

Club Renault de Finlande r.y.



Renaultist

1/2026



Marokko • Rauhala • Pariisi

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 ensiluokkaisia 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

Sisältö

1/2026

- 4..... Arctic Twingo
- 8..... Renaultoloog 2025
- 12..... Vuosikokous
- 14..... Pieniä Renaulteja
- 16..... Artun R16
- 18..... Valekirjeenvaihtaja
- 20..... RetroMobile Pariisi
- 26..... Tom Bruinink
- 28..... Jääratapäivät Ranua
- 32..... Pienoismalliuutisia maailmalta



Hei renumieliset!

Talvi on jälleen takana ja kesä tapahtumineen siintää edessä. Aivan hiljaa ei talvella olla oltu, kuten tästäkin lehdestä pääsee lukemaan. Uusia harrasteita on kilpiin ilmestynyt ja vanhat ovat kehittyneet. Lisäksi voit lukea Annan ja Antin seikkailusta aavikolla. Päästiin tapaamaan heitä matkalta kun oli asiat tuoreena muistissa. Kiitoksia siis vierailusta heille. Minullakin työkomennus Alankomaissa loppuu ja tänä kesänä pääsen tapahtumia enemmän kiertämään.

Kerhon toimintavuosi on mennyt leppoisasti suurempia stressaamatta. Edellisvuoden tulos oli hieman tappiollinen, mutta kerhon varallisuus on yhä vakaa. Tarvittavia toimia talouden tasapainotukseen on kuitenkin jo tehty, ja seuraavaksi pyritään myös tulopuolta nostamaan. Tälle keväälle hallitus päätti investoida uuden kerhoteltan. Kesäpäivillä varsinkin teltta on ehdottoman tarpeellinen. Mikäli kerhon asioista päättämiseen on halukkuutta, kannattaa se sanoa rohkeasti ääneen.

Vuosi alkaa perinteisesti Classic Motor Showsta, jonne saadaan kerhon puolesta näytille 1960 luvun kattausta autoja. Floride, Dauphine ja Goelette. Tänä vuonna autot löytyivät jo hyvissä ajoin, kun kaikki kolme oli varmistettu jo marraskuussa. Ehkä hyvä tyyli olisi alkaa kyselemään auton tuojia jo kesän tapahtumissa, niin olisi autoa talvisäilöön laittaessa jo selvillä, milloin sen saa ottaa käyttöön.

Ranskalainen visiitti on tänä vuonna meidän järjestysvuorollamme, ja taakan kantaakseen ottivat turunseutuiset. Ranskalainen visiitti järjestetään siis mobiilimäellä. Lähes heti perään on tarjolla alueelliset ranskalaiset kokoontumiset. Toivottavasti molempiin löytyy kävijöitä. Heinäkuun puolivälissä juhlistaankin sitten Ranskan kansallispäivää.

Kesäpäivät järjestetään elokuussa Maalahdessa, vaasalaisten toimesta. Luvassa on jälleen mukavaa yhdessäoloa. Intiaanikesää toivoen. Syyspäivien järjestyksestä ei vielä ole varmuutta, mutta hyvä idea voisi olla yhdistää syyspäivät ja pikkujoulut lokakuulle. Tietenkin jos syyspäiville itsessään on kysyntää niin ehdottomasti pidetään tapaukset erikseen.

Muutenkin palautetta kerhon toimintaan otetaan enemmän kuin mielellään. Nähdään tapahtumissa!

Mikael

Renaultist

Numero 1/2026

Club Renault
de Finlande ry:n
kerholehti

Toimittanut:

Wellu

Aineiston kokoaminen:

Wesku

Avustajat:

Anna Puntila
Antti Uronen
Mikael Takalo
Kari Kitt
Arttu Salo
Pentti Nieminen
Tapio Piittari
Miikka Sonkki
Tom Bruinink
Jarmo Kankare
Tapio Piittari



Arctic Twingo ja matka Pyhältä maailman ääriin

Vuoden 2026 TwingRaidiin osallistui tiettävästi ensimmäistä kertaa suomalainen autokunta. Anna Puntila ja Antti Uronen Pyhältä osallistuivat Annan Twingolla ralliin.

Tiimin nimenä toimi ArcticTwingo, ja joukkueen omaa matkakertomusta löytyykin jo auton rakentamisesta itse matkaan heidän samannimiseltä Instagram tililtään.

Ensimmäisenä onkin selvitettävä, että kumpi oli ensin, Twingo vai Raid? Selviää että Annalla on Twingo jo vuodesta 2014 asti. Siitä onkin tullut kuin rakas perheenjäsen, jonka kanssa on menty elämän ylä- ja alamäet. Jos mikään muu ei ole selvää niin Twingo perheessä on.

Idea Raidiin osallistumisesta tuli noin puolitoista vuotta sitten, kun Anna mainoksen TwingRaidista näki. Yhteys järjestäjiin ja ensimmäisenä oli kysely, miten mahtaa pärjätä paikan päällä ilman ranskan kielen taitoa. Kaikki materiaali kun on tuohon rallin ainoastaan ranskaksi. Yhteyshenkilö järjestäjän puolesta kehui, että kyllä onnistuu englannillakin, ei muuta kuin ilmoittautumista sisään.

Myöhemmin osoittautui, että vastannut yhteyshenkilö oli lähes ainoa englanninkielentaitoinen. Ta-

pasimme Annan ja Antin paluumatkallaan Suomeen Hollannissa, jossa istuimme alas kahvittelemaan.

TwingRaid on hyväntekeväisyys ralli, johon osallistutaan ensimmäisen sukupolven Twingoilla. Jokainen osallistuja vie Marokon syrjäseuduille vähintään 10 kg paketin ruoka- ja hygieniatuotteita. Tänä vuonna osallistujamäärää oli kasvatettu aikaisempien vuosien 250 osallistujasta jopa 438 osallistujaan. Ralli käsittää 10 etappia ja yhteensä noin 3750 km ajoa.

Rallissa ajetaan Espanjan pohjoisosista San Sebastianista Marokon Marrakeshiin. Matkalla on tarkoitus suorittaa erinäisiä tehtäviä suunnituksesta somevideoihin, ja tietenkin pitää hauskaa. Järjestäjän puolesta osallistumismaksua vastaan on saatavilla majoitukset, ruuat, reittiohjeet sekä teknistä tukea etappien aikana sekä niiden jälkeen.

Auton valmistelu on ollut käynnissä talven aikana Annan toimesta. Järjestäjien puolesta on olemassa tekniset ohjeet, ja niiden noudattaminen tarkastetaan ennen rallin alkua katsastuksessa. Autoihin tulee mm. rakentaa pohjapanssarit eteen ja taakse sekä varaamalla mukaan annetun listan mukaisia varaosia.

Osasta tiimeistä kuitenkin paistoi, että reissuun oli valmistauduttu lähinnä ostamalla Twingo. Paikalla

oli kyllä mekaanikkoja ja varaosia tarpeen mukaan, mutta ensimmäisistä päivistä asti oli selvää että, mekaanikkojen jaksaminen tultiin venyttämään äärimilleen.

Etappien aikana järjestäjät tarjosivat vetoapua maastureilla pehmeimpien paikkojen lomassa. Autoihin sai mukaan GPS-lähettimen, joka lähetti live-dataa rallin ajan ja tiimien edesottamuksia pystyikin seuraamaan pitkin viikkoa. Lähettimessä oli myös SOS-nappi, joka lähetti järjestäjälle tiedon mikäli tiimille tapahtui jotain vakavampaa.

Tapahtumasta haastavan teki myös kulttuurierot eteläeurooppalaisen ja pohjoiseurooppalaisen ihmisen välillä. Jo alkuunnot myöhästyivät tunnilla, vaikka itse ralli ei ollut vielä edes alkanut. Arctic Twingon jäsenet olivat kuitenkin valmistautuneet reissuun lähinnä lomailun kannalta, joten pieni epätietoisuus ei lomalaisen mieltä paina. Espanjalaisella paikallispoliisilla hermot menivät kuitenkin jo kättelyssä kun yli 400 Twingoa oli tarkoitus ajaa yhden pienen portin läpi lähtötilanteessa, ilman järjestystä.

Ensimmäiset kaksi etappia käsittivät Espanjan läpi ajamisen. Kolmannen päivän aamuna oli tarkoitus ahtaa kaikki Twingot yhteen autolauttaan ja seilata Gibraltarin salmen ylitse. Jo matkalla satamaan alkoi kuulua huhuja, etteivät kaikki Twingot ehkä kyytiin mahdukaan. Lautta kuitenkin pakattiin täyteen siten, ettei keskemältä autokantta ollut mahdollista poistaa kuin lähinnä katoilla kävelemällä.

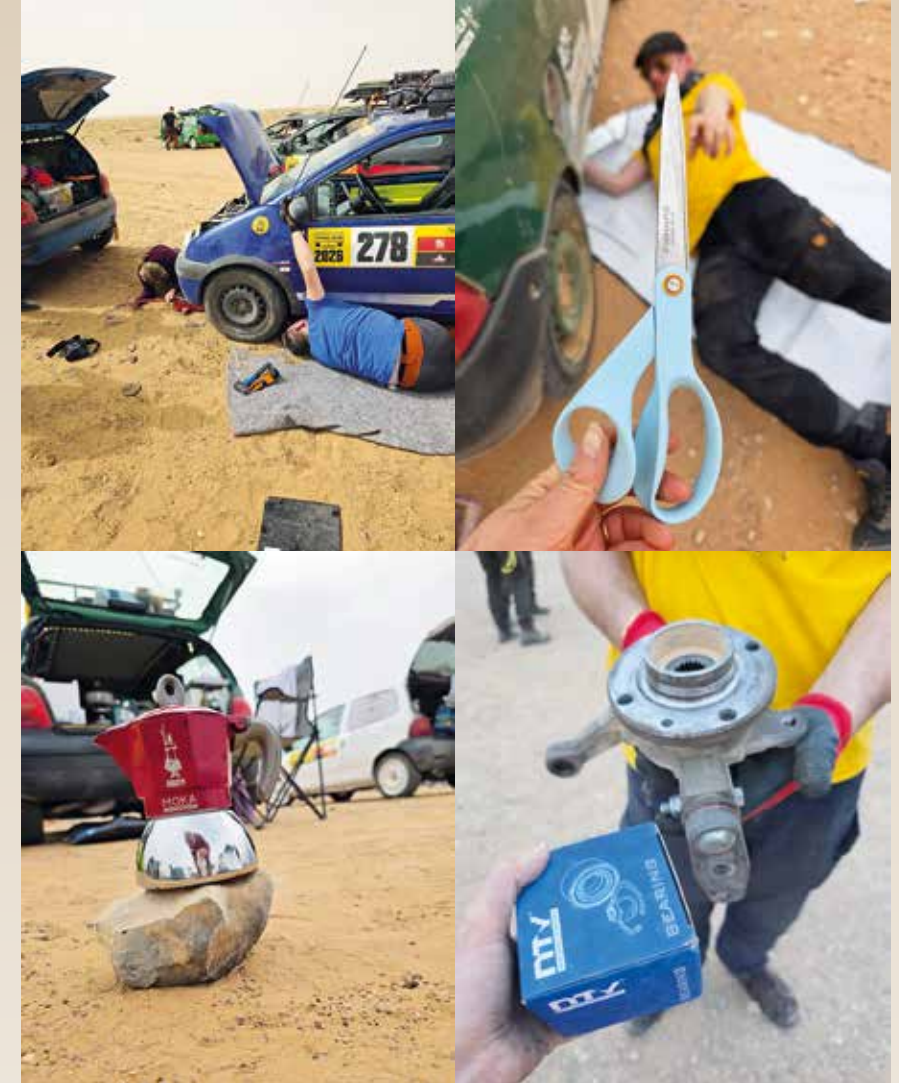
Ensimmäisen Marokon etapin jälkeen oli järjestäjälläkin hieman hakusessa, kuinka paljon osallistujia oli mukaan otettu. Ilta palaa vaille tai nälkiintyneeksi



jäi n. 200 henkilöä ja ranskalaiseen tapaan palaute annettiin kipakasti.

Seuraavalle illalle asia oli kuitenkin korjattu ja ruokaa oli yllin kyllin tarjolla. Ruokahuolto oli matkan aikana muuten järjestetty hyvin, ruokaa oli lähes aina riittävästi, joskin sen laatu ei vaihtunut koko reissun aikana. Kolmannen ja viimeistään neljännen päivän jälkeen oli tarjolla olleiden herkkujen kaikki makuprofiilit jos tuskastuttavan tuttuja.

Anna ja Antti olivat kuitenkin varautuneet myös omilla eväillä, joten vaihtelua saatiin sitä kautta. Antti tähdensi vielä erikseen, että aamupalalla tarjottu kahvi oli lähempänä teetä. Anna yritti nöyränä suo-



malaisena asiaa liennyttellä, mutta annoin hyväksyntäni valitukselle, kahvin tulee olla kahvia.

Ensimmäisinä ajopäivinä, kun koko letka oli vielä yhdessä, ajot olivat lähinnä jonottelua ja sen jälkeen jonottelua lisää. Ensimmäiseen 40 km matkaan kului aikaa 6 tuntia. Ajamisen nautinnosta ei voinut puhua.

Raidin edetessä joukkueet jaettiin kahteen ryhmään, jotka ajoivat etappeja eri järjestyksessä ja eteneminen sujuvoitui huomattavasti. Ensimmäisten Afrikan päivien takia Twingon akku kuitenkin kuoleentui jatkuvista käynnistelyistä ja pysähdyksistä. Ensimmäiset Afrikan ajopäivät olivatkin pahimmat ja välillä tuntui, että järjestäjä halusi autojen hajoavan.

Loppua kohden etapit kuitenkin helpottuivat, jos pehmeää hiekkaa ei oteta lukuun.

Arctic Twingon pahimmat omat vastoinikäymiset olivat pyöränlaakerin vaihto ja pari vanteen vääntymistä. Pyöränlaakeri oli joutuisin vaihtaa itse olkakseli irrottamalla ja käydä mekaanikko teltalla vain prässää lainaamassa. Ja kun ajoporukan autoihin vuoron perään laakereita vaihdettiin, homma nopeutui päivä päivältä.

Jono etappien jälkeen mekaanikkojen teltalle ei loppunut, vaikka uusien töiden vastaanotto lopetettiin vasta kymmeneltä illalla. Koko rallin aikana mekaanikkojen palveluja käytti 365 autokuntaa.

Vanteiden kohtalosta Anna ottaa vastuun itselleen, huonosti nukutun yön jälkeen ei keskittyminen ollut ihan kymmissä. Ensimmäistä tilannetta ei voinut estää mutta toisessa keskittyminen oli heikko ja rengas tyhjeni sekunneissa osuman jälkeen. Vanteet saatiin korjattua paikallisen aavikkoyrittäjän toimesta. Herralla oli mobiililyöpä mukanaan ja kohtuulliseen 50 dirhamin hintaan (n. 5 euroa) paukutteli vanteen suoraksi, ettei vauriota juuri maalin irtoamisesta erota.

Eniten sydämentykytyksiä aiheutti takakelkan pohjapanssarin ja tankin väliin kiilautunut parin nyrkin kokoinen kivi. Sitä irrottaessa jouduttiin pohjapanssariinkin askartelemaan uudet kiinnikkeet kenttäolosuhteissa. Luojan kiitos tankki säilyi ehjänä. Onni onnettomuudessa samassa huomattiin, että takakelkan yksi pulteista oli enää vain pyhällä hengellä paikallaan. Pultti kiinni ja suuremmilta ongelmilta vältyttiin.

Viimeisenä etappina oli Atlas vuorten ylitys. Kerankin Anna ja Antti olivat päässeet letkan kärkeen. Tällä kertaa järjestäjät kuitenkin laittoivat viestit

osallistujille, että vuorten ylitys on kielletty lumimyrskyn vuoksi. Tämä viesti ei suomalaisten johtamalle viiden Twingon ryhmälle saapunut ja he kitkarenkaisen Pyhän Twingon johdolla matkasivat kohti korkeuksia. Tie onneksi pysyi sulana koko matkan, mutta muut tielläliikkujat toivat jännitystä matkaan.

Vaikka etapille lähdettiin ensimmäisenä, tultiin maaliin huomattavasti muiden jälkeen. Kiertotie oli ollut moottoritien paahtamista ja koko muu letka oli viisikon ohittanut. Kun osallistumisesta jaettavat mitalit saatiin kaulaan ja yhteiskuvia otettiin, alkoi jo etapin maalin purku kuvien taustalla.

Raidin lopussa olleiden juhllisuuksien jo alkaessa oli telttasuihkun käyttötarkoitus muuttunut silitysraudaksi. Telttaa hieman kiertämällä Anna ja Antti totesivat, että lämmintä vettä isoissa säiliöissä avotulella lämmittävät vapaaehtoiset olivat kuulleet rytmin kutsun. Miehet löivät rumpua ja ilakoivat ja säiliöiden täyttö oli siinä unohtunut. Sallittakoon rentoutumien myös heille.

Viimeinen yö päästiin viettämään viiden tähden hotellissa, jossa oli luvattu myös allasjuhlat. Sää kuitenkin teki tepposensa ja 7 lämpöastetta ja räntäsade hieman altailla loikoilua haittasivat. Vaikka kyseessä oli perinteinen juhannussää, jäi tiimiltä uiminen väliin. Tunnelmaa kuitenkin loivat räntäsateessa palmupuut ja kylmä olut.

Omia alkoholijuomia Anna ja Antti eivät olleet panneet mukaan. Marokko on muslimimaa ja olivat halunneet heidän kulttuuriaan kunnioittaa. Mutta mitä vielä, kuka luuli, että ranskalaiset lähtevät aavikolle ilman viiniä. Koko reissun matkalla kiersi ruokailuteltan mukana myös baaritelttä, josta pystyi hankkimaan alkoholia myös itselleen.

Viimeisenä päivänä myös mukana olleet petivaatteet ja pyyhkeet sekä dyynejä varten ollut liukuri lahjoitettiin Marrakeshissa paikallisille. Eipä tyynyillä muuta virkaa enää ollut kuin ehkä ihon kuorintaan yön aikana.

Ja mitä tulee ranskan kielen osaamattomuuteen. Joukkueelta jäi tietämättä lähes kaikki infot Raidin aikana. Kaikki materiaalit olivat ainoastaan ranskaksi. Suulliset ohjeet annettiin ranskaksi, ja kun englantia puhui takaisin, loppuivat myös ranskankieliset ohjeet. Aikataulut pääteltiin kellonaikojen mukaan.

Onni onnettomuudessa ArcticTwingon porukkaan löytyi belgialaislatvialainen, tanskalainen ja ranskalainen pari. Varsinkin Belgian ystävästä oli tulkkina korvaamaton apu. Myös ranskalaiset ajokaverit saivat loppua kohden rohkeutta englannin puhumiseen. Reissusta jäikin varmasti loppuelämän kestävä ystävyysuhteet.

Kiitokset vielä erikseen ajoporukasta Belgia-Latvian Sebastienille ja Zanelle, Puolan Piotr ja Szymon, Ranskasta Bruno ja Finala sekä tanskalaiset Mikkel ja Jacob. Lisäksi suuret kiitokset sponsoreille, erityisesti Klinikka 1 sekä erittäin joustaville työnantajille, jotka mahdollistivat tämän seikkailun.

Viimeisenä vielä ohjeet hiekkamyrskyy. Kunnolliset tiiviit lasit, huivi, mahdollisuuksien mukaan tuulensuojaan hakeutuminen, esim. autoon. Mikäli käytät piilolinssejä, varaa niitä useat mukaan. Varaudu siihen, että hiekkaa on silti ihan joka paikassa. Myös vetoketjun läpi aavikon hienojakoisin hiekka tulee.

Hiekkaa on silti niin paljon tavaroissa ja auton sisässä, että tiimi lupasi kesäpäiville arvontaan yhden purkillisen palkinnoksi.

Erilaisia Afrikkaan ajotapahtumia:

4L Trophy	Tipparelluilla, osallistumisen yläikäraja 28 v.
TwingRaid	Ensimmäisen sukupolven Twingoille
UniRaid	Yli 15-v autoille, kaikki merkit
Budapest – Bamako Rally	Eri luokkia nelivedoista henkilöautoihin
205 Africa Raid	Peugeot 205 malleille





Renaultoloog 2025

Teksti ja kuvat: Mikael Takalo

Kolmas Renaultoologi minulle. Tällä kertaa kyseessä oli tapaaminen ja markettityylinen tapahtuma. Sää suosi ja aurinkoa riitti.

Myyjiä tapahtumassa oli hyvin paikalla ja tarjolla oli niin pienoismalleja, kirjallisuutta kuin purkuosiakin sekä pakettiuusia osia vanhoista varastoista. Itselleni tarttui mukaan hieman Alonson maailmanmestaruuden aikaista Formula tavaraa vanhan hävinneen tilalle sekä sohvapöydäksi pyörivillä pyörillä



oleva esitepöytä. Onneksi Scénicissä taittavat penkit mahdollistavat auton pakkaamisen mielikuvituksellisesti.

Tapahtuman yhteydessä oli tarjolla myös kiertoajelu. Se oli noin 80 kilometrin mittainen ja suorittamiseen sai reittiohjekirjan lisäksi hienon plakaatin auton keulalle. Reitin kävimme ajamassa lauantaina ja parista kierrettävästä tietyömaasta huolimatta pääsimme reitin läpi vain yhdellä navigaattorin katsomisella.

Renaultoologista on yleisesti sanottava, että tapahtuma on hieman pienentynyt aiemmista vuosista. En osaa sanoa rokottaako määrää se, ettei paikalla ole enää leiryty mistä vai onko tapahtumalla vain osallistujien miellissä suvantovaihe.

Aiemminhan tapaaminen oli joka toinen vuosi. Aina olen saanut lämpimän vastaanoton ja uusia tuttavuuksiakin on tullut. Suosittelem pienestä taantumasta huolimatta tapahtumassa käymään, mikäli mahdollisuus on. Ehkä kiinnostusta käydä Keski Euroopassa suuremmissa tapahtumissa on?

Vetäkää hihasta niin pohditaan jos yhteisretki olisi mahdollinen, vaikka vuoden tai kahden kuluttua.





Renaultoloog
2025

Club Renault de Finlande r.y.		
Aihe Vuosikokous 28.3.2026 päätökset		
Aika 28.3.2026	Paikka Tampere, Auto Bassadone	
Käsitellyt asiat		
1. Tilinpäätös vahvistetaan ja vastuuvapaus myönnetään hallituksen jäsenille. 2. Liittymis- ja jäsenmaksujen suuruuden päättäminen vuodelle 2027 - Jäsenmaksu 25€, perheenjäsen 5€ (puoliso ja/tai alle 18v lapsi) - Liittymismaksu 10€, tapahtumissa liittyviltä ja heti jäsenmaksun maksavilta ei peritä liittymismaksua 3. Toimintasuunnitelma ja budjetti hyväksytään vuodelle 2026 4. Hallituksen jäsenille ja toiminnantarkastajille ei makseta palkkioita.		
Käsitellyt asiat, henkilövalinnat		
5. Hallituksen jäsenet: Puheenjohtaja: Mikael Takalo, Mäntyharju Neljä hallituksen varsinaista jäsentä: Mikko Rousku, Lahti (vp.) Vesa Heinänen, Jokela Antti Lehtovaara, Kaarina Jouni Kyrölä, Toijala Varajäsenet: Tuomas Saarela, Iitti Kimmo Mustonen, Oulu		
Käsitellyt asiat, henkilövalinnat jatkoa		
6. Toiminnantarkastaja: Ahti Rynö Varahenkilö: Kari Kitti		
Käsitellyt asiat, muut asiat		
7. Yhdistyksen kokousten kutsutapa: Jäsentiedote Salmiakki ja kerhon nettisivut		
Leima		
HYVÄKSYTTY		

UUSI RENAULT CLIO



23 590 € MALLISTO
ALKAEN

SAATAVILLA TALOUDELLISENA
BENSIINAUTOMAATTINA TAI TÄYSHYBRIDINÄ
KOKOLUOKKAANSA SUUREMMAN AUTON SUORITUSKYKY,
TEKNOLOGIA JA MUKAVUUS

Malliston CO2 90–118 g/km, WLTP-yhd. kulutus 4,0–5,2 l/100 km. Kuvan auto erikoisvarustein. renault.fi



Trafic 2 dCi 100 Combi on lyhyt akselivälinen 8-paikkainen pikkubussi, jonka moottorina on sata heppainen 1,9 litrainen diesel. Vuosimalliksi ilmoitetaan 2001, tähän valittiin vuoden pakettiautoksi 2002 yhdessä Opel Vivaron kanssa, paku tunnettiin myös nimellä Nissan Primastar.

Pienoismalli on siistiä työtä, esim. antenni on tarpeeksi ohut, kaikki etu- ja takavalot, vanteet ja renkaat, peilien varret jne., kaikki ovat ns. kohillaan. Sisustus on muutakin kuin pelkkää mustaa muovia, kaikki istuimet niskatukia myöten on verhoiltu sinisävyiseksi, kojelaudasta löytyy navigaattorin sinistä, hätävilkun katkaisija on oranssinen jne. Jopa ratin taustan sormikolot on hyvin mallinnettu. Valmistaja Norev.

Teksti ja kuvat: Kari Kittä



5 TS "Monte Carlo" ei ole oikea kilpuri, vaan melkein tavallinen vitonen. Vuonna 1978 Renault juhlisti Jean Ragnotin ja Guy Fréquelinin loistavia sijoituksia (2. ja 3.) Monte Carlon rallissa tuomalla markkinoille erikoisen TS-version.

Niitä valmistettiin vain 2400 kappaletta ja auton värit otettiin suoraan tehtaan kilpa-autosta. Aurin-gonkukan keltainen erikoisväri koriin, mattamusta katto, punaiset puskurit ja kylkien alaosat. Tuo yhdistelmä tunnetaan myös Calbersonin väreinä.

Lisää erilaisuutta saatiin lainaamalla etupuskuri Alpine-versiosta, Gordini-vanteet Espanjan TS Copa mallista, kuten myös ohjauspyöräkin. Kylkiin vielä leveät Renault 5 tarrat, sekä konepellin Monte Carlon tyyliä muistolaatka. Tosin sen tarran kanssa pienoismallin valmistaja on hutiloinut tai pienentänyt kustannuksia, ja laittanut hieman väärän värisen tarran. Sen kuuluisi olla yksi värinen, uudemmissa pienoismalleissa asia on korjattu.

Alustan osalta tulee kiitokset hyvistä pyöränriputuksista sekä hyvästä pakoputkistosta. Koska malli tuli suoraan vaihtoautohallista, niin siinä on katossa ja kyljissä pieniä merkkejä ajetuista kilometreistä. Valmistaja Vitesse.

Joidenkin autojen pienoismalleja tulee markkinoille usean eri valmistajan toimesta välittömästi kun uusi 1:1 kokoinen auto tulee myyntiin. Toisia sitten saa odotella vuosikymmeniä, niin kuin nyt tätäkin, 39 vuotta. Kyseessä on aivan tavallinen Renault 12 TL vuodelta 1976, mutta tämä kun on ns. facelift eli kasvojenkohotus malli, phase 2. Eräänlaisia sekoituksia on kyllä ollut, tyyliin uusi keula ja vanha takaosa.

Mutta tässä on kaikki ph 2:n osat samassa autossa. Uusi etusäleikkö, lamppujen kehykset, puskurit kumityynyjen kera, C-pilarin uuden muotoinen läpivirtaustuuletuksen säleikkö, mustaksi maalattu peräpelti ja uudet suuremmat takavalot. Sisällä on uusi kojetaulu ja ohjauspyörä. Sitten huonoihin puoliin, mallissa on surkeat vanteet ja peilien varret, toinen takalamppukin on hieman vinossa. Kaikki nuo voidaan antaa anteeksi tälle edulliselle kolumbialaiselle kioskiautolle, koska malli nyt vaan on niin harvinainen. Valmistaja tuntematon, Made in P.R.C. eli Kiina.



Baskimaan maakunnan pääkaupungissa Bilbaossa suhaillut Dauphine-taxi vuosimallia 1962 tuskin ehti heittää yhtään Guggenheim keikkaa, tai jos ajatellaan että se olisi nykyään museo-taxina, niin sitten.

Espanjalaisten taksien yksi tunnusmerkki oli vuosien ajan yksi vinoviiva etu- tai takaovessa, tässä tapauksessa väreinä ovat tietenkin Baskimaan punainen ja valkoinen.

Harmaa Sämpylä edustaa puolestaan kioskiautojen hieman parempaa tuotantoa, keulamerkki ja oikean muotoiset, vuosimalliin sopivat Dauphine-tekstit etulokasuojissa sekä konepellissä ovat hyvin mallinnettu. Tosin en kyllä löytänyt etulokasuojan sijoitettua salmiakki-logon sijaintia mistään kirjasta tai netin uumenista, taitaa mennä sekin mallin valmistajan omapäisyyden piikkiin.

Pohjalevyyn pysyvästi valetut varapyörä, bensiinitankki ja äänenvaimentaja tuovat lisää yksityiskohtia tähän malliin. Auto kuuluu Taxis du Monde kioskiauto-sarjaan. Valmistaja tuntematon, Kiina.



Kyllä tämäkin Renault on, vaikkei sitä ihan heti uskoisikaan. Komeuden koko nimi on: IKA Renault Torino Tiwle Convertible DEER ja vuosimalli 1974. Valmistaja on siis Industrias Kaiser Argentina, oikeastaan auto on Rambler American Mk 3:n pohjalle uudelleen muotoiltu Torino.

IKA valmisti näitä Torinon versioita ainakin 17 erilaista, avomalli saatiin ilmeisesti aikaiseksi jättämällä 2-ovisesta coupésta katto pois. Niin yhtenäiset ovat niiden mitat ja muodot, ovet, lokasuojat ja luukut. Ja mikäs siinä kun 2- ja 4-oviset omaavat jo valmiiksi samat sulavat linjat.

Tuo Deer nimessä tarkoittaa että tässä versiossa on Mercedeseltä lainatut etu- ja takavalot, en vaan ymmärrä että miksi. Erään tiedon mukaan näitä Mersulamppuisia yksilöitä valmistettiin korkeintaan vain 30 kappaletta, avomallia sai tietenkin myös normaaleilla Torinon omilla valoilla. Auto on niin merkillisen näköinen että sen takalamppuista piti laittaa toinenkin kuva esille.

Pienoismalli on kyllä muuten todella hyvin valmistettu ja vielä linjakkaan näköinenkin, kioskiautojen parhaimmista, sanoisin. Hyvän näköiset alkuperäiset vanteet ovat varustettu aikakauteen sopivan korkeaprofiilisilla renkailla. Auto kuuluu siis Argentiinan kioskiautosarjaan jonka julkaisija on Salvat, valmistaja tuntematon.

Pieniä Renaultteja

Artun R16

Ajokuntoinen, mutta kovaa ei kannata mennä kun ei ole jarruja.



Penkeissä erittäin hienot karvaiset penkinpäälliset. Alla punaiset puolinahka penkit.



Viime marraskuussa huomasin Tori.fi:ssä hitsikoneen hellää kosketusta kaipaavan Renault 16 TL :än, joka vetosi minuun erityisesti punaisen sisustan, kattotelineen ja sijainnin vuoksi. Sitten alkoi armoton suostuttelu että sen saisin ostaa ja niinhän siinä kävi että järjen ääni voitti. Ei muuta kun soittamaan myyjälle.

Seuraavaksi piti selvittää kuka lähtee trailerilla hakemaan sitä. Aloin soittamaan mökkipitäjän kylänmiehiä läpi kenellä olisi sopiva ajokortti ja traileri. Traileria ei löytynyt mutta kuski löytyi. Seuraavana viikonloppuna lähdimme Loimaan Shelliltä hakemaan vuokratrailerin ja sitten hakemaan R16.

Nosturi kun saatiin ylös auton kanssa niin alkoi koputtelu ja tutkiminen, että mistä menee läpi ja mikä vain hiotaan.

Ensimmäisenä kuitenkin purettiin oikea taka-akseli pois, sillä auto oli omin voimin kallellaan oikealle puolelle erityisesti takaa. Kävi ilmi että autoa oli joku kyläseppä vähän hitsaillut. Oikea taka-akselin kiinnityspalkki oli korjattu kulma-raudalla ja hitsattu suoraan taka-akselin kiinnityskorvakkeeseen ja auton palkkiin.

Siitä leikkasin pois kaiken vanhan ja mädän ja aloin tekemään uutta palkkia hiukan vahvemmasta peltilevystä. Myös edessä molemmat palkit olivat aika hirveät: kyläseppä oli hitsannut ohuesta pellistä palkkien vanhan metallin päälle korjauspalat. Ne kun leikkasi pois tuli sieltä silmille ex-metallia, nyk. rantahiekkaa kilokaupalla.

Onneksi mätäpaikoista selviää kun näyttää vähän hitsikonetta ja rälläkkää. Uudet palkin rungot on väsäilty nästisti kahden millin paksuisesta peltilevystä. Muuten ei paljoa ollut ruostekorjaukselle tarvetta. Muutama paikka takalattiaan ja tankinkoteloon.

N. 300 tunnin työrupeaman jälkeen oli mukava istua 16 pehmeille penkeille ja lähteä katsastamaan. Leima tuli moitteetta. Seuraavana maanantaina "kuustoistanen" pääsi lämpimään halliin jossa ehostus ja hitsaaminen alkoi.



Ensimmäiset fiilistelyt perillä pois trailerilta.



Ammattikoulun pihalla ensimmäistä kertaa. Seuraavana maanantaina "kuustoistanen" pääsi lämpimään halliin jossa ehostus ja hitsaaminen alkoi.



Oikea takapää ilman oikean puoleista taka-akselia.



Ammattikoulun pihalla ensimmäistä kertaa

Hollannin valekirjeenvaihtajalta: Mikael Takalo

Talvi on vietetty Hollannissa, ja vähemmän yllättäen se oli vähäluminen. Ennen talvea kerkesimme vielä kokemaan kahdesti mallitapaamisen. Olisikohan meillä suomessakin innostusta pitää yhden mallin kesken tapaamisia, vaikka ihan kevyitä päiväkahveja. Varmaan Tippaharrastajia voisi ainakin kiinnostaa?

Renaulttologissa tapasin Larsin, vanhan tutun aiemmilta vuosilta. Lars huikkasi, että kotipaikallamme Roermondissa on tuloillaan Twingo tapaaminen. Eihän se sitten aut-tanut kuin käydä katsastamassa.

Tapahtuma oli Auto Heurkens nimisen myyjäliikkeen pihassa. Paikalla oli tuulisesta säästä (on muuten yleistä) huolimatta 14 Twingoa. Ei ilmeisesti huippuvuosien tapaan porukkaa paikalla mutta kuitenkin. Ensimmäinen tapaaminen on pidetty 2022 joten harjoitusta oli ollut. Paikalla oli myös innokkaan harrastajan itse suunnittelema Twingo-pikkutavaroita, söpöjä.

Tapahtumasta jäi mieleen aiemmin mainitun Larsin keltainen Elia-korisarjainen Twingo, jossa vanteetkin olivat Elian tuotantoa. Toisena alkupään malli, jossa alla olivat ääriharvinaiset Toora lisävarustevanteet. Kuvia olen nähnyt aiemmin mutta oli henkilökoh-taisesti väkevä kokemus.



Toinen merkkikohtainen tapaaminen tuli myös Larsin kautta. Kyseessä oli R18 tapaaminen. Jostain syystä tämä tapaaminen herättikin pieniä perhosia vatsaan. Minulla on elämäni muutamia kasitoistasia siunaantunut.

Ilmoittautumisen jälkeen pääsin juttelemaan Richard Pflugin kanssa. Richard oli käsittääkseni aiemminkin pitänyt kasitoista tapaamista mutta tällä kertaa osanotto oli, tuulisesta säästä huolimatta huikea. Paikalle saapui 9 kpl kasitoistasia, joista kaksi oli vielä nelivetoja. Siinä oli itselläkin hymyssä pidättelemistä.

Richard oli vielä suunnitellut pienen kiertoaajelun päivälle, ja vaikka jouduimmekin luistamaan muihin toimiin kesken määräpäässä olleen mu-seokierroksen, oli päivä mukava. Pääsin myös osalliseksi hollantilaisten 18 omistajien WhatsApp-ryhmää. Mitään en siitä ymmärrä, mutta kuvat puhuvat puolestaan.



Etukäteen tiesin, että Hollannissa harrastetaan autojen bongaaamista (carspotting). Pohdinkin että miten sitä katsottavaa riittää, voin todeta, että kyllä riittää.

Olin jo pohtinut etukäteen listaa, mitkä mallit itseä eniten sykähdyttäisivät. Oulun Askon kanssa olem-me joskus yön kähmässä puhuneet Kangoo Compactista ja sen totesin aika korkealle bongattavaksi.

Sattuikin niin että jo ensimmäisellä viikolla sellaisen näin. Asunnon löydyttyä iltakävelyillä totesin, että lähes naapurustossa sijaitsee toinen yksilö, tämä keltainen Compact. Minusta tuo vaalea keltainen on oikea väri tähän koriin.

Erään lauantain pyöräretkelle suunnitellun automuseon valikoimista löytyi tämä Renault Dauphine pol-kuauto, taustalla 1:1 malli. Ei ole aiemmin tullut vastaan. Museossa itsessään oli kokoelmaa alun jenkki-painotteisuuden sijaan vähän kaikesta. Kioskeja, erikoiskauppoja ja koteja. Suosittelen käymään Museum "Terug in de Tijd" mikäli näillä main liikutte.

Välillä bongauksia ei tarvitse edes etsiä, tämä R25 Baccara ilmestyi omaan parkkihalliimme. Siellä se yhden viikonlopun oli ja katosi sen jälkeen. Hienossa kunnossa kultaisine sivuraitoineen.

Ykköskorisia Traficeja on Suomessakin joitakin, ja matkailuvarustuksessakin löytyy. Ainakin meiltä Kaakkois-Suomesta. Silti lämmittää mieltä nähdä näin pirteässä värissä. Kyljessä vuoristo teipattuna, kuin-kahan lie alppia kiipeää? Tai tulee alas.

Viimeisenä vielä kerrottakoon työmatkalta Lyonin kupeesta ranskasta paikallisen ikkunamaalarin Ex-press. Kyseessä oli vielä henkilömalli kirahvin kuljetusluukulla. Ikkunamaalaritar hieman ihmetteli, että mitä auton ympärillä kohellan, mutta sanottuani että "Renault, mon amour" pyöritteli hän päätään ja jatkoi töitään. Voin sanoa, että tuli hieman Leboncoinia selailtua tämän kohtaamisen jälkeen.





RetroMobile 50 Edition Anniversaire 28.1-1.2.2026

Kun ihminen viimeinkin saa toimeksi lähteä uudelleen Retromobileen lähes 25 vuoden jälkeen. Se päätös kannatti lopulta tehdä, sillä nähtävää riitti jopa läikähdysiin saakka. Seuraavaa kertaa en taida odottaa yhtä kauaa.

Joskus vuonna 2001 tai 2002 olin Retrossa ensimmäisen kerran. Tuolloin ajankohtaisena asiana oli samalla myös Mikolan Antin silloin rajuna riehuva Avantime-kuume, jonka vuoksi kävimme paikallisessa puodissa tutustumassa siihenkin ihmeeseen. Matkassa oli sillä kertaa myös useita muita Renault kerholaisia.

Väli vuosina uusien autojen näyttelyt Pariisissa, Genevessä, Frankfurtissa ja Tukholmassa ovat vetäneet pidemmän korren. Nyt kun noita näyttelyitä ei käytännössä enää ole, on kiinnostus lähteä Retroon kasvanut massiivisiin mittasuhteisiin.

Vuonna 2025 oli jo lähellä etten lähtenyt, mutta tänä vuonna vastaan tuli Mobilisti-lehden tilaajille suunnattuna niin asiallinen tarjous, että pakko oli lähteä, mukavassa ja samanhenkisessä porukassa tällä kertaa.

Retromobile näyttelynä täytti tänä vuonna 50 vuotta. Kävijöitä taisi yhteensä olla jossakin 150 000 paikkeilla. Varsinaisina teemoina 2026 olivat mm. Bugattin historia, The Golden Age Of Rallying, BMW Art Cars 50 vuotta ja Steve McQueenin ajoneuvot.

Tuo Rallin Kulta-ajan näyttely oli varsinkin suomalaisen rallista kiinnostuneen mieleen, sillä olihan näytteillä lukuisia 80-luvulta tuttuja superautoja ja muutamia vanhempiakin, ovissaan kovin tuttuja nimiä.

Meille oli myös järjestetty pikainen tapaaminen rallilegenda Ari Vatasen kanssa. Vatanen tosin on edelleenkin sen luokan supertähti Ranskassa, että jatkuvan ruuhkan vuoksi tapaamistaukio jäi erittäin nopeaksi, sillä sankka fanilauma piiritti Aria koko ajan.

Merkkipäiviään näyttelyssä vietti mm. Renault Clio, sillä 35 vuotta tuli mittariin. Esillä olikin kattavasti eri sukupolvien versioita aina uusimpaan 2026 Clio 6 saakka. Cliorama oli myös Renaultin osaston teema.

Eri merkkikerhojen osastot olivat melko vaatimatonta, ihan vaikka kotoiseen Lahden Classic Motor





Caudron - Renault C-714R

Prototype d'avion
Origine : française
Aucun vol effectué

Cet appareil est un prototype fabriqué par Caudron-Renault et conçu par l'ingénieur Marcel Riffard (1886-1981), connu pour ses avions de course performants. Son but est de décrocher le record du monde de vitesse, porté à 755km/h par un pilote allemand en avril 1939. La Seconde Guerre mondiale empêche de tenter le record. L'avion est dissimulé durant le conflit et le projet abandonné.

Prototype sans train d'atterrissage ni moteur

Avion Caudron - Renault C-714R
Prototype aircraft
Country of origin : France
No flights performed

This aircraft is a prototype manufactured by Caudron-Renault and designed by engineer Marcel Riffard (1886-1981), known for his high-performance racing planes. His goal was to break the world speed record, set at 755km/h by a German pilot in April 1939. The Second World War prevented him from attempting the record. The plane was hidden during the conflict and the project abandoned.

Prototype without landing gear or engine

Caudron - Renault C-714R
Flugzeug Prototyp
Herkunft: Frankreich
Keine Flüge durchgeführt

Dieses Flugzeug ist ein Prototyp, der von Caudron-Renault hergestellt und von dem Ingenieur Marcel Riffard (1886-1981) entworfen wurde, der für seine leistungsstarken Rennflugzeuge bekannt ist. Sein Ziel war der Geschwindigkeitsweltrekord, der im April 1939 von einem deutschen Piloten auf 755 km/h erhöht worden war. Der Zweite Weltkrieg verhindert den Rekordversuch. Das Flugzeug wird während des Konflikts versteckt und das Projekt aufgegeben.

Prototyp ohne Fahrwerk und Motor

Retromobile
50 Edition Anniversaire
28.1-1.2.2026

Showhun verrattuna. Ehkä yksi auto ja jotakin pientä rekvisiittaa ympärillä. Muuten vaikutti hieman siltä, että profiilia oli nostettu näytteillä olevan kaluston suhteen todella korkealle. Kansainväliset klassikkoautokauppiat ja suuret huutokauppatalot veivät ison osan lattiatilasta.

Toisaalta siitä syystä nähtävillä oli kalustoa, jota ei kuvittelisi ikinä elävänä näkevänsä. Seitsennumeroiset hinnat eivät olleet mitenkään ainutlaatuisia ja toisaalta kaiken maailman Ferrareihin ja Porsche 911:in ei enää jaksanut kiinnittää juuri huomiota, sillä ähky iski niiden suhteen.

Kaikki kolme kerrosta oli ääriään myöden täynnä ja kaksi messupäivää sai helposti kulumään. Viereiseen hieman vaatimattomampaan halliin oli ilahduttavasti järjestetty myyntinäyttely alle 30 000 € maksaville harrasteautoille. Sieltä olisi voinut ostaa matkamuitoksi vaikka 12 Breakin, 25 Baccaran, 30 TX:n tai 14 TL:n, hinnakkaita tosin nekin.

Kaikenlaisia romppeiden, pienoismallien ja automobilian myyjiä oli paikalla kohtuullisen runsaasti. Varsinkin paperitavaraa ja pienoismalleja oli tarjolla murhaavat määrät. Retron hintatasosta liikkuu kaikenlaisia juttuja, mutta ainakin itse sain hankittua valtavan pinkan paperitavaraa sekä kymmenkunta pikkuautoa mielestäni hyvinkin sopuisaan hintaan ja tinkiminenkin kävi päinsä.

Tässä toiminnassa toki hyvänä apuna toimi matkakaverini Petteri, joka puhuu sekä ranskaa, että italiaa. R30, R14 ja Rodeo esitekoelma saivat merkittävää päivytystä, toki myös italialaismerkit, mutta ne eivät kuulu tähän.

Kaiken kaikkiaan hinta-laatusuhde oli jopa parempi kuin kotoisilla rompetorillamme, valikoimasta nyt puhumattakaan. Jos nyt jostakin pitäisi nurista, niin ruokatarjonta messuhallissa oli suorastaan luokaton ja hinnoittelun ollessa kuitenkin gourmet-tasoista.

Sää tammikuun lopun Pariisissa oli tällä kertaa aika koea ja osin kosteakin, mutta mitäpä tuosta, Pariisi



on aina Pariisi. Saapumispäivänä ehdimme vierailla Le Bourgetissa Musee Air + Espace. Se on erittäin suositeltava kohde, mikäli kaikenlaiset ilmassa liikkuvat härvelit edes hieman kiinnostavat. Museosta löytyy mm. Ariane 1 ja 5 raketit, Airbus A380, Boeing 747 parikin Concordea ja varmaankin satoja muita lentokoneita ilmailun aamuhämäristä nykyaikaisiin suihkuväittäjiin ja avaruuskalustoon. Lämmin suositus!

Luppoajalla ehdimme käymään luonnollisesti myös uudistetussa Renaultin lippulaiva showroomissa Champs Elyseellä. Sielläkin teemana oli Cliorama uuden Clion kunniaksi. Näytteillä oli runsaasti autoja, enimmäkseen Clioja. Merchandise-tarjonta on tuossa uudessa liikkeessä melko rajoitettua, lähinnä uusimpiin malleihin R5, R4 ja Clio liittyvää krääsää ja tekstiilejä ja jonkin verran pienoismalleja.

Concorde aukion lähellä oli äskettäin avattu uusi ja siisti Alpine myymälä, jossa oli tietysti pakko pistäytyä. Samalla tuli tutkittua uusi A390 katumaasturi.

Lisäksi tuli pistäydyttyä useammassakin kirjakaupassa, parissa pienoismalliliikkeessä ja lehtioskissa, sekä yhdessä ihan tavallisessa Renault/Dacia myymälässä, noin niin kuin ammatillisesta kiinnostuksesta

Noin viisi päivää kului hujauksessa ja kova kaipaus jäi taas seuraavaan kertaan. Katsotaan...



Ranskalainen Visiitti

LAUANTAI 23.5.2026
TURUN MOBILISTIMÄKI
HITSARINKATU 5, 20360 TURKU
ALKAEN KLO.10:00
JÄRJESTÄJÄNÄ
CLUB RENAULT DE FINLANDE

Olemme avoinna arkisin kello 8-17!

Ota yhteyttä:
 09-8732353
 info@auto-artikkeli.fi
 www.auto-artikkeli.fi

AUTO-ARTIKKELI OY

Varaosat ranskalaisautoihin yli neljäkymmenen vuoden kokemuksella!

Alkuperäis- ja tarvikkeosat myös uudemman sukupolven Renaulteihin, Yacco-voiteluaineet ynnä muuta!

YACCO
 MADE IN FRANCE
 since 1919

Urheilutie 8
 01370 Vantaa

Varaosat Tipasta tähän päivään!
Jo neljäkymmentäviisi vuotta laatutuotteita samasta osoitteesta!

Renault ja 1960 luvun vaihde

Millä ajoi vuosikymmenen symboli Brigitte Bardot? Entä mitä sai alleen paikallinen torikauppias töihin ja vapaa-ajalle? Kuinka suomalaiset kyläsepat kiertyvät tähän yhtälöön?

Suomen Renault-kerho on perustettu 1984. Kerhon tavoitteena on kerätä Renaulteihin liittyvää tietoa ja jakaa sitä harrastajille. Kerhoon voivat liittyä kaikki Renaulteista kiinnostuneet, edellytyksenä ei siis ole vanhan auton omistamista. Vuoden päätapahtumamme Grand Tour de Renault on kesäisin järjestettävä viikonlopun mittainen Renault-mielisten kokoontuminen, tänä vuonna Maalahdessa Vaasan kupeessa. Kerholehtemme Renaultist ilmestyy kaksi kertaa vuodessa.

Tänä vuonna Club Renault de Finlande rullaa osastolleen mallivalikoiman ääripäät kuusikymmenluvun vaihteesta. Halpa perheauto joka talouteen. Renault Dauphine, viritettynä Gordini versiona. Tämä yksilö on yksi muutamista Suomessa kyläseppien tekemistä nelivalonaaman omaavista yksilöistä. Auto edustaa eräänlaista custom kulttuuria ranskalaisten parissa.

Osastoa hallitsee olemuksellaan ja kooltaan Renault Goelette lava-auto. Tämä "restomodi" on kelpo esimerkki sodanjälkeisestä hyötyajoneuvosta, runko, kori ja kardaani. Suoraviivaista suunnittelua ilman hienosteluja tai teknisiä kikkailuja. Kuitenkin nykypäivään tuotuna. Osaston kruunaa Floride S, sulavalinjainen avo, jonka kovakatto on jätetty kotiin. Floridella Brigitte Bardot esittäytyi niin näyttelijänuransa aikana kuin sen jälkeenkin.

CLASSIC MOTORSHOW
 Lahti • Finland

**SUURI SUOMALAINEN
 KLASSIKKOAJONEUVONÄYTTELY**

OLEMME MUKANA

2.-3.5.2026
LAHDEN MESSUKESKUS



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 **renaultist.materiaali@gmail.com**. 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

Parasta ajankohtaista tietoa tapahtumista ym. löydät kerhon nettisivuilta www.renaultkerho.net

Lehden materiaali Seuraavan Renaultistin juttujen aineistopäivä on **30.9.2026**. Erityisesti kaivataan juttuja harrastajien autoprojekteista. Jutut osoitteeseen **renaultist.materiaali@gmail.com**



Saran upea taideteos

Viime vuonna tutustuimme Sara Paceen kauniin Renault 6 -taideteoksen kautta. Tämän RENAULTIST-lehden artikkelin jälkeen Saran kansainvälinen maine nousi pilviin. Suomesta Australiaan media sekosi Sara-taiteilijailmiöstä.

Hiljattain hän sai valmiiksi myös vaikuttavan R4-taideteoksen. Tässä on runsaasti syitä tutustua lähemmin tähän monipuoliseen taiteilijaan ja Renault-harrastajaan Maltalta.

”Autopiirustuksista – minua kiehtoo autojen piirtäminen ja maalaaminen, koska kasvoin autojen ympäröimänä. Ensimmäiset leluni olivat Formula 1 -autojen pienoismalleja ja vintage Bentley-malli, jonka konepeltiä pitivät nahkavyöt alhaalla. Rakastin sen lokasuojien muotoa, pyöreitä etuvaloja ja kiiltäviä pintoja pyörissä – taisin olla autofani alusta asti!

Ehdottomasti isäni vaikutus, kun näin hänen huolenpitonsa ja yksityiskohtien huomioimisen sekä korjatessaan että nauttiessaan autoistaan. Vieraillessaan automuseoissa ympäri Eurooppaa ja katsellessaan Formula 1 -kilpailuja – minua kiehtoivat autojen muotoilu, aerodynamiikka ja kauneuden käsite mekaanisten esineiden kautta. Yritän tätä välittää taideteoksissani. Nautin yksityiskohtien ja mallien välisten erojen tarkastelusta, jotka sivustakatsoja saattaa ohittaa, mutta joihin asiantuntija kiinnittää huomiota. Juuri tästä nautin piirtäessäni kahta Renault 4:ää RENAULTIST-lehden erikoistaideteoksessa.”

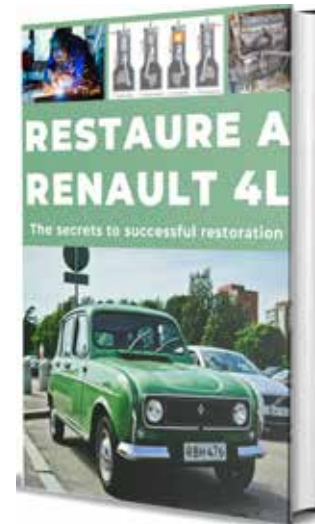
Kauden aloitus

Lähtölaskenta on alkanut kilpailulähettiläillemme. Johan ja Sean van Stadenille kausi 2026 alkaa tiedolla, että he puolustavat mestaruutta T1-luokassa. Etelä-Afrikan ralli-raid-mestaruussarja sisältää seitsemän osakilpailua sekä yhden maailmanmestaruuskilpailun.

Bogdan Popescu ajaa aktiivisesti Logan STCC -autollaan Rasnovin ympäristön kukuloilla kilpaillen CNVC-luokasta. Toivotamme Flamicom-tiimille ja KEC Racing/Renault Menlyn Motusin Duster-pojille paljon menestystä! Dacian sensaatiomainen voitto vuoden 2026 Dakar-rallissa antaa molemmille tiimeille lisämotivaatiota taistella mestaruudesta.



Uusia kirjoja



Kaksi uutta mielenkiintoista julkaisua Sophia Éditionsiltä. Ensinnäkin, runsaasti kuvitettu ja tiivis kirja Renault 14:stä. Kymmenen luvun ja 96 sivun aikana lukija oppii kaiken tästä mallista Renault 14:ssä, Un style d'avance. Samassa sarjassa on myös kirja Renault 25:stä. Renault 25, Populaire et haute de gamme kertoo 16 luvussa ja 96 sivulla tämän mukavan limusiinin historian. Kirjan voi tilata osoitteesta www.sophia-editions.com vain 19 eurolla ilman postikuluja.

Kaikille, jotka haluavat entisöidä Renault 4:n tai työskentelevät jo tee-se-itse-projektin parissa ja haluavat välttää sudenkuopat, uusi kirja Restaure a Renault 4L, the secrets to successful entisöinti on erittäin suositeltava. Kirjailija Aurélien opastaa lukijaa askel askeleelta moottorin, alustan ja korin parissa tehtävien töiden läpi.

250-sivuisen kirjan lisäksi ostajat voivat saada myös PDF-tiedoston, joka sisältää kaikki 150 värillistä kuvaa ja kaaviota sekä yli 40 opetusvideota. Kirja on ollut valtava menestys Ranskassa. Restaurer une 4L sijoittuu kolmanneksi tee-se-itse-kategoriassa kymmenen myydyimmän kirjan joukossa. Skannaa QR-koodi ja hanki oma kappaleesi englanniksi kustantajalta Art de la renovation.

Uusi kirja A110:stä tulee Sveitsistä. Bob de Graffenriedin kirjoittama ”Les quatre saisons en Alpine 110” esittelee 25 mallia ja 470 valokuvaa 240 sivulla. A110 1600S:stä A290GTS:ään. Tiedustelut hello@thecarstory.nl.

Viimeinkin ranskalainen kustantaja Idées Plus on jonkin viiveen jälkeen julkaissut kirjan La fabuleuse histoire de la 4L. Kauniisti tehty A4-kokoinen sarjakuvakirja, joka on omistettu rakkaalle Renault-mallillemme. Kirjan ovat kirjoittaneet Monique Uderzo-Ott ja Jérôme Eho. Jälkimmäinen piirsi myös lukuisat kuvitukset. Värikyksen hän jätti Max Bayon tehtäväksi. Keväästä 2026 alkaen kirjan voi tilata osoitteesta www.ideesplus.fr edulliseen 14 euron hintaan ilman postikuluja. ISBN: 978-2-374700-95-3 - IDP06



RENAULT 6 TOBA

Argentiinalaisen Renault 6 Toban ura oli lyhyt. Niin lyhyt, että siitä rakennettiin vain yksi prototyyppi ja otettiin vain kaksi valokuvaa, molemmat suunnitteluosaston tiloissa.

Valitettavasti Renault Argentinan johto ei nähnyt tässä mallissa tulevaisuutta. Tobassa oli musta keula, joka esiintyi vain myöhemmissä argentiinalaisissa R6-malleissa, kun taas takana oli R12 Breakin tunnusomaiset valot tai tarra ”ei hyväksytty”.

Myös strateginen näkökohta saattoi vaikuttaa asiaan, sillä vastaavaa mallia markkinoitiin Euroopassa nimellä Rodéo. Kunnianosoituksena 6 Toballe ja pitääkseen tämän ainutlaatuisen ja lähes unohdetun prototyypin elossa muistoissamme taitelija Alejandro Salvay loi yksinomaan RENAULTISTille tämän kauniin kuvituksen.



Ranuan jääratapäivät

16.-17.1.2026



Kuka oli
takana ja
kuka oli
edessä?!
(jääradalla)

Kuvat: Tapio Piittari
Teksti: Pentti Nieminen

Taas talvi näytti meille voimansa, joulukuun aikana sekä loppuvuoden 2025 ja tammikuun 2026 alussa oli lähes koko Suomessa pakkasjaksoja jotka jäädyttivät lähes kaiken, myös järven jäät.

Pohjois-suomessa kirjattiin pakkasennätyksiä -40 astetta, molemmin puolin. Sinisorsa-miehet ainakin, täällä etelässä mietti että miten käy tuleva jäärata-tapahtuman olemaan, onko Ranualla kovatkin pakkaset jotka "kurittavat" meidän "Kasirelluja"?!!

Turhaa huolehdimme, kova pakkasjakso näytti laantumisen merkkejä jo alkavalla viikolla, jolloin oli lähdön hetki kohti pohjoista ja Ranualla päin.



Torstaina 15.1 ainakin täällä etelässä oli mitä sopivampi keli lähteä kohti Pohjoista. Osa Sinisorsa-miehistä tuli paikalle perjantaina.

Perjantai 16.1

Aamulla ajomiehet oli ansaitulla lepotauolla maja-paikassaan, kun Kivijärven Isäntä oli ottanut aamulla videota, että missähän ne ajomiehet oikein on? (naamakirjassa).

Kalustohan oli siistissä järjestyksessä Markun tallin sivustalla. Ajomiesten saavuttua oli tietenkin ne perinteiset "aamutoimet", apuvirtaa, tulppajumppaa, puhallinlämmitystä, jopa vetämistä auras-kalustolla narunjatkona.

Näin saatiin lähes kaikki Kasirellut käyntiin. Ongelmia käynnistyksessä oli ainakin allekirjoittaneella (akku tyhjä) sekä Kalliokosken Vesan autossa, ei meinannut ihan vetämälläkään lähteä käyntiin. Vesa kertoi että auto on seissyt tallissa aika kauan, ilman käynnistystä. Auto kyllä saatiin loppulta käyntiin, mutta auton säädöt eivät olleet oikein kunnossa, niin Vesa ajoi autonsa Markun talliin Markun kehoituksesta. Siellä lämpöisessä tallissa säätöjä korjattiin oikein porukalla.

Perjantaina oli mitä mahtavin keli ajella radalla, alle -10 astetta pakkasta, ehkä lähempänä -5 astetta ja ilma oli selkeä.

Kyllähän me kiersimmekin rataa, koko päivän aina oli joku auto radalla. Mukana oli myös Vesan pojat Niko, Elias ja Aleks ja heillä oli auton valkoinen KIA,

joka kiersikin ahkerasti rataa ympäri, aina vaihtaen kuljettajaa ja vauhti oli myös sen mukaista, kaasujalka näytti olevan vain yhdessä asennossa, eli pohjassa.

Taisi myös Vesa päästä välillä KIA:n rattiin sekä myös kokeilla oman Kasirellun toimintaa. Taisi viisi Kasirellua olla yhtä-aikaa radalla ja sehän vain aiheutti sen ns. kilvanajon joka menasi karata käsistä, mutta onneksi ei tapahtunut mitään paniikinomaisia jarrutuksia tai ohituksia. Kaikki meni kuin oppikirjasta, huomioimme toisemme radalla ja kiivaahan tämä tietenkin on ja oli!

Osalla autoissa oli pieniä käyntiin liittyviä häiriöitä, vaikka ko. auto kyllä kulki hyvin mitä nyt pientä pätkimistä, kaasupohjassa tai aina kun nosti kaasua. Mistä lie johtunut. Ja kyllä se pieni "makkara tauko" pitää olla, että taas jaksaa ajaa.

Markku oli tapansa mukaa tänäkin vuonna järjestänyt nuotiopaikan varikkoalueelle joka oli kyllä hyvin käytössä, kiitokset Markulle sekä kiitokset Sinisorsa Teamille makkaroista, jotka oli tietenkin makoisia välipaloja ja piti nälän poissa.

Lauantai 17.1

Perjantai illan ajamisen jälkipuintien jälkeen, aamu oli hieman sumuinen kuten ilma oli koko lauantai päivän.

Tuhdin aamupalan, jonka Tapio tietenkin varmoin ottein valmisti (pekonimunakas) ja siihen voileivät ja tietenkin kahvit. Näillä eväillä takaisin Markun pihalle ja radalle.

Nyt autot käynnistyivät hyvin, olihan niillä edellis-päivänä ajeltu. Tänään ajettiin radalla toiseen suuntaan eli taas oli uusi rata meillä ajettavassa kunnossa.

Markku oli tietenkin herännyt jo kukonlaulua aikaisemmin ja aurannut pihan, kotitien ja tietenkin radan eli kaikki oli hyvässä kunnossa. Ilman lämpötila oli vain muutama aste pakkasen puolella ja yön aikana oli satanut vaja 10 cm lunta eli ilma oli hieman kosteampana kuin perjantaina.

Rata oli kuitenkin hyvässä kunnossa eli kaikki joiden auto toimi niin radalle vain ajamaan. Rata oli ehkä joidenkin mielestä haastavampi ajaa näin päin kun perjantaina. Ainakin allekirjoittaneelle näin päin ajaminen oli haastavaa ja ehkä siksi kun lämmityslaitteen puhallin ei oiken toiminut ja säädötkin oli vielä ns. kesä asennossa mutta näillä menttiin ja jälleen kerran mukavaa se kuitenkin oli.

Radalla nähtiin myös muitakin autoja, jotka oli paikallisia harrastajia. Radalla ei silti ollut ruuhkaa ja kaikki pääsi ajamaan aivan riittävästi, paitsi Vesa. Hänen autonsa toimi vain hetken ja sitten tuli jokin moottoriongelma, pahoittelut siitä Vesalle. Ammattimiehen ottein Vesa huomautti, että tällaistaahan tämä on joskus ja kaikki sen tulee kokemaan joka näillä tämän ikäisillä autoilla ajelee.

Kun ajelut oli ajeltu ja autot laitettu trailerin päälle oli vielä ns. palkintojen jako. Rainer Nylundin kiertopalkinto päätettiin jakaa nuorille Kalliokosken "vauhtisankareille" Nikolle, Eliakselle ja Aleksille. Hyvä, että nuoret ovat kiinnostuneita myös näistä vanhemmista ajoneuvoista (Renault R8 Gordini) ja ovat päässeet myös ajamaan näillä vanhoilla autoilla.

No sitten se "Runkipotta"! Heimo, joka on sitä pitänyt jo jokusen vuotta itesläänsä oli tosi helpottuneen



Ranuan jääratapäivät 16.-17.1.2026

oloinen kun kyseisen palkinnon sai kun saikin Vesa!

Kyllä se tietenkin hieman kirpaisee, kun kaverilla on tuollainen epäonni autonsa kanssa, vaikka kuinka yritettiin yhdessä saada auto toimimaan, mutta aina ei voi edes voittaa.

Tsemppiä Vesalle, että auto saadaan taas jossakin vaiheessa kuntoon. Paikalla oli molempina päivinä 6 kpl Renault R8 Gordinia ja kaikilla ajettiin ainakin kierros tai pari jääradalla. Joillakin ajettiin huomattavasti enemmän ja loput Rellut olivat ehjiä, vielä ajon jälkeenkin.

Majoitus

Meillä oli majoitus kohteena n. 27 km päässä Kivijärvellä, Syötteellä päin hieno omakotitalo kokonaan käytössämme. Se olikin hyvä ratkaisu tälle porukalle eli yhteismajoitus sekä kaikki sen tuomat palvelut sauna, yhdessäolotilat ja makuutila jokaiselle oman sa.

Kiitos tästä kuuluu Kätevän Jukalle. Jukka oli varannut ja maksanut jo etukäteen majoitusvuorokausien vuokran. Vaikka peruutuksia tulikin, niin onneksi meitä oli hyvä porukka, ettei Jukalle tullut yksinään suurta maksua majoituksesta. Puhuttiinkin, että ensikerralla pitää olla sitovat ilmoitukset ja maksaa jo etukäteen ko. vuokra, niin ei tule sitten varaajalle mitään maksuongelmia/harmia.

Majoitus oli ainakin tällä porukalla ketkä majottautui tähän omakotitaloon, niin se oli nappisuoritus. Näin olimme kokoajan omalla porukalla samassa paikassa ja silloinhan sitä tarinaa ja legenda riittää. Kuten sanoin kaikki tämä mitä Ranualla tapahtui oli todellakin "Aika legendaarista"

Loppukirjoitus

Kaikille osallistujille iso kiitos mukavasta yhdessäolosta sekä tietenkin tästä yhteishengestä, joka meillä kaikilla on tätä lajia kohtaan.

Tietenki iso kiitos Kivijärven Markulle jääratapävien järjestämisestä, samoin Kätevän Jukalle iso kiitos, kun järjestit majoituksen, majoitukseen olisi vielä muutama makuupaikka ollut, mutta hyvin kävi näinkin.

Kaiken tämän yhdessäolon tekemiseen tarvitaan ihmisiä, hyviä ystäviä ja tietenki hyvää ja rentoa meininkiä. Lopuksi ISO KIITOS MEILLE KAIKILLE! Me yhdessä teemme tämän mahdolliseksi.

Markku kertoi vielä sunnuntai aamulla, kun kysyin miten tänä vuonna tuo rata tuohon tuli. Markku vastasi, että tällä kertaa ei ollut yhtään vaikeuksia tehdä jäärataa, koska vuodenlopussa (2025) oli kovaa pakkasia ja lunta ei täällä satanut läheskään niin paljon kuin muina vuosina. Joskus jopa säätkin on meidän puolella!

Osallistujat:

Markku Kivijärvi
Esa Pallaspuuro
Tapio Piittari
Jukka Kätevä
Eero Aho
Vesa Kalliokoski
Niko Kalliokoski
Elias Kalliokoski
Aleksi Kalliokoski
Heimo Herrala



Tapahtumakalenteri

Toukokuu

2.-3.5. **Classic Motor Show**, kerhon osasto B16
14.5. klo 9-15.45 **Itäharjun ajot**, Turun Itäharju
23.5. klo 10-> **Ranskalainen visiitti**, Turun Mobilistimäki
Hitsarinkatu 5, 20360 Turku

Kesäkuu

2.6 klo 17 **Alueelliset Ranskalaiset tapaamiset**
• Espoon Automuseo
• Vanha Vehnämylly, Myllykuja 6, Riihikoski (Turku)
• Vehoniemen automuseo, Kangasala
• Ranskalainen Kyläkauppa, Vääksy
• Ravintola Nallikari, Oulu
6.6. klo 10-14 **Sinisorsa Racing team ratapäivät Akaan Daytona-circuitilla**
Lisätiedot ja ilmoittautuminen 24.5. mennessä Jarmo Kankare 0445575605 tai sp. jarmo.kankare@gmail.com
12.-14.6. **32. Pohjoismainen Renault-kokoontuminen**, Norja
Vestby park, Vestby.
Lisätiedot ja ilmoittautuminen scandinavianrenaultmeeting.com
23.6. **Mommilan kyläpuodin vanhojen ajoneuvojen ilta**
Harrasteajoneuvoille ja niiden kyytiläisille maksuton tapahtuma

Heinäkuu

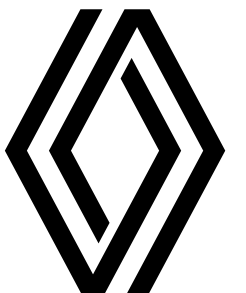
1.7. klo 16 **Harrasteajoneuvojen toritapahtuma** Salon Torilla
7.7. klo 16 **Vääksyn mobilisti ilta**, Vääksyn kanavapuoisto
12.7. klo 11 **Ranskan kansallispäivän etko-ajot**, Taukopaikka Lahnajärvi

Elokuu

13.-16.8. **42. Grand Tour de Renault**, Maalahti
Lisätiedot ja ilmoittautumine kerhon nettisivuilta renaultkerho.net
30.8. klo 11 **Viialan Vintage**, Tehtaankatu 15, Viiala
Syystapaaminen aika ja paikka avoin

Uudet jäsenet 4/25 - 3/26

Jukka-Pekka Kerola	Kalajoki
Timo Lintunen	Tursa
Jali Masalin	Kerava
Juha-Pekka Oksanen	Paimio
Mika Ojanen	Seinäjohti
Markus Pekkanen	Espoo
Anna Puntila	Kuopio
Marko Suikkanen	Kouvola
Pertti Syvälahti	Tolkkinen
Meea Takalo	Liedakkala
Kalle Toikka	Helsinki
Tom Tuominen	Vantaa
Markku Vuorikoski	Lahti



Pienoismalliuutisia maailmalta

Kukapa ei olisi kasvanut sen parissa? Se voisi olla Majoretten iskulause. Kukapa ei olisi leikkinyt sillä aikoinaan? Monille pienet autot – enimmäkseen 1/64-mittakaavassa – olivat tuntikausien hauskanpitoa. Vuodesta 1964 lähtien ranskalainen merkki on ollut yksi johtavista valmistajista.

Emoyhtiö Simba Dickie Groupin siipien alla Majoretten mallistoa on laajennettu merkittävästi viime vuosina. Renault 4F4 Service, R5 ja kaunis A110R julkaistiin.

Tänä vuonna Solido haluaa myös varata tilaa vitriinissäsi. Uusien julkaisujen joukossa ovat A110 Rally, A290 Rally, R5 E-Tech ja aiemmin julkistettu Alpine A424 Hypercar. Tätä kirjoitettaessa on ilmoitettu, että kausi 2026 on viimeinen vuosi, kun Alpine on aktiivinen tässä luokassa.

