

Club Renault de Finlande r.y.

# Renaultist

2/2019



**PYHÄSALMI • JURVA • VALKEAKOSKI**



# Turun Kuntotesti Ja Korjaus Oy

Erikoistunut  
RENAULT-autojen huoltoihin ja korjauksiin.

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

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



AUTOKORJAAMO  
KUJALA OY

## Autokorjaamo Kujala Oy

### Huippuluokan huoltoa ranskalaisille automerkeille!

Tuo autosi huoltoon Autokorjaamo Kujala Oy:n ammattilaisten osaaviin käsiin Vantaan Korsoon ja voit olla varma, että se tulee kuntoon kertaheitolla! Meillä on yli 30 vuotta kokemusta ranskalaisista automerkeistä, erityisesti Renaultista. Olemme esimerkiksi huoltaneet ja korjanneet yli 20 000 Renaultia näiden vuosien aikana, joten osaamisemme on hioutunut huippuunsa. Renault-huoltoja teemme jo toisessa sukupolvessa.

**Tuntemme 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 riipeästi – saat huollon viikon varausajalla!

RENAULT CITROEN PEUGEOT DACIA



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

## Sisältö

2 / 2019

- 4.....Pyhäsalmen kesäkokoontuminen
- 7.....Renaultit sodan kynnyksellä
- 8 ..... Pohjoismainen Renault-kokoontuminen ja Euroopan-reissu
- 12 ..... Huvipuistokauden avaus
- 13 ..... Vive la France
- 16 ..... Reisinkiä Jurvassa
- 18 ..... Erikoisempia pienoismalleja
- 20 ..... 3. Ranskalainen Avenue
- 22 ..... 60-vuotislahjasta kesän kauneimmaksi Renaultiksi
- 24 ..... Olisiko se viimeinkin tässä?
- 26 ..... Vägen till Renault träffen
- 28 ..... Renault Master – uskollinen työkaveri



## Tervehdys ystävät ympäri Suomen ja muuallakin

Niin se syksy taas tuli, vaikka pitkään olikin hyvät kelit, joista kesän tapahtumissa päästiin nauttimaan. Palataan vielä hetkeksi takaisin kuluvan vuoden tapahtumiin.

Lahden Classic Motorshow aloitti kesän 4.–5.5. Kerhomme oli edustettuna muiden ranskalaismerkkien kanssa yhteisellä osastolla. Päävastuunkantajana meidän kerhomme osalta toimi Takalon Mikael, mistä iso kiitos Miksulle.

Ranskalainen visiitti 18.–19.5. järjestettiin Kouvolan Tykkimäellä. Sää oli upea vanhojen ranskalaisten ajoneuvojen ihasteluun ja toki uusimpien mallienkin katseluun.

Suomalaisia osallistui 9 autokuntaa Ruotsin Rommassa järjestettyyn pohjoismaiseen tapahtumaan 28.–30.6.

Ranskan kansallispäivänä 14.7. ranskalaiset autokerhot järjestivät yhteiskokoontumisen Helsingin Rautatienrantaan. Hieno kattaus ranskalaisia ajoneuvoja olikin saapunut paikalle.

Kerhon päätapahtuma kesäpäivät järjestettiin 26.–28.7. Pyhäsalmen alueella. Puitteet olivat saadun tiedon perustella hienot, mukana mukavasti Renault-harrastajia ja paikalla myös harvemminkin nähtyjä kasvoja. Suuret kiitokset vielä Oulun seudun porukalle järjestelyistä sekä hienosta räppibiisistä. Jokohan on single purkitettu?

Valkeakoskella Apianlahdella leirintäalueella vietettiin kerhon syystapaamista. Rellu-kansaa oli kertynyt mukavasti paikalle ja sääkin jälleen suosi tapahtumaa.

24.9. Raisiossa Autotalo Pelttarissa esiteltiin uusi Renault Clio. Toki malli esiteltiin muillakin paikkakunnilla, mutta allekirjoittanut löysi tiensä Pelttarin Raision toimipisteeseen, josta sadepäivään sopivasti kotiinviemisenä tuli Clio-sateenvarjo.

Paljon on siis kesän aikana tapahtunut. Erinäisten yhteensattumien johdosta allekirjoittanut on tänä vuonna päässyt mukaan tapahtumiin tavallista harvemmin, mutta on mukava huomata, että harrastajia riittää kaikkiin tapahtumiin.

Hyvää loppusyksyä ja alkavaa talvea kaikille teille – jatkamme uusin tuulin ensi vuoteen.

Terveisin Jarmo



Renautist  
Numero 2/2019

Club  
Renault de Finlande ry:n  
kerholehti

Toimittanut:  
Wellu

Aineiston kokoaminen:  
Kari Kitty

Avustajat:

Tauno Ala-Marttila  
Arne Bolzmann  
Arttu Haimi  
Petri Heino  
Hugo Heinänen  
Sari Häkkinen  
Jarmo Kankare  
Kari Kitty  
Timo Laitinen  
Mikko Nieminen  
Hannele Paukama  
Jorma Peisalo  
Vertti Ruhanen  
Alvi Saarela  
Arttu Salo  
Maarit Salo  
Sini Salonen  
Miikka Sonkki  
Mikael Takalo  
Mirja Tenhunen  
Timo Tuovinen



# Pyhäsalmen kesäkokontuminen



Kuvat: Hugo Heinänen,  
Alvi Saarela ja Vertti Ruhanen.  
Teksti: Hannele Paukama

Kerhon kesätapaaminen 2019 oli nyt hieman pohjoisempaan kuin yleensä. Marjoniemi Camping Pyhäsalmenella oli mukava paikka, joka oli siirtynyt perhepiirissä nuoremmalle polvelle ylläpidettäväksi.

Yöpymismahdollisuuksia oli hyvin erilaisia ja varmasti jokainen löysi sen itselle sopivan vaihtoehdon. Autoille löytyi mainio kenttä ja autojen pesumahdollisuuskin löytyi niille, jotka halusivat matkan hiekat huuhtoa pois.



Osallistujia oli runsaasti kuten tapana on, mutta jotenkin olin ajatellut, että pohjoisen porukkaa olisi nyt sijainnin vuoksi ollut enemmänkin. Ensikertalaisia oli kuitenkin myös mukana kesäpäivillä, tervetuloa heille mukaan jatkossakin. Ja nyt en tarkoita niitä luikerteleviä, matelevia yksilöitä, joita valitettavasti alueella oli myös. Taisivat olla ainoa miinusmerkinen asia koko kesäpäivillä.

Sää suosi jälleen kerran, aurinkoa ja lämpöä riitti ehkä liiankin kanssa. Onneksi oli mahdollisuus uimiseen halukkaille ja runsaasti monenlaisia viileitä virvokkeita.

Perinteisesti ohjelmassa oli paljon mukavaa monenlaista yhdessäoloa kuten rompetori, tietokilpailu, arpajaiset ja kolikonheittoa. Tänä vuonna lisäksi järjestäjien toimesta oli iloksemme useampi hauska yllätysohjelma ja myös Marjoniemi Camping järjesti ohjelmaa esim. Bingon. Karaokeakin löytyi ja jokunen uskaltautui tanssahtelemaan. Lauantain yhteinen päivällinen oli erittäin maittava ja muutoinkin myös Campingin terassilla riitti asiakkaita. Hellettä kun oli.

Tietokilpailu yllätti erilaisuudellaan varmasti kaikki osallistujat. Perinteistä poiketen nyt oli hauska mu-



siikkivisa, jossa Rellujen numeroita tunnistettiin erilaisista musiikkikappaleista. Piti myös tietää laulun nimi ja esittäjä. Tietäjä oli Miikka ja hauskaa oli.

Tietenkin asiaan kuului myös itse Rellut ja niiden ihastelu. Jälleen kesän kauneimmat löytyivät ja tänä vuonna oli yksi ylitse muiden. Ihana ryppäri! Onnea kesän kauneimman tittelistä!

Kesätapahtumaamme rikasti myös ihanien pienten paparazzien läsnäolo. Varmasti jokainen auto ja kerholainen pääsi useamman kerran kuviin. Järjestäjät olivat myös ohjelmatarjonnassa huomioineet hienosti paikalla olleet lapset. Kerhon nettisivuilla on todella hieno ja kattava kokoelma kuvia kesäpäiviltä, joten tämän tarinan kuvitus on mukana olleilta lapsilta. Heillä oli toki paljon hienoja perinteisiä otoksia autoista "kokonaisina" ja ryhmissä, mutta myös uutta näkökulmaa pienistä yksityiskohdista. Kiitos pojat upeista virkistävästä kuvista!

Ja vielä kotimatkallemme riitti yllätystä. Eliisa ja Meea olivat kuvanneet ihanan Rellu-räpin, joka viihdytti kotimatkaa. Lämmin kiitos järjestäjille tämän vuoden ihanasta kokoontumisesta. Oli hienoa olla mukana! Tapaamisiin ensi kesänä Etelä-Suomessa!



# Osittaisia Relluja kesätapahtumassa

Pyhäsalmen kesäkokoon-tuminen



## Renault CAPTUR



Kampanjamallin hinnat alennus.... -1 000 €  
Kaksivärimaalaus ..... veloituksetta  
Peruutus- ja korjauspaketti ..... veloituksetta  
**Captur-etuksi lähes 2 500 €**

Hinta nyt TCe 90 Fête **18 990 €** ~~19 990 €~~  
TCe 150 Fête automaatti **21 990 €** ~~22 990 €~~



**Renault Captur – tyylikäs crossover.** Fête -erikoismalli on erittäin hyvin varusteltu: vakiona mm. 90 tai 150 hevosvoimainen turbomoottori, ilmastointi, suomenkielinen Media Nav -multimediajärjestelmä navigoinnilla, handsfree -älyvainkortti, 16" kevytmetallivanteet, mäkilähtöavustin...

TCe 90 Fête 18 990 €, WLTP CO<sub>2</sub> 139 g/km, yhd. kulutus 6,2 l/100 km.  
Captur TCe 150 EDC-aut Fête 21 990 €, WLTP CO<sub>2</sub> 146 g/km, yhd. kulutus 6,4 l/100 km.  
Hinnat sis. toimituskulut 600 €. Kampanja on voimassa uusiin asiakastilauksiin, rekisteröinti 15.12.2019 mennessä.  
Tarjousta ei voi yhdistää muihin etuihin tai kampanjoihin. Kuvien autot erikoisvarustein.

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



**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 korjajaamo  
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

# Renaultit sodan kynnyksellä

Teksti: Arne Bolzmann, käännös: Jorma Peisalo

Kun sota Ranskan ja Saksan välille julistettiin 3.9.1939, ihmiset Ranskan pohjoisosissa hättääntyivät. Moni oli joutunut mukaan kaaokseen ensimmäisessä maailmansodassa, kun yli kaksi miljoonaa siviiliä päätyi Saksan puolelle rajaa ja pystyi palaamaan Ranskan miehittämättömään osaan vasta neljä vuotta myöhemmin.

Kun Saksan armeija taas hyökkäsi ranskalaisten ja englantilaisten liittoutumaa vastaan, tuhannet ihmiset muun muassa Pas-de-Calaisin, Marnen ja Ardennessin alueelta pakkasivat autoonsa kaiken omaisuutensa ja suuntasivat kohti länttä ja etelää.

Renault-, Peugeot- ja Citroën-kuorma-autoletkoja nähtiin miltei kaikilla taistelualueelta pois vievillä teillä. Kuvassa tällaista letkaa vetää Renault KZ1 vuosimallia 1927. Pian Rans-



1935 Renault Monaquatre



1927 Renault KZ1

tulivat ylikansoitetuiksi, kun pakolaisia saapui yhä enemmän, ja vain harvalla oli selkeä suunnitelma, minne matka veisi seuraavaksi.

