, ja sekin on tietenkin makukysymys. Pienoismalli on uudempaa tuotantoa ja omaa riittävästi yksityiskohtia, nyt on ulkokuori ja sisusta sopusoinnussa keskenään. Taidan kehua ensin kartturin konttorin, sinne on laitettu juuri samanlaiset mittarit jotka Pierre Thimonierillä oli edessään. Valkoinen lattia ja mustat ovipahvit sekä kynnystä korottava turvakehikon putki joka on oikean värinen ja omalla korkeudella. Harvemmin mallin valmistaja viitsii laittaa autoon muuta kuin ikkunasta näkyvän kehikon osan. Myös sammutin, Sabelt-turvavyöt ja varapyörä ovat löytäneet paikkansa. Valkoisten Speedline-vanteiden ympärille on väännetty mustat ja pyöreät Michelin-renkaat. Pieni miinus annetaan kilpailijoiden nimistä, ovat nääs samassa järjestyksessä kummallakin puolella autoa. Nyt taisi mennä turhanpäiväisen pilkun viilaamisen puolelle. Valmistaja IXO/Altaya, Kiina.



7. Clio Maxi on myös saanut Diac-rahoitusyhtiön värit ylleen, nyt on kyseessä Monte-Carlo rallin auto vuodelta 1995. Kartturina toimi tällä kertaa Gilles Thimonier ja lähtöpaikkana herroilla näyttää olleen Reims. Tässä Maxi Kit-car Clioissa oli kaksilitrainen F7R moottori ja tehoja noin 260 heppaa. Raidelevyden lisäyksen vuoksi pullistetut lokasuojat sekä ylimääräinen ilmanottoaukko konepellissä ovat hyviä Maxin tuntomerkkiä. Tähän pienoismalliin on sitten laitettu mukaan kaikki mitä tarvitaan pikataipaleella, oikean mallisesta ohjauspyörästä ja pitkästä vaihdekeipistä lähtien. Sisäpuolelta voisin kehaista ns. tavaratilan lattian pellin pokkaukset, punaisen ja paksun bensasäiliön täyttöputken sekä hyvin mallinnetun turvakehikon. Auto on joka puolelta oikein hyvän näköinen vaikka onkin vain ns. keskiahintainen malli, sitten löytyy vielä pieninä sarjoina valmistettuja kalliimpia erikoismalleja. Kolmion muotoisten pohjaruuvienv koloista päätellen valmistaja on IXO ja julkaisija Altaya.





Talvi-Heikki 2016



30. kerran Turun Messukeskuksessa järjestettävä Talvi-Heikki ajoneuvoharrastus ja keräilytapahtuma keräsi tänäkin vuonna ennätysmäärän kävijöitä, tämä oli toinen vuosi jolloin autokerhoille oli varattu oma halli. Renault-kerho tietenkin otti huomioon tuon tapahtumien tasaluvun ja toi näytille Renault 30 TS:n. Olihan siellä esillä toki muitakin Relluja kuten 12 Break ja Megane Cabriolet. Totuttuun tapaan lauantai meni osastoa rakennellessa, kuljetuskalustolla paikalle tuodut kesärenkaiset harrasteajoneuvot soviteltiin kerholle varattuun tilaan sillai jotenkin sopivaan järjestykseen. Vielä kun saatiin Renaultin liput, julisteet, taulut, logot ym. tarpeelliset somisteet paikoilleen niin osasto alkoi olla valmis. Sunnuntai-illalla oltiin kukonlaulun aikaan reippaina poikina paikalla ja väkeä alkoikin heti virrata hieman syrjemmällä olevaan D-halliin.



Osastomme vetonaula oli tällä kertaa kullankävyinen Renault 30 TS V6, sen ympärillä riitti ihmettelijää ja kyselijää. Vaikka sama auto oli esillä jo viime vuonna Lahden näyttelyssä, niin täälläkin se herätti huomiota ja kysymyksiä. Tyyliin: Onko tuo tosiaan Renault? Koska Renault tämmöisiä oikein valmisti? Onko tuo R16? Voiko siinä tosiaan olla V6-moottori? Toiset kävivät lukemassa takaluukun merkintöjä sekä kojetaulun päällä olevaa infolappua.

Renault 12 oli sitten useimmille jo tutumpi auto, tosin tämä oli farmarimalli ja ns. uusilamppuinen, jo-

ten aikamoinen harvinaisuus sekin. Tavaratilassa ollut puheenjohtajamme tapahtumasta ostama 12 Gordini taulu kokosi jäärata-ajosta kiinnostuneita keskustelemaan sen aikakauden kisoista.

Youngtimers auton oli Meganen avomalli, tästä cabrioletista on tulossa, tai oikeastaan se on jo suositettu harrasteauto. Cabrioletin ympärillä pyörivät ihmiset tuntuivat olevan kiinnostuneita sellaisen hankkimisesta, eräskin monta harrasteautoa omistava museoautokatsastaja oli juuri hankkinut tuollaisen pitemmän matkan harrastekuljettimen ja oli hyvin tyytyväinen meiltä saamiinsa huolto, korjaus ja nettisivu vinkkeihin. Sunnuntai-illalla tehtiin työt päinvas-
taisessa järjestyksessä eli lastattiin romppeet autoihin ja ajettiin Rellut kuljettimiin. Sen jälkeen kuljettajilla olikin edessään vielä lukuisia kilometrejä ennen kuin autot olivat jälleen kotitalleissaan.

Loppujen lopuksi tapahtumasta jäi varsin myönteinen maku, ehkäpä saimme ihmisiä oikeasti kiinnostumaan merkistä ja kerhostamme. Oltiin vähän niin kuin ne TV-mainoksista tutut Elisan ilosanoman levittäjät, tässä tapauksessa Rellu-saarnaajat...

Renault-kerho kiittää ja kumartaa kaikkia tapahtuman järjestelyihin osallistuneita jäseniä sekä tietenkin autojen omistajia Jouni Kyrölää ja Ahti Rynöä. Lisäksi erityiskiitokset Hinaus Kyrölä Oy:lle oikean merkkisestä kuljetuskalustosta!



Renaultist

Uusi Renault TALISMAN Ota tie haltuun.



Alkaen
28.690 €
Sedan dCi 110 Life

Nauti Renault Talismanin edustusluokan tyylikkyydestä ja ota tie haltuun sen edistyksellisellä 4CONTROL-nelipyöräohjausjärjestelmällä ja erinomaisilla ajo-ominaisuuksilla.

Talisman Sedan dCi 110 Life, 28 690 € (autoveroton hinta 24 791,07 € + arvioitu autovero 3 898,93 €). Kulutus 3,6 l/100 km, CO₂ 95 g/km.
Talisman Sport Tourer dCi 110 Life, 29 990 € (autoveroton hinta 25 741,48 € + arvioitu autovero 4 248,52 €). Kulutus 3,7 l/100 km, CO₂ 98 g/km.

Kuvan auto erikoisvarustein. Hintoihin lisätään paikkakuntakohtaiset toimituskulut.



Viidettä kertaa Rellulla Talwiajoissa

Yleisnäkymää lähtöalueelta.

Keski-Suomen Mobilistien järjestämät perinteiset talwiajot ajettiin 6.2.2016 Keuruun lähialueilla. Ajot olivat järjestysnumeroltaan XLIII. Pääosa osallistujista saapuu paikalle jo perjantain aikana ja lauantai-illan juhlaruokailun ja palkintojen jaon vuoksi kotimatkalta päästään/joudutaan jo/vasta sunnuntaina.

Ajojen pääpaikkana toimi entisen Keski-Suomen Rykmentin varuskunta-alue. Lähtö- ja maalipaikkana toimi kalustoranta, jossa myöskin ajolenkin puolivälissä ruokailtiin hernekeittoa.

Mainittakoon, että varuskunta-alue toimi ajojen aikaan pakolaisten vastaanottokeskuksena. Siinä turvapaikanhakijat kävivät ihmettelemässä ajokalustoa.

Majoituspaikkana oli hotelli Keuruselkä ja siellähän oli mm. tanssit molempina iltoina.

Ajoihin otettiin logistisista syistä 199 autoa ilmoitautumisjärjestyksessä ja ajoihin saapui 190 ajoneuvoa.

Luokkia ajoissa oli seuraavasti:

Luokka A (1911-1959)

Luokka B (1960-1969)

Luokka C (1970-1986)

Naiskuljettajat

Ajojen maittava lounas.



Rengasvalintojen suhteen ajajat luokiteltiin talvi-renkailla ja muilla renkailla ajaviin. Ajoihin osallistui runsaasti ajoneuvoja kesärenkailla lumisista olosuhteista huolimatta.

Linkki järjestäjän sivuille, josta löytyy myös aikaisempien vuosien ajotietoja: <http://www.ksmobilistit.fi/>. Talviajoista oli myös kuvia ja juttua kevään Automobiili-lehdessä.

Osallistuimme ainoina Renault-merkkisellä autolla tämän vuoden ajoihin. Matti Rutasen Renault 12 TS oli ilmoittautunut, mutta joutui jäämään valitettavasti pois. Meille tämä ajo oli viides peräkkäinen ja ihmettelemme, miksei myös muut Rellutelijat ole ajoissa mukana. Autohan säilyy kunnossa parhaiten, kun sillä ajetaan säännöllisesti. Talwiajot on erittäin hyvin järjestetty, hyvissä majoituspaikoissa nukutaan ja hintakin on mielestämme edullinen. Paikkoina aikaisemmin on ollut mm Peurunka ja Laajavuori.

