

Club Renault de Finlande r.y.

Renaultist

1/2017



*Kylmää
kyytiä!*

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

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 riipeästi – saat huollon viikon varausajalla!

RENAULT CITROEN PEUGEOT DACIA



Urpiaisentie 7 B 1, 01450 Vantaa. Puh. (09) 872 8911 ja 0400 512 816. kujala@autohuoltovantaa.com

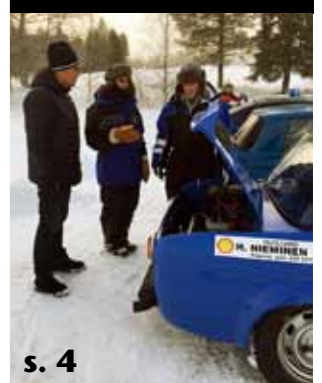
Avoimna ma-to 7.30 – 17, pe 7.30 – 16

www.autokorjaamokujala.fi

Sisältö

1 / 2017

- 4 Hyvä Fengshui Ranualla
- 7 Kauhajoellakin kurvailtiin
- 8 RetroMobile 2017
- 12 Pohjoisen ihmiset Pariisissa
- 14 Bensaa suonissa
- 16 Renault 4 F6
- 18 Renault-huoltoautoja
- 20 Alpine A310 palasiksi, -ja kasaan
- 24 Talvinen Heikki 2017
- 26.....Historian havinaa eli jäärataa Naantalissa
- 28 Hollannin kirjeenvaihtajalta
- 32 Renault-kerhon vuosikokous



Kevättä ja uutta ajokautta kohti!

Tervehdys kaikille kerholaisille! Vuosi on vierähtänyt taas uuteen alkuun ja toimintaa alkaa vähitellen käynnistyä. Myös talleilla varmasti aherretaan jo kiivaasti kesäkautta ajatellen.

Menneisiin tapahtumiin palatakseni, Retromobilessa Ranskassa 8.–12.2. vieraili tänäkin vuonna useampiakin Rellu-kerhon ryhmiä. Alkuvuodesta on myöskin kehitelty yhteistapaamisia eri paikkakunnilla muiden ranskalaiskerhojen kanssa, ja tästä on saatu hyvää palautetta. Esimerkiksi Turun seudulla paikallinen 2 CV-kilta kutsui meidät Mobiilimäkeen omaan tilaisuuteensa. Toivotaan, että jatkoa seuraa muillakin paikkakunnilla.

Renault-kerhon vuosi aloitettiin perinteeksi muodostuneella Sinisorsa Racingin jäärata-viikonlopulla Ranualla, Kivijärven Markun kantaessa päävastuun tapahtumasta. Markulle ja Kaitajärven porukoille iso kiitos tapahtuman onnistumisesta; Markulle kiitos myös siitä, että allekirjoittanutkin pääsi kurvailemaan jälle Markun tallin Megane 2.0 16 v:lla. Tästä syystä myös meikäläisen talliin on ilmestynyt rakennettavaa ja asfaltti ja jää-rata päiviä jo odotellaan.

Talvi-Heikissä oli tänäkin vuonna kerhoilla mahdollisuus esitellä toimintaansa. Meiltä oli esillä Megane 2.0 16 v, Renault 5 rally replica ja ratakäyttöön tehty Renault 8 Gordini. Tapahtumassa oli runsaasti kävijöitä ja uutuutena myöskin uusien autojen osasto, jossa mieltä lämmittävää oli nähdä Autotalo Peltari autoineen sekä kerhon autokauppias Miikka Sonkki ja myös pitkän uran autokauppias tehnyt Veijo Pinomäki. Kiitos kaikille järjestelyissä mukana olleille, Karille, Marcolle, Sepolle ja Tapiolle!

Vuosikokousta pidettiin jo perinteeksi muodostuneeseen tapaan Tampereen Käyttöautossa 25.3. Kerhomme sai kokouksen yhteydessä kaksi uutta kunniajäsentä, Merja Takalon sekä Markku Klemolan, jotka molemmat saivat tunnustuksen kerhon hyväksi tekemästään työstä.

Muista tulevan ajokauden tapahtumista mainittakoon Lahden Classic Motorshow 6.–7.5. Näyttelyssä ollaan tänä vuonna yhdessä muiden ranskalaismerkkien kanssa samalla bulevardilla. Ranskalainen visiitti on tänä vuonna meidän kerhon järjestämänä Oriveden Opistolla 27.5.

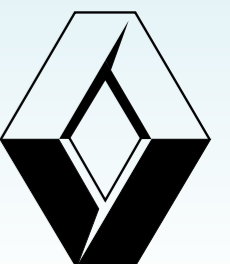
Pohjoismaainen kokoontuminen järjestetään Tanskassa 7.–9.7. Hanstholmin Campingin leirintäalueella. Vuoden päätapahtuma Grand Tour de Renault puolestaan pidetään Valkeakosken Tarttilassa 21.–23.7. Päivölään opistolla Jouni Kyrölään johdolla. Tulkaahan joukolla mukaan tapahtumaan!

Kesäaikaan tarjolla on huomattavan paljon myös muiden kerhojen tapahtumia, joihin voi osallistua, mm. Kansallinen museoajoneuvopäivä 10.6. Teemana ovat arjen klassikot. Lisätietoja www.mobilia.fi

Kevät tuo Renault-jälleenmyyjille jälleen paljon uutta katseltavaa ja koeajettavaa – käykään paikan päällä tutustumassa!

*Riemukkaita ajokilometrejä toivotellen,
Jarmo Kankare*

Puheenjohtajalta



Renautist
Numero 1/2017

Club
Renault de Finlande ry:n
kerholehti

Toimittanut:
Wellu

Aineiston kokoaminen:
Kari Kittä

Avustajat:

Tom Bruinink
Tino Hanski
Benjamin Holm
Kim Holm
Sari Häkkinen
Jarmo Kankare
Kari Kittä
Markku Kivijärvi
Leena Lempiäinen
Timo Lempiäinen
Jarmo Leväsluoto
Mikko Nieminen
Jorma Peisalo
Jouni Peisalo
Pekka Peri
Markku Rantanen
Maarit Salo
Miikka Sonkki
Esa Tavasti



Hyvä Fengshui Ranualla

Teksti: Mikko Nieminen
Kuvat: Mikko Nieminen,
Pekka Peri ja Esa Tavasti

Jälleen kerran Kivijärven Markku oli kutsunut Renukansaa Ranualle ja 2017 tapahtumaa odotettiin innolla, olihan paikalle tulossa liki ennätysmäärä porukkaa, uutta ja vanhaa sekä ihan Englannistakin saakka.

Perinteisesti sääherra yritti tehdä tepposia ja ratojen tekijät olivat olleetkin kovilla. Parhaiten jäi mieleen Markun kuvailema radan linkousyritys tapahtumaa edeltävänä keskiviikkona. Lumimyrsky oli kuulemma sitä luokkaa, että traktorin kabiinista taakse katsoessa ei nähnyt enää lingottua uraa, kun se oli peittynyt jo uuteen lumeen. Onneksi meillä on kaksi ammattimestä, jotka vastaavat radoista; homma hoituu hienosti huolimatta sääherran "kieroutuneesta mielestä" ja siten tänäkin vuonna oli kaksi huippurataa käytössä. Täytyy sanoa, että kyllä oli mukava nähdä leveä hymy Markun kasvoilla viikonlopun aikana, kun homma onnistui hienosti.

Tänä vuonna uusia kasvoja edusti ARP-Motorsportin tiimi, jolla on nykyään kaksi ennen Alahärmässä majoillutta kilpa-Gordinia tallissa. Tiimin ensimmäiseen Ranuan tapahtumaan pääsi mukaan Turbo-Kasi, jossa on voimaa kuin pienessä kylässä. Tiimin poppoo Hannu, Ville, Katja ja Sami oli huippujengiä ja heti torstai-illasta lähtien sulautuivat joukkoon kuin olisivat aina siinä olleet. Ja jos oikein käsitin tiimin fiiliksiä, niin jatkoa on luvassa. Moottoriurheilua seuraavat tietävät, että Ville Mikkola tiiminsä kanssa ei ole vain uusi Rellu-harrastaja vaan paremmin tunnettu pitkän linjan rallicross-kuljettajana. Äärimmäisen hienoa huomata, että toimintamme herättää kiinnostusta myös ihan oikeiden motorsport-tiimien keskuudessa. Tervetuloa mukaan ARP-Motorsport!

ARPPilaiset eivät olleet kuitenkaan ainoa mukamme ollut moottoriurheilupoppoo, olihan meillä Kalliokoski Motorsport, Roni Kalliokoski RX sekä Kalliokosken Vesa poikineen testaamassa kisakalustoaan. Toisin sanoen Ranualla olivat testaamassa myös kaksi rallicrossin hallitsevaa Suomen mestaria, Jere ja Roni. Jere siis hallitseva Super Carien ja Roni Crosskarttien mestari. Jeren ykköstykki, Skoda, oli kotona, mutta mukana oli valoakin nopeampi Evo 4, kun Roni kurvaili autokrossiluokan MR2:lla, Niko V1600:n

Lupolla ja poppoo nuorin vetomies Elias kunniakkaasti 8 Gordinilla.

Mukana oli myös sellaisia, jotka olivat kerran aiemmin käyneet tapahtumassa ja jääneet "koukkuun" Lapin taikaan. Esimerkkinä mm. kerhomme puheenjohtaja Japi Kankare, joka oli paikalla ns. jalkamiehenä, mutta toki hän testasi Markun 16v. Meganea piikkipyörillä ja olikin etuvetoisen jäällä viennistä innoissaan. Pientä "huhua on myös kuulunut", että Japi saattaa olla ensi vuonna mukana omalla autollaan, mutta ei siitä sen enempiä tässä yhteydessä.

Lisäksi mukana oli vuosien tauon jälkeen myös Tavastin Reijo, joka oli ulkoiluttamassa hienon kisahistorian omaavaa Gordinia. Auton on aikoinaan rakentanut vitosryhmään Eero Kerola, jolla hän myös itse ajoi kilpaa. Myös Fjalar Björklund on ajanut samalla autolla jää-, asfaltti- ja maaratakisoissa.

Tapahtuma alkoi torstai-illan tallisessiolla Markun luona. Markun tallilla onkin aina paljon ihmeteltävää. Tällä kertaa pääpuheenaiheina taisivat olla sylinterikannet ja Gordineihin parhaiten soveltuvat venttiilit. Toki myös Markun uusi Gordinin kone tuotti jutun aiheita ja taisivat jotkut ihmetellä Markun hienoa A-ryhmän Galanttiakin. Myöskään juuri maalattu 16v avo-Megane ei jäänyt huomiotta. Perinteisesti torstai-ilta jatkui melko myöhälle hotelli Ilveslinnassa, olihan siitä jo taas aikaa, kun tämä porukka oli viimeksi kokoontunut.

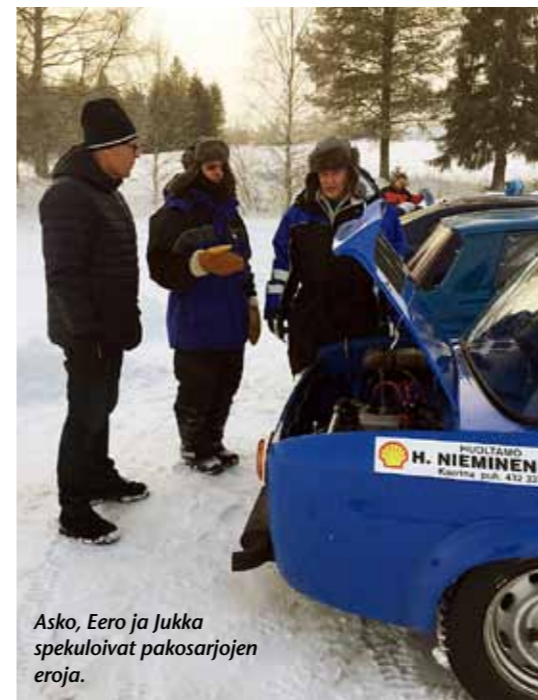
Perjantaina vuorossa oli Markun rata Kivijärvellä. Radantekohaasteiden jälkeen Herra Sääherrakin oli suotuinen ja vilautti pari tunniksi jopa komeaa tammikuun aurinkoa. Mikäs siinä oli auringonpaisteesta nakella Gordinissa isompia vaihteita pesään ja "katsella sivuikkunasta", minkälainen seuraava kurvi on. Markku oli saanut kehiteltä sen verran kirraavia kurveja radalle, että täysin ei penkkavierailuitakaan välttytty. Vähällä selvitettiin, kun vain Tapio "Fast" Piittari taisi tarvita hinausapua, muut pääsivät niin sanotusti "samalla vauhdilla" hangesta pois. Penkkahalailuiden syyksi kuultiin kerrottavan jäätyneitä kaasuvaijereita sekä piikkirenkaiden huonohkoa pitoa :). Päivän näytävimmät vedot suoritti Jere huippunopealla Evo 4:lla. Jere ajoi tiiminsä kanssa testiä huolella ja läppäri olikin

huomattavia aikoja kiinni Mitsun moottorinohjauksessa. Hienointa antia olivat lähtöharjoitukset sekä radankierto "maximum" attackilla, silmä ei meinannut uskoa huimia mutkanopeuksia.

Välillä kävimme haukkaamassa välipalaa Markun tuvassa. Tarjalle suuret kiitokset maistuvista herkuista! Välipalan jälkeen kelpasi käydä vielä koittamassa, joko kaasuvaijeri oli sulanut. Evo 4:n hienon paukkeen soudessa vielä korvissa ja kaluston ollessa täysin ehjänä lähdimme hotellille syömään, jonka jälkeen osa porukasta suuntasi seuraamaan Arctic Lapland Rallia Rovaniemen Mäntyvaaraan.

Lauantaina vuorossa oli Kaitajärven rata. Kaikki odottivat innolla, että minkälainen rata siellä tänä vuonna odottaakaan. Speksit olivat tällä kertaa noin 3 km ja huippuhieno ajettava rata, jossa oli vain yksi hidas kurvi. Nautintoa toivat useat täyskaasulla ajettavat pitkät mutkat, mutta ettei homma olisi mennyt liian helpoksi, niin sekaan oli tiputettu muutama kirraavakin kurvi. Ne pistivät kierros toisensa jälkeen miettimään, että kuinka kovaa uskallat ajaa kurvin läpi ilman ajautumista ulostulossa pöperölle ja merkittävää vauhdin menetystä. Lauantaiksi paikalle oli saapunut myös paljon muita kuskeja, kuten mm. pohjoisen nopea sprinttikuski Antti Holtinkoski vireällä Galantillaan. Antti myös testasi sekä Markun että Keinosen Juhan Galantteja antaen pojille vinkkejä, mitä kehittää seuraavaksi.

Lauantaina jäällä menoamme oli ihmettelemässä kunniavieraamme, moottoriurheilufanaatikko Matthew Steadman Englannista, joka saapui Suomeen ja Ranualle Juha Keinosen kutsumana. Uutta Matthewlle oli Suomi, kunnon talvikeli, jäärata ja 8 Gordinit, joten ihmeteltävää todella riitti. Matthewn ihmetteli, onko allamme oikeasti vettä, mutta myös Gordinin kyyti sai naamalle leveän hymyn. Jeren kohdatessa teknisiä ongelmia Evo 4:ssaan, Matthew pääsi kuitenkin liki vakiovireisen Evo 7:n kyytiin ja täten kokemaan myös suomalaisen vetomiehen kyydistä. Bensaa suonissa omaavan motorsporttimiehen mieltä vähän kaiheri, kun varsinainen tykki jäi kokematta, mutta melkoista kyyti kuulemma silti oli.



Asko, Eero ja Jukka spekuloiivat pakosarjojen eroja.



Reino Vallius lähetti tapahtumaan Gordini-40-v. syntäreillä saamansa pienoismallin, mutta ei itse päässyt mukaan tänä vuonna.

Tapio tarkastelee (ihastelee) juuri tehtyä Gordinin sylinterikantta.

Mainittakoon tässä yhteydessä, että vaikka Matthewlla ei piinattuja Relluja olekaan, niin omasta tallista löytyy Lancia Integrale Evo 2 sekä Prodriven tekemä Subaru Impreza, jolla mies on kurvannut asfalttiralleja kotimaassaan. Matthew osoitti huumoritajunsa ja letkeän olemuksensa viikonlopun aikana. Omien sanojensa mukaan hän viihtyi hyvin meidän seurassa ja lupasi jatkossakin lähteä mukaan, ehkä jopa Lanciaan kera.

Lauantai-iltana ohjelmassa oli Sinisorsa Racing Teamin vuosikokous. Kokouksen anti oli todella hyvä

Reijo Tavastin komea rata-Gordini.



Heimo nautiskelee rallimakraa ja kertoo meheviä kisajuttuja Markulle ja Matthewlle.



Megane ihmettelee, mistä ovat nämä nopeat Sinisorsat tulleet.

ja olihan suurin osa jäsenistäkin paikalla. Kokouksen jälkeen nautimme koko porukalla maittavan riistakäristyksen sekä pidimme perinteiset iltajuhlallisuu-
det. Perinteiset palkinnot menivät tänä vuonna Roni Kalliokoskelle (kisameriiteistä jaettava Reino Wallius-palkinto) sekä Jukka Kätevälle (esimerkillisestä sekä sitkeästä toiminnasta jaettava palkinto). Kuten monena vuonna myös nyt jaettiin Markku toimesta erittäin ainutlaatuiset käsin tehdyt Markku Kivijärvi -palkinnot. Onnelliset vastaanottajat olivat Heimo Herrala, Juha Keinonen, Niko Kalliokoski ja allekirjoittanut.

Kuten monesti ennenkin, meillä oli tänäkin vuonna yllätyskortti takataskussa. Tällä kertaa yllätyskortin järjestäjät tulivat Etelä-Pohjanmaalta. Tästä vuodesta lähtien meillä on kuin onkin siis uusi kiertopalkinto jaossa. Palkinnon tulee saamaan vuoden/viikonlopun/jonkun muun ajanjakson epäonnisin kuljettaja. Palkinnon taustalla on mollivoittoinen tarina (jolle kuitenkin naurettiin hetken päästä vääränä), jossa Asko Mansikka-Ahon kypärä joutui kokemaan kovia. Askon ollessa matkalla Ranualla Kalliokosken Mikan poppoon kanssa hän alkoi kuulla ylimääräistä ääntä tankkaustauon jälkeen. Hetken asiaa ihmeteltyään Asko kysyi muilta matkustajilta, kuulevatko he jotain kummallista ääntä. Seurue päätti pysähtyä ja jalkautua Sprintteristä ulos. Mitään normaalista poikkeavaa

ei kuitenkaan heti näkynyt, kunnes Mika kyykistyi maahan ja katsoi auton alle. Mikin sanoin "Oli pakko katsoa toisenkin kerran". Auton ja tien välissä oli nimittäin ajokypärä, joka oli "mukavasti" hioutunut pääläestä vähän tasaisemmaksi. Tarina oli niin uskomaton, että Tapio "Fast" Piittari sai loistoidean, jota ehdotti allekirjoittaneelle. Asia oli sillä selvä, varmistus Askolta ja uusi kiertopalkinto oli syntynyt.

Palkinnon ensimmäisen jakokerran vastaanottaja oli Elias Kalliokoski, joka oli muuten viikonlopun ylivoimaisesti nuorin kuljettaja. Elias kurvasi viikonloppuna monia kierroksia Gordinilla ja vauhti kiihtyi pikkuhiljaa. Lauantaina yhdessä nopeassa Kaitajärven kurvissa Vesa (isä) tuumasi, että "laita nelosta vaan"....noh tämä heitto ei kuitenkaan osoittautunut niin kovin hyväksi seuraavassa, vähän kirraavassa, kurvissa. Gordini ajautui pehmeälle, penkkaan ja lopulta kyljelleen hankeen. Onneksi vain Sorsa koki peltivaurioita ja ihmiset selvisivät pelkällä säikähdyksellä. Eliaskin oli jo varikolle tullessa yhtä hymyä eli eipä tästä pahempia traumoja tullut, pikemminkin tapahtuma taisi piirtyä jonnekin syvälle selkäyttimeen, joten tulevaisuudessa korjausliikkeet tulevatkin automaattisesti. Ehkä tässä on meidän suomalaisten salaisuus moottoriurheilun saralla?! Mene ja tiedä, mutta tällä suorituksella pokattiin historian ensimmäisen kerran tämä kovan onnen palkinto.

Loppuilla menikin sitten viikonlopun tapahtumia puidessa, Relluilla kovaa "ajettaessa" ja Perin Pekan karaoketulkintoja kuunnellessa. Jutun lopun lähestyessä onkin taas kiitosten aika. Sinisorsa Racing Team haluaa kiittää seuraavia henkilöitä ja tahoja: Markku ja Tarja Kivijärvi (järjestelyt + rata), Markku Hanhisuanto (rata), Club Renault de Finlande (tuki ja yhteistyö), Kaitajärven muu poppoo (mm. makkarakojun myyjät) sekä kaikkia niitä, joita en huomannut mainita. Lisäksi KIITOS myös kaikille osallistujille – te luotte tämän fiiliksen, jota tästäkin jutusta pääsee vähän aistimaan. Tämäkin on parasta paikan päällä eli ensi vuonna mukaan vaan!! Ai niin vielä yksi juttu... otsikko juontaa juurensa yhden pohjalaisen herrasmieskaksikon huoneesta, jossa oli kuulemma hyvä fengshui, mutta eipä siitä sen enempää... Ensi vuoteen siis!



Viikonlopun "runkimestari" hymyissä suin ja "kartturi" taka-alalla.

Kauhajoellakin kurvailtiin



Teksti: Mikko Nieminen
Kuvat: Timo Tuovinen

Talvi oli vähäluminen monessa kohtaa Suomea, niin myös Kauhajoella. Mitäpä tuosta, koska jäätä kuitenkin löytyi ja etenkin porukka, joka teki ja ylläpiti rataa. Tämän johdosta Rellutellulojotakin kutsuttiin mukaan

ja mehän mentiin.

Ajamassa oltiin kahteenkin kertaan helmikuussa. Rata oli mukavan jouheaa ja melko vauhdikas. Lisäksi rata hieman muuttui ensimmäisestä kerrasta johtuen

sääherran ja kutsumattomien vieraiden oikuista.

Herralan Heimon heitto "ikinä en ole ajanut näin paljon jäällä yhden päivän aikana" piti hyvin paikkansa, Sorsat lauloi ja bensaa paloi. Kyydeistä sai nauttia myös katsomassa olleet. Gordineista tavattiinkin liki joka ajokerralla myös apukuski.

Oli tämän jutun kirjoittamiseen toinenkin syy, nimittäin ajokuvat. Koska Ranuan reissulla ei ollut kuvausmiehiä mukana, niin tämä juttu toimii myös vauhdikkaampien kuvien tarjoajana. Näistä reissuista suuret kiitokset ratamestarille Reima Hautamäelle, muille radan tekijöille / ylläpitäjille sekä kuvausmestari Timo Tuoviselle. Haaveissa on, että ensi vuonna jatketaan!





RétroMobile 2017

Teksti ja kuvat: Kari Kitti

Kas näin kätevästi vaihtuu lentokoneen rengas Turus, uusi gummi alle ja menoks!



Vuoden 2017 ensimmäinen Renault-matka suuntautui Pariisiin RétroMobileen ja oli jo toinen Retroreissu, jossa lähtö ei mennyt aivan putkeen. Meidän lentsikan piti lähteä Turusta klo 5.35, mutta Turun lentoaseman henkilökunta oli todella tarkkana ja



huomas, että lentokoneen yhdessä renkaassa oli hieman liian alhainen ilmanpaine. Niinpä emme läheneetkään. Seuraava lähtöaika oli 14.55, no, eihän se mukavalta tuntunut. Mutta jos olisi pitänyt valita, tehdäänkö välilasku vajaalla gummilla Riikaan ajoissa

Renaultist



40 CV Type JV 1922



Juvaquatre 1950



Viva Grand Sport 1935



Entisöimätön Viva Grand Sport Coupe



1/2017

vai ollaanko yhdeksän tuntia myöhemmin Pariisissa täydellä renkaalla, niin olisin kyllä valinnut jälkimmäisen vaihtoehdon. Meidän piti olla Pariisissa klo 9.20, nyt oltiin 18.30. Eli näin vaan joskus käy reissulla.

Vaikka matka-ajasta jäi pois yksi päivä Pariisissa, niin oltiin vaan tyytyväisiä Turun lentokentän henkilökunnan tarkkaavaisuudesta. Ja heti seuraavana päivänä metroon, ja sillä suorinta tietä Paris Expo Porte de Versaillesiin eli Retroon tutkimaan, mitä ihmeellisyksiä tämä vuosi voisi tarjota.

Olihan siellä jälleen kerran enemmän katsottavaa kuin mitä pystyi yhtenä päivänä huomaamaan. Tietenkin ensin suunnattiin Renaultin osastolle tutkimaan tämän vuoden nähtävyyksiä, ja niitähän riitti.



Sinisorsa-jaos olisi tyhjentänyt tämän hyllyn hetkessä, kuva on otettu ennen kuin Kivijärven Markku kävi puodissa.

Boutiquen monipuolista valikoimaa.



Trezorin "oven" aukaisu sai uteliaat messuvieraat liikkeelle.



A106 vm. 1959.



A108 Cabriolet vm. 1960.



A310 vm. 1978.



A610 Albertville vm. 1992.

Oli uutta ja vanhaa, uusia edustivat Alpine 110 Vision sekä Trezor.

Vanhempia malleja edustivat mm. Viva Grand Sport 1935 sekä Reinastella, myös muutama muokin konseptiauto oli tuotu esille. Näyttelyssä oli esillä kaksi R5 Turboa, ykkös- ja kakkosversio. Nyt meidänkin perheen naispuolinen jäsen osaa tunnistaa ne toisistaan vain sisälle vilkaisemalla!

Pariisiin pakollisiin nähtävyyksiin kuuluu tietenkin Renaultin päämyymälä osoitteessa 53 Av. des Champs-Élysées. Sinne oli tullut sitten viime käyntimme jälkeen paljon lisää pientä kivaa ostettavaa, onneksi olimme liikkeellä lentolaukkujen kera. Erilaisia peltitauluja tutkiessani pohdin samalla, että jos tänne saisi yhtäkkiä siirrettyä vaikka yhden Renault-kesäpäivien verran Suomen kerholaisia, olisivat siinä myyjät ja kassakone ihmeissään. Hinnatkin olivat varsin maltillisia, edullisempia kuin Retrossa.

Toki noilla reissuilla kuuluu kiertää myös erilaisia kenkä-, vaate- ja kangaskauppoja, tiedä sitten, onko matkakumppanin valinnalla jotain osuutta asiaan. Jokin vuosi sitten oltiin äijäporukalla reissussa, eikä silloin käyty yhdessäkään rätkikau... siis vaateliikkeessä.

Jaksan aina suositella RétroMobile-matkailua kaikille Renault-kerholaisille. Pariisi on sopivan lentomatkan päässä, metrolla pääsee helposti joka paikkaan, jne. jne... Eikun ensi vuodeksi lentolippua tilaamaan.

Laguna Concept Car 1990, eipä uskoisi tämänkään olevan jo 27 vuotta vanha malli.



Alpine Vision.



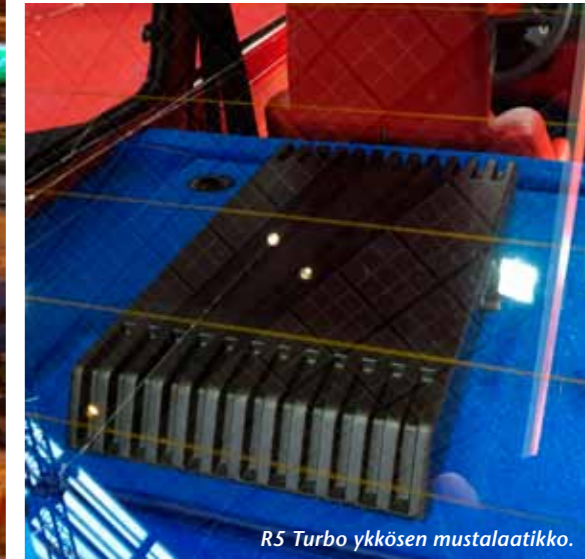
Pariisin-kuvissa kuuluu olla ainakin yksi Eiffel-torni.



Alpine A310.



Alkuperäisiä Dinky Toys -autoja. Yhtä Colorale-taksia siinä katselin, mutta se jäi kuitenkin hyllyyn (195,-).



R5 Turbo ykkösen mustalaatikko.



Initiale Concept Car 1995.



Tuon karusellin sininen auto on tietenkin Renault.



Musée d'Orsayn kellotaulun tausta on suosittu poseerauspaikka, noiden viisareiden taakse jopa jonotettiin.



L'Atelier Renault juhlisti näyttävästi sähköauto Zoen uutta 400 km:n toimintasädettä.



Pohjoisen ihmiset Pariisissa

Teksti ja kuvat: Markku Kivijärvi

Mekin päätettiin lähteä Retromobileen tänä vuonna, olihan siellä B-ryhmän ralliautot esillä. Ja toisaalta toiveissa oli tehdä joitain tärkeitä osahankintoja.

Perjantaiamuna nousimme Oulussa koneeseen, seurueessamme oli Leila ja Esa Pallaspuuro Oulusta, vaimoni Tarja ja allekirjoittanut. Lensimme Norvegianilla menen tullen, Helsingistä Pariisiin Orlyn kentälle. Pariisissa menimme ensin hotellille ja sitten samana iltana kiersimme jo kaupunkia. Concorde aukio, Avenue des Champs-Élysées ja riemukas käytiin katsomassa. Vierailimme Atelier Renault -myymälässä tutustuen uusimpiin Renault malleihin. Vanhempaa kalustoa siellä edusti hienokuntoinen Floride.

Olimme etukäteen päättäneet käydä myös Eiffel-tornissa. Kohtasimme massiiviset turvatoimet. Koko alue on aidattu, ja meidät kopeloitiin huolella portilla. Sitten lipun ostoon, jonne jonotettiin kauan aika koleassa Pariisin perjantai-illassa. Torniin mennessä käytiin samanlaisen turvatarkastuksen läpi kuin lentokentällä. Kävimme ylhäällä ja olihan se hieno "must"-kokemus.

Lauantai oli pyhitetty meille miehille Retromobilessa käyntiin ja naisväki taas suunnitteli käyvänsä kirkoissa ja kirppareilla. Olimme ostaneet liput etukäteen, mikä nopeutti sisäänkäyntiä huomattavasti.

Alue oli valtavan iso, halleja oli neljä ja jokainen hehtaari luokkaa. Aluksi kiersimme rompetorin, tavaraa oli paljon, mutta varsinaisia Renault Gordini -osastoja vain muutamia. Yhdessä oli tarjolla uusia sylinterinkansia R8 Gordiniin. Niitä pyöriteltiin hyppysissä, Gottin vanneostolla kyseltiin 15" kisavanteita Gordiniin. Niitäkin saa tilauksesta haluamallaan leveydellä. Hintataso meinasi välillä huimata. Olimme suunnitelleet kotimaasta hankalasti löydettävien tiivisteiden hankintaa. Löysimme ison tiivisteosaston, jossa teimme varsin edullisia hankintoja. Yhdeltä myyjältä löysin Gordiniin uudet sisempien umpioiden kehykset. Paras osasto ajatellen meidän harrastusta oli Racing Car Diffusionilla, mistä ostin pikku-Gordini-projektiini kannen tiivisteeseen. Selitin ja kirjoitin paperille, että sen pitää olla nimenomaan luokiteltu 1,2 mm ylikoko eli 1148cc. Kotona sitten paikoilleen sovittaessani huomasin tiivisteeseen olevan vakio 1100G. Onneksi sain lähetettyä väärän Ranskaan ja nyt minulla on tilalla oikea.

B-ryhmän ralliautot olivat vakuuttavan näköisiä ja ilahduttavaa oli suomalaisten osuus, Markku Alen/ Ilkka Kivimäki-autoja oli kaksikin eri Lanciata ja Kankkusen Peugeot safarivarusteilla hiljensi. R5 Maxi Turbo keräsi huomiota, samoin todella erikoinen oli Citroen BX:ään perustuva BX 4TC. Aikakauden suomalaiset rallitähdet näkyivät kausisoina seinätauluina.

Päivä oli pitkä ja jalat aivan poikki. Nähtävää oli jopa liikaakin, mm. vanhat formula1 -autot, kaiken maailman Aston Martineita kymmenittäin,

samoin Jaguaareja ja monta lokinsiipipersuakin. Renault Alpine -osasto kiehtoivat valkoisine autoineen eri vuosikymmeniltä. Myös uusi Alpine A110 oli siellä esillä. Auto on jopa hienompi luonnossa kuin kuvissa. 80-luvun turbo-Relluille oli yksi tiivis osasto, siellä täällä näkyi monia Renaultin malleja 1950–80-luvuilta. R8 tai R12 Gordineita emme löytäneet, vain joitain moottoreita tai osia oli esillä.

Sunnuntaina vierailimme Louvressa, löysimme Mona Lisaa ja paljon muutakin. Taas valtavan iso paikka ja vaikka olimme puoli päivää paikalla, näimme vain pienen osan museon näyttelyistä. Sitten vielä tutustumiskohteena Notre Damen kirkko. Joka paikassa oli turvatarkastukset ja muutamia sotilaita sekä poliiseja sisäänmenopaikoilla vahdissa.

Pariisissa ei nähty vanhempaa autokalustoa juurikaan, mutta uusia Rellu-malleja vilisee liikenteessä. Bongasin yhden ykköskorisen Renault Meganen, yhden 90-luvun Espacen, Peugeot 405:n, muutaman Minin enkä juuri muuta. Onkohan rommiehet keränneet kaikki pois?

Maanantaina iltapäivällä oli vielä paluulento kotiin. Suosittelemme Pariisia ja Retromobilea kaikille Rellufaneille, sillä nähtävää ja koettavaa riittää.



KUTSU YHDISTYKSEN KOKOUKSEEN

Club Renault de Finlande ry:n hallitus

on kokouksessaan 25.3.2017 päättänyt kerhon sääntöjen tarkistamisesta.

Sääntömuutos tulee hyväksyä kahdessa yhdistyksen kokouksessa, ennen kun se voidaan rekisteröidä.

Voimassa olevat säännöt ovat luettavissa kerhon nettisivulla. Säännöt ovat saatavissa myös sihteeriltä, jolle voit myös ilmoittaa huomioitasi ja muutosehdotuksia sääntöihin.

Tervetuloa yhdistyksen kokoukseen lauantaina 22.7.2017 klo 17 Tarttilaan Päivölän opistolle (Päivöläntie 52, 37770 Tarttila, Valkeakoski).

Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntömuutos.

Sääntömuutosta käsitellään toisen kerran vuosikokouksen yhteydessä 2018.

Club Renault de Finlande ry. hallitus



JULY 7-9. 2017
HANSTHOLM - DENMARK



Book your stay for the 2017 Scandinavian Renault meeting now. Please note there's a limit of 40 cabins. First come, first serve.

Hanstholm Camping is placed in the north-western part of Denmark. The Thy area is known for kilometers of deserted sandy beaches, untamed landscape of dunes, and not least the National Park.

Hanstholm Camping
Hamborgvej 95
DK - 7730 Hanstholm
Denmark
Tlf: +45 97 96 51 98
Fax: +45 97 96 54 70
E-mail: Info@hanstholm-camping.dk
www.hanstholm-camping.dk





Bensaa suonissa

Teksti ja kuvat: Tino Hanski

Neulansilmä vasempaan ja sataa oikeaan, loiva vasen, antaa mennä vaan... Risto Jarvan vuonna 1970 ohjaamassa elokuvassa Rauli Somerjoki esittää yhden tunnetuimmista kappaleistaan, ja Tapsa puolestaan on nuori automekaanikko, joka haluaisi itse ralliauton ohjaimiin. No, kaikki elokuvan nähneet tietävät miten tarinassa lopulta kävi...

Minä, Tino, olen meidän perheen mekaanikko. En kuitenkaan auto-, vaan lentokonemekaanikoksi itseäni lukeva nuori mies. Vuoden 2015 syksyllä minulle ruvettiin hankkimaan ensimmäistä autoa, josta tämä harrastaminen sai alkunsa.

Isäni Marcon kanssa yhteistuumin tutkimme kymmeniä myynti-ilmoituksia ja moni niistä olisi ollut isäni mielestä kelvollinen vaihtoehto autoilun aloittamiseen, mutta en oikein lämmennyt millekään vaihtoehdolle. En, kunnes hän näytti minulle myyn-

ti-ilmoitusta vuoden 1990 Renaultista. "Poikkeukselliseksi kaverille vähän epätavallisempi auto", mietin itseseni. Se oli saatava.

Muutamia viikkoja myöhemmin haimme Supervitosen Hämeenlinnasta, ja vaikka Relluun oli orastavan talven saavuttua jo vaihdettu talvirenkaat alle, niin tuota hyvän olon tunteen määrää on vaikea kuvailla, jonka kotiintulomatalla Renaultin kyydissä koimme. Mon Amour!

Auton edelliset omistajat olivat jo tehneet sille mitavat korin sekä tekniikan muutos- ja kunnostustyöt. Muun muassa konehuoneen muuttuneesta olemuksesta suuri osa oli saanut alkunsa jo aikaisempien omistajien toimesta. Kori on jo alkujaan ruostesuojattu niin hyvin, että se on edelleen täysin ruosteeton.

Alkututustumisen jälkeen aloitimme isäni kanssa syventymisen Rellun saloihin tallin puolella, ja työskentely jatkuu edelleen aika ajoin. Nyt, tammikuussa

2017, olen laskenut autoon käytetyn n. 340 tuntia erilaisten huolto ja muutostöiden parissa. Työteho on toki välillä ollut luokkaa mitä sattuu, mutta paljon on tullut tehtyäkin. Suurimman vastuun töistä on kantanut isäni, toki olen häntä aina niin pystyessäni auttanut. Tavoitteena on meillä molemmilla kuitenkin ollut suoriutua erittäin huolella kaikesta mitä tehdään.

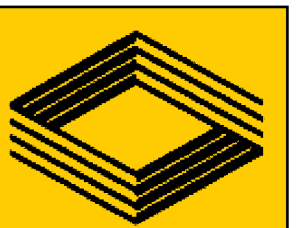
Auton alkuperäinen valkoinen Blanc Glacier 389-väri oli täydellinen pohja Renaultin rallipuolen tehdastiimin käyttämille raitateippauksille. Näillä värityksillä mm. ranskalaisten oma ralliässä Alain Oreille kilpaili useasti 90-luvun taitteessa. Vaikka Supervitoseni ei olekaan ralliteitä kiertänyt GT Turbo -malli, on sen rakentelua kuitenkin vahvasti inspiroinut rallipolkujen esikuvansa. Missään vaiheessa emme ole kuitenkaan halunneet lähteä tekemään liian tarkkaa replikaa, vaan olemme antaneet vallan omille mielilyksille asian suhteen. Ja paljon autossa on ihan minun omia juttujanikin, kuten esimerkiksi hattuhyllyn futiskenkä... muisto siitä kun aikoinani liityin ensimmäiseen jalkapalloseuraani.

Muutoksista suurimpia lienevät moottorin jatkuvan kehityksen ohella (tällä hetkellä penkitettyinä mukavat 78kW) ohjaamo ja taka-akselisto. Tupla-Webrujen syöttäessä soppaa koneelle kuljettaja istuu mukavasti suuresti muutetussa kabiinissaan. Penkit ja niiden verhoilu ovat alkuperäisiä, ainoastaan selkänöiden vaahtomuovituopaukset on vaihdettu uusiin. Kojelauta on mallia DIY, osia on lainailtu niin vanhasta Escortista kuin myös venepuolen varusteista. Mittariston ja viiksien lisäksi muita alkuperäisosa saa hakea... Ja vaikka matkamusiikista vastaakin äijämäinen 2"-pakoputkisto, niin silti tarvittaessa myös hifi-laitteisto on käytettävissä. Jostain syystä tuli asennettua Blaupunktia pelkästään... Jotta kuljettaja välttyisi sohvamaiselta löhöilyltä, on Rellussa joka kulmassa säädettävät tolpat ja taka-akseliin virkaa hoitaa muokattu Express-pakun akselisto. Kyydin pehmydestä voidaan olla montaa mieltä, mutta ainakin Rellu kulkee kuin kiskoilla. Tätä ajonautintoa korostaa vielä tarpeettoman ohjaustehostimen puuttuminen.

Vaikka auto oli ostettaessa varustettu alkuperäisillä Turbon vanteilla, niin ne saivat väistyä Virosta löydettyjen vuoden -90 Fondmetal 4300 C2 Racing -van-

teiden tieltä. Ja koska valoa pitää meidän teillämme olla, niin keulalle tuli pitkän etsinnän jälkeen hankittua Cibien Turini ns. cornering-pitkät Irlannista. Ovathan ne ulkonäöllisesti melko levottomat mutta kyllä latu valaistuu. Valoissa on muuten referenssi 10 ja keilan leveys holtittomat 72 metriä. Kaikkien osien on hankittu pitkin Eurooppaa, siellä kun Supervitonen on vielä hyvinkin yleinen kulkupeli. Varaosapuolella on myös auttanut kotipihasta löytyvä identtinen vuoden -89 GTX Prima. Tämä noin satatuhatta ajettu alkuperäiskuntoinen yksilö hankittiin alun perin, koska autostani puuttunut moottorin alapuolinen "pohjapanssarimuovi" osoittautui hankalaksi hankkia erikseen. Lukuisia pisteosia on myös siirretty autosta toiseen.

Kuten te lukijat kuvistakin voitte päätellä, niin omanlaisensa yksilöhän tämäkin Rellu on. Se tässä autojen laittamisessa on niin kiehtovaa, kun ei ole olemassa mitään tiettyä mallia miten pitäisi rakentaa, vaan jokainen saa tehdä kulkupelistään omansa näköisen. Ja valmiiksi tämä tuskin tulee koskaan... Tarkemmin autoon ja meihin saa tulla tutustumaan tulevan kesän kerhotapahtumissa. Kerhotapahtumien lisäksi varmuudella ollaan paikalla myös Forssan PickNickissä ja Porin Ränninkierrossa. Tosin tämä auto on ympärivuotisessa käytössä, joten nosta kättä jos kohdataan. *Vive le sport!*



RENAULT SuperCinq GTX Prima 1.4 v.m. -90
B/C 403 / Clean-Fonte C2J 780 / 2xWeber 36 IDF
78kW @ 4400 rpm
148Nm @ 3250 rpm
Paino: 705 kg
Omistaja: Tino Hanski, Pori



Renault 4 F6 vm. 1984



Teksti ja kuvat: Kim Holm

Ensimmäinen Tippa.



Ajatus hankkia Tipan pakuversio

Ensimmäinen autoni oli kolmivaihteinen Tippa mallia -67. Sen jälkeen niitä on ollut eri vaiheissa yhteensä 5 kpl. Olin ajatellut hankkia R4 Sinparin eli 4-vetoisen Tipan mutta kun vähän ajettu -63 löytyi, niin luovuin siitä ajatuksesta. Käyttöautoni on 4x4 Kangoo. Renault 4 F4 muodot ovat sympaattiset ja olin jonkun aikaa miettinyt että sellainen pitäisi tallissa olla. Sitä oli testannut sekä Ranskan posti että EDF eli Electricité de France. Löytyy takapenkillä ja ilman. Myös erittäin suosittu aikanaan pienyrittäjien autonä, edullinen pyörillä liikkuva työkalupakki.

Ostoyritykset

Netistä löytyy hyviä sivuja joista löytyy myytäviä autoja Ranskasta. Hakusanalla "Renault 4 F4 à vendre" löytyy vieläkin muutama kappale. Lähetin ilmoittajille ranskaksi viestejä mutta he olivat ilmeisen varovaisia vastaamaan ulkomaalaiselle ostajalle. Varaosia olin Ebayn kautta ostanut monta kertaa, käytin toimitus osoitteena ranskalaisen tuttavani osoitetta. Se toimi hyvin.

Auto on vaikeaa työntää postilaatikkoon joten se mahdollisuus oli hylättävä. Toinen tuttava asuu Nantesin lähellä maaseudulla, landella voisi löytyä hyviä yksilöitä. Lähetin hänelle muutaman esimerkin jonka olin netistä poiminut. Hän kävi niitä läpi. Muuan kommentti: "Foreign accent, bloke in England. I smell bad business here".

Auto löytyi

Lopulta auto löytyi maanviljelijä Michel Gallonin vajaan, Nantesin läheltä. Michel oli ostanut auton uutena mutta uuden autohankinnan jälkeen käyttö oli vähäistä. Vuosimalli oli 1984 ja mittarissa 52000 km.

Francois kävi katsomassa, lähetti muutaman kuvan, sopi vielä katsastuksesta ja kahden uuden renkaan hankinnasta.

Samaan aikaan kotona suunniteltiin hakumatkaa, hankittiin lento- ja junaliput ja varattiin autopaikka Rostockista paluumatkaa varten. Sillä välin auto oli katsastettu uusilla renkailla.

Hakureissu vanhan konseptin mukaan

Lennettiin Pariisiin, Charles de Gaullen kentältä suoraan TGV-junaan joka vei meidät Nantesiin. Siellä Francois on meitä vastassa hiukan myöhästyneenä ja jatkimme suoraan Michel Gallonin luo. Francois oli takapenkille meidän autonostossa. Hän oli valmistellut tarvittavat asiakirjat. Tämä on hyvä koska ostimme yksityishenkilöltä.

Rekisteröintiä varten on myös hyvä olla asianmukaiset paperit. Siellä odottivat sekä Michel että Madame Gallon, hänen äitinsä. Papereita täytettiin ja skoolattiin maatilalla omalla roséviinillä.

Olimme eksoottinen pariskunta joka tuli Suomesta saakka ostamaan heidän vanhaa Fourgonetteä. Löytyi pihilta myös puuliiterin virkaa hoitava Citroen HY. Vaimo tyrmäsi soralta kädeltä Michelin myyntitarjousta.

Fourgonette oli kuvien mukainen, tervekorinen sympaattinen auto. Kuormatilassa oli vanerilaatikko joka oli suojannut sekä lattiaa että seiniä. Matkan aikana huomattiin että laatikon alle kätkeytyi loputon määrä hiekka- ja heinäpölyä. Ranskalainen vaalean ruskea hiekkapöly tunkeutuu joka paikkaan ja muodostaa myös lokasuojien sisällä kipsin vahvuista ainetta.

Michel arvioi että tankissa olisi jonkin verran bensa,

"eihän sinne paljon mahdukaan" oli kommentti. Madame Gallon totesi vajaan jossa auto oli etää "Je ne touche pas son basar" eli hän ei sekaannu poikansa sotkuihin talliin. Suomi oli heidän mielestään paikka jossa tehdään viskiä, tarkempaa tietoa ei ollut.

Hyvästelimme Gallonin perhettä ja kiitettiin Francoisista ja lähdettiin liikkeelle. Ajoimme ravintola Clémencensiin, joka oli kuuluisa "la sauce au beurre blancista". Tämä kastike on syntynyt epäonnistuneeseen Sauce hollandais-yriksen ansiosta.

Ravintolan ovesta teksti että suljettu sunnuntaisin ja maanantaisin, nyt oli torstai. Tekstissä lisäksi että vetäkää kunnolla ovenkahvasta. Vedimme niin että ovi melkein irtosi saranoilta jonka jälkeen jatkoimme Loire jokea pitkin toiseen ravintolaan syömään Sauce au beurre blancia.

Vietimme pitkän illan Francoisin kanssa keskustellen ruuasta, veneistä, Loire-joesta ja Rabelais'ta. Nukuimme hyvin illan jälkeen.

Kotimatka

Ensimmäinen etappi oli Nantes jossa yövyttiin. Seuraavana päivänä jatkettiin Pariisiin suuntaan. Tietysti käytiin vähän ostoksilla matkan varrella. Ranskan supermarketissa ja pikkukaupoissa on eri valikoima kun Suomessa. Matka Nantesista Pariisiin kesti viisi tuntia taukoineen ja ostoksineen. Chartresin alueella on niin suuret pelot että loppua ei näy.

Joskus nuoruudessa poistuimme vähän ennen Chartresia moottoritietä peltojen kautta välttääkseni tiemaksua. Rikkomus varmaankin preskriboitu.

Pariisissa lähestyttiin etelästä ja suunniteltiin käytettiin Tour Montparnasse. Syötiin Le Plaisir-ravintolassa, hotelli huone oli niin pieni että kylppäri ovi ei auennut kunnolla ja naapurihuoneesta kuului rakastelun ääniä. Eli kaikki niin kun Pariisissa pitää olla. Aamulla käytiin Vanvesin kirpparilla.

Lähestymme Pariisia

Seuraava etappi oli Reims, samppanjakaupunki, johon saavuimme illalla. Paljon turesteja. Aperitifina tietysti samppanjaa. Kävimme Taittingerin samppanjatalossa, pysäköitiin automme muiden normiautojen kuten Porsche, RollsRoyce ym. autojen viereen. Kävimme katedraalissa jonka musistamme historian tunneilta, ainakin ne jotka olivat hereillä. Katedraalissa on Marc Chagallin suunnittelema lasi-ikkunoita.

Saimme kyydin automuseoon vanhan herrasmiehen (s. 1920) kanssa. Hän oli palvellut armeijassa mm laskuvarjojääkäriä mutta myös tiedusteluhommista. Toiminut mm Malmöstä käsin ja valvonut Iso-Britanniasta tulevia arabeja. Automme odotti museon luona ja olimme kävelemässä ympäristössä. Hän vei



Kim ja Michel.

meidät mustalla Peugeotilla museoon.

Seuraavana päivänä siirryttiin Saksaan. Minulla oli työkokous Esslingenissä, Stuttgartin lähellä. Olemme asuneet Esslingenissä 4 vuotta joten vaimo kävi tapaamassa tuttaviani sillä välin kun olin töissä.

Esslingenistä auton nokka käännettiin kohti pohjolaa. Tässä vaiheessa kuormatilasta nouseva pöly alkoi olla haitaksi asti. Piti pysähtyä huoltoasemalle jossa kolikoilla toimiva pölynimuri. Hiekka ja osa heinäpölystä saimme imuroitua pois. Matka jatkui kohti Rostockia. Satamaan saavuimme illalla.

Tullaus Helsingissä

Kun saavuimme Vuosaaren satamaan odotti positiivinen yllätys. Verrattuna edellisen auton maahantuontiin kaikki sujui kun vettä vaan. Saimme tilapäiskilvet ja matka jatkui suoraan kauppatorille ja eteläsatamaan. Piti lähentä landepaikkalle esitellä uutta kotikaupunkia. Pysäköitiin kauppatorille ja ihailtiin merinäköalaa.

Entisointi ja museointi

Auto oli myyntihetkellä, heinäkuu 2011, ajettu n. 52.000 km mutta ulkokuori oli auringon paahattama ja täynnä pieniä naarmuja ja lommoja. Sovin hovikorjaamoni, Helsingin Autopeltin, kanssa maalauksesta ilman paljoa esityötä.

Ammattilypeä maalari kuitenkin teki kaikki oikaisut ja pohjatyöt kunnolla. Auto oli kuin pakasta otettu. Vaihdoin oikeanpuoleisen etuoven. Uuden maalaamattoman oven hinta 99 € eli halvempaa kun lommon oikaisu. Ennen maalausta olin poistanut vanerilaatikon ja hankkinut tarvittavat tiivisteet ynnä muuta pientä.

Kuljettajan penkki oli huonokuntoinen joten molempia oli verhoiltava uudestaan koska ihan samantyyppistä kangasta ei enää saa. Sen jälkeen auto olikin jo valmis museoitavaksi. Museokatsastus suoritettiin elokuussa 2016.



Ensimmäinen yö Nantesissa.



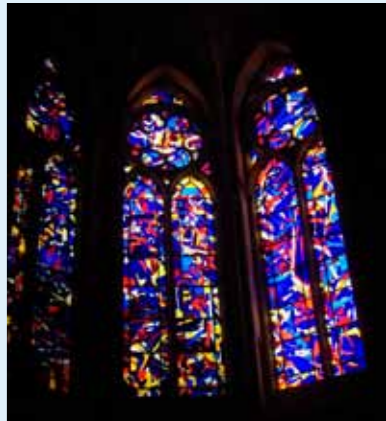
Vas. Francois Lelievre, keskellä Äiti Gallon.



HY puuvajana.



Reimsin katedraali.



Marc Chagallin suunnittelemat ikkunat.



Kansallisuus vaihtuu.

Omistajat:

Michel Gallon 1984 – 2011
Rek. tunnus: 7414UK44
Kim Holm 2011 -
Rek. tunnus: UTF – 383

Renault-huoltoautoja



Teksti ja kuvat: Kari Kitti

Kenties aivan ensimmäinen Renaultin ns. huoltoauto oli tietojeni mukaan Billacourtin tehtaalla 1900-luvun alkupuolella liikunut G-tyyppin auto, jonka takapenkin tilalle oli rakennettu pieni lava. Tätä pick-uppien varhaista esi-isää käytettiin tehtaan sisäisiin tavarakuljetuksiin, mutta tarinan todenperäisyydestä ei ole minkäänlaista varmuutta. Varsinaisia huoltoautoja alkoi ilmestyä seuraavilla vuosikymmenillä, mutta vasta 50-luvun alussa ne saivat yhtenäisen värityksen. Oranssilla ja valkoisella maalatut autot herättivät varmaankin ulkonäöllään ansaittua huomiota, oli varmaan tuohon aikaan hyvinkin poikkeava väritys.

1. Ensimmäisen mallin pohjalevyssä on nimi Juva 4, tunnetaan myös nimellä Juvaquatre, Juva sekä myöhemmin Dauphoisine. Juuri tämä yksilö on ranskalaisen Renault-kerhon Club des Amateurs d'Anciennes Renault omasta harrasteautosta valmistettu pienoismalli, joka alkaa olla nykyään jo hieman harvinainen. Näitä oli myytävänä mm. heidän kerhotilansa tyhjennyspäivillä Billancourtissa 2002. Se oikea 1:1-auto oli parkissa kerhon edessä. Malli on muutoin normaali farmariauto mutta väritys, rekisterinumero ja tuo teksti kyljessä tekevät siitä pikku harvinaisuuden. Alkaa olla tämäkin jo aika vanhaa tuotantoa, koska se on valmistettu Ranskassa. Valmistaja Elicor/Surber. Taisi olla niin, että Surber on tuunnannut Elicorista tuon C.A.R:n erikoismallin.

2. 4CV palveli autoilijoita ja korjaamoja Rouenin seuduilla. Tämä ryppypeppu on vain kaksipaikkainen pakettiauto, takapenkin tilalle on tehty tavarasäiliö. Eihän se suuren suuri ole, mutta on sinne mahtunut ainakin riittävästi työkaluja. Versio tunnetaan myös nimellä Tôle eli peltikytki (ihan itse suomennettu). Viime vuosituuhannen puolella valmistetuissa malleissa ei liiemmin ole yksityiskohtia, no etuvalojen lasien rihlaus sekä takalamppujen muodot saavat kyllä kehuja. Tuohon aikaan kahvat, saranat, keulamerkki, listat ja muut koristeet olivat jo valmiina valumuotissa. Ei ollut peilejä tai muita turhuuksia irtoamassa heti ensimmäisenä. Oranssin väristä Service-ryppistä on saatavilla myös 1:18- ja 1:87-kokoisena. Valmistaja Verem/Solido, Ranska.



3. Oranssivalkoinen Estafette on ainakin minun mielestäni tämän jutun maukkaimman näköinen auto, jotenkin tuo kaksivärisuus sopii Estaan oikein mainiosti. Pariisin rekisterikilvillä varustettu pikkubussi on kenties kuljettanut autonsa huoltoon tuoneita asiakkaita pitkin ja poikin kaupunkia. Kori on pitkä ja korkea, etusäleikkö ensimmäistä tiheää mallia, kuljettajan ovi on saranoitu etureunastaan eli vuosimalli sijoittunee jonnekin 60-luvun puolelle. Erittäin tarkka keulamerkki ja logo tuulilasin alapuolella kertovat auton moottorin olevan 850 kuutiainen (ehkä). Sisustaa täytynee kehaista penkkien osalta, muuten mustat mutta tukikahvat eli "hampaiden poistoraudat" on maalattu oranssilla. samoin takapenkkien oikeanpuoleisten istuinpaikkojen penkit ovat erillisiä, taitettavan näköisiä. Valmistaja City, Ranska/Kiina.

4. Valkoinen Tippa-paku tyyppiä 4F4 on saanut kylkiinsä keltaista väriä ja mustan raidan, ja siinä on sitten seuraava service-väritys. Kapea jäähdytäjän säleikkö ilman kromireunusta sekä maalatut lampun kehykset paljastavat mallin olevan ns. hinnat alkaen -versio. Putkipuskurit ja ensimmäinen kojetaulu varustettuna melkein kolmion mallisella pienellä taustapeilillä kertovat, että nyt ollaan liikkeellä ihan tuotannon alkupään autolla. Pienoismalli on ihan hyvän näköinen, mitä nyt peilin varsi on turhan jämäkän näköinen ja sivuviilku liian alhaalla. Haettaneeko tuo... Ja plus-pisteitä tulee takaosaston lattiamatosta, siinä kun on raidat ihan oikean suuntaisesti. Valmistaja Vitesse, Portugali/Kiina.



olla tavallista paksumpi kerros maalia, joten ne näyttävät vanhanaikaisemmilta kuin pikkutarkat kalliimmat mallit. Kantavuusmerkinnät löytyvät kolmiopellistä ja taustapeili on juuri oikeassa kohdassa A-pylväässä. Oikeanpuoleisen Ranskan Marseillessa päivystäneen uudemman Tipan katolle on asennettu hieno Renault-logo toteemi. Se saa erikois-nippelipalkinnon, taitaa olla ensimmäisen kerta kun näen 1:43-kokoisessa auton vanteessa venttiilin tapin! Alustan nippeleitä ovat vääntösauvat edessä ja takana, keltainen varapyörä, pakoputki kannattimineen ja roiskeläpät edessä. Ja tuon 4F4-paku-version oikean malliset puskurit eli edessä uusi muotoiltu ja takana vanha putkipuskuri. Vanhemman Tipan valmistaja on tuntematon, keräilyserjan julkaisija Altaya. Uudemman Universal Hobbies, Kiina.

6. Seuraavaksi pari pientä (1:55) keltaista 4 Fourgonnettea, molemmilla on takanaan jo useita leikittyjä kilometrejä, jotka näkyvät ulkomuodossa. Ja kuitenkin ne ovat lelukopassa pyörineiksi pikkuautoiksi oikein hyväkuntoisia. Kumpikin on ilmeisesti peräisin samasta muotista, mustalla säleiköllä varustettu on alkuperäinen ja toinen kopio. Eroavaisuuksia ovat sisustan värin lisäksi vanteet ja kyljen musta raita. Tiedä sitten, mikä firma on peittänyt pohjalevystä Majoretten nimen ja sarjanumeron ja alkanut valmistaa aivan samaa autoa jossain päin maailmaa. Kuitenkin Majorette myös käytti tuota samaa vannetta muissa paku-Tipoissaan. Niitähän on ainakin palopäällikön auto ja kaksi eriväristä puhelinyhtiön autoa.



7. Toinen Estafette on jonkin verran pienempi malli eli noin 1:60-kokoinen vanha muovimalli. Tarkkaa valmistusvuotta en tiedä, siinä on kyllä jo tuo uudempi harvempi etusäleikkö ja isot etuviilkut. Jaksan aina ihmetellä, miten nämä ettenkö sanoisi ohuesta jonkin sortin muovista valmistetut vekottimet oikein ovat kestäneet vuosien myllerryksen. Nythän tämä yksilö on ollut turvassa vitriinissäni jo 22 vuotta. Luksusta tässä on kyljen toimiva liukuovi sekä kattopelien hyvät pokkaukset, kaikki kohdallaan. Punaisesta tekstistä päätellen tämä Esta on tainnut olla Renaultin oman kilpatallin käytössä. Valmistaja Champion, Ranska.

ri, koska hevosvoimia siinä on 136 ja nopeutta 200 km/h. Leluksi valmistetut autot ovat vankan tuntuista ja hyvin valmistettuja ja kuitenkin yksityiskohtaisia, Meksun 17. tuuman vanteetkin ovat oikein Nervastellat. Ihmekös se sitten on, että jotkut isot äijät näitä keräilevät ja lasihyllyissä säilyttävät! Kaikki ovat Norevin valmistamaa Renault Toys sarjaa.



5. Kesälomalaisten matkanteon varmistamiseksi Renault perusti vuonna 1966 ainakin Ranskaan ja Espanjaan oikeat Service-Tippa-laivueet auttamaan pulaan joutuneita lomalaisia. Niistä on olemassa upeita kuvia kirjoissa ja netissä, esim. 30 Service-Tippaa muodostelmassa tyhjällä Champs Élyséellä. Vasemmalla oleva Espanjan Tippa on paikallista kioskiauto-sarjaa, jossa on muitakin Tippoja, eri firmojen pakuja. Niissä taitaa

8. Uudempaa kalustoa edustavat Kangoo, Megane ja Trafic ovat nykytyyliin valkoisia kelta-mustilla teippauksilla. Hinauksiakin suorittavat Kangoo ja Trafic voisivat olla vaikka nelivetoisia, se tosin ei käy selville mallimerkinnoista eikä pohjalevystä. Meksun ja Traficin pohjalevyyen on stansattu entisajan tyyliin autojen hevosvoimat ja huippunopeudet. Esimerkiksi Meganesta taitaa olla 2-litrainen moottori,



Alpine A310 palasiksi - ja kasaan

Aluksi oli tarkoitus korjata vain rikkinäiset nahkaverhoilut penkeissä, mutta jo penkkejä purkaessa homma alkoi levitä penkin rungon vikojen korjaukseen, siitä valua kohti sisäverhoilua ja pikkuhiljaa auton ulkopintoihinkin eli valtasi koko auton.

Penkkien sisältä löytyi hienolla kuviolla olevaa tukikangasta, kuten kuvista 2 ja 3 paljastuu, sekä rans-

kankielisiä käsin piirretyjä kuvia ja tekstejä, veikkaisin ajo-ohjeita jotka olivat sen verran verhoiluliiman peitossa, ettei niistä saanut kuvaa.

Penkkien jälkeen homma jatkui lattiaverhoilujen ja sisäverhoilujen irrotuksella, tosin verhoilut jatkuivat lasien alle, joten ensin oli otettava sivulasit irti. Sivulasit olikin sitten liimattu oikein huolella ja todella paksulla liimamassasaumalla. Ne vaativat pari työpäivää (siis oikean työpäivän jo päätyttyä) per lasi.

Hommaa hankaloitti se, että piti yrittää olla rikkomatta koria tai lasia. Kuvassa 8 näkyy liimamassa, joka jäi vielä lasin irrotuksen jälkeen korissa olevaan uraan. Kabiinin puolelta verhoilukangas oli taivutettu pohjimmaisiksi siihen lasin ja massan alla olevaan rotkoon. Lasin alta löytynyt kangas oli alkuperäistä ja väritään sinistä – samoin kuin autokin on ollut tehtaalta tullessaan. Joku auton edellisistä omistajista oli päättänyt vaihtamaan auton värin punaiseksi, mutta sekään ei ollut kelvannut, joko seuraava tai sama omistaja oli varmaan halunnut enemmän näkyvyyttä matalalle autolle ja maalauttanut sen keltaiseksi. Verhoilu on jossain vaiheessa vaihdettu sinisestä mustaksi, joka tietysti sopii niin punaiseen kuin keltaiseenkin paremmin.

Sisustan muutoksen yhteydessä oli teho/painosuhdetta ilmeisesti haluttu parantaa, koska kaikki äänieristykseen käytetty oli poistettu autosta ja varmaan myös jotain muutakin painavaa. Maahantuon-



Renaultist

tikatsastuksessa auton painoksi saatiin noin 780 kg. Tosin painon kevennystä on yritetty vähentää tekemällä keskikonsolin etuseinä 3 mm paksusta kuparilevystä. Onhan se tietysti ollut helppo materiaali radio- ja kytkinaukkojen työstämiseen ja muotoon taivuttamiseen.

Alpinen sisälle jäi tässä vaiheessa kasa sähköjohtoja ja vanha rikkinäinen rattii, joka helpotti auton viemistä maalaamoon. Vaihdekeppi ja käsijarrukahvakin saivat poistua autosta ennen maalausta.

Nyt, vaikka sisustus kaikkineen oli autosta poistettu, en vielääkään keksinyt, mistä matkustamon ilman on tarkoitus siirtyä ulos. Kyselin tätä joskus kerhon foorumillakin, mutta en saanut vastausta.

Ovien irrotuksen ja muiden luukkujen poiston myötä auto alkoi olla valmiina siirtymään TT-auto-maalaamon käsittelyyn. Kuvassa 13 vanha "pappa-Meksu" sai kunniatehtävän toimia Alpinen siirtäjänä maalaamoon ja myöhemmin kotitalliin takaisin. Sillä välin kun maalaamo alusti auton koria maalauskuuntoon, alkoi purkaminen: lasit, oven kehykset ja muu irtoava tavara otettiin pois.

Kuvassa 14 Alpinesta on kaavittu maalia irti ja halkeamat merkattu odottamaan korjausta. Harmi, etten saanut otettua näistä vaiheista enempää kuvia.

Ovien säätö oli toteutettu aikamoisella kasalla saranan ja korin väliin tulevia metallisia säätölevyjä. Kuskin puolella alasarana oli noita säätölevyjä 4 cm:n paksuudelta, kun yläsarana niitä oli vain 1 cm. Oikealla puolella alhaalla levyjä oli noin 3 cm ja lisäksi yksi radion kiinnitysraudan pala, yläsarana noin 0,5 cm ja taas radion kiinnitysraudan kappale.

Onneksi asutaan paikkakunnalla, jossa on Iskun tehtaanmyymälä, josta saa edullisia varaosia Alpinen eli kuvassa 6 näkyvät etukontin saranat, ne ovat samat kuin keittiönkaapeissa, lisättynä metallilaipalla. Etuluukun saranan kiinnitys oli joskus irronnut lasikuidusta (kuva a) ja kiinnitetty liimamassalla uudestaan. Luukkaa irrottaessa nämä pultit lähtivät tietysti pyörimään joten revin, leikkasin ja kirosin metallilaipan irti luukusta. Sitten oli vuorossa uuden laipan teko ja vaarnojen hitsaus peltiin kiinni, kannallisia pultteja ei tilan puutteen takia voinut käyttää (kuvat b ja c).



1/2017

Sitten ihmettelemään, miten saan kohdistettua laipan oikeaan kohtaan nokkapeltiin tai tässä tapauksessa nokkalasikuituun. Oikeaa kohtaa ei voinut päätellä mistään, ja autokin oli jo maalaamossa. Pitkän mittailun ja toiseen puoleen vertailun tuloksena paikka löytyi ja vastakappale laminoitiin kiinni (kuva d). Jännityksellä jäin odottamaan, sopiiko se paikalleen, kun luukun asennuksen vuoro tulee.

Jossakin vaiheessa inspiraatiota odotellessa tuli nikarokuitua tallin ulkopuolelle Alpinen A-logo, tietysti keltaisena (kuva 16). Nyt naapuritkin tietävät, milloin Alpine-projekti etenee, kun logon valo palaa.

Alpinen moottorikin (kuva 17) odottelee pur-



1.



08.02.2014 11:55



2.



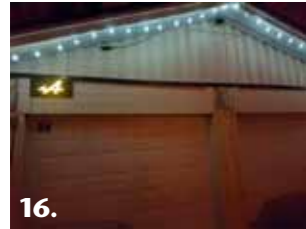
6.

kuun pääsyä, uutta sisustusta ja ehkä lisäpiristystä. Joku aikaisempi omistaja on moottoria joskus piristänyt ainakin uusilla nokilla, kannen muutoksilla ja jollain muulla, se selviää auton saksalaisesta rekisteriotteesta pitkänä liutana lyhenteitä autoon tehdyistä muutoksista. Moottorin vaihtokin on yhtenä vaihtoehtona, kun tallin nurkalla on pari Safranen 3.0 12 v -konetta ja yksi 3.0 24 v -voiman lähde. Siinä tosin saattaa olla jonkinmoinen sovitusrakka autoon asennuksessa. Kuvassa 18 on koko pakoputkisto ilman pakosarjoja; kuten putkiston ja vaimentimen koosta voi arvata, ei naapurusto hirveästi tykkää, kun aamulla klo 5.30 lähtee töihin. Putkisto on tehty ruostumattomasta, joten sille ei kovin paljoa tarvitse tehdä.

Kuvassa 21 on Alpinen hyvin kevyeksi suunniteltu oven lukkolaite. Lukkokaan ei paljoa entrausta tarvitse, putsaus, keltapassivointi, rasvaus ja taas kestävä seuraavat 27 vuotta.

Alpine on aikanaan pullistettu Fleischmannin Group 5 -levityssarjalla, näin kertoo auton saksalainen rekisteriote. Alustasta löytyy tietysti säädettävät iskuvaimentimet ja erittäin jäykät jouset.

Juttu jatkuu, kun inspiraatio taas iskee auton kansa ja kodin remontti sallii.



16.



A.



B.



21.



13.



RENAULT
Passion for life

Suomen kaunein automallisto
nyt entistä kilpailukykyisempi.
Uusi Renault **MEGANE** Navi Style



LUE
VERTAILU
renault.fi

MEGANE Navi Style -kampanjamallit hinta alk. 20.690 € (sis. tk 600 €)

Vakiona mm. Automaattinen kaksialueilmastointi • 16" kevytmetallivanteet • Automaattinen kaukovalojen vaihtojärjestelmä • Mäkilähtöavustin • R-Link 2 -multimediajärjestelmä suomenkielisellä navigoinnilla • Kaistavahti • LED-takavalot aina päällä • Tuulilasinyyhkijän sadetunnisin • Vakionopeudensäädin • Älyavainkortti kävele pois -toiminnolla.

MEGANE Navi Style alk. 20 090 € + tk 600 €. Kulutus 5,4 l/100 km, CO₂ 120 g/km. Tarjousta ei voi yhdistää muihin etuihin. Kuvan autot erikoisvarustein. [f](#) [yt](#) [renault.fi](#)

AUTOTALO PELTTARI
www.autotalopeltari.fi
Korjuuntie 17-19 PORI, puh. 044-5601278

AUTOTALO PELTTARI
www.autotalopeltari.fi
Allastie 1, RAISIO, puh. 044-5601250



Renault myyntivastaava
Miikka Sonkki
puh. 040-527 9220

Talvinen Heikki 2017



Teksti: Kari Kittä



Jälleen kerran Turun seudun hassuimmat aktiiviharrastajat kokosivat voimansa ja päättivät (puh.joht. määräsi) lähteä mukaan 31. kerran järjestettävälle Talvi-Heikki-rompetorille. Tai niin kuin järjestäjien virallinen ilmaisu kuuluu: ajoneuvoharrastus- ja keräilytapahtumaan.

Näiden talvella järjestettävien autoharrastustapahtumien vaikein puoli on tietenkin se, että mistä ihmeestä saadaan autoja paikalle, nääs kun useimmat harrasteautot vielä nukkuvat tuohon aikaan sikeää talviuntansa.

Nytkin saatiin reippaiden kerholaisten avustuksella tarvittava määrä kasaan, tosin yksi auto ei vaan yksinkertaisesti päässyt talvisäilytyspaikastaan jyrkkää jäistä ylämäkeä pitkin Turkuun johtavalle tielle, vaan joutui peruuttamaan takaisin talliinsa. Kuljettaja kyllä yritti kolme kertaa päästä mäen päälle, mutta joutui luovuttamaan, kun kolmannella yrityksellä melkein liukui kaksi metriä syvään ojaan. Siinä oli yrittystä, ja kaikki tämä tapahtui myöhään perjantai-iltana työpäivän jälkeen. Renault-kerho nostaa hattua. Mutta



kenties ensi vuonna uusi yritys paremmalla onnella.

Järjestäjien toivomuksesta meillä oli jälleen tänä vuonna mukana kaksi ns. Youngtimers-autoa, Megane Coupé ja Vitosesta uskorinen sporttiversio. Tämän kaiken tarkoituksena on tietenkin houkuttaa uusia nuoria harrastajia mukaan tähän hassun hauskaan harrastukseen. Ja tuon valkoisen Vitosen kohdalla se houkuttelu on onnistunut. Autosta lisää tämän lehden muilla sivuilla.

Kai huomasitte kilpuri-Kasin numero 77, sama kuin Valtteri Bottaksella. Kenties se on sattumaa tai todellista fanitusta, tarina ei kerro, mistä tuo numero on kotoisin. Tämän auton ympärille taas kokoontuivat kaikki vähänkään vanhoista ratakilpureista kiinnostuneet, yritämme saada auton esittelyyn vaikka seuraavaan numeroon.

Naapuriosastolla esillä ollut tosi paljas D-mallin Citroën (ehkä ID) keräsi myös paljon kansaa ympärilleen ihmettelemään ranskalaisten suunnittelijoiden mullistavia ratkaisuja. Tuo kuva on otettu juuri ennen tapahtuman päättymistä, koska muulloin ison kissan kori oli ihmismassan ympäröimä.

Loppuun samat sanat kuin viime vuonnakin. Renault-kerho kiittää ja kumartaa kaikkia tapahtuman järjestelyihin osallistuneita jäseniä sekä tietenkin autojen omistajia.



Uusi Renault ZOE 400 km* | 100 % sähköä



Uusi ZOE Z.E. 40 alkaen
33.590 € sis. tk 600 €

Yksinkertaisesti vallankumouksellinen sähköauto.

Uusi Renault Zoe vie sinut minne haluat, sen takaa 400 km toimintamatka.
Takuu 4 vuotta tai 100 000 ja 24 h tiepalvelu.

*NEDC-testin mukainen toimintamatka on jopa 400 km.
Zoe Z.E. 40 Life 32 990 € + toimituskulut 600 €. CO₂ 0 g/km. Kuvan auto erikoisvarustein.

f renault.fi

Renault sähköautot
vain meiltä!

Kliinkerikaari 2, Petikko, Vantaa
Avoimna ma-pe 10-18 ja la-su 10-14
Huolto avoimna ma-pe 7.30-17
asiakaspalvelu@autoverkkokauppa.fi
huolto@autoverkkokauppa.fi

1/2017

AUTO **VERKKOKAUPPA** .fi

Aina, kaikkialla ja Petikossa.
Uudet autot: 0207 997 810*
Huoltopalvelut: 0207 997 830*
Verkossa 24/7

Historian havinaa eli jäärataa Naantalissa



Kuva 1

Lehden motorsport-toimitus sai haltuunsa tässä esiteltävät, vanhat ja harvinaiset valokuvat, joista tiesimme vain, että kuvat ovat Naantalista ja että ne on ottanut sikäläinen sanomalehtimies ja kotiseutuhistorioitsija Raino Puottula (1930–2011).

Puottula työskenteli toimittajana useissa Naantalin seudun sanomalehdissä, ja Rannikkoseudun päätoimittajana hän vaikutti vuosina 1975–1987. Hän oli kova urheilumies ja siksi oli luontevaa, että hän valokuvasi myös autokilpailuja, varsinkin Naantalin paikallisia kisoja. Matka kilpailupaikallekaan ei ollut pitkä, sillä Puottula vaimoineen asui Kuparivuorella yli 57 vuotta. Kotiseutuhistorian aktiivisena tallentajana hän on mm. kirjoittanut seitsemän Naantalia käsittelevää kirjaa, ja vuonna 2009 tasavallan presidentti Tarja Halonen myönsi hänelle kotiseutuneuvoksen arvonimen.

Tällaiset vanhat autourheilukuvat ovat aina kiehtovia, sillä niitä ei ole liikaa säilynyt. Noihin aikoihin kuvien ottaminen oli hiukan toista kuin nykyään, yleisöä kilpailuissa oli kyllä paljon, mutta toisin kuin nyt, ihmisillä ei ollut kännykkäkameraa eikä muitakaan digivälineitä. Valokuvaus oli ihan oma taiteenlajinsa, ei katsomossa seisoskelun oheistoimintaa kuten se tahtoo nykypäivänä olla.

Toinen paljolti muuttunut asia on lumi ja

jää, jota Naantalissa on ollut todistettavasti ainakin vuonna 1966, jolloin kuvien jääratakilpailu on ajettu Nunnalahden radalla. Onhan niitä oikeita talvia toki ollut vielä kauan tuon jälkeenkin, allekirjoittanut muistaa käyneensä Nunnalahden kilpailussa vielä 80-luvulla, mutta enää se ei olisi mahdollista. Täällä lounaisessa kolkassa ei tuollaisen kilpailun kantavaa jäätä ole tainnut olla kuin muutaman kerran 2000-luvulla, ja kokonaan oma hommansa olisi saada joltain ympäristökeskuksesta lupa pöristellä aivan kaupungin keskustan kupeessa. Nunnalahdella homma tyssäisi viimeistään siihen, kun joku äkäinen kylpylähotellin asukas heräisi parvekkeen alta kuuluvaan kilpurien pörinään ja tulisi laittamaan pisteen koko touhulle.

Toista oli 60-luvulla, silloin jäärata-ajaja järjestettiin joka puolella Suomea läpi talven, ja ne olivat erittäin suosittuja niin kilpailijoiden kuin katsojienkin parissa. Ajamaan pääsi vakioautolla, eikä kilpailumatka ollut kynnyksymys, ei sen enempää ajamaan haluaville kuin katsojillekaan. Itse menin pikkupoikana hiihtämällä Piikkiön lahdele ja jos siellä ei ollut mitään toimintaa, isän mukana pääsi naapurikuntaan Paimioon, jossa oli vähintäänkin seuran ns. harjoitusajot sunnuntaisin.

Kyse ei ollut edes siitä, että "jossain maaseudulla nyt sai touhuta mitä huvitti", vaan

suurimmat ja suosituimmat jääratakilpailut ajettiin aivan Helsingin keskustan rantajäällä. Niistä kilpailuista on luonnollisesti enemmän kuviakin olemassa, koska ihmisiäkin oli paikalla niin paljon enemmän. Jääratakilpailujen suosioista ja arvostuksesta kertoo myös se, että silloin vanhaan hyvään aikaan varsinkin arvokilpailuissa oli aina mukana tunnettuja kuljettajia. Lähtöluettelossa oli kaikkien tuntemia nimiä kuten Timo Mäkinen, Pauli Toivonen, Leo Kinnunen, Jorma Lusenius, Heikki Liedes jne. – listaa voisi jatkaa loputtomiin. Täysin unohdettu laji ei jäärata tänäänkään ole, SM-arvosta on kilpailtu tänäkin vuonna, mutta laji on muuttanut hyvin paljon muotoaan. Sarjaan osallistuu lähinnä alan spesialisteja, autot ovat erikoisrakenteisia, kisoja on paljon vähemmän ja luonnollisestikaan osakilpailuja ei löydy Etelä-Suomesta.

Nämä jääratat ovat siis Naantalista Nunnalahden kilpailusta joka ajettiin 13.3.1966. Kuvista on helppo tunnistaa tuttuja automerkkejä, mutta sen selvittäminen, kuka milläkin autolla ajoi, vaatii jo pientä salapoliisityötä. Lähestyin asiassa Jarmo Leväsluotoa, joka on jo pitkään tallentanut ja tilastoinut Suomessa ajettuja autokilpailuja. Ei mennyt kauaakaan, kun Jarmon taulukoista selvisi hyvin pitkälle, ketkä näissä kuvissa ajavat. Tuohon aikaan ratakilpailuissakin oli vielä rekisterilaatat paikoillaan, asia joka luonnollisesti auttaa tilastoinnissa. Nykyäänhän kilpiä ei käytetä kuin ralleissa ja niissäkin suurin osa on punakilpisiä, vain kyseiseen käyttöön tarkoitettuja autoja. Olenkin miettinyt, kuka ne joskus viidenkymmenen vuoden päästä tunnistaa ja miten...

Kuva 1. Kuvasta välittyy hyvin jääratakilpailun tunnelma, lunta on paljon ja niin on myös yleisöä ja aivan radan reunassa. Pekka Helle on hyödyntänyt takatuupparin ominaisuudet ja ottanut piikkipaikan Renault 8:lla, Minit nahistelevat sisäpuolella ja tila alkaa



Kuva 2



Lasse Viljanen ja Renault 8 G, tuloksena yleiskilpailun nelossija ja luokkansa (alle 1300cc) toinen. Luokassa oli kaikkiaan seitsemän osallistujaa ja kokonaiskisan lopputuloksista löytyy 31 nimeä.

Teksti: Markku Rantanen

Kuvat: Raino Puottula, julkaisuluvan Renault-kerholle antoi Leena Lempiäinen ja kuvat toimitti Timo Lempiäinen.

Jarmo Leväsluodolle erityiskiitos kuljettajatuunnistuksista!

uhkaavasti loppua kesken. Volvo on takave-toisena hieman pulassa tuolla irtolumella, ja muut ovat jo jääneet selvemmin.

Kuva 2. Lähtö on juuri tapahtunut ja järjestys vasemmalta oikealle: R 8/Lasse Viljanen, Peugeot/Kauko Mäkelä, R8/Pekka Helle ja Mini Cooper/Eero Pesonen. Aivan oikean laidan Cooperia ohjastaa mitä ilmeisimmin Jommi Salomaa, kilvestä ei ihan saa selvää, mutta tuntomerkkien perusteella tuo tieto täsmää parhaiten.

Kuva 3. Tuohon aikaan oli hyvin tavallista, että perheen vaimo osallistui samalla autolla naistenluokkaan, jahka mies oli ensin ajanut

omat niin sanotut päälähtönsä. Lisäksi, kuten edellä tuli todettua, osallistumiskynnystä ei ollut tehty turhan korkeaksi, vaan paikkakuntalaisille oli myös oma lähtönsä ja oletamme ja luulemme tietävämmä, että kuvassa on yhdistetty paikallisten ja naistenluokan lähtö. Kytikintä on juuri nostettu, koska jokaisessa autossa keula keventää hiukan. Lähdössä mukana vasemmalta oikealle Eero Malinen, Eila Koivisto, Raija Viljanen, Eeva Fleminch, oikean laidan IMP on rymätylläläinen Erka Tanila ja takaa pilkistävää Volvoa ajaa Pirjo Kuusisto. Kuten sanottu, tämänikäisten kuvien tunnistuksessa on omat haasteensa, joten varaan

prosentin virhemahdollisuuden näihin kuljettajien nimiin, jos kuitenkin käy niin, että joku taatusti tietää jotain muuta.

Kuparivuoren Pikes Peak

Naantalissa ajettiin myös Kuparivuoren mäkilpailu. Lajin luonnetta voisi verrata nykyiseen rallisprinttiin, sillä erotuksella, että mäkilpailussa tie nousee kokoajan yöspäin. Väliotsikossa mainittu Pikes Peak on maailman kuuluisin mäkilpailu ja moni on varmasti nähnyt Youtubesta Ari Vatasen huiman suorituksen Peugeotilla. Erityisesti mieleenpainuva on kohta, jossa aurinko häikäisee pahasti, toisella puolella on kilometrien rotko ja mitä tekee Vatanen? Nostaa toisen käden aurinkosuojaksi ja painaa kaasua pohjassa monisataheppaisella Pösoällä senaikaisten ennätysten.

Kuparivuoren Mäkiokoe on ollut ikään kuin sen ajan Pikes Peak pienoiskoossa, rallin erikoiskokeen tapaista pikkutietä tuupattiin menemään niin kovaa kuin kykenee, ja nopeimman ajan tehnyt oli kilpailun voittaja. En tiedä, monestiko kyseinen kilpailu järjestettiin, ehkä vain tuon yhden kerran. Tämä valokuvien Kuparivuoren Mäkiokoe ajettiin 19.3.1967, ja Raino Puottula oli jälleen kame-roineen paikalla.

Ulkopaikkakuntalaisille selvennös; kun menette Rymättylän kesäpäiville, niin Kuparivuori on sen kallion päällä, josta ajatte läpi tunnelissa ja heti tunnelin jälkeen sillalta näkyvä oikealla presidentin kesäasunto Kultaranta.

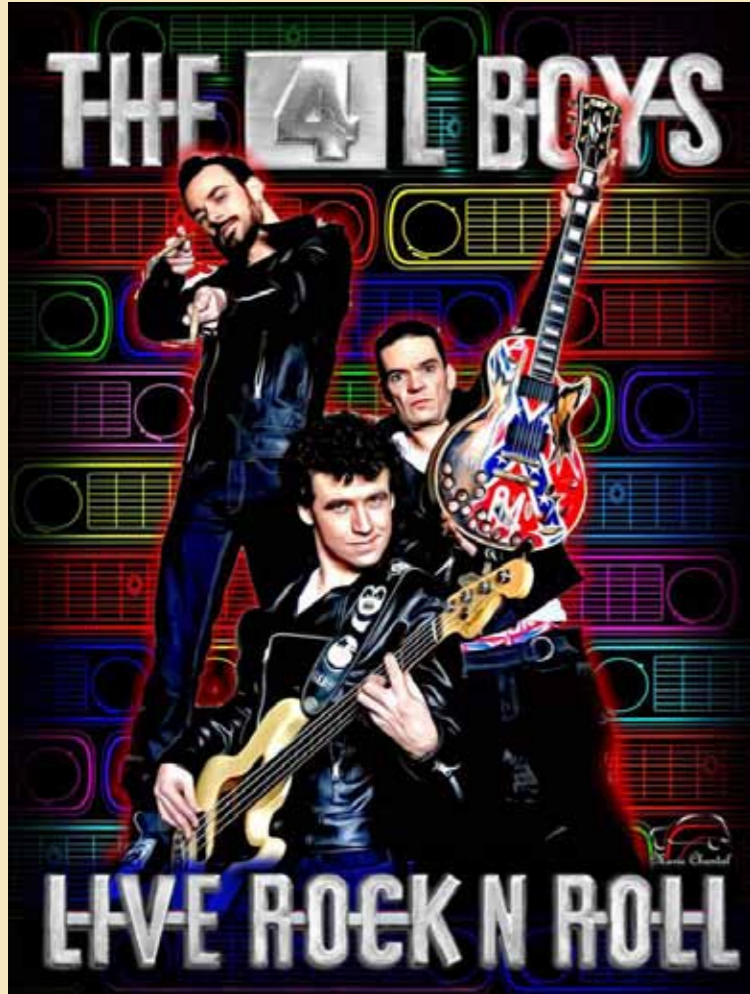
Lajina ei mäkiajo ole Suomestakaan täysin hävinnyt, juhannuksen Isosyöte-mäkiajo on jo klassikkokilpailu. Lajina se on siis rallisprint-kisa, ja tämän vuoden päivämäärä on 23.6. Jos mukana sattuu olemaan historic-luokkalaisia, siellä voi päästä ainakin ajatuksissaan Kuparivuoren tunnelmiin.

Taas haluan jättää sen prosentin liikkumavaraa, mutta kaikki täsmää siihen että tässä kuvassa ajaa Ensio Mikander.



Kuva 3





The 4L Boys Teksti: Tom Bruinink

Ihan oikean The 4L Boys -rokkibändin juuret ovat syvällä eteläisessä Ranskassa, Ardechen departementissa. Vuonna 2010 perustetussa orkesterissa soittavat Camille, Clement ja Fabien ovat todellisia R4-faneja. Keikka-auto Renault 4 Fourgonnette vie heidät esiintymään uusiin paikkoihin, kuten Montelimariin, Venteroliin ja Fabieniin.

He ovat panostaneet iloiseen rokkiin, joten keikkapaikat ovat yleensä aina täynnä. Hiljattain he julkaisivat ensimmäisen albuminsa nimeltä New Wave. Jos kiinnostus heräsi, niin osoitteesta www.the4lboys.com löytyy heidän cd-levyjään ja fanipaitojaan.

Valmistelut vuoden 2017 kiertueelle "Chicks Love Car" ovat jo käynnissä, ja mehän tiedämme, mitä autoa he tarkoittavat...



Teksti: Tom Bruinink

Hyväntekeväisyyttä Dusterilla, osa 2 Teksti: Tom Bruinink

Tässä jatkoa viime numerossa alkaneelle "Cape2cape"-tarinalle Nordkapista Kapkaupunkiin. Hyväntekeväisyystiimin jäsenet Hugo Willems, Jos Harms ja Michel de Groot kertoivat 22 250 kilometrin pituisen reissun sujuneen oikein hyvin, ainoastaan yksi ylinopeussakko jäi harmittamaan.



Dacia Duster 4X4 Privilege vei osallistujat läpi 21 maan matkalla Etelä-Afrikan kärkeen. Revontulet, lumi, jää, sade, myrsky, muta, kylmä ja kuuma ehtivät tulla tutuiksi kahden kuukauden aikana.

Autotalo Ovingin Bert Oving on syystäkin tyytyväinen tiimin toimintaan, retki meni ilman teknisiä ongelmia ja tärkein kaikista, lasten koulunkäynnin ja terveydenhoidon parantamiseen suunnattu hyväntekeväisyyspahtuma onnistui.

Väitetään, että 9000 kilometrin pituinen, nykyään Etelä-Amerikassa ajettava Dakar-ralli olisi maailman rankin autokilpailu. Tänäkin vuonna siihen osallistui kaksi Renault Dusteria, joista toinen joutui valitettavasti keskeyttämään kisan.

Argentiinalaiset Facundo Arduoso ja Genardo Seicolone sen sijaan sijoittuivat erittäin tunnetulle sijalle 22. Dakarissahan jokainen maaliin päässyt on aikamoinen sankari.

Kuvassa Arduosson ja Seicolonen Duster näyttää kyllä suorastaan lentävän.



twingo
RENAULT



RENAULT

Renault-kerhon vuosikokouksen päätöksiä



Kerhon vuosikokous järjestettiin 25.3. Tampereen Käyttöauton tiloissa. Kokouksen ohella meillä oli taas kerran mahdollisuus nauttia Käyttöauton vieraanvaraisuudesta ja luoda silmäys kevään Renault-uutuuksiin. Ettei vain olisi autokuumeita ilmassa?

Kokouksen yhteydessä kerho sai myös kaksi uutta kunniajäsentä, kun pitkään hallituksessa toiminut Merja Takalo ja 25-vuotisen uran kerhon toiminnantarkastajana tehnyt Markku Klemola nimettiin kunniajäseniksi.

Kokouksessa tehtiin seuraavat päätökset:

Hyväksyttiin viime vuoden toimintakertomus sekä kuluvan vuoden toimintasuunnitelma ja budjetti.

Esitettiin tilinpäätös ja toiminnantarkastajan lausunto sekä myönnettiin hallitukselle vastuuvapaus.

Päätettiin pitää liittymis- ja jäsenmaksut ennallaan myös vuodelle 2018, eli jäsenmaksun suuruus on edelleen 20 €, perheenjäsenen jäsenmaksu 5 € ja liittymismaksu 10 €.

Päätettiin, että hallituksen jäsenille ja toiminnantarkastajille ei makseta korvausta.



Tarvittaessa kuluja voidaan kuitenkin hyvittää kuitteja vastaan.

Valittiin hallituksen puheenjohtaja, jäsenet ja varajäsenet. Hallitus jatkaa viimevuotisessa kokoonpanossaan, puheenjohtajana toimii Jarmo Kankare (Raisio), hallituksen jäseninä Juha Leppänen (Tampere), Petri Heino (Tampere), Miikka Sonkki (Paimio) ja Mikko Rousku (Lahti). Varajäseninä jatkavat Mikael Takalo (Turku) ja Mikko Nieminen (Vaasa).

Toiminnantarkastajana jatkaa Markku Klemola ja varahenkilönä Kari Kittinen.



Puheenjohtaja Jarmo Kankare luovutti Renaultin logot uusille kunniajäsenille: Merja Takalolle sekä Markku Klemolalle. Taustalla myhäilee kerhomme jäsen sihteeri Maarit Salo.



"Iskä, osta mulle tuollainen".

Kutsut yhdistyksen yleisiin kokouksiin julkaistaan jatkossakin Renaultist-lehdessä tai Salmiakki-tiedotteessa ja kerhon verkkosivuilla.

Muita ajankohtaisia asioita:

Grand Tour de Renault järjestetään 27.–29.7.2017 Päivölän opistolla Valkeakoskella. Classic MotorShow:ssa Lahdessa 6.–7.5. kerho on mukana ranskalaisten kerhojen yhteisosastolla. Näyttelyn teemana on 1970-luku.

Sihteeri Maarit Salo muistutti, että kaikkien jäsenten olisi syytä tarkistaa jäsenrekisterissä olevat tietonsa, myös ajoneuvojen tiedot. Tietoja voi tarkistaa mm. kesäpäivillä tai ottamalla yhteyttä Maaritiin (ks. yhteystiedot takasisäkannessa).

Vuoden 2017 jäsenmaksun eräpäivä on ollut maaliskuun puolivälissä. Kevään aikana jäsenrekisteristä poistetaan ne, joilta jäsenmaksusuoritusta ei ole saatu.

Hallitus on käynyt läpi yhdistyksen sääntöjä ja todennut niissä olevan päivittämisen tarvetta. Tästä syystä seuraava kerhon yleinen kokous on jo kesäkokouksen yhteydessä Valkeakoskella (ks. kokouskutsu toisaalla tässä lehdessä).

