

Club Renault de Finlande r.y.

Renaultist

1/2021



Kesärellöjüjü!

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



- 4.....Kesärelluja
- 8.....Ranua Icetrack Days
- 12 Lehdistökatsaus
- 14 Talisman
- 17 Pieniä Relluja
- 18 Renault 5 GT Turbo
- 20 Pientä silputtua
- 21 Viialan Vintage
- 22 Heavy Metal
- 24 Rata8
- 28 Hollannin kirjeenvaihtajalta



Morjens!

Taas ollaan keväessä, jolloin kesän tapahtumien järjestäminen tuntuu kovin epävarmalta. Toivoo sentään on näköpiirissä ja minulla on vahva usko siihen, että ainakin kotimainen Grand Tour de Renault voidaan jo järjestää kutakuinkin normaalisti heinäkuulla.

Toivotaan, että rokotukset tulisivat jo isompaan jakoon ja rajoituksia voitaisiin hellittää niin, että ranskalaisen visiitin merkeissä voitaisiin myös kokoontua.

Muitakin tapahtumia on suunnitteilla ja esim. koppa-cup kaipaa lisää Renun venttiilikoppa-autoja. Vuosikokous tullaan järjestämään heti, kun se on turvallista ja sallittua. Mellä on nyt vuokrattuna tilaa kerhon omille tavaroille ja kunhan aika on sopiva, niin yritämme kerätä kaiken yhteen ja samaan paikkaan.

Kaikki paikalliset tapaamiset ovat olleet enemmän tai vähemmän tauolla, mutta Ranualla sentään kovimmat kuskit pääsivät päästämään höyryjä Kivijärven Markun järjestämässä upeassa jääratatapahtumassa. Toivon mukaan tämä sulku tila on antanut aikaa harrastaa ja tuunata omien projektien parissa ja näemme jälleen kesällä uusia upeita tallien aarteita.

Uusia jäseniäkin olemme saaneet ja toivotamme heidät lämpimästi tervetulleiksi joukkoomme! Itselleni talvi on ollut kuumeessa kärvistelyä, kun joulukuun alussa maahantuoja levitti ilosanomaa uuden Megane E-

techin saatavuudesta. Kuume kohosi niin korkeaksi, ettei rahapussin otsaan painaminenkaan enää tepsinyt, vaan pakko oli pyytää tarjouksia ja luopua Talisman- onnenkalusta. Miikka osasi pelin parhaiten ja itselle tuli tilattua joululahja Raisiosta. Toimitusaika tosin oli niin pitkä, että kuume hellitti vasta huhtikuun alussa.

Nyt on totuteltu muutama sata kilometriä uuteen F1-tekniikkaa sisältävään kulkuvälineeseen. Toivottavasti nähdään mahdollisimman pian ja parempaa kevättä kaikille!

Pete



Renaultist
Numero 1/2021

Club
Renault de Finlande ry:n
kerholehti

Toimittanut:
Wellu

Aineiston kokoaminen:
Kari Kittä

Avustajat:
Erkki A Ahtokivi
Arne Bolzman
Tom Bruinink
Petri Heino
Jussi Hynni
Sari Häkkinen
Kari Kittä
Jukka Kätevä
Pentti Nieminen
Peter Paajanen
Jorma Peisalo
Tapio Piittari
Petri Rousku
Maarit Salo
Miikka Sonkki
Mikael Takalo
Timo Tuovinen
Matti Yli-Seppänen



Kannen vaalean vihreä
Dauphine: kuvaaja
Suvi Kukka Kärkkäinen

Autokorjaamo Kujala Oy

Huippuluokan huoltoa ranskalaisille automerkeille!

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

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

Takuuvarmaa ja nopeaa palvelua

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

RENAULT CITROEN PEUGEOT DACIA



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



Tiina Tolonen



Seppo Robertsson

Espace Markku Poussu



Kimmo Mustonen



Esko ja Merja Takalo

Kesärelluja!



Jukka Suvisalmi. "Sininen kokoelma"



Ilkka Vilmi. Meidän perheen kesärellut



Jyrki Laiho, "vain tippa bensaa"...



Matti Nikander



Jari Kujala



Pekka Koskinen

Viime lehdestä oli jäänyt Kesärelluja artikkelista yksi kuvaaja pois eli Arttu Salon kuvia oli myös artikkelissa. Pahoittelemme tapahtunutta.



Jyri Hämäläinen



Mikael Takalo

Kaarlo Nuutinen



Kuva: Suvi Kukka Kärkkäinen



Pentti Rissanen. Oman Renu Döfin Gordinin kohdalla kesä oli "työntäyteinen". Lahdessa loppukesällä filmattuun uuteen lasten seikkailu elokuvaan - Etsivätoimisto Henkka & Kivimutka - ohjaaja etsi turhaan sopivaa keltaista taksia, joka sopisi juoneen. Lopulta minun Renault Dauphine Gordini vm -65, tuli avuksi :-)) ja hienosti meni. Elokuva tulee teattereihin syksyllä 2021.

Kaiken lisäksi tulevia "Klassikko" lehtiä kannattaa tarkkailla, koska ko. lehden toimittajan kanssa tavattiin sattumalta vappuna ja hänen kiinnostus heräsi kuvauksiin ja haastatteluun asti.



RENAULT
Passion for life

Anna sähkön liikuttaa Renault **CAPTUR** Plug-in lataushybridi



Mallisto alk. TCe 90 Life

20 990 €

CO₂ 131 g/km, WLTP-yhd. kulutus 5,8 l/100 km.

Plug-in hybrid

29 990 €

CO₂ 33 g/km, WLTP-painotettu kulutus 1,5 l/100 km.

Sporttisen katumaasturin tyylikkyys on linjassa sen tarjoaman huipputeknologian kanssa. Renault Captur Plug-in lataushybridissä on moderni 1,6-litrainen bensiinimoottori, kaksi sähkömoottoria ja älykäs automaattinen monitilavaihteisto. Lähdet liikkeelle aina sähköllä ja ajat sillä 50 km, kaupungissa jopa 63 km. Latausaika 3–6 h latauspisteestä riippuen. Myös ladatun virran loputtua Captur E-TECH lataushybridi toimii kuten itselataava hybridi. **Lue lisää: [renault.fi](https://www.renault.fi)**

Hinta sis. toimituskulut 600 €. Kuvan autot erikoisvarustein.

[f](https://www.facebook.com/renaultfi) [y](https://www.youtube.com/renaultfi) [i](https://www.instagram.com/renaultfi) [renault.fi](https://www.renault.fi)

Ranua Ice-track Days 14.-17.1.2021



Teksti: Tapio Piittari
Kuvat: Timo Tuovinen ja Pentti Nieminen

Yksi tämän vuoden kohokohdista toteutui jälleen pandemiasta huolimatta. Pidimme ratapäivät täysin ulkoilmatapahtumana Markku ja Tarja Kivijärven tilalla.

Torstaina lähdettiin matkaan ja sille päivällä osui talven kovimmat pakkaset, perille päästyämme mittari näytti -32 astetta. Varsinaiset ajopäivät olivat perjantai ja lauantai ja näille päiville onneksi pakkasasettu siedettäviin lukuihin.

Talven jäätilanteesta johtuen Markku ei ole uskaltanut traktorille jäälle ollenkaan, vaan hän on

hoitanut radan tekemisen ja ylläpidon mönkijällä. Siinähan puskulevy on verraittäin kapea ja lisää tietysti työtä. Rata oli muodoltaan myös pidempi kuin aikaisempina vuosina. Perjantaina ajettiin myötävään ja lauantaiksi muutettiin ajosuunta vastakaraan. Taas oli aivan uusi opettelu toiseen päivään mentäessä.

Allekirjoittaneelle valmistui viime tingassa uusi vanha Renault Rata8. Rata8:n aikanaan omistaneita oli paikalla kolme kappaletta: Matti Yli-Seppänen Kauhajoelta, Jere Kalliokoski Alahärmästä ja allekir-

joittanut. Autosta on erikseen oma juttunsa.

Vaasalaisten Rellut meinasivat vähän uhitella, että mentäisiin vaan eteenpäin ja lujaa? Nimittäin Esa Holapan keltainen R 8 S kadotti keskiviikkona peruutusvaihteen ja sama ilmiö todettiin minun Rata8:ssa. Autollahan ei ajettu kilometriäkään testiä, ainoastaan tällista trailerille n. 3 metriä. Vähän harrastettiin sitten keppijumppaa ja peruutusvaihteetkin löytyivät.

8-Relluja paikalla oli yhteensä kuusi kappaletta ja niiden lisäksi Juha Keinosen Lancia, Veeti ja Timo Tuovisen BMW, Mika ja Jere Kalliokosken Volvo 240 ja Mitsubishi Lancer. Jeren Mitsusta katosi neljäs vaihde. Myös Markku ajoi omalla vastaavalla Mitsubishilla ja auton kytkinlevy ei kestänyt raakaa voimaa, vaan antautui perjantapäivän lopussa. Sama LIALLINEN VOIMA rikkoi myös Heimon Gordiinin. Vetoakseli katkesi lauantaina. Kolmella 8-Rellulla (Tapio, Eero ja Pentti) sattui päivien aikana polttoainepumpun rikkoutuminen. Erikoista, että sama vika noin monessa Rellussa. Erikoismaininnan ansaitsee Pentin Gordinin moottorin rakentanut Heimo Herrala; olen kuullut kymmenien Gordinin moottorien käyntiäänänen luonnossa ja tästä moottorista ei TODELLAKAAN KUULUNUT AINUTTAKAAN SIVUÄÄNTÄ! Moottori koottiin mm. käytetyillä männillä, HIENOA TYÖTÄ.

Lauantain ajopäivään tuli mukaan useita paikallisia harrastajia ja niinpä päivä oli ajosuoritteiden muodossa erittäin vilkas. Yhtään vahinkoa tai onnettomuutta ei onneksi taaskaan tapahtunut. Ohjaajakoukussa asia painotettiin ja hyvä niin.

Lauantain iltajuhlissa syötiin perinteiset käristykset ja jaettiin päivien palkinnot. Reino Walliuksen lahjoittama kypäräpalkinto jaettiin Tapio Piittarille ja Asko Mansikka-ahon lahjoittama runkipyytty päätyi kolmannen kerran Heimo Herralalle. Rainer Nylundin lahjoittama kiertopalkinto jaettiin Pentti Niemiselle, hän oli 10 vuoden rakentamisen jälkeen saanut Renault 8 Gordinin valmiiksi. Pentti Nieminen lahjoitti uuden kiertopalkinnon, joka jaettiin Tapio Piittarille.

Kunnioitimme hiljaisella hetkellä viime vuonna poisnukkuneita Asko Mansikka-Ahoa ja Simo Grönforsia.





Kiitokset Markulle järjestelyistä.
Kiitos Club Renault de Finlande tuesta.
Kiitos osanottajille mukanaolosta.



Lehdistökatsaus

Kolmantena esitellään Alankomaiden Toppa-kerhon lehti nimeltään Vrijbouter, sen nimeä on hiukan vaikea suomentaa, mutta sain tiedon että se tarkoittaisi: "oman tien kuljaja". Tämän lehden kanssa meillä on ollut jo aika pitkään jatkunutta yhteistyötä, tässä numerossa Tom Bruinink kertoo Suomen kylmästä talvesta ja kuinka aikasin me joudummekaan laittamaan harrasteautot talviuunile.

Pohjois-Amerikassa toimivan Renault Owners Club of North America-kerhon Renault News niminen digi-lehti tulla tupsahti sähköpostissa meikäläisen näytölle. Kiitos Tom. Siinä numerossa on John Waterhousen kirjoittama artikkeli, jossa esitellään Imatrala sijaitsevaa Etelä-Karjalan Automuseota. Pääosassa näyttää olevan Klemolan Markun musta 4CV, myös punainen R4 on päässyt kuvaan. Suomessa aikoinaan aika yleinen Itä-Saksalainen Zwickau on näköjään herättänyt uteliaisuutta vierailijoissa.

Myös Salon Seudun Sanomien artikkeli Ranskan kansallispäivän vietosta 14.7.2020



Meidän Renault-kerho oli viime vuonna esillä aika monessakin julkaisussa. Kotimaista tarjontaa edusti SAHK:n Automobiili, jonka viime vuoden numerossa 3, olivat esittelyvuorossa ranskalaiset ajoneuvot. Sen sivuista peräti 34 oli täynnä Renault-asiaa. Ihan vaan vertailun vuoksi, tässä lehdessä sivuja on 32. Osa niistä jutuista on tässä lehdessä ennenkin julkaistuja, osa taas ihan uutta tuotantoa. Kahteen sivuun tiivistetty tietoisku, eli Renault-kerhon esittely on Jorma Peisalon käsialaa.

Ranskassa ja Belgiassa kioskeissa myytävien Tippa-Rellujen pienoismallien oma lehti, Hachetten julkaisema Auto Plus Collection Passion Renault 4, julkaisee joka numerossa jonkun Renault-kerhon esittelyn. Numerossa 53 se osui suomalaisen kerhon kohdalle, mutta eihän se sinne itsekseen tullut. Asian käynnisti hollantilainen kerhomme kirjeenvaihtaja Tom Bruinink, joka ehdotti että Suomen kerhostakin voisi joku tehdä jutun tähän julkaisuun. Peisalon Jorma ilmoitettiin vapaaehtoiseksi ja niin saimme jaetuksi maailmalle ilosanomaa suomalaisesta aktiivisesta Rellu-kerhosta.



Texti: Kari Kittä

Lehtien kuvat ja teksti: Automobiilin kansikuva: Pekka Kastamaa. Sisäsivut: teksti ja kuvat Jorma Peisalo. Auto Plus Collection Renault 4, Hachette Renault, kansikuva Hachete Collections / Antoine Pascal. Sisäsivut: teksti ja kuvat, Jorma Peisalo. Käännös Ranskaksi: Tom Bruinink. Renault Owners Club of North America, teksti: John Waterhouse. Kansikuvan ottajasta ei löytynyt mainintaa. Vrijbouter kansikuva: Renault, teksti: Tom Bruinink, kuva Kari Kittä. Salon Seudun Sanomat, teksti: Vesa Käiväräinen, kuvat: Kirsi-Maarit Venetpalo.



Renault Talismanilla 4 vuotta

– massage totale –



Viime syksynä vaihdoin uuten 2016 ositamamme, nyt yli 90000 km ajatun Renault Talisman Sport Tourer dCi 110 Man -farmarin 29 000 km ajettuun samanikäiseen EDC-automaattiversioon. Mutta miten tähän on tultu?

”Eihän siinä oo ollu mitään vikaa!”, sanoi vaimoni tammikuussa 2016, kun koetin vakuuttaa häntä siitä, että nyt on oikea aika vaihtaa moitteettomasti kuusi vuotta toimintunut Laguna 1.5 dCi -farkku uuteen autoon. Pään kääntäminen ei ollut helppoa, vaikka emäntä oli viisi vuotta sitten noitonut, että Laguna oli ”niin väärä valinta, en tykkää yhtään!” Tykkäsi sitten kuitenkin, mutta sain perusteltua rahallisesti: nyt vaihtamalla siitä saisi vielä kohtuuhyvityksen, kun on alle 150 000 km mittarissa. Arjen sujumisen takia kuitenkin tarvittiin uusi auto, ylimääriin huoltokuvioihin vanhemmalla autolla ei olisi rahkeita.

Minä olin terveyssyistä luopunut ajokortista jo aiemmin, joten sanoin vaimolle, että ”valitse ihan mikä auto tahansa, kunhan testaat niitä ensin paskassa talvikelissä – valitse auto, jossa on kunnon ajo-ominaisuudet ja jolla jaksaa ajaa.”

Helmikuun alun arki-illansuussa oli tarjolla 15 senttiä loskaa, märkää ja pimeää. Ensin otettiin ajoon Toyota Avensis, jolla suunnattiin mutkaiselle ja mäkiselle tielle Lappeenrannan maaseudulle. Toitsu tuntui olevan ok, kyllä tällä pärjäisi, vaikka vähän tylsä... Saman tien haettiin samaan testiin Peugeot 508; hemmetin hyvät kääntyvät kaarrealot, mutta miksi vaimo ajoi näin hiljaa? Vaimo ihmetteli samaa, katsoi mittaria ja sanoi, että ”oho, nopeus on 85.” Toitsulla oli 65 km/h ollut luontevaa.

Pösö oli niin vakuuttava ajettava, että sen farmarimallista pyydettiin tarjous. Vierähti muutama viikko, ja upouudet Renault Megane ja Talisman Sedan saapuivat kiertueellaan Lappeenrantaan. Keli oli jo kuiva ja valoisa, mutta usutin vaimon koeajolle. Talisman oli kallis Intens-versio nelipyöräohjauksineen. Se oli täysin eleeton kulkija, ei ongelmia. Ero

Pösöön oli hiuksenhieno, ehkä hiukan pehmeämpi Neutral-alustasäädöllä; Pösö oli kaikissa tilanteissa jousitukseltaan kantava, kun taas Rellu oli isommissa heitoissa pehmeämpi. Toki tuon Intens-version iskunvaimennusta sai säädettyä napista jäykemmäksi, mutta edullisemmissä versioissa tätä mahdollisuutta ei olisi. Laatuvaikutelma oli kuitenkin erittäin hyvä, toki täytyi pitää mielessä taas, että kyse oli kalleimmasta versiosta. Mutta myös karvalakkimallit olisivat muotoilultaan yhtä kauniin ilmeikkäitä – Pösö oli tavallisemman näköinen. No joo, mutta uusi Meganehan oli myös entistä tilavampi, joten kokeilemaan...

Megane sopi sisämitoiltaan naiskuskilleni hyvin luontevasti, eikä ajopuolessakaan – ainakaan tässä kelissä – paljastunut ongelmia. Laatuvaikutelmassa ja melussa oli kuitenkin eroa Talismaniin, jonka laatuun tehdas ilmiselvästi oli panostanut. Päätimme vielä odottaa farmarimallien tuloa keväämmällä. Muita riittävän kiinnostavia ja sopivia koeajettavia ei löytynyt. Korkeat tila-autot eivät meille passanneet, koska vaimon piti pystyä nostamaan

kanssani kaksikkokajakki kattotelineille.

Sport Tourerit eli farmarimallit tulivat, ja Talismanin jättimäinen tavaratila paljastui – tässä ei juuri peräkärryä tarvittaisi mökkikuormia lastatessa. Kuskin penkin hierontatoiminto tuntui vaimosta äkkiseltään häiritsevältä, tuli kai vähän puun takaa siellä myymälähallissa. Lähdimme saman tien vielä vertaamaan Pösöä ja sen ruumaa. Se oli selvästi pienempi ja matalampi, vaikka toki iso. Ajaminen sillä oli edelleen yhtä miellyttävää. Vaikea juttu! Pyysin sitten tarjouksen Talisman Sport Tourer dCi 110 Zen -versiosta käsivaihteistolla varustettuna. Tarjous oli ihan kohtuullinen, väliraha olisi sama, kuin Pösöönkin vaihtaessa. Mitähän lastentauteja Rellusta löytyisi, myynti oli vasta alkamassa? Ja Ranskassa satoi kaatamalla, Seine tulvi ja uhkasi jo Billancourtin tehtaita...

Molempien tarjosten umpeutumisen lähestyessä, joten vaadin vaimolta ratkaisua, hän joutuisi ajamaan kaikki ajot, nuorisolla ei vielä ollut ajokortteja. Häneltä tuli tekstiviesti töistä: ”Otetaan sittenkin se Talisman.”



Jaahas, tähän oli tultu: minä olen kasvanut Relluihin, mutta vaimo oli jaksanut narskuttaa niiden huonoista puolista huonoina hetkinään/hetkinämme, mutta nyt kun sai itse valita, valitsi Renun!? La Dame est mobil(isé)e. Tekstasin velipojalle: ”Tilasin Talismanin, outo tunne.” En ollut koskaan ennen tilannut uutta autoa. Seine murtautui reunojensa yli, Jean-Pierrellä ja kumppaneilla on varmaan iso hässäkkä...

Tilaus oli tehty toukokuun lopussa, auto olisi meillä elo-syyskuussa, jos Seinen vesi haihtuisi vääristä paikoista joskus. Sattumalta vaimo oli junailut perheelle lomakämpän Pariisiin kesäkuun alkuun; siellä satoi yhä, ja Seine oli Louvren naapuritalojen alakerroksissa. Yhtään Talismania ei kaduilla näkynyt.

Tummansininen autokaunotar saapui Lappeenrantaan syyskuun alussa. Haimme sen kiireisen työpäivän päätteeksi. Myös automyyjällä oli kiire. Hän sanoi: ”Tutustukaa autoon huolella, opetelkaa, se kannattaa. Se on monipuolinen ja monimutkainen. Mutta kyllä te pärjätte.” No, on pärjätty, mutta ei ilman narskutusta. Tyypillinen keskustelu kosketusnäytöllä toimivan R-Link -multimedia- ja hallintajärjestelmän tiimoilta on mennyt näin:

Vaimo: ”Missä hemmetissä se (esim. osoitteen syöttö) olikaan #€%&??

Minä: ”Mikset oo vieläkään luku ohjekirjaa?”

Joopa, nyt on yli neljä vuotta mennyt, eikä vaimo ole vieläkään lukenut sanaakaan ohjekirjasta, R-Linkin opettelu tällä metodilla vei pari vuotta. Tuon kosketusnäytön kanssa on nykyään elettävä, vaikka siitä ei pitäisi. Niitä on kaikissa uusissa autoissa.

Mutta yleensä Talismanissa vallitsi mukavuudesta nauttiva, rauhallinen tunnelma. Kuskin penkin hierontatoiminto osoittautui erittäin hyödylliseksi virkistäen pitkällä

matkoilla kuskia. Paimentaa kuskin ei autoa tarvinnut millään tiepinnalla, Talisman kulki kuin juna, mutta pehmeämmin. Ensimmäiset syyskylmät osoittivat sitten uuden mukavuuden: rattilämmityksen, vaimo tykästy siihenkin. Minä taas tykästyin auton pieniruokaisuuteen. Talisman on iso, mutta se vie dieselinä vain 4-4,5 litraa sadalla, vaikka olisi täynnä lastia – toki kuskin aktiivisuus vaihdkepin kanssa vähän vaikuttaa. Autossa oleva jarruenergian talteenottojärjestelmä on tehokas yhdistelmä manuaalilaatikon kanssa. (Talteenottojärjestelmästä ei oikein löydy tietoa, olisi ihan kiinnostavaa.) Lastia autossa tosiaan on ollut, auto on ollut useimmiten täynnä. Mutta peräkärryä on tarvittu vain jäteasema-keikoille. Ruumaan mahtuu jopa leveä runkopatja – takapenkit pystyssäkin tila on niin pitkä, että sen perukoille yltää juuri ja juuri. Matkustamossakaan ei tila lopu, sitä riittää joka suuntaan, isollekin ihmiselle.

1,5-litrainen turbodiesel osoittautui selvästi pirteämmäksi, kuin Lagunassa käytetty aiempi versio – se reagoi kaasun ilman isoja viiveitä, ja voimaa oli tarjolla riittävästi arkiajoon. Ohjausmoodin valinnalla (Eco-Comfort-Neutral-Sport) saa muutettua moottorinohjaussäätöjä.

Syksyn pimeneminen toi sitten tyytymättömyyden aiheita. Olin valinnut autoomme täys-ledivalot ja kääntyvät kulmavalot. Jälkimmäisistä ei ollut juurikaan hyötyä, mutta varsinkin pitkät valot olivat pettymys. Valokeila oli kapea ja raja teräväreunainen. Täällä kotinurkillamme Lemillä on paljon hirviä, eikä niitä nyt nähnyt, ennen kuin ne olivat lähes tiellä. Hommasin siis pienikokoiset led-lisäkaukavalot rumentamaan keulaa, mutta nyt kyllä näki loistavasti. Tässä yhteydessä luin monia nykyautojen valoja koskevia artikkeleita; vaikka tekniikka on parantunut, useimmat autotehtaat menevät sieltä, missä säännösten

aita on matalin. Esimerkiksi TM totesi, että parhaat heidän mittaamansa ajovalot ovat olleet 90-luvun Saabissa. Lehti myös totesi, että led-polttimoissa on eroa.

Yli yksi moitteiden aihe on: vaikka äänen-toistojärjestelmä on lähes loistava, radion antennin ja RDS-hakutoiminnon teho on heikko, radio rutisee usein ajettaessa taajamien ulkopuolella. Harmittavaa! No, jostain syystä vuosi sitten uusiutuneeseen Talismaniin on ilmaantunut haineväantenni aiemman takaluokkuun(?) piilotetun sijaan...

Neljän vuoden ja yli 900 00 kilometrin aikana Renault'n 4 vuoden takuulle ei juuri käyttöä ollut (kuten ei ollut Lagunassammekaan): etukallistuksenvakaajan koiranluut ja mielenhäiriöön joutunut älyakku vaihdettiin. Ei ole siis pahoja lastentauteja paljastunut, eikä Seinen vettäkään. Viimeisen vuoden aikana takaiskarit osoittivat hyytymisen merkkejä, autoa joutui vähän ohjaamaan. Ja jos pilkkua viilataan, paksussa lumessa ja pöppörössä hiukan kapeammat talvirenkaat, kuin viralliset 215-levyiset, toimisivat paremmin. Jostain syystä rallikuskit ymmärtävät tämän asian paremmin, kuin auto- ja rengasmyyjät.

Tästä päästäänkin siihen, että viime syyskuun iltahämärässä mökkitiellä vaimo tärytytti routakuoppaan, ja rengas räjähti. Onneksi olin tilannut autoon lisävarusteena olleen varapyörän – muussipurkilla olisi voinut heittää vesilintua. (No ei sentään, ne ovat yhtä kauniita kuin Talisman...) Siinä sakkorajalle kulunutta kesäpyörää vaihtaessani tuli mieleeni, että myös talvirenkaat ovat lopussa. Sehän tarkoittaa noin 1400 euron meno. Siitä muistui mieleeni Aku Anka -juttu lapsuudesta: Roope oli kyllästynyt rahoihinsa ja antoi Akulle tehtäväksi niiden tuhlaamisen. Aku osti valtavan dollarihymyn, mutta sen tuulilasille roiskui ensireissulla rapaa. Aku ajoi takaisin autokauppaan ja vaihtoi likaantuneen kaaran tilalle uuden samanlaisen. Minulle tuli nyt siis mieleeni, että onkohan aika vaihtaa autoa eikä renkaita? Mutta mihin? Uutta Talismania ei enää Suomesta saa, pitäisi mennä Viroon kauppoille. Oikeastaan ainoa tässä kokoluokassa kiinnostava auto oli mielestäni uudistunut Peugeot 508. Vaimo kiinnostui ajatuksistani.

Kävimme jo samalla viikolla koeajamassa uutuuden. 508 oli tyylikäs ja hyvä ajettava, ohjaamon ergonomiakin sopi naiskuskilleni paremmin kuin Talismanin jättimitat. Ruuma oli kyllä paljon matalampi. Ja sitten tuli vaimolle pettymys: penkissä ei ole hierojaa eikä ratissa lämmitystä. Pyysimme vaihtotarjouksen: väliraha oli juuri niin massiivinen, kuin olin pelännytkin. Vatvoimme asiaa pari päivää. Katsoin netistä Rellun Viron maahan-tuojan sivuja haikeana. Siirryin nettiauton käyttötyihin. Mikäs tuo on, ihan samanikäinen kuin meidän, mutta ajettu vain 29 000 km, hinta puolet uudesta Pösöstä? Automaatti tosin, ja tummanpunainen. Näytin

vaimolle. Hän sanoi haluavansa hieronnan. Katsottiin Autorekisterikeskuksen, eikun Trafin vai mikä com se onkaan (*), tietoja autosta. Otin yhteyttä myyjärytykseen, ja siellä ruvettiin "kuutioimaan asiaa". Myytävä yksilö oli ollut kyseisellä autoliikkeellä vaihtelevassa käytössä uudesta asti. Kysyin, toimiiko hieronta – toimi. Kyselin vielä muualta paria käytettyä uudempaa autoa, mutta lopulta päädyimme tekemään kaupat tuosta ensinmainitusta. Ajoimme (vaimo siis ajoi) Kuopioon vaihto-operaatiota suorittamaan. Kaikki oli tähän asti sujunut mukavassa hengessä autoliikkeen kanssa, ja sujui nytkin. Vararekkaamme nostettiin uuteen kulkineeseemme, sitten lähdimme kirkkaaseen syyspäivään sopivalla uudella punaisella (tässä auringossa näytti vuoroon karpalon- ja pihlajanmarjanpunaiselta) Tallullamme kohti mökkiämme toisella puolen Saimaata. Perillä vaimo totesi, ettei päivän 500 km lenkki väsyttänyt yhtään. Söimme matkalta ostamamme kalakukon tumman oluen kera, ja lämmitimme saunan. Olimme tyytyväisiä.

Tässä yksilössä kaikesta huomasii, että sitä oli käytetty vähän, iskaritkin olivat ihan ryhdissä ja kulku sen mukaista. Mutta radio rutisi

tutunoloisesti. Onkohan näissä 2016-malleissa sittenkin Seinen vettä siellä takaluukussa? No, tuota antennia pitää kyllä viritellä paremmaksi. Kaukovalot tässäkin viritettiin paremmiksi pienillä lisäledeillä. (Asennus tehtiin yhdessä lemiläisen asentajan kanssa iddeoiden, hinta oli noin seitsemäsosa siitä, mitä maksoi edelliseen autoon piirimyyjän toimesta.)

Koronapandemian takia autoon on tullut aika vähän kilometrejä, mutta ilman ongelmia on menty. Automaativersio näyttää kyllä vievän dieselä jonkin verran enemmän, kuin manuaali. Hiukan ihmetystä on herättänyt "mukautuvan" vakionopeudensäätimen epälooginen toiminta yhdessä automaattivaihteiston kanssa. Tästä on maininnut myös Moottori-lehti koeajoraportissaan. Olisiko tuohon saatavissa päivitysohjelma? Ihmeellinen on myös punainen efektiiväri, se muuttuu varsin paljon valaistuksen mukaan. Minä pidän, vaimo ei aina. Mutta ihan erilainen väri on, kuin aikanaan maahantuojan nettisivuilta olisi voinut päätellä.

Onko sitten manuaali- vai automaattivaihteen parempi, on osin makuasia, mutta varsinkin olosuhdekysymys. Huonoihin olosuhteisiin me valitsimme edelleen käsivaihteiston.

Yhteenvetona totean, ettei Talisman ole täydellinen auto, mutta todella paljon ominaisuuksia voi saada edullisesti: käytettyjä on myynnissä lähes naurettavalla hinnalla, varsinkin sedaneja. Ja pieniruokainen pikkudiesel on ympäristöystävällisin valinta maaseudun pitkille välimatkoille. Ulkonäkö on makuasia, mutta minusta Talisman on kaunis, ylväs! Renault arvostaa myös perinteitä, mistä osoituksena on ohessa kaksi kuvaparia: niistä näkee, että 1960-luvun muotoilu edustava Renault 16 on vaikuttanut 50 vuotta nuoremman Talismanin muotoiluun...

*) Ranskalaiset ja italialaiset ovat ylpeitä äidinkielestään; esimerkiksi 80-luvun Fiat Tignon 16-venttiilisen tehoversion takaluukkuun tekstattiin SEIDICIVALVOLE eikä 16V...

Teksti ja kuvat: Petri Rousku



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



Teksti ja kuvat: Kari Kittilä

Renault pienoismalleja



2. AX vuodelta 1908 on vähän sellainen hevosvankkureiden ja automobiiliin yhdistelmä, melkein Mummo-Ankan auto. Tämä auto oli Renaultin ensimmäinen menestysmalli, samaan tyyliin kuin T-Foorti.

Se oli edullinen hankkia ja helppo korjata. Hallintalaitteet sijaitsivat tuohon aikaan oikealla puolella, ja sinne on nytkin kasattu jos jonkinlaista vipua. En uskalla edes arvailla niiden käyttötarkoituksia, tuo kiiltävä messinkinen kumitutilla varustettu torvi on kuitenkin niistä kaunein.

Sillä puolella on myös vararengas ilman vannetta, vasemmalla sijaitsee pieni laatikko työkaluille ja öljypäniköille. Tavarasäiliön virkaa toimittaa upea nahkaremmillä kiinni sidottu matka-arkku. Yksikin ajovalo riittää, kunhan se vain on tarpeeksi suuri, sen alla muuten on kiinteä veivi. Valmistaja Universal Hobbies, Kiina.

3. Estafeten pienoismalleja on jo entuudestaan aikaomainen rivi vitriinissäni, muttei yhtään tämmöistä pitkällä sivuikkunoilla varustettua mallia.

Sain puhuttua itseni jälleen ympäri ja annoin luvan tämän ostamiseen, sattui nääs olemaan just sinä päivänä synttärät.

Tällä Esta-bussilla kuljettiin majatalon asiakkaita Vauclucen maakunnassa Meri-Alppien suunnassa, jos rekisterikilvestä ja oven vaakunasta päätellään. Kylkiövi sekä kolme takaluukku aukeavat tässä pienoismallissa, sisältä löytyy vaaleansiniset penkit ainakin kahdeksalle matkustajalle.

Sekä hyvin persoonallisesti sijoitettu vaihteen valitsin, Estan kuljettajan olkapäähän täytyy olla notkeassa kunnossa. Valmistaja Eligor, Ranska/Kiina.



4. Clio Renault Sport 2.0 197 vm. 2006 Monacon sinisenä on ihan nätti auto, sen levennetyt lokasuojat ja 17 tuuman BeBob kevytmetallivanteet antavat sille hieman poikkeavan ulkonäön normi Clioon verrattuna.

Eikä niitä muutoksia kaikki edes huomaa, se on vähän sellainen susi lampaan vaatteissa tyylinen auto. Melkein 200 (197) hevosvoimaa tekevät siitä reippaan kulkineen, 0-100 km/h 6,9 sek. Ilmanottoaukot etulokasuojissa, iso diffuusori sekä kaksoispakoputket kuuluvat varusteluun.

Pienoismalli on tämän katsauksen paras (lue: kallein) malli, siinä on paljon hyvin tehtyjä yksityiskohtia, pienet Rellu-logot vanteiden keskustassa, monivärinen verhoilu, erittäin tarkka kojetaulu/mittaristo, alumiinipolkimet ja myös vasemman jalan "lepopoljin" ym. Valmistaja Norev, Ranska/Kiina.

Kesäauto Renault 5 Gt Turbo



Teksti ja kuvat: Jussi Hynni

Espanjan auringon alla nuoruuttani viettäessä noin 12 vuotta, mielenkiintoni heräsi kaverin 5 GT turboa kohtaan. Ostin omani aika pian kiinnostuksen jälkeen. Muutin Suomeen vuonna 2005 ja vitonen tuli seuraavana vuonna Suomeen muutaman kaverin voimin ajamalla aurinkorannikon lämmöstä. Auton kunnostin ja "tuunasin" ja kävihän se näyttelyssäkin American Car Show:ssa vuonna 2008.

Jostain kumman syystä tämän jälkeen myin auton pois. Tilalle tuli Omega MV6. Auto oli kiva mutta ei syyttänyt sen kummempaa intoa.

Autokuume ei siis hellittänyt ja paluu turbon vihelykseen oli lähes pakkomielle. Harkitsin 21 Turbon hankintaa mutta vitosen tekniikka oli niin tuttu, joten päätin pysyä vitosen parissa. Niinpä laitoin Club Renault de Finlanden ostetaan-palstalle ilmoituksen: "Ostetaan Renault 5 GT Turbo, mielellään projekti".



Meni muutama päivä ilmoituksen jättämisestä, kun sain soiton Hämeenkyröstä. Siellä olisi hakemani auto keskeneräisenä. Välittömästi hyppäsin ratin taakse ja suunta kohti Hämeenkyröä!

Päästyäni perille näkymä oli kuin elokuvasta. Navetan perällä heinien seasta pilkkotti tutunoloinen keula. Autoa oli purettu aika paljon ja oli se kyllä kiellettyä aika surkean näköinen. Tarkemmin tutustuttuani autoon huono kunto mietitytti, mutta 127000 km ajettu ja Autorexin tuoma yksilö sai innostukseni heräämään ja kaupat tehtiin. Mallitarkennuksena Phase 1.5 vm 1987. Rauhasa omassa tallissa tutustuin autoon ja totesin ruosteen tehneen PALJON tuhoa. Projektiahan hain ja sellaisen todellakin sain. Muutama kuukausi autotallissa ja auto oli purettu. Vain ratti ja akselit jäivät, jotta sain korja liikuteltua.

Korin pellit tilasin Ranskasta ja rungon hoidin itse kuntoon. Hiekkapuhallusta, rälläköintiä, hitsausta ja maalausta tein monta kuukautta. Kun korissa oli isoimmat pohjatyöt tehty, niin se siirrettiin auto-maalaaamolle odottamaan ammattilaisen käsittelyä. Ja kohtuupitkään se olikin poissa, joten aikaa riitti



konehuoneen puolelle. Lähestulkoon jokainen osa autosta kunnostettiin tai ostin uuden. Tekniikassa muutoksia alkuperäiseen on tehty jonkin verran. T25 ahdin, säädettävä nokka 285, kaasutin muokattu, Renix R209, isot venttiilit, kireä kytkin, 2.5 tuuman sivuputki ym.

Korin valmistuttua minulla olikin kaikki muut osat valmiina. Se tunne, kun saat "uuden" korin talliin ja kaikki muut osat oli kunnostettu tai uusia, oli kuin pieni mies jouluna kuusen alla. Siitähän se alkoi auton jälleen kasaaminen osa osalta. Ilman suuria ongelmia sain auton kasaan. Ajoituksen kohdalleen saaminen tuotti hieman harmaita hiuksia, mutta ne kuulemma kaunistaa.

Auto valmistui lopullisesti keväällä. Alkuperäinen se ei enää ole, mutta omannäköinen. Reilu 190 cm kuski pärjää paremmin matalilla Sparcon penkeillä.

Autolla on nyt syyskuussa 2020 ajettu noin 14000 kilometriä ja kertaakaan ei ole jättänyt tien päälle.



Yhteiskäyttöautoja tarjoavan GreenMobilityn valinta on Renault Zoe

GreenMobility on vuonna 2016 Tanskassa perustettu sähköisiä free-float-yhteiskäyttöautoja operoiva yritys, joka toimii Tanskassa, Ruotsissa, Belgiassa ja Suomessa yhteensä seitsemässä eri kaupungissa. Helsinkiin GreenMobility saapui joulukuussa 2020; Helsinki on tällä hetkellä yrityksen ainoa toimipaikka Suomessa.

GreenMobility tarjoaa asiakkailleen helpon, viihtävän ja vihreän tavan liikkua. Helsingissä autoja on tällä hetkellä 25 ja kaikkiaan yrityksellä on autoja yhteensä 950. GreenMobility käyttää auton Renault Zoa, osassa kaupungeista on myös tarjolla Renault Kangoo. Helsingissä autojen määrää on tavoitteena kasvattaa kuluvan vuoden aikana.

GreenMobility on asiakkaalle erittäin helppo ja vai-

vaton palvelu käyttää. Lataat vain sovelluksen, rekisteröidyt ja lähdet ajamaan. Palvelu on myös joustava, sillä se tarjoaa mahdollisuuden ajaa aina minuuteista useampiin päiviin käyttäjän tarpeen mukaan.

GreenMobilityn autot ladataan yhteistyössä Helenin kanssa ja autoista löytyy Helenin kortti lataamista varten. Matka aloitetaan toiminta-alueen sisältä ja päätetään aina takaisin toiminta-alueelle, mutta autoilla voi ajaa myös toiminta-alueen ulkopuolella.

Pysäköiminen on myös helppoa, sillä kaikki yli kahden tunnin julkiset parkkipaikat ovat käytössä samoin kuin kaikki asukas-pysäköintipaikat ympäri kaupunkia.

GreenMobility toteuttaa YK:n kestävä kehityksen tavoitteita ja istuttaa myös puita.

Teksti: Tomas Basili, GreenMobility
Kuva: GreenMobility



Pientä silputtua



Hää-Tippa. Tyyli!



Savonlinnan Oopperajuhlilta bongattu Clio.



Myyrmännin autopesula, Vantaa.



Huvila & Huusi -osastoa. Alvar Aallon suunnittelema matto ja se on huomioitu hinnassa. Rahi, Tokmanni.



Entisöinti: Peter Paajanen.



Viialan Vintage 22.8.2020



Johtuen koronan tuomasta tapahtumien perumisesta, on syksyllä ollut mukava käydä pienissäkin tapahtumissa. Nyt järjestetty Viialan Vintage keräsi Viialan vanhalle vaneritehtaalalle monenlaista kalustoa.

Tapahtumassa oli jälleen kerran aivan liian hyvät tarjoilut, ja itsekin tuli lettua sekä munkkia syötyä, kahvia unohtamatta. Tarjolla oli myös grillimakkaraa.

Miljöökkin on tuttu ja Panhard kerhon tiloissa on aina mukava vierailulla, paikan ainutlaatuisuuden vuoksi. Hallissa muuten majoilee eräs R20, josta joudun ehkä tekemään ostotarjouksen. On sitä syksyn mittaan käyty jo useampaan kertaan ihastelemissa.

Ensivuodelle suosittelen osallistumaan tapahtumaan, sillä Panhard kerho voisi tarjoilujen puolesta perustaa vaikka pitopalvelun.

Teksti ja kuvat: Mikael Takalo





Renault FT -tankkirykmentti Ranskan Algeriassa 1920-luvulla.

Raskasta metallia

Toisen maailmansodan alussa Ranskalla oli paperilla maailman vahvin panssarivaunukalusto. Suurin osa tankeista oli Renault-merkkisiä.

Renault FT

Louis Renault oli patriootti ja liikemies. Kun "suuri sota" syttyi vuonna 1914, Renault alkoi tuottaa kuorma-autoja ja henkilöautoja Ranskan armeijalle. Vuodesta 1917 lähtien Renault suunnitteli ja rakensi myös kevyen tankin, Renault FT:n.

Ensimmäinen Renault FT oli valmis taisteluun vuoden 1918 puolivälissä, ja se edusti uusinta tekniikkaa. Miehistön muodostivat kuljettaja ja komentaja. Tankin 39 hv:n moottori antoi sille maksiminopeudeksi 8 km/h. Konekiväärillä varustetun pyörivän tykkitorin ansiosta komentajan käytössä oli lähes 360 asteen tulituskenttä. Vihollisen luodeilta miehistöä suojaasi 8–22 mm:n vahvuinen panssari.

Ranskan hallitus tilasi 3000 tankkia, ja armeija käytti niitä menestyksekkäästi sodan viimeisten kuukausien aikana sekä koko 1920-luvun ajan. Satoja Renault FT -malleja myytiin myös muihin Euroopan maihin, ku-

ten Puolaan, Belgiaan, Alankomaihin, Espanjaan, Ruotsiin ja Suomeen.

Kun toinen maailmansota alkoi, Renault FT oli täysin vanhentunut. Monet niistä olivat kuitenkin edelleen palveluksessa, vaikkakin enimmäkseen tukirooleissa.

Ranskan romahdettua ja Saksan läpimurron jälkeen nopeasti liikkuvilla panssarivaunujoukoilla etenevät saksalaiset saivat haltuunsa lukuisia FT-tankkeja. Monissa tapauksissa miehistöt olivat viisaasti hylänneet tai luovuttaneet tankkinsa toivottoman taistelun sijasta.

Renault R 35.

Renault R 35 oli Ranskan armeijan käytetyin tankki vuonna 1940. Näitä keskikokoisia taistelutankkeja rakennettiin vuosina 1936–1939 yhteensä lähes 1700. R 35 oli paremmin aseistettu ja panssaroitu kuin useimmat saksalaiset panssarivaunut länsirintamalla, mutta se oli hidas ja mekaniikaltaan monimutkainen. Sen 37 mm:n tykki ei ollut tarpeeksi vahva lävistämään raskaamman saksalaisen yksikön panssaria.

Kovan taistelun jälkeen R 35 tarvitsi aikaa välttämättä huoltoa ja monet niistä jouduttiin hyl-

käämään mekaanisten vikojen vuoksi.

Saksalaiset ottivat saaliikseen useita satoja Renault R 35:siä enemmän tai vähemmän ehjinä. Saksan armeija käytti niitä myöhemmin taisteluissa tai muissa sodan käyttötarkoituksissa.

Renault Char B1

Char B1 oli hirviö; keväällä 1940 se oli ylivoimaisesti raskain tankki rintaman kummatkin puolet huomioiden. 32 tonnin jätti oli aseistettu kahdella tykillä, ja sen etupanssarin paksuus oli 60 mm.

Yksikään saksalainen tankki ei tuolloin pystynyt lävistämään näin paksuja teräslevyjä. Ranskan armeijalle tilattiin 400 näitä raskaita taistelupanssarivaunuja, ja toukokuussa 1940 suurin osa niistä oli käytössä ranskalaisten panssarivaunupataljoonissa.

Monet tällä mallilla varustetut yksiköt taistelivat kovasti ja aluksi menestyksekkäästi saksalaisia panssarivaunuja vastaan.

Huomaa tämän valtavan tankin kaksi tykkiä: 47 mm:n panssarintorjunta-ase tornissa ja 75 mm:n haupitsi rungossa.

Mutta Char B1:llä oli myös heikkoutensa. Saksalaiset panssarintorjuntamiehet huomasivat pian, että sivut olivat vähemmän pak-

susti panssaroituja ja että telaketjut voitiin ampua poikki.

Renault'n suurin ongelma oli kuitenkin sen suuresta koosta johtuva huono liikkuvuus. Kuusisylinterisen 16,5-litraisen moottorin teho on lähes 300 hv:tä, mutta tällainenkin teho pystyi liikuttamaan Char B1:tä vain kohdallaan nopeudella.

Polttoaineen kulutus oli niin suuri, että täysi 400 litran bensiinisäiliö riitti vain kahden tunnin toimintaan. Näiden ajoneuvojen tankkaaminen polttoaineautosta saattoi kestää useita tunteja!

Ei siis ihme, että taistelun tuoksinassa monilta Renault Char B1:siltä yksinkertaisesti loppui polttoaine ja ne joudutaan hylkäämään. Saksan armeija käytti monia kaapattuja ehjiä tankkeja eri toiminnoissa, lähinnä koulutuksessa, koko sodan ajan.

Epilogi

Ironinen käänne: liittoutuneiden joukot valtasivat monia vanhoja Renault-tankkeja takaisin loppuvuodesta 1944. Ehkä tämä on syy siihen, miksi useat niistä selvisivät tähän päivään asti ja ovat esillä museoissa ympäri maailmaa.

Toisen maailmansodan jälkeen Louis Renault'ta syytettiin yhteistyöstä vihollisen kanssa, koska Renaultin tehtaat olivat tehneet saksalaisille kuorma-autoja sekä laitteita ja hänen yrityksensä kansallistettiin Régie Nationale des Usines Renaultiksi. Renault-tankkeja ei enää tehty.

Kommentit ja terveiset Arnelle:
arnebolzmann@tonline.de

Teksti ja kuvat: Arne Bolzmann
Käännös: Jorma Peisalo



Tien varteen hylätty FT saksalaisten sotilaiden tarkastelussa.



Tämä ranskalaiseen kaupunkiin hylätty Renault Char B1 näyttää vahingoittumattomalta. Mutta taakse kiinnitetyt ketjut voivat tarkoittaa, että polttoaine loppui ja joku yritti - tuloksetta - hinata sen pois.



Kaapattu Renault Char B1, jonka telaketjut ovat vaurioituneet.



Kolme R 35:sta hylättyinä ranskalaisen kaupungin kadulle.



Kaksi taistelussa vaurioitunutta Renault R 35:sta toukokuun puolivälissä 1940.



Rata8 on pelastettu jälleen

Kuvat: Timo Tuovinen, Jukka Kätevä ja Matti Yli-Seppänen sekä omasta albumista.

Texti: Tapio Piittari

Tämä yksilö on kokenut paljon muodonmuutoksia ja hylkäämisiä elinkaarensa aikana. Se on ehditty unohtaa monta kertaa, mutta niin se vain aina nousee pyöriilleen. Rellu on nyt tämän jutun kirjoittaneen omistuksessa toistamiseen.

Auto on vuosimallia 1971, mallimerkinnältään Renault 8 Major R1132 ja alkuperäisväri on metallihopea. Auton ensimmäisistä omistajista ei ole tietoa, mutta Rellua lähti Tervajoen Rinta-Joupielta ostamaan Yli-Seppäsen miehet Kauhajoelta vuonna 1975. Isä ja kaksi veljestä, joiden omistukseen auto tulisi puoliksi. Nykyään R8Gordinin EX-600 omistavalla Matilla ei ollut vielä edes ajokorttia. Veljekset lähtivät koeajolle ja pääsivät muutaman sata metriä kantatielle, kun autosta loppui bensa. Matti oli tuumannut heti, että "tämä paska saa sitte jäärä tähän". Auto kuitenkin kiinnosti ja bensaa haettiin n. kilometrin päässä olevalta bensa-asemalta, tankkaus tuotti ongelmia, kun ei meinattu löytyä bensa täyttöaukkoa. Koeajo jatkui viimein ja Rellu oli tosi hyvä ajettava, mutta tehoiltaan tuntui olevan kuin nykyiset mopoautot.

Rellu kuitenkin lähti Yli-Seppästen mukana Kauhajoelle ja hinta jäi alle 4000 markan. Ensimmäisenä veljekset tuskastuivat tehottomaan moottoriin ja sitä

alettiin rakentaa oman osaamisen ja Esko Luoman oppien mukaan. Moottori paloiksi, nokka-akseli hioutaan, täydellinen tasapainoitus ja tuplat vaakaimu-Weberit. Esko neuvoi kuinka rakennetaan oikeoppiinen ja oikeilla mitoilla oleva peltipakosarja. Matti teki työtä käskettyä, hitsaukset onnistuivat aivan huipusti ja Matti näyttämään pakosarjaa Eskolle. Tämä totesi, että "PILALLA, PURETAAN!" Matti ei ollut huomionnut mitoituksessa 1 cm:n paksuista pakosarjan laippaa. Pakosarja oli näin ollen liian pitkä. Tämä osoittaa nykyään yleisesti tiedetyn totuuden: Rellu on tosi tarkka pakosarjan muodosta, paksuudesta ja ennen kaikkea pituudesta. Matti korjasi pakosarjan ja viimein se kelpasi. Moottorista tuli todella nopea.

Sitten alkoi kiinnostaa korin muotoilu. Kerolan veljekset (Risto ja Eero) Kalajoelta olivat todella taitavia Rellujen rakentajia ja menestyviä kilpailijoita. Heiltä ostettiin Relluun etuspoileri sekä levennetyt lokasuojat molempiin päihin autoa. Omat etulokasuojat kuitenkin säilytettiin ja lasikuituisista kiinnitettiin niihin vain lokasuojan levennetty kaariosa. Takaspoileri oli Matin omaa tuotantoa. Relluun vaihdettiin eteen Renault 8S:n tuplavalloilla oleva etumaskipelti ja takavalot muutettiin kolmeksi pyöreäksi per puoli. Taka-



peltiin kiinnitettiin merkintä SS. Pisarapeilit viimeistelivät hienon ulkomuodon. Rellu oli muokkausten jälkeen edelleen metallihopea.

Vuonna 1981 päätettiin maalata auto uudelleen ja siniseksi. Tarkoituksella kuitenkin väriksi valittiin vaaleampi sininen kuin aidossa R8Gordinissa oleva värikoodi 418. Myös kaksi Rellun pituussuunnassa olevaa alkuperäistä valkoista raidoitusta muutettiin kahdesta yhtä leveästä raidasta yhteen tosi leveään ja viereen ohuempi valkoinen raita.

Matti vaihtoi Rellun vuonna 1983 Saab 99:iin. Rellu oli autoliikkeen pihassa vajaan viikon, kun se hävisi uudelle tuntemattomalle omistajalle. Ei mennyt kuin muutama vuosi, kun Rellua tuli Todella Iso Ikkävä. Rellua etsittiin syksystä 1985 ja viimein tuli näköhavainto vuonna 1992. Nurmolaista korjaamosta löytyi etupäästään pahoin kolaroitu entinen oma sininen Rellu. Viikon päästä Rellu oli poistunut korjaamolta ja sen jälkeen siitä ei havaintoja enää tehty, eikä omistajasta ollut tietoa.

Rata8 on kohdannut minun Renault 8 Gordinin (NPY-38) yhdessä ensimmäistä kertaa 1991 Club Renault de Finlanden järjestämässä 7. Grand Tour de Renault-tapahtumassa Ilmajoella. Minun Gordini oli siellä kärryn päällä entisöimättömänä raatona juuri hankittuna. Tämän Rata8:n omisti silloin menestynyt kilpa-autoilija Tapio Rintanen Kauhavalta. Hänen tyttärensä kävi yön pimeinä tunteina tapahtumassa. Auto oli silloin lähes kauhajokisten rakentamassa kuosissa, etupää oli kolarikorjauksessa muotoiltu uudestaan.

Ostin tämän Rellun sitten Tapiolta 90-luvun puolivälissä. Isona osana ostopäätöstä olivat auton alla olevat 13 tuuman Cromodora mangesium vanteet. Auto oli silloin katsastamaton ja seissyt jo muutaman vuoden. Maalipinta oli haalistunut ja auto kaipasi entistämistä. Matin 1,5 mm pelistä teettämät kynnyskoteloitkin olivat hapertuneet lähes harsoiksi. Ajatus oli heti tehdä siitä Rata8 omaan käyttöön säästääkseeni Gordinia. Rellun kori kunnostettiin ja isona apuna minulla olivat Jukka Kätevä ja Leif Backman. Tein siihen itse takapäähän Gordinin mallisen takatuennan kaksilla iskunvaimentimilla. Autossa ei ollut moottoria, mutta hankin siihen alun perin Ruotsista tulleen





aidon Gordinin moottorin. Rellulla käytiin kerhon ta-
pahtumissa painottuen rata- ja jäärata-ajoihin, rata-
ajoja kutsuttiin silloin JOUR GORDINI-tapahtumiksi.

Jouduin luopumaan Rellusta 1997 kun töiden puo-
lesta piti lähteä viikkokuntaan Keski-Suomeen. Myin
auton Petäjäviedelle ja vein sen ostajalle pudottaen
sen sovitus huoltoaseman pihaan. Myin auton il-
man Gordinin moottoria, muuten täydellisenä. Rellu
jäi kuitenkin viettämään aikaa samoilla sijoilla ja sen
pelasti Mika Kalliokoski Alahärmästä 2000-luvun
alussa. Rellu seiso siis monia vuosia samoilla sijoilla.

Mika antoi Rellun pojalleen Jere Kalliokoskelle hä-
nen ensimmäiseksi omaksi autoksi. Korttia toki Jerellä
ei vielä ollut, mutta he asensivat siihen R8S:n moot-
torin ja Jere ajeli sillä huoltohallin pihapiirissä, pellol-
la ja jäällä opetellen auton käsittelyä. Nykyään Jere
ajaa useissa eri autourheiluluokissa ja on menestynyt
todella hyvin. Tästä miehestä vielä kuullaan ja posi-
tiivisesti. Jere siirtyi sitten tehokkaampiin autoihin ja
Mika siirsi Rellun kaverinsa luo säilöön. Rellu oli ekat
vuodet sisällä, mutta sitten se makasi noin viisi vuotta
kuusen alla. Mika soitti minulle, että käy pelastamas-
sa Rellu.

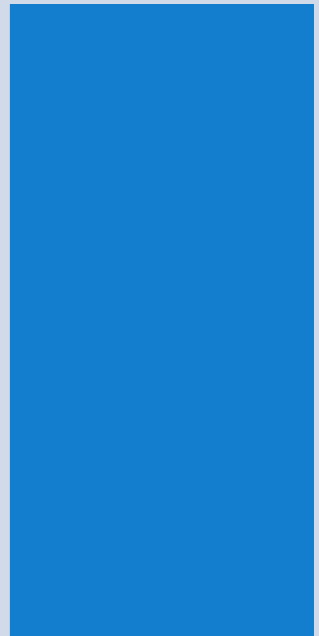
Noudin Rellun väliaikaisvarastoon Ylistaron suku-
tilalle vuoden 2018 lopulla ja sieltä Rellu noudettiin
työn alle Vaasaan kesällä 2020. Elokuun aikana pur-
kasin auton ja hiekkapuhallutin sen ennen hitsausta.
Hitsattavaa oli tosi paljon ja uusittavaa peltiä meni
varmaan parin neliön verran. Uusin myös taakse si-
sälokasuojat. Jarrut uusin kokonaan. Syyskuun ekalla
viikolla Rellu siirrettiin Jukka Kätevän talliin. Päämää-
ränä oli, että Rellu on mukana vuoden 2021 tammi-
kuussa Ranualla Ictrack Day -jäätatapavillillä.

Jukka teki Relluun mm. seuraavat työkokonaisuudet:

- Sisustan hionta ja maalaus sekä verhoilu
- Etulokasuojien uusinta, lokasuojat olivat
n. 3 cm liian pitkät = lyhennys/sovitus
- Oikean kuituisen takalokasuojan uudelleen
lasikuidutus
- Sisälokasuojien, moottoritiilin ja etutavaratilan
hionta ja maalaus
- Ovien, lokasuojien ja luukkujen sovitus
- Rellun korin paklaus/hionta maalausta varten
- Uusien sähköjen veto, HUOM mm. moottorin
ohjaus
- Etujäähdyttäjän asentaminen kahdella
puhaltimella
- Hydraulisen käsijarrun asennus
- R19:n vaihdekepin sovittaminen ja asennus
- Traficin kytkinkopan sovittaminen 8:n omaan
laatikkoon
- Moottorin sovitus kytkinkoppaan ja
moottoritiilaan
- Moottori Renault Trafic 2,2l tyypiltään J7T P 780,
ollut viimeksi Renault Fuegon endurais-kilpurissa.
- Polykarbonaatti sivulasit ja etu- ja takalasi-
asennus

Ja PALJON, PALJON MUUTA.....

Markku Kivijärvelle KIITOS, hän sorvasi meille kaksi
sovitusohjelmia, että saatiin Rellu 8:n oma ohut kytki-
nakseli stefan paikkoinen osumaan isoon 215 mm:n
Traficin laakerilliseen kampiakseliin.



Jukka Kätevälle ERITTÄIN, ERITTÄIN MAHTAVAT
KIITOKSET. Ilman hänen ammattitaitoaan ja sitkeyt-
tään Rellu ei olisi ajoissa valmistunut Ranualle. Jukka
tekee töissään kahta vuoroa ja aika usein hän ilta-
vuoron jälkeen meni talliin n. 23:00 maissa ja saattoi
tehdä töitä Rellun parissa aamukuuteen. Viikonloput
totta kai ympäröyöreeä päivää. Työtunteja Jukka
käytti yhteensä 421 h. Jukka hommasi myös työka-
verinsa maalaamaan Rellun. Maalaus onnistui mah-
tavasti ja oli TODELLA edullinen.

Lievä kiire meille lopussa tuli, mutta voi sitä ilon
tunnetta, kun Rellun moottori käynnistyi ja kävi heti
puhtaasti. Koeajot jäi kuitenkin ajan puutteen vuoksi
tekemättä ja niinpä se vain ajettiin n. kolme metriä
tallista trailerille valmiina Ranualle.

Ranualla Rellu toimi kokonaisuudessaan hyvin,
bensapumppu vaihdettiin ja kaksi päivää ajettiin.

Tästä Rellusta on iloa vielä pitkään. Kehityskohtat
on jo kirjattu, mm. lisää voimaa (onko yllätys?), oh-
jausegomia paremmaksi, alusta kuntoon jne.



Teksti: Tom Bruinink.



Andrean mestariteos

Puuseppä Andrea Tacchella Veronasta teki tämän kauniin Renault 4TL:n hyvälle ystävälleen, se on korvaamaton lahja, varsinkin jos otetaan huomioon työtuntien määrä. Samalla tämä puinen R4-malli on hyvin ainutlaatuinen.

Hänen tavoitteenaan oli tehdä mahdollisimman realistinen pienoismalli, erilaisista puulajeja käyttäen.

Valokuvasta voimme päätellä, että Andrea onnistui työssään erittäin hyvin. Autossa on käytetty 12 eri puulajiketta ja vain muutama osa tehtiin CNC-koneella. Ssuurin osa on tietenkin aitoa käsityötä. Laskeutuja työtunteja Tipan valmistamiseen kului noin 300, siihen vielä tuumaustunnit päälle.

Autossa on kääntyvät etupyörät, avautuvat ovet, polkimet, oviverhoilut, ym.

Jos haluat katsella lisää tämän auton yksityiskohtaisia kuvia, niin hänen facebook-sivultaan niitä löytyy. Ja kaikkea muutakin puusta valmistettua veikutinta, on Linde-merkkinen trukki, puiset aurinkolasien kehykset, ym.



Alpine A110S Hollannista

Jos vanhempasi ovat olleet Renault- ja Dacia-jälleenmyyjiä vuosikymmenien ajan, on todennäköistä että sinuun on tarttunut sama timantin muotoinen virus jo hyvin nuorena. Näin oli käynyt myös sympaattisen romanialaisen Bogdan Popescun tapauksessa. Hän oli nähnyt kuvia uudesta Alpine A110S:stä, ja kun tiedotusvälineissäkin luki: "The car to have" niin se oli sitten menoa. Ainoa ongelma oli, ettei heidän maahantuoja pidä Alpineita Romanian tuontiohjelmassaan. Mutta se ei Bogdania vielä lannistanut, hän kutsui apuun hollantilaiset apujoukot.

Alpinen osto Hollannista meni kuitenkin ihan kätevästi, piti olla vain kolikoita tarpeeksi kukkaron pohjalla. Stam Alpine Center Soestdijkin Alpine-myyjä Eva de Gelder välitti hänelle kauniin vaalean A110S version.

Bogdania perheen Flamicon on edustanut Renault- Dacia- ja Nissan-tuotemerkkejä Romanian Ramnicu Valceassa jo lähes kolmenkymmenen vuoden ajan. Flamicomilla on selvästi DNA:ssaan moottoriurheilua, ja se on sponsoroanut yhtä Romanian parhaista kuljettajista, Costi Stratnicia monien vuosien ajan.

RENAULT 19



Vakituiset kokoontumiset

Helsingin seutu
Kuukauden toisena tiistaina klo 19. Paik- kana Neste Oil Vantaa Tikkurila Kehä 3, Niittytie 2.

Jyväskylän seutu
Kokoontumiset Palokan ABC:llä joka kuu- kauden ensimmäinen keskiviikko klo 19.

Lahden seutu
Tapaamiset kuukauden ensimmäisenä parillisen viikon tiistaina klo 19. Paikkana St1 Hollola (Kukkonkoivu)klo 19.

Oulun seutu
Oulun kuukausitapaamiset kesän ajaksi toukokuusta alkaen Nallikarissa osoit- teessa Nallikarinranta 15. Yhteyshenkilö Asko Penttilä, 040-5646225 (iltaisin ja viikonloppuisin). Tervetuloa kaikki Oulunseudun Rellutelijat mukaan!

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

Tampereen seutu
Kokoontumiset parittomien viikkojen tiistaina klo 18. Paikka 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 kokoon- tumiset, joka kuukauden viimeinen maanantai klo 8.00. Paikka vaihtuu joka kerta, kutsu kokoontumiseen tapahtuu tekstiviestillä. Jos haluat mukaan ole yh- teydessä Eero Ahoon puh 050 390 1246.

Lehden materiaali

Seuraavan Renaultistin juttujen aineistopäivä on **30.9.2021**. Erityisesti kaivataan juttuja harrastajien autoprojekteista.

Ovatko yhteystietosi kerhon jäsenrekisterissä ajan tasalla?

Renault-kerho on siirtynyt sähköiseen tiedottamiseen. Jatkossa Salmiakki-tiedote lähetetään sähköpostitse kaikille jäsenille, joiden sähköpostiosoite on tiedossa. Myös jäsenmaksut hoidetaan ensisijaisesti sähkö- sillä laskuilla Membookin kautta.

Paperilasku tulee muuttamaan maksulliseksi. Jos tiedät tai epäilet, että yhteystietosi, erityisesti sähköpostiosoitteesi, ei ole jäsen- rekisterissä ajan tasalla, niin ilmoita se nyt jäsenihteerille esim. lähettämällä sähköpostia osoitteella maaritsaloster@gmail.com

Kerhon hallitus

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

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

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

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

Mikael Takalo
Pyhävedentie 8 B 24,
52700 Mäntyharju
Puh. on 040-7037922

Hallituksen varajäsenet
Mikko Nieminen ja **Jouni Kyrölä**

Kerhon taloudenhoitaja
Jorma Peisalo
Puh. 040-5069072

Kerhon sihteeri ja jäsenihteeri
Maarit Salo
Sähköposti:maaritsaloster@gmail.com

Toiminnantarkastaja
Markku Klemola
varahenkilönä **Kari Kittä**

Tulevia tapahtumia

Koronan takia tapahtumatiedot kannattaa tarkistaa suoraan kerhon sivustolta **www.renaultkerho.net** ja siellä tapahtumat.

Jäsenmaksut

Vuoden 2021 jäsenmaksu on 20 € ja 5 €/per- hejäsen (puoliso, alle 18-vuotias lapsi). Mak- setaan Membookin kautta. Jäseneksi voi liittyä täyttämällä lomakkeen (www.renaultkerho.net ja jäsenlomake) tai ottamalla yhteyttä jäsenihteeri Maarit Saloon. Liittymismaksu on 10 €.

Uudet jäsenet 1.10.2020–31.3.2021 (julkaisuluvan antaneet)

Timo Ala-Ranta	Ilmajoki
Eero ja Liisa Haarjärvi	Tampere
Lauri Haukkaluoma	Parkano
Jouko Helliluoto	Karttua
Ari Koski	Rusko
Mikko Kylmä	Nurmijärvi
Viljo Kääräinen	Vantaa
Simo Luukkanen	Tampere
Niils-Olof Nylund	Espoo
Antti Pajo	Tuusula
Eemil Pietiläinen	Kuusankoski
Sami Salmela	Tuusula
Markus Tiili	Perniö
Harri Tonteri	Turenki
Marko Vaani	Terälahti

Mallivastaavat

Tiedustele mallien vastuuhenkilöiltä, jotka löytyvät ohei- sesta listasta. Kyseiset henkilöt osaavat kertoa malliin liittyvää tietoa. Jos olet kiinnostunut mallivastuusta,niin ota yhteyttä kerhoon.

Alpine (A110, A310, R5 Alpine...)

Antti Mikola
Tikkutehtaankuja 1 C 32, 20300 Turku.
puh. 0400-528 063, mikolantti@gmail.com

Estafette
Timo Paukama
Nikinojantie 264, 04770 Sahakylä
puh. 050-463 7744,
timo.paukama@gmail.com

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
Leiniälantie 76, 38220 Stormi
puh. 0400-950 722
kimmo.venetpohja@ellivuori.fi

R12
Pauli Rainio, Uotsolantie 23 as 4,
38460 Sastamala, puh 0400 525572.
pake57@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. 0400-107170

Myynnissä olevat mallit
Miikka Sonkki, Nummikuja 51, 21555 Taatila,
puh. 040-527 9220
miikka.sonkki@autoverkkokauppa.fi

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

TEKNISET TIEDOT

TYYPPI	Sedan	3-ovinen	5-ovinen	Sedan	3-ovinen	Sedan	3-ovinen	3-ovinen
MOOTTORI	4-sylinterinen rikimoottori edessä, polttimo. Nollas-alku- sylinderikammissa, integroitu elektroninen polttoaineen injektiojärjestelmä ja sytytysjärjestelmä, lambo-turbo, kolmitoimikatalyyttinen, aktiivihilisuodatin.	4-sylinterinen rikimoottori edessä, polttimo. Nollas-alku- sylinderikammissa, integroitu elektroninen polttoaineen injektiojärjestelmä ja sytytysjärjestelmä, lambo-turbo, kolmitoimikatalyyttinen, aktiivihilisuodatin.	4-sylinterinen rikimoottori edessä, polttimo. Nollas-alku- sylinderikammissa, integroitu elektroninen polttoaineen injektiojärjestelmä ja sytytysjärjestelmä, lambo-turbo, kolmitoimikatalyyttinen, aktiivihilisuodatin.	4-sylinterinen rikimoottori edessä, polttimo. Nollas-alku- sylinderikammissa, integroitu elektroninen polttoaineen injektiojärjestelmä ja sytytysjärjestelmä, lambo-turbo, kolmitoimikatalyyttinen, aktiivihilisuodatin.	4-sylinterinen rikimoottori edessä, polttimo. Nollas-alku- sylinderikammissa, integroitu elektroninen polttoaineen injektiojärjestelmä ja sytytysjärjestelmä, lambo-turbo, kolmitoimikatalyyttinen, aktiivihilisuodatin.	4-sylinterinen rikimoottori edessä, polttimo. Nollas-alku- sylinderikammissa, integroitu elektroninen polttoaineen injektiojärjestelmä ja sytytysjärjestelmä, lambo-turbo, kolmitoimikatalyyttinen, aktiivihilisuodatin.	4-sylinterinen rikimoottori edessä, polttimo. Nollas-alku- sylinderikammissa, integroitu elektroninen polttoaineen injektiojärjestelmä ja sytytysjärjestelmä, lambo-turbo, kolmitoimikatalyyttinen, aktiivihilisuodatin.	4-sylinterinen rikimoottori edessä, polttimo. Nollas-alku- sylinderikammissa, integroitu elektroninen polttoaineen injektiojärjestelmä ja sytytysjärjestelmä, lambo-turbo, kolmitoimikatalyyttinen, aktiivihilisuodatin.
	Suuri teho	59 kW (80 hv) DIN / 5750 r/min	70 kW (95 hv) DIN / 5750 r/min	101 kW (137 hv) DIN / 6500 r/min				
	Suuri vääntömomentti	109 Nm (11,1 kpm) DIN / 3500 r/min	145 Nm (14,8 kpm) DIN / 2750 r/min	162 Nm (16,5 kpm) DIN / 4250 r/min				
	Isäntävoima	1390 cm³	1794 cm³	1764 cm³				
	Puristusaste	9,5:1	9,7:1	10:1				
	Öljynvaatimus	95E	95E	95E				
	SUORITUSKYKY	Häipynopeus	173 km/h	183 km/h	208 km/h			
		Käilyvyys 0-100 km/h	12,2 s	10,7 s	9,4 s			
		Kulutus ECE (l/100 km)	5,1 - 6,0 - 8,1	6,0 - 7,8 - 10,6	6,3 - 7,6 - 10,6			
	VAIHTESTO		5 synkronoittua eteen, 1 taakse	5 synkronoittua eteen, 1 taakse				
	JOUSITUS		Etäläppäsuja kaikissa pyörissä. Edessä McPherson-jousitus, kerrojuuret ja kalusteet. Takana pitkittäiset tukivarret, polttimet vääntösuorat ja kalusteet.	Etäläppäsuja kaikissa pyörissä. Edessä McPherson-jousitus, kerrojuuret ja kalusteet. Takana pitkittäiset tukivarret, neilä poikittaista vääntösuoraa, josta kaksi on myös kalusteet.	Etäläppäsuja kaikissa pyörissä. Edessä McPherson-jousitus, kerrojuuret ja kalusteet. Takana pitkittäiset tukivarret, neilä poikittaista vääntösuoraa, josta kaksi on myös kalusteet.	Etäläppäsuja kaikissa pyörissä. Edessä McPherson-jousitus, kerrojuuret ja kalusteet. Takana pitkittäiset tukivarret, neilä poikittaista vääntösuoraa, josta kaksi on myös kalusteet.	Etäläppäsuja kaikissa pyörissä. Edessä McPherson-jousitus, kerrojuuret ja kalusteet. Takana pitkittäiset tukivarret, neilä poikittaista vääntösuoraa, josta kaksi on myös kalusteet.	
	OHJAUS		Hammaslehti, kääntöpyörän kaakaleija 10,4 m pyörän riittävä. Negatiivinen pyörän kääntö.					
	JÄRRYT		Edessä jähnytyt levyt, takana runnu. Alipainehoito.	Edessä jähnytyt levyt, takana runnu. Alipainehoito.				
	HENKAAT		Edessä levyt, takana runnu. Alipainehoito.	Edessä jähnytyt levyt, takana runnu. Alipainehoito.				
	VAANTEET	165/70 R 13 T (RN)	175/65 R 14 T (S)	175/70 R 13 T				
		5,0 B (RN)	5,5 B (S)	5,5 B				
	PAINOLIA	Origaalio (kg)	980/990	1020/1040	1050/1070	1120	1110	1200
		Kokonaispaino (kg)	1470	1470	1540	1610	1590	1590
		Perävaunupaino jarrun (kg)	1000	1000	1000	900	900	1000
		Perävaunupaino jarrulla (kg)	495	485	510/520	525	560	590
	TIIVYTYKSIÄ	Tavaraalin tilavuus (dm³)	463-1352	398-1310	463-1352	398-1310	398-1310	255
		Pakkausmäärä (l)	55	55	55	55	55	55

TEHDASASENTEISET VARUSTEET

RENAULT 19	RN 1.4	S	RN 1.8	RT	16 V CABR
Etusummutin integroitu spoileri	●	●	●	●	●
Etusummutin	○	●	○	●	●
Takasummutin	●	●	●	●	●
Takapöytä	-	-	-	-	●
Keynnaalivanteet	○	○	○	○	●
Sivuvanteet	-	-	-	-	●
Korin väriä puikuri	-	-	-	-	○
Sähköiset lamm, korin väriä laustapellit	-	-	-	-	○
Sisäiset säädettävät laustapellit	●	●	●	●	●
Takasekatun väriä käläntö, takapöytä	○	○	○	○	○
1/3 - 2/3 kääntöväli takapöytä	○	○	○	○	○
Integroitu lasien tynnyttäm. (4- ja 5-ovisella, vaatii takasekatun ja 2-os väkijousen)	○	○	○	○	-
Eturunkiväntöjen korj. säätö, auton kirstut	●	●	●	●	●
Eturunkiväntöjen (pyörän) istuimen korj. säätö, risteilytuki, ohjauksen korj. säätö	●	●	●	●	●

● väkio ○ lisävaruste - ei saatavissa

pack varusteet pakettina

RENAULT 19	RN 1.4	S	RN 1.8	RT	16 V CABR
Lopetuslaitteet	●	●	●	●	-
Infotekniikka	pack	pack	pack	pack	-
Yksivaihteinen	-	-	-	-	●
Nahkainen kohtiinpuoleinen ohjaukset	-	-	-	-	●
Auhu	○	○	○	○	○
Välikom. (● = summutin)	●	●	●	●	-
Ketju	●	●	●	●	-
Katsojalinjat	●	●	●	●	-
Öljynmittari	●	●	●	●	-
Koloidin vaihteiston säätö	-	-	-	-	○
Lukitukset takavaihteille, antiset	○	○	○	○	○
Pakkauslaitteet 4 x 6 W, säätö	○	○	○	○	○
Pakkauslaitteet (antiset, katalyytit)	●	●	●	●	●

Alueuutakuu: 12 kuukauden alueuutakuu ilman kilometrajousta.
Fluostumattomuuslaku: 8 vuoden ruostumattomuuslaku korin puhkumattomista varusteiden muutosia siinä ennallaan ilmoitettavista.

RENAULT 19	RN 1.4	S	RN 1.8	RT	16 V CABR
Sivut	○	○	○	○	○
Sähköiset eteläpuoleiset	○	○	○	○	○
Lisävarusteet (Sähköiset eteläpuoleiset, infotekniikka) = (pack)	○	○	○	○	○
Sähköinen lasien kaitto	○	○	○	○	○
Avantur takavaihteet (3-ovisella)	○	○	○	○	○
Takavaihteiden (opio 4-ovisella)	○	○	○	○	○
Takavaihteiden kaitto, ikkunan	○	○	○	○	○
Varusteet	-	-	-	-	-
AES-jarrut	○	○	○	○	○
Automaattivaihteisto	○	○	○	○	○





Posti Green

Alueelliset ranskalaiskerhojen tapaamiset

Paikkakunnat ja paikat sekä aika.

Kaikki alla olevat tapahtumat ovat 8.6.21 ja kellonaika on 17.00 alkaen.

Uusimaa: Hotelli-Ravintola Gustavelund, Kirkkotie 46, 04310 Tuusula

Pohjois-Pohjanmaa ja Kainuu: Lomakylä Kultahiekat, Manamansalontie 3881, 88340 Manamansalo Löytyy saunaa, mökkimajoitusta ja ravintola.
www.lomakylakultahiekat.fi

Pohjois-Karjala: Automuseo Myllyn vanhat autot, Ylämyllyntie 87b, 80400 Ylämylly (Liperi)

Pirkanmaa: Vehoniemen Automuseo, Vehoniemenharjuntie 92, 36570 Kangasala (Kaivanto)

Päijät-Häme: Suomen Moottoripyörämuseo, Veistämönkatu 1, 15140 Lahti

Etelä-Savo ja Kaakonkulma: Woikosken Automuseo, Nurmaankyläntie 90, 52960 Nurmaa

Varsinais-Suomi: Uudenkaupungin Automuseo, Autotehtaankatu 14, 23500 Uusikaupunki

Savo: Kuopion Automuseo: Puistokatu 22, 70110 Kuopio

Keski-Suomi: Kintauden Tieiikennemuseo, Museotie 18, 41920 Kintaus

Yhteyshenkilöitä ei sen kummemmin ole merkitty mutta eri kerhojen aluevetäjät saattavat tietää aika paljon enemmän.

Automobile Citroen, 2CV-Kilta, Panhard, Peugeot, Renault ja Simca suosittellevat käytettäväksi kasvomaskeja ja huolehtimaan turvaväleistä sekä käsidesin käytöstä. Samoin on oikein suotavaa ennen tapahtumaan lähtöä vilkaista oman kerhon sähköisiä viestimiä että on tapahtuma varmasti olemassa. Tämä siksi että koska on helmikuu kun nämä on kerhoille välitetty tiedoksi ja kun emme ole mitenkään hyviä ennustamisessa niin koronatilanne saattaa olla mikä tahansa joten peruutuksia voipi tulla. Kerhojen sähköiset viestimet ovat helpoimmin ja nopeimmin mahdollisia päivittää joten siellä se viisaus asuu kesäkuussa.

Koronan vaikuttaessa emme voi olla varmoja eri paikkojen mahdollisten kahviloiden aukioloista joten jos jossakin ei kahvi-pullaa saa niin voi tuki siirtyä sinne missä on tarjontaa!

Vielä sellainen tieto että mikäli tämä kokoontuminen on koettu onnistuneeksi niin mikään ei estä jatkumoa eli jos niin tuntuu että olisi mukava jatkaa niin paikallisesti saa tuki sopia, koska ja missä. Ei siinä kerhoa tarvita järjestelyissä jos oli mukavaa.

Erkki A. Ahtokivi, ACry