



Takaveto-Master alusta varustettuna umpikopilla ja mm. takalaitanostimella.

Tavaran kuljettajat

Osa 1

Renaultilla on maailmanmittakaavassakin vertailtuna merkittävän laaja tavara-automallisto. Se on ollut itse asiassa paketti- ja kuorma-automyynnin markkinajohtaja Euroopassa viime aikoinakin monena vuonna. Tämä johdunee ainakin osaksi erittäin laajasta mallistosta.

Kerhon lehdessä ei vuosien varrella ole käsitelty tätä kuljetuspuolta kuin korkeintaan pintaa raapaisten. Luokaamme siis nyt silmäys siihen, mitä tehtaalla on tarjolla tavarankuljettajien työkaluiksi. Aloitetaan tarkastelu kevyemmästä päästä. Tässä numerossa esittelemme siis kevyempiä mallisarjoja ja seuraavassa numerossa sitten kookkaammat mallit. Suomessa näitä kaikkia eri vaihtoehtoja ei kuitenkaan ole saatavana. Eikä katsaus suinkaan ole kattava, paremminkin suuntaa-antava. Mutta ehkäpä meidän kerholaisien on kiinnostavaa tietää edes tämän verran tämän oman merkkimme laajemmastakin tuotepertuaarista. Cliot ja Meganet taitavat tuntea melkein kaikki tätä lehteä lueskelevat.

Kangoon- ja Traffic-versioissa löytyy

Ensimmäisenä eli kevyimpänä vaihtoehtona silmiemme alla on paketti-Kangoon, eli Kangoo Express. Se ei suinkaan ole yksi yksittäinen malli, vaan siitä on versioita olemassa ties kuinka monta. Jo akseliväljään on Kangooseen saatavissa kolme eripituista, Express Compact 2,31 m, Express 2,70 m ja Express Maxi 3,08 m. Korien pituudet samassa järjestyksessä ovat 3,83 m, 4,21 m ja 4,60 m. Ja näistä ainakin keskimääräiseen oli ainakin aiemmin vielä kahta eri korin takaylitystä eli korin sitä osaa, joka sijaitsee auton taka-akselin takapuolella. Pitempiperäinen oli lisänimeltään Grand volume.

Kaikki moottori- ja varusteluvaihtoehdot tietenkin lisäävät vielä vaihtoehtojen määrän moninkertaiseksi. Bensiinimoottori on 1,6-litrainen ja diesel 1,5-litrainen dCi kolmena eri tehoversiona. Tehtaan Ranskan nettisivuilla oli 35 eri mallivaihtoehtoa, eivätkä tässä varmaankaan olleet vielä kaikki eri ovi- ja ikkunavaihtoehdot. Kangoon Z.E. -sähköversio valittiin äskettäin Euroopassa vuoden 2012 tavara-autoksi. Kangoon myydään myös Nissanin merkeillä ja mallinimellä (Cubistar) varustettuna. Ja aivan näinä

aikoina myös Mersunakin (Citan) – keula ja kojetaulu tosin silloin eri tyyliin muotoiltuna. Pick-up kehitemää Kangoosta ovat vuosien varrella rakennelleet useammatkin pajat. Näitä ovat mm. ruotsalainen Floby Kaross ja Durisotti ties missä.

Kangoon jälkeen isompaan suuntaan siirryttäessä seuraavana mallisarjana on Trafic, ja se on Renaultin tarjokas pakettiautojen niin sanottuun tonniluokkaan. Sen versioiden lukumäärästä en uskalla veikata omaa arvaustani, mutta sata erilaista versiota tuskin riittää. Akselivälivaihtoehtoja on kaksi, samoin kuin umpikorin korkeuksiaakin. Ikkuna- ja ovivaihtoehtoja on lukuisia. Traficia valmistetaan myös tavaratilan osalta pelkkänä alustana, jolloin rungon päälle voi asentaa päällirakenteen käyttäjän tarpeen mukaiseksi.

Dieseleitä on tarjolla ainakin kolmena tehoversiona, 2,0 dCi 90 hv, 2,0 dCi 115 hv ja 2,5 dCi 146 hv. Ja jos Traficia ei jostakin syystä halua Renault-merkisenä sen voi toki hankkia Nissanina (Primastar) tai Opelinkin (Vivaro). Mallinimet ja merkit maskissa ovat silloin toiset, mutta tavara on kuitenkin sama ja tulee samalta tehtaalta.

Masterista Maxityyn...

Traficista seuraava kookkaampi sarja on Master, jonka valikoima on myös melkoisen hurja, siis lukumääräisesti. Laskin tehtaan Ranskan nettisivuilta 254 eri versiota, eikä siinä ole vielä kaikki. Malliston ominaispiirteenä on mm. se, että kevyemmän päään mallit ovat etuvetoisia ja raskaammat mallit ovat takavetoisia ja niiden taka-akselilla on paripyörät.

Masterin mallisarjan kevyempi pää on vielä pakettiautoiksi rekisteröitäviä, mutta suurempi osa mallistosta taitaa kuitenkin olla kevyitä kuorma-autoja. Kevyen kuorma-auton kokonaispainonhan alkavat 3,5 tonnista, sitä kevyemmät ovat pakettiautoja. Etuvetoisissa valittavana on kolme umpikorin korkeutta

(H1 2,30 m, H2 2,50 m ja H3 2,75 m) ja kolme pituusvaihtoehtoa (L1 5,05 m, L2 5,55 m ja L3 6,20 m). Takavetoisissa umpikorin mittavaihtoehtoina on kaksi pituutta (L3 6,20 m ja L4 6,85 m) ja kaksi korkeutta (H2 2,55 m ja H3 2,80 m). Nämä vaihtoehdot ovat Suomen valikoimassa. Dieselmoottorin tilavuus on 2,3 litraa ja siitä on ainakin kolme tehoversiota: 100, 125 ja 146 hv. Itse asiassa Masterin raskaampi mallisto korvaa aiemman Mascot-malliston, joka poistui Masterin uuden malliston tultua markkinoille.

Jos haluaa Masterin Opelien merkeillä koristeltuna, niin mallin nimi on Opel Movano. Tai Nissanina se on sitten Nissan NV400.

Raskaimpien Mastereiden kanssa samoissa kokonaispainoluokissa esiintyy myös Renault Maxity, joka on käytännössä Renun merkeillä koristeltu Nissan Cabstar. Maxityt on valmistettu Nissanin tehtailla Espanjan Avilassa vuodesta 2007 alkaen. Moottoreina DXi2,5 120 hv, DXi2,5 140 hv ja DXi3 150 hv. Taitavat olla Nissan-lähtöisiä nuo moottorit, ainakin tuo kolmelitrainen. Akselivälivaihtoehdot 2500 mm, 2900 mm ja 3400 mm. Tämä malli on ehkä poistumassa ainakin Suomen markkinoilta.

... ja Midlumiin

Midlum seuraa Masteria edelleen raskaampien mallien suuntaan mentäessä. Mallisto kattaa kokonaispai-



Tavara-Kangoon muut pituudet: Kangoo Express ja Kangoo Express Maxi. Näistä Maxi on vuoden 2012 satoa Suomen markkinoilla, tuore tuttavuus siis.



Eräs tehtaan ulkopuolisen valmistajan kehittämä pick-up-malli Kangoosta, ei hassumpi.



Tuore malli ja näinä päivinä niin trendikäs: täyssähköinen Kangoo Express Maxi Z.E., vuoden 2012 Euroopan tavara-auto!



Tässä Suomessa harvoin nähty takaylitykseltään pidempi Kangoon-versio, kutsumanimi Kangoo Grand Volume. Suomen kerholaisilta löytyy ainakin yksi tällainen, tuolta Sipoon suunnalta. Terveisiä vaan, Eki!



Trafic kokovaihtoehtona L2H1 eli pitempi akseliväli ja matalampi kattovaihtoehto umpikaappina, siis ilman tavaratilan ikkunoita.



Trafic ikkunoilla ja penkeillä varustettuna, tätä voi nimittää vaikka pikkubussiksi.



Takaveto-Masterin alusta ns. miehistöohjaamalla.



Masterin umpikaappi L2H2, pituus 5,55 m ja korkeus 2,50 m.



Lyhin paketti-Kangoon eli Kangoo Express Compact. Tämä malli ei tätä kirjoitettaessa syksyllä 2012 ole Suomen maahantuojaan hinnastossa eikä siis myöskään tuontiohjelmassa.

noluokat 7,5 tonnista aina 18 tonniin. Moottorikojoja on kaksi, nelisynterinen DXi5 (4,76 l) ja kuusipytyinen DXi7 (7,15 l). Nämä moottorit ovat Deutz/Volvo-alkuperää, eli eivät alkuperältään Renaultin suunnittelua eikä valmistamia. Moottoritehoja on valittavana pienempään koneeseen 180 tai 220 hv ja isompaan joko 270 tai 300 hv.

Myös ohjaamoiden osalta tehdas harjoittaa komponenttiyhteistyötä, sillä Midlumin ohjaamo on pohjimmiltaan sama kuin mitä mm. Volvo käyttää FL- ja FE-mallistoissaan. Ehkä tiesitkin, että Volvo Trucks on nykyään Renaultin kuorma-autotuotannon suuri omistaja. Samaa ohjaamoä käyttää myös ainakin hollantilainen kuorma-autovalmistaja Daf kevyehkässä LF-mallistossaan. Tätä tarkoittaa rationalisointi ja komponenttiyhteistyö nykypäivän kuormuritehtailussa.

Midlumiin on tarjolla 19 akseliväliä, 3 eri ohjaamopituutta, kolme viimeistelytasoa ja lukuisia eri

kokonaispainovaihtoehtoja, joilla alustan komponentit valikoidaan hyötykuorman maksimoimiseksi. Ja esim. jousituksen saa joko ilmajousilla tai "rautajousilla" varustettuna. Renaultin kuorma-auton alustat tunnetaan yleisesti sangen keveinä, joten vastaavasti hyötykuormat saadaan suuremmiksi. Midlumit on tähdätty erityisesti tavaroiden jakelutehtäviin ja sen kaltaisiin. Tai miksipä ei vaikka hinausautoksi tai jättekärrin alustaksi.

Tässä oli pintaraapaisu Renaultin kevyen pääntavarankuljettimista. Tämä raapaisu koskee lähinnä Euroopan alueen kalustoa. Yleisesti tunnettua on, että esim. Etelä-Amerikassa monilla tavara-automerkeilläkin on aivan muista maanosista poikkeavaa mallistoa tarjolla. Mutta, kuten sanottu, tämä esittely rajoittuu vain Euroopan alueen tarjontaan. Lehden seuraavassa numerossa esittely jatkuu tuhdin ja tanakamman kaluston parissa.



Avolava-Maxity.

Tässä miehistöohjaamoinen Maxity varustettuna umpikaapilla.



Tämä Maxity on saanut tehtäväkseen kuljettaa ns. nostolavaa, jolla uutterat työmiehet pääsevät korkeuksiin asentamaan vaikkapa tiivisteitä seinän saumoihin tai vaihtamaan valaisinten lamppuja.



Tämä on kevyt Midlum, 180 hv ja kokonaispaino 7,5 tonnia, avolavalla varustettuna.



Suuritilavuukisella ohjaamolla ja pressukykyisellä umpilavalla varustettu Midlum, todennäköisesti tarkoitettu hieman pidemmille kuljetusmatkoille.



Isompi Midlum, 270 hv ja kokonaispaino 18 tonnia, päällirakenteenaan umpikaappi.



Midlum-perustainen nelivetoinen paloauto, eli kaikki pyörät vetävät. Huomaa samanlainen miehistöohjaamo kuin ed. kuvassakin. Palonsammutuskaluston on asentanut firma nimeltään Saurus.

Pitkälustainen ja ns. miehistöohjaamolla varustettu Midlum.

Vuosikokous Tampereella 6.4.



Renault-kerhon kevät käynnistyi perinteiseen tapaan Käyttöauto Oy:n isännöimällä vuosikokouksella Tampereella.

Ennen varsinaista kokousta Käyttöauton Harri Harju toivotti kokousväen tervetulleeksi ja kertoi Renault-myyntituoreimmat kuulumiset. Kokouskahvien jälkeen päästiin varsinaiselle asialistalle,

jolla olivat sääntömääräiset asiat.

Kokouksessa päätettiin seuraavaa:

- Vuoden 2012 tilinpäätös vahvistettiin ja hallitukselle myönnettiin vastuuvapaus.
- Toimintasuunnitelma ja budjetti vuodelle 2013 hyväksyttiin.
- Päätettiin kerhon puheenjohtajasta ja hallituksen kokoonpanosta vuodelle 2013. Puheenjohtajana jatkaa Jarmo Kankare Raisiosista, ja myös hallitus jatkaa edellisen vuoden kokoonpanossaan. Varsinaisina jäseninä toimivat Jussi Leppänen Tampereelta, Sami Luoto Porista, Miikka Sonkki Raisiosista ja Merja Takalo Oulaisista. Varajäsenet ovat Anna Rautainen Jyskästä ja Petri Heino Tampereelta.
- Toiminnantarkastajaksi valittiin Markku Klemola Lahdesta ja varatoiminnantarkastajaksi Kari Kitti Paimiosta.

- Päätettiin vuoden 2014 jäsenmaksuista. Liittymismaksu on 10 euroa, jäsenmaksu 15 euroa ja perheenjäsenen jäsenmaksu 2 euroa.
- Päätettiin, ettei hallituksen jäsenille ja toiminnantarkastajille makseta palkkioita.
- Päätettiin, että kerhon vuosikokous kutsutaan koolle Salmiakki-tiedotteessa tai Renaultist-lehdessä sekä internet-sivuilla julkaistavalla ilmoituksella.

Lisäksi keskusteltiin kesän tulevista tapahtumista ja toivottiin runsasta osanottoa.

Kiitos vielä kokousjärjestelyistä vastaanille Harri Harjulle ja Jussi Leppäselle. Kevät on aina mukava käynnistää Tampereelta!

Teksti: Sari Häkkinen