Suosittelimme mukaan lähtemistä. Ajoreitit kulkevat hienoja kyläiteitä, reitin varrella on kilpailutehtäviä, joihin voi osallistua pilke silmäkulmassa tai totisena tietämisestä. Nytkin ajoimme mm. yhden Neste-Oil rallin pikataipaleista ja Haapamäen veturipuiston läpi. Reittejä oli kaksi pituuksiltaan 45 km ja pitempi 90 km. Lyhyempi oli tarkoitettu vanhemmalle kalustolla, mutta ei siinä olla liian tiukkapipoisia. Myöskin jäärataosuus oli rakennettu entiselle sulkeiskentälle. Illanvietot yöllisine perinteisine makkaran grillaamisineen ovat mukavia hetkiä. Kaiken kaikkiaan mukavaa harrastamista, ajamista, paljon erimerkkisiä ja ikäisiä autoja, tarinoita, tapaamisia ja vaikka mitä mukavaa.

Talviajoihin käytettävää Renaultia olenmmme vaihtaneet vuosittain ja tällä kertaa vuorossa oli Leif ja Mika Backmanin omistama Renault 14. Isoja murheita ei ole Relluilla tavannut olla, viime vuonna rengas meni johonkin rautaan ajettaessa ja tänä vuonna alkumatkasta pääsin mekaanikon hommiin. Tupakinsytyttäjään ei tullut virtaa ja navigaattori varsinkin ajojen reitillä antaa mukavaa lisäinfoa. Ei me nähty tarpeelliseksi moisen pikkuvian takia pysähtyä. Otin semmoisen mukavan levyttävän makuuasennon ja niinhän se virta saatiin pistokkeeseen tulemaan.

Tapio Piittari



Renault 14TL vm. -79.



Tupakinsytyttimen korjaus ajon aikana.



Tunneli johti reitille.



Miliiseillä oli tutkapiste.



Porsche jäi hankkeen, Rellu meni ohi jäärataosuudella.

Pientä silputtua

Hollannin kirjeenvaihtajalta

Ruotsalainen Renault 5 TL Hollannissa

Teksti ja kuvat: Tom Bruinink



Tarinan voi aloittaa vaikka siitä kun hollantilaiset VW-kupla kerholaiset näkivät Skandinavian kierroksellaan myytävänä olleen keltaisen Renault 5TL:n, niin hetken mielijohteesta he päättivät ostaa Rellun kotimaahansa. Ei ole tiedossa oliko heillä ostaja jo valmiina mutta hyvin pian vitonen oli uudessa kotitallassa, uusi omistaja Johan den Houter on todellinen Renault-fani, hänellä on kuvassa esiintyvän Tipan lisäksi myös R8. Hollannin Tippa-Rellu kerhon jäsenlehti Vrijbouter painetaan juuri hänen johtamassa Drukkerij RAD Dordrecht kirjapainossa. Tietenkin Johan toimii myös aktiivisesti tässä kerhossa.

Vitonon on rekisteröity ensimmäisen kerran huhtikuussa 1975, siinä on 845 cc moottori ja ajokilometrejä vain 23 000 tuhatta. Sisältä löytyi vielä Ruotsin paperinen maantiekartta, alkuperäiset HXP 420 rekisterikilvet ja edellisen omistajan nimi, Mattias Andersson. Suurin ihmetyksen aihe Hollannissa on Ruotsissa rekisteröidyn Renaultin lamppujen pesimet, ne herättävät aina suurta huomiota paikallisissa auto-tapahtumissa.

Malta



Fluence ja Megane takseja sopivasti varjoisella taxi-asemalla.

Hollannin kirjeenvaihtajalta

Renault-Dacia-Logan-Lada-Largus

Kuvat ja teksti: Tom Bruinink

Hollannin Tippa-lehden Vrijbouterin päätoimittaja Tom Bruinink on myös armoitettu Renault-pienoismallien keräilijä, hänellä on kaikenlaisia Renault-konsernin tuotteita. Logania on valmistettu Dacia-, Renault- ja nyt myös Lada nimisenä. Ja koska Renaultilla on niin paljon omistusprosentteja Lada-tehtaassa, niin Largus pääsi mukaan kokoelmiin.

Syy, miksi hän lähetti nämä kuva meille, on se, että tuon mallisarjan tuottaja on suomalainen Revontuli Toys. Autot toki tehdään totuttuun tapaan Kiinassa. Firman Euroopan myyntipäällikkö Ilja Shpirt kertoi, että niitä on saatavana vain Venäjällä ja Ukrainassa. Tom näppäränä kaverina tilasi tietenkin kaikki nämä Largus-sarjan 1:38-kokoiset autot suoraan maahantuojalta.

Fingerporin Liikennekirja

Tippa-mies Pertti Jarlan uusin Fingerporin Liikennekirja on ilmestynyt 2016 keväällä, saatavana hyvin varustelluista kirjakaupoista. Nettitilaus onnistuu osoitteesta arktinen.banaani.fi/tuoteryhma/kevaan_2016_uutuudet. Kannen kuva on julkaistu Pertti Jarlan luvalla.



Kuvat: Jorma Peisalo.

Dodge Renault 50 on vieläkin aktiivipalveluksessa Maltalla.



Uusi Renault ESPACE



Tee matkastasi suurenmoinen.



Seitsemän paikkainen uusi Renault Espace on moderni, ylellisesti varusteltu crossover. Multi-Sense -järjestelmällä muutat ajokokemusta, nelipyöräohjausta, iskunvaimennusta ja tunnelmavalaistusta – mielialasi mukaan. Tee matkastasi suurenmoinen.

Espace dCi 160 Twin Turbo EDC-aut, 48 590 € (autoveroton hinta 39 192,36 € + arvioitu autovero 8 797,64 € + tk 600 €). Kulutus 4,6 l/100 km, CO₂ 120 g/km. Espace dCi 160 Twin Turbo EDC-aut 4Control, 51 590 € (autoveroton hinta 41 639,19 € + arvioitu autovero 9 350,81 € + tk 600 €). Kulutus 4,6 l/100 km, CO₂ 120 g/km.

Kuvan auto erikoisvarustein.

f y renault.fi



Renault myyntivastaava
Miikka Sonkki
puh. 040-527 9220

Olemme avanneet
Renault Dacia
merkkihuollon Raisioon.
Huollon puh. 044-560 1261

Geneven Autonäyttely 2016

Kuvat: Riitta Leskinen



Vertti ja rellut



Tipan kanssa leikkiessä huomasi takana olevan estan.



Mannin kanssa töissä.



Olen aina pitänyt autoista. Estat ovat olleet autoista parhaita ja kiinnostavampia. Löysin ne heti kun olen kävelemään oppinut, ja kyydissä oli kiva istua. Estan oikea nimi on Estafette.

Ensimmäinen autoni on silti ollut punainen Tippa, jonka lokasuojaa taputin kahden vanhana ja sanoin: Veetin auto. Oikeasti nimeni on Vertti, mutta silloin en vielä sitä osannut sanoa. Tippani kanssa olen leikkinyt siitä asti ja täyttänyt sen milloin milläkin.

Sitten papan pihassa oli ihan joutilas Esta, jonka peräkoppi oli täynnä romua ja päätin tyhjentää sen leikkipaikaksi. Aloitin yksin, mutta olin vasta 4-vuotias, joten ihan ilman apua en onnistunut. Onneksi pappa auttoi. Esta kuitenkin tyhjennettiin ja putsattiin ja siirrettiin parempaan paikkaan ja siitä tuli leikkimajani. Välillä leikin siinä kioskiakin. Siivoan sitä aina ja nyt sain siihen kumimattoakin. Pappa on luvannut minulle, että ainakin esta kunnostetaan ajettavaksi, tippakin toivottavasti.

Tykkään pestä autoja ja pitää niistä huolta. Autojen kanssa on aina hommia. Nykyään pitää myös pikkusisko välillä ottaa leikkiin mukaan.

Myös varaosat ja romppeet ovat kiinnostaneet minua aina ja minulla on oma varaosakauppa papan pihalla.

”Manni” kuorkilla on kanssa aina kiva ajella ja olen osannut käyttää sen perälautaakin jo monta vuotta.

Valokuvaaminen on myös kivaa ja reissuilla kuvailen aina autoja. Espanjassa oli paljon Renuja ja kuvasin kaikenlaisia kohdalle osuneita Renaulteja. Kuvia tuli tosi paljon. Thaimaassa ei Renaulteja ollut. Siellä kuvasin Toyotia, TukTukeja ja muita. Kyllä sekin oli kivaa.

Haluaisin vielä päästä mukaan rellupäiville ja ottaa kuvia sielläkin sekä olla myymässä rompetorilla.



Kioski.



Autojen pesua ja hoitoa.



Renaultist



Oma varaosakauppani.



Minun tippani.



Esta uudessa paikassa.



1/2016



Ensimmäinen ajokokemus estalla.



Ekaa kertaa rompetorilla.



Esta putsattuna.

Kiinnostus estoihin heräsi.



25



Teksti: Miikka Sonkki

Uusi Renault Megane

Kova haastaja perheautoluokkaan



Suomessa vuonna 1996 myyntiin tullut Renaultin monipuolinen Megane-mallisto on edennyt jo 4. sukupolveensa.

Tärkeä malli

Edellisen Megane-mallisukupolven myynti Suomessa alkoi vuonna 2008. 8 vuoden jälkeen on aika esitellä kokonaan uusi sukupolvi tähän Euroopan-laajuisesti suosittuun luokkaan. Meganen pahimpia kilpailijoita maailmalla ovat ilman muuta mm. VW Golf, Opel Astra, Ford Focus ja Peugeot 308. Tämän kokoluokan autoja myydään Euroopan suurissa autoilumaissa merkittäviä määriä ja esimerkiksi Ranskassa, Espanjassa ja Hollannissa Megane on useasti löytynyt myyntitilais-
tojen kärkipäästä. Suomessa myynti on viime vuosina hiipunut 300–400 kappaleen tasolle, mutta ainekset väkevään come backiin ovat nyt olemassa.

Hallittua kasvua

Muotoilultaan uusi Megane on erittäin tyylikäs. Linjat ovat erittäin sopusuhtaiset ja

esimerkiksi päiväajovalojen C-valokuvio luo persoonallista ilmettä. Nykyiseen tyyliin uusi Megane on kasvanut lähes joka suuntaan, mutta melko hillitysti. Ainostaan korkeus on vähentynyt. Akselivälin 28 mm:n kasvu on tehnyt hyvää hatchbackin takajalkatiloille, jotka edellisessä sukupolvessa eivät kovin väljät olleetkaan. Edelleenkin ei ehkä aivan luokkansa kärjessä olla, mutta normaali-ikätyössä tilat ovat asialliset. Myös tavaratila on hieman kasvanut edelliseen verrattuna, enemmän tilaa vaativa odottanee syksyllä saapuvaa Sport Toureria. Suuremman auton olemusta Meganeen tuo sama perusrakenne Kadjarin ja Talismanin kanssa. Ajettavuudeltaan on Megane hyvin jämääkkinä ja täsmällinen. Melutaso on onnistuttu pitämään miellyttävänä.

Tuttua tekniikkaa

Renaultin moottori- ja vaihteistotekniikka on nykyisin varsin hyvin ajan tasalla, joten mullistavia uudistuksia ei tässä vaiheessa ole tarvittu. Meganen kaikki moottorit ovat nelisylinterisiä. Bensiinimoottoreina ovat tutun 1,2 TCe:n 100- ja 130-hevosvoimaiset versiot 6-vaihteiseen manuaaliin yhdistettynä. Väännössä moottoriversioilla on eroa peräti 30 nm. Kesällä 130- hevosvoimaiseen versioon tulee saataville Getragin uusi 7-vaihteinen märällä kytkimellä varustettu kaksoiskyt-
kinvaihteisto, sen hintalisä lienee noin 2500 euroa. Malliston huipulta löytyy nyt myös Suomessa 205- hevosvoimainen 1,6 litrainen turbo 7-vaihteisella EDC-vaihteistolla. Dieselmoottorina toimii tuttu 1,5-litrainen 110-hevosvoimainen dCi joko 6-vaihteisella manuaalilla tai automaattilla. Dieselin osuus tässä luokassa on Suomessa kuitenkin melko pieni. Kaikissa bensiinimoottoreissa jakopäätä pyörittää huoltovapaa ketju. Ainakin 130-hevosvoimaisella bensakoneella suorituskyky on hyvä, lisäksi moottorin käynti on erittäin sivistynyttä. Yhdistetyksi kulutukseksi luvataan alhainen 5,3 litraa 100 kilometrillä. 130 TCe tulee varmasti olemaan suosituin voimanlähde, hintaero kun 100 TCe:n on vain 1200 euroa.

Laaja mallisto ja uusia varusteita

Normaalivarustetasoja on kolme. Life on ”hinnat alkaen” -perustaso, jota ei juuri varastossa pidetä. Ainoa moottorivaihtoehto TCe 100. Seuraava Zen-taso korottaakin varustetasoa jo melkoisesti. Mukaan tulevat vakioina mm. automaattinen 2-alueilmastointi, 16” alut, kaistavahti, valonvaihtoautomatiikka, liikennemerkkien tunnistus ja R-Link 2 7”-näytöllä ja navigoinnilla. Moottoreiksi on saatavilla kaikki vaihtoehdot 205-heppaista lukuun ottamatta.

Bosen lisähinta on 3900 euroa, mutta sillä saakin sitten oikean runsaudensarven. Mukana on jo luksusta mm. Bose-äänentoisto 10



kaiuttimella, aktiivinen hätäjarrutusjärjestelmä, kuljettajan istuimen hierontatoiminto, peruutuskamera, Renault Multi-Sense -järjestelmä, R-Link 2 peräti 8,7”-näytöllä sekä täys-LED-ajovalot. Upea on myös sisätilojen tunnelmavalaistus, jonka väriä voi vaihdella mielensä mukaan. GT on sitten oma lukunsa sisältäen esimerkiksi 4-pyöräohjauksen. Lisäksi siihen on mahdollista tilata HUD-näyttö. Multi-Sense-järjestelmä on aivan uusi ja sen kautta on mahdollista ohjelmoida auto viiteen erilaiseen ajotilaan. Sen avulla pääsee muuttamaan mm. mittaristoa, moottorin ääntä, auton sisävalaistusta, moottorin reagoitua ja ohjauksen vastetta. Uuden Meganen päiväajovaloista on syytä erikseen mainita, että muusta tähänastisesta mallistosta poiketen myös takavalot palavat päiväajovaloilla.

Jo ensiesittelystä alkaen Megane-mallisto on hyvin monipuolinen. Genevessä esiteltiin maaliskuussa vielä Sport Tourer -farmari, joka saapuu Suomeen syksyllä. Uudella Meganelä pitäisi olla hyvät mahdollisuudet markkina-

osuuden merkittävään kasvattamiseen myös Suomessa. Nyt onkin oikea aika lopettaa voivottelu siitä, miksei Suomeen tuoda sitä taikka tätä mallia ja lähteä tutustumaan uusiin Renault malleihin. Kun huhti–toukokuun aikana Renault mallisto täydentyy vielä Talismanilla ja Espacella, alkaa pakka olla koko lailla kunnossa ja mallisto laaja!

Mitat	Megane 3	Megane 4
Pituus	4302 mm	4357 mm
Leveys	1808 mm	1814 mm
Akseliväli	2641 mm	2669 mm
Korkeus	1471 mm	1447 mm
Hinnat:		
TCe 100 Life		19 990 €
dCi 110 Zen		23 590 €
TCe 100 Zen		21 790 €
dCi 110 Zen EDC		26 090 €
TCe 130 Zen		22 990 €
dCi 110 Bose EDC		29 990 €
TCe 130 Bose		26 890 €
GT TCe 205 EDC7		33 990 €

Vuosikokouksen päätöksiä



Kerhon kevätkausi käynnistyi vuosikokouksen merkeissä ja Käyttöauton vieraana Tampereella. Paikalla oli jälleen runsas salillinen kerholaisia, joista osa jatkoi vielä lauantaipäivää kokouksen jälkeen ravintola Franklyssä. Kiitos jälleen kerran Käyttöauton väelle vieraanvaraisuudesta ja Leppäsen Jussille järjestelystä!

Kuvat: Kari Kitti

Kokouksessa tehtiin seuraavat päätökset:

- Kerhon tilinpäätös 2015 vahvistettiin ja hallitukselle myönnettiin vastuuvapaus. Lisäksi hyväksyttiin vuoden 2016 toimintasuunnitelma ja budjetti.
- Kerhon puheenjohtajana jatkaa Jarmo Kankare. Hallituksen jäsenet ovat Petri Heino, Juha Leppänen, Mikko Rousku ja Miikka Sonkki, varajäsenet Mikko Nieminen ja Mikael Takalo.
- Toiminnantarkastajana jatkaa Markku Klemola ja hänen varahenkilönään Kari Kitti.
- Jäsenmaksut vuodelle 2017 ovat 20 €, perheenjäsenen maksu 5 € ja liittymismaksu 10 €.
- Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan Renaultist-lehdessä ja/tai Salmiakki-tiedotteessa sekä kerhon verkkosivuilla.

Puheenjohtaja totesi, että kerhon osoiterekisterissä on ollut jonkinlainen virhe, mistä syystä kerhon posti ei ole välttämättä tullut kaikille jäsenille perille. Jos esimerkiksi kevään jäsenmaksulasku on jäänyt tulematta, kannattaa ottaa yhteyttä joko Japi Kankareeseen tai sihteeri Maarit Saloon.



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 Savikukko Hollolassa joka kuukauden toinen maanantai 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 parittomien viikkojen tiistaina klo 18. Paikka Vehoniemen Automuseo. Yhteyshenkilö Jukka Harti- kainen 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

Kokoontumiset joka kuukauden viimei- nen maanantai klo 18.00. Paikka vaihtuu joka kerta, kutsu kokoontumi- seen tapahtuu tekstiviestillä. Jos haluat mukaan, ole yhteydessä Eero Ahoon, puh. 050 390 1246.

Uudet jäsenet

1.10.2015–31.3.2016

(julkaisuluvan antaneet)

Kim Johansson,	Tammisaari
Jesse Pokka,	Vihtavuori
Pertti Jarla,	Porvoo
Tino Hanski,	Pori
Timo Tuovinen,	Kauhajoki
Ahti ja Eija Rynö,	Parainen
Toivo Sipilä,	Hämeenlinna
Joonas Tanskanen,	Espoo
Matti Sinervä,	Lahti
Petteri Toivonen,	Kangasala
Hanna Klemola,	Hollola kk

Jäsenmaksut

Vuoden 2015 jäsenmaksu on 20 euroa ja perhejäseneltä 5 euroa/perhejäsen (puoliso, alle 18-vuotias lapsi). Liittymismaksu on 10 euroa, sen voi maksaa kerhon tilille FI97 4710 1020 0608 11 BIC-koodi: POPFFI22. Jäseneksi voi liittyä täyttämällä lomakkeen tai jäseneksi haluava voi ottaa yhteyttä jäsen sihteeri Maarit Saloon tai puheenjohtaja Jarmo Kankareeseen.

Kerhon hallitus

Puheenjohtaja

Jarmo Kankare
Lumilantie 4, 21280 Raisio
Puh.044-5575605
jarmo.kankare@gmail.com

Hallituksen jäsenet

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

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

Mikko Rousku
Kiekkostenkuja 20, 15800 Lahti
Puh. 040-5961736

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

Varajäsenet

Mikko Nieminen ja Mikael Takalo

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
maaritsaloster@gmail.com

Toiminnantarkastaja

Markku Klemola
varahenkilönä Kari Kitti

Tulevia tapahtumia

25. Pohjoismaiden Renault kokoontuminen 1.-3.7. 2016

Järjestäjänä Norja. Lisätietoja myöhemmin. Kannattaa myös seurata sivustoa scandinavianrenaultmeeting.com

Grand Tour de Renault 22.-24.7 2016

Tapahtumapaikkana toimii Lautsian Lomakeskus Hauholla, n. 70 km Lahdesta Tampereen suuntaan. Ilmoittautumiset 15.6.2016 mennessä, mieluiten kerhon nettisivuilta löytyvällä lomakkeella tai puhelimitse klo 16–20 Mira Komi, puh. 040-867 6061.

Ovatko yhteystietosi ajan tasalla?

Tieto osoitteen- ja kalustonmuutoksista Maarit Salolle. Tiedon voi laittaa myös täyttämällä kerhon kotisivuilla jäsenlomak- keen 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

Lehden materiaali

Seuraavan Renaultistin juttujen aineistopäivä on 30.9.2016. Erityisesti kaivataan juttuja harrastajien autoprojekteista.

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, Goelette

Pekka Peri, Postinmäentie 24, 49640 Paijärvi,
puh. 050-925 5593. peripekka@gmail.com

R5

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

R5 GT Turbo

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

R8/12 Gordini

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

R10

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

R9/11

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

R12

Pauli Rainio, Uotsolantie 23 as 4,
38460 Sastamala, puh 0400 525572.
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. 050-378 2167 (iltaisin ja viikonloppuisin)

R25

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

Savikat

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

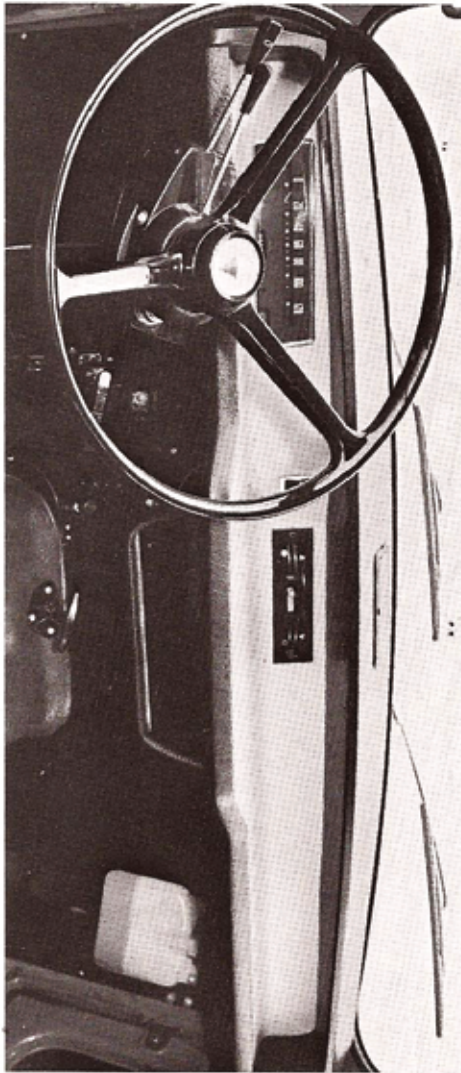
Myynnissä olevat mallit

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

Pienoismallit

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

RENAULT Estafette



RENAULT ESTAFETTE:n kantavuus on nyt 1.100 kg. Mukavat istuimet, teho-

kas lämmityslaite sekä erillisjousitus kierrejoustin y.m. hienoudet luovat hen- kiläution mukavuutta työajoon. Moot- torin eteen sijoituksen ja etuvedon an- siosia kuormatilan lattia on täysin ta- säinen. Käytössä Estafette näyttää par- haat puolensa. Oikealla sivulla oleva liukuovi, yläreunasta saraoitu taka- oven yläosa, kahtena osana sivuille avautuva aliosa sekä matala kuor- mauskorkeus tekevät jakeluajon mah- dollisimman vaivattomaksi.

KORI JA ALUSTA. 4-ovinen, kokonaan hitsattu itsekantava teräskori. Korroo- siosuojattu upottamalla erikoissuoja- värilin.

MOOTOORI. 4-tahtinen, 4-sylinterinen rivimoottori. Sylinteritilavuus 1289 cm³ (73 x 77 mm). Puristusuhde 8,5. Vaih- dettavat sylinteripuket. Kevytmetalli- nen sylinterikanali. Suurin teho 46 hv SAE käyntinopeudella 4500 r/min. Suu- rin vääntömomentti 9,5 kpm SAE käyn-

tinopeudella 2500 r/min. Kampiakseli varustettu 5 runkolaakerilla. Kansivent- tiilit, työntötangot, ylhäällä sylinteri- ryhmässä sijaitseva nokka-akseli. So- lex-kaasutin. Käsiläyttöinen rikastin. Kuiva ilmansuodatin. Suljettu neste- jäähdytysjärjestelmä. Polttoainesäiliö 37 l.

VAIHDELAATIKKO. 4-portainen, täysin synkronoitu. Välilyssuhteet: 1:4,38, 2:2,45, 3:1,51, 4:1,00, perutusvaihde: 3,66. Lattiovaihdvipu. Kuiva yksilevy- kytkin.

OHJAUS. Kierukka ja rulla. Kääntöym- pyrän halkaisija 9,55 m.

IOUSTUS. Erillisjousitus kierrejoustin ja putki-iskunvaimentimin sekä edessä että takana.

RENKAAT. 175 x 380 vyörengaat.

JARRUT. Rumpujarrut kaikissa pyö- rissä. Alipainetehostin. Paineenrajoitin- venttiili. Käsijarru vaikuttaa etupyöriin.

SAHKOLAITTEET. Akku 12 V. 400 W:n vaihtovirtalaturi.

VAKIOVARUSTEET: Pehmustettu hai- käisysoja kääntyy myös sivulle. Läm- mitys portaattomasti säädettävissä, suuttimet tuulilasissa sekä lattialla. Erilliset ratkaisilma-aukot.

PÄÄMITAT

Pituus	409 cm
Leveys	178 "
Korkeus	195 "
Akseliväli	227 "
Raideväli	135 "
Korjitys	150 "
	109 "
	73 "

SISÄTILAT

Kuormatilan pituus	248 cm
" leveys	156 "
" korkeus	155 "

PAINOT

Kokonaispaino	2200 kg
Omapaino	1100 "
Kantavuus	1100 "

RENAULT-autoissa on kuuden kuukau- den takuu. Se on kustannuksitta voi- massa ilman kilometrirajoitusta ja kos- kee työtä sekä varaosia.

MAAHANTUOJA
OY AUTOREX AB

HELSINKI

Oikeus muutoksiin pidätetään.

Renault sisustus -kisan satoa

Vasemmalla Tapio Piittarin R8G painotteinen sisustusratkaisu. Seinällä kasi geetä ja hyllyssä sama teema jatkuu, toimivia 8G Jouef-sähkörauta-autoja. Alimman grilli-kuvan Renault-logo on ehtinyt herättää lieviä kateuden puuskia joissakin kerholaisissa. Esim. näiden kuvatekstien kirjoittajassa.

Oikealla Jarmo Kankareen saunamökin sisustusta. Sieltä löytyy erilaisia pienoismalleja, erityisesti R12 ja Megane Coupé ovat hyvin edustettuina. Huom. 4CV ja Clio V6 polkuautot.

