

Club Renault de Finlande r.y.

# Renaultist

2/2013



**Renault 8 S**  
**Kesän kaunein 2013**

## Onko Sinulla ongelmia autosi kanssa?

Silloin kannattaa ottaa yhteyttä  
Turun seudun arvostetuimpaan

### Renault-korjaamoon!

Renault huolto- ja korjauspalveluja. Myös pakettiautot.  
Autocom-vikakooditestilaite. Rengastyöt ja renkaat.  
Ilmastointihuollot.

# TURUN KUNTOTESTI JA KORJAUS OY

**Avoimna 8-16.30**  
**Pitkämäenkatu 15, 20250 TURKU**  
**Puh. (02) 239 1361**



Renault Megane coupé cabriolet Floride.  
Valmistusmäärä 1200 numeroitua yksilöä. Omistaja Kimmo Penttilä

- 4 ... Tarinaa kesältä 2013 eli 29. GTdR
- 8 ... Ei mitään mätää Tanskanmaalla s. 27
- 10 ... Mission Possible
- 12 ... Ranskalaisessa visiitissä keväällä 2013
- 15 ... Pieni kesätapahtuma Livonsaarella
- 16 ... Captur – sopivan kokoinen crossover
- 18 ... Set Promotion Oy – suomalainen Renault-kilpatalli
- 20 ... Tavarankuljettajat, osa 2
- 24 ... Renault-takseja
- 27 ... Renault – laatumerkki myös juomana
- 28 ... Kesäkauden päättäjäiset Härmälässä/  
Puoli vuosisataa Renaultien ratissa



s. 4



s. 10



s. 24

## Tervehdys kaikki Renoo-harrastajat

Vuosi on taas vierähtänyt loppusuoralleen. Palaillaan vielä hieman kuluvan vuoden tapahtumiin.

Lahdessa Classic Motorshow'ssa olimme tänä vuonna taas mukana. Osastomme oli hyvin esillä ja näyttävä kaikine telineineen, valoineen ja videoesityksineen, siis onnistunut kokonaisuus kaiken kaikkiaan. Tapahtumassa oli myös kerhomme jäsenien autoja järjestäjän osastolla. Kiitos järjestelykoneistolle - lisää aiheesta on myös tuonnempina lehdessä.

Ranskalainen visiitti Akaan Viialassa oli meidän kerhomme järjestämä yhteistyössä Panhard-kerhon kanssa. Ilma suosi tapahtumaa, joten ranskalaisia ajoneuvoja oli runsaasti paikalla. Järjestelyt onnistuivat muutenkin hyvin, mistä erityiskiitos Panhard-kerholle.

Grand Tour de Renault -kesäpäivät Palvaanjärvellä Taavetissa vietettiin todellisissa hellelukemissa, osallistujia tapahtumassa oli mukavasti ja ohjelmaa myös. Kiitos järjestäjille mukavasta viikonlopusta.

Syystapahtumaa vietettiin tänä vuonna uudessa kohteessa Härmälän leirintäalueella Tampereella. Osallistujia oli aikaisempia vuosia runsaammin ja lapsiperheitäkin mukana mukavasti. Käyttöauton Harri Harju kävi myöskin paikalla Renault Captur -uutuuden kera. Ilma suosi tätäkin tapahtumaa lämpimästi.

Kerhomme toimintaa kehittäksemme toivoisin uusia ideoita jäsenistöltä - laittakaahan ehdotuksia rohkeasti tulemaan.

Kiitos kuluneesta vuodesta, rauhallista Joulun odotusta ja hyvää Uutta Vuotta!

Puheenjohtajalta



Japi Kankare

Renautist  
Numero 2/2013

Club  
Renault de Finlande ry:n  
kerholehti

Toimittanut:  
Wellu

Aineiston kokoaminen:  
Kari Kitty

Avustajat:  
Bruinink Tom  
Hartikainen Jukka  
Heino Petri  
Heinonen Arttu  
Heinonen Hanna  
Heinänen Saara  
Holsti Päivi  
Häkkinen Sari  
Johansson Jouko  
Kankare Jarmo  
Kitti Kari  
Leppänen Juha  
Moisio Juha  
Peisalo Jorma  
Rantanen Markku  
Rousku Mikko  
Sonkki Miikka  
Takalo Merja  
Tenhunen Mirja

Kannen kuva:  
Saara Heinänen



Kauneuskilpailun lopputulos:  
kolmas Mikko Niemisen R 8 G (TR-704),  
toinen Jorma Iksen R 4 Plen Air (ABY-87)  
ja voittaja Seppo Robertssonin R 8 S (TAB-880).



Teksti: Jussi Leppänen  
Kuvat: Jukka Hartikainen, Saara Heinänen

## Tarinaa kesältä 2013 eli 29. GTdR



Tämä herkistävä asetelma otti saapujat vastaan.

Tapahtumatoimisto oli kesäisen ilmovasti ylösrakennettu.

Niinpä se on kerhomme kesän 2013 kokoontumisviikonloppukin jo koettu ja siirtynyt siis historiaan. Tämä oli jo järjestyksessä 29. Grand Tour de Renault. Huhuja tämän tapahtuman pitopaikasta alkoi kiiriä kerholaisten tietoisuuteen jo edellisen vuoden syksyn aikana. Paikaksi sitten varmistiinkin jo joillekin kerholaistilalle aiemmista syyskokoontumisista tuttu Palvaanjärven loman alue Taavetin kunnassa kaakkoisessa Suomessa. Vai oliko se sittenkin Luumäki? Matkaa kertyi Helsingistä 180 km, Lappeenrannasta ja Kouvolasta 50 km, Kotkasta 65 km, ja Haminasta 40 km. Eli siis kohtuullisen ytimekkäällä paikalla. Etäämmältä sinne oli toki pitempi matka!

### Riehakas seurue lähtee matkaan

Sää oli perjantaina totuttuun tapaan jälleen kerran suvisen lämmin ja aurinkoinen startatessamme matkaan läntisemmästä osasta kesäistä kotimaatamme.

Matka taittui museorekisteröidyllä Touring Sportilamme juohevasti ja Lahden jälkeen saatuessamme olikin jo neljä auringon säteiden alla kilpaa kiiltelevää salmiakkikeulaa. Perille päästyämme keulat eivät enää kiiltäneetkään alkumatkan malliin, koska loppumatkan soratietätkä ei oltukaan tervattu. Siis maantiepölyn sitomiseksi. Mutta tämäkään huolenaihe ei seurueemme mielialaa pystynyt latistamaan. Olimmehan liikkeellä reippaan ja kevyen Grand Tour de Renault -mielialan riehaannuttamina. Ainakin lähes.

Perille siis pääsimme ja ilman ihmettelyä kuittasimme itsemme sisään majoitukseen ja asetuimme saman tien ns. taloksi "rakennukseen", kuten Lomakylä kyseistä majoitustilaa kutsuu. Olimme ensikerhtalaisia Palvaanjärvellä, joten iltpäivänokosten sijaan lähdimmekin viiveettä tutustumaan alueen pinnan muodostukseen ja rakennuskannan asemointiin alueelle. Ensin kuitenkin siirsimme automme alueen keskeiselle, avaralle nurmikentälle sinne jo aiemmin ehtineiden kulkuvälineiden joukkoon. Ja tokihan havainnoimme myös keitä oli ehtinyt saapua paikalle siihen

Ja ilmoittautumisen jälkeen saivat hiilareita pelkäämättömät suunsa makeiksi.



Renaultist



Tässä kerhon epävirallinen paparazzi kukkahattuheppuna.

mennessä. Siellähän heitä jo oli runsaasti tutussa, rennessa tunnelmassa. Sulauduimme siis joukkoon.

### Yön pimeinä tunteina...

Ajan kuluessa alkoi ilta vähitellen hämärtää ja nälkä kaivella sisuskaluja. Siihen löytyi parannuskeino, upean tummanruskeahipiäinen joka juhlapöydän kunniavieras (katso kuva 6). Pienen alkukahmennyksen jälkeen alkoi kyseinen hahmo vähitellen luopumaan lihaksistostaan kerholaistemme käydessä erilaisia teräseita. Kyseisen liharuoan lisäksi nautittiin myös omia eväitä.

Juttua riitti jälleen pitkälle yöhön grillikatoksen tienoillakin, mutta innokkaimmat ja puhdikkaimmat jatkoivat kanssakäymistä ravintolan karaokeosastossa. Siellä moni kerholainen sai aikaan ikimuistettavia elämyksiä... Valomerkkikin kai sitten tuli aikanaan ja sinnikkäimmätkin ryhmät hajaantuivat omien yöpymispaikkojensa suuntaan.



Tämä kuvahan voisi olla melkein vaikkapa alppimaasta, Palvaanjärveltä se kuitenkin on.

Lauantaiaamu valkeni kilpaa juhlijoiden kasvojen kanssa. Maistuva aamupala sai kuitenkin jälleen kasvojen pintaverenkierron vilkastumaan ja upea päivä saatiin ns. käyntiin. Aamupäivän ohjelmaan kuului jälleen myös rompetori, joka olikin tällä kertaa tarjonnassaan ehkä jopa poikkeuksellisen runsas. Esim. Mikolan Antti oli tuonut markkinoitavakseen pienen kuorma-autollisen lähestulkoon korvaamattoman

2/2013



Mikolan Antin kuorma-autollinen tavaraa rompetorilla. Ja alla Wellu vastaava anti, mahtuu viinitönikän päälle.

arvokasta tavaraa. Eikä niistä kaikista tainnut myöskään korvausta saadakaan. Joka tapauksessa tavarat vaihtoivat omistajaa mikä oli tarkoituskin.

