

Club Renault de Finlande r.y.

# Renaultist

2/2015



VAASA • TAMMELA • ROMME

# 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



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

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!



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](http://www.autokorjaamokujala.fi)

- 4 .....Grand Tour de Renault Vaasa
- 7 .....Höyryä heinäkuussa
- 8 .....Visiitillä Tammelassa 4.9.2015
- 10 .....Ranskalainen visiitti 23.5.2015
- 11 .....Toimijat tutuiksi: Gordini-jaos
- 12 .....Scandinavian Renault Meeting 2015
- 16 .....Ratapäivä Lapuan Ala-Talkkari Areenalla
- 20 .....Classic Motorshow Lahti, 2.–3.5.2015
- 21 ..... Sinistä osaston täydeltä
- 22 .....Lagunan jäljet mielessäni
- 24..... Rellu ja minä - vuosien saatossa, osa 2
- 26 .....Kolmen tuuman Relluja
- 26 .....Kesätreffit Livonsaarella



s. 4



s. 8



s. 12

## Tervehdys kaikki Renault-ystävät!

Kulunut toimintavuosi on loppuillaan, vuosi on ollut antoisa ja Relluttelijat ovat olleet mukana monessa tapahtumassa tänä vuonnakin. Kiitos kaikille tämän vuoden tapahtumissa järjestelyvastuussa olleille sekä myös tapahtumiin osallistuneille jäsenille.

Classic Motorshow 'ssa Lahdessa oltiin 2.-3.5. kahdella osastolla. Rouskun Mikko ja Moisio Juha joukkoineen hoitivat "emokerhon" osaston totutulla varmuudella, Sinisorsa Racing Team ja G- Foorumi olivat omalla osastollaan näyttävästi esillä 8 Gordineilla. Heidän osastonsa myös palkittiin näyttelyn hienoimpana.

Ranskalaisessa visiitissä Siuntion Gårdskullassa 23.5. Renaultistit olivat mukavasti esillä ja uusiakin kasvoja oli saapunut paikalle – ja myös takaluukkukirppiksellä kävi mukavasti väkeä.

Pohjoismaisessa tapahtumassa 4.-5.7. Ruotsissa oli myös mukavasti suomalaisia Relluja paikalla.

Gran Tour de Renaultia vietettiin tänä vuonna Vaasassa 24.-26.7. Piittarin Tapio joukkoineen hoiti tapahtuman hienosti, oli leppoisaa yhdessä oloa sekä kiertoaajelu Vaasan torille ja automuseoon, jossa olikin paljon katseltavaa ja ihmeteltävää.

Syystreffit järjestettiin tänä vuonna Venesillan leirintäalueella Tammelassa 4.-6.9. Osallistujia oli kohtuullisesti, mutta enemmänkin olisi voinut olla. Positiivista kuitenkin oli, että uudetkin jäsenet olivat saapuneet paikalle.

Talvi on autojen rakenteluaikaa. Tänäkin vuonna saimme ihailla muutamaa varsin lumoavaa Renaultia, jotka olivat valmistuneet kesän rientoihin. Odotellaan siis uutta kesää ja uusia autotalleista paljastuvia kaunottaria mielenkiinnolla! Tulkaahan joukolla mukaan ensi vuoden tapahtumiin niin vanhat kuin uudetkin jäsenet! Myös kerhon toimintaan liittyviä ideoita ja virikkeitä otetaan lämpimästi vastaan.

Rauhallista Joulun odotusta ja toiminnan täyteistä Uutta Vuotta 2016!

Jarmo "Japi" Kankare

Renautist  
Numero 2/2015

Club  
Renault de Finlande ry:n  
kerholehti

Toimittanut:  
Wellu

Aineiston kokoaminen:  
Kari Kitti

Avustajat:  
Bruinink Tom  
Cederdahl Thomas  
Hartikainen Jukka  
Huhti Jari  
Häkkinen Sari  
Kankare Jarmo  
Kitti Kari  
Komi Mira  
Moisio Juha  
Nieminen Mikko  
Peisalo Jorma  
Peisalo Jouni  
Pietilä Jenni  
Piittari Tapio  
Rousku Petri  
Rynö Ahti  
Rynö Eija  
Salo Maarit  
Sonnki Miikka  
Tuovinen Timo



# Grand Tour de Renault Vaasa 24.-26.7.2015



Kolme kauneinta:  
Kimmo Penttilän R 16,  
Jukka Järven R 8S ja  
Jukka Kätevän Alpine V6 GT Turbo.

**Kautta Suomen Renault-kerhon historian kesäpäivät järjestettiin Vaasassa nyt kolmannen kerran. Taphtuman viettopaikaksi valikoitui hienolla paikalla oleva Vaasan leirintäalue. Näin kesäpäivien majoitusvaihtoehtoja olikin useita... mökkiä, telttaa, asuntoautoja ja -vaunuja ja hotellivaihtoehtokin, eli jokaiselle jotakin.**

Kesäpäivien viettäjät oli kutsuttu paikalle perjantaina klo 12 lähtien. Ensimmäiset vieraat olivatkin heti puolilta päivin paikalla ja suurin osa porukasta saapui iltaan mennessä. Keli oli perjantaina hyvin vaihteleva, auringon ja sadekuurojen vaihdellessa paikkaa vuorotellen. Onneksi vesikuurot olivat niin lyhyitä, etteivät ne päässeet oikein pahasti meitä kastelemaan. Perjantain ohjelmassa oli majoittautumisen lisäksi iltasaunaa ja iltapalaa. Illan päänumerona järjestettiin kolikonheitto, jonka sääherrakin huomioi lyhyen kaatosateen kera. Onneksi kuitenkin ihmiset pääsivät ison teltan suojiin ja lopulta sadekin heltisi antaen uutta intoa kolikonheittäjille. Tahmeahkon alun jälkeen euroja heiteltiin jo melkein kilpailuhenki-

sesti, toki aina pilke silmäkulmassa ja kaikki palkinnot saivat onnelliset omistajat. Loppuillan osalta ohjelmassa oli vapaata seurustelua ja leirintäalueen mökeistä sekä karavaanarialueelta kuului mm. Renault-aiheisia keskusteluja aina puolille öin asti. Taisi osa nuoresta sukupolvesta käydä Vaasan yöelämäänkin tutustumassa.

Lauantaiaamu valkeni hienossa säässä, joka lupasi hyvää päivän ohjelmaa silmällä pitäen. Puoliltapäivin startattiin noin viidenkymmenen auton voimin lauantain päänumeroon eli cruisingiin, jossa suunnattiin Vaasan torille. Suomen aurinkoisimman kaupungin "veloitteita" lunastettaessa lämpötila huiteli reilusti yli kahdessakymmenessä asteessa ja auringon



Teksti:  
Mikko Nieminen  
Kuvat:  
Mikko Nieminen ja Kari Kitti

Kesän kaunein sai meriittinsä ansaitusti.

paistaessa kirkkaalta taivaalta torilla nähtiin todella iloista Renault-väkeä jollain kädessään jäätelötöterö ja toisten siemaillessa kahvia. Näissä puitteissa saimme esitellä hienoa kalustoamme myös muille ihmisille, joita olikin mukavasti liikkeellä. Korviin kantautui paljon Rellujen tunnistamisia: "Hei, tää on se legendaarinen Sinisorsa", "Onks toi Mörkörellu?". Noin kolmen vartin torivierailun jälkeen letkamme suuntasi Vaasan Auto- ja Moottorimuseolle. Museossa olleen Motorsport-aiheiseen näyttelyyn lisäksi näyttillä oli paljon vanhaa tavaraa aina moottorisahoista televisioihin. Näyttelyn parasta antia olikin ehkä se kaikki oheismateriaali, jota oli kerätty mm. autojen ympärille. Museon taholta meidät huomioitiin mm. niin, että näyttelyn kolmas kerros oli ensimmäistä kertaa avoinna yleisölle. Museon jälkeen oli vuorossa vapaamuotoinen paluu leirintäalueelle, johon monet yhdistivät mm. ruokailun ja eväsvarastojen täydennyksen.

Tämän jälkeen vuorossa oli perinteinen rompetori, jossa jälleen kerran Relluosat löysivät uusia omistajia. Tarkkasilmäisimmät muuten löysivät merkkipaiteista



ostettavaa jo museoltakin. Illan lähestyessä oli saunaa taas kuumana ja osa uskaltautui uimaan asti. Sen jälkeen olikin mukava kokoontua illalliselle leirintäalueen ravintolaan.

Sääennusteiden luvatussa sunnuntaille kovia sateita oli järjestäjäpoppoo pohdinnan edessä ja perinteiset sunnuntai-aamun arpajaiset päädyttiin pitämään jo lauantai-iltana. Mikäs siinä, kun kaikki arvatkin oli jo myyty. Arpojen hyvän menekin salaisuutena (hyvien myyjien lisäksi) olivat varmasti huimat palkinnot. Palkintoina oli kaksi rengassarjaa, Renault-potkulautta, kylmälaukku, formula-aiheisia pienoismalleja ja paljon muuta; palkintojen yhteisarvo huiteli 2 500 euron tienoilla. Palkintojen jaon yhteyteen ujutettiin kesäpäivien toinen kolikonheitto, jossa oli tällä kertaa myös hyvää palautetta saanut lasten sarja. Aimo-osa lauantai-illasta menikin edellä mainituissa pyörteissä ja samalla saimme nauttia erittäin hienosta kesäillasta. Loppuilta meni arpajaispalkintoja ihmetellessä, iltapalaa syödessä, kesä kauneinta äänestettäessä ja tietysti värikkäässä tarinoinnissa.

Sunnuntai-aamun avautuessa voitiin todeta, että sääennusteet olivat pitäneet silloin paikkansa, kun niiden ei välttämättä tarvitsisi sitä tehdä. Ke-

2/2015



Kesäpäiville oli päässyt myös tämä "karhunpoikanen", Rellutouhut kun aloitetaan riittävän ajoissa.

Vierailimme myös Vaasan Auto- ja Moottorimuseossa.

Jarmo keskittyneenä kolikonheitossa.



Huikat arpajaiset.



li oli nimittäin sateinen ja kesän kauneimmatkin julkistettiin sadepisaroiden säestämänä. Ennen julkistusta pidettiin minuutin hiljaisuus edesmenneen Timo Koskisen kunniaksi. Timo tunnettiin kovan luokan autoimittajana ja puuhamiehenä, jolle Rellut olivat todella lähellä sydäntä. Timon idean pohjalta muuten tämän vuoden kesäpäivätkin järjestettiin juuri Vaasassa ja hän toimi myös aiempien kertojen vahvana myötävaikuttajana. Lepää rauhassa, Timo.

Järjestäjöpoppoo kiittää ja kumartaa.



Sunnuntain palkintojenjako suoritettiin teltan suojissa.



Vaasan torilla oli lauantaina tunnelmaa ja sitäkin hienompia autoja.

Kesän kauneimmaksi äänestettiin tänä vuonna todella hienosti rakennettu Kimmo Penttilän Renault 16, toiseksi tuli yhtä lailla antaumuksella rakennettu Jukka Järven Renault 8 S ja kolmanneksi Jukka Kätevän Renault Alpine V6 GT Turbo. Jos kärkikolmikun naimoilta jotain piti päätellä, niin ainakaan sade ei hirveästi haitannut, hymyt olivat nimittäin sitä luokkaa kaikkien suilla. Samalla kerhon puheenjohtaja Jarmo Kankare piti oman kiitospuheensa ja mainitsi, että ensi vuoden kesäpäivät järjestetään Lahden seudulla.

Tätä raporttia lopetellessa on sopiva kohta ottaa muutama knoppitieto. Autoja oli paikalla parhaimmillaan 68 kappaletta ja koko viikonlopun noin 120 henkeä. Parhaimmillaan porukkaa oli enemmänkin, kun esimerkiksi lauantaina päivällä paikalla vieraili monia Relluista innostuneita. Suosituin automalli taisi olla Kasi, joita oli paikalla parhaimmillaan 15. Sen sijaan jonain vuosina kohtalaisen runsas määräinen nähtyä Tipparellua ei tänä vuonna ollut kuin yksi ja sekin käymässä lauantai-iltapäivällä pikaisesti. No parempi niin kuin ei ollenkaan.

Kesäpäivät sujuivat muutamia pikkujuttuja lukuun ottamatta varsin mallikkaasti. Sää oli loppupeleissä puolellamme ja ilmeisesti "yleisökin" tykkäsi ainakin saadun palautteen perusteella. Koko järjestäjäporukan puolesta vielä kerran suuret kiitokset kävijöille! Nyt Salmiakin muotoisia ajonautintoja ja tapaamisiin taas viimeistään ensi kesänä! ♦



Perjantain vastaanottoa.



Arpajaismeininkiä.



## Höyryä heinäkuussa

Renault-harrastus voi parhaimmillaan – tai pahimmillaan, riippuen katsantokannasta – olla muutakin kuin autojen palavasieluista ruuvailua, puunaamista, niillä ajamista ja niiden esittelyä. Toki nuo lienevät ne yleisesti hyväksytyt harrastuksen kulmakivet, mutta muiden harrastusten tapaan renaultismiinkin saattaa pesiä vaarallinen lieveilmiö nimeltä sosiaalinen ulottuvuus. Tässä kerrotaan eräästä tuollaisen lieveilmiön huipentumasta, jolla ei sinänsä ole mitään suoraa yhteyttä Renaulteihin.

Kun Renault-kerhon "Tampereen-jaoksen" – joka siis sisältää vierailuvia vakiojäseniä esim. Hattulasta ja Lahdesta – kaikkein pinttyneimmät jäärät raahautuvat joka toinen viikko iltasella kahvittelemaan jonkin paha-aavistamattoman pirkanmaalaisen ravitsemusliikkeen tiloihin, keskustelu sinkoilee kaik-

kialla maan ja taivaan välillä. No, kieltämättä ajatuksen lentorata viipyy usein lähempänä maankamaraa ja aluskasvillisuutta kuin niitä korkeimpia sfäärejä, mutta se on koontumisten vakio-osallistajat huomioiden varsin ymmärrettävää. Koskaan ei kuitenkaan etukäteen tiedä mihin keskustelu lopulta johtaa, joten eräänkin kevättalvella 2015 käydyn ajatustenvaihdon seurauksena kyseinen maakrapuporukka löysi itsensä saman vuoden heinäkuussa Tampereen Mustanlahden satamasta höyrylaiva Tarjanteen kannelta odottamasta kiinnitysköysien irrottamista ja lähtöä Näsijärven armeliaan loiville aalloille. Hyvä että löysi, sillä kokemus tuon yli satavuotiaan sisävesihöyryn matkassa oli varsin virkistävä ja ravitseva, sananmukaisesti.

Kaikkea se autoharrastus voikin teettää!



Teksti ja kuvat: Juha Moisio

# Visiitillä Tammelassa 4.9.2015

## Uusi Renault KADJAR.

Stop watching, start living.



AINUTLAATUINEN  
RENAULT  
TYTYVÄISYYSTAKUU 100%

Takuu, 4 vuotta tai 100 000 km,  
sisältäen 24 h tiepalvelun.

Alkaen  
**23.990 €**  
TCe 130 bensiini

**29.090 €**  
dCi 110 diesel automaatti  
Kulutus 3,8 l  
CO<sub>2</sub> 99 g

**Kadjar** on katumaasturin, farmarin ja henkilöauton onnistunut yhdistelmä. Siinä on kaikki todellisen monikäyttöisen crossoverin ominaisuudet. Ajo-ominaisuudet riittävät kaikissa olosuhteissa ja siinä on reilusti maavaraa – 200 mm. Käytännöllinen muunneltavuus ja iso tavaratila, 472 litraa (VDA) kuuluu luokkansa suurimpien joukkoon. Mukava ja huoleton ajettava sekä paljon ajamista helpottavia toimintoja. Jos etsit autoa, jossa on kaikki mitä tarvitset ja lisäksi jonka myös haluat, koeaja Renault Kadjar – kyseessä on sinun elämäsi ja sinun autosi!

**Kadjar Energy TCe 130 Life, 23 990 €** (autoveroton hinta 18 702,60 € + arvioitu autovero 4 687,40 € + tk 600 €).  
Kulutus 5,6 l/100 km, CO<sub>2</sub> 126 g/km. **Kadjar Energy dCi 110 EDC-aut Zen, 29 090 €** (autoveroton hinta 24 075,93 €  
+ arvioitu autovero 4 414,07 € + tk 600 €). Kulutus 3,8 l/100 km, CO<sub>2</sub> 99 g/km. Kuvan auto erikoisvarustein.

Teksti: Eija ja Ahti Rynö

Kuvat: Eija ja Ahti Rynö, Kari Kittä

Yöelämää à la Estafette.

Tulipa tässä loppukesästä hankittua edellisen harrasteautoauton tilalle Renault Megane Coupe Cabriolet. Tapaamme Kankareen Japin kanssa useasti Turun seudun harrasteautotapahtumissa ja olen tutustunut häneen tätä kautta. Japi kertoi, että Renault-kerholla oli syystapaaminen Tammelan Venesillalla 4.–5.9.2015. Hän toivotti meidät lämpimästi tervetulleeksi tähän tapahtumaan niin sanotusti ”haistelemaan tuulia”.

Meillä oli jo sovittuna meno Pohjanmaan perukoille samaksi ajaksi, mutta saimme nipistettyä siitä päivän ja eikun mökkiä tilaamaan Tammelan Venesillasta. Perjantaina aurinko paistoi kauniisti ja oli lämminkin eli katto alas ja kohti Tammelaa. Taisimme kiertää kaikki pikkutiet Marttilan ja Someron alueella, kun saimme matkaan kulumaan 140 km normaalin noin 100 km:n sijaan.

Saavuimme iltapäivällä paikalle ja kirjauduimme sisään. Paikkahan oli meille ”tuttu”, olimmekin viettäneet täällä yhden nuoruusajan viikonlopun joskus 70-luvun loppupuolella. Ajokkina oli silloin kuvankaunis keltainen Renu 8 S. Mökki oli aivan järven rannassa, mutta pieni. Saimmekin vaihdettua mökin suurempaan ja pääsimme lähelle Renault-”päämajaa” ja saimme vielä komean Rellu-lakanan mökin seinään.

Meidät otettiin avoimesti ja lämpimästi vastaan ja tarjottiin vielä tervetuliaiskahvit ja pullat. Iltapäivä ja ilta sujui mukavasti seurustellen, puhuttiin autoista – ihme kyllä – mutta toki paljon muustakin. Illan pimeessä kävimme porukalla grillaamassa ja tästä ilta jatkui Estafetten etukatoksen alla jopa pikkutunneille asti, näin kerrottiin. Jouduimme jättämään illanvie-

Lähdössä Tammelaan joskus -70 luvun lopulla.



ton vähän kesken heti puolenyön jälkeen aamuisen lähdön takia. Meille jäi hyvä maku tästä visiitistä ja tuntuu että Renault-kerholaiset ovat yhtä suurta perhettä.

Kiitos Japille ja myös kaikille paikalla olleille kerholaisille. Tapaamme näissä merkeissä jatkossakin.

P.S. Kiitos Kitin Karille tyttäremme Luca-koiran ansiokkaasta rapsuttamisesta. Luca kiittää.

Isot ja pienet osallistujat.

”Liputus” on oleellinen osa Renault-tapahtumaa.



Renaultist

**AUTO**  
**VERKKOKAUPPA** .COM

**Palveluksessasi.**

Osta uusi Renault verkosta tai myymälästämme:  
Helsinki, Konala, Päiväläisentie 1–6.  
Avoinna ma-pe 10–18 ja la 10–14. Puhelin 040 660 5867.

# Toimijat tutuiksi: Gordini-jaos



## Ranskalainen visiitti 23.5.

Ranskalaista visiittiä vietettiin toukokuuisena lauantaina Siuntion Gårdskullassa. Hieman epävakaisesta säästä huolimatta paikalle saapui runsaslukuinen joukko ranskattaria isäntäväkineen.

Kuten kevään ensimmäisessä tapahtumassa usein, autokantaa katsastettiin tavallistakin tarkemmalla silmällä. Autojen lisäksi Gårdskulla tar-

josi runsaasti myös muuta nähtävää: tilalla toimii maatalousmuseo, joka yllätti laajuudellaan ja esi-nevalikoiman runsaudella. Mielenkiintoista ostettavaa löytyi myös rompetorilta.

Kiitos Peugeot-kerholle järjestelyistä ja hienosta paikanvalinnasta!



Meillä on hieno ja omintakeinen merkki harrastettavana. Vuosikymmenten ajan Renault on tuottanut jo autoilun ensi vaiheilta alkaen hienoja ajoneuvoja panssarivaunuista polkupyöriin mitään unohtamatta tai ennen kaikkea mitään mallia väheksymättä.

Merkillä on niin laaja kirjo eri malleja, että se väistämättä on jakanut meitä harrastajia. On rikkaus, että eri malleille on syntynyt omia harrastajaryhmiä rakastamaan ja ihannoimaan juuri tiettyä mallia. Näin on käynyt myös meille Renault 8:n harrastajille. Olemme mieltyneet tuon saippuamallisen takatuupparin ulkonäköön, tekniisiin ominaisuuksiin ja SIELUUN. Kiinnostusta on lisännyt rajusti mallin saavuttama mahtava kilpailuhistoria kansainvälisesti ja kansallisesti meillä Suomessa, missä nopeat suomalaiskuljettajat ovat niittäneet lukemattomia voittoja eri autourheiluluokissa. Haluan tässä avata R 8:n ympärillä toimivia tahoja selvittääkseni muille harrastajille niiden tarkoitusperiaatteita ja asemaa yhdistyksessä.

Renault 8 -mallin harrastajat kuuluvat mahdollisuuksiensa ja halunsa mukaan Club Renault de Finland -merkkikerhoon. Mallin Gordini-version kilpailuhistorian kunnioittamiseksi aloimme järjestää merkikerhon kokoontumisten lisäksi talvisin jäärata-ajoa ja kesäisin asfalttirata-ajoa. Emme alusta alkaenkaan halunneet perustaa omaa merkikerhoa, koska katsoimme, että meillä on todella hyvä ja toimiva merkikerho Club Renault de Finlande. Aloimme kutsua omaa ryhmäämme Gordini-jaokseksi, joka järjesti edellä mainittuja auton kilpailuonteeseen sopivia lisätapahtumia. Kaikki Gordini-jaoksen tapahtumat ovat aina olleet ja ovat edelleenkin kaikille kerholaisille avoimia. Kutsut ovat olleet julkisesti nähtävillä kerhon lehdissä ja nettisivuilla.

Toiminnan käynnisti allekirjoittanut ensimmäisen kerran vuonna 1992. Siitä lähtien toiminta on ollut useampia per vuosi. Vuosina 2000–2011 Jukka Suvisalmi toimi jaoksen tapahtumien vetovastuullisena ideanikkarina ja nyt on vetovastuu jälleen allekirjoittaneella. Seuraaajaa on jo katseltu....

Toimintaa rahoitetaan sekä omakustanteisesti että merkikerhon tuella. Aina tapahtumissa on kuitenkin ollut osallistujien omavastuuosuus.

Kiinnostus Gordini-mallia kohtaan oli huipussaan useana vuonna. Tapahtumat olivat isoja ja jäsenistöä runsaslukuisesti. Se aikaansai valmiita autoja ja sen myötä kansainvälinen kiinnostus Suomessa tapahtuvien ratapäivien osalta sai lisää julkisuutta. Jukka Suvisalmi perusti G-Forum.net -sivut tämän toiminnan Euroopan-laajuiseksi infokanavaksi. Hän hallinnoi, ylläpitää ja maksaa sivujen kustannukset itse. Kaikki harrastajat hyötyvät sivujen tuomasta julkisuudesta ja kaikkien toimijoiden sivut on linkitetty keskenään.

### Sinisorsa Racing Team

**Yleistä:** Perustettu 29.6.1999.

**Historia:** Idean laitto alulle Kjell (Zali) Lindroos.

2/2015

**Tarkoitus:** Mahdollistaa kilpailutoimintaan osallistumisen.

**Päämäärä:** Järjestää yhteisiä tapahtumia, toimii sponsoreihin nähden yhteistyöelimenä, toimii kilpailijan ilmoittajana virallisiin kilpailuihin.

**Facebook:** Sinisorsa Racing Team ja  
**nettisivut:** [www.sinisorsaracingteam.com/](http://www.sinisorsaracingteam.com/)

### G-Forum

**Yleistä:** Perustettu v. 2000.

**Historia:** Idean laitto alulle Jukka Suvisalmi.

**Tarkoitus:** Tuoda kansainväliseen tietoisuuteen Suomessa säilyneiden Gordinien kilpailuhistoriaa, yhdistää mallin harrastajat kansainvälisesti yhteen, mahdollistaa varaosien mahdollisimman laaja saataavuus.

**Päämäärä:** Mahdollistaa Suomeen tuotujen autojen entisöintiä ja säilyttää jokaisen yksilön elinkaari tuleville jälkipolville.

**Facebook:** G-Forum.net ja  
**nettisivut:** [www.g-forum.net/](http://www.g-forum.net/)

### R 8:n lyhyt historia

Renault 8 tuli aikoinaan korvaamaan Renault Dauphinen. Mallia maahantuotiin perusmallisena Renault 8 -mallinimellä vuosina 1962–1972. Näiden vuosien aikana sitä myytiin myös Renault 8 Major -mallinimellä, joka oli lukuisilla lisävarusteilla paranneltu malli, Major sisälsi mm kylkilistat, C-pilarin pokkauksen kromilistoihin, vesikourujen kromilistat, hansikaslokero kromilistat, muutamia mainitakseni. Kaikki mallit olivat nelivaihteisia ja moottorien koot olivat 950 ja 1100 kuutiota.

Vuonna 1965 esiteltiin ensimmäinen Renault 8 Gordini -versio, jossa oli Amédée Gordinin suunnittelema, läpihengittävällä kannella ja kahdella Solex-sivumukaasuttimella varustettu 1100-kuutioinen moottori (97 hv). Mallissa oli uudet, isommat umpiot, kahdet takaiskunvaimentimet per pyörä, tehostetut levyjarrut, öljynlauhdutin, nopea ohjaus ja usealla mittarilla varustettu kojetaulu ja erikoisohjauspyörä.

Jo vuonna 1966 esiteltiin isolohko (!!!) 1255-kuutioinen, läpihengittävällä kannella ja kahdella Weber-kaasuttimella varustettu malli (113 hv). Autossa oli mm kaksi bensatankkia, edessä 25 l ja takana 38 l, 5-v vaihdelaatikko, lisää mittareita sekä uusi näytävä nelivalojärjestelmä.

Gordini-versiot menivät suurelta osin kilpailukäyttöön, hintaero oli myös yli kaksinkertainen perusmallin ja Gordini-version välillä. Tämän vuoksi tehdas lanseerasi Renault 8 S:n perusmallin ja Gordinin väliin. Tämän päivän termeillä kutsuttuna se olisi perhesportti. Autoa maahantuotiin vuosina 1968–1972 ja se sisälsi nelivalojärjestelmän, mutta moottorina oli peruskasin voimanlähde kaksikurkkuisella pysty-Weberillä varustettuna. Vaihteisto oli nelivaihteinen.

### Mallin värit ja tuonti Suomeen

Gordini-mallia tehtiin seitsemänä väriersiona, jotka

olivat valkoinen, metallihopea, perussininen, punainen, tummanvihreä, keltainen ja Ranskan sininen. Suomeen on tietävästi tuotu vain Ranskan sinisenä olevia malleja, pikku-Gordinia 1100-kuutioisena noin 20 kappaletta ja isoa Gordinia noin 60 kpl. Tätä kirjoitettaessa Suomessa on rekisterissä arviolta 3 pikku-Gordinia ja 18 isoa Gordinia.

Mallin tuomisesta Suomeen tuli tänä vuonna kuluneeksi 50 vuotta ja tätä juhlistettiin jo perinteeksi muodostuneessa, tammikuun lopulla järjestettävässä jääratatapahtumassa Ranualla. Kesäkauden pääjuhlena päätettiin osallistua omalla osastolla Lahdessa järjestettävälle Classic Motor Show -harrasteautomessuille. Osastolla oli näytillä seitsemän Gordini-mallia; kaksi siviiliversiota, kaksi ralliversiota, kaksi asfalttirataversiota ja mansikkana korokkeella viimeisen päälle entisöitynä Group II -version Kaunotar. Osasto palkittiin lähes 20000 messuvieraan kansoittamassa tapahtumassa parhaana näyttelyosastona.

Tapahtumassa vieraili paljon mielenkiintoisia henkilöitä, mutta tässä yksi hauska tarina: Osastolle saapui iäkäs herrasmies, joka todentui Mauri (Muri) Saloksi. Hän oli ostanut uutena Tarja Suvisalmen nykyisin omistaman, ensimmäisen Suomeen tuodun Renault 8 Gordinin (1100 cm) rekisterinumeroilla ATC-8. Istutin Murin autoon sisälle, ovi kiinni ja olisitpepa nähneet sen "pikkupojan" ilmeen, joka välittyi ratin takaa nyt yli 70-vuotiaan herrasmiehen kasvoilta...

### Iloisia ja mieleenpainuvia tapaamisia toivoen!

Teksti: Tapio Piittari

# Scandinavian Renault Meeting 2015



Sisäänkäynnin vieressä oli asiaankuuluvaa rekvisiittaa.

## Romme Alpin

24. Pohjoismaiden Rellu-tapahtuma pidettiin tänä vuonna Ruotsin Borlängessä Falunin eteläpuolella. Ihan meitä varten oli avattu laskettelukeskus Romme Alpin, jonka omistaja itse on Renault-harrastaja.

Hotellin puitteet olivat huppeat, tilavissa huoneissa oli mm. "meille tärkeit" kypärätelineet. Kaikki järjestelyt toimivat moitteettomasti ja säiden herra suosi taas kerran meitä Relluhulluja. Myös me suomalaiset olimme lähteneet joukolla matkaan; paikalla oli peräti 9 autokuntaa eli enemmän kuin moneen vuoteen.

Vaikka perjantaina ei vielä ollut virallista ohjelmaa, niin silti suurin osa osallistujista saapui paikalle jo silloin. Allekirjoittaneet tulivat kerrankin jälkikasvun kyydissä, Sinan vain muutamaa päivää aikaisemmin ostmalla Cliolla.

Tervehdittyämme kaikki vanhat tutut kävimme ojentamassa Tanskan Bentelle ja Tommylle perinteeksi muodostuneet tapahtumapaidat – Bente, Tommy ja Jouni ovat ainoat, jotka ovat olleet mukana

pohjoismaisissa tapahtumissa joka vuosi aina ensimmäisestä kokoontumisesta alkaen. Perjantai-ilta kului ulkoilun merkeissä, autoja ihaillessa sekä seurustellen ihmisten kanssa. Tosin jouduimme lopulta luovuttamaan ja siirtymään sisätiloihin liian verenhimoisten mäkäröiden takia.

Lauantai-aamu aloitettiin herkullisella aamupalalla, jonka jälkeen siirsimme autot näyttelykentälle. Melkein saman tien pitikin palata hotellille maittavalle lounaalle, joka tarjottiin upeassa ruokasalissa. Tämän jälkeen oli vuorossa autojen esittely, jonka aikana järjestäjät kertoivat muutamalla sanalla jokaisesta autosta. Myös rompetorilta tuli tehtyä hyviä Alpine-löytöjä.

Sitten alkoi perinteinen maajoukkueen kasaaminen. Tähän löytyi helposti komeahko miesporukka. Tehtävän selvittyä joukkue aloitti taktikoinnin ja naiset siirtyivät liputusjoukkoihin. Maaottelussa oli vain yksi laji: auton kaikkien renkaiden vaihto. Tällä kertaa meidän miehemme eivät aivan yltäneet voittoon.

Kuten kokoontumisissa tavallisestikin, aurinko paistaa ja autot kiinnostavat.



Renaultist



I have driven through all Nordic meetings –tیمی täysimääräisenä koolla.



Uusien Renaulttien kesän kaunein keräsi ansaittua huomiota – Ruotsissa Twingoa ei myydä lainkaan.

Norjan teinijoukkue oli "hiuksenhienosti" muita parempi.

Kisan jälkeen kuunneltiin erilaisten moottoreiden käyntiääniä ennen siirtymistä vauhdikkaaseen rallinäytökseen, jossa hiekka pölysi ja pikkukivet saivat kyytiä.

Palasimme hotellille pölyjä huuhtomaan sekä puheutumaan juhlaillallista varten. Illallinen alkoi puheella ja maljojen nostolla, minkä jälkeen meille tarjottiin kokkien loitimia loisteliaita annoksia.

Ennen suorastaan suussa sulavaa jälkiruokaa jaettiin tapahtuman palkinnot. Kesän kauneinta Rellua äänestettiin kahdessa eri sarjassa, eli vanhemmat ja uudemmat autot oli jaettu omiksi luokikseen. Seniorisarjan voitti Fregate Ruotsista ja uudempien kaudon voiton vei Sainion Pian kirkkaankeltainen Twingo. Tietokilpailunkin voitto meni Ruotsiin, mutta kolmossijan pökkasi Jorma Peisalo.

Ilta jatkui vapaan seurustelun merkeissä hieman lyhyemmän kaavan mukaan.



Suomen joukkue valmistautuu maaotteluun. Taktiikan laadinta käynnissä.

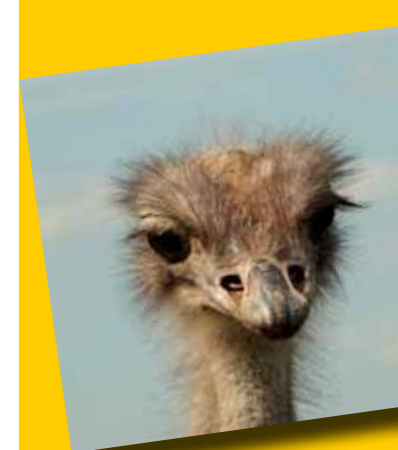
Sunnuntaina aamupalan jälkeen luovutettiin huoneet ja kokoonnuttiin kiertoajelua varten. Ajelun aikana pysähdyimme muutaman kerran tien poskeen kuvaamaan pitkää autoletkaamme. Läheiselle strutsitalalle päästyämme tutustuimme tilaan ja mitä erilaisimpiin tilan tuotteisiin. Sieltä meidän matkamme jatkui kohti Tukholman satamaa muiden jatkaessa huipulla sijaitsevaan Romme Alpin -rinneravintolaan vielä kerran syömään.

Ensi vuonna nokka kohti Norjaa ehkäpä vieläkin suuremmalla joukolla juhlistamaan pohjoismaista 25-vuotisjuhlataapahtumaa. Toivottavasti mukaan lähtevät myös ne, jotka ovat tähän asti vasta harkinneet asiaa. Pohjoismaiset tapahtumat ovat oiva tilaisuus tutustua uusiin ihmisiin, vanhoihin Relluihin sekä paikkoihin, joihin ei muuten välttämättä tulisi lähdeä.

Juhlaillallisen alkupala oli taiteellinen kokonaisuus.



2/2015



Strutsitalan asukki.

Teksti: Mira Komi  
Kuvat: Jouni Peisalo

Matkalla ollaan – Alpine ja rekat laivan alakannella.

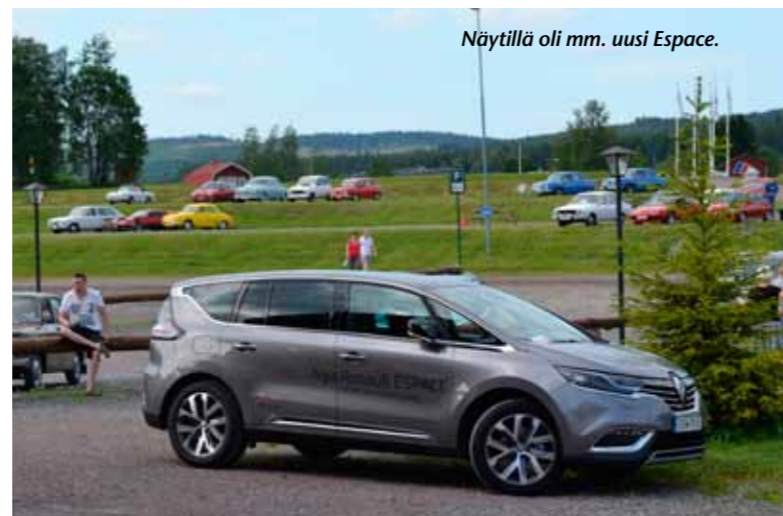
# Scandinavian Renault Meeting 2015



Fregate pokkasi ykköspokaalin vanhojen Renaultien kauneimman kisassa.



Paikalla oli myös yksi Lotus, jonka konehuoneesta löytyi R16:n kone.



Näyttillä oli mm. uusi Espace.



Siniset sorsat omassa rivissään.



Komea letka sunnuntain kiertoajelulla.



Autot alkavat kokoontua Romme Alpin-hotellin piha-alueelle.

## Pientä silputtua

### Renault 4 Safari 40 vuotta



Teksti: Tom Bruinink  
Kuvat: Renault Communication

Tasan neljäkymmentä vuotta sitten Renault 4 Safari (R-1126) lanseerattiin lokakuussa Pariisin autonäyttelyssä. Se oli versio 4L:stä ja 4TL:stä ja huolimatta monista mustista osistaan sitä kuvattiin erittäin värikkääksi. Safarin puskurit, ovenkahvat, tuulilasinpyyhkijät, takaluukun kahva ja taustapeili olivat väriltään mattamusta. Kummassakin kyljessä oli leveä

musta koristelista ja sen yläpuolella kapeampi maalattu musta raita. Asianharrastajille todettakoon, että tämä kapea raita poistui jo vuoden 1977 mallista.

Safari säilyi mallistossa kolmen vuoden ajan. Sen värivalikoimaan kuuluivat kirkaat värit, kuten oranssi, turkoosi, keltainen ja vihreä sekä konservatiivisemmat sininen ja bei-



## Maistuva yllätys

Teksti ja kuvat: Tom Bruinink



Hienoa suklaata, mutta hieno on pakkauskin....

Uuden Dacian ostajat kokivat todella maistuvan yllätyksen, jonka järjesti hollantilainen Dacia-jälleenmyyjä Bochane. Tämä yllätys oli jättiläiskokoinen levy hienointa belgialaista suklaata ja sen päällä kuvattuna koko Dacia-mallisto. Luulen silti, että

valtaosa lahjan saaneista arvosti sisältöä enemmän kuin kuorta...

Bochane on yksi Hollannin suurimmista Renault-jälleenmyyjistä. Se aloitti toimintansa jo yli 80 vuotta sitten, jolloin nykyisen toimitusjohtajan Thijs Bochanen isoisä perusti pienen autokorjaamon.



Edes suklaavuori ei pysäytä Dusteria!



Renault Estafette vm. 1966 valmistumassa.

ge. Mallin "kevytmielisyys" näkyi erityisesti sisustuksessa: putkirakenteisissa, riippumattomyyppisissä etupenkeissä oli värikäs ruudullinen kangaspäällyste ja harmaalla keinonahalla päällystetyt niska- ja jalkatuet. Erinomainen yhdistelmä auton kirkkaan värin kanssa!

Ohjauspyörä oli peräisin R5 TS:stä. Safarin erikoisuus oli kaksi pientä syvennystä kojelaudassa, toinen papereita, toinen pikkuesineitä varten. Lisävarusteena Safarin ostajalle oli tarjolla myös rätkikatto sekä etupenkien säädettävä selkätuki.

Malli on nyt nelikymppinen, mutta R 4 Safari, erityisesti turkoosina, sopii erinomaisesti tähänkin päivään. Se esiteltiin hollantilaiselle mediavälle talvisessa Suomessa. Lehdistön edustajat saivat kokeilla piikkipyörin varustettua Safaria ja testata ajotaitojaan lumisilla teillä ja järven jäällä. Ei ehkä tyypillisin ympäristö Safarille.

Itselleni Safari oli unelma jo vuonna 1975 ja vielä tänäänkin se on suosikkini!



# Ratapäivä Lapuan Ala-Talkkari Areenalla



*Sinisorsa Racing Team järjesti kaikille Relluille avoimen ratapäivän 5.9.2015 Lapualla. Ratapäivä valkeni vaihtelevien sääennusteiden saattamana, sillä lauantaiksi oli luvattu mm. sadekuuroja, mutta sen ei annettu menoa haitata.*

Teksti: Mikko Nieminen

Kuvat: Timo Tuovinen ja Mikko Nieminen



Mikko tyyrää Mörssärillä.



Varikkonäkymää.



Tapio grillasi osallistujille hyvät makkarat.

Paikalle olikin saapunut hienoa kalustoa – 8 Gordineja, Renault Dauphine, Renault V6 GT Turbo, Renault 15, Megane Cabriolet ym ym. Radalla ajoi seitsemän autoa (paraatijossa myös muita autoja) ja yhteensä autoja oli paikalla noin 15. Ihmisiä tapahtumaan oli saapunut kaiken kaikkiaan noin 30. Erityisen mukava oli huomata, että mukana oli myös uusia kasvoja.

Ensimmäiset kierrokset saatiin ajaa kuivassa kelissä, mutta sade alkoi noin puolen tunnin päästä aloituksesta, kun taas loppua kohti rata alkoi olla jo melko kuiva. No, sehän ei meitä haitannut, vaan melkein pä lisäsi innokkuutta, kun pääsi vetämään välillä liipissä asfaltillakin. Päivän aikana ei montaa sellaista hetkeä ollutkaan, etteikö joku olisi rataa kiertänyt. Olimme Lapuan radalla ensimmäistä kertaa ja se todettiin hitaaksi, tekniseksi sekä pieneksi ja näiden tekijöiden saattamana myös haastavaksi etenkin märällä.

Radalla nähtiin lukuisia hienoja luisuja ja

pyörähdyksiä melkein kaikissa mahdollisissa kurveissa. Suurempia haavereita ei onneksi sattunut... yksi penkalle ajo, vähän hiekalla vierailuja ja GoPro-kamera sai vähän osua, mutta ne olivatkin ne "hurjimmat haaverit", joita päivän aikana sattui.

Järjestimme myös perinteitä kunnioittaen aikoinaan hienoja ratapäiviä järjestäneen G-Forum.netin (hatunnosto Jukka Suvisalmelle) tyyliin paraatijon. Keräsimme liudan autoja ja kiersimme muutaman kierroksen rataa ympäri hiljaisella vauhdilla. Paraatijosta löytyy video myös YouTubesta hakusanalla "paraatijajo sinisorsa".

Useamman tunnin radalla tahkottuamme siirryimme Simpsiolle illanviettoon. Ohjelmassa oli saunomista, illallista, nuotion pitoa ja makkaran grillausta kodalla. Yksi yllätysnumerokin oli säästetty iltaan. Kodalla arvottiin jäsenistä se henkilö, jonka auton kuva tulee ensi vuoden Sinisorsa Racing Teamin jäsenkorttiin. Onnellinen voittaja oli Pentti Nieminen. Tällä kertaa

sallimme myös projektikuvat, koska Penalla on vielä projekti meneillään.

Ratapäivän voisi tiivistää siihen, että saimme viettää huikean hauskan päivän kelistä välittämättä, sää olisi voinut olla paljon huonompikin. Jatkossa onkin tarkoitus järjestää ainakin yksi ratapäivä talvella jäällä ja toinen kesällä asfaltilla. Enemmänkin voijoillekin vuosille toki tapahtumia tulla. Hyvänä esimerkkinä toimii kuluva vuosi 2015, kun Sinisorsat ovat olleet monessa paikassa esillä, välillä näyttelytyyppisesti paikoillaan ja välillä on menty sitten vähän kovempaa. Tässäkin lehdessä on juttu kevään Classic Motorshow'sta ja siitä, mitä siellä tapahtui. Jos rata-ajo kiinnostaa tai muuten löytyy halua tulla ihmettelemään meidän touhuja, niin haluankin tässä samalla käyttää tilaisuuden hyväksi ja toivottaa kaikki tervetulleiksi tapahtumiimme. Niistä tiedotetaan nettisivuillamme sekä Facebook-ryhmässämme.

Radalla (ja muuallakin) siis nähdään!



Eeron Gordini nostaa kiltisti etutassua.



Seppo ja Petteri radalla.



Jukka kokeili rajojaan.



Gordinien keulaprofiilia.



Radalla nähtiin myös tiukkaa pohdintaa.

Vuoden 2015 vappu oli kerhon aktiivisteilla varsinaista työn juhlaa, sillä vappupäivä su- jahtauksen kuin huomaamatta Classic Motorshow -näyttelyosastoa rakentaessa. Osasto oli päätetty teemoittaa 50-vuotissynttäreitään juhlihan Renault 16:n varaan, ja paikalle saatiinkin kaksi edustavaa R16-yksilöä. Teemaa myötäillen osaston kahdeksi muuksi autoksi valittiin R16-mallin aikajanaa enemmän tai vähemmän suorat edeltäjä ja seuraaja: Frégate ja R30.

Osaston mitat olivat totuttuun tapaan 6x12 metriä, ja etukäteen oli hieman epäilyttänyt neljän renault'laisittain isohkon auton sovittaminen moiselle pläntille ilman kohtuutonta ahtautta. Autojen luovalla asemoinnilla ja hyödyntämällä osaston pinta-alaa reunoja myöten tuli osastosta kuitenkin varsin ilmava, parhaiden kansainvälisten autonäyttelyiden malliin!

Tänä vuonna lattiamateriaalina nähtiin taas "uutta", kun Petri Heinon kautta kerholle saatiin tervetulleena sponsoreina erittäin vähän käytettyjä sinisiä messumattolaattoja. Materiaalin tarkkaa määrää emme suotta etukäteen vaivautuneet liian tarkasti laskemaan, joten osaston laatoituksen jälkeen oli huojentavaa todeta, että mattoa jäi puuttumaan koko osaston pinta-alasta vain seitsemisen neliometriä. Kokeneina lavastajina saimme vajeen kuitenkin "häivytettyä" autojen alle varjoihin. Lisäksi vajetta helpottivat upouudet 1x1-metriset trikolorin väreihin teipatut kovalevylaatat, sekä samankokoinen keltai-



Teksti: Juha Moisio  
Kuvat: Juha Moisio ja Jukka Hartikainen

## Classic Motorshow Lahti, 2.–3.5.2015

nen Renault-/CRdF-laatta. Nämä sijoitettiin osaston etureunaan pitkälle sivulle, jotta varpaitaan tuijotteleville laahustajillekin selviäisi minkä maalaista ja merkistä rautaa osastolla on esillä.

Hieman korkeammalle tähyistä varten osastolle sijoitettiin edellisvuoden tapaan Raimo Kouhialta lainaksi saatu hieno emalilyltyt erikoisrakenteisen telineen varaan, ja kaikkein korkeimmalle, taivaanrantaan tähyileviä varten sijoitimme "mobiili-lipputangan" päähän Japi Kankareen Renault-valomainoksen, johon Japi oli täksi vuodeksi tuunannut valaistuksenkin toimimaan. Tämä valopiikku näkyikin sitten yllättävän pitkälle halliin ja sen avulla oli helppo suunnistaa osastolle. Myös aivan uutena rekvisiittana oli käytössä ammattimaiset ajoneuvotietotolpat, jotka Timo Paukama oli pelastanut erään autoliikkeen poistoista. Näihin tolppiin sijoitettiin järjestävän organisaation edellyttämät ajoneuvotietolomakkeet. Lisäksi näyttelyä edeltävänä aamuyönä (vappuillanvietosta palattua, vaikkakaan ei ehkä selvittyä...) R16-mallien tolppia varten tuli vielä viime hetken älynväläyksenä iPadillä pyöräytettyä 50-vuotisjuhlasta kertovat esitteet.



Kun osaston pohjatyöt oli saatu valmiiksi, oli aika kutsua paikalle näyttelyn tähdet. Ensimmäisenä paikalle saapui Onni Hakulinen hienolla mustalla Frégatellaan, minkä jälkeen olivatkin asemointivuorossa Jukka Lehtisen vihreä R16 TS ja Kimmo Penttilän tummanpunainen R16 TL. Viimeiseksi paikkansa haki Jouni Kyrölän R30 TS. Näyttelypäivinä osastolla riitti kävijöitä, ja autojen avara sijoittelu osoittautui myös valokuvaamisen kannalta onnistuneeksi ratkaisuksi. Kaikki neljä autoa olivat erittäin edustavia, etenkin Kimmon punaisen R16:n juuri valmistunut, viisi vuotta vinyt "100 pisteen" entisöintityö ei jäänyt kävijöiltä huomioimatta. Classic Motorshow 2015 veti taas ennätysyleisön koleahkosta ja epävakaisesta ilmasta huolimatta. Osaston rakentajan näkökulmasta näyttely sujui taas hienosti, kiitos taas kerran koko ahkeralle rakennusporukalle sekä autonsa näytteille tuoneille ja osastolla näyttelyn aikana päivystäneille.



Teksti: Mikko Nieminen  
Kuvat: Jari Huhti ja Mikko Nieminen



## Classic Motorshow 2.–3.5.2015 Lahti Sinistä osaston täydeltä

Joskus vuoden 2014 puolella Suvisalmen Jukka alkoi puhua muulle Gordini-väelle, että hänellä on suunnitelmassa Gordini 50 vuotta Suomessa -osasto Classic Motorshow'hun 2015. Tämän alkusysäyksen saattelemana lähdettiin pikku hiljaa miettimään messuosastoa jo keväätalven aikana.

Puhelinlangat kävivät kuumina ja sähköpostia läheteltiin suuntaan jos toiseenkin. Alaskin yritettiin istua porukalla, mutta kaikki tuntuivat olevan sen verran kiireisiä, ettei tapaaminen onnistunut. Loppupeleissä päätettiin sellaiseen ratkaisuun, että osasto tehdään Sinisorsa Racing Teamin ja G-Forumin kanssa yhteistyössä. Saimme myös neuvotteltua Rellukerhon tuen osastollemme, mikä oli todella hieno ele kerholta toimintaamme kohtaan.

Jo ajoissa alettiin kartoittaa, mitä autoja osastolle vietäisiin näyttille. Ideaksi muodostui, että pyritään tuomaan näyttille erilaisia Gordineja... siviilipelejä, ralli-, asfaltti- ja jäärata-autoja, pientä ja isoa Gordinia jne. Tässä onnistuttiinkin mukavasti ja osastolle saatiin kattava kavalkadi erilaisia Gordineita, mukaan luettuna myös pikku-G, joka on vuosimallia 1965 ja tullut silloin Suomeen. Yhteensä osastolla oli seitsemän G:tä, nopeasti katsottuna kaikki 'samanlaisia', mutta tarkemmin tutkittuna kaikki keskenään erilaisia ja erilaisilla kokoonpanoilla tehtyjä kilpa- ja siviiliautoja.

Erilaisten Gordinien lisäksi tavoite oli kerätä mahdollisimman paljon kaikenlaista aikakauden rekvisiittaa mukaan osastolle. Osastolla olikin nähtävillä vanhaa ajopukua, lukuisia erilaisia vanteita, moottorinosia, kylttejä, kuvia, juttuja ja jopa polkuauto. Kaikki ne olivat jollain tavalla kytköksissä Sinisorsiin.

2/2015

Tavoitteenamme oli juhlistaa 8 Gordinin 50-vuotista taivalta Suomessa messuosastollemme. Siellä kävinkin lukuisia ja taas lukuisia ihmisiä juttelemassa meidän kanssa Kasigordineista. Moni oli ihmeissään ja kyselivät tyyliin, että "onko tämä oikeasti se sama auto, jota hän on aikoinaan (60-, 70- ja 80-luvulla) kuolannut ralleissa". Vastaus tietysti kuului, että "kyllä vaan, toki hieman restauroituna". Myös mm. Jorma Lusenius vieraili osastolla ihailmassa vanhaa sotaratsuaan.

Mukavana yllätyksenä osasto palkittiin messujen parhaana osastona juuri kokonaisuuden ja harmonian ansiosta. Palkintoraha jaettiin reiluimmalla mahdollisella tavalla myös sponsorit huomioiden. Oli hienoa, että myös lehdistö huomioi osastomme kiitettävästi messujen jälkimainingeissa. Kiitokset seuraaville tahoille: Club Renault de Finlande, G-Forum.net, Sinisorsa Racing Team, Mobilia, Pepe Flink, Mika Koskinen ja kaikki näytteilleasettajat, joiden kanssa osasto rakennettiin.

Messuvieraat saivat kurkistaa myös konehuoneisiin.



Jorma Lusenius ihastelee Autorexin aikaista sotaratsuaan.



Palkinnon luovutus tyytyväisille Gordini-kuskeille.



## Jälkikirjoitus –

Teksti ja kuvat Petri Rousku

# Lagunan jäljet mielessäni

On aika muistella Lagunan kaikkien kolmen version jättämiä ajokokemuksia ja tuntemuksia sieluuni sekä perhe-elämääni – onhan mallinimi siirtynyt historiaan uuden Talismanin myötä.

### Laguna I (tuotannossa 1993–2001) (rek.nro CBZ–932)

Kun ensimmäinen Laguna esiteltiin konseptifarmin yli 20 vuotta sitten, jäi kuva siitä mieleen. Se näytti tyylikkäästi uudenlaiselta voimakkaasti kaareutuvine muotoineen ja katolle taittuvine takasivukunoinen – ja keulaan oli muotoiltu hyvin voimakas ilme yksinkertaisin keinoin! Auto näytti valmiilta tuotantoon. Se erottui muista perheautoista suorastaan ylväänä ja kauniina, mutta silti arkeen hyvin soveltuvana.

Mutta mitä se arki sitten oli? Perheeseemme oli tunkemassa heti vuosituuhannen taitteessa neljäs lapsi, joten porukan liikutteluun oli keksittävä jotain: vanha R25 oli maailmaa nähnyt, ja vaimon Fiat Uno taas näytti siltä. Eikä kumpaankaan mahtunut laillisesti kuutta ihmistä. Joskus marraskuisena iltana kävin katselemaisessa käytettyjen tila-autojen tarjontaa lappeenrantalaisessa autoliikkeessä. Eipä ollut sellaisia.

Silmään sattui kuitenkin helmiäismusta Laguna Break, ja ajattelin, että tuota voisi huvikseen testata. Myyjä avasi takaluukun, ja kas kummaa: kesärengaspinon takana hämmötti pystyssä olevia lisäistuimia. Laguna-farmarista olikin olemassa 7 hengen Familia-versio, ja tämä oli sellainen! Auto oli vuoden 1996 RXE 2,0 S eli Porsche-Volvo -sukuisella 16-venttiilillä moottorilla varustettu, myös

lasinen tehtaan kattoluukku löytyi. Maailmaa se oli nähnyt 38 000 km, ja hintaa oli. Ulkona oli alkanut pyryttää, kun lähdin koeajoon kohti Lemiä ja kotia. Auton voisi palauttaa huomenna. Koeajoimme auton vaimon kanssa Lemmin auraamattomilla mutkateilla – nuoskalunta oli 20 cm. Totesimme, että ei tunnu missään, voi ajaa älyttömän kovaa. Teimme kaupat.

Tuo talvisilla mutkateilla ajamisen helppous ja hauskuus oli Laguna I:n vahvin ominaisuus: autoa pystyi viemään mutkissa pienessä luisussa uskomattoman kovaa. Tunnokas ohjaus ja pitkät joustovarot mahdollistivat tämän. Takapään perinteinen ranskalainen vääntö-sauvajousitus toimii upean progressiivisesti ja hienosti parina etupään joustintuille. Silti takajousitus oli hyvin kantava mahdollistaen isot kuormat. Suurin kuorma taisi olla keväällä 2000, kun lähdettiin ajamaan sukulaisten luo Berliiniin – Itämeri toki ylitettiin matkustajarahtilaivalla. Lagunassa oli siis vauva rattaineen, pikkutyttö (kakkalakossa), kaksi teiniä ja me vanhemmat, matkatavarat ja miljoona ruisleipää tuliaisiksi. Tuoksuja ja ääntä siis... ja oli kyllä suksiboksikin katolla. Autobahnilla vaimo ajoi tasaista 180 km/h vauhtia ja sanoi, ettei tunnu missään. Paluumatka sujui samoissa merkeissä, paitsi että ruis oli vaihtunut ohraan ja kakkalakko oli päättynyt.

Takakontin pikkupenkki olivat kylän lasten suosiossa seuraavina vuosina ja vanhin teini opetettiin ajamaan – tai ehkä Laguna opetti. Loppuvuodesta 2004 ja 148 000 km ajettuna auto oli menossa sitten vaihtoon, mutta mitä jäi teknisellä puolella saldoksi? No, päällimmäinen syy vaihtoon oli Volvon moottori:

se oli runsaille kilometrimäärille aivan liian syöppö, bensaa meni maantielläkin 8–9 litraa sadalla, eikä suorituskykyään vastannut 140 hevosen voimia. Se oli tasaisen tunnoton puurtaja. (Nuorimmaisemme tokaisi kerran hoitoon lähtiessä turvaistuimelta: ”äiti, se ei sanonkkaan vul levö lou”: ajotietokoneen miesääni oli sanonut kerrankin jotain muuta kuin ”fuel level low”.) Alustan niveliä ja puslia Laku söi ihan tavallisen Renun lailla, eli lähes kaikki vaihtoon. Tämän ominaisuuden aiheuttanee ainakin osin ohjauksen tunnokas viritys. Takaluukun kahva halkesi (tyyppivika) ja takaovien tiivisteet viihtyivät vanhemmiten enemmän auton ulkopuolella. Sitten oli sulakerasian piirilevyn vika, joka korjaantui uudella juotoksella. Keskuslukituksen tunnistin sai kosteutta ilmeisesti antennin tiivisteiden kautta ja meni vaihtoon. Tielle auto ei jättänyt koskaan. Laku myytiin ystäväperheelle – olemme edelleen ystäviä.

### Laguna II (vv. 2000–2007) (rek.nro BAG–329):

Työkaveri etsi autoa netin avulla Saksasta syksyllä 2004 ja kertoi minullekin sivuston osoitteen. Siihen mennessä olin jo hieronut kauppa uudesta Scenicistä, mutta vanha Laguna oli liian hyvä ajaa. Ryhdyin tosissani tutkimaan lehdistöstä uuden, 2000 julkistetun Laguna II:n arvosteluja. Ruksasin saksalaiselta hakukoneelta vuosimallit, turbodieselin ja ksenonvalot, ja ruudulle lävähti kymmeniä autoyksilöitä. Valitsin niistä muutaman mielenkiintoisimman ja menin lappeenrantalaisen autovälitysliikkeen pakeille. Sovittiin ajan kohta, jolloin toisin ison setelitukon reissuun lähtevälle liikkeenharjoittajalle. (Tämä kauppa kävi Saksassa vain käteisellä.)

Vain hiukan kävi epäily mielessä, liikkeenharjoittaja oli erittäin luotettavan tuntuinen. Hän pääsi apureineen perille Saksaan ja soitti jo toisen autoehdokkaan luota, hampurilaisesta Rellu-kaupasta. Auto oli sitä, mitä nettikin oli kertonut, myös katsastettu. Koeajon jälkeen auto lähti kohti Suomea. Se oli vuoden 2001 Laguna Break 1.9 dCi Privilege, ajettu 72 000 km (huoltokirjan ja virheettömän ulkoasun perusteella ihan oikeasti). Privilege-varustetaso tarkoitti, että autosta löytyi nahka-plyyshi-sisustuksen ohella kaikki mahdollinen, paitsi peffagrillit. Joulun alla auto saatiin sitten tullista ulos, taas itse merkittävää rahasummaa köyhempänä. Mutta oli kärry selvästi halvempi kuin Suomesta ostettuna...

Tyyppiviat selvisivät heti suomalaisessa katsastuksessa: alapallonivelet (lue alatukivarret) ja takatukivarsien kumipuslat vaihtoon – tarkat saksalaiset katsastajat eivät olleet huomanneet kulumia. Sen jälkeen päästiin maantielle, ja olipa mukavaa. Tiesin jo ennakkolta, että tästä ei löytyisi perinteistä ranskalaista ajettavuutta, vaan aistittavissa olisi jo saksala-

laisvaikutteitakin. Ehkä makuasia, mutta minä olisin ranskalaisuuden kannalla. Mutta oli sitä jäljelläkin, ja ajamista kuvasi kaikinpuolinen vaivattomuus, mukavan vääntävä moottori, vaihteisto ja ohjaus pelasivat upeasti yhteen. Tunteen kruunasi kaunis muotoinen kojelauta laadukkaine pintamateriaaleineen, mukavat istuimet ja äänettämyys. Auto ”kävi käteen” täydellisesti, mikä myös aina kriittinen vaimoni tunnusti. Ja polttoainekulut putosivat puoleen, dieselinä kului reilu 5 l sadalla. Ajoa kertyi vuosittain 30 000–40 000 km, ja aina siitä nautti – olo oli jotenkin levollinen ja rentoutunut koko ajan. (Tämän saman tunteen olin kokenut isäni R25:n ratissa sen ollessa uusi.)

Mittarissa oli reilun viiden vuoden jälkeen 212 000 km, kun tuli yllättävä tarjous uudesta Lagunasta. Pitkin hampain vaihdoimme auton. Tilinpäätös vanhasta siis: tämä maantienliijä ei ollut koskaan jättänyt tielle, mutta ei se teknisesti ihan täydellinen ollut. Alustasta jo mainitsinkin, ja seuraava havainto koski sitten öljynvaihtoa. Tehtaan huolto-ohjelman mukaan vaihtoväli on 30 000 km/1 vuosi, ja se osoittautui täysin epärealistiseksi: 20 000 km:n jälkeen öljy oli mustaa puuroa. Dieselmoottorin turboahdin ei eläisi pitkään tällä tavalla, joten huoltoväliksi otettiin 15 000. (Turboahdinrikoista olikin lukuisia mainintoja ulkomaisissa nettikeskusteluissa.)

Vähän samaan asiaan liittyen pakokaasun takaisinkieräysventtiilin karstoittuminen aiheutti lämpimillä keleillä nykimistä. Ongelma on kyllä tuon ajan muillekin autoille tavallinen, ja se poistuu venttiilin puhdistuksella. Etupyörien laakerit vaihdettiin jossain 150 tkm:n vaiheilla. Etupuskurin takana sijaitsee sitten turbon välilijähdytin, joten puskuria ei kannattaisi tömäyttää lyhtypylvääseen edes kävelyvauhdista – molemmat osat vaihtoon. Tarkasti toimintu 2-vyöhykkeinen ilmastointi alkoi sitten vuotaa, ja sille korjausreissulle auto lopulta jäi. Lyhyesti sanottuna Laguna II oli siis hämmäntävä sekoitus hyvää ja huonoa laatua, mutta hyvä mieli silti päällimmäisenä. Ai niin, ajotietokoneen takana lymyillyt, saksaa puhunut virallisen kuuloinen rouva häipyi heti ensimmäisen yli 20 asteen pakkasen myötä, ja tilalle tuli oxfordilaisittain ääntävä herrasmies...

### Laguna III (vv. 2008–2015) (rek.nro A0Z–469):

Auto-Kilta myi edullisesti koeajoautona palvelleen vm. 2010 Laguna 1.5 dCi Sport Tourerin, eli siihen tartuttiin. Heinäkuun lopulla 2010 keskeytimme retkemme Suur-Saimaan saarella ja lähdimme vanhalla, hitaalla paatillamme kohti sovittua kaupantekotapahtumaa Lappeenrannassa. Elämäme ensimmäinen uusi auto siis otettiin

vastaan kaikkine retkikamoinemme, kaikkea muuta kuin juhlapuvuissa. Mutta olihan se juhallista silti...

Tekniikan Maailma kuvaili jutussaan uudesta Lagunasta 2007 syksyllä auton ulkomuotoa veistokselliseksi. Toden totta, siinä missä II-malli oli vain eleettömän kaunis, tämä uusi oli ja on edelleen mielestäni veistoksellinen, jotenkin siitä tulevat mieleeni englantilaisen kuvanveistäjän Henry Mooren veistokset! Tiedän, että auton muotoilu jakaa mielipiteitä, mutta minun silmäni lepää siinä yhä vielä viiden vuoden omistajuuden jälkeen. Sisustus on myös ihan tyylikäs, mutta edelliseen Lagunamme verrattuna materiaalit ovat hep-poisien oloisia.

Heti ensi ajokokemukset kertoivat sitten, että alusta on suorastaan kova ja pikkumontuissa täristävä. Se kantaa kuitenkin erittäin hyvin ja on tasapainoinen. Ohjaus ei ole ihan

tunnokkaimmasta päästä ja ensiasennuksena olleilla 205-levyisillä renkailla myös veteli hiukan. Vetely korjaantui vaihtamalla tilalle rekisteriotteen sallimat 195:t. Talvisella maantiellä tämä vakautti merkittävästi menoa pöpperölumessa, näin ajopuoli on ihan hyvä. Pikkudiesel on vähän voimaton näin isossa autossa ja vaatii omanlaisensa ajotyylin. Sen omaksumisen myötä kulutuskin putosi alle kuuden litran maantievoittoa ajossa, mutta edellisen 1.9 dCi:n lukemiin ei pääse.

Nyt on viisi vuotta ja 120 000 km takana, ja suurimmaksi harmiksi on osoittautunut radiopaneelin kitinä. Nykyisten turbodieselien merkistä riippumatta yleinen vika, takkuileva kaksoismassavauhtipyörä, vaihdettiin takuuna 35 tonnissa, ja se on tähän asti ainoa vika. Renault on todella löytänyt Laadun. Koputan kuitenkin puuta, koska se tuntuu mukavalta...





# Rellu ja minä - vuosien saatossa

## Osa II

Vuonna 1992 jäi käyttöön vain 18 GTS, kun 12 TS oli viety autuaammille teille. No, ei ongelmia. Syksyllä 1994 muutimme Turkuun, kotiseudulle asumaan, ja vaimo kysyi, etkö osta uutta autoa? Tein työtä käs-kystä. Ostin Puhelinpalsta-lehden, ja löysin sen, Renault Fuego TS:n 1981! Siinä vasta kliffa peli! Poika sai käyttöönsä 18 GTS:n noin vuodeksi. Katsastuksessa vaadittiin korjaamaan 18:sta löydetty öljyvuoto. Otin auton käsittelyyni ja päätin vaihtaa koneeseen uudet tiivisteet sekä muutenkin katsoa konetta sisältäpäin. Kasasin koneen, pistin käyntiin. Lähti se, mutta valtavan vesihöyryn säestämänä, eli jostain pääsi vettä sylintereihin. Uusi yritys. Hain jopa toisen samanlaisen koneen, jonka purin ja kasasin kahdesta koneesta yhden käyttäen soveltuvia osia. Kulki se ihan hyvin, eikä ollut niin vankka höyrypilvi takana. Koeajolenkiltä ajoin takaisin talliin. Vähän ennen tallin ovea kuului meteli konetilasta. Saatuaani auton talliin nostin konepellin ja näin, että yksi mäntä oli tullut koneen kyljestä läpi. Piti taas avata kone ja kasata käsillä olevista osista toinen kone. Ei se sitten enää millään onnistunut, mutta sen verran kuitenkin, että auto kulki höyryn saattelemena. Pistin 18 GTS:n myyntiin Puhelinpalsta-lehden kautta. Sain sen myydyksi yhdelle kaverille, joka tarvitsi 5-vaihteisen laatikon.

Ilmoituksen Fuegosta näin perjantaina, sunnuntaina kävin katsomassa, tiistaina testiin, keskiviikkona tehtiin kaupat, ja ei kun menoksi! Meni aikansa, niin Fuegokin tarvitsi täydennystä, mm. jäähdyttäjä, pensapumppu ym. pientä. Muuten oli iloista ajoa 6 vuotta, paitsi että valoviiksen takana olevat johdot kärähtivät, joten uusi viiksi paikoilleen ja johtojen paikkausta. Tuttu homma, koska tein melkein samaa johtojen paikkausta 12 TS:ään aikaisemmin. Vuonna 2000 alkoi tapahtua: ensin tammikuussa kolmen auton kolarissa keskimmäisenä ilman suurempia vaurioita, onneksi. Keväällä auto hitsattiin risaisista paikoistaan ja osittain maalattiin. Toukokuun lopulla, noin 24. päivä, ellen väärin muista, katsastin sen aamulla klo 8.30, ja hyväksi havaittiin. Kävin Turun Kuntotesti ja Korjauksessa toteamassa, että pitäisi kai myydä nyt kun se on katsastettu. Mies Kuntotestissä totesi siihen, että heille on tulossa toinen auto. Iltapäivällä klo 17.30 olin kääntymässä huoltoasemalle, odotin

vastaantulevan liikenteen loppumista. Siinä samassa räsähti, ja lujaa. Toyota Hiace tuli takaluukusta sisään, enkä sen jälkeen päässyt autolla mihinkään. Oli sen verran kova tälli, että se työnsi koko takaosan noin 10 cm eteenpäin, jolloin takalokasuojat painuivat pyöriin kiinni, eivätkä ne enää pyörineet. Ei kun hinaukseen ja lunastukseen! Seuraavana päivänä kävin valokuvaamassa entistä Fuegoa. Kävelin muutenkin asioilla ympäri kaupunkia. Lopulta kävelin Turun Kuntotesti ja Korjaukseen. Kyselin, koska se auto tulee? Kaveri sanoi, se on pihassa, mene ajelulle. Menin, ja otin sen käyttööni. Auto oli Renault 21 GTS -87.

Ihan kliffa auto, sopivan kokoinen, millä sompaila. Suurempia ongelmia ei tämän kanssa ollut, kerran hitsattiin helmat, startti vaihdettiin ym. pientä. Kävin sen kanssa Porvoossa syksyllä 2000, ja vaihdoin pojan autoon, jonka toin Turkuun huoltotoimenpiteitä varten (19 GTS). No, poika soitti, bensatankki tippunut 21:ssä, molemmat tukiraudat poikki! Korjattiin asia Porvoossa, ja ei kun ajamaan taas.

Kaikki sujui melkein kuin itsestään, mitä nyt piti ohjailta ja tankata silloin tällöin. Meni aina vuoden 2002 kevääseen. Vaihtaessani kesäkumit alle huomasin, perr...! moottorin apurungosta oikea takakorvake poikki! Se hitsattiin ja laitettiin kuntoon erittäin fikusti, olen siitä kiitollinen tekijälle. No, taas baanalle "hurjastelemaan". Tuli 10. kesäkuuta kello noin 11.45 Linnankatu 9-11:ssä Turussa. Vastaa tuli VW farmari, ja perhana teki u-käännöksen suoraan eteen! Kuski oli huomannut vapaan parkkipaikan toisella puolella katua, eli minun puolellani. Jarrut pohjaan ja suoraan Volkkarin oikeaan etukulmaan. Siinä seisoiemme, emmekä muuta voineet. No, pääsimme kadun laitaan pois häiritsemästä muuta liikennettä. Volkkarin vika-han se oli, ja samaa tykkäsivät myös poliisit, joita ilmestyi 2 kappaletta jostain jonkun ohikulkijan tilaamana, haukuivat äijän pystyyn. Me oltiin jo sovittu koko juttu keskenämme ennen poliisien tuloa. Taas auto hinaukseen ja lunastukseen, taas tappelut vaakuutusyhtiön kanssa korvauksista.

Nyt ei ollut uutta autoa heti tiedossa. 2-3 viikkoa ilman Rellua! Kamalaa! Etsin ja etsin, mutta en löytänyt hinnaltaan ja laadultaan sopivaa. Vertasin omaan

entiseen, ja ne kaikki hävisivät, koska eivät olleet edes Relluja. Oli sellainen paniikinomainen tila. Tulipa poikani käymään. Sanoi menevänsä katselemaan Scenicä -99. Menin mukaan kauppaan. Tarjosivat hänen 19:sta sen verran vähän suoraan kauppaan verrattuna, että lupauduin ostamaan sen häneltä. Ja taas pääsin automieheksi ainoan oikean automerkin rattiin, ja tässä sitä nyt ollaan ja jatketaan ajamista. Toki tässäkin oli laittamista, jarrut, vähän maalia, hitsausta. Lukkopesät on jo vaihdettu ja muuta pientä. Tässä on kaikki herkut, sähköikkunat ja keskuslukitus kaukosäädöllä. Ikkunat toimivat kyllä, mutta se lukitus ei toimi muuta kuin avaimella, ja vain yhden oven osalta, muut pitää avata sisältä. Eiköhän siihen lääkkeet löydy kevämmällä?

Yllä olevaa on kirjoitettu aina, kun on tullut inspiraatioita, eli ennen syksyä 2002. Nyt on huhtikuu 2004, eikä Rellun keskuslukitus edelleenkaan toimi kuin avaimella, ja vasen takaovi aukeaa, jos sitä halutaan, mutta ei ole pahemmin halunnut, eli pitää kahvasta sisältä avata. Olkoon!

Ei se tarina tähän loppunutkaan, vaan taas tuli "kuume" eli piti katsella autoja. Löysin yhdestä ilmoituksesta Renault 21 TXI Hatchbackin, malli 1991. Elokuussa 2005 käytiin katselemaan ja kokeilemassa autoa ja pyydyttiin tarjous 19 GTS:stä. Soitin seuraavana päivänä, että haen pois sen kaksyköksen. Pientä laittaa siinäkin oli, mutta ei suurempaa. Mutta sitten taas rupesi tapahtumaan. Jäähdytinviesi oli samaa, ja ainetta sai lisätä yhä enenevästi, kunnes alaletku hajosi kokonaan. Siinä tuli ajettua punaisella noin pari minuuttia sopivan parkin löytämiseksi. Vaihdettiin alaletku, lisättiin vesi, ja taas menttiin. Vettä piti lisätä alvariinsa, joten tulipa taas ajatus auton vaihdosta. Kiersin pari kauppa (tai oliko se vain yksi?) elokuun alussa 2007. Yhdessä oli Megane Classic vm. 1997, ajettu alle 200.000 km. Pyysin omasta tarjouksen ja lupasin palata. Olimme Paraisilla käymässä 21 kanssa, ja vettä piti lisätä syyliin alvariinsa. Soitin lauantaan 11.8.2007 Meganen myyjälle, ja maanantaina 13.8.2007 kävin hakemassa sen. Se kulki hyvin aamupäivällä, mutta iltapäivällä tökki. Kävin myyjän korjaamolla, ja toinen puolapari oli sökö. Vaihtamisen jälkeen se on toiminut ihan hyvin.

No, matka jatkui. Lomareissulla ajaessamme Turusta Säkyliään kierroslukumittari aloitti vinhan pyörimisleikin. Viisari meni eestaas kuin väkkärä. Ei muuta kuin auto seis pientareelle, luukku auki ja kattomaan. No, yksi tulppa oli irronnut jostain syytä kuopastaan. Onneksi oli työkaluja mukana, joten ruuvasin tulpan takaisin, ja eikun menoksi. Kulki perhana nästisti sen jälkeen!

Klassikolla ajeltiin mukavasti, eikä se suuremmin tarvinnut laittaa. Sumuvalojen kanssa oli ongelma, mutta senkin Turun Kuntotesti ja Korjaus hoiti mallikkaasti. Johdossa oli vika, se katkesi valoviiksessä.

Syys-lokakuun vaihteessa 2009 tulin Tyksin parkkipaikalta kääntäen oikealle Kiinanmyllynkadulle, kun räsähti. Nuori nainen oli Nissanillaan törmännyt vasempaan takanurkkaan. Poliisin mukaan se oli minun vikani. En ilmeisesti saanut heille sanomani perille. Mutta olkoon, katselin että on se perä vähän rutussa, eiköhän siitä vielä tule hyvää. Väärä luulo, vahingontarkastaja sanoi, että lunastukseen, korjaaminen mak-

saisi yli 2 kertaa auton silloisen hinta-arvion verran. Se siitä sitten. Taas tuli auton hankinta eteen. Onneksi sain ajaa Meganella siihen saakka, että sain hankittu uuden kulkupelin.

Tutkin Nettiauton tarjouksia eri vaihtoehtoista, ja sitten näin ilmoituksen Renault 25:stä vm. 1988. No pitihän sitä katsella tarkemmin. Sovittiin treffit myyjän kanssa yhdelle huoltoasemalle. Kun näin sen vihreän komistuksen tulevan lähemmäksi, totesin, toi on mun! No, hinnasta sovittiin ja ei kun ajamaan. Hyvin meni aika kauan, vaikka pesunesteeseen varoitustalvo syttyi kesken ajon. Se paloi koko ajan, vaikka säiliössä oli nestettä. Noin vuoden ajettua alkoivat valot reistailla. Kaikki ei ollut niin kuin piti. Kuntotesti ja korjaus hoiti taas hommat hyvin, tehtiin pieni "ohitusleikkaus" ja valot toimii jälleen. Kuitenkin radio lopetti kontrahdin aina välillä ja lopulta kokonaan. Uusi radio paikalle, mutta sekään ei toiminut kuin hetken, joten järjestelmässä oli suurempikin vika. Vielä tuli käynnistysvaikeuksia, kesti aina aikansa ennen kuin starttasi. Kuntotesti ja korjaus saa taas kiitokset hyvästä työstä. Auto käynnistyi hyvin, kunnes syksyllä 2013 käytiin vaimon kanssa katsomassa autoja ihan muuten vaan. Päädyttiin Visa-Auton myymälään. Siellä oli Megane farmari vm. 1999, ajettu noin 251.000 km. Sen vaimo osti. 25 luovutettiin pojan käyttöön, koska hänen autonsa oli rikki. Kuukauden verran hän ajoi 25 kanssa, kunnes se yksi aamu ei enää käynnistynyt. Ilmeisesti siinä oli se sama vika kuin aikaisemmin. 25 jäi seisomaan, ja koska kukaan ei ollut siitä kiinnostunut vei Falck sen romutettavaksi lopulta. Korjaukset olisivat maksaneet vähintään saman kuin mitä maksettiin farmarista.

2013 joukuun 5 päivä oltiin tulossa Porvoosta Paraisien kautta kotiin. Pysähdyimme ABC Auranlaaksole kaupassakäyntiä varten. Virta-avainta kääntäessä kuului merkillistä meteliä edestä. Väänsin toisen kerran, ja auto käynnistyi. Ajettiin kotiin talliin, sammutin koneen ja yritin uudestaan vääntää avaimesta, mutta se ei liikahtanutkaan. Soitin Kuntotesti ja Korjaukseen ohjeita varten. Sain lukkofirman tiedot virtalukon korjauksista varten. Lukkofirman kaveri teki kotikäynnin, poisti virtalukon ja toi sen seuraavana päivänä ja asensi sen paikoilleen. Avain liikkui hyvin, mutta auto ei käynnistynyt, ei edes luvannut. Lukkoheppä totesi, että startti on varmaan mennyt. Ei muuta kuin auto hinaukseen, Turun Kuntotesti ja Korjaukseen. Starttimoottori oli mennyt oikkariin, ja samassa oli käynnistyksenesto mennyt päälle. Sovittiin Kuntotestin kanssa, että auto viedään Keskusautohalliin käynnistykseneston avaamiseksi ja uudelleen koodaamista varten. Odottelin jo, että en saa autoa ennen joulua, mutta toisin kävi, tuli tekstiviesti että auto on kunnossa! Hyvää joulua! Kallis paukku se oli, yhteensä noin 700 €. Nyt matka jatkuu edelleen Rellulla. Vielä kerran, olin taas menossa Porvooseen, ja pidin paussia Lohjanharjun ABC:llä. Sieltä lähtiessä koko kojetaulu oli pimeä, ei nopeusmittaria eikä kierroslukumittaria. Muutkin taulun valot olivat pimeät. Ajoin Porvooseen pientä pelkoa tuntien, pääsenkö kunnialla takaisin kotiin? Outo juttu, kun sammutin koneen ja taas käynnistin, kaikki toimi niin kuin piti! Noin 100 kilsaa jäi pois kilometrimittarista. Ja matka jatkuu Renaulteilla vielä monta kilometriä!

# Kolmen tuuman Relluja

Teksti ja kuvat: Kari Kittä

Lisää todellisia pikkuautoja, eli noin 6–8 sentin pituisia kulkuneuvoja. Nyt lukee jo pakkauslaatikossakin jotta 3 tuumaa, joten täytyypä varmaan ottaa se vakituiseen käyttöön.

Näiden pienokaisten laatu on viime vuosina parantunut huomattavasti, noita uusia voi jo melkein nimittää oikeiksi pienoismalleiksi. Valitettavasti niitä ei ainakaan vielä löydy suomalaisten Renault-liikkeiden valikoimista, nuokin kolme ensimmäistä ovat tulleet maahamme Heinon Petrin matkalaukussa suoraan Renaultin L'Atelier-myymälästä Champs Élyséeltä.



**1.** Tulenpunainen Kadjar edustaa lukuisine yksityiskohtineen hyvin sitä uutta pikkutarkempaa tasoa, esim. ikkunoita kiertävät sekä ovien alareunan kromilistat ovat todella hyvin mallinnetut. Taitaa olla kyseessä kallein Bose-versio koska tässä on katokaiteet, takapenkin keskikyynärnoja ja 19 tuuman Bose/Egeus kevytmetallivanteet. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



**3.** Uusi takamoottorinen Twingo on sukunsa kolmas edustaja. Tuo keltainen pukee sitä erittäin hyvin, jos itse olisin Twingoa ostamassa, niin luultavasti valitsisin juuri tuon värin ja nuo Vintage-raidat kylkiin. Moottorin sijoitus on huomioitu myös mallin pohjalevyssä. Tätä pikkuista voi kysellä varaosaisilla numerolla 77 11 578 140, kotimaassa kannattaa kysyä samalla sitä hintaakin, ettei tule mojavaa yllätystä. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



**2.** Viidennen sukupolven Espace ei kuulu tällä hetkellä maahantuojan valikoimiin, toki jos sellaisen oikean kokoisena haluaisi ostaa, niin esim. Ruotsista sellaisen saisi hankittua. Tällä meikäläisen tulotasolla on

tyytyminen tähän pienempään malliin. Kyseessä olevan Initiale-version tekstien logoja ei taida erottaa tuosta kuvasta, mutta kyllä ne siellä salmiakki-logojen alapuolella sijaitsevat. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



**4.** Vaaleanpunainen Alpine A110 ajoi Team Aseptogylin väreissä 70-luvulla, taitaa olla tyyppiä 1600S. Kilpatalli oli fikusti palkannut kuljettajiksi nuoria naisia, jolloin medianäkyvyys nousi aivan uusiin lukemiin. Samassa tallissa ajoi myös Marketta Oksala Alpine 310:llä. Ihan kelpo malli tämäkin, mm. "hattuhyllyn" tikkaukset ovat hyvin näkyvissä. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



**5.** Sininen rata-Alpine on tyyppiä A210 tai A220, niiden erottaminen tämän luokan autoissa kun on joskus vaikeaa. Onhan se hieman kömpelön näköinen vekotin mutta jo harvinainen ja vaikeasti löydettävissä.

Tämä yksilö putkahti eteeni Nizzan antiiktorilla kaiken muun krääsän keskeltä, en edes tiennyt että tämmöisiä on joskus tehty. Valmistaja Politoys, Italia.



**6.** Keltainen rata-Alpine A442 Turbo on myös pieni harvinaisuus, ei mikään kovin tarkasti tehty, mutta tämän jutun arvokain pikkuauto. Vaikka sille on jo kertynyt ikääkin melkein 40 vuotta, niin se on säilynyt aivan naarmuttomana kaikki nämä vuodet, kenties alkuperäinen pahvirasia on vaikuttanut asiaan. Auto numero 8 ajoi käsittääkseni Le Mans-kisan vuonna 1977, kuljettajina toimivat Jaques Laffite ja Patrick Depailler. Valmistaja Tomica, Japani.



**7.** Alpine satakymppin 50-vuotishistoriaa juhlistamaan valmistettu Alpine A110–50. Auto on tavallaan koottu kolmesta eri Relusta, kori on peräisin sähköauto DeZiristä, alusta Megane Trophysta ja 3,5 litran moottori puolestaan Renault Formula -kilpurista. Erittäin tarkasti sen muodot seurailevat esikuvaansa, mitä nyt peilit ovat mallia lelu, joksi sehän toisaalta on rakennettukin. Vanhat sedät kun välillä unohtavat näiden oikean käyttötarkoituksen. Valmistaja Burago, Italia/Kiina.



**8.** Ihan oikeasti leikitty 15 TL on jo vanhempaa tuotantoa, sen ulkokuoressa näkyvät ajatut kilometrit. Renault 15 on oikeasti harvinainen pienoismallina ja vielä harvinaisempi näin pienenä. Tämäkin auto on ensimmäinen kolmen tuuman R15, jonka edes yleensä näin. Auto on löydetty SPR:n Konttitorilta Turusta, siellä se olla köllötti



**9.** 18 GTS on kulkeutunut työkaverin kapsäkissä 80-luvun loppupuolella Tenerifan tuliaisena Suomeen. Silloin näitä vielä löytyi ranta-puotien valikoimista. Autossa on metallinen pohjalevy ja nuo hassun näköiset "nappipyörät" ajalta, jolloin kaikkiin pikkuautoihin laitettiin alle samat vanteet. Korin mittasuhteet ovat kohdallaan ja 18:n pelkistetyn kauniit linjat pääsevät esille. Valmistaja Guisval, Espanja.



**10.** Mustavalkoiseen Dauphineen sopii tuo pandaväri loistavasti, tämän poliisiauton esikuva on etuoven pienen vaakunan perusteella kiertänyt pitkin ja poikin Pariisin katuja. Sämpylän pohjalevyssä vuosimalliksi mainitaan 1956, taitaa pitää paikkansa, koska sivuvilkut ovat C-pilarissa. Siellä pohjassa on myös vararengas oikealla paikallaan. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



**11.** Keltaisen Fuegon konepellin päällä majaileva merikarhun näköinen herrahenkilö taitaa olla jostain sarjakuvasta kotoisin. Tämäkin pieni auto on valmistettu joskus 80-luvun alkupuolella ja minunkin hyllyssäni se on ehtinyt majailla jo 23 vuotta. Tätä valmistettiin myös isompana eli 1:43-kokoisena, jolloin siinä on avattavat ovetkin. Kummassakin on sama rekisterinumero. Valmistaja Norev, Ranska.



**12.** Vel Satis on tuotannon alkupäästä koska pohjalevyssä lukee 2001 ja siinä on ensimmäinen ja alkuperäinen säleikkö. Velsu on oikeasti iso auto ja sen huomaa myös tämän pikkuauton pituudessa (84 mm). Takaluukkuun on laitettu auton nimi aivan oikealla fontilla, myös vanteet ovat esitteestä tutut ja nimeltään Villa d'Este. Tässä yhteydessä voisi ohimennen mainita, että Renault-kerhomme 1:1 Vel Satis -kanta on kasvanut tänä vuonna ainakin kolmella yksilöllä. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



**13.** Fluence Z.E. sähköauto on saanut ylleen tietekin sähkönsinisen, tai oikeastaan energiansinisen maalipinnan. Tämän värin ja Elective-kevytmetallivanteet sai ainoastaan tähän täyssähköauto malliin. Ilahtuttavaa huomata että näinkin pienen ja edullisen pikkuauton ulkonäköön mallitehdas on panostanut kunnolla. Keulan ilme on aivan esikuvansa näköinen ja takalamputkin ovat sinisävyiset, ainoastaan heijastimet ovat punaiset. Pisteinä iin päälle voimme todeta että Renault-logot edessä ja takana ovat sähköautotyyliin metallihohtoiset! Ja nyt puhutaan siis noin viiden euron tuosta. Valmistaja Norev, Ranska / Kiina.



**14.** Twingo Renault Sportin iloinen kirjava väriytyy tuo heti mieleen jonkun moottoriurheilusarjan, tässä tapauksessa rallin (Pinomäki ym.). Korisarjaan kuuluvat lisähäpäkkeet, spoilerit, helmalevikkeet ym. luovat autoon vauhdin tuntua. Vakiovarusteena olevat 17 tuuman Renault Sport -kevytmetallivanteet ja heti ohjauspyörän taakse sijoitettu varvikello ovat juuri tämän mallin erikoisuuksia. Valmistaja Norev, Ranska / Kiina.



pienestä takalasista ja alkuperäisistä Sphynx-vanteista. Kukahan noille vanteille oikein keksii nimiä? Valmistaja Norev, Ranska / Kiina.



16. Zoe, Konseptiauto nro 3. Zoella taitaa olla epävirallinen ennätys konseptiautojen

lukumäärässä, tai ainakin niiden, joita on näytetty julkisuudessa. Tämä vuonna 2012 Pariisiin autonäyttelyssä esitelty malli oli jo tosi lähellä tuotantoautoa. 100 %:n sähköauto on kyseessä, mutta tämä ei vielä kannata Z.E.-tunnusta, eivätkä salmiakkilogot ole sinisiä. Kuvasta ei valitettavasti oikein erota lasikaton kuviointia, eikä melkein yksipuolaista ohjauspyörää, valoumpioiden seitsemän pientä lediä voi tarkkaan katsoen kenties havaita. Takavalotkin on toteutettu kiitettävästi. Valmistaja Norev, Ranska / Kiina.

Kilpailu käynnistyy

## Kenellä on vuoden hienoin Renault-sisustus tai -pihapiiri?

Vuosien varrella tämänkin lehden sivuilla on nähty lukuisia esimerkkejä kerholaisten kodeista, autotalleista ja pihapiireistä, jotka on koristettu asiankuluvin Renault-varustein. Nyt etsimme hienointa ja Renault-henkisintä kokonaisuutta – pihapiiriä, sisustusta tai autotallia.

Lähetä kuva omasta Renault-tuunauksestasi kerhon sähköpostiosoitteeseen [postia@renaultkerho.net](mailto:postia@renaultkerho.net) viimeistään 31.12.2015. Kilpailun voittajat julkaistaan ensi vuoden ensimmäisessä Renaultistissa. Maineen ja kunnian lisäksi voittajille on luvassa myös pieniä palkintoja.

## Pientä silputtua



Autoverkkokauppa on Renault-jälleennyjperheen uusin jäsen, joka nimensä mukaisesti myy autoja verkossa, mutta jolla on myös komeat toimitilat Helsingin Konalassa. Syyskuun alussa yritys järjesti lähes viikon mittaisen tapahtuman, jonka

yhteydessä lanseerattiin Suomen usin Renault-tulokas Kadjar. Lisämausteena tapahtumassa olivat Renault-kerholaisten vanhat menopelit, jotka edustivat kerhoa komeana rivistönä Autoverkkokaupan myymälässä. Kiitos kaikille tapahtumaan

osallistuneille kerhoalaisille – autot herättivät ansaittua huomiota ja tekivät toivotavasti kerhoammekin tunnetuksi uusille Renault-kuskeille.

Renaultist



# RENAULT 18 DIESEL

## Vakituiset kokoontumiset

**Helsingin seutu**  
Kuukauden toisena tiistaina klo 19. Paikka Neste Oil Vantaa Tikkurila Kehä 3, Niittytie 2.

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

**Lahden seutu**  
Kokoontumiset ABC Savikukka Hollolassa joka kuukauden toinen maanantai klo 19.

**Oulun seutu**  
Kokoontumiset Ouluntullin Nesteellä kuukauden ensimmäisenä maanantaina klo 18.

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

**Tampereen seutu**  
Kokoontumiset parillisten viikkojen tiistaina klo 18. Paikka ABC Lahdesjärvi Automiehenkatu 39. Yhteyshenkilö Jukka Hartikainen, puh. 0400 666 910.

**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 viimeinen maanantai klo 18.00. Paikka vaihtuu joka kerta, kutsu kokoontumiseen tapahtuu tekstiviestillä. Jos haluat mukaan, ole yhteydessä Eero Ahoon, puh. 050 390 1246.

## Uudet jäsenet 1.3.–30.9.2015 (julkaisuluvan antaneet)

Palomäki Anna-Kaija,	Koskenkorva
Mononen Jukka,	Joensuu
Ala-Penttilä Markku,	Vaasa
Meriläinen Jarmo,	Pukaro
Repo Pekka,	Kontiolahti
Outinen Jyrki,	Turku
Saarinen Sami,	Säkylä
Lehto Jukka-Pekka,	Pori
Johansson Kim,	Tammisaari

## 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.

## Club Renault de Finlande ry:n hallitus

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

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

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

Merja Takalo  
Oksantie 14, 86300 Oulainen  
Puh. 050-3685099

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

**Varajäsenet**  
Mikko Rousku 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

## 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**

Paikkana Hauho. Lisätietoja myöhemmin.

## Ovatko yhteystietosi ajan tasalla?

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

## Nettinurkka

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

## Seuraavan lehden materiaali

Seuraavan Renaultistin juttujen aineistopäivä on 30.3.2016. Erityisesti kaivataan juttuja harrastajien autoprojekteista.

## Mallivastaavat

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

**Alpine (A110, A310, R5 Alpine...)**  
Antti Mikola  
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, Goulette**  
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  
Leiniälantie 76, 38220 Stormi  
puh. 0400-950 722  
kimmo.venetpohja@ellivuori.fi

**R12**  
Pauli Rainio, Uotsolantie 23 as 4,  
38460 Sastamala, puh 0400 525572.  
pakke57@gmail.com

**R15/17**  
Aarno Oksala  
Vekkulantie 1158, 42140 Juokslahti  
puh. 050-345 5468, aarno.oksala@pp.nic.fi

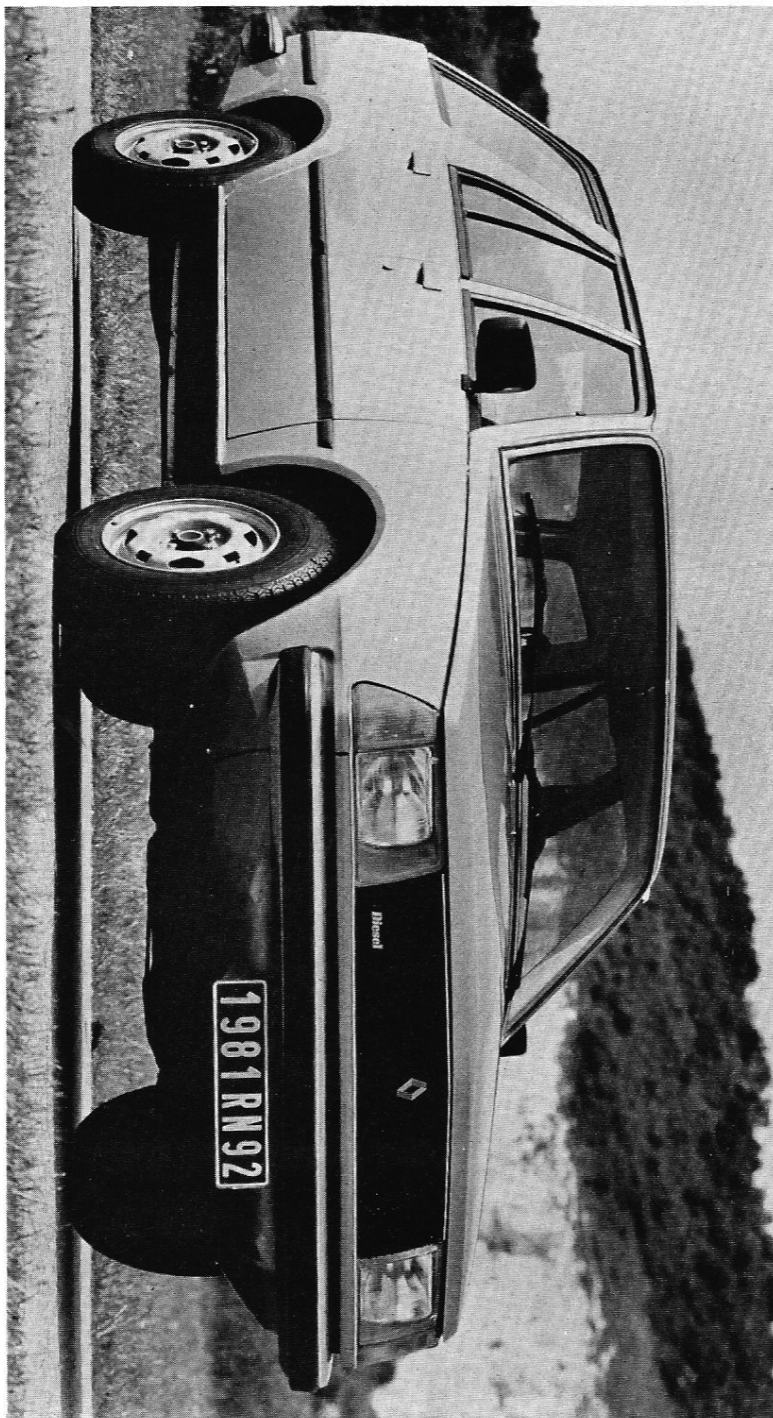
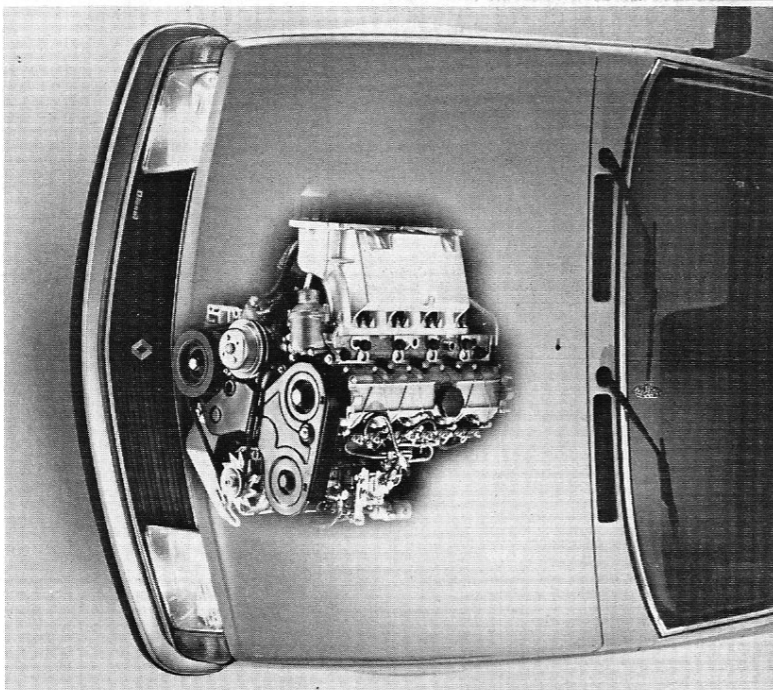
**R16**  
Jukka Lehtinen  
Kallinlahdenkatu 13, 39500 Ikaalinen  
puh. 0400-739 870, jtlehtinen@surfeu.fi

**R19**  
Timo Leiqvist,  
Majavatie 4 B, 01450 Vantaa,  
puh. 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@autotalopeltari.fi

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



**Huippuluokan teknologiaa**  
Monet Renaultin edistyneisimmät tekniset ratkaisut ovat vaikuttaneet koko autoilun kehitykseen. Tällä hetkellä moni autonvalmistaja on halukasti keuhutamaan Renaultin vankkaan kokemuksen ja tekniseen tietoon. Renault 18:n uusi dieselmoottori on yksi osoitus Renaultin teknologian korkeasta tasosta. Niinpä Renault nousikin muutamassa kuukaudessa Ranskan eniten myydyksi dieselhenkilöautoksi.

Tämän uudenaikaisen dieselmoottorin perustana on Renault 20 TS:n alumiinimoottori. Renault 18:n 2,1-litrainen dieselmoottori painaakin ainoastaan 150 kg. Se saavuttaa suurimman vääntömomenttinsa alhaisella pyörämisnopeudella. Renault 18 Dieselin kulutus on todella pieni. Silti se on varsin suorituskykyinen: huippunopeus on 156 km/h ja kiihtyvyys 0-100 km/h 16,6 sekuntia. Vaihteisto on viisinopeuksinen. Moottorin ääni

**Renault 18 Break on asiantuntijoiden mielestä markkinoiden kaunein farmariauto. Sekin on saatavana diesel-moottorilla varustettuna.**  
on poikkeuksellisen vaimaa. Renault 18 Diesel osoittaa että uudenaikaisella dieselmoottorilla varustettu henkilöauto pystyy tarjoamaan kilpailukykyistä suorituskykyä sekä korkealuokkaista ajo- ja matkustusmukavuutta huipputaloudellisesti.

KORI Neliovinen turvakori, rekisteröity 5 hengelle.  
MOOTTORI Nelisyhtinen dieselmoottori, pitkittäin etuakseliston edessä. Suljettu päädytysjärjestelmä. Iskuriavuus 2068 cm³. Puristusuhde 21,5:1. Teho 49 kW (67 hv)/4500 r/min DIN. Vääntömomentti 127 Nm (12,9 kpm)/2250 r/min DIN. KYTKIN Kuiva yksilevykytkin.  
VAIHEISTO 5 vaihdetta eteen, yksi taakse.  
VOIMANSIIRTO Etu veto.  
OHJAUS Hammastanko. Kokoontainuva ja taittuva ohjauksakseli. Negatiivinen olkapölkkeäma. Ohjaukseen kierraksia 3,7. Kääntöympyrän halkaisija 10,3 m.

JOUSITUS Kierrejouset, putki-iskunvaimentimet, kalifituksen vaihteimet.  
RENKAAT Sisärenkaatormat vyörengaat 165SR13. JARRUT 2-piirijärjestelmä, alipainelohostin. Edessä levyjarrut, takana rumpujarrut. Kuormitusäättö-nen paineenajotusventtiili estää takapöyrien lukkiutumisen.  
SAHKOJÄRJESTELMÄ Akku 12 V, 44 Ah. 50 A:n vaihtovirtalaturi.  
VAIKOVARUSTEET Mm. halogeenivalot, peruutusvalot, päätäntä etujäätinissä, nukkamato, loppis-luket takaovissa. Farmarissa takalasin pesin/ pyyhin.

SUORITUSKYKY  
Huippunopeus (km/h)  
Kiihtyvyys 0-400 m (sek.)  
Kiihtyvyys 0-1000 m (sek.)  
Kiihtyvyys 0-100 km/h (sek.)  
POLTTOAINENKULUTUS (ECE) litraa/100 km  
tasoinen 90 km/h  
kaupunkeissa  
kautunkäytössä  
Polttoaineställön tilavuus (litraa)  
PÄÄMÄT (cm)  
Pituus  
Leveys  
Korkeus  
Akseliväli  
Tovaväli (cm)

	18 TD	18 TD farmari
156	153	
20,1	20,3	
37,5	37,8	
16,6	16,9	
5,2	5,6	
7,2	7,5	
7,4	7,4	
53	57	
438	446	
169	169	
140	140	
244	244	
400	475-1560	

MAAHANTUOJA OY AUTOREX AB HELSINKI  
**RENAULT**  
Maailman suurin etuveetoisten valmistaja





## Kesätreffit Livonsaarella

Jo perinteeksi muodostuneet, Japin järjestämät mobilistien treffit Livonsaarella järjestettiin tänä vuonna heinäkuun 18. päivänä. Ilma oli aurinkoisen lämmin niin kuin edellisinä vuosinakin.

Livonsaaren kyläyhdistyksen ylläpitämällä kesätorilla oli tuttuun tapaan tarjolla muurinpohjaittuja, kahvia ja pullaa. Eläkeläisten vetämä karaoke vastasi mukavasta taustamusiikista. Myös marja-, vihannes- ja kirpputorimyyjät toivat liikettä torielämään.

Paikalla olleet harrasteautot herättivät kiinnostusta toriasiakkaissa ja monet muistelivatkin omia nuoruusvuosiaan ja tuon ajan autojaan. Mm. vaalea kuplavolkari keräsi kehuja ja sai hymyn monen kasvoille. Oli varsin helppo huomata, että autot ovat omistajiensa silmäteriä ja he ovat myös aidosti kiinnostuneita harrasteautoista.

Toivottavasti ensi kesänäkin kerholaisten kalentereista löytyy sopiva aika poiketa Livonsaarelle!

*Kesätorin vakioasiakas Jenni*