Mies upeassa vuoden 1935 Renault Monaquatre Décapotablessa näyttää varsin iloiselta, mutta kuvan tausta kertoo, että kyseessä ei ole mikään huviretki. Vuoden 1938 Matford V8 on pakattu täyteen, samoin sen takana oleva tunnistamaton auto. Ehkä varakas herrasmies elegantissa avoautossa on vain näyttämässä muulle seurueelle kiertotietä etelään.

Tämä vuoden 1926 Renault NN on niin täyteen pakattu, että sitä on jo vaikea tunnistaa. Voimme vain nähdä loputtoman liikennekuorman sulautuvan horisonttiin. Vastaanlainen ruuhka on suuntaamassa myös toiseen suuntaan. Tämä kuvaa sitä suurta paniikkia ja kaaosta, joka sai valtaansa siviilit Ranskassa, kun uutinen Saksan läpimurrosta levisi.

Loppujen lopuksi pakomatka ei ollut mitään hyötyä. Juttumme viimeisen kuvan on ottanut saksalainen sotilas, joka lähetti kuvan kotiinsa muistona voitosta. Kuvassa saksalainen sivuvaunullinen moottoripyörä ohittaa



1938 Citroën Traction Avant

ranskalaiset autot ikään kuin symbolina sille, että vihollisen armeija on jo valloittanut Ranskan.

Muutamaa viikkoa myöhemmin viimeiset brittijoukot poistuivat Ranskasta ja maa antautui. Ihmiset määrättiin palaamaan koteihinsa ja kylänsä, odottamaan saksalaismiehityksen alkamista. Monelle tämä oli myös viimeinen matka omalla, rakkaalla autolla. Saksan armeija takavarikoi autot, ne maalattiin mattaharmaiksi ja valot pimennettiin. Tällaisina niitä sitten nähdään sotakuvissa.

Saksan armeija käytti sodan aikana useita tuhansia takavarikoituja ranskalaisautoja eri puolilla Eurooppaa. Monille niitä ajaneille sotilaille tämä oli ensimmäinen kerta ranskalaisen auton ratissa. Kokemus ei ehkä ollut hassumpi, sillä 50- ja 60-luvuilla ranskalaismerkeistä tuli erittäin suosittuja.

[arnebolzmann@online.de](mailto:arnebolzmann@online.de)



1937 Citroën 11 CV Limousine



## Pohjoismainen Renault-kokoontuminen ja Euroopan-reissu 2019

Teksti ja kuvat:  
Maarit, Arttu ja Sini.

27.6.2019 lähdimme Viking Gracen iltalähdöllä Turusta Tukholmaan. Aamulla matka alkoi kohti Pohjoismaisia Rellu-päiviä, jotka olivat tänä vuonna Romme Alpinin laskettelukeskuksessa Ruotsin Borlängessä. Pysähdyimme matkalla ihastuttavassa Säter-nimisessä pikkukaupungissa. Säterin vanhakaupunki oli todella idyllinen puutaloineen ja kapeine katuineen. Pienen kaupunkikierroksen jatkoimme matkaa kohti Rellu-päiviä. Perjantai-ilta meni tuttuja tavatessa.

Lauantaiaamuna kävimme aamupalalla ja heti aamupalan jälkeen lähdimme katsomaan rompetorille, jossa oli lähinnä pienoismalleja ja varaosia. Kävimme shoppailemassa Borlängen keskustassa, ja tulipa ostettua sen verran tavaraa, että ne piti järjestellä muulla kyydillä Suomeen. Kiitos vielä Kettusille avusta!

Rellu-päivillä oli nähtävänä myös aivan uusi Alpine A110 ja sen vieressä oli vanha Alpine A110. Ihastelim-

me myös hienoa telttaratkaisua, joka oli ruotsalaisen R12:sen katolla. Omistaja kertoi yöpyneensä teltassa matkalla Borlängeen.

Lauantaina järjestettiin myös kiihdytyskisa. Kisaan osallistui muutamia kasi Gordineja, vitonen, Dauphine ja Spider. Illalla järjestettiin perinteinen maaottelu, jossa saatiin myös suomalaismenestystä. Suomen joukkueet olivat Jukka ja Rampe, Kari ja Pete sekä Peisalon veljekset.

Sunnuntaiaamuna pakkasimme auton ja lähdimme kohti Honfleuria. Honfleur sijaitsee Calvadosin alueella Normandian mairinnourantojen vieressä. Olimme ajatelleet käyttää kolme päivää matkustamiseen Ruotsista Ranskaan ja ensimmäisenä päivänä pääsimmekin mukavasti jo Tanskan puolelle. Tällä kertaa ylitimme rajan lautalla Helsingborgista Helsingöriin. Löysimme mukavan leirintäalueen aivan merenrannasta ja niin ensimmäisen kerran pystytettiin teltta ja leiri.

Maanantaina jatkoimme matkaa. Tiedossa oli ajopäivä, joka sujuikin mukavasti Hampurin ruuhkaa lukuun ottamatta. Maanantaille kilometrejä kertyi 680 ja yövyimme jälleen teltassa Saksan Wildeshausenissa. Leirintäalue löytyi maantieopasteiden avulla



Renaultist



ja olikin ihan uusi, vasta edellisviikolla avattu.

Tiistai 2.7. oli varattu vielä täysin matkustamiseen. Jälleen mittariin kertyi reilut 600 km ja pääsimme juuri ja juuri Ranskan puolelle pieneen kylään nimeltä Hon-Hergies. Leirintäalueen vastaanotto oli jo mennyt kiinni, mutta etsiskelyn jälkeen omistaja löytyi ja leiri saatiin pystytettyä.

Keskiviikkona 3.7. pääsimme perille Honfleurin. Matkalla oli jo tietysti varattava aikaa shoppailuun, ja tutuilla, hyväksi havaituilla vaatekaupoilla käytiin Evreuxissa, noin 90 km:n päässä Honfleurista. Honfleurista olimme varanneet majoituksen etukäteen. Meillä oli pieni huoneisto pääkadun varrella keskustan tuntumassa. Pysäköinti tuotti hieman ongelmia ja tavarat purettiin perinteiseen ranskalaiseen tapaan hätävilkut päällä jalkakäytävällä, auto saatiin keskustan marketin parkkipaikalle yöksi. Illallinen nautittiin tietysti satama-altaan laidan ravintolassa.

Torstain ohjelmassa oli Normandian mairinnourantien rannat. Kovasti yritimme muistella, millä rannalla mahdoimme käydä muutama vuosi sitten, mutta eri



2/2019



rannalle päädyimme silti. Olimme Juno Beachilla, joka oli kanadalaisten joukkojen mairinnourantien näyttämönä. Juno Beach -center oli uusi, vuonna 2014 mairinnourantien 70-vuotisjuhlan aikaan avattu keskus, jossa on museo ja bunkkereita. Bunkkerikierrokselle pääsee vain oppaan johdolla. Bunkkerit ovat löytyneet vuonna 2012, opas kertoi ulkoilijan koiran pudonneen rannalla kuiluun ja tulleen toisesta paikasta ulos, jolloin bunkkerit olivat löytyneet. Kanadalaiset vapaaehtoiset tyhjensivät bunkkereita hiekasta, jotta ne voitiin avata yleisön nähtäväksi. Keskus toimii kanadalaisten nuorten vapaaehtoisvoimin. Nuoret tekevät yleensä muutaman kuukauden ajan vapaaehtoistyötä keskuksessa.

Vasemmalla näkyvissä sängyissä pystyi ottamaan torkut valvontavuorojen välissä.

Paluumatkalla Juno Beachilta pysähdyimme kahville Pegasos-sillalla Ranvillessä. Alkuperäinen silta vuodelta 1934 on sotamuistomerkkinä Memorial Pegasus -museolla, ja nykyinen silta on kopio alkuperäisestä. Liittoutuneet valtasivat sillan ja siten vaikeuttivat saksalaisten vastahyökkäyksen onnistumista mairinnourantien aikana.

Nähtävyyksien parissa vierähtikin koko päivä nopeasti, ja illalla suuntasimme jälleen satama-alueelle illalliselle.

Perjantain vietimme Honfleurissa. Kaupungin yleinen puutarha on upea, rauhallinen paikka täynnä loistokkaita ruusuja, hortensioita ja muita istutuksia. Puistossa voisi viettää tuntikaupalla ihan vaan istuskellen pergoloissa kukista nauttien. Kiertelimme myös kaupungin pikkupuutiikkeja ja kävimme vanhaan kirkkoon tehdyssä merenkulkumuseossa. Ilta-päivällä ajoimme kaupungin laitamille hiljattain avattuun outlet -kylään, jossa oli hyvä valikoima merkiliikkeitä. Honfleurissa on myös upea hiekkaranta, jossa otimme aurinkoa ja uimassakin käytiin.

Tämän kesän reissu oli laskujeni mukaan seitsemäs kerta, kun käymme Honfleurissa. Omalla autolla tämä oli kolmas kerta. Honfleur on tunnettu vanhasta satamastaan, jonka rantoja ympäröivät nykyään tunnelmalliset ravintolat. Aikanaan löysimme kaupungin täysin sattumalta ja ihastuimme siihen välittömästi.

Lauantaina matka jatkui eteenpäin. Suuntasimme Epernayn kaupunkiin Champagnen alueelle. Matkaa Honfleurista Epernayhin tuli reilut 400 km ja aikaa kului viitisen tuntia. Päivä oli helteinen ja jo aamupäivällä auton mittari jämähti 32 lämpöasteeseen. Aukealla ajaessa alkoi tuntua, että ilmastoinnista huolimatta auto oli jo tukalan kuuma, ehkä ikkunat ja ra-

kenteet lämpenivät ja hohkasivat lämpöä. Helteestä huolimatta matka sujui hyvin ja pääsimme hotellille. Matkalla näimme komeat viiniviljelmät emmekä helteen vuoksi jaksaneet lähteä niitä sen enempää tutkimaan. Iltapäivä sujuikin hotellihuoneessa ja illansuussa kävimme vain syömässä läheisessä ravintolassa.

Sunnuntaina matka koti-Suomeen alkoi. Etenimmekin melko nopeasti (reilu 700 km) ja yövyimme Hampurin lähellä Oytynissa. Sääennuste näytti maanantaiaamuksi sadetta ja päätimme varman päälle mennä motelliin yöksi. Uskalsimme tässä vaiheessa jo varata liput tiistain iltalaivaan Tukholmasta Turkuun. Tällä kertaa saimme paikat Siljan Galaxyilta. Maanantaina ajoimme Tanskan siltojen kautta Ruotsiin. Matkaa taittui jälleen n. 700 km. Viimeinen leiri pystytettiin Bäligen leirintäalueelle. Leirintäalueella saimme kaveriksemme sorsalauman, joka kyllä meitä viihdytti. Sorsat kerjäsivät makupaloja ja niille kelpasi kaikki pussipuurosta lähtien.

Tiistaille ajomatkaa kertyi n. 650 km. Ehdimme hyvissä ajoin satamaan ja viimeinen etappi Suomen puolelle saattoi alkaa.

Matkaa kertyi satamasta satamaan 5080 km. Matka taittui mukavasti ja luotettavasti Meganella. Tavara-tila oli tehokkaassa käytössä ja enemmänkin olisi voinut shoppailla! Kulutus oli koko reissun ajan 5,9 l/100 km ajotietokoneen mukaan, itse en pitänyt kir-

jaa bensiinin litramäärästä. Meidän kohdallamme ainoat vastoinkäymiset koettiin, kun ilmapatjat pettivät: Sinin jo ensimmäisenä yönä ja Maaritin ja Artun patja viimeisenä yönä, joten varsin helpolla päästiin!

Automatkailua Euroopassa ja Ranskassa voimme suosittelua lämpimästi. Etenkin leirintäalueita hyödyntämällä reissusta selviää pienellä budjetilla: meillä edullisin yöpyminen maksoi 10e ja kallein 33e. Motelli-yön hinta oli hivenen korkeampi, 43 €. Edellisellä reissulla 2017 sääät eivät niinkään meitä suosineet, ja käytimme paljon B&B-majoituksia, eikä sillä tavoinkaan yöpymisten hinnat kovin korkeiksi nousseet, vaan pyörivät siinä 50–60 euron paikkeilla. Matkaan tarvitaan roppakaupalla reipasta asennetta ja avointa mieltä, niin matka sujuu mukavasti.

### Reissubudjetti

Bensat	502 €
leirintäalueet ja motelli (ei varattu ennakoon)	125 €
huoneisto Honfleurissa	218 €
Hotelli Epernayssa	73 €
Lautta menomatalla Ruotsista Tanskaan	53 €
Paluumatkalla sillat	70 €
Lisäksi ruuhkamaksulasku Ruotsista,	2 €
<b>Yht. (+ ruuat)</b>	<b>1043 €</b>



## Maailma renaultistin silmin



**RENAULT**  
Passion for life

# Täysin uusi Renault CLIO Enemmän kuin kaunis



Hinta alkaen  
CLIO SCe 75 Life  
**16 990 €**

**TAKUU JOPA 6 VUOTTA\***

Viidennen sukupolven Clio tarjoaa täysin uuden ajokokemuksen uudistuneen muotoilunsa, entistä kehittyneempien ajo-ominaisuuksiensa sekä uuden, älykkään teknologiansa ansiosta. Ajaminen Cliolla on nyt entistä nautinnollisempaa ja turvallisempaa. Vakiovarusteena mm. Täys-LED Pure Vision -etuvalot, aktiivinen hätäjarrutusjärjestelmä, kaistavahti ja -avustin, mäkilähtöavustin, vakionopeudensäädin...

CLIO SCe 75 Life 16 990 €, WLTP CO<sub>2</sub> 120 g/km, yhd. kulutus 5,4 l/100 km. Hinta sis. toimituskulut 600 €. Kuvan auto erikoisvarustein. \*)**Takuu 6 vuotta** / 100 000 km ilman lisähintaa vuoden 2019 rekisteröintiin.



## Huvipuistokauden avaus

Kuvat: Jorma Peisalo



Ranskalaista visiittiä vietettiin tänä vuonna Kouvolan Tykkimäellä lauantaina 18.5. Kaunis alkukesän lauantai toimi huvipuistokauden avauksena niin meille harrastajille kuin Tykkimäellekin.

Paikalle oli tavalliseen tapaan kokoontunut runsaslukuinen joukko ranskalaisten automerkkien harrastajia. Pieni määrä autoja oli sijoitettu huvipuistoalueen sisäpuolelle ja ne herättivät ansaittua huomiota myös tavallisten huvipuistokävijöiden joukossa.

Tapahtuman yhteydessä järjestettiin myös kauden toinen Koppa Cupin osakilpailu. Lisää tästä ranskalaiskerhojen yhteisestä kilpailumuodosta toisaalla tässä lehdessä. Mainittakoon kuitenkin myös tässä yhteydessä, että Koppa Cup kaipaisi kipeästi lisää Renault-merkkisiä kisa-autoja. Ehkä jo ensi kesäksi?



Renaultist



## Vive la France – Kansallispäivä Rautatientorilla 14.7.

Teksti: Sari Häkkinen, kuvat: Jorma Peisalo



Ranskalaiset merkkikerhot päättivät yhteistuimin juhlistaa Ranskan kansallispäivää tänä vuonna kokoontumalla Helsingin Rautatientorille. Tapahtuma kokosi paikalle noin 150 uutta ja vanhaa ranskalaista ajoneuvoa sekä runsaasti yleisöä.

Idea kansallispäivän juhlallisuuksista sai alkunsa ranskalaiskerhojen Classic Motor Show -yhteisosaston suunnittelun sivutuotteena. Kansallispäivä sattui tänä vuonna sopivasti sunnuntaiksi ja samana viikonloppuna Citroën-kerho juhli merkkinsä satavuotista taivalta kesäkokoontumisessaan Uudellamaalla. Tästä syystä näyttävien autorivistö muodostui Citikoista, mutta myös muut ranskalaiset merkit olivat kattavasti edustettuna.

Kansallispäivän tapahtuma on yksi niistä tilaisuuksista, joissa kerhojen toiminta tulee näkyväksi myös muille kuin erityisesti vanhoista autoista kiinnostuneille. Tapahtumaa oli mainostettu näkyvästi muun muassa Helsingin Sanomissa ja ranskalaisyhteisön somekanavilla, mutta myös monet satunnaiset ohikulkijat pysähtyivät ihmettelemään ja ihastelemaan torin autokattausta. Mukaan lukien pysäköinninvalvojat, joita ensin pohditutti tapahtuman laillisuus. Virallisten asioiden selvittyä he näyttivät viihtyvän hyvän tovin autoharvinaisuuksien parissa.

Kiitos vielä erityisesti kaikille autonsa paikalle tuoneille Renault-harrastajille!





# Syksyä kohti Valkeakoskella

Teksti ja kuvat: Kari Kitt



Eräät kerhomme naisjäsenet olivat kuulleet että läheisen Kirjaslammen tanssilavalla olisi lauantaina naistentanssit, eivät kylläkään päässeet sisälle, lukossahan tuo oli.



Twingo yövalaistuksessa.

Vuonna 2019 säiden haltijat olivat järjestäneet todella loistavat kelit kesän tapahtumille. Ranskan kansallispäivä, kesätapahtuma sekä elo-syyskuun vaihteeseen osunut syystapahtuma saivat kaikki nauttia erittäin miellyttävistä olosuhteista.

Syystapahtuman paikaksi valikoitui Apianlahden Camping Valkeakoskella, sehän oli ollut jo pitkään tulevien syystapahtumien listalla. Leirintäalue oli käteväällä paikalla, melkein kaupungin keskustassa pienen järven (oikeasti kanavan) rannalla, lyhyen kävelymatkan päässä kaikista muista palveluista. Hieno useita kävelysiltoja sisältävä ulkoilureitti sivusi majoitustamme sopivasti, joten siitä pääsi tutustumaan mm. vedettömään maauimalaan, suljettuun tanssilavaan ja entisen saunan terassiin. Eli jos matkasi joskus suuntautuu Valkeakoskelle päin, niin tuo kävelyreitti on tutustumisen arvoinen.

Perjantai-iltana kului suomalaisten sekä ranskalaisten perinteiden merkeissä, suomesta savuporoikeitto + grillimakkara ja ranskasta tummanpunainen ruokajuoma. Tietenkään ei pidä unohtaa sitä valtavaa tiedon ja terveisten määrää joka illan aikana kerholaisen kesken vaihdettiin.

Lauantain kävelyreitken lisäksi ehdittiin heittää mölkkyyäkin, siinä muuten Penttilän Asko sai palkinnoksi ikioman Talismanin! Kolikonheiton voittaja Jouni Peisalo onnistui kuin onnistuikin voittamaan omakseen jo puoli vuotta himoitsemansa R16-pienoismallin. Siinä leikkissä useampikin euron kolikko päätyi syystapahtuman kassalippaaseen. Ihan vaan tiedoksi, niillä kertyneillä kolikoilla ostetaan sitten taas ensi vuoden palkinnot, toiseksi sijoittautunut Jussi Hynni sai hyllynsä Alpine A106 -pienoismallin. Näiden palkintojen myötä Renault-kerho kiittää ja kumartaa yhteistyökumppaniaan Modeltoysin Pekka Stellbergia ([www.modeltoys.fi](http://www.modeltoys.fi)).



Toiseksi tulleen Jussi Hynnin tyylikäs poseeraus.

Venetsialaiset sattuivat samaan viikonloppuun Rellu-tapahtuman kanssa, ja sehän sopi meille vallan mainiosti. Saimme kuunnella mukavaa musiikkia esittävää trubaduuria leirintäalueen ravintolan terassilla suorastaan tuntitolkulla, taisi mennä jatkoajan puolellekin. Parasta kuitenkin oli, kun trubaduri saapui keikkapaikalle omalla Lagunallaan, siinä melkein vedettiin kättä lippaan, kun hän alkoi purkamaan soitokamojaan autosta.

Sunnuntaiksi jäi lipun laskun lisäksi mökkien siivous ja luovutus, sitä ennen ehdimme tehdä vielä yhden lenkin sillä upealla kävelyreitillä. Lähtökahvin jälkeen vielä viimeiset halaukset ja sitten Rellun nokka kohti kotia, olihan Belgian formula-kisa alkamassa telkkarista iltopäivällä.

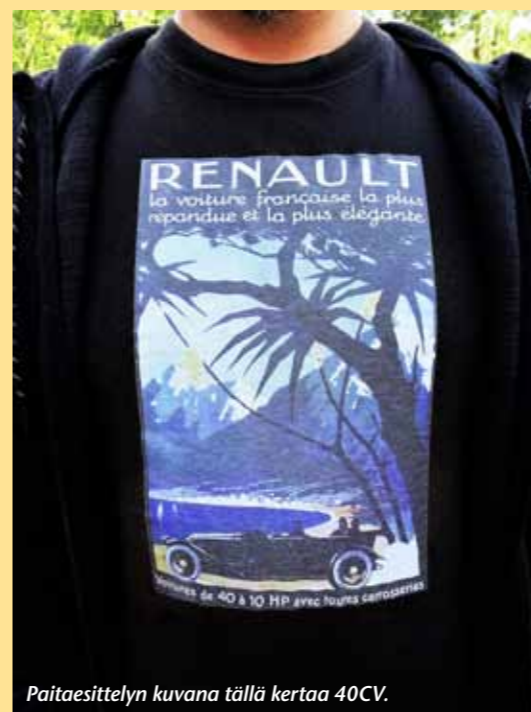
Tämän vuoden puolelle, kuukausitapaamisien lisäksi mahtuu ainakin kerhon pikkujouluristeily Baltic Princessillä marraskuussa. Ensi vuoden syystapaamisen paikkaa ei ole vielä päätetty, joten kerho ottaa mielellään hyviä ehdotuksia vastaan.



Ylituomari Sari Häkkinen luovuttamassa kolikonheiton palkintoa konkarivoittaja Jouni Peisalolle.



Punaisella Twingolla paikalle saapuivat lippu hulmuten Arru, Räikköne, Mirja ja Pete.



Paitaesittelyn kuvana tällä kertaa 40CV.



Yksi upean kävelyreitin silloista.



# Reisinkiä Jurvassa



Teksti: Mikko Nieminen  
Kuvat: Timo Tuovinen ja Mikko Nieminen

Gordini kuvattuna hienosta vinkkelistä.



Alasen Matin kuljetuksen ihmettelyä.

Syyskuun 21. päivä vietettiin Sinisorsa Racing Teamin ratapäivää Botnaringillä. Uutena yhteistyökumppanina oli Opel Club Finland (OCF), jonka kanssa yhteistyö lähti käyntiin mainiosti. Kaksi porukkaa sulautui hyvin yhteen ja radallakin ajettiin sulassa sovussa, joka on kaiken a ja o, kun ratapäivästä on kyse. Yhteistyö tulee jatkumaan ensi vuonna ja jo nyt tiedetään, että yhdessä ajetaan touko- ja syyskuussa. Puheissa oli myös mahdolliset yhteistapahtumat talvella, mutta niitä ei vielä lyöty lukkoon. Sekä talven että kesän 2020 tapahtumista tullaan tiedottamaan lisää tiimin nettisivuilla, Facebook-ryhmässä sekä kerhomme sivuilla.

Syyslauantai aukeni harmaassa säässä, mutta vettä ei sentään satanut. Sääennuste oli luvannut kirkastuvaa keliä ja niinhän siinä kävikin, että parin tunnin

kuluttua ilma kirkastui ja ratakin pääsi kuivumaan. Lämpötila meni käsi kädessä kirkkauden kanssa eli kerrospukeutuminen oli kova sana, jolloin oli helppoa säädellä vaatetusta tilanteen mukaan. Yksi varma ja perinteinen konsti kylmyyden torjumiseen on myös radalla ajaminen. Kun tahkoo muutaman kierroksen radalla, niin lämmin tulee varmasti. Myös liukkaankelin ajoa saatiin treenata, kun myöhemmin iltapäivällä taivaalta ripotteli vähän vettä.

Tällä kertaa osallistujakattaus oli hyvin kasipainoitteinen ja vain yksi ei-käsi nähtiin paikalla. Tämä yksinäinen susi oli Eero Ahon Renault 12, jolla on kuu-lemma kertynyt mukavasti kilsoja tänä kesänä ja nyt Eero näytti kakstoistaiselle myös Botnaringin kurveja. Lisäksi yhden toisen kerhon kuskilla oli mukana Renault Clio Sport, mutta käyntiongelmien vuoksi ky-

Gordinia sisävinkkelistä.



Matti lähdössä radalle.



Ratapäivän aktiivisin kuski oli Matti Yli-Seppänen Gordinillaan.



Radan kuivussa vauhtikin vähän nousi.



Kauhukahvakin oli käytössä.

seistä Rellua ei nähty radalla.

Alkupäivästä Botnaringin vauhdikkaat kurvit tarjosivat haasteita ja ainakin kynäheiluttajan Gordiniluukkinen kasiässä tahtoi vain puskea eikä sitä voinut korjata edes voimalla, jota ei tässä siviiliversiossa liiemmin ole. Toki myös edessä olevat iankaikkisen vanhat Kumhot eivät liene paras vaihtoehto radalle varsinkin, kun takana on huomattavasti tuoreemmat Nokialaiset. Tilanne korjaantui radan kuivussa ja hymykin hiipi huulille.

Hienoa oli nähdä, että paikalle tuli myös vähemmän kalustoansa radalla käyttäneitä, joista esimerkiksi Matti Alanen, joka toi paikalle hienon racinghenkisen kasinsa ja ajoi radalla aktiivisesti. Tutumpia radankiertäjiä taas oli Patrik Norrgård, joka kiersi rataa tutulla kasimajorilla, jonka hän isänsä kanssa

muuten pelasti noin kymmenisen vuotta sitten takaisin ajoon. Päivän ylivoimaisesti aktiivisin kurvaillija oli Matti Yli-Seppänen, joka kesytti kasi-Gordiniaan radalla oikein kunnolla. Kierrosmäärä ei ole selvillä, mutta Sinisorsa oli radalla vähän väliä ja kyydissäkin taisi istua vähintään puolenkymmentä Masan kaveria. Teknisiltä ongelmiltakin vältyttiin tällä kertaa, joka ei ole itsestäänselvyys näissä kemuissa.

Kun ajot saatiin päätettyä, osa porukasta siirtyi kokoustamaan. Kokouksen yhteydessä järjestettiin perinteinen jäsenkortin kuva-arvonta. Vuoden 2020 kortissa tulee komeilemaan Harri Kalliokosken Rellu.

Lopuksi isot kiitokset kaikille osallistujille, kuvaajille sekä OCF:n poppoolle. Ensi vuonna jatketaan entistä runsaammalla tapahtumarintamalla, joten tästä on hyvä jatkaa vuoteen 2020.



Tällä kertaa Patrik toimi arvannostajana.



Kokoustamassa.



## Hieman erikoisempia pienoismalleja

**1.** Monikäyttöinen **Colorale** on saanut 800-kiloisen chassis-cabine-alustansa päälle tällä kertaa ns. umpikopan. Ilmeisesti tuo ylivoimaisen hyvää Renault-öljyä mainostava laatikko on ihan oman tehtaan tuotantoa. Tyypiltään R2091 Colorale valmistettiin vuosina 1950–52 yhteensä 1625 kappaletta, moottori oli 2,3-litrainen ja 48 hevosvoimaa tuottava rivinelonen type 603. Näitä kaappiautoja ei taida olla jälkipolville säästynyt montaakaan, ainakaan yhtään entisöidyn kuvaa ei löytynyt mistään. Sininen väri tuo esille pienoismallin lukuisat ”kromilistat”, mm. keulan seitsemän vaakasuoraa, kopan kylkilistat ja hiekkapellit etualakulmissa sekä pariovien ikkunalistat. Kehaistaan vielä etupuskurin kiinnityspultit ja oikealta ulos tuleva pakoputkisto. Ulitaines Renault -kioskiautosarjassa ilmestyneen mallin julkaisija on Hachette, valmistaja ilmeisesti PCT, Bangladesh.

**2.** Valkoinen **5 Lauréate** on ekakoppaisen vitosen viimeistä mallisarjaa, jota valmistettiin vain yhdeksän kuukauden ajan maaliskuukuussa 1984. Sitä tehtiin neljänä eri versiona (L, TL, GTL sekä kuvassa oleva Turbo, type R122B). Se ei eroa paljoakaan 5 Alpine Turbosta, sama 1937 kuutioinen moottori, 110 DIN-heppaa, jolla huippunopeudeksi saatiin 186 km/h. Tämä pienoismalli on niin hyvin valmistettu, että siinä on kaikki oikein. Tai jos oikein tarkkoja ollaan, niin takalasin pissapojan suutin puuttuu, mutta ei kerrota sitä kellekään. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.



**3.** Matala **4CV "Mouchiro"** rakennettiin belgialaiselle kreivi Geoffroy de Beaufortille vuonna 1952. Sen valmistuksessa käytettiin Yhdysvalloista tuotua ruostumatonta lentokoneteräslevyä, ja tämä coupé on tai oli ainoa laatuaan maailmassa. Toteutuksesta vastasi belgialainen Mouchiro-Legros-erikoiskoripaja. Sama firma teki myös toisen, hieman erilaisen avomallin 4CV:n pohjalle. 747 kuution moottoria virittämällä tehoksi tuli kokonaista 41 hevosta, mikä oli huima luku tuohon aikaan. Pienoismallin vanteet, vai ovatko ne kenties pölykapselit, ovat juuri samantyyppiset kuin esikuvassakin. Tiedä sitten, olivatko vanteet normaalia suuremmat vai näyttävätkö ne matalassa korissa isommilta. Puinen ohjauspyörä kromatuilla puolilla on myös hyvin mallinnettu, kuten myös nokkapellin ulkopuoliset lukitusallvat. Valmistaja Eligor, Ranska/Kiina.

**4.** Pientä vihreää kuormuria, tyyppinumeroltaan **212 E1**, valmistettiin Renault-tehtaiden sisäistä käyttöä varten 300 kpl. Tämän yksilön vuosimalli on 1947. Nykyään niitä taitaa olla jäljellä peräti kaksi kappaletta, toinen on tehtaan entisöimä numero 40. Mörkö-Rellun tukevan rungon päälle on rakennettu puinen lava, jonka pituus on tosi tarkkaan käytetty, sillä lavan etureuna tulee etupyörien päälle. Kapeassa ohjaamossa on tilaa vain kuljettajan istuimelle sekä moottorille, joka lainattiin suoraan Juvaquatrestä. 1003-kuutioisen moottorin konepeltinä toimii oikean puoleinen kaappariovi, jonka avaamalla pääsi käsiksi kaikkiin huoltokohteisiin. Ja kyllähän jäädyttäjänsäleikkö oli myös irrotettava. Keulassa on korkit polttoaineelle ja jäädytysvedelle, ja tietenkin yksi tuulilasinyyhkijä riittää yhdelle kuljettajalle. Viisipuolainen ohjauspyörä voi olla jostain vielä vanhemmasta Rellusta. Julkaisija Hachette, valmistaja ehkä PCT, Bangladesh.



**5.** Pesuaineita valmistava Catox päätti sijoittaa osan mainosfrangeistaan tehokkaaseen esillä oloon ja tilasi vieläkin toiminnassa olevalta Carrosserie Davidilta viisi hieman tuunattua Mörkö-Rellua. Jokaisen katolle laitettiin eri kirjain, tässä tapauksessa C. No tietenkin niitä pienoismallejakin piti sitten valmistaa viisi erilaista, minulle kyllä riittää tämä yksi ainoa. 1000 kilon Mörkö on tyypiltään **R2060** ja jostain kohdasta ihan normaalin näköinenkin. Korotettu ja koriltaan katkaisu mainosauto on ollut aika veikeä ilmestys "Tour de France" -tyyppisissä tapahtumissa. Takaosan terassilla on pari taittutuolia ja tukevat kaiteet kyydissä pysymisen varmistamiseksi. Hienosti muotoillut ponttonilevikkeet eivät ole oikeastaan alkuperäisiä lokasuojia paljokaan leveämmät mutta luovat autoon aivan uuden ulkonäön. Julkaisija Hachette, valmistaja ehkä PCT, Bangladesh.



**6.** Arnault K5T Toundra -nimeä kantava **Rodeo 6** toimi Montlhéryn GP-radan paloautona vuonna 1971, no ei kai tehokkaammasta moottorista olisi haittaakaan ollut. Mutta kyllä se ihan oikea paloauto on. Siinä on kyydissä tikkaat, kuusi vaahdosammuttajaa, pari letkurullaa sekä kaksi painesäiliötä. Kirjoittajan mielestä parasta autossa on tietenkin tuo Tippa-Rellun etusäleikkö. Carrosserie Automobile H. Arnault oli erikoistunut muokkaamaan erikoisautoja mainos- ym. tarkoituksiin, tästäkin oli myös pari avoautomuunnosta: Tarentelle ja Targa. Pienoismalliin on laitettu kaikki samat yksityiskohdat kuin mitä netistäkin löytyneissä valokuvissa on, eli oikein on hyvän näköinen vekotin. Malli on ilmestynyt Hachetten julkaisemassa Passion Renault 4 -kioskiautosarjassa, valmistaja ehkä PCT, Bangladesh.

**7.** Pikkuriikkinen pakettiauto **Sovam VUL** on vain 2,5 metriä pitkä, eikä tavaratilakaan ole kuin 121 senttiä lyhyt. Ranskalainen Sovam valmisti R4:een pohjautuvien urheiluautojen lisäksi myös tällaisia pieniä käteviä jakeluautoja 434 kappaletta, ja ne saavuttivat suosiota mm. sanomalehtien jakajien keskuudessa. Tässä tapauksessa Tipan pohjalevyä on lyhennetty 60 senttiä, ja sen päälle on rakennettu lasikuidusta uusi kori. Jonkin verran lyhennettyyn konepeltiin asennettiin 1965 kapea säleikkö oikein päin, 1964 mallissa se oli vielä ylösalaisin. Täytyy myöntää, etten oikein ymmärrä, mihin ne ovat sijoittaneet moottorin ja vaihdelaatikon? Pienoismallin ohjaamossa näyttää olevan kaksi istuinta sekä aivan erilainen kojetaulu kuin Tipassa. Koska avattavaa konepeltiä ei ole, moottorin huollot tehdään ohjaamosta käsin. Passion R4 -sarjaa tämäkin, valmistaja PCT.



**8.** Eihän tämän kokoista möhkälettä saisi hyllyssäni edes ollakaan, mutta kun halavalla sai. Tästä Heuliez-tehtaan korittamasta **Goelette**-pohjaisesta asuntoautosta tuli mieleeni, että jos Muumi-perheellä olisi asuntoauto, niin sen nimi on Renault Heuliez 1400 kg Robustacier. Lisätutkimuksia tehdessäni huomasin, että tuolla koritehtaalla oli jo valmiina juuri samanlainen bussi, eli tämä on oikeastaan linja-auto, jonka sisälle on kannettu huonekalut, kätevä. Tämä on varmaan ollut aikamoinen luksusmalli vuonna 1953. On iso jääkaappi, hella, uuni, vesihana lavuaareineen, makuuhuone, vaatekaappi, ylälaatikot, avattavat sivuikkunat ym. Ohjaamo on hieman karumpi: kuljettajalle on oma istuin, mutta kartanlukija saa istuskella viereisellä pitkittäisellä sohvalla. Kojelauta on ison pesuvaldin kokoinen motikka ohjauspyörän edessä. Pienoismallin kaikki listat ja pökkaukset ovat valmiiksi valettuna korimuotissa ja niiden maalaus on erittäin hyvin tehty. Tämäkin on Hachette/PCT-tuotantoa.

## 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**. Aineistopäivä löytyy lehden sivulta 31 sekä yleisesti kerhon nettisivulta (Yhteyshenkilöt/Renaultist). Lisää teknistä neuvontaa voi kysellä Wellulta sähköpostitse osoitteesta **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



### 3. Ranskalainen Avenue

*Teksti: Mikael Takalo  
Kuvat: Arttu Haimi, Mikael Takalo, Kari Kittä.*

Classic Motorshow'ssa olimme yhdessä muiden ranskalaismerkkikerhojen kanssa nyt kolmannen kerran.

Kerhon puolesta osastolle saatiin kolme ajoneuvoa. Perin Pekan R8 keräsi paljon mielenkiintoa, Alpinen penkkeineen. Hieman tumma auto vain kärsi valaistuksen heikkoudesta. Kiinnostuneita ja kyselijöitä kuitenkin riitti. Oli saanut Pekka kyllä kasiinsa kunnan rallimeininkiä. Alustakin oli sen verran jäykkä, että on tainnut rakennusvaiheessa olla Tour de Corse mielessä.

Lisäksi osastolla nähtiin harvinaista herkkua R17 Cabrion muodossa. Yksilö oli tarinan mukaan tullut muuttoautona Suomeen jo 70-luvun lopulla, ja siihen oli tallella rätin suojaksi vielä alkuperäinen kovakattokin!

Katto kun saatiin auki, niin riitti kurkistelijoita sisään. Sporttiset mittarit paljastivat varmasti monelle, ettei kyse ollut vain bulevardille rakennetusta egoilu-avosta. Sen huomasi jo autoa siirreltäessä, kytkin oli nimittäin todella kova ottamaan kiinni. Tämä yksilö on muuten myynnissäkin. Auto löytyi sattumalta keväällä Valkeakoskelta. Kiitoksia Kaukisen Aartolle auton tuonnista. Oli muuten kuljetuskalustokin miesten mukaan.

Kolmantena auton oli Rouskun Mikon R25 Baccara. Keskustelu tämän auton ympärillä taisi olla moninaisinta. Mitä itse auton vierellä aikaa vietin, oli puheissa välillä aiheena vertailu saksalaisiin loistovaunuihin ja toisaalla taas muistelot Mitterandin yksilön kohtalosta. Kiitoksia myös Mikolle auton tuonnista, eritoten



nopeasta aikataulusta.

Nähtiinpä muuten näyttelyn järjestäjien teemaosastolla Zalin karkki A110. Avenuella oli myöskin Citroënin 100-vuotisjuhla hyvin esillä ja Citroënin malleja esillä kaikilta vuosikymmeniltä, vanhimpänä -23 vuosimallinen "amme". Ja nähtiin erään Citroënin peilin varressa mieltä lämmittänyt logokin. Onnea siis sukulaismerkille.

Ensi vuoden Classic-suunnitelmia ei tätä kirjoittaessa ole vielä pantu aluille. Itse Classic Motorshow'n teemana on hyötyajoneuvot. Nyt onkin loistava aika ilmoittaa oma taikka naapurin ajopeli näytille kerhoa edustamaan. Myöskin mielenkiintoiset projektit ovat enemmän kuin tervetulleita. Ota rohkeasti yhteyttä allekirjoittaneeseen 040-7037922.

**Wanted!**  
**Osallistujia Koppa Cupiin 2020**

Tänä vuonna toimme Koppa Cupia enemmän esille Ranskalaisen avenuen yhteydessä. Lapsia ja lapsenmielisiä riitti jälleen testiautojen laakereita kuluttamaan. Kilpailu on tasaista, Classicin finaalin ratkaistiin uusintalähdön hidastuksesta.

Yhtä kuitenkin puuttuu: Renault-kerholaisia kaivataan kisoihin osallistumaan. Auton rakentaminen ei tosiaan ole vaikeaa. Kilpailu antaa jokaiselle osallistujalle vähintään kolme lähtöä. Tähän tulee jäämään koukkuun, uskallatko kokeilla?





# 60-vuotislahjasta kesän kauneimmaksi Renaultiksi

Teksti: Sari Häkkinen  
Kuvat: Jorma Peisalo ja Tauno Ala-Marttilan arkisto

”Jos saisin valita yhden automallin itselleni kunnostettavaksi, niin se olisi 4 CV”, muistelee Tauno Ala-Marttila sanoneensa pojalleen joskus vuosia sitten. Yllätys olikin suuri, kun vaimon ja lasten ”syntymäpäiväpaketista” paljastui Taunon 60-vuotispäivänä kyseinen malli tai oikeammin sen aihio. Tästä alkoi viiden vuoden mittainen kunnostusprojekti, jonka tulosta saatiin ihailla muun muassa kesäkokouksissa Pyhäsalmeilla.

## Varastossa 1960-luvulta asti

Lahja-Ryppypepulla oli sikäli aika erikoislaatuinen historia, että se on ollut vain yhden omistajan ja



myöhemmin hänen perikuntansa hallussa. Viimeksi sillä oli ajettu vuonna 1962.

Vuosikymmenien varastointi oli kuitenkin tehnyt tehtävänsä. Suurin työmäärä kului peltitöihin. ”Jotkut osat olivat niin huonossa kunnossa, että ne vaihdettiin kokonaan. Näin tehtiin muun muassa osalle ovista.”

Tauno sanoo käyttäneensä auton kunnostukseen viisi talvea. ”Kesällä aika kuluu muissa askareissa, mutta talveksi minulla oli jo aiemmin tapana ottaa joku autoprojekti työn alle. Autojen parissa olen touhunnut pikkupojasta asti.” Aiemmin Tauno on kunnostanut muun muassa kolariautoja oman perheen käyttöön.

## Kadonneen värisävyän metsästäys

Maalaus oli oma lukunsa, sillä auto oli aiemmin ruis-kumaalattu huolimattomasti ja lisäksi päänvaivaa tuotti oikean värisävyän löytäminen. Vaikka 4 CV:n väryksestä löytyy netistä tietoja, ei niiden perusteella pystytty sekoittamaan oikeaa sävyä. Malli nykyiseen tummansiniseen väriin löytyi auton takaovessa olevia maalikerroksia tutkimalla. Väri on varsinaisesti Mersun värikartastosta, mutta vastaava sävy on ollut myös 4 CV:ssä 1950-luvun alkupuolella, jolloin mallin väri vaihtoehdot koostuivat pääosin



tummista väreistä. Nykypäivänä useammin nähdyt pastellisävyt tulivat värikartastoon vasta myöhemmin.

Tauno on tehnyt kunnostustyöt valtaosin itse. Valmiina hankittiin lähinnä sisäverhoilu, joka tuli valmiina Ranskasta. Kuten monet Ranskasta autotarvikkeita tilaavat tietävät, tilauksen tekeminen ei aina käy helposti, eivätkä myyjätahot aina kykene tai halua asioimaan esimerkiksi englanniksi. Tilauksen ja mitoitusten kanssa Taunoa auttoi Vääkssä



kyläkauppaa ja kahvilaa pitävä ranskalainen rouva.

”Kun sain auton valmiiksi keväällä, oli kova polte päästä kokeilemaan sitä ja museokatsastajille sattui muita kiireitä. Niinpä autolle tehtiin ensin normikatsastus ja vasta myöhemmin museokatsastus.”

Vanhalla autolla on osattava ajaa

Millainen 4 CV sitten on ajaa? ”Sen ajamiseen pitää keskittyä, niin kuin minkä tahansa vanhan auton”, sanoo Tauno. ”Ryppypeppu on herkkä tuulelle ja sillä pitää kaiken kaikkiaan ajaa eri tavalla kuin nykyautolla. Mutta se kuuluu juttuun – osaksi autoharrastusta.” Hän lisää, että 70–80 km/h matka-



vahti sujuu 4 CV:ltä hyvin, mutta ylämäet tekevät oman haasteensa. Samoin sadekelit, joita ilmeisesti 50-luvun Ranskassa ei ollut lainkaan; sateella ikkunat tuppaaavt huurtumaan ja vesitiiviyydessäkin olisi toimimisen varaa.

Renaulteihin Taunolla ei ole ollut aiemmin erityistä suhdetta, vaikka vuosikymmeniä autoharrastusta onkin taustalla. ”Nyt olen liittynyt kerhon jäseneksi ja ajellut Ryppypepulla eri harrasteajoneuvotapahtumiin Etelä-Suomessa. Paljon olen tavannut mallista kiinnostuneita ja projektikansiota, johon on koottu mittava määrä valokuvia auton kunnostuksen eri vaiheista, on tutkittu ahkerasti. Kilometrejä on kertynyt mittariin 1500.”

Kysymykseen, mikä on seuraava autoprojekti 4 CV:n valmistuttua, Taunolla on vastaus valmiina. Ensi talven suunnitelmiin kuuluu umpikylkisen paketti-Minin kunnostus. Toivottavasti hänet ja kaunis 4 CV nähdään kuitenkin myös kerhon tapahtumissa, uusista projekteista huolimatta.





## Olisiko se viimeinkin tässä?

Teksti ja kuvat: Miikka Sonkki

Pari vuotta sitten kerroin tarinaa epäonnistuneesta harrasteautoilustani. Sen jälkeen on sattunut ja tapahtunut yhtä sun toista. Loppukesästä 2018 tuli vastaan se hetki, jota olin sekä odottanut että pelännyt, pitkään omistamani R 18 GTX Break Type 2 siirtyi uudelle omistajalle. Olin joskus synkkänä hetkenäni uhannut myydä auton tietyllä hinnalla ko. harrastajalle ja piru vie, hän ilmoitti ostavansa auton. Kun kerran pysyn lupauksieni takana, oli auto tietysti myytävä. Kuten aikaisemmista Renaultisteista olemme saaneet lukea, on entinen R18 farkkuni kiertänyt Suomea ja Eurooppaakin uuden omistajansa toimesta menestyksekkäästi.

Tuon jälkeen iski varsin nopeasti tyhjyys mieleen ja Nettiauton tarjontaa oli suorastaan pakko seurata päivittäin. Budjetti pidettiin kuitenkin varsin alhaalla. Viimein syys-lokakuussa mieltä jäyti kaksi ehdokasta: melko vähän ajettu, mutta pitkään ajamatta ollut punainen 16-venttiilinen R19 ja Porissa majaansa pitänyt tummanpunainen R25 TI. Juuri kun aioin iskeä, katosi R19 Nettiautosta ja kysymällä selvisi, että auto oli myyty pitkän tarjolla olon jälkeen Keski-Suomeen. Sen jälkeen otin varovasti yhteyttä sähköpostilla Poriiin ja kyselin kaksvitosesta tarkemmin.

Renault 25 on ollut yksi suosikkimalleistani ihan teinistä alkaen (tiedän, olen poikkeava), jolloin näin ensi kertaa liikenteessä lähes tuliterän kullankorin 25 GTS:n. Siispä lähdimme Renault asiantuntijan, eli Tuomisen Jukan kanssa toteamaan tilanteen. Auto vaikutti tekniikaltaan yllättävän asialliselta ja melkoisesti uusitulta, mutta korissa oli hieman elämän jälkiä, tosin minimaalisesti ruostetta. Auto oli saapunut Saksasta Suomeen vuonna 2003. Positiivisia asioita olivat lisäksi ehjä sisustus, yksinkertaisempi neloskone, tosin 12-venttiilisenä versiona, ja pomminvarma manuaalilaatikko. Tuolla kertaa tein kuten omatkin asiakkaani välillä tuppaavat tekemään, lähdin kotiin

miettimään. Kun Porin mies lopulta suostui tinkimään muutaman satasen viikon parin vatuloinnin jälkeen, eli auton hinta oli se, jonka siitä halusinkin maksaa ja jouduin lisäämään kasitoistastesta saamaani summaan vain hiukan, ostin auton pois kuleksimasta. Mieleeni jäi erityisesti myyjän kommentti hänen lopulta suostuttuaan ehdottamaani hintaan: "Ei sitä kuitenkaan kukaan muu osta ja sinä pidät siitä varmaan huolta". Tämä asettaa toisaalta mahdollisen auton eteenpäin myynnin tulevaisuudessa hieman outoon valoon. Heti alkuun myyjä oli paljastanut, että olin ainoa, joka oli vaivautunut autoa edes katsomaan, vaikka auto oli ollut myynnissä jo pitkään.

Lokakuulla sain Mikolan Antin kaveriksi, kävimme tekemässä kaupat ja ajoin auton saman tien Huittisiin talvisäilöön. Tutustuminen autoon jäi sillä haavaa tuohon yhteen päivään ja alle 100 kilometriin. Sinne jäi iso-Rellu suuliin odottelemaan kevättä. Alkukevästä kävimme vielä kaverin kanssa koluamassa sastamalaisessa metsässä erästä R25-siintymää, mutta kovin ihmeellisiä osia ei sillä erää mukaan tarttunut.

Kevään vihdoon koittaessa hankin autoon huolto-osat ja ennen kotiin hakemista siihen vaihdettiin mm. jakohihna, apulaitehinnat, öljyt sekä suodatin. Jakohihna ei edes kovin vanhalta vaikuttanut, mutta varma on aina varmaa. Tuttu Renault-huoltaja selväsi projektista sutjakasti, vaikka jarrunesteiden katoa-



minen tehostimen syövereihin talven aikana hiukan lisätoita teettikin. Kotiinkin päästiin kunnialla ja auto vaikutti ihan ajokelpoiselta. Seuraava jännitysmomentti seurasi heti juhannuksen tienoilla, kun vanha sotaratsu piti viedä konttorille. Etukäteen vaihdettiin yksi vetarin suojakumi ja pakokaasutkin saatiin ennako-odotuksista huolimatta oikealle tasolle. Tuttu katsastusmies oli valitettavasti varattu, mutta hänen työkaverinsakin havaitsi Remingtonin ajokelpoiseksi ja leima tuli. Tai no, ruostuneesta ajoaloumpion heijastimesta tuli hiukan mutinaa, mutta kun takajalkatilassa pötkötti sopivasti juuri hankittu kirkas umpio, ei asiaa sen enempiä jänkäty.

Tuo umpiohan se sitten taas käynnistikin yhdenlaisen episodin. Oin laittanut foorumin ostetaanpalstalle ilmoituksen kaksvitosen osista ja lähes legendaarisen muinaisen Autorexin tienoilta Etelä-Haagasta soitti vanhempi herrasmies ja tarjosi mm. umpioita ostettavaksi. No sattui olemaan viikonloppuna muutakin asiaa pääkaupunkiseudulle, joten ei muuta kuin Kadjarin nokka kohti Etelä-Haagaa. Kerrostalon autotallista löytyikin kasapäin sekä Phase 1-, että Phase 2 -mallien osia. Sitten mies sanoi jotain, mitä ei pitäisi sanoa. Tuossa ylhäällä parkkipaikalla seisoo tuollainen -91 R25 TI, josta meni leima vanhaksi viime vuoden vaihteessa, se joutaisi koko auto lähtee. Auto lähti avaimesta käymään ja kävi hienosti, hintakin olisi oikein asiallinen. Sain kuitenkin sopperetuksi, että tämä umpio riittää kyllä tällä kertaa, mutta mietitään. Niinhän siinä sitten taas kävi, että juhannuksen jälkeen kävi polte sietämättömäksi ja käänsimme kaverini Simon Renault-kuormurin nokan kohti pääkaupunkiamme ja eipä aikaakaan kun tuokin auto oli kuin varkain hiipinyt Paimioon kotipihalleni läheisten ja naapureitteni iloksi.

Kesän aikana ajelin autollani muutamia satoja kilometrejä kaikenlaista ajoa, ja auto tuntui edelleen ihan toimivalta. Varaosa-autosta vaihtelin kesän aikana joitain kunnoltaan parempia pikkuosia ja uudet pienet sivuvilkutkin löysivät paikoilleen vanhojen haalis-



tuneiden tilalle. Tätä kirjoitettaessa näyttäisi siltä, että tuo parin pienen ruostekohdan siistiminen takalokasuojissa saattaa jäädä ensi kevääseen, sillä auto siirtynee taas kohta talvisäilöön. Uuden jarrupääsylinterin sain ostettua Turun jarruosasta ja se asennettaneen paikoilleen vielä ennen talvea. Ei tuo yksilö mikään helmi ole, mutta vielä ihan kohtuudella siistittävässä ja ylläpidettävissä. Ensi kesänä, mikäli kaikki menisi putkeen, voisi viimeinkin ajatella omalla harraste-Rellulla tulemistä jopa kesäpäiville, kun ilmeisesti ovat melko lähelläkin. Katsotaan miten käy.



Jos joku lehden lukijoista tietää jotakin auton CGB-924 alkuperästä Suomessa, olisin iloinen, jos hän ottaisi minuun yhteyttä. Lisäksi olisin kiitollinen edes vihjeistä, voisiko jostakin löytää uudet kiiltolastat tuuli- ja takalasin ympärille. Helmassa olevat kumilista olisi myöskin tarpeellinen kummallekin puolelle, samoin alkuperäiset R25-irtomatot matkustamoon. Jos on tietoa, saa soittaa numeroon 040 527 9220 tai lähettää sähköpostia osoitteeseen miikka.sonkki@gmail.com.

# Vägen till Renault träffen Romme Alpin Borlänge 28.–30.6.2019



Texti ja kuvat: Mirja Tenhunen & Petri Heino



Ruotsalaiset järjestivät tänä vuonna pohjoismaisen kokoontumisen samassa paikassa kuin neljä vuotta sitten. Paikka on komea laskettelukeskus Falunin lähellä, mutta jotenkin kesäinen viikonloppu karussa ympäristössä ei oikein houkutelut. Se oli jo kerran nähty, eivätkä upeat puitteet korvanneet hehkeää kesäistä luontoa veden äärellä. Pete ehdotti, että reissu ehkä paranee, jos tehdään se toisin, eli ei hypätä lauttaan eikä ajeta lyhintä tietä Rommeen, vaan ajettaisiin tänä vuonna Suomi neidon kainalon kautta, teemalla "Ut i Nord". Nälkä kasvoi syödessä ja koska lomamme ajoittui mukavasti jo viikkoon ennen juhannusta, päätimme käväistä Kilpisjärvellä valloittamassa Saana-tunturin. Norjan puoleltakin oli kuulunut vinkkejä mukavista retkeilymaastoista. Valitsimme niistä Birtavarren rotkolaakson Kåfjordissa.



Kokoontumisajoihin Rommeen suuntasimme sitten Posio-juhannuksen ja Riisitunturin kautta. Ylitimme rajan Tornioista tiistaina, mutta Kilpisjärveltä tullessamme olimme jo tehneet pienen kieppauksen Ruotsin puolelle Karesuvannosta ja palasimme Suo-



men puolelle Muoniossa. Tie ei ollut mitenkään näkemisen arvoinen, eikä hyväkuntoinenkaan; metsää molemmilla puolella tietä, harvakseltaan asutusta, Muoniojokea ei näkynyt.

Emme varanneet majoituksia etukäteen, joten suunnittelimme ajomatkamme ja yöpymiset Airbnb-majoituspalvelusovelluksen kautta. Olimme jakaneet matkamme Rommeen kolmelle päivälle; ensimmäi-



nen etappi ajoittui noin 350 km kohdalle Piteån tuntumaan. Sen läheltä Ljusvattnetista löysimme yöpymistilan, joka oli remontoitu vanhaan käytöstä poistettuun kouluun. Kiva karttahuone ja siisti paikka upeassa maalaismiljöössä. Hiljaista oli kylän raitilla, koska kaikki asukkaat katselivat varmaan Allsång på Skansen -lauluohjelmaa.

Täältä lähdimme lyhintä mahdollista metsätietä pitkin etelämmäksi mielestämme läpi keski-Ruotsin, mutta yllätykseksemme tielle osui paikkakuntia, joiden kyltit olivat useasti myös saameksi. Olimme siis edelleen Ruotsin Lapissa, Finnmarkissa. Pete oli käynyt näillä seuduilla aikoinaan jahdissa. Ohitimme Lyckselen, Åselen, Dorotean, Strömsundin ja päädyimme sattumalta Hotingiin Ivarsin automuseoon. Huomasin ison kyltin (Ivars bilmuseum) tienvarressa ja vinkkasin kuskille, että ajoimme juuri automuseon ohi. Pete painoi jarrua ja tunnisti opastekyltin auton vanhaksi Renaultiksi, eli ehdottomasti oli vierailtava tässä syrjäisen kylän automestassa.

Paikka oli aika erikoinen, sillä siellä oli enemmän vanhoja Renuja kuin keskiverto-automuseoissa. Mainoksen mukaan museon oli perustanut paikallisen autoliikkeen omistaja Bil Ivar, jonka ensimmäisenä merkiedustuksena oli ollut Renault (www.ivarsbil.se, www.ivarsbilmuseum.se).



Museosta löytyi myös muita vanhoja ja erikoisia autoja, kuten Mercedes Benz 300 SL- harvinaisuus siipiovilla, kuningas Kustaa VI Adolfin ja kuningatar Luisen Daimler Princess. Tietenkin myös kyltin tunnusauto, Renault vuodelta 1909, joka oli toiminut taksina Pariisissa ja kuljettanut sotilaita ensimmäisen maailmansodan rintamalle.

Esillä oli myös 50-, 60- ja 70- luvun maanteiden tavallisia kansan helmiä. Seinillä oli hienoja kylttejä ja mielestäni sellaisiakin, joita ei ole aikaisemmin osunut silmiini. Maltoimme jatkaa matkaa ja päädyimme Grytenin maalaistalon pihapiiriin, jonne isäntäväkemme oli kunnostanut upean piharakennuksen majoituskäyttöön. Lähdimme kuitenkin vielä ajelemaan Östersundin keskustaan ja seurattessamme autojonoa ja etsiessämme parkkipaikkaa päädyimme kaupungin keskustorille, jonne oli kokoontumassa autoharrastajat keskiviikkoillan tapaamiseen. Siis samanlainen kokoontuminen kuin mitä järjestetään kesäisin Tampereella Mustalahdessa. Oli siis oikea autopäivä, hauskoja ja yllättäviä sattumuksia täynnä.

Autoilu alkoi jo puuduttaan, joten ehdotin, että suuntaisimme seuraavaksi Hamran kansallispuistoon, joka on perustettu jo 1909 ja jossa esitteen mukaan kasvoi yli 400 vuotta vanhoja puita. Hauska kontrasti oli kaksi bussilastillista Ljusdalin kansainvälisen koulun retkeläisiä, joille luonnon rauha tarkoitti poppikoneiden siivittämää jalkapalloilua luonnon helmassa. Matkan Hamraan teimme Rätansbyn, Ytterhöjdalen, Losin kautta ja Hamrasta jatkoimme Färlan, Ljusdalin kautta viimeiseen majapaikkaamme Valstaan. Nämä Hamran jälkeiset kylät olivat niitä seutuja, joissa kesällä 2018 roihusi maastopaloja ja joita suomalaisetkin palomiehet olivat apuna sammuttamassa. Palon jäljet olivat karua katsottavaa, mutta lupiinit olivat ottaneet tienvarsilla vallan ja torjuttavaa tuntuu riittävän Suomeakin enemmän.

Valstasta jatkoimme etelämmäksi suorinta reittiä Bollnäs in ja Falunin kautta Borlängens Rommeen. Kokoontumiseen oli jo alkanut saapua tuttuja renaultisteja Suomesta, Tanskasta, Norjasta ja Ruotsista.



Ruotsalaiset järjestivät onnistuneet päivät. Sää suosi ja maaotteluvoitto sekä toinen sija saatiin Suomeen. Suomipojat vaihtoivat tulpat näppärästi nopeimmin ja 500 ml:n nestearviointi nokkakannusta sujui näiltä puoliammattilaisilta mallikkaasti. Rampen R11GTS sai neljännen sijan klassikkoautojen sarjassa. Kesän kaunein oli Kent Stranbergin (Sverige) R12 -74, toisena Magnus Jandin (Sverige) R4 super -63 ja kolmas oli Martin Hagenin (Norge) tontitettu R4L -63. Sunnuntaina Dalarnan kiertoaajelun jälkeen ajelimme kukin autolautoillemme Kappelskärin tai Tukholman suuntaan kotia kohti. Norjalaiset toivottivat meidät kovasti tervetulleiksi ensi kesänä heidän järjestämilleen Renault-päiville. Ajankohta on kutakuinkin sama, eli kesä-heinäkuun vaihte 2020, mutta paikkakunta ei ollut vielä 100 % varma.



## Lisää mielenkiintoisia automuseoita maailmalta (lähde 20.7.2019 Aamulehti)

### AUTOSTADT

Missä: Wolfsburg, Saksa

Mitä: Kaikkien VW-merkkien omat paviljongit ja monipuolinen viihdekompleksi

### BMW WELT AND MUSEUM

Missä: München, Saksa

Mitä: Pysyviä ja vaihtuvia näyttelyitä, mahdollisuus tehdaskierrokseen ja koeajoja maksua vastaan

### CITE DE L'AUTOMOBILE

Missä: Mulhouse, Ranska

Mitä: Maailman suurin automuseo, mittava Bugatti-kokoelma

### MERCEDES-BENZ MUSEUM

Missä: Stuttgart, Saksa

Mitä: Tähtimerkkien koko historia ja mittava moottoriurheiluosasto

### MILLE MIGLIA

Missä: Monaco

Mitä: 1000-luvun munkkiluostari ja iso joukko italialaisia vintage-autoherkuja

### MONACO AUTOMUSEO

Missä: Monaco

Mitä: Ruhtinas Rainierin yksityinen kokoelma ja Grace Kellyn liittyviä autoja

### NATIONAL AUTOMOBILE MUSEUM

Missä: Reno, USA

Mitä: Kasinoruhtinas William Harrahin 200 auton kokoelma

### PORSCHE MUSEUM

Missä: Stuttgart, Saksa

Mitä: Hypermoderni rakennus ja yli 80 auton kokoelma





## Renault Master – uskollinen työkaveri

Teksti: Sari Häkkinen  
Kuvat: Jorma Peisalo

Viime talvena Masterin mallivastaavaksi nimitetty Juhani Simola ei malta lopettaa uskollisen ajokkinsa kehumista. Melkein viidentoista vuoden työkaveruus on osoittanut, että Masterilla voi tehdä melkein mitä vain.

Juhani toi Masterinsa Keski-Euroopasta vuonna 2003. Enteellisesti hän sai lahjaksi reissuun lähtiesään Renault-lippiksen, ja niinpä tuomisina sitten olikin lakkia vastaava auto.

### Monitoimimiehen monitoimiauto

Simolan perheen lisäksi Master on palvellut myös Juhaniin yritystoimintaa. Jo viiden vuoden ikään ehtinyt Monitoimimies Simola -niminen firma hoitaa kaikenlaiset kuljetukset laajalla skaalalla. Toiminnan runkona ovat kuormalavojen ja romumetallin kuljetukset, mutta tarvittaessa hoituvat myös vaikkapa muutot – pisin muuttokeikka Masterilla on heitetty Rovaniemelle asti.

Juhani toteaa Masterin käytännöllisyyden olevan sen ehdoton ykkösominaisuus. Auto on tilava suurillekin tavarakuormille ja helppo lastata takaovien käytännöllisen avautumismekaniikan ja kuusiovisuuden ansiosta. Myös auton tehokas ilmastointi saa kiitosta.

### Kestävä pitkän matkan paku

Master sopii pitkillekin matkoille. Sen polttoainetankin tilavuus on peräti 100 litraa – seuraavaan huol-

toasemaa ei siis ihan heti tarvitse etsiskellä. Auto on myös mukava ajaa. Kilometrejä Masteriin onkin kerätynyt yli 460 000.

Juhani kehuu myös Masterin kestävyttä ja luotettavuutta. ”Auto on vahvaa tekoa, se on peräisin aikakaudelta, jolloin muoviosia ei vielä käytetty sillä tavoin kuin nykypakettiautoissa. Toki remonttejakin autoon on vuosien varrella tehty, mutta kilpailijoihin sa tai sisarmalleihin verrattuna pidän Masteria luotettavimpana vaihtoehtona.” Ainoaksi puutteeksi hän mainitsee sähkökkunoiden puuttumisen.

### Lähes 20 vuotta Renaulteja

Juhani itse on melkoinen Renault-aktiivi. Kesän 2019 kokoontuminen oli hänelle jo 17. ja kaksi kertaa hän on saanut olla myös mukana järjestämässä tapahtumaa. Masterin lisäksi perheessä on ollut myös muita Relluja, mm. Vitos-Express ja Trafic.

Masterin mallivastaavaksi hänet nimitettiin viime talvena. ”Olin kiinnostunut mallivastaavan pestistä, sillä olen vuosien aikana hankkinut Masteriin osia niin Suomesta kuin ulkomailtakin, ja osaan tarvittaessa neuvoa ja auttaa myös muita hyvien hankintakanavien valinnassa.”

Juhani toteaa viihtyvänsä hyvin Renault-kerhon ja kerholaisten seurassa. Muille Masterista kiinnostuneille hän vinkkaa: ”Minulle saa aina soittaa, autan parhaani mukaan kaikissa malliin liittyvissä kysymyksissä.”



# Renault 5TL

KORRI Kolme- tai viisiovinen turvakori, rekisteröity viidelle hengelle.  
**MOOTTORI.** Nelisyylinterinen rinvmoottori, pikittään aitaakseliston takana. Suljettu jäähdytysjärjestelmä. Iskulavuus 1108 cm<sup>3</sup>. Puristusuhde 9,5:1. Teho 33 kW (45 hv) 4400 1/min DIN. Vääntömomentti 85 Nm (8,7 kpm) 2000 1/min DIN.  
**KYTKIN.** Kuiva yksilevykytkin.  
**VAHTEISTO.** Neljä synkronisoitua vaihdetta eteen, yksi taakse.  
**VOIKANSIIIRTO.** Etuveto.  
**OHJAUS.** Hammastanko. Taittava ohjauksella. Ohjauksen kierroskierros 4,0. Kääntöympyrän halkaisija 9,7 m.



**JOUSTUS.** Edessä poikittaissel kolmiotukivarret, vääntösauvajouset, putki-iskunvaimentimet, karlistuksen vakain. Takana pitkittäistukivarret, vääntösauvajouset, putki-iskunvaimentimet.  
**RENKAAT.** Sisärenkaattomat vyörenkaat 135SR13. JARRUT. Kaksiportinjarrustelma. Edessä levyjarrut, takana rumpujarrut. Kuormitusääntöinen paineenrajoitusventtiili estää takapyörien lukkiutumisen.  
**SÄHKÖJÄRJESTELMÄ.** Akku 12 V, 36 Ah, 50 A:n vaihtovirtalaturi.  
**VAKIOVARUSTEET.** Mm. halogeenivalot, kaksi ulkopuolista taustapalaa, kerrostettu tuulilasi, sähkölämmittimen takalasi, pääntuet etusistumissa, lap-situkat takaovissa.



**POLITTOAINENKULUTUS (ECE)** (korkeastaanainen bensini)  
 tassainen 90 km/h 4,9 l/100 km  
 tassainen 120 km/h 6,8 l/100 km  
 kaupunkikierros 6,3 l/100 km  
 Polttainnesäiliön tilavuus 38 l  
 Tavaratilan tilavuus 215-900 dm<sup>3</sup>  
**PAINOT** 3-ovinen 750 kg  
 Ormapaino 1180 kg  
 Kokonaispaino 1180 kg



**Mallivastaavat**

Tiedustele 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  
 Tikkutehtaankuja 1 C 32, 20300 Turku.  
 puh. 0400-528 063, antti.mikola@fimnet.fi  
**Estafette**  
 Timo Paukama  
 Nikinojantie 264, 04770 Sahakylä  
 puh. 050-463 7744, timo.paukama@gmail.com  
**Floride**  
 Taisto Tuominen  
 Eestinmalmintie 27, 02300 Espoo  
 puh. (09) 801 2118, 040-506 7494  
**Fuego**  
 Jouni Peisalo, Patokoskenkatu 12, 15700 Lahti,  
 puh 0400-717049  
**R4, Goelette**  
 Pekka Peri, Postinmäentie 24, 49640 Paijärvi,  
 puh. 046-551 9876. peripekka@gmail.com  
**R5**  
 Sami Luoto, Korventie 14 B 6, 28600 Pori,  
 puh. 0500-723593  
**R5 GT Turbo**  
 Markku Kivijärvi  
 Kotaojantie 26, 97700 Ranua  
 puh. 040-5862165 makek66@hotmail.com  
**R8/12 Gordini**  
 Jukka Suvisalmi, Kivimäentie 9, 33480 Ylöjärvi  
 jukka.suvisalmi@kolumbus.fi  
**R10**  
 Jukka Tuominen  
 Vesalantie 44 C, 31500 Koski TL  
 puh. 0400-641 404  
**R9/11**  
 Kimmo Venetpohja  
 Leiniäläntie 76, 38220 Stormi  
 puh. 0400-950 722  
 kimmo.venetpohja@ellivuori.fi  
**R12**  
 Pauli Rainio, Uotsolantie 23 as 4,  
 38460 Sastamala, puh 0400 525572.  
 pakke57@gmail.com  
**R15/17**  
 Aarno Oksala  
 Vekkulantie 1158, 42140 Juokslahti  
 puh. 050-345 5468, aarno.oksala@pp.nic.fi  
**R16**  
 Jukka Lehtinen  
 Kallinlahdenkatu 13, 39500 Ikaalinen  
 puh. 0400-739 870, jtlehtinen@surfeu.fi  
**R19**  
 Timo Leiqvist,  
 Majavatie 4 B, 01450 Vantaa,  
 puh. 040-541 0611 (iltaisin ja viikonloppuisin)  
**R25**  
 Alpo Survonon  
 Antinniementie 3, 37620 Valkeakoski  
 puh. 0400-799 196  
**Savikat**  
 Jari Saarela, Riitamaantie 326, 49290 Vastila,  
 puh. 0400-1071 70  
**Myyynnissä olevat mallit**  
 Miikka Sonkki, Nummikuja 51, 21555 Taatila,  
 puh. 040-527 9220  
 miikka.sonkki@autotalopeltari.fi  
**Pienoismallit**  
 Kari Kittä, Siltasuontie 4, 21530 Paimio  
 puh. 040-564 0134  
 kari.kitti@gmail.com

**Kerhon hallitus**

**Puheenjohtaja**  
 Jarmo Kankare  
 Lumilantie 4, 21280 Raisio  
 Puh.044-5575 605  
 jarmo.kankare@gmail.com  
**Hallituksen jäsenet**  
 Petri Heino  
 Peninkuja 3, 33580 Tampere  
 Puh. 0400-130 272  
 Juha Leppänen  
 Kourutalankatu 7 B 29, 33560  
 Tampere  
 Puh. 040-869 3859  
 Mikko Rousku  
 Kiekkostenkuja 20, 15800 Lahti  
 Puh. 040-596 1736  
 Miikka Sonkki  
 Nummikuja 51, 21555 Taatila  
 Puh. 040-527 9220  
**Varajäsenet**  
 Mikko Nieminen ja Mikael Takalo  
**Kerhon taloudenhoitaja**  
 Jukka Tuominen  
 Vesalantie 44 C, 31500 Koski TL  
 Puh. 0400-641 404  
**Kerhon sihteeri ja jäsen sihteeri**  
 Maarit Salo  
 Pyölintie 69, 03400 Vihti  
 Puh. 050-352 3783  
 maaritsaloster@gmail.com  
**Toiminnantarkastaja**  
 Markku Klemola  
 varahenkilönä Kari Kittä

**Tulevia tapahtumia**

**Vuosikokous**  
 Aika ja paikka avoinna.  
**Ranskalainen visiitti**  
 Aika ja paikka avoinna.  
**29. Pohjoismaiden Renault-kokouminen**  
**26.6.–28.6.2020**  
**Nordsjo Firieland, Norja.**  
 Lisätietoja scandinavianrenaultmeeting.com  
**Ranskan kansallispäivä 14.7.2020**  
 Paikka avoinna.  
**36. Grand Tour de Renault**  
**24.-26.7.2020**  
 Paikkana Vihti. Lisätietoja tulossa myöhemmin.  
**Syystapahtuma**  
 Aika ja paikka avoinna.  
**Pikkujouluet**  
 Aika ja paikka avoinna.

**Jäsenmaksut**

Vuoden 2019 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.

**Vakituiset kokoontumiset**

**Helsingin seutu**  
 Kuukauden toisena tiistaina klo 19. Paikkana Neste Oil Vantaa Tikkurila Kehä 3, Niittytie 2.  
**Jyväskylän seutu**  
 Kokoontumiset Palokan ABC:llä joka kuukauden ensimmäinen keskiviikko klo 19.  
**Lahden seutu**  
 Tapaamiset kuukauden ensimmäisenä parillisen viikon tiistaina klo 19. Paikkana St1 Hollola (Kukkonkoivu)klo 19.  
**Oulun seutu**  
 Oulun kuukausitapaamiset kuukauden kolmas keskiviikko Maikkulan Nesteellä kello 18. Yhteyshenkilö Asko Penttilä, 040-5646225 (iltaisin ja viikonloppuisin). Tervetuloa kaikki Oulunseudun Reallutelijat mukaan!  
**Porin seutu**  
 Kokoontumiset Hautausmaan parkkipaikalla vastapäätä ABC:tä joka maanantai klo 18. Yhteyshenkilö Sami Luoto, puh. 0500-723593.  
**Tampereen seutu**  
 Kokoontumiset parittomien viikkojen tiistaina klo 18. Paikka ABC Lahdesjärvi, Automiehenkatu 39. Yhteyshenkilö Jukka Hartikainen, puh. 0400-666910.  
**Turun seutu**  
 Kokoontumiset kuukauden ensimmäinen torstai klo 18. Paikka Shell Oriketo, Vanha Tampereentie 203, Turku.Yhteyshenkilö Kari Kittä, puh. 040 564 0134.  
**Vaasan seutu**  
 Vaasassa taas säännölliset kokoukset, joka kuukauden viimeinen maanantai klo 8.00. Paikka vaihtuu joka kerta, kutsu kokoukseen tapahtuu tekstiviestillä. Jos haluat mukaan ole yhteydessä Eero Ahoon puh 050 390 1246.

**Uudet jäsenet 1.3.-30.9.2019 (julkaisuluvan antaneet)**

Haapaniemi Seppo	Lohja
Iijana, Matti	Oulunsalo
Kärkkäinen Kalle	Oulu
Myllylä Aulis	Haapajärvi
Nuutinen aarlo	Espoo
Sintonen Sami	Lahti
Storlund Harry	Vaasa
Vesterinen Teppo	Kalmari
Vilen, Matti	Lahti

**Ovatko yhteystietosi ajan tasalla?**

Ovatko yhteystietosi kerhon jäsenrekisterissä ajan tasalla? Renault-kerho on hiljalleen siirtymässä sähköiseen tiedottamiseen. Jatkossa Salmiakki-tiedote pyritään lähettämään sähköpostitse kaikille niille jäsenille, joiden sähköpostiosoite on tiedossa. Syy on käytännöllinen eli kustannusten säästö. Samalla halutaan varmistaa, että komea nelivärinen Renaultist-lehmemme voi jatkossakin ilmestyä kahdesti vuodessa painettuna lehtenä. Jos tiedät tai epäilet, että yhteystietosi, erityisesti sähköpostiosoitteesi, ei ole jäsenrekisterissä ajan tasalla, nyt on hyvä aika tarkistaa tiedot. Tämän voi tehdä esimerkiksi kerhon kesäpäivillä nappaamalla sihteeri Maarit Saloa hihasta tai milloin vain lähettämällä hänelle sähköpostia osoitteella maaritsaloster@gmail.com

**Lehden materiaali**

Seuraavan Renaultistin juttujen aineistopäivä on 30.2.2020. Erityisesti kaivataan juttuja harrastajien autoprojekteista.

MAAHAN TUOVA  
**RENAULT**  
 HELSINKI  
 OY AUTOREX AB  
 Maailman suurin etuveletoisten valmistaja

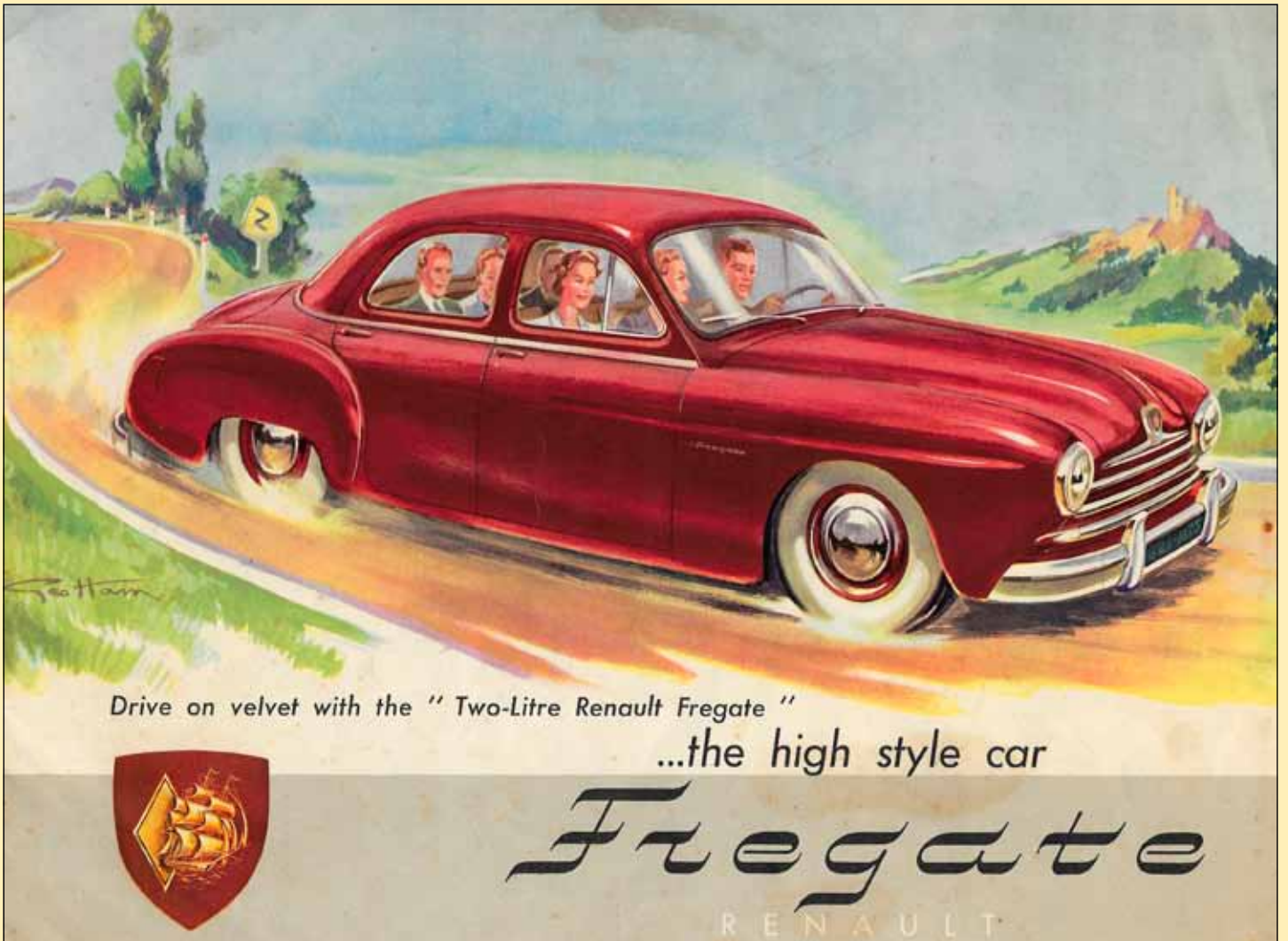






Posti Green

## Seuraavassa numerossa:



## ***Olipa kerran Renault Frégate***

Yleisen mielikuvan mukaan Renaultin henkilöautot ovat pienempoluokkaisia perheautoja. Niitähän ne nykyään tahtovat olla, mutta se ei ole koko historiallinen totuus. Pikkuruinen Renault 4 CV julkistettiin vuonna 1947 ja suosittuhan siitä tulikin.

Ranskan sodanjälkeisen autoteollisuuden Citroënin etuvetoinen Traction Avant -malli oli ollut mullistava tekninen uutuuks 30-luvun alussa ja oli auto edelleen voimissaan sodan jälkeenkin. Renaultin kolmekymmenlukuiset isommat mallit jäivät vanhentuneina kyseiselle vuosikymmenelle.

Uusi malli piti siis saada kilpailemaan Citroënin kanssa, ja Frégate syntyi vuonna 1951.