Aika kului rattoisasti, välillä syötiin vähän eväitä ja nautittiin ehkä virvokkeitakin. Päiväkävijöitäkin ilmestyi paikalle tasaiseen tahtiin, eikä kenelläkään liene tarkkaa kuvaa siitä montako heitä lauantapäivän aikana paikalla yhteensä kävi.



### Ja taas syödään!

Ohjelman mukaan illallista alettiin tarjoilla kello 16, vaikka ainakin kirjoittajan mielestä se olisi voinut olla vaikkapa myöhäinen lounas tai päivällinen. Mutta tämähän on vain semantiikkaa. Nimityksestä viis, maittavaa se kuitenkin oli ja aikaansa kylläisen olon.



Varmastikin eräs perjantai-illan suosituimmista hahmoista.



Tässä suoritetaan perjantai-iltana toimenpidettä, jonka seurauksena näläntunne siirtyi jälleen pitkän harppauksen kauemmas.



Vaikka meillä mukavaa olikin niin ei nähtävästi kuitenkaan kaikilla koko aikaa.

Järvi ja rantasaunatkin sitten kutsuivat vähitellen niin miehiä kuin naisiaikin. Miesten puolellakin alkoi löyly maistua, kunhan ensin omatoimisesti saimme vähitellen kiukaan kuumaksi. Kylpemishetken jälkeen ilmoittautumisteltan luona olikin jo tapahtumassa jotakin. Aiemmin päivällä järjestetyn tietokilpailun tulokset julistettiin. Voittajiksi julistettiin Peisalon Jorma ja "Team Ahma" tasapisteillä. Mystisen



Tietokilpailun voittaneet, Jorma ja "Team Ahma".

ryhmän jäsenten henkilöllisyys selviää oheisesta kuvasta. Seuraava ohjelma numero taisikin olla Saarelan Jarin meklaroima "tanskalainen" huutokauppa. Paljon kaikenlaista tavaraa vaihtoi jälleen omistajaa ja kaikki taisivat olla tyytyväisiä.

Illemmalla pääjoukko taisikin suunnata askeleensa vähitellen ravintolan suuntaan. Sinne oli saapunut paikallinen orkesteri kalustoineen. Muusikot loivat instrumenteistaan sellaisia säveliä etteivät läheskään kaikki pystyneet vastustamaan tanssilattian kutsua. Niinpä vuorokausi vaihtui jälleen niin livakasti, ettei sitä heti huomannutkaan. Jossakin vaiheessa uni kuitenkin löi leimansa silmäluomiin ja kunkin oli vetäydettävä omalle lavitsalleen. Onnekkaimmat ehkä jonnekin muualle...

### Eron hetkiä

Sunnuntai alkoi samanlaisissa merkeissä kuin edellinen aamukin. Ensin ylösnousemus poutaiseen aamuun ja sitten aamupalalle ennen kuin heikotuskohtaus hyökkää. Virallisesta ohjelmasta oli jäljellä Grande Lotteri eli suuri arvonta ja kesän kauneim-

man tittelin saajan julistaminen. Voittajista on kuva oheissa. Titteli kiertopalkintoinen meni varmaankin ihan oikeaan osoitteeseen.

Sitten kun pakaasit oli pakattu jälleen autoihin ei jäljellä ollutkaan enää kuin järjestäjien kiittäminen mukavasta ja viihtyisästä tapahtumasta, lähtöhalaukset ja kotimatalle lähteminen. Ensi vuoden järjestämisvastuun otti kantaakseen lounaisen Suomen porukka, siis lähinnä Turun ympäristön aktivistit. Vuoden päästä on siis jälleen hyvää odotettavissa. Yritän malttaa odottaa. ♦



Tässä järjestävä organisaatio. Lämpimät kiitokset heille!

Mr Renault Suomi



Taisipa paikalla olla harvinaisempiakin malleja...?



Lauantain päiväkävijöiden ajokalustoa.



Voittajan tyytyväisyyttä!

Kaluston virtaviivaisimpia edustajia, Megane CC Floride ja Laguna Coupe.



Yleiskuva niityltä lauantain aamupäivältä.



Illalla tanssittiin oikein elävän musiikin tahdissa niin perusteellisesti.

Huutokauppa käynnissä, liikuntaa saanut kolehtihaavimies etuoikealla.



Kaikennäköistä rekvisiittaa harrastajilta löytyy.

Renaultist



Aikamoisen liudan sponsoreita Pekka oli saanut haallittua ja hallitsee myös tuon median käytön.

2/2013



## Täyden palvelun autokorjaamo Raisiossa

- Kaikankattavaa palvelua kaiken merkisille bensini- ja dieselautoille
- Työn suorittavat koulutetut mekaanikkomme
- Bosch varaosat - alkuperäislaatua
- Ajoneuvoelektronikan diagnostiikka suoritetaan Bosch-testaustekniikan avulla
- Kohtuulliset hinnat
- Takuu työille ja varaosille
- Kauttamme myös hinauspalvelu
- Sijaisauto

**BOSCH Service**

www.koneasennushannula.fi puh: 0207756090

### Koneasennus Hannula Oy

Pajakatu 1, 20320 Turku  
Avoinna ma-pe 8-16

# Ei mitään mätää Tanskanmaalla



Teksti ja kuvat: Jorma Peisalo ja Sari Häkkinen.



Pohjoismaisten Renault-kerhojen yhteiskokouksista vietettiin tänä kesänä Tanskassa, Hampenin leirintäalueella 5.-7.7. Tanskalaisten järjestelyt ovat yleensä huippuluokkaa, niin tälläkin kertaa. Paikalla oli toistasataa autokuntaa, meitä suomalaisiakin viiden autokunnan verran.

Täksi vuodeksi tanskalaiset järjestäjät olivat löytäneet uuden, aika hullepään leirintäalueen, jossa riitti hyvätaisoisia leirintämökkejä ja tasaista nurmikenttää niin autoille kuin teltoillekin. Relluväkeä varten oli pystytetty iso ruokailuteltta ja tietysti baari, josta saattoi hakea ensiapua kuivalle kurkulle.

Ohjelmaltaan kokouksien noudatteli perinteistä kaavaa. Perjantai-iltana oli omistettu ihmisiin, autoihin ja ympäristöön tutustumiselle. Lauantai-aamuna reippaimmat laitoivat myyntipöytänsä kuntoon jo heti aamupalan jälkeen, rompetorin lisäksi suomalaisten pöydistä löytyi ainakin pienois-

**Aina odotettu maaottelu!**



malleja, lasikoruja ja Renault-esitteitä.

Iltapäivällä oli maaottelun vuoro, ja tähän on aina odotettu hetki. Kyllä suomalaiset hiihtää osaavat, vaikka samoilla suksilla olisikin neljä miestä. Toisessa osakisassa piti pujottautua paperisen renkaan läpi. Mitä pienempi vatsa, sitä helpompaa, totesi (nais)katsomo. Jännittävimmät hetket koettiin kuitenkin pyöräilykisassa, jossa kulkupeli oli "säädetty" kampeamaan eri suuntaan kuin mihin ajaja sitä ohjasi.

Tanskalaisten bravuurinumerot ovat grillibuffetit, ja sellaisesta pääsimme nauttimaan lauantai-iltana. Samassa yhteydessä jaettiin palkinnot. Kesän kauneimman Renaultin titteli meni tänä vuonna valkoiselle automaatti-R8:lle, josta on erillinen juttu ohessa. Maaottelussa Suomeen tuli kunniakas kakkossija heti Norjan jälkeen, joten jossittelulle jäi sopivasti tilaa. "Jos se paperirinkulan läpi pujottelu



Valmisteluja.



Yksityiskohtia.



oli mennyt paremmin..."

Sunnuntaina koko autoletka ajoi vielä läheiseen pikkukaupunkiin, josta kukin lähti sitten joko jatkamaan lomareissua tai palailemaan kotia kohti. Kiitokset vieraanvaraisuudesta ja onnistuneesta kokouksesta kuuluvat Tommylle, Bentelle ja koko muulle järjestäjäporukalle, jotka toivottavasti näemme ensi kesänä vastavierailulla Suomessa. ♦

**Tanskan tapahtumasta lisää takasivulla...**



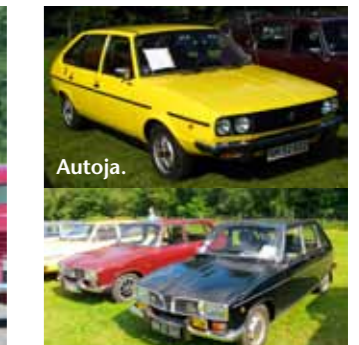
Le Car

Punainen Renault 5 Le Car omaa mielenkiintoisen historian. Sen ensimmäinen omistaja oli norjalainen herrasmies joka työssään norjalaisessa laivanvarustamossa asui ison veden, eli Atlantin tuolla puolen. Hän vietti aina kesänsä Norjassa, joten pieni punainen Rellu seilasi Yhdysvaltojen ja Norjan väliä ainakin yhdeksän kertaa.

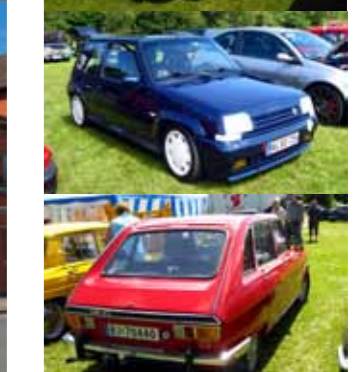
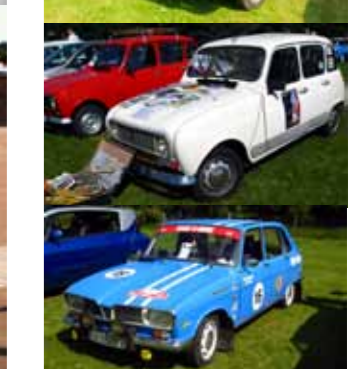
Muutama vuosi myöhemmin hänen siirtyttyään pilven reunalle, auto sattui jäämään Norjan puolelle. Ja kuinka ollakaan, jotenkin Le Car päätyi toisen norjalaisen herrasmiehen Sven Dahlin hellään huomaan.



Seinätaidetta päätepisteessä.



Autoja.



Tapahtuman nuorin osallistuja.

# Mission Possible



Renault-kerhon näyttelyosaston "syntyminen"



Lahdessa jo useana keväänä järjestetty Lahti Classic Motorshow on noussut pohjoismaisessa mittakaavassa huomattavaksi autotapahtumaksi. Yleensä äitienpäivän tietämissä järjestettävä näyttely kerää paitsi huimia katsojamääriä myös näyttelleasettajia Suomen lisäksi esim. Ruotsista ja Venäjältä. Rakkaan Renault-kerhomme sääntöihin ja toimintaperiaatteisiin on puolestaan kirjattu pyrkimys edistää ja esitellä ko. automerkkiin liittyvää harrastustoimintaa (kirjoittajan vapaa tulkinta), joten kerhon on enemmän kuin luonnollista aloittaa harrasteautoilukausi osallistumalla Lahden näyttelyyn.

Vuonna 2012 kerho ei ollut mukana Classic Show'ssa lainkaan, ja tämä Renault-osaston kokoinen aukko päätettiin paikata tämän kevään näyttelyssä. Tarvittaisiin vain talkoolaisia, muutamia kupillisia kahvia talven aikana Hollolan ABC:llä ja ehkä hieman hiikeäkin.

Syksyn ja talven aikana oli Lahden seudun Renault-kerholaisten kuukausitapaamisten yhteydessä puhetta, että voisimme ottaa kontollemme kerhon näyttelyosaston suunnittelun ja toteutuksen; olisivathan käytännön järjestelyt kotikentäedun turvin helpommat hoitaa kuin toisesta kaupungista käsin. Esitimme asiamme kerhon sikariportaalle, joka antoi meille "järjestelyvaltuudet".

Näyttelyn ideointi sujui leppoisasti kuukausitapaamisten yhteydessä ilman sen kummempaa ryppyot-saisuutta, (eikä Ryppypeppuakaan loppujen lopuksi tähän näyttelyyn tarvittu). Osastolle ideoimme koko näyttelyinkin teemaa sivuten, otoksen Rellun 60-lu-

vun mallistosta. Punaiseksi langaksi otimme Renaultin perheautomallien kehittymisen 60-luvun aikana. Malleja valitessamme pyrimme lisäksi löytämään sellaisia malleja, joita kerhon osastolla ei ollut aikaisempina vuosina esitelty. Tässä vaiheessa tyrkyllä oli peräti viisi autoa, mutta alkukevällä selvinnyt osaston koko laittoi suunnitelmaa hieman uusiksi.

Osaston suunnittelu eteni ajatusten ja näkemysten vaihdon tasolla pitkin talvea. Alkukeväästä ryhdyimme selvittämään asioita hieman konkreettisemmalla tasolla. Ensimmäisenä asiana oli osastolle tarvittavan alustan/maton tms. saatavuuden selvittäminen. Kuten vanhan sanonnan mukaan tiedämme: "Kysyvä ei tieltä eksy". Kyselyiden kautta kerhollemme tarjoutui kerrassaan mainio tilaisuus saada alustamateriaalia lainaksi.

Toisena asialistalla oli osastolle ideoitu RenaultTV:n näyttöluvan selvittely. Olin ottanut asian hoitaakseni ja etukäteen varautunut jopa kääntymään tarvittaessa vaikka suurlähetystön avun turvin Renaultin pääpaikan puoleen, mutta loppujen lopuksi homma vaati kokonaista yhden puhelinsoiton maahantuojalle. Maahantuojaja lupasi myös tarvittaessa esim. esitemateriaalia yms.

Tulevan osastomme koon ja sijainnin selvittyä asiaa hahmoteltiin jopa mittakaavapiirustuksella ja Juhan tekemillä mittakaavassa olevilla autojen pinta-alamalleilla. Niiden avulla selvisi heti, ettei ständille mahtuisi viittä autoa. Tässä vaiheessa oli valittujen automallien omistajien kanssa alustavasti saatu asioita sovittua, ainoastaan Kymppiellua jouduttiin hieman enemmän



etsimään. Kommunikaatio ja asiointi järjestäjien kanssa sujui jouhevasti ja esim. rakentajille tarkoitettu info/tarvikepaketti tuli tilaamisen jälkeen täsmällisesti ja ajallaan perille. Samalla hoidettiin järjestäjien pyytämät tiedot kerhon tulevasta osastosta perille.

Lainaksi luvutun alustamateriaalin lisäksi kerhomme sai loppujen lopuksi käyttöön melkoisen jackpotin; todella hienon ja ammattimaisen messuosaston alumiinikehiköineen, isoine näyttöruutuineen ja valospotteineen. Lisäksi alustaksi saatiin oikea messumatto. Pisteinä i:n päälle saimme käyttöön kuljetus- ja pystytyskaluston! Kun lainaksi saatavan materiaalin laatu ja määrä selvisi, pääsimme ideoimaan osaston valmiiksi. Autojen paikat päätettiin, RenaultTV:n tarjonnasta koostettiin osastolle sopiva otos ja kasattiin kuvaesitys Renaultin 60-luvun malleista. Osastolle tulevien autojen omistajien kanssa sovittiin aikataulut ja yhdelle autolle järjestyi säilytyspaikka autotalliin viikoksi ennen ja jälkeen näyttelyä. Lisäksi tarvitsimme kuskin käyttöön saamallemme kuorma-autolle.

Näyttelyosastojen rakentamiselle järjestäjät olivat varanneet koko perjantain ainoita ilta-kymmeneen asti, mihin mennessä osaston oli ehdottomasti oltava valmiina. Muutamat osastoa koskevat asiat selvisivät vasta loppumetreillä ennen pystytystä ja valitettavasti ryhmämme sisäinen tiedottaminen petti tässä vaiheessa hieman nolosti; rakentamisen aikataulu aikaistui ja osa meistä otti töistä vapaata, mutta kaikille ryhmän jäsenille ei asiasta tietoa kulkenut. Pahoittelen osaltani kömmähdyksiä.

Osaston kasaamisen aloitimme heti aamulla, eli lainaksi saadut rakenteet ja kuljetuskalusto noudettiin kaupungin laidalta, minkä jälkeen tapasimme sovitus Lahden Messukeskuksessa. Roudattuamme tarvikkeet tonttillemme totesimme iloksemme, että karua messuhallin seinää peitti musta seinävaate, joka pienellä paikkailulla toimi hyvänä taustana valmiille osastolle. Lattian lakaisun jälkeen aloitimme maton asennuksen. Ylpeinä ihailimme reilun tunnin konttailun jälkeen vaaleanharmaata verkkaa, jolle Rellut olisi hyvä rullata näytille. (taisi olla jotain puheita mattofirman perustamisestakin...)

Luottaen edelleen ensikertalaisten tuuriin iskimme työhanskamme alumiinisen trussikehikon kimppuun. Kehikko on todella pro-laatu, joten sen pystyttäminen, osien sopiessa hyvin toisiinsa, oli sängen vaivatonta. Ennen kehikon yläosan paikalleen nostamista erityisillä trussinostureilla kiinnitimme siihen näyttöruudun sekä hetken mallaamisen jälkeen myös kohdevalaisimet. Lisäksi pujottelimme lampuja ja näyttöä varten sähköpiuhat.

Kehikon pystytyksen jälkeen olikin aika tuoda autoja osastolle. Järjestäjät olivat varanneet pihalle pesupaikkoja, mutta ilmojen haltija suosi meitä ja ainoastaan tallissa pölyttynyt R10 tarvitsi paikan päällä pesun. Jossain vaiheessa iltapäivää (autojen saapumisen ja haun sekä kuljetuskaluston pois viennin lomassa) kävimme tahoillamme lounastamassa. Palattuamme alkoi osaston viimeistely. Kun autojen lopulliset paikat ja asennot päätettiin, oli vielä vuorossa spottien säätöä, näyttöruudun paikan muutos sekä kuvantoistotekniikan asentaminen ja testaaminen. Samalla hoitui kuin itsestään isolla porukalla loppu somistaminen kerho- ja Renault-lipuin yms. Alkuillasta saatoimme todeta väsyneinä, mutta onnellisina mustan seinän korostavan mahtavasti spottien loisteessa kylpevien Renault -kaunottarien värejä. Lopuksi osaston matto vielä imuroitiin, joten kaikki oli valmiina viikonlopun speksaakkia varten.

Mielestäni kokonaisuudessaan osaston ideoiminen ja toteuttaminen sujui leppoisasti ja hyvässä hengessä, mistä todella suuri kiitos koko mainiolle porukalle: kiitos Juha, kiitos Jone ja Mira, kiitos Timo, kiitos Rode ja Henkka!

Kuten kuvista näkee, osaston somisteena käytetyt kerho- ja Renault-liput eivät suorittaneet tehtävästään kunnialla. Ehdotankin, että kerho hankkisi näyttelyä varten suunnitellut banderollit tai kyltit, jolloin niiden ripustaminen voitaisiin tehdä siistimmin. Näin toimien koko osasto näyttäisi huomattavasti hallitummalta ja viimeistellyltä, eikä totta. Talven aikana heitetystä ideoista saattaisi löytyä käyttökelpoisia tuleviin näyttelyihin, minkälaisia teemoja järjestäjät sitten keksivätkin. Trussikehikoita ei ehkä ihan joka vuosi lainaan saada. Pitää keksiä siis jotain muuta. **Mission Possible!**

Teksti: Mikko Rousku Kuvat: Rode Hartikainen



# Ranskalaisessa visiitissä keväällä 2013



Heinot & Heinokset -juttusarja, osa 1



**Teksti:**  
Mirja Tenhunen ja  
Petri Heino,  
Arttu ja Hanna Heinonen  
**Kuvat:**  
Petri Heino ja Kari Kitt



Olihan siitä ollut puhetta; siipojemme autoharrastuksesta, mutta sen syvällisemmin emmekä tarkemmin olleet asiaan syventyneet. Ihmetys olikin suuri, kun kävi ilmi, että yhteinen harrastus kohdistui ranskalaisiin autoihin ja oli Heinosilla varsin vakavaa laatua.

Hannan ja Artun retkeily oli suuntautunut Citroen-kokoontumisiin Englantiin ja Ranskaan asti, kun taas me Heinot olimme pitäytyneet kotimaan kansallisissa Renault-tapaamisissa ja muutamassa pohjoismaisessa kokoontumisessa. Tosin meillä ei ole ollut viime vuosina kulkukunnossa olevaa harrasteautoa, kun taas Heinosilla useitakin, viimeisin hankinta Renault Alpine 310 Unkarista.

Meitä rouvia kiinnosti keväisessä tapahtumassa autoja enemmän ´ranskalainen´ picnic (picnique) tunnelma, jota aloimme välittömästi osallistumispäätöksen synnyttyä suunnitella. Kun sitten kyseinen lauantain koitti, oli eväskoriin pakattu Leivon leipäsiä, silli-kananmunalevitetä, kylmäsavulohitahnaa, sekä mansikoita valkosuklaalla kuorrutettuna. Hanna oli luvannut hoitaa juomapuolen, ja punaviinin sijaan sopivasti viilennetty kuohuviini ryydittikin tarjoilua.

Heinokset ehtivät ensin paikalle, ja heidän Citroen-ambulanssinsa herättikin jo heti saapuesaan ansiittua huomiota. Päivän edetessä Artun Alpine-projektinkin sai myötäeläjiä ja toivottavasti hyviä ohjeita ja neuvoja edetäkseen. Ambulanssi on toiminut mahtavana matkailuautona Heinosten retkillä. Sen historiaa valottaa Arttu seuraavasti:

Ambulanssimme edeltäjällä, vanhalla Citroen HY-paloautolla, tuli käytyä Etelä-Euroopassa pari kertaa, mm Kreikassa ja Italiassa. Auto oli oikein sympaattinen ja mukava tasamaalla, mutta pienitehoisena ja heikkojarruisena epäsovelia Euroopan mäkiiseen maastoon, tai Norjan vuoristoteille. Muuton myötä

tuli sitten lopulta aika luopua ´Kaminasta´ ja etsiä jotain tilalle. HY ei korkeutensa vuoksi mahtunut uuteen autotaliimme. Citroen CX oli jo ennestään tuttu ja olin nähnyt kuvia todella kiinnostavasta isosta CX-ambulanssista. Kiitos EU:n, tuollaisen ambulanssin saattaisi jopa saada Suomessa kilpiin.

Netistä löytyi sopiva aihio, jonka kävimme isäni kanssa v. 2007 hakemassa ajamalla Pariisista Suomeen. Pikkufuksauksella auto saatiin leimalle. Moottori oli finaalisissa ja tuprautteli sinistä savua, mutta tämä ympäristötuho saatiin aisoihin nykyautoista lainatulla katalysaattorilla. Kun auto oli vihdoinkin saatu katsastettua, sitä saattoikin alkaa purkamaan. Autoon tehtiin massiivinen korjaus, keula ja tekniikka vaihdettiin. Moottoriksi vaihdettiin 2.5 l turbodieseli viisivaihteisella laatikolla. Lasikuitukori korjattiin ja koko komeus koottiin jälleen yhdeksi autoksi. Ensiesiintymisen tapahtui keskeneräisenä 2012 Lahden Classic Motor Show:ssa, jonne kaveri ajoi sen, kun en itse jaksanut enää parin valvotun yön jälkeen pysyä hereillä.

Auto on rakennettu Pariisin lähellä S.A. Etablissements Tissierin verstaalla vuonna 1980. Perusautona oli Citroen CX 25D, vaparidieselillä ja nelivaihte-



Renaultist

seilla laatikolla. Auto katkaistiin C-tolpan takaa ja perään liitettiin kaksiakselinen erillisjousitettu tikapuurunko. Koko komeuden katteeksi laskettiin lasikuituinen korin takaosa.

Tissierin tapaan kuului rakentaa erikoisajoneuvot uudehkoista peräänajetuista kanta-autoista. Näitä ambulansseja on kaikkiaan valmistettu 70 kpl. Komeudella on pituutta 695 cm ja painoa 2100 kg. Takatilan sisäpituus on 285 cm ja sisäkorkeus 180 cm. Autolla on Ranskan luokitusviranomaisen ´Societe des Minesin´ tyyppihyväksyntä. Teknisenä erikoisuutena mainittakoon neljään takapyörään vaikuttava hydraulinen käsijarru. Rekisteriotteessa auton tyyppiä ilmoitetaan humoristisesti ´Citroen Original´. Auto palveli ambulanssina vuoteen 1997, jonka jälkeen auto palveli moottoripyörien kuljetusautona.

Alkuperäinen viisivuotissuunnitelman tavoite oli saada automme kuntoon ICCCR-tapahtumaan (International Citroen Car Club Rally), joka pidettiin kesällä 2012 Yorkshirissa Englannissa. Pakkasimme mukaan koivuhalot, kaminateltan, polkupyörät ym. välttämättömyydet ja lähdimme seikkailuun. Matkustimme Tanskasta lautalla Britteihin, kävimme leireilemässä Yorkshirissa ja osallistuimme ICCCR-tapahtumaan. Teknisiä murheita ei isompia ollut. Auton mäennousukykyä tuli puolivahingossa testattua lähinnä Land Roverille sopivilla yksisuuntaisilla teillä Yorkshiren nummilla.

Tällä ambulanssilla on mukava matkustaa ja mukaan saa oikeastaan kaiken tarvittavan. Matkanopeutena voi mukavasti motarilla pitää 125 km/h. Auto on suuntavakaa ja jarruissa riittää tehoa. Ambulanssilla pärjää pienen totuttelun jälkeen varsin mukavasti myös kaupungissa, kiitos tehostetun ohjauksen ja hyvän näkyvyyden. 205 cm korkuisena sillä mahtuu myös useimpiin pysäköintitaloihin, kunhan käy etukäteen tiedustelemassa ajoreitit. Ambulanssimme onkin juhlava näky Prisman parkkihallissa tolppien välissä. Tilavalle ja tasaisen kyydin antavalle ajoneuvolle löytyy helposti käyttöä. Sitä onkin jo käytetty mm. taulujen ja pianon kuljetukseen. Kuten arvata saattaa, huoltoasemilla saa helposti juttuseuraa. Suunnitteilla on vielä varustaa takatila paremmin retkeilykäyttöön sopivaksi ja hankkia vauhdikkaat teippauksen kylkiin. Autotalissa on jemmassa ruudikkaampi turbomoottori jne. Eihän nämä projektit koskaan tule valmiiksi... Kiitos EU:n!!! Ambulanssiprojekti on ollut sopivaa verryttelyä Alpinen fiksaukselle. Alpinellakin on oma tarinansa. Siitä kuullaan ja nähdään tulevissa kokoontumisissa.

Keväinen tapahtuma Viialassa kokosi rujojen kauliiseen tehdasmiljööseen mukavasti autokansaa. Erilaisia automalleja oli hienosti esillä. Tuttujen Rellujen, Citikoiden ja Pösöjen lisäksi paikalla oli harvinaisempia Panhardeja. Leppoisa tunnelma parani sään mukana iltpäivää kohti. Sateenuhka väistyi ja aurinko paistoi jo lämmittävästi. Tarjolla oli makkaraa, hernerokkaa ja jälkipalaksi lettuja hillolla tai ilman. Vanha tehtaankellari oli tosin niin viileä, että sieltä oli pikaisesti päästävä ulkoilmoihin, ettei kahvi jäähtynyt. Aamun epävakampi sää oli saanut monet pystyttämään myyntipöytänsä tänne, joten



onnekkaimpia olivat he jotka olivat uskaltautuneet pystyttämään rompetorinsa ulkosalle. Kitin Karin pienoismallipyötä kyllä löytää innokkaat ostajat paikasta huolimatta.

Ranskalainen visiitti Akaan Viialassa oli täynnä rentoa, ranskalaista tunnelmaa. Automobile Club Panhard Dynastia de Finland toimi Renault-kerhon kanssa kokoontumisen järjestäjänä. Puhetta oli, että näissä merkeissä tavattanees taas siellä ensi keväänä! Heinot & Heinokset tapahtuma siivittää seuraavaksi RetroMobileen haistelemaan vanhojen autojen patinaa ja Pariisin alkukevättä. ♦

**Helenan sillisalaatti  
(Etelä-Pohjanmaalta)**  
2 matjessillifilettä pieninä  
paloina  
6 keitettyä kananmunaa  
pieninä paloina  
2 kpl sipulia pieninä paloina  
2 tl sokeria  
2 tl sinappia  
4 tl omenaviinietikkaa  
2 prk smetanaa  
(tai creme fraichea)  
tillisilppua



# UUSI RENAULT CAPTUR

ONNEKSI ELÄMÄSSÄ ON VÄREJÄ!



**MODERNI CROSSOVER, ALK. 20 469 €\***

**VAKIONA MM. HANDFREE-AVAINKORTTI, 16" KEVYTMETALLIVANTEET, VAKIONOPEUDENSÄÄDIN, MÄKILÄHTÖAVUSTIN, RADIO/CD, BLUETOOTH . . .**

**UUDET RENAULTIT  
KÄYTTÖAUTOSTA!  
MEILTÄ MYÖS HYVÄ VALIKOIMA  
VAIHDOS- TULLEITA RENAULTEJA.  
TERVETULOA KÄYTTÖAUTOON!**

**4  
VUODEN  
TAKUUN**



Uusi **RENAULT CAPTUR**, kompakti crossover, jossa yhdistyvät kolme eri maailmaa; katumaasturin ulkonäkö ja ajoasento, tila-auton tilat ja muunneltavuus sekä kompaktin perheauton ketteruus ja ajonautinto. Capturin voit yksilöidä useilla eri tavoilla; mm. korin kaksivärisyys, värilliset vanteet sekä irrotettavat ja pestävät Zip Collection -istuinverhoilut.

**DRIVE THE CHANGE**



Renault Captur, hinta alkaen 16 350 € + arvioitu autovero 3 519,21 € + tk 600 € = kokonaishinta **20 469,21 €** CO<sub>2</sub>-päästöillä 113 g/km. Malliston CO<sub>2</sub>-päästöt 113–125 g/km, EU-yhd. kulutus 4,9–5,4 l/100 km (Tc 90 - Tc 120 aut.). Kuvan auto erikoisvarustein.

RENAULT-OMISTAJIEN OMA PALVELUKANAVA OSOITTEESSA [MINUN.RENAULT.FI](http://MINUN.RENAULT.FI)

## KÄYTTÖAUTO

Pohjankaari 2, Seinäjoki puh 06-4185 111  
automyynti ark. 8-18, la 9-15  
huolto ark. 8-20, la 9-14 puh 06-4185 270  
varaosamynti ark. 8-20, la 9-14 puh 06-4185 350

Lokomonkatu 25, Tampere puh 03-2834 111  
automyynti ark. 9-18, la 10-14 puh 03-2834 700  
huolto ark. 7-18, la 10-14 ajanvaraus puh 03-2834 702  
varaosamynti ark. 8.30-18, la 10-14 puh 03-2834 701

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



## Pieni kesätapahtuma Livonsaarella

Mobilisteilla on kesäviikonloppuina tapahtumia siinä määrin, että on usein vaikea tehdä päätös minne autonsa nokan suuntaa. Heinäkuun 20. päivänä retkipäätös oli kuitenkin helppo tehdä, sillä Kankareen Japi oli pyytänyt meitä Livonsaaren kesätapahtumaan, jonne Turusta on noin 45 km mitä hienointa saaristo- maisemissa kiemurtelevaa hyväkuntoista tietä.

Vanhalla kuplavalokkariilla ajellessa muistui mieleen 70-luvun kesäretket, jolloin Volkari oli vielä jokapäiväisessä käytössä. Tapahtumapaikka oli entisöidyn seuraintalon iso parkkialue, jonne paikalliset viljelijät olivat saapuneet myymään tuotteitaan. Myös muutama kirppiskauppias oli laittanut pöydän ja letunpaistajat pitivät huolen, että välipalaa oli tarjolla.

Paikalle oli Japin kutsusta saapunut kymmenkunta mobilistia - jostain syystä osallistujat olivat pääosin Renuja, mutta myös Kuplat, Volvo ja Saab olivat edustettuina. Kerholaisten lisäksi autojaan olivat paikalle tuoneet Pekka Utunen, Heikki Tiainen ja Jouko Johansson. Siinä toistemme autoja tutkien ja esittelyjä kuunnellen aika kului turhankin nopeasti. Tuli jälleen todistettua, että ei viikonlopun tapahtuman tarvitse olla se suurin, vaan pienikin voi olla tosi antoisa niin tunnelmaltaan kuin ympäristöltäänkin.

Toivottavasti tämä perinne saa jatkoa, ja Japi kutsuu meidät taas ensi vuonna Livonsaaren hienoon tapahtumaan. ♦



Teksti:  
"VW-mies" Jouko Johansson



# Captur



- **sopivan  
kokoinen  
crossover**

Teksti: Miikka Sonkki

Tyylikäs Captur Expression  
tehtaan paketissa, värinään D16  
norsunluu.

Syksyn 2013 myötä saapui Suomeenkin Renaultin uusi Clion pohjautuva crossover Captur. Auto iskee kiilaa tuohon melko uuteen pienten maasturinoisten autojen luokkaan kilpailijoinaan mm. Peugeot 2008, Nissan Juke ja Opel Mokka.

### Mistä oikein on kysymys?

Capturissa käytetään samaa pohjalevyä ja tekniikkaa kuin Clio 4:ssa. Auton pituus on 412 cm eli vain 6 cm enemmän kuin Clio Hatchbackissä, akselivälissä eroa on vajaat 20 mm. Moottoreiksi on saatavilla 0,9-litrainen TCe 90 ja 1,2-litrainen TCe 120, turboja molemmat. Jälkimmäisessä vaihteistona on aina Get-

ragin valmistama 6-pykäläinen EDC (Efficient Dual Clutch)-automaattivaihteisto. Euroopassa suosittua dCi90- dieseliä ei kylmiin olosuhteisiin sovellettuna ainakaan toistaiseksi valmisteta.

Ulkonäöstään huolimatta Captur on aina etuvetoisen jollaisista myös kilpailijoilla suurin myyntivolyymi koostuu. Nelivetoista ei näillä näkymin ole tulossa-kaan. Renaultin mallistossa Captur korvasi tavallaan myös jo hiukan unohdetunkin Moduksen.

### Captur käytössä

Ulkomittoihinsa nähden Captur on tilava auto. Korkeampi istuma-asento tuo väljyyttä ja kahteen tasoon asennettava tavaratilan pohja sekä 16 cm pituus suuntaan siirtyvä takaistuin tuovat mukavasti muunneltavuutta tarpeen mukaan. Takapenkki on oleellisesti väljemmän oloinen kuin Cliossa. Sisään- ja uloskäynti ovat korkeammasta korista johtuen vaivattomia, myös näkyvyys on normaalia henkilöautoa parempi.

Ajossa Captur on mukavan vaivaton. Korkeus tuntuu ehkä aavistuksen Clion verrattuna kovassa sivutuulella ja mutkaisilla osuuksilla, mutta kokonaisuutena ajettavuus on kohdallaan. Melutaso on varsinkin tässä kokoluokassa alhaisella tasolla, edes rengasäännet eivät ainakaan kesärenkailla vaivaa millään tavalla. TCe 90 -moottori yllättää terhakkuudellaan ja se onkin sovelias moottori perusmalliin. TCe 120 -moottori pelaa hyvin yhteen EDC-vaihteiston kanssa. 900-kuutioisen moottorin pieni koko tulee moottoritieajossakin esille oikeastaan vain siten, että

polttoaineenkulutus nousee samalle tasolle isomman TCe 120:n kanssa. Omassa ajossani automaatti-Captur vei sekalaisessa ajossa ajotietokoneen mukaan 6,6-6,8 litraa sadalla kilometrillä. Kohtuullista siis.

### Suomen mallisto

Captur-mallisto Suomessa on erittäin yksinkertainen ja helppotajuinen. TCe 90 -moottorilla varustetasona on aina Expression ja TCe 120 -automaatin saa sekä Expression- että Dynamique-tasoilla. Jo Expressionin perusvarustelu on kattava. Siihen kuuluvat mm. vakionopeudensäädin, hands-free-avainkortti, 16-tuumaiset alut, ilmastointi, Bluetooth-radio ja sähköikkunat kaikissa ovissa. Dynamique lisää tuohon vielä mm. automaatti-ilmastoinnin, sadetunnistimen, MEDIA-NAV-navigoinnin ja 17-tuumaiset alumiinivanteet. Lisäksi näyttävä kaksivärimaalaus on mahdollinen vain Dynamiqueen.

Lisävarustelistalta voi valittua versiota sitten täydentää kukkaronsa ja tarpeensa mukaan. Erikoisuutena voi mainita, että jälleenmyyjien jälkimarkkinoinnin kautta Capturin Dynamique versioon voi tilata myös uudenväriset istuinverhoilut itsensä pirstämiseksi. Nehän saa irrotettua vetoketjuilla ja kestävät viitisen pesuakin koneessa.

### Mallit ja hinnat

TCe 90 Expression	19 869 €
TCe 120 EDC Expression	22 955 €
TCe 120 EDC Dynamique	25 458 €

### Yhteenvetona

Captur tulee varmasti löytämään ostajansa myös Suomessa. Sopiinhan se tilojensa puolesta vaikka pienelle perheelle ykkösautoksi tai suuremmalle kakko-  
sautoksi. Iäkkäämmät taas arvostavat korkean auton helppoa sisään- ja uloskäyntiä. Näyttävää ulkonäköä on myös vaikea ohittaa olankohautuksella!

Captur paikkaa Renault-mallistossa lisäksi erään vakavan puutteen. Edullisemmän hintaluokan bensiinimoottorista automaattia ei nimittäin ole ollut pariin vuoteen saatavilla, sillä Meganeahan on tarjottu vain dieselmoottorilla automaatin yhteydessä. Tämäkin puute tosin saattaa korjautua tuoreen Meganen face liftin myötä?

Ai niin, hiukan triviaa. Tiedättekö millä nimellä Capturia kaupittellaan Etelä-Koreassa? No tietysti Samsung QM 3:na.

Joka tapuksessa, Captur on ilman muuta tutustumisen arvoinen auto! ♦



Tavaratila on säännöllisen muotoinen ja helppokäyttöinen.



Captur takaviistosta. Auton väri on Pacifique sininen RPM.



Capturin muodot ovat parhaimmillaan edestä katsottuna.



Etummaisessa Capturissa on 16-tuumaiset ja takimmaisessa 17-tuumaiset pyörät. Vaikutus ulkonäköön on huomattava.

### Tekniikka

	TCe 90	TCe 120 EDC
Iskutilavuus	898 cm <sup>3</sup>	1197 cm <sup>3</sup>
Teho HV/KW	90/66 5250 r/min	120/85 4900 r/min
Vääntö	135 nm 2500 r/min	190 nm 2000 r/min
Yhdistetty EU kulutus	4,9 l/100 km	5,4 l/100 km
CO <sub>2</sub> päästöt	113 g	125 g
0-100 km/h	12,9 sek	10,9 sek
Omapaino	1176 kg	1255 kg



# Set Promotion Oy

## - suomalainen Renault-kilpatalli

Suomen EM-osakilpailu. Kuva: Set Promotion.



Set Promotion  
Kalle Pinomäki, Turku  
SM-ralli 30.8.2013.  
Kuva: Markku Rantanen.

Teksti: Markku Rantanen

Turkulainen Set Promotion Oy taitaa olla paremmin tunnettu maailmalla kuin meillä koti-Suomessa. Yritys toimii Renault Sportin virallisena maahantuojana Suomessa ja se toimittaa varaosia niin ralli- kuin rata-autoihin.

Palveluun kuuluvat myös valmiit kilpa-autot, rakens-KITit sekä ralli- ja ralliocross-autojen myynti, vuokraus sekä kilpatallin pyörittäminen. Uutena alueena Set Promotion myy Crosskart-osia sekä -varusteita verkkokaupassaan, tilaamalla voi rakentaa osista koko auton. Firma tarjoaa myös erilaisten VIP-tilaisuuksien järjestämistä isolla rekalla, joka sisältää kaiken suunnittelusta tilaisuuden toteuttamiseen.

Yrityksen taustalla ovat turkulaiset veljekset, toisen polven autourheilijat Jussi ja Kalle Pinomäki, joista Jussi tunnetaan takavuosien menestyksekkäänä ralliocross-kuljettajana ja Kalle on hyvinkin tuttu kasvo rallin SM-sarjasta jo usealta vuodelta.

Autojen ja osien myyntiä hoitaa pääasiassa Kalle Pinomäki, tallipäällikkönä häärii Jussi Pinomäki ja tiimin päämekaanikkona toimii Toni Reunanen. Verstas työllistää tusinan verran miehiä ja kilpatiimi luonnollisesti kasvaa siksi aikaa, kun Euroopan ralliocrosskausi on täydessä vauhdissa

### Kalle vaihtoi Twingon rattiin

Kalle Pinomäki on 32-vuotias, nykyisin Liedossa asuva kuljettaja, jonka luottokartturina on jo useita vuosia toiminut Matti Kaskinen. Pari on voittanut kaksi rallin SM-kultaa yleisen luokan pienemmässä N-ryhmässä sekä nuorten SM-kultaa jo 2005. Autona on koko ajan ollut tuttu Renault Clio ja yleisen luokan puolella sen R3-versio. Tälle kaudelle Kalle lähti hakemaan uusia haasteita, joten Set Promotion rakensi uuden Twingo R2 EVO ralliauton, luokkana on nyt SM3, jossa

kilpaillaan enintään 1600 cc:n FIA R1- ja R2-autoilla. Aivan uusi tuttavuus ei Twingokaan Kallelle ollut, sillä edellisen kerran mies nähtiin R2-luokitellun Twingon ohjaimissa toissa vuonna Suomen MM-rallissa, jossa lietolainen sijoittui luokkansa kolmanneksi.

Tänä vuonna kaksivetoisissa kruunataan kaksi rallin Suomen mestaria, molemmista SM2- ja SM3-kaksivetoiluokista erikseen. Pinomäki sanoo, että luokkauudistus sekä neljä vuotta samalla autolla samassa luokassa sai miettimään siirtymistä Twingon rattiin.

”Mestaruus on tavoitteena, ja sitä lähdetäänkin tosissaan taas hakemaan. Kun selvisi, että R2-luokan kalustolla kilpaillaan omasta mestaruudesta, päätös siirtyä Twingon ohjaimiin syntyi nopeasti. Viime keväänä Twingoon luokiteltiin uusi moottori ja tehokkaammat jarrut sekä rakennettiin myös muita pienempiä uudistuksia. Autolla ajettiin testejä jo kesällä 2012; silloin Twingo R2 toimi hienosti ja uskon, että se on yhtä luotettava kuin edellinenkin Renault Clio R3, jolla neljän edellisen kauden aikana ei keskeytetty kertaakaan tekniseen vikaan”, Pinomäki muistuttaa.

### Tiukka kisa mitaleista

Rallin pistelaskua on muutettu niin, että pisteitä jaetaan jokaisen osakilpailun 15 parhaalle kuljettajalle kussakin SM-luokassa. Lisäksi pitkissä kilpailuissa pisteitä jaetaan puolitoistakertaisena. Kauden avauksessa Rovaniemellä Arctic Lapland Rallissa Pinomäki sijoittui SM3-luokassa toiseksi. Tulos tyydytti kuljettajaa avauspäivän murheiden jälkeen ja samalla toinen sija toi hyvät avauspisteet koko SM-sarjaa ajatellen. Mikkelissä huono tuuri osui kohdalle ja luokan kolmantena ajanut Pinomäki oli maalissa sijalla 16, täysin ulkopuolisista syistä johtuen. Seuravana oli vuorossa Itäralli, joka alkoi pohja-ajalla, mutta kakkospätkän maalissa Twingo loikkasi penkan

väärälle puolelle. Kisa oli siinä, kun aikaa paloi 9 minuuttia, ei siis kerrottavaa jälkipolville.

Tilanne ei talvikauden jälkeen ollut aivan sitä, mitä oli lähdetty hakemaan, mutta kesäkauteen startattiin kuitenkin luottavaisena. Avauksena ajettiin Pohjanmaarallin merkeissä ja siellä ajo sujui hienosti, tuloksena SM3-luokan kakkostila.

”Kehitettävää on toki yhä. Saamme kesän aikana autoon lisää uusia luokitusosia, jotka tuovat varmasti vauhtia lisää. Suunta on oikea. Olemme niin sanottu alueella, ajo maistuu ja auton kanssa olemme menneet isoja askelia eteenpäin. Uudet luokitusosat tullaan kesän aikana asentamaan Renault Twingo R2:n takapäin jousitukseen. Ajetaan uusilla osilla hyvät testit ennen seuraavaa heinäkuussa Kouvolassa ajettavaa SM-rallia, ja taistelu jatkuu. Jaro (Kinnunen) pääsi pisteissä hieman karkuun, mutta olemme edelleen mestaruuspelissä mukana. Kaikki on mahdollista ja viimeiseen saakka ajetaan”, Pinomäki totesi rallin jälkeen.

### Hurja ulosajo Kouvolassa

Kausi jatkui Kouvolassa, jonne siis lähdettiin isoin odotuksin, mutta... avausrikokokeen loppuosalla Pinomäki ajoi rajusti ulos. ”Erikoiskokeen loppuosalla pölyä oli paikoin valtavasti. Nuoteissamme oli suoran jälkeen oikea täysmiinus, jota en pölyn seasta nähnyt ja ajoimme kaasu pohjassa suoran päästä metsään. Auto osui kahteen kiveen ja lensi onneksemme kahden ison puun välistä yli 30 metrin päähän tiestä. Raju törmäys, auton etupyörä tuli jalkatilaan. En tiedä, miksi en heti nähnyt sitä, että tie kaartoi oikealle. Näyttää siltä, että kori meni ainakin vaihtoon”, Pinomäki totesi onnettomuuspaikalta.

Seuraavaksi vuorossa oli kotikilpailu, Turun SM-ralli, jossa tavoitteena oli vain ja ainoastaan voitto. Kilpailu oli kaksipäiväinen: matkaan lähdettiin perjantaina 30.8. myöhään illalla ja avauspätkät ajettiin vanhan ajan tyyliin pimeässä. ”Pienessä SM-luokassa kärki on todella tasainen, erot ovat välillä sekunnin kymmenesosien luokkaa, joten täysillä lähdettiin nytkin, mutta niin lähtivät myös pahimmat kilpakumppanimme. Pitää myöntää, että perjantaina pimeässä oli hieman vaikeaa edellisessä kisassa pölyn takia sattuneen ulosajon vuoksi. Kunhan sen sai karistettua niskasta, alkoi ajokin sujua. Lisäksi lisävalot oli suunnattu liian eteen, en nähnyt jarrutuspaikkoja kunnolla”, Kalle summasi avauspäivän tapahtumat.

Lauantaipäivään Pinomäki lähti kolmannelta sijalta ja ajo lähtikin heti sujumaan hienosti. Sitkeä takaa-ajo tuotti tulosta ja Kalle nousi viimeisellä erikoiskokeella luokan toiseksi, tasan 50 sekuntia voittaja Joonas Lindroosin perässä. Maalin aikatarkastusasemalla autokunnalle sattui kuitenkin ikävä laskuvirhe, josta tuli 30 sekuntia aikasakkoa ja näin Pinomäki putosi uudestaan kolmannelle sijalle. Tuon kolmossijan myötä Pinomäen mahdollisuudet SM-mitaleille ovat yhä olemassa.

”SM-pronssimitali on omilla käsillä, SM-hopeaan tarvitaan jo hieman muidenkin apua. Täysillä lähdetään mitalista ajamaan, ja Tampereella on myös viimeinen mahdollisuus ottaa se kauden avausvoitto”, Pinomäki suunnitteli heti rallin jälkeen. Rallin SM-sarja 2013 päättyi 27.-28.9. Tampereella SM-Castrol-rallissa. ♦



Unkari.  
Kuva: SET Promotion.





# Tavarankuljettajat

Osa 2

*2-akselinen (4x2) Prerium Distribution tyyppillisesti varusteltuna: umpikori, jossa on jäähdytyslaite. Moottori 270 hv, kok. paino 16 tn.*

*Teksti: Jussi Leppänen  
Kuvat: Renault*

*Kookkaampi Premium Distribution (6x2) laajalti tunnetun juomamerkin jakeluun varusteltuna: kevyt umpipressukate ja takalaitanostin. Moottori 340 hv, kok.paino 26 tn.*



Renaultilla on maailmanmittakaavassakin vertailtuna merkittävän laaja tavara-automallisto. Se on ollut itse asiassa paketti- ja kuorma-automyynnin markkina-johtaja Euroopassa viime aikoinakin monena vuonna. Aloitimme Renaultin edellisessä numerossa Renaultin tavarankuljettajille tarjoamien työkalujen tutkimisen. Nyt jatkamme silloin alkanutta silmäilyä. Suomessa näitä kaikkia vaihtoehtoja ei kuitenkaan ole saatavana. Eikä katsaus suinkaan ole kattava, korkeintaan suuntaantava. Edellisessä lehden numerossa katsahdimme tavara-autojen kevyempään valikoimaan ja nyt on raskaampien mallien vuoro esittäytyä.

## Premium Distribution

Mallisto on nimensä mukaisesti suunnattu erityisesti raskaampaan jakeluliikenteeseen ja sen kevyempi pää on teknisesti hyvin samantapainen kuin Midlumin raskaimmat mallit (joita esiteltiin ed. Renaultin numerossa). Hytti näissä mallistoissa tosin on erilainen. Premium Distribution-mallistossa moottoritehon voi valita väliltä 270-460 hv (DXi7 270 hv, 310 hv tai 340 hv; DXi11 380 hv, 430 hv tai 460 hv).

Tässä välissä muutama sana näiden tässä jutussa esiintyvien kuorma-autojen moottoreista. Moottoreita on kolme eri kokoa:

**DXi7** iskutilavuus 7,145 cm<sup>3</sup> - on alkuperältään Deutz/Volvo-taustainen moottori

**DXi11** iskutilavuus 10,800 cm<sup>3</sup> - on alkuperältään "aito" Renault-moottori

**DXi13** iskutilavuus 12,800 cm<sup>3</sup> - on alkuperältään Volvon kehittämä

Kaikki nämä moottorit ovat 6-sylinterisiä turboahdettuja ja välijäähdytettyjä rividieseleitä ja täyttävät Euro5 -päästöluokan vaatimukset.

Alusta- ja perävaunun veturimallistojen kokonaispainot Distribution-mallistossa ovat välillä 16 – 26 t (4x2 ja 6x2)\*. 14 akselivaihtoehtoa alustoille ja 3 vetureille; 3. akseli eli teliakseli välitelinä tai vetoakselin takana – ohjaavana tai kiinteänä. Valittavana on 3 ohjaamon pituutta ja 3 kattokorkeutta. Rungon päälle rakennettavasta lavasta tai korista riippuen voi valita useasta eri runkokorkeudesta sopivan. Tarpeen mukaan jousituksena on mekaaninen paraabeli- tai

Renaultist



*Hybridimalli Premium Distribution Hybrys (4x2) kuljetusmassa ns. jalkalavakonttia. Moottori 340 hv + 70 kW, kok.paino 18 tn.*

ilmajousitus. Vaihtoehtoja on niin paljon että alkaa jo tätä kirjoittaessakin hengästyttää.

*\*) Nämä 4x2 ja 6x2 tarkoittavat alustan akselien ja pyörien lukumäärää. 4x2 tarkoittaa neljää pyörää (4) joista kaksi (2) on vetäviä pyöriä. Tässä merkintätavassa ei erotella, onko akselilla paripyörät vai yksittäispyörät. 6x2 tarkoittaa siis kuutta pyörää ja kahta vetävää pyörää eli kolme akselia, joista yksi vetävä akseli.*

Nykyaikaa seuraten on Premium Distribution-mallistossa myös hybridiversio nimeltään Hybrys. Sen hybriditekniikka on pääpiirteissään rinnakaishybridi-järjestelmä, jossa DXi7-moottorin 340 hv:n versioon on liitetty 70 kW:n sähkömoottori/generaattori. Vauhtia hidastettaessa generaattori lataa akustoa, josta saadaan kiihdytettäessä lisäpotkua sähkömoottorin kautta. Myös liikkeellehdöt ajokki suorittaa yleensä vain sähkön avulla. Tehtaan mukaan polttoaineen kulutus ja CO2-päästöt vähenevät jopa 20% verrattuna vastaavaan tavalliseen dieselautoon.

## Premium Route

Mallisto on suunniteltu kaukoliikenteeseen, esim. perävaunun vetoon. Kotimaisessa Sisu-kuorma-autossa käytettiin vielä muutama vuosi sitten – silloin kun Sisulla vielä oli yhteistyötä Renaultin tehtaan kanssa - Premium Route -mallin ohjaamo.

Routen moottoritehot ovat 380 hv, 430 hv tai 460 hv. Kaikki nämä ovat DXi11-moottoreita. Renault Premium Routen mallistovalikoima on laaja. Alustoihin (4x2 ja 6x2) on 13 akseliväliä välillä 3,7 – 6,8 m. Perävaunun vetureihin on 4 eri vetopöytäkorkeutta (1200/1100/ 1040/ 950 mm). Vetopöydäksi sanotaan sitä lautasen näköistä laitetta veturin rungon päällä, johon puoliperävaunun vetotappi kiinnittyy. Mitä matalampi vetopöytäkorkeus, sitä korkeampaa perävaunua auto voi vetää, koska perävaunun katto ei voi olla määrättyä mittaa korkeammalla, jotta mahdutaan siltojen alta.

Renault Premium Routeen saa kahdentyyppistä ohjaamo: päiväohjaamo (pituus 1,6 m) ja makuuohjaamo (pituus 2,2 m), joka on tarjolla kahtena versiona, normaalilla tai korotetulla katolla. Korotetulla katolla varustettuihin ajoneuvoihin on saatavana 3 eri varustetasoa: Alliance, Privilège ja Excellence. Optidriver+ robottivaihteisto (automaatti) on saatavana optiona DXi11-moottorin kanssa.

## Premium Lander

Mallisto on tehty työmaa- ja kunnossapitoajoon, siis jossakin määrin yksinkertaisemmaksi ja tukevammaksi kuin Distribution- ja Route- mallistot. Moottoritehot ovat välillä 270-460 hv, joista DXi7-moottorin saa

2/2013



*Premium Lander (4x2) maansiirto-puoliperävaunun veturina. Moottori 460 hv, yhdistelmän kok.paino 36 tn.*

versioina 270, 310 ja 340 hv; DXi11-moottorin puolestaan 380, 430 ja 460 hv. Vaihteistovaihtoehtoina mm. 16-vaihteinen, mekaaninen ZF Ecosplit tai Optidriver+ -robottivaihteisto. Suuren maavaransa (317 mm etuakselin ja 340 mm vetoakselin/ telin alla) ansiosta Renault Premium Lander on oikealla paikallaan teiden ja työmaiden monitoimiauutona. Tarjolla on laaja valikoima moniakselisia (4x2, 6x2, 6x2\*4, 6x4, 8x2\*6 ja 8x4) kokoonpanoja\*\*, 21 eri akseliväliä ja rungossa on esivalmiudet erilaisille räätälöidyille päällerakenteille, niin kuin itse asiassa muissakin tässä jutussa esitellyissä mallisarjoissa.



*Premium Lander (8x2\*4) koukkulavansiirtolaitteella varusteltuna. Moottori 460 hv, kok.paino 32 tn.*

*Premium Route (4x2) erittäin tyyppillisessä käyttötarkoituksessa, korkealla makuuohjaamolla varustettuna pitkän matkan rahtiperävaunun veturina. Moottori 430 hv, yhdistelmän kok.paino 44 tn.*



*\*\*)* Tässä tuli jälleen uusia jännittäviä akselivaihtoehtoja. Esim. [8x2\*6] tarkoittaa (8) kahdeksaa pyörää eli neljää akselia, (2) kahta vetävää pyörää eli yksi vetävä akseli, ja (\*6) tarkoittaa kuutta ohjaavaa pyörää eli kolme ohjaavaa akselia. Yksinkertaista, eikä vain?

*Premium Route (6x2) täysperävaunuyhdistelmänä teollisuuden kemikaalien kuljettajana. Moottori 460 hv, yhdistelmän kok.paino 60 tn.*

21



*Kerax (8x4) rämpimässä savi-kossa tukevalla kiviaineslavalla varustettuna. Moottori 460 hv, kok.paino 32 tn.*



*Puutavarankuljetukseen varusteltu korkeahyttinen Kerax (6x4) nostureineen kaikkineen. Moottori 520 hv, yhdistelmän kok.paino 60 tn.*

### **Kerax**

Kerax on sitten vielä Premium Landeriakin tukevampi ja huonompaan maastoon sopiva malli.

Esimerkiksi puskurit ja runko ovat jäməkämpää tekoa. Keraxin voikin nähdä tyypillisesti sorakuopalla tai rakennustyömaalla. Tai metsässä tukkiuormaa hakemassa. Kerax on lähinnä samaa järeysluokkaa suomalaisen Sisu-kuorma-auton kanssa. Sisuhan on nykyään keskittynyt lähinnä järeimpien ja raskaimpien painoluokkien autojen valmistamiseen.

Ohjaamot näissä kaikissa Premiumissa ja Keraxissa ovat samaa ohjaamoperhettä eri muunnoksina. Keraxin moottorit ovat välillä 380-520 hv (DXi11 380, 430 ja 460 hv; DXi13 480 ja 520 hv) ja akselien lukumääränkin voi valita tehtaalta lähtien kahden ja neljän välillä. Suomessa asennettuna saa alle vielä viidennenkin akselin jos ja kun tarvetta on.

### **Magnum**

Magnum on sitten Renaultin lippulaiva kuorma-autojen puolella. Ohjaamossa on juhlavasti tilaa ja aikuiseläkin miehelle riittävä seisomakorkeus. Se oli esittelynsä aikaan vuonna 1990 ohjaamoltaan mullistava uutuus muhkeine tiloineen ja koko hytin mitalta tasaisine lattioineen. Hytin kattoa vielä korotettiin varmuuden vuoksi jonkin verran muutama vuosi sitten.

Magnum on mallina jo vanha, mutta päivitetty lukuisia kertoja ja on näin ollen teknisesti edelleen ajan tasalla. Moottorit 440, 480 tai 520 hv, kaikki nämä DXi13-moottoreita. Vääntöä näistä moottoreista löytyy 2200-2550 Nm. Magnum on varsinkin eteläisemmässä Euroopassa tuiki tavallinen näky rekkaletkassa jollakin raskaasti liikennöidyllä autobaanalla ja se onkin suunniteltu nimenomaan kaukorahdiliikenteeseen. Akselivälvaihtoehtoja on Magnumissakin jälleen lukuisia erilaisiin tarpeisiin.

Ainakin Suomeen tuotavissa Magnumeissa on 12-vaihteinen Optidriver+-robottivaihteisto vakiona. Ohjaamon varusteluvaihtoehtoina on Privilège, jossa on mukana mm. automaatti-ilmastointi, taukolämmittin ja CD/radio tai Privilège lisättyä Excellence-paketilla, johon sisältyy myös esim. ohjaamon sähköinen kippaus ja jääkaappi vuoteen alla. Nämä ymmärtää, sillä ohjaamo on maiden välisen rahtiliikenteen kuskille toinen koti usein jopa viikkojenkin ajan.



*Maamassojen kuljetukseen varusteltu Kerax (6x4) tukevine kippiperävaunuineen. Moottori 480 hv, kok.paino 48 tn ja työmaa-alueella todennäköisesti paljon enemmänkin.*



*Rekkamiehen pitkän matkan koti Magnum (4x2) tyypillisessä käyttötarkoituksessaan puoliperävaunun veturina. Moottori 440 hv, yhdistelmän kok.paino 44 tn.*



*Magnum (6x2\*4) maksimipituinen 25,25 m:n puoliperävaunun ja keskiakseliperävaunun yhdistelmän vetotehtävissä. Moottori 520 hv, kok.paino 60 tn.*

### **Muut mallit**

Erikoisrakenteisia ja -varusteltuja mallisarjoja edustakoon tässä jutussa aiemmin markkinoilla ollut Puncher ja sen sittemmin vuonna 2010 korvannut Access. Niiden ulkomuoto on kai lähinnä tarkoituksenmukainen – kai. Nämä molemmat mallit on suunniteltu suurelta osin taajamien yhdyskuntahuollon vaatimusten perusteella mahdollisimman helpoksi kulkea hyttiin. Eli tyypillisimmillään jättepakkarin alustaksi, jtyöhön, jossa jatkuvasti hypitään hytistä pois ja takaisin. Access on siis nykyinen malli ja se on yhteistyömalli englantilaisen Dennis-tehtaan Elite/Olympus-malliston kanssa. Ja itse asiassa ne tehdäänkin Englannissa Dennisin tehtaalla. Moottorin voi valita kahdesta DXi7:n versiosta, 270 tai 310 hv:n tehoisena. Alustavaihtoehdot ovat 4x2 tai 6x2\*4. Vaihteistona on Allisonin automaatti.

Erikoisrakenteisia ja -varusteltuja sarjoja tehdas tekee myös esim. armeijoille, mutta se on sitten jo ihan oma tarinansa.

Tätä kirjoitettaessa keväällä 2013 kuorma-autojen moottoreiden täytyy läpäistä päästönormin Euro5-



*Vertailun vuoksi: ensimmäinen Magnum vm. 1990 ja nykyinen vm. 2012, kovin paljoo ei ole 22 vuodessa muuttunut.*



*Vertailun vuoksi: ensimmäisen ja nykyisen Magnumin komentositä näkymät. Ergonomia lie mennyt eteenpäin vähintään "kukonaskelin".*



vaatimukset, mutta vuoden 2014 syyskuun alusta tulee voimaan uusi mm. tyypin oksidipäästöjen (NOx) suhteen ankarampi normi Euro6. Tämä aiheuttaa muutoksia myös Renaultin kuorma-autojen moottorimallistolle.

Itse asiassa Hannoverin IAA-näyttelyssä syksyllä 2012 yleisölle kerrottiin, että kesäkuussa 2013 Renault esittelee Euro6-moottorien yhteydessä kokonaan uudet kuorma-automallisarjat kauko-, jakelu- ja työmaaliikenteeseen. Tätä juttua tehtäessä niistä ei vielä ole tietoja saatavana, mutta syksyllä tämän ilmestyessä kalusto lienee uusiutunut jo aivan toisen näköiseksi.

Tässä nämä Renaultin tavara-autotuotannon mallisarjat olivat lyhyesti esiteltyinä. Tällaisen mallivalikoiman kanssa lienee melko ymmärrettävää, että kuormureita ei yleensä tehdä varastoon, vaan jokainen yksilö tilataan yksityiskohtaisen varustelulistan perusteella. ♦



*Aiempaa jo tuotannosta poistunutta, käyttötehtävänsä täsmäsuunniteltua erikoiskalustoa: Renault Puncher (6x2\*4). Tarkoituksenmukainen on kaunistaa! Moottori 320 hv, kok.paino 26 tn.*

*Puncherin seuraaja "yhdyskuntateknisissä" töissä, Renault Access (6x2\*4). Käytännössä brittiläisen Dennis-tehtaan aikaansaannos, komea kuin mikä tahansa yhtä upea. Moottori 310 hv, kok.paino 26 tn.*



# Renault-takseja

Teksti ja kuvat: Kari Kittä

Tällä kertaa tutkitaan, minkälaisia Renault-malleja on ollut taksikäytössä ympäri maailmaa. Ja niitähän riittää, koskapa Relluja on tehty niin monessa maassa, että aina jotakin on päätyntä myös ihmisten kuljetuspalveluun.

Renault-taksien pienoismalleja on esitelty myös kerhomme nettisivulla, [www.renaultkerho.net](http://www.renaultkerho.net) / kuukauden pienoismalli / 2008 / elokuu, tai pienoismallihakemiston kautta "kuukauden juhlahymppi". Sieltä löytyy ainakin 4CV, Dauphine, R4, R8, ja R12 -mallien taksiversiot.

**1.** Ensimmäisenä on itseoikeutetusti kenties historian kuuluisin ja ensimmäinen Renault-pirssi, eli ensimmäisen maailmansodan aikainen ns. Marnen-taxi (Taxi de la Marne) vuodelta 1910. Tämän auton historiaa on käsitelty juuri tuolla edellä mainitulla nettisivulla, mutta koskapa ei kaikilla onneksi ole tarvetta joutua sähköisen median myllytykseen, niin kerrotaan siitä myös hieman tässä paperisen tiedonvälityksen yhteydessä.

Joten tässä suora kopio Markku Rantasen tekstistä: "Malli on Renault Fiagre, auto tunnetaan myös nimellä AG-1. Esikuva on rakennettu nimenomaan taksikäyttöön jo tehtaalla ja autoa valmistettiin 1910-1914. Autolla on historiassa merkittävä rooli, näillä niin sanotuilla Marnen takseilla Pariisi pelastettiin saksalaisten miehitykseltä ensimmäisessä maailmansodassa. Miehittäjät olivat päässeet jo aivan Pariisin tuntumaan Marne-joen ääriin ja Ranskan armeijan voimat olivat lopussa. Pariisