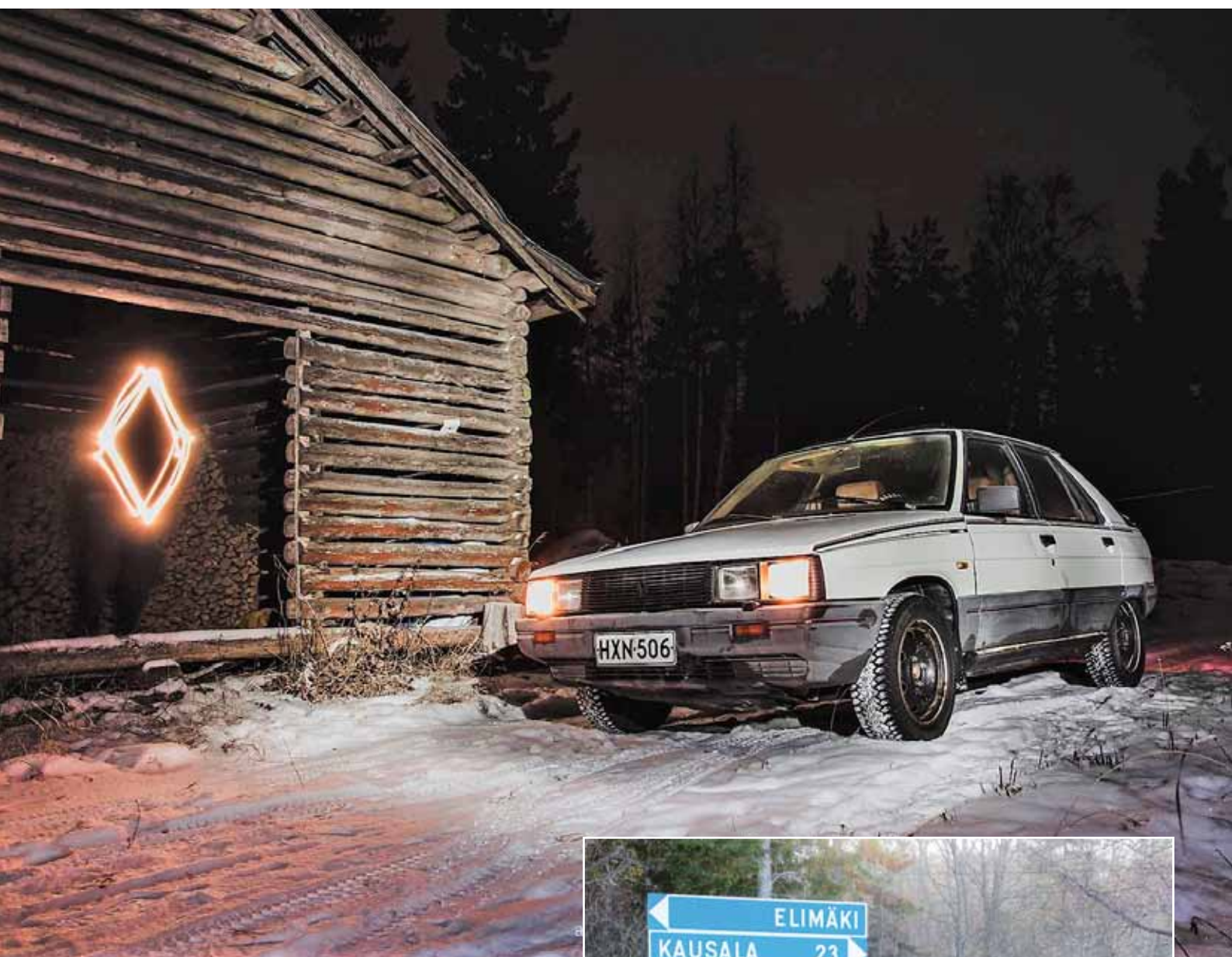


Club Renault de Finlande r.y.

# Renaultist

1/2019



**Kreikka  
Ranua  
Turku**





# 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  
Avoinna 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

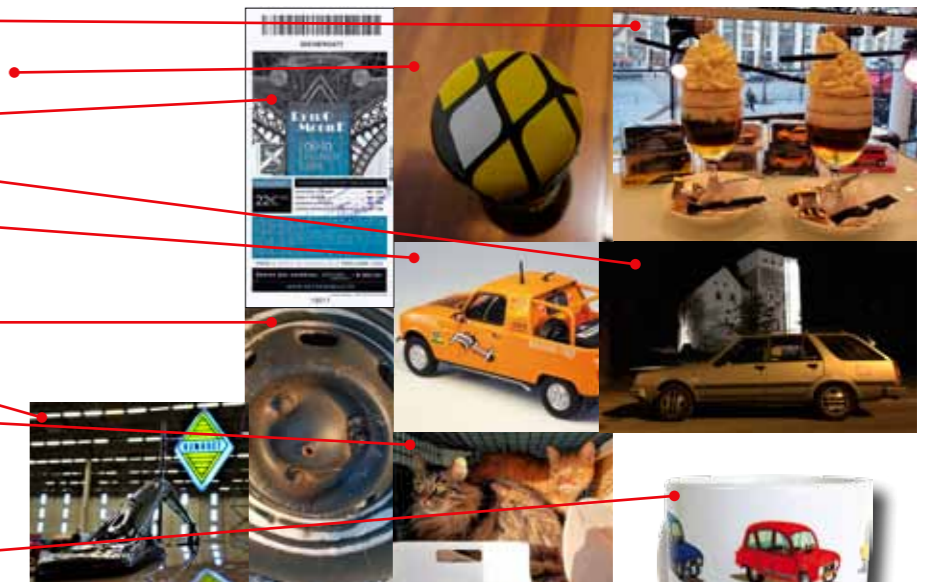


Urpiaisentie 7 B 1, 01450 Vantaa. Puh. (09) 872 8911 ja 0400 512 816. kujala@autokorjaamokujala.fi  
Avoinna ma-to 7.30 – 17, pe 7.30 – 16  
[www.autokorjaamokujala.fi](http://www.autokorjaamokujala.fi)

## Sisältö

1 / 2019

- 4.....RetroMobile 2019
- 7.....Maailma renaultistin silmin
- 8 ..... Christine Renault
- 10 ..... Nuorisajaos puuhailee
- 14 ..... Pieniä Rellu-uutuuksia
- 16 ..... 1906 Renault 14 CV
- 18 ..... Ranua Ice Track
- 20 ..... Talvi-Heikki 2019
- 22 ..... Meganella Kreikkaan
- 25 ..... Pikkujouulun tunnelmissa
- 26 ..... Vuosikokouksen päätöksiä
- 28 ..... Tom Bruinink



## Puheenjohtajalta

### 35. toimintavuosi käynnistyy

Alkanut kolmaskymmenesviides toimintavuosi polkaistiin vauhdilla käyntiin Sinisorsa Racingin Ranuan jäaratapäivillä 25.-27.1. hyytävän kylmässä talvisäässä. Kivijärven Markku oli loihnut meille hienon jääradan omaan kotirantaansa. Jäätälanteen vuoksi meillä oli yksi rata käytössä, mutta siitä saatiin näppärästi kaksi rataa, kun toisena päivänä ajosuuntaa muutettiin.

Osallistujamäärä oli tänä vuonna hieman aiempia vuosia pienempi, mutta yhdessä tekeminen sitäkin tiiviimpää – esimerkkinä siitä perjantai-illan reissu Tunturirallia katsomaan 31 asteen pakkasessa. Kun Valtteri Bottas viuhahti ohi WRC-autollaan rakotulien loistaessa taustalla, oli viilinki mahtava. Iso kiitos Markulle upeista puitteista ja järjestelyistä sekä Markun Tarja-vaimolle perjantain ja lauantain kestityksistä.

Allekirjoittaneella sekä matkakumppani Kähkösen Ramilla oli Ranualla melko pitkä matka - noin 950 km suuntaansa. Tapahtumaan osallistuminen on meille jo melkein pakkomielle: siinä matkan rasitukset unohtuvat, kun tuttujen kanssa rupatellaan Relluista ja mitä niihin taas on rakennettu uutta.

Kiitos kuuluu myös Ahon Eerolle ja Piittarin Tapiolle järjestelyhommista auton käyntiin saamisissa sekä jutusta tähän lehteen.

Toinen alkaneen vuoden tapahtumista on perinteeksi muodostunut TalviHeikki-tapahtuma 3.3. Siellä kerho oli tänäkin vuonna esillä, joskin tänä vuonna oltiin hieman uudemmalla kalustolla mukana. Toki Takalon Miksu toi näyttille viime vuonna hankkimansa Renault 18 GTX Breakin; uudemmat mallit olivat Yrjö Järven Renault Megane 3 RS sekä Leif Sirenin Renault Megane Cabriolet vuodelta 2012.

Osaston rakentelussa mukana olivat autojen omistajien lisäksi Satu Landvik, Seppo Ertman, Kari Kittinen sekä allekirjoittanut. Kiitos kaikille avusta.

Tulevista tapahtumista mainittakoon Ranskalainen visiitti Kouvolan Tykkimäellä 18.-19.5., Pohjoismaiden Renault-kokoontuminen 28.-30.6. Rommessa Ruotsinmaalla sekä 35. Grand Tour de Renault 26.-28.7. Pyhäsalmeilla. Tervetuloa mukaan!

Lämmin kiitos yhteistyökumppaneille kuluneista vuosista.

Kesää odotellen, *Jarmo Kankare*



**Renautist**  
Numero 1/2019

Club  
Renault de Finlande ry:n  
kerholehti

**Toimittanut:**  
Wellu

**Aineiston kokoaminen:**  
Kari Kittinen

**Avustajat:**  
Eero Aho

Arne Bolzman  
Tom Bruinink

Google  
Arttu Haimi

Sari Häkkinen  
Jarmo Kankare

Kari Kittinen  
Jorma Peisalo

Tapio Piittari  
Maarit Salo

Miikka Sonkki  
Eliisa Takalo

Mikael Takalo







Teksti: Kari Kitti  
Kuvat: Kari Kitti ja  
Jorma Peisalo

Tämän vuotinen Retro-reissu saatiin käyntiin aika sujuvasti huolimatta Charles de Gaullen lentokentän 2-terminaalin remontista, Roissy-bussin kyytiinkin päästiin aivan sattumalta keskeltä ajotietä. Laukut tuttuun hotelliin, ja sieltä suorinta tietä metrolla Riemukaarelle. Siitä on mukava lamsia Champea alamäkeen Pariisin tärkeimpään turistikohteeseen, Renaultin L'Atelier-myymälään. Onnistuneiden auto-kauppojen kunniaksi nautimme pari kupillista irlantilaista kahvia toisen kerroksen Le 53 Restaurantissa.

Seuraavana päivänä oltiin tasan kello kymmenen muutaman sadan muun harrastajan kanssa näyttelyhallin ovella, oli muuten aika pitkä ja leveä jono. RetroMobile on laaja, siis todella laaja näyttely. Alueen hallien suuruutta kuvaa se, että vaikka siellä oli kaksi Rellujen kuvaamiseen erikoistunutta suomalaisryhmää, niin kumpikaan niistä ei vaan nähnyt ihan kaikkia Relluja. Meiltä jäi huomaamatta valkoinen Floride, ja toiselta ryhmältä valkoinen Tippa. Emme tiedä, mitä muuta meiltä vielä jäi havaitsematta.

Renaultin osasto oli tällä kertaa keskittynyt 40 vuotta täyttäneeseen Renault-turbojen maailmaan. Siellähän oli vaikka mitä, oli 5, 9, 11, 18, 21, 25, Fuego, Safrane, Megane, F1 -turbot sekä turboton

Estafette myymäläauto. Valitettavasti lehtemme sivumäärä on rajattu, eivätkä kaikkien hienojen autojen kuvat mahdu millään mukaan tähän tarinaan. Kerhon nettisivulla on enemmän kuvia tapahtumasta.

Myös Alpineita oli esillä muilla osastoilla. Uusi A110 ilmakompressori-kuplatallissa sekä FJ-Teamin pari kireämpää versiota. Heillä oli myös ensimmäisen A110:n kutitelu, neljällä kaasurilla varustettu yksilö. Erään osaston koristeena oli Korsika-rallin kilpuri "pullistetuilla" lokasuojilla, näiden kahden auton lokasuojien välisiä eroja oli hauska vertailla. Niin ja olihan siellä myös sininen A110 polkuauto.

Autoiluteemaan sopivaa taidetta oli jälleen runsaasti esillä. Viime vuonna erään taiteilijan ns. Jerrykannuista valmistama Transformers-hahmo kiinnitti huomioni, ehkä se johtui lastenlasten lelukopan sisällöstä. Tänä vuonna sama taiteilija oli valinnut aiheekseen Rodinin Ajattelijä-patsaan, se oli jo tyylikäs.

Pienten autojen kauppiaita oli useita kymmeniä, ettenkö sanoisi liikaa. En millään ehtinyt tutkia jokaisen kauppiaan jokaisen hyllyn jokaista nurkkaa! Mitähän aarteita sinne oikein mahtoikaan vielä jäädä. Niin kuin vanha sanonta kuuluu: Se on keräilijän taivas ja helvetti yhtä aikaa. Näin sanoi myös Niemisen Pentti







## RetroMobile 2019

ensi kerran Retrossa käydessään.

Tapahtumassa saa kulumaan päivän, tai kaksi, riippuen asianomaisen kiinnostuksen määrästä, joillekin rouville puoli päivääkin voi olla liikaa. Mutta hyvin koulutettu avovaimo jaksaa taapertaa rinnallasi kahdeksankin tuntia, kunhan pääsee välillä istumaan cafen puolelle. Yksi iso plussa järjestäjille, olivat vihdoinkin laittaneet alakertaan tilapäisen suuren kahvilan näyttelyvieraita varten.

Siis seuraavan vuoden matkaa suunnittelemaan, lentolippuja tilailemaan ja hotelleja varaamaan. Tärkein matkavaruste ovat kuitenkin hyvät kengät, ei ihan uudet, vaan sellaiset jalkaan jo muotoutuneet, varpailla on tilaa, ne eivät purista mistään, tukevat ym. – niitä tuolla tarvitaan.



Avo Tippa:  
4 GTL 1988 "Open air".  
Hp. 12.450€, 67.000 km.



## 21 Turbo RetroMobilessa

RetroMobile-näyttelyssä Turbo-Relujen ympärillä kierrellessäni huomasin erään esittelijän avaavan 21:n konepellin ja oven, no tietenkin kiiruhdin paikalle kuvia räpsimään. Taisivat kaikki turbot olla peräisin tehtaan salaisista varastoista, eli ns. ajamattomia autoja. Konehuone ja moottori olivat ulkonäöltään uutta vastaavassa kunnossa, sieltä ei pölyä tai likatahraa löytynyt. Mutta kyllä sitä kuvattiinkin, ukkoa pyöri avonaisen konehuoneen ympärillä niin, ettei kohta sekaan enää mahtunut.

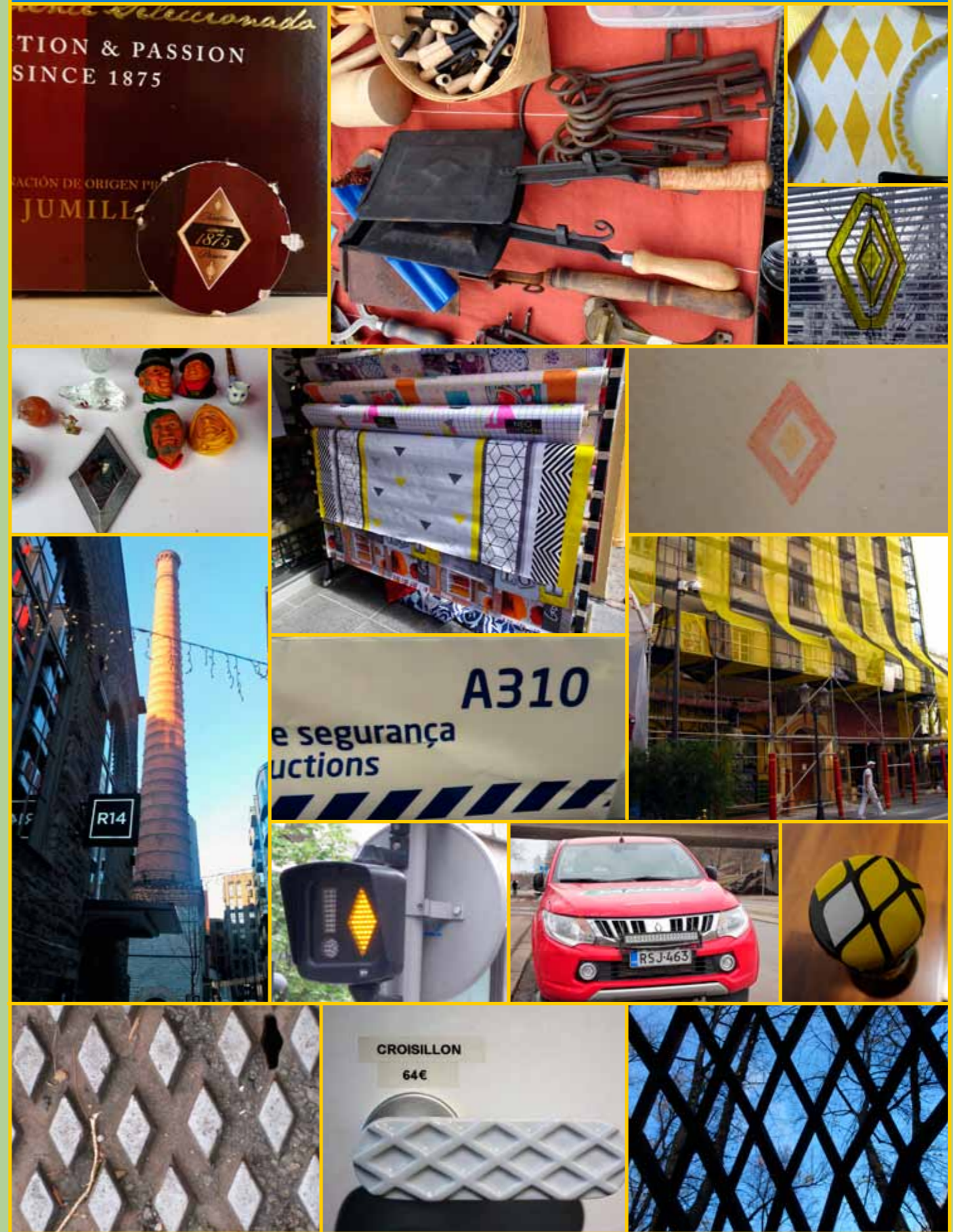
Ohjaamo edusti myös samaa linjaa, ei tullut pieneen mieleenkään mennä istumaan ah niin ihanille 80-luvun plyysipenkeille, silloin vielä verhoiltiin penkit pehmeän tuntuiseksi. Valokuva matkamittarista sen vahvistaa, siihen on kertynyt vaivaiset 268 kilometriä. Muovihuppuvaraston autoja, juuri niitä joita näkee netissä naputtamalla hakuun: Renault secret garage. Eli aikamoinen aikakone koko Renaultin osasto, kiva nähdä vuosikymmeniä vanhoja autoja "uutena".



Teksti ja kuvat: Kari Kittä



## Maailma renaultistin silmin







## Christine Renault

Ennen kevään Retromobile-näyttelyä lunttasin ennakkoon tapahtuman pohjapiirroskarttaa, ja sieltä löytyi myös Louis Renaultin osasto. Sehän oli pakko käydä bongaamassa paikan päällä. Osastolla oli esillä vain yksi tuote, Louis Renaultin elämäntarina sarjakuva-albumin muodossa. Ehdin räpsäistä osastosta yhden kuvan, kun luoksemme lipui tumma kaunis ranskatar. Hän alkoi ilmeisesti kauppaamaan meille kyseistä albumia, kunnes huomasi, ettei nuo ymmärrä sanaakaan hänen jutuistaan. Siinä sitten englantia suomeksi murtaen väännettiin ja hänelle selvisi, että ollaan Suomen Renault-kerhosta, minulla on paljon pieniä Relluja, omistan R4:n ja kun vielä kerrottiin, että käytiin sen kanssa Rellun 100-vuotisjuhlassa Pariisissa 20 vuotta sitten, niin sen jälkeen oltiin jo melkein VIP-vieraita.

Nainen kertoi että tunnin päästä paikalle saapuu madame Renault kirjoittamaan nimikirjoituksia sarjakuva-albumeihin. Jos olisimme tuolloin paikalla, niin saisimme nimmarin mekin. Tämä Mme Renault oli siis oikeasti Louis Renaultin tyttären tytär tai tyttären tytär. Emme oikein saaneet selvää siitä puhetulvasta, jota tuli paljon.

No tunnin päästä olimme jälleen paikalla, ja saimme sen nimikirjoituksen pienen ihmettelyn jälkeen pääsylippuumme. Kun hänelle selvitettiin, että olemme kaukaisesta jääkarhujen maasta ja harrastamme intohimoisesti Relluja, niin saimme jopa herttaisen hymyn, vaikka emme edes ostaneet kirjaa. Mikäli oikein ymmärsimme, niin hän on antanut tiedot kirjaan, hänen miehensä on kirjoittanut sen ja vieressä istunut herrasmies on kuvittanut teoksen. Niin tai näin, nyt meillä on Louis Renaultin perillisen nimikirjoitus Retron pääsylipussa. Pitää varmaan kehystää se ja laittaa seinälle.

B001NE901K7Z

RETRO MOBILE  
PARIS // PORTES DE VERSAILLES // PAVILLONS 1/2/3  
06-10 FÉVRIER 2019

MEILLEUR TARIF	HORAIRES D'OUVERTURE AU PUBLIC
22€ TTC	MERCREDI 6 FÉVRIER ..... 10H - 22H
	JEUDI 7 FÉVRIER ..... 10H - 19H
	VENDREDI 8 FÉVRIER ..... 10H - 22H
	SAMEDI 9 & DIMANCHE 10 FÉVRIER ..... 10H - 19H

PARIS // PORTES DE VERSAILLES // PAVILLONS 1/2/3

Ventes aux enchères ARTCURIAL - 8 février // Retromobile

WWW.RETROMOBILE.FR

19017

# Quo vadis? Uusi Renault KADJAR



**Nyt automaatti  
manuaalin hinnalla!**

**Automaatti alkaen nyt  
27 590 €**

### Minne menet?

Tulen sieltä, missä määritellään koko muun maailman tyylit. Siksi muotoiluni etumatka ulottuu korin suurista linjoista aina sisustuksen pienimpiin yksityiskohtiin asti. Tyylini tarkoittaa myös tyylikästä matkantekoa. Ajettavuuteni loistaa kaupungissa ja maantiellä samalla kun 20 cm maavara tasoittaa mökkitiet ja taipaleet. Aja ja tunne ominaisuuteni. Tunne tyylini. Menen sinne, minne sinä haluat.

**Nyt automaatti manuaalin hinnalla!** Esim. TCe 140 EDC7-aut Zen 27 590 €. Uuden mittaustavan (WLTP) mukaisesti CO<sub>2</sub> 148 g/km, yhd. kulutus 6,5 l/100 km. Kampanja on voimassa yksityishenkilöille 30.4.2019 mennessä tehtyihin uusiin asiakastilauksiin. Tarjousta ei voi yhdistää muihin etuihin tai tarjouksiin. Mallisto alkaen TCe 140 Life 25 590 €, CO<sub>2</sub> 144 g/km, yhd. kulutus 6,4 l/100 km. Hinnat sis. toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein.



# Nuorisojaos puuhailee

Teksti: Mikael Takalo

Kuvat: Mikael Takalo, Google

Tuli edellisessä lehdessä kerrottua Hollantiin lähtemisen valmisteluista hyvin vähän, joten tämä tarina kertoo ensiksi, kuinka hyvin valmistautuneena Hollantiin lähdettiin ja toiseksi, kuinka perheeseen liittyi talviauto. Toiminnan järjestyksestä voi lukija tehdä omat johtopäätöksensä.

## Renault 18 Hollantiin

Ennen Hollannin matkaa oli siis auton puute. Tiedossa oli kyllä tämä Sonkin ladossa lepäilevä yksilö, joka oli kuulopuheissa kerrottu hyväkuntoiseksi. Paikan päällä auto käytiin toteamassa hehkutusten arvoiseksi viikkoa ennen laivamatkaa. Hinta kuitenkin ei kohdannut ostohimoa vielä tässä vaiheessa. Muutaman mietintäpäivän jälkeen kuitenkin suostuin maksamaan autosta pyydetyn hinnan ja kaupat tehtiin

Paluu kotoisiin maisemiin kävi ongelmitta.



torstaina, viisi päivää ennen varattua laivamatkaa.

Kaupankäynnistä todettakoon, että mitäpä sitä voi odottaa kaupankäynnin amatööriltä, kun vastapuolella operoi autokaupan ammattilainen. Torstaina kun auto ajettiin siirtokilpien kanssa kotiin, todettiin heti muutama korjauskohde. Jarrut jäivät pahasti laahaamaan jo ensimmäisestä jarrutuksesta.

Ensimmäinen pysähdyskin tuli vain muutamaa kilometriä lähdön jälkeen, kun jarrujen jäähtymistä piti hieman odotella, josko olisivat vaikka vapautuneet. Ensimmäiselle huoltamolle päästyämme, vapautin huonomman puolen mekaanisesti navasta. Samalla tarkat nenämme aistivat myöskin lievän polttoaineen tuoksun auton ympäriltä. Pysähdyksen jälkeen ajettiin ennakoivalla ajotyylillä ja moottorijarrutusta hyväksi käyttäen.

Perjantaina aloitettiin vikojen korjaus. Jarrut aukesivat ja notkistuivat yksinkertaisesti rasvaa lisäämällä, ja mäntiä liikuttelemalla. Samalla kun jarrujen kanssa painittiin, huomattiin jarrunestesäilön tyhjyys, joka tarkoitti armottoman

ilmaamisen aloittamista.

Samaan rytäkään vaihdettiin polttoaineen paluu-letku, jolloin polttoaineen tuoksuakin poistui auton ympäristöstä.

Perjantaina, kun jonkunlaiset jarrut oli saatu autoon tehtyä, päätin hakea autoon vikalistan. Tunne oli, ettei leimaa tulisi, mutta suurimpana huolena



Jäähdytin siirtyy näppärästi pois tieltä.

olivat mahdolliset ruostepaikat (joita löytyi 0) sekä nivelien kunto (väljiä 0). Ainoat hyväksymisen esteet liittyivät toimimattomaan lasinpesulaitteistoon, parkkivaloihin sekä jarrujen yleiseen kuntoon. Tässä vaiheessa kohtalokkaaksi muodostui katsurin huomautus toisen etulevyn soikeudesta, jota en itse uskonut, sillä jarrut oli ennen seisontaa uusittu. Kuittasin soikeuden jumittavalla männällä.

Viikonlopun aikana ongelmat saatiin kuntoon ja maanantaina oli uuden katsastus retken aika. Toisella kerralla ainoana hylkäysperusteena oli nimenomaan tämä itseni vähättelemä levyn soikeus. Irrotuksen jälkeen en enää epäillyt levyn soikeutta. Uusi levy löytyi onneksi Turun jarruosasta. Yhden sovitus kerran jälkeen käytiin levyn keskireikä koneistuttamassa millin suurempaan kokoon, jolloin asentaminenkin helpottui huomattavasti. Leima tuli puolenpäivän aikaan.

Maanantai iltana suoritettiin vielä normaali öljyhuolto sekä jakopäänhihnan vaihto. Onneksi jäähdyttimen sai letkujensa varassa käännettyä työskentelyn tieltä pois, jolloin hihna lähestulkoon hyppäsi syliin ja uusi käveli tilalle.

Pienoinen ongelma tuli vastaan öljynsuodattimen kanssa. Oli nimittäin jo aikapäiviä sitten hommattu hyllyyn GTX-mallin suodatin sekä öljyt, jotka nyt



Ystävykset.

Renaultist



Ensikosketus uuteen perheenjäsenen.

pääsivät käyttöön. Vanha suodatin pois paikaltaan ruuvimeisselin avulla, ja uutta ruuvaamaan tilalle. Tässä vaiheessa kello näytti kymmentä maanantai iltana. Muutaman kerran sai hieraista silmiään ja kokeilla uudelleen, kun suodatin ei tahtonut kierteitä alkua nousemaan. Muutaman kirosanan jälkeen sukelsin internetiin, se tiesi kertoa, että öljynsuodattimen kierteet vaihtuvat tuumaisista millisiin vuoden 84 aikana. Työn alla oli siis vuoden -85 malli ja suodat-

Nostokohdat saivat tuoretta peltiä.



1/2019



Varusteiden puutteella on joissain tilanteissa aikaa säästävä vaikutus.

timen olin ostanut vuoden -84 malliin joskus vuotta aiemmin. Luonnollisesti varaosaliikkeet olivat ovensa sulkeneet ja avasivat seuraavana päivänä laivan lähdön aikaan. Alkoi jo näyttää laivamatkan uudelleen varaamiselta.

Hetken hengitelyä sekä oman tyhmyyden tunnistuttua, keksin tarkistaa mikä olisi samassa parkkialueella sijaitsevan Clioni-öljynsuodattimen koko. Sähän sattui olemaan sama kuin tarve oli. Ongelmaksi muodostui kuitenkin Clion suodattimen sijainti sekä se, kuinka sen saa irti ehjänä, ilman asiaankuulua työkalua (nykyään löytyy).

Tunnin mietiskelyn ja käytettävien tarpeiden tutkimisen jälkeen suodatin aukesi rengasavaimen, Viking Linen kaljaremmen sekä pienen kumipalasan avulla. Kello löi puoli kaksi, kun R18 oli valmis matkaansa.

Kun oli vauhtiin päästy, lähdettiin hakemaan seuralainen naapuritaajamasta, jonka jälkeen allekirjoittanut alkoi pakkaamaan omia tavaroitaan reissua varten. Nukkumaan päästiin lähempänä puoli neljää ja herätys asetettiin soimaan hieman ennen seitsemää.

Hyvien unien jälkeen matkaan siis päästiin. Auto on toiminut hyvin tämän jälkeen ilman sen suurempia ongelmia ja kilometrejä on mittariin saatu, vaikka se hieman omaa elämänsä eleleekin. Myöskin öljynsuodatin on tullut vaihdettua uuteen, molemmissa autoissa.

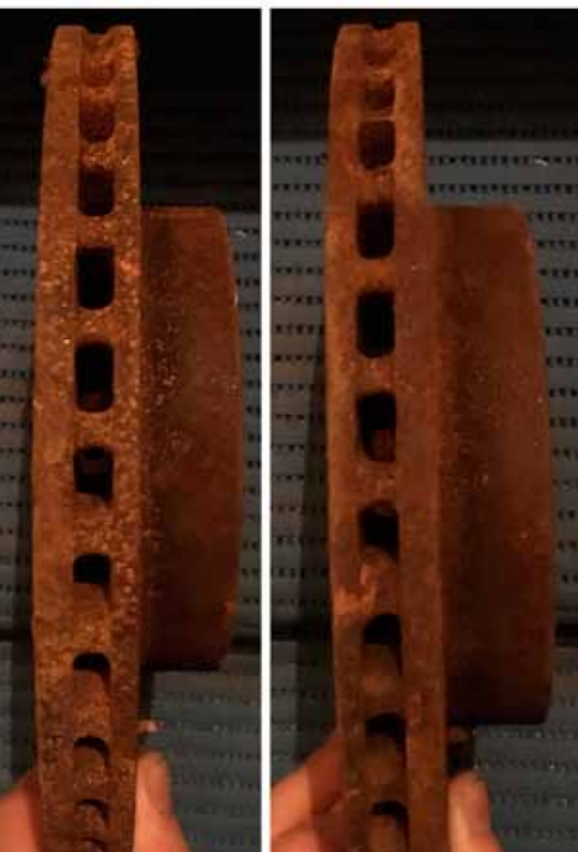
## Renault 11 talven sateisiin

Koska farmari paljastui niin hyväkuntoiseksi, ei sille viitsinyt Turun kostean suolaista talvea näyttää. Vaikka kaikki kaupungissa liikkumiset tulee hoidettua lihasvoimin, silti keksin itselleni tarpeen talviautolle.

Tähän puutostilaan tuli apuun samainen mies kuin farkunkin kanssa. Sain siis kuulla R11:sta, joka oli seisonut turkulaisella puutaloalueella pari vuotta. Kaupungin kehotuksesta se oli loppu syksystä etsimässä uutta kotia. Joitain perustietoja kuultuani otin yhteyden omistajaan.

Kuvat autosta oli etukäteen nähty, sillä sen löysi Googlen Street Viewistä. Yksilöä piti siis mennä katsomaan. Auto oli ollut vanhemmalla herrasmiehellä

Jarrulevy, jonka kieroutta en uskonut.



11





Talviautoja ystävien varrella.

työmatka kuljettimena 15 vuotta, josta sitten hylkäyksen takia jäänyt odottelemaan auvoisempia aikoja. Vanha vikalistakin oli vuodelta 2017, jossa mainitut viat olisivat helposti korjattavissa.

Suurimpana työnä oli tunkin korvakoiden paikkaaminen edestä. Pienen korttelin kiertämisen jälkeen totesin auton ihan hauskaksi. Koska viatkaan eivät olleet mitään suuria ja kauppahinta oli vähintäänkin kohtuullinen, vaihtoi auto omistajaa.

Nouto tapahtui viikko katselmuksen jälkeen, ja katsastusajan varaamalla se saatiin siirrettyä konttorin kautta ja vikalista päivitettyä tallin pihaan, jossa viat saataisiin kuntoon.

Uudesta vikalistasta sen verran, että vähäiset viat hieman vaihtuivat helpommin korjattaviin, sillä esimerkiksi liiallisen hapen vuoksi hylätyt päästöt olivat normalisoituneet reilun vuoden seisotuksessa. Tähtänkin syyksi todettiin vuotava liitos, josta irtonainen lika ja korrosio lähtivät ensimmäisen sadan kilometrin jälkeen, äänestä päätellen.

Yhtenä ominaisuutena oli myöskin vuotava ylävesiletku, johon korvaava löytyi omasta varastosta haitariletkun muodossa.

Kaksi viikkoa ensikohtaamisen jälkeen oli talviauto ajossa ja farkku säilötty takaisin lähtöpaikkaansa, piiloon talven sekä Turun kaupungin tarjo-

amilta olosuhteilta.

R11:sella muuten oli mittarissaan ainoastaan 192 tkm ja toiminta teknisesti oli sen mukaista. Ulkoisesti se on kyllä melko surullinen, mutta niinhän se on että sisältö ratkaisee. Ensimmäisten kilometrien jälkeen tulii tulokseen, että lämmityslaitteen kenno olisi rikki. Uusi löytyi kuitenkin läheltä erittäinkin edulliseen hintaan.

Samalla tuli huomattua, että myyjän kertoma kuljettajan oven tiivisteiden vuoto ei pitänyt paikkaansa, vaan kosteus lattialla oli kennosta peräisin. Nykyään pysyy lattiatkin kuivana, koppi lämpimänä ja kuljettaja tyytyväisenä.

Kilometrejä on koneeseen laitettu muutama tuhat lisää ja ongelmia ei oikeastaan ole vielä ilmennyt. Tosin yksi laakeri on kyllä ilmoittanut olemassa olostaan.

Auto on hyvin alkuperäiskuntoinen ja farkun jälkeen sai kyllä ihmetellä varusteiden vähyyttä, tai oikeamminkin totaalista puutetta. Kuitenkin kennon vaihdon yhteydessä kiittelin karvalakkimallia, sillä kojelaudan purussa ei paljon ylimääräistä työtä ollut.

Jos joku nyt kokee suurta R11 kiimaa, voi allekirjoittaneeseen olla yhteydessä ja lunastaa itselleen leimassa olevan yksilön kilpailukykyiseen hintaan.

## 28. Pohjoismaiden Renault-kokoontuminen 28.-30.6.2019



Järjestäjänä Ruotsi ja paikkana Romme. Lisätietoja [scandinavianrenaultmeeting.com](http://scandinavianrenaultmeeting.com)

## PIENTÄ SILPUTTUA



Rambler-Renault



Jossain päin Suomea.

Turun seudun kaffe-ilta.



## Lehden ilmoitushinnat

Hinnat koskevat sekä väri että mustavalkoisia ilmoituksia. Ilmoittajan aineiston on oltava painokelpoinen PDF-aineisto. Yleensä firmat kyllä tietävät, mitä se tarkoittaa. Ilmoitukset tulee toimittaa sähköpostilla osoitteeseen [lehti@renaultkerho.net](mailto:lehti@renaultkerho.net). Aineistopäivä löytyy lehden sivulta 31 sekä yleisesti kerhon nettisivulta (Yhteyshenkilöt/Renaultist). Lisää teknistä neuvontaa voi kysellä Wellulta sähköpostitse osoitteesta [wh8179@gmail.com](mailto:wh8179@gmail.com).

Ilmoitus	leveys x korkeus (mm)	Hinta
1/4 sivu (A6)	105 x 148	80 euroa
1/2 sivu (A5)	210 x 149	130 euroa
1/1 sivu (A4)	210 x 297	300 euroa
2/1 aukeama (A3)	420 x 297	600 euroa



# Pieniä Rellu-uutuuksia



Kuvat ja teksti: Kari Kitti

**1.** PAX-Mörkö. Tarkemmin sanottuna Galion 2500 kg, vm. 1957 on rakennettu pesuainevalmistajan mainosautoksi esim. Tour de Francen tyyppiin tapahtumiin. Autossa on ihan vaan pikkuisen venytetty normaali ohjaamo, tukevalle X-palkki rungolle voi sitten värkätä ihan minkäläistä rakennelmaa tahansa. Tuo toteutus näyttää kuitenkin aika kevyeltä pesusaaveineen, mutta on muuten hauskan näköinen kylkien pesujauhepakettien koristamana. Oikeassa autossa oli saavin sisällä järjestelmä joka tuotti pesukoneen ääntä sekä vaahtoa ja kuplia. Vieressä oleva pieni harmaa Floride on saman PAX-firman tuote, niitä löytyi 50-luvulla juuri noista samaisista jauhepaketeista. Mörkö on ihan kivan näköinen tuossa asussa, parasta siinä on erittäin hyvä keulamerkki, mittaristo ja kunnan paripyörät takana. Julkaisija Hachette, valmistaja ehkä PCT, Kiina.



**2.** Toinenkin raskaamman kaluston edustaja on jotenkin päässyt luiskahtamaan minun vitriiniin vaikka en niitä harrastakaan. Tämäkin 2,5-tonninen Galion on tyyppiä R 2168 ja varustettu nelisynterisellä 2,1 litran type 671.2-moottorilla. Uniikin kuoren alustan päälle valmisti Le Bastard -koripaja Reimsistä. Sanomalehti L'Union käytti tätä uusien tilaajien houkutteluun erilaisissa tilaisuuksissa, kuljettajan puoleinen kylkiövi yläasentoon, portaat alle ja asiakkaat sisään. Pienoismalli on aika iso ja painava, pitkässä korissa on jo sen verran metallia että se tuntuu selvästi muita raskaammalta. Erikoismaininta tulee tällä kertaa hyvin mallinnetuista pölykapseleista sekä kromilistoista auton kyljissä, ja niitä on paljon. Ja huomaa tyylikkää peilien varret. Ohjaamo on tilava ja valoisa, siellä on kaikki tarpeellinen, mutta mittaristo on aika surkea. Julkaisija Hachette, valmistaja ehkä PCT, Kiina.

**3.** Rodeo 6 on jo 47 vuotta vanha automalli, mutta vasta viime vuonna siitä tuli ensimmäinen pienoismalli. Tätä valmistettiin ensin 1100 cc -koneella varustettuna, kunnes vuonna 1979 nokalle asennettiin R5 TS:n 1289-kuutiainen moottori. Samalla keulan ilme uusittiin leveämmäksi. Alusta on kotoisin 4F6 paku-Tipasta ja korin valmisti Teilhol, ajovaloumpiot otettiin R14 ph2 -malista. Ihan kiva palapeli, nämä Tippaan perustuvat Rodeot ovat muutenkin aika kirjavaa porukkaa. Tavaratila, tai pikemminkin taka-akvaario on tilava ja valoisa, aurinkoisella ilmalla varmaan aika lämmin auto. Tämäkin pienoismalli kuuluu Passion Renault 4 -kioskiautosarjaan, ja on ihan kelvollinen lajinsa edustaja. Oikean mallisten vanteiden keskiöön on laitettu ne pyöreät mustat muovilätkät Rellun logolla. Julkaisija Hachette, valmistaja ehkä PCT, Kiina.



**4.** Megane Coupe Cabriolet mustana ja vaalealla sisustuksella on menevän näköinen yhdistelmä. Valitettavasti mustan auton ja mustan koiran kuvaaminen on vaikea laji, kuvassa ei näy paljon muuta kuin ääriviivat. Mattahopeinen tuulilasien kehys sekä korin yläreunaa kiertävä raita sopivat hyvin yhteen kiiltävän mustan kanssa. Myös 17. tuuman "Sari" kevytmetallivanteet tuovat tyylikkyyttä kokonaisuuteen. Avoauton ollessa kyseessä pienoismallin sisälle näkee kerrankin kunnolla, ja tässä tapauksessa siellä on aivan toisen näköistä kuin halvempien mallien kokomustassa värimaailmassa. Täältä löytyy kaksivärinen kojetaulu ja sen kromin väriset koristeet, punainen hätävilkun katkaisija, ym. yksityiskohtia. Pisteenä iin päälle autossa näyttää olevan navigaattori päällä, mutta sen kartasta ei oikein käy selville missä mennään vaikka reitti on merkitty vihreällä viivalla. Yksi juuri tämän värinen CC-Meksu muutti erään Turun suunnassa asuvan kerholaisen kotiin, ja täytyy myöntää, että se on luonnossa vielä paremman näköinen kuin tässä. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



**5.** Renault Oroch, Dusterin viisipaikkainen pick-up-versio on myynnissä Mexicossa ja Etelä-Amerikassa, siellähän näille avolavoille on loistavat markkinat. Sen valmistuspaikkana ovat Brasilian ja Kolumbian Renault-tehtaat. Saatavilla on 1,6- tai 2,0-bensiinimoottorit, uutuutena myös automaattivaihteisto sekä neliveto. Kuvan pienoismalli on kaksi litrainen Intens-versio, joka on ainakin pohjalevystä päätellen vain kaksivetoinen. Mallia lähemmin tarkastellessa huomio kiinnittyi ensin hyvin tasaiseen ja kiiltävään maalipintaan, kuvassa sitä ei niinkään havaitse. Seuraavaksi huomasi lavan kaukalomaton urien hyvän mallinnuksen, juurikin samanmuotoinen kuin oikeassa autossakin. Etu- ja takavalojen toteutuksesta myös pisteet, esim. takavalon juuri sellainen kalliin näköinen yhdistelmä punaista ja kirkasta, arvokasta muovia. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



**6.** Raid-Afri-4L. Viimeisen sadan vuoden aikana on ajeltu erilaisten autojen kanssa pitkin ja poikin Afrikan mannerta, välillä totista kilvan ajoa tai kestävyyskisoja. Tämä yksilö kuuluu ei niin totiseen porukkaan, 4L Trophy ja Raid Afri ovat ennemminkin perillepääsemiskisoja. Katselin tämän auton kuvaa ensin netistä ja aattelin että siinäpä hauskan näköinen nelonen, pannaas ostaan. Välitin tilauspyynnön Erkki A:lle ja jäin odottelemaan. Ja vasta kun aloin kuvaamaan sitä niin huomasi että se onkin tehty paketti-autosta, 4F4 on saanut kokea rälläkän hellän kosketuksen. Paku-Tippa on vuosimallia 1986, ja se ostettiin jokunen vuosi sitten 500 eurolla tätä kisaa varten. Rakenteluun kului sitten 3500 euroa lisää, mutta sillä saatiinkin jo nokalle R5 TX:n 1,4-litrainen moottori ja muuta mukavaa. Itse asiassa melkein koko auto rakennettiin uudelleen. Pienoismallista löytyy mm. toinen varapyörä lavalta, konepellin kiinnipito kumit, lisäjarruvalo sekä kunnan kuppi-istuimet sisältä. Käsittääkseni ulkoneva bensatankin korkki on myös upotettu lokasuojan sisään. Julkaisija Hachette, valmistaja ehkä PCT, Kiina.



**7.** Megane Estate, suomeksi Sport Tourer, on virkistävästi kerrankin mallisarjan edullisemmasta päästä, "Life"-versio. Siinä on rehelliset teräsvanteet "Florida"-koristekapseleilla, tosin ne kyllä näyttävät aivan kevytmetallivanteilta. Onneksi minulla kävi autokauppiasiantuntija kylässä ja kertoi mallin varustetason. Näin kaksi Megane omistaneena olen aina pitänyt niiden muotoilusta, tämäkään ei tee poikkeusta, varsinkin takavalot ovat aivan chic! (sanos ranskalaine) Tämän edullisemman pienoismallin valmistuksessa on säästetty ja sen sisusta on sitä pelkkää mustaa muovia. Valkoinen ulkoviiri sopii hyvin farkku-Meksun linjoihin, malli on kyllä helmiisivalkoinen, kuvassa se tosin näyttää puhtaasta valkoiselta. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



**8.** Renault 4 Ever "David Obendorfer" 2011. Renault järjesti kilpailun R4:n 50-vuotijuhlan kunniaksi, tehtävänä oli suunnitella uusi Renault 4! Kilpailu sai valtavan suosion, siihen lähetettiin ehdotuksia yli 3200 kappaletta. Tuomareiden pitkällisen pohdinnan jälkeen kisan voitti nuori italialainen suunnittelija David Obendorfer, joten voittaja-suunnitelmaan on nyt liitetty hänen nimensä. Valitettavasti Renault ei ilmeisesti tule tekemään siitä koskaan oikeaa autoa, mutta onhan tuo suunnitelman kiva katsella. Vanhana Tippa-äijänä pidän siitä aika paljon, hieman kyllä tökkii tuo keulan muotoilu, siitä puuttuu ns. säleikkö. Ja C-pilarin ikkuna saisi olla erilainen. Mutta nuohan ovat makuasioita. Kaikki muu on sitten ihan kohdallaan, auton ulkomitat ovat paisutettu isommaksi juuri sopivassa suhteessa, se pidempi ja leveämpi niin kuten nykyaikana kuuluukin olla. Konepelti, takaluukku, takavalot sekä ovet ovat mielestäni oikein onnistuneet. Kaksivärinen sisustus, kojelauta ja ohjauspyörä ovat tosi hyvin mallinnettu. Julkaisija Hachette, valmistaja ehkä PCT, Kiina.





Teksti: Arne Bolzmann

## 1906 Renault 14 CV Type X Landulet de Ville

Tämä valokuva vie meidät takaisin autoilun alkuaikeihin. Oli mennyt vain 20 vuotta siitä, kun ensimmäinen Carl Benz rakentama auto oli tehnyt neitsytmatkansa. Ja vain 8 vuotta siitä, kun Louis Renault oli ottanut ensimmäisen prototyyppin ulos vanhempiensa puutarhavajasta ja ajanut ympäri Billancourtia.

Sen jälkeen onkin tapahtunut paljon. Societe Renault Frères yhdessä ranskalaisten johtavien autonvalmistajien kanssa alkoi siirtää valmistamaan autoja uuteen luksusautojen luokkaan.

Type X oli aikanaan iso auto, joka oli varustettu 4-sylinterisellä 3050 cm<sup>3</sup> moottorilla ja jossa oli 14 verotettavaa hevosvoimaa (CV). Todellinen teho lienee ollut noin 20 kW:n luokkaa, tarpeeksi tarjoamaan matkanopeudeksi yli 50 km/t. Huomioitavaa on, että jarrut nähtiin tarpeellisiksi vain takarenkaissa!

Renkaat olivat vaaleaa luonnonkumia. Muutamaa vuotta myöhemmin renkaanvalmistajat alkoivat lisätä tuhkaa ja nokea saadakseen renkaat kovemmiksi ja paremmin kestäviksi. Renkaat ovat siitä lähtien olleet mustia.

Kuten kaikki Renaultit tuohon aikaan myös Type X oli tilattavissa pelkkänä runkona. Renault Frères tarjosi valikoiman korimalleja, mutta monet asiakkaat suosivat itse valitse-

maltaan korivalmistajalta omien toiveidensa mukaan tehtyä korjausta.

Erikseen rakennetut korit olivat halvempia kuin voisimme kuvitella. Jos tänä päivänä viet Meganen jollekin harvoista korirakentajista, se maksaisi muotoiltuna ja asennettuna 10 kertaa enemmän kuin mitä maksaisit originaalista autosta. Kun Type X aikanaan tilattiin, niin tilanne oli päinvastainen. Mekaaniset osat, moottori, vaihteisto, akselit ja jarrut tarvitsivat kalliita materiaaleja ja koneita niiden tekemiseen. Korit toisaalta olivat pääosin puusta käsintehtyjä ja tarjolla oli ammattitaitoisia tekijöitä halvalla.

Kuvan Type X on varustettu Landulet de Villen valmistamalla korilla, jollaista käyttivät monet sellaiset ihmiset, jotka halusivat ajella kaupungissa tai sen ulkopuolella kuljettajan kyyditseminä. Kuljettaja istui ulkona kaikkien nähtävänä ja hänellä oli vain vähän suojaa säätä vastaan. Kuvan kuljettajakin on paksusti vaateetettu, ellei muusta syystä, niin ainakin pölyn vuoksi.

Korin takaosan katto oli aukaistava. Tämä ominaisuus oli ollut hyvin suosittu jo hevostähtäryssä vuosikymmenien ajan, sillä se mahdollisti matkustajien näkemisen ja näkymisen. Kuvan autossa oli neljä mukavaa nahkapäällysteistä paikkaa takana sekä kaksi

taitettavaa "selkä menosuuntaan" paikkaa kuljettajan takana.

Jos matkustajilla oli enemmän kuin käsimatkatavarat, niin taitettavaan telineeseen auton perässä voitiin laittaa matkalaukku. Lisää tilaa tavaroille oli tarjolla auton katolla. Ilmeisesti sitä ei tarvittu kovin usein matkatavaroille, sillä kuljettaja on pannut sinne vararenaan. Iso laatikko kuljettajan oven vieressä piti sisällään välillä työkaluja auton korjaamiseen matkalla, mutta hyvin usein siellä oli myös vettä moottorin keittämisen varalta.

Onko sinulla vanhoja perhekuvia, joissa on mukana auto? Jos on, niin ole hyvä ja jaa niitä! Skannatut kuvat voit toimittaa joko Renaultistien toimitukseen lehti@renaultkerho.net tai suoraan Arnelles arnebolzmann@t-online.de



Renaultist

## Aleksi Røyhkiö ja Twingo R2



Hyödynnä etusi heti!

# Renault CLIO

## TCe 90 Zen nyt 15 990

Lisäksi talvirenkaat veloitusetta.



UUSI HUIPPUVARUSTELTU  
Renault Clio valmiina ajoon

vain  
**159€/kk**  
**ILMAN**  
**KÄSIRAHAA\***

CLIO Hatchback TCe 90 Zen, nyt 15 990 €.  
CLIO Sport Tourer TCe 90 Zen nyt 17 090 €.

Uuden mittauksen (WLTP) mukaisesti CO<sub>2</sub> 134 g/km, yhd. kulutus 6,0 l/100 km.  
Hinnat sis. toimituskulut 600 €.

Nyt lisäksi talvirenkaat veloitusetta! Kokonaisetus nyt 1 990 €.

Kampanja on voimassa 30.4.2019 mennessä tehtyihin uusiin asiakastilauksiin.

Tarjousta ei voi yhdistää muihin etuihin tai tarjouksiin. Kuvan autot erikoisvarustein.

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

\*esim. Auton hinta 15.990€, käsiraha 0€, rahoitusaika 72kk, perustamismaksu 30€, laskutusmaksu 9€/lasku, viimeinen erä 6.000€, korko 0,99%, kk-erä 159,38€, luottokustannukset yhteensä 1.334,98€, todellinen vuosikorko 2,025%, KSL:n mukainen todellinen luottohinta 17324,98€. Rahoituksen tarjoaa OP Yrityspankki Oyj, Gebhardinaukio 1, Helsinki. Rahoitus edellyttää myyjäisen luottopäätöksen ja rahoitus- ja kaskovakuutuksen.



Tervetuloa!

Allastie 1, RAISIO

[www.autotalopelttari.fi](http://www.autotalopelttari.fi)

Automyynti  
ma-pe 9-18, la 10-14 puh. 044 560 1282  
Huolto ja korikorjaamo  
ma-pe 8-16.30 puh. 02 560 1250  
Varaosat ma-pe 8-16 puh. 044 560 1297

Renault  
myyntivastaava  
Miikka Sonkki  
puh. 040-527 9220



Autotalo  
**PELTTARI**  
RAISIO • PORI • HUITTINEN  
Autoalan palveluja vuodesta 1958





## Renumiäs kiittää ja ohittaa

Jutun otsikko muodostui tämän vuoden jääratapäivien lentäväksi lauseeksi, kun mieleltään pikkupojat pääsivät mielitekoihin kokoontumalla perinteeksi muodostuneeseen tapahtumaan. Sinisorsat saapuivat eri puolilta Suomea torstain aikana ja majoituimme kodikkaaseen hotelli Ilveslinna. Kelilolosuhteet olivat tänäkin vuonna haasteelliset jääradan tekemisen suhteen. Vaikka pakkasta oli nyt riittävästi, mittarin näyttäessä parhaimmillaan -32. Useat suojakelit tekivät kuitenkin jäätä kerrostuneen ja paksuhko lumivaippa esti kunnollisen jäätyksen. Moottorikelkalla ajettaessa ajojälkeen nousi paikoin vesi. Markku Kivijärvi toimi tuttuun tapaan tilaisuuden pääjärjestelijänä. ISO KIITOS lukemattomista uhratuista työtunneista radan aikaansaamiseksi.

Perjantaiamuna lähdimme Markun luo ja hyöriinä pihassa oli melkoista, kun Sinisorsia laitettiin läm-

peämään lämpöpuhaltimilla ja letkulämmittimillä. Pistorasiat kävivät kuumina, tästäkin kiitos Markulle sähköistä.

Vain kevyt kosketus kojelautaan ja Gordinit käynnistyivät. Otsikon lisäksi tämä olikin myös näiden päivien aikana usein kuultu lentävä lause. Autot saatiin runsaan tunnin lämmittelyn jälkeen yksi kerrallaan käyntiin pienen tulppien vaihtoshow'n jälkeen. Ja sitten mentiinkin jäällä jo miljoonaa. Rata oli sopivan haastava ja nopeuksien noustessa kuljettajien kädet pyörivät kuin tynnyrinpesijällä, tämä oli kolmas päivien lentävä lause.

Perjantaina päivällisen jälkeen lähdimme seuraamaan Tunturirallia Siikakämän EK:lle. Ensimmäisenä auton reitillä oli Valtteri Bottas, joka toi Fordiaan todella tyylikkäästi. Pakkanen oli n. 30 asteen tuntumassa, mutta eihän sitä edes huomannut. Ralliveri

kuohui niin väkevänä. Pallaspuron Esa piti melkein raahata autoon, kun hän ei olisi millään malttanut lähteä pätkältä pois.

Tänä vuonna ajettiin kahtena päivänä Markun jääradalla ja hän keksi oivallisen idean. Lauantaina ajo-suunta vaihdettiin ja silloinhan meillä oli käytössä ihan uusi rata. Ja useimmat kuskit pitivät vastapäivään ajettavaa rataa miellyttävämpänä ja nopeampana.

Lauantaipäivällisen jälkeen jaoimme Sinisorsa Racing Teamin kiertopalkinnot. Kilpailusuorituksiin perustuva Reino Walliuksen lahjoittama kilpailukypärä jaettiin Markku Kivijärvelle. Markku kartturinaan Esa Pallaspuro osallistuivat mm. Piippola-ralliin.

Mansikan runkipyytty on Asko Mansikka-ahon lahjoittama kypärä. Se jaetaan vuosittain epäonnille kuljettajalle. Tänä vuonna Heimo oli niin innokas ajamaan, että renkaiden pultit jäivät tarkistamatta. Niinpä vasen takavanne antautui Gordinin voiman edessä. Palkinto jaettiin siis Heimo Herralalle.

Rainer Nylundin lahjoittama pytty jaettiin Jukka Käteväälle hänen ansioistaan taitavana autojen rakentelijana. Työn alla hänellä on Renault 19 16v tekniikalla varustettu Renault 4 CV vm -58. Auto valmistuu kesäksi.

Erikoispalkinnolla palkittiin Raimo Kähkönen hänen toimiessa päivien ajan herkeämättä rakotulien ylläpitäjänä ja alueen vartiomiehenä. Muiden mennessä kahville ja lämmittelemään Raimo jäi jääalueelle pitämään tulia voimissa ja lämmittelemään kiertäen radan kävellen. Näin hän tarkasti railojen ja ajourien syvyudet. Raimo sai palkinnoksi tiimin valmistuttaman Renault-pipon.

Club Renault de Finlandin puheenjohtaja Jarmo Kankare palkitsi henkilökohtaisilla palkinnoilla Heimo Herralan ja Markku Kivijärven. Palkinto oli tyylikkää R8G-villasukat - ilmeisesti ei kuitenkaan Jarmon kutomat, kiitokset siis hänen kotijoukoilleen.

Lauantai-iltaa vietettiin hilpeästi jutellen päivien tapahtumista. Väsymys kuitenkin voitti puolen yön maissa porukan mennessä nukkumaan.

Kiitos Markun puolisolle Tarjalle päiväkahvien ja lämpimäisten järjestämisestä molempina ajopäivinä. Kiitos myös kaikille osallistujille sekä tapahtuman sponsorille Club Renault de Finlandille!



Heimon vanne.

Pakkasta -30 astetta.



Japi jakoi villasukat.





# Talvi-Heikki 2019



Megane RS ja 18 GTX Break.

Kuvat ja teksti: Kari Kittä

Pienistä vastoinkäymisistä huolimatta saatiin kuin saatiinkin Renault-kerhon osasto jälleen tänäkin vuonna täytettyä hienoilla autoilla, tosin meille varattua tilaa piti ensin hieman pienentää. Ihan kaikkia suunniteltuja ajokkeja kun ei saatu paikalle. Yhden Rellun kuljettaja kaatui töihin lähtiessään kotipihalla juuri kolme päivää ennen tapahtumaa, ja kun käsi murtui kahdesta kohtaa, niin ei hän viitsinyt lähteä yhdellä kädellä vääntämään rattia (ilman ohjaustehostinta) kohti Turkuu. Toinen vanhempi avoauto jäi kaksi päivää ennen sunnuntaita jumiin isohkon harrasteautotallin perukoille, sen oviaukossa tapahtuneen jonkinlaisen romahduksen (ehkä??) vuoksi.

Onneksi nämä kolme Renua pääsivät pai-

kalle, ja ne kaikki olivat vieläpä aika harvinaisia kulkupelejä. Kulkuväylän viereen sijoitettu Leif Sirénin musta Megane Coupe Cabriolet keräsi ihmetteleviä katseita ja kyselyitä tyyliin, että onko tästäkin korimallista olemassa avo-versio? Se oli monelle aivan uusi tuttavuus.

Mikael Takalon 18 GTX Break oli taas usealle tutumpi malli. Sitten kun kertoi että se siinä on kaksilitrainen moottori, alkuperäiset katto-kaiteet, keskuslukitus, ym. herkuja, niin useat näyttelyvieraat totesivat etteivät he ole koskaan tämmöistäkään nähneet. Tämän auton seikkailusta voit lukea toisaalta tästä lehdestä.

Yrjö Järven omistama metallinsininen Megane RS keräsi erityisesti nuorten miesten huomion, heitä parveili auton ympärillä kiitetävän usein. Coupén keulan muhkeat muodot vetivät puoleensa myös muunkin ikäisiä autoharrastajia, yleisin kysymys koski RS:n tehoja. Tieto 250 hevosvoimasta sai kuulijan kasvoille aina leveän hymyn ja joskus pohdinnan siitä miten kauan ajokortti säilyisi omassa taskussa tämän auton kanssa.

Talvi-Heikin kahdessa muussa hallissa oli myytävänä ajoneuvoharrastukseen liittyvää tai muuten vaan ihmeellistä, outoa ja mielenkiintoista tavaraa. Itse selvisin vain yhdellä ostoksella, R5 Lauréate Turbon pienoismallilla. Siinä se päivä taas mennä vierähti Relluista jutellen, siihen vielä puoli tuntia päälle osaston purkaa, rakentamiseen menee muuten ainakin kaksi tuntia.

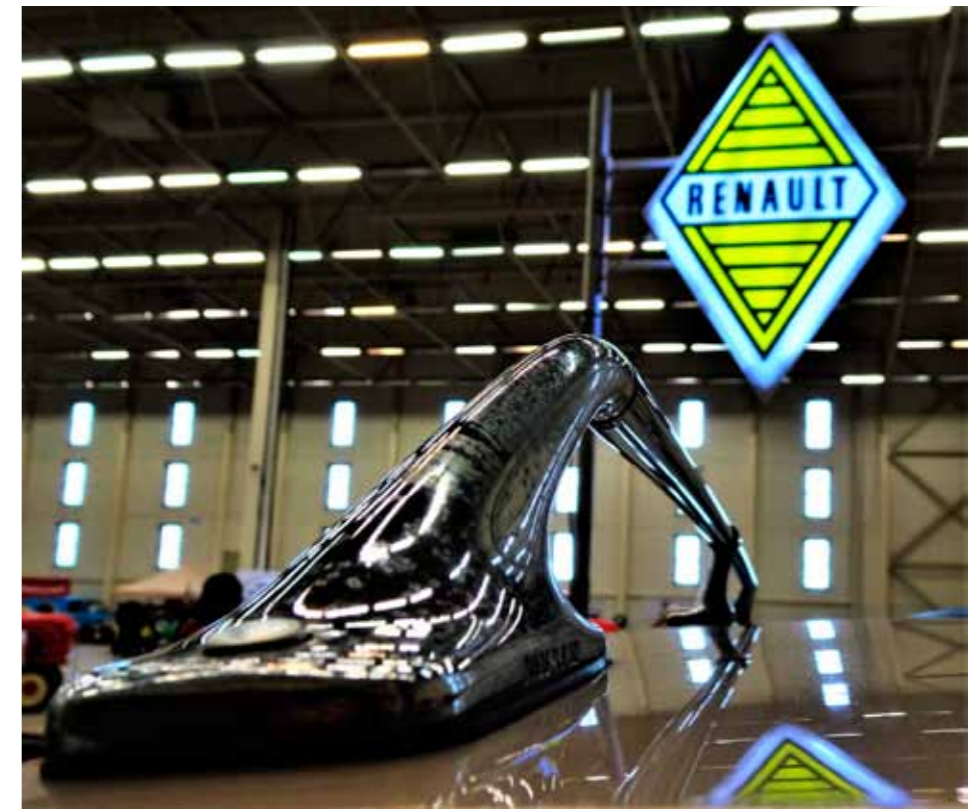
Kopio viime vuodelta: Renault-kerho kiittää ja kumartaa tapahtuman järjestelyihin osallistuneita jäseniä sekä tietenkin autojen omistajia. Siis kiitos Leif, Mikael ja Yrjö, ilman teitä tämä Renault-osasto ei olisi toteutunut!

Renaultist



Kerhomme upean valomainoksen kokoamista ja asentamista, se muuten ei ole ihan kevyemmästä päästä.

Naapuriosaston virkattu Rättäri oli varmaan tapahtuman kuvatuin auto.



Paikalla käväisi oikea RS asiantuntija, ainakin takista päätellen.



Megane Coupe Cabriolet.



Jorma Peisalon valmistama tilataideteos Kesän kauneimmista Relluista laitettiin välillä esille. Sen ääressä oli hyvä selittää näyttelyvieraille eri mallien eroja.



Osastoa pitäisi rakentaa, mutta päällikkö vaan on puhelinpalaverissa. Ja koska Jarmo on meidän päällikkö, eli korkeimmassa asemassa, niin hän myös joutui kiipeämään kaikkein korkeammalle.

1/2019

21





# Meganella Kreikkaan

Matka alkoi Elimäeltä Kouvolasta.

**Kun Renault-harrastaja muuttaa, milläs kulkupelillä arvelisitte muuton tapahtuvan? Ja jos muuttomatka on joitakin tuhansia kilometrejä ja mukana lauma nelijalkaisia ystäviä, ei se matkantekoa haittaa.**

## 5.4.2018, Elimäki, takana 0 km

Muuttokuorma matkassa. Jos en olisi juuri muuttamassa Korfulle, vannoisin, etten muuta enää ikinä. Matka alkaa Elimäeltä, Kouvolasta. Ensimmäisen piipahdetaan Hyvinkäällä tapaamassa ystäviä ja rauhoittumassa yksi päivä ennen matkaa. Autossa on uudet isin rakentamat häkit koirille ja kissoille. Kyllä tällä kelpaa nyt huristaa Euroopan läpi.

## 6.4.2018, Hyvinkää, takana 130 km

Aamulla viimeiset pakkaukset, valmistelut ja hyvästit. Miksu napataan kyytiin Helsingin suunnalta ja nenukko kohti satamaa. Klo 9.00 starttaa laiva mukanaan Takalot, kolme koiraa, kaksi kissaa ja Megane. Aamupalabuffetista tankataan mahat täyteen, sillä tavoitteena on vain ajaa, ajaa ja ajaa, sen enempää pysähtelemättä. Koko matka selvittää itse leivotuilla kinkkujuustosarvilla ja karkilla. Se on hohdokasta se!

Meganen takana on painoa ilmeisesti naftisti liikaa, kun oikean puolen lokari raapii rengasta. Ennen Viron maille ajoa pakkaillaan autoa hieman tasaisem-



Kissat paistattelee Italian auringossa.

min autokannella. Kokeillaan paria muutakin kikkaa matkalla, mutta ihan täysin ei saada ääntä pois.

Viro-Latvia-Liettua-välillä sää on kuin Suomessa. Sataa vettä, paistaa aurinko ja hetken päästä tulee räntää, josta palataan vesisateeseen. Heti Latvian rajan jälkeen tie muuttuu hetkeksi todella huonoksi, mutta paranee taas matkan edetessä. Megane on toiminut hyvin ja kuulostaa paljon pirteämmältä uuden moottorin myötä. Se on nuortunut aivan silmissä muutamalla osan vaihdolla, vaikka kilometrejä on takana reilut 450 000. Tässä vaiheessa luotto autoon on kova. Ajomukavuutta häiritsee vähän tuuli, joka tarttuu helposti katolla olevaan suksiboksiin. Ratin kanssa saa välillä kunnolla laittaa vastaan heilumista.

Liettuan tiet ovat hieman huonossa kunnossa ja autoa koetellaan keskeneräisillä tietyömailla. Hyvin silti huristellaan eteenpäin. Puolan rajalla poliisit pysäyttävät meidät tien sivuun. Setä tutkii takapenkkiä, josta paljastuu isovillakoiran ja saksanpaimenkoirat ihmettelevät silmät ja kääntää katseensa meihin: "Oletteko suomalaisia?"

Kysymys saa meidät hämilleen ja alkaa jo vähän kuumotella, että päästäänkö yötä vasten ajamaan Puolaan ollenkaan. Kun vastaus tietenkin on myöntävä, pääsemme jatkamaan heti matkaa. Tien viereltä paljastuu muita autoja pysähtyneinä, jotka ovat joutuneet tarkempaan syyniin, mutta ilmeisesti me suomalaiset olemme luotettavaa kansaa, kun ei tarvinnut takakonttia aukaista. Oishan siinä tietenkin ollut sedällä taas ihmettelemistä, kun ei sieltäkään oikein mitään muuta olisi löytynyt kuin yksi koira lisää ja pari kissaa omasta kerrostalohäkistään.



## 7.4.2018, Puola, takana 1066 km

Alkaa koettelevin osuus. Tavoitteena on läpäistä Puola yön pimeydessä. Kuskia vaihdetaan 2-3 tunnin välein, jotta ajaminen ei tuntuisi puulta, eikä väsykään liian hapokkaasti iskisi. Onneksi on isiltä peritty hyvät unenlahjat, joten omaa vuoroa odotellessa pystyy vetelemään sikeitä vaikka kuorsauksen kera. Puhun tietenkin veljestäni, naiset ei kuorsaa, mutta unenlahjat on samat. Kyllä sä isä sittenkin jotain hyödyllistäkin mulle periyit, kun viime pikkujouluristeilyllä kerkesin jo asiasta valittaa. Puolassa puolet matkasta tietyömaita, mutta pääsee isoillekin moottoriteille kaahaamaan.

Aamunkoitteessa koirat pääsevät syömään vielä Puolan puolella, mutta pian sen jälkeen ylitetään Saksan raja. Matka alkaa taittua joutuisammin suuria moottoriteitä ajaessa. Miksu on innokas ajaja, joten pääsen nukkumaan univelkaa pois. Huomaa, että muuttostressi alkaa laukeamaan, kun on niin uupunut. Muuten matka ei ole juuri jännittänyt, eikä olla eksyttykään. Suurimmaksi osaksi ollaan vain seurattu isoja teitä ja pari kertaa käytetty navigaattoria tukemaan suuntaa. Tässä vaiheessa näyttää siltä, että ollaan hurjasti etuajassa Italiassa.

Alppien rinnalla tuntee itsensä pieneksi. Oikeastaan vasta tässä vaiheessa matkaa oli mielekästä katsoa maisemia. Aurinko paistaa, lämmön takia voi riisua talvitakin ja maisemat hivelee silmiä. Kyllä alkaa matka tuntua hienommalta. Saksan tiet ovat niin tasaisia, että auton sisälle kuuluu vain tuulen tuiveruksen. Rellu vähän kuin liukuu tietä pitkin, kun ei kuule renkaiden ääniä. Niin se vain vanha jaksaa ja palvelee! Vuoristossa Meganesta lähtee kytkimen haju. Taitaa olla kuskissa tässä tapauksessa vikaa enemmän kuin autossa.

## Saksassa.



Itävalta ohitetaan niin hujauksessa, ettei kerkeä edes huomata. Samantyyppiset maisemat jatkuvat Saksasta Italiaan. Isoja vuoria ja meitä hivellään yli 20 asteen lämmöllä. Koirien pissystauolla peitetään isoilta koirilta ikkunoita, jotta aurinko ei paahda suoraan sisään. Enempi läähättäminen loppuu siihen ja alkaa rauhallinen kuorsaus. Elukoille saa kyllä antaa ison käden! Enpä olisi uskonut, että sopeutuvat matkustamaan farmari-Meganeen, jossa ei kuitenkaan hurjasti tilaa ole. Kissat varmasti odottavat perille pääsyä ja sitä, että saavat oikaista rankansa. Ovat joutuneet tyytyä vain ulkoilman katseluun, kun Nette on päästetty niiden kerrostaloasunnosta ulos.

Italiassa aletaan miettiä suunnitelma B:tä. Ollaan melkein kaksi vuorokautta etuajassa. Tarkoitus oli varata paljon aikaa, jos auto ei kestäkään. Kaikki on mennyt turhankin hyvin, joten käytiin jo koputtelemassa puuta. Päätetään muuttaa satamaa, sillä sieltä lähtee päivää aikaisemmin lautta. Edelleenkin meillä ei ole mikään kiire, joten päätetään nukkua matkalla. Pysähdytään klo 23.00 huoltoaseman pihaan ja möyhitään penkit nukkumakuntoon.

## 8.4.2018, Italia, takana 2941 km

Eihän se istuma-asento mikään mukavin asento ole,

Kohti Alpeja.







**Saksassa.** mutta katkonaista unta sai vedettyä kolme tuntia. Miksu jatkoi unia, kun minä uhmasin yötä ja lähdin ajamaan klo 2.00. Sanonpahan vaan, että ei siitä mitään kyllä tullut. Vähän yli tunnin päästä oli pakko kurvata seuraavan huoltoaseman pihaan. Takki peitoksi ja uni tuli miltei heti. Siitä tunnin päästä Miksu herätti mut täysin sikiunesta ja hyppäsi mun paikalle rattiin. Matka jatkui, minä nukuin. Kyllä siinä vaiheessa suurimpia haaveita oli sänky. Se oli kuitenkin vielä kaukainen haave. Olisi ainakin vielä yksi yö autossa edessä.

Brindisin satamassa ostetaan lauttaliiput Igonemitsaan, Kreikkaan. Virkailijamiestä naurattaa, kun ilmoitan kyydissä olevan yhteensä viisi eläintä. Loppujen lopuksi ei setä tainnut maksattaa, kuin muutaman eläimistä. Koirat pääsevät mukaan lauttailemaan ja kissat jäävät autoon. Lautan lähtöä piti odottaa 3,5 tuntia. Etsimme autolle varjoisan paikan ja koirat pääsivät kunnolla jaloittelemaan isolle rekkalualueelle. Sataman snäkäriltä tilattiin kunnon kokoiset kebableivät kaikilla mausteilla. Loppu odottelu menee aurinkoa palvoen ja koirien kanssa leikkien. Jemma pääsee huomaamatta karkamaan ja moikkaamaan 200 metrin päässä olevia rekkamiehiä. Onneksi napakka kutsu sai koiran pinkomaan tuhatta ja

*Koirat syömässä Puolan ja Saksan rajalla.*



Renaultist

sataa takaisin leiriin. Meganen konepellin alle kurkkaaminen kannatti, sillä jäähdystyneste oli täysin loppunut. Onneksi on isi, joka huolehtii kaikesta ja kuskinpenkin takaa löytyy kanisteri täynnä pelastajaa.

8 tunnin lauttamatka alkaa. Koirat täytyy laittaa kannella oleviin häkkeihin. Kansi on varmaan laivan äänekkäin ja säällittää jättää koirat sinne kahdeksaksi tunniksi meluun. Onneksi ne ovat kyllä oppineet erilaiset pinnat ja äänet, joten selvisivät vähän turhankin rohkeasti siitä kamaluudesta. Lauttamatka on älyttömän pitkä ja laiva aivan hirveä. Hassua kyllä, se oli ilmeisesti Suomesta ostettu, sillä kaikki ohjeet olivat myös suomenkielisiä. Huoltaminen oli ehkä hieman laiminlyöty. Kaiken lisäksi oltiin tunnin myöhässä satamassa. Ohjeita ei tullut milloin autokannelle pääsee, eikä kukaan keltä kysyttiin, tuntunut ymmärtävän mitä tarkoitimme. Lopulta otettiin vähän omia valtuuksia, ja kun päästiin autokannelle, odotteli meidän takana olevat autot meidän liikkumista. Satuimme tulemaan siis paikalle juuri oikeaan aikaan.

Viimeinen etappi Igonemitsassa oli huoltoasema, jonka pihalle päätimme jäädä nukkumaan yöksi.

#### 9.4.2018, Kreikka, takana 3624 km

Saatiin nukuttua yllättävän hyvin viitisen tuntia. Aamulla kurvattiin satamaan ja ostettiin autolauttaliput Lefkimmiin, Korfulle. Tällä kertaa matka ei olisi pitkä, vain 1,5 tuntia. Minä jäin lepäilemään matkan ajaksi autoon eläinten seuraksi, Miksu kapusi yläkannelle katsomaan maisemia. Korfulla oltiin hujauksessa ja muutamien kymmenien ajokilometrien jälkeen päästiin vihdoon asettumaan kodiksi saarelle. Suihku ja pikku nokoset sängyssä tuntui luksukselta.

Vaikka Megane selvisi ongelmitta Euroopan läpi ajamisesta, ei Kreikassa ehjänä pysyminen ollutkaan enää niin helppoa. Jäähdytinnesteen letku vuotaa, oikea eturengas korjattu, jousitukset vaihdettu, kaasupoljin petti, jarrupalat vaihdettu, akku vaihdettu, kuskin puolen ovenkahva korjattu sisäpuolelta.

Miksu palasi muutaman päivän jälkeen lentäen kotiin, minä palasin lentäen kotiin lokakuun loppupuolella, Megane ja eläimet jäivät vielä Korfulle. Tammikuun lopussa koko lauma ja Megane tulivat Suomeen eri reittejä. Siitäpä sitten syksyllä lisää.

## Pikkujoulun tunnelmissa



Renault-kerholaiset viettivät jo lähes perinteeksi muodostunutta pikkujoulua eräänä marraskuun loppunauantaina. Matkaan oli mukavasti lähtenyt noin parikymmenen hengen porukka.

Matkakohteena olivat tällä kertaa Suomenlahden aallot (jotka onneksi olivat varsin maltillisia) ja Tallinna. Illan ohjelmaan kuului niin laivan tarjoilupöytien antimista nautiskelua, syvällistä maailmanparantamista kuin koreografisia kuvioita tanssiparketilla. Laivan keulabaarista, jossa tarjolla oli myös livemusiikkia, muodostui illan mittaan varsinainen Renaultbaari ja tapahtumien keskipiste.

Sunnuntaiaamuna reippaimmat olivat jalkeilla jo laivan ovien auettua, ja aurinkoisen pakkaspäivän valokuvia oli nähtävissä somessa jo silloin, kun unisimmat vasta raottelivat silmiään. Useimpien pikkujouluretkeläisten matkaan taisi kuitenkin kuulua jonkunmittainen ulkoilu, joko glögille Vanhaankaupunkiin, ostoksille tai muuten vaan maisemia katselemaan.

Paluumatkalla ehdimme vielä seurata Formula ykkösten kauden päätöskisan alkumetrejä, muun mu-

assa Nico Hülkenbergin vaarallisen näköistä ilmalentoa. Onneksi siitä selvitettiin ehjin nahoin.

Kiitos kaikille reissussa mukana olleille! Toiveena on, että pikkujouluista tulisi kerhon talvikauden kohokohta, jonne seuraavina vuosina saadaan mukaan vielä isompi joukko kerholaisia. Hyviä pikkujoulupaikkoja ja -kohteita saa niin ikään esittää vaikkapa kerhon sähköpostiosoitteeseen tai hallituksen jäsenille.



*Kerhon hallituksen vähemmän vakavia jäseniä edustuskuvassa, vas. Mikael Takalo, vierailleva tähti Panhard-päällikkö Jorma Kivi sekä Petri Heino.*



1/2019

*Teksti: Sari Häkkinen  
Kuvat: Kari Kitt*



# Vuosikokouksen päätöksiä



Ruokailun jälkeen suu messingillä.

Club Renault de Finlanden vuosikokous järjestettiin 23.3. Tampereella Käyttöauton tiloissa. Samalla meillä oli mahdollisuus tutustua Käyttöauton uuteen Renault-tuotepäällikköön Mikko Ryyppöön.

Hän kertoi liikkeessä käynnissä olevasta Renault-osaston uudistuksesta sekä merkin myyntitilanteesta sekä toivotti kaikki kerholaiset tervetulleiksi tutustumaan uusiin näyttelytiloihin kevään aikana.

## Vuosikokouksessa tehtiin seuraavat päätökset:

- Vahvistettiin vuoden 2018 tilinpäätös ja myönnettiin hallitukselle vastuuvapaus
- Käytiin läpi toimintakertomus vuodelta 2018 sekä hyväksyttiin toimintasuunnitelma ja budjetti vuodelle 2019
- Päätettiin vuoden 2020 jäsenmaksuista, jotka pysyvät ennallaan (jäsenmaksu 20 €, perheenjäsen 5 € ja liittymismaksu 10 €)
- Päätettiin, että hallituksen jäsenille ja toiminnantarkastajille ei makseta palkkioita.
- Hallituksen puheenjohtajaksi valittiin Jarmo Kankare. Hallituksen jäseniksi
- valittiin Juha Leppänen, Petri Heino, Mikko Rousku ja Miikka Sonkki sekä varajäseniksi Mikael Takalo ja Mikko Nieminen.
- Valittiin toiminnantarkastajaksi Markku Klemola ja hänen varahenkilökseen Kari Kitti.
- Päätettiin, että yhdistyksen kokoukset kutsutaan koolle Renaultist-lehdessä tai Salmiakki-tiedotteessa ja kerhon verkkosivuilla.
- Keskusteltiin tulevan kesäkauden tapahtumista, joista lisätietoja löytyy myös tämän lehden takasisäkannesta.
- Nimitettiin kerholle uusi kunniajäsen, ansiokasta työtä mm. Renaultist-lehden parissa tekevä Kari Kitti.

Ruokailuun mentiin tyylikkästi taxilla.



Vuosikokouksen iltakokous.



# Miksun Hollannin kuvia



## 35. Grand Tour de Renault 26.-28.7.2019

Paikkana Pyhäsalmi, **Marjoniemen Camping**. Majoituksia tapahtumaan voi alkaa varata joko sähköpostilla [info@marjoniemi.com](mailto:info@marjoniemi.com), puhelimitse 040 522 1190 tai voi laittaa viestiä myös Whatsappin tai Mesen kautta. Tarjontaa löytyy laajasti yksinkertaisista pikkumökeistä ja aittahuoneista hotellihuoneisiin ja saunallisiin mökkeihin ja siltä väliltä. Tapahtuman ilmoittautumiset ja lisäinfot vuosikokouksen jälkeen kerhon nettisivuilta.



## Tom Bruinink



### R4 Kolumbia



Camilo Ernesto Hernández Rincon on yksi Club Renault 4 Columbian perustajista ja samalla pidetty ja tunnettu sarjakuvataiteilija maassaan. Hänen kynästään ovat kotoisin näiden mukien hienot piirroksia. R4, 6, 9, 12 ja 18 ovat päässeet mukaan tähän galleriaan. Juuri noita mallejahan valmistettiin aikanaan Kolumbian Renault-tehtailla, siitä johtuen Tippa-kanta on siellä vieläkin hyvä. Nykyään tehtaallaan mallistoon kuuluu mm. Oroch.



### Logan STCC

Uuden, erittäin tyylikkään taxi-väriyksen saanut, mailman ainoa Dacia Logan STCC voitti jälleen Romanian kovatasoisen GT-autojen sarjan vuonna 2018. Kuljettajana toimi Costi Stratnic. Kuusi voittoa sekä kaksi toista sijaa antoivat kahdeksassa osakilpailussa 197 pistettä, ja ne riittivät takaamaan Costille mestaruuden.

Kuvat: Arto van Kerkhof



### Tippa-Rellu Japaniin

Hollantilaisella Renault-harrastajalla Arto van Kerkhofilla oli viisi Renault 4 autoa, alkoi kuulemma olemaan ahdasta tallissa. Hän ratkaisi asian myymällä yhden niistä (4F4 1962) Japaniin, jossa Tippa-Rellu on hyvin suosittu harrasteauto. Arto on tyytyväinen neljän jäljellä olevan nelosen kanssa.



# RENAULT ESPACE











Posti Green



**Peugeot - Renault - Citroën yhteistapaaminen Vehoniemenharjun uudistetulla automuseolla tiistaina 18.6.2019 klo 17:00 alkaen, voi tulla jo aiemminkin. Lisätietoja: Rauno Tuomainen, 0400 851 489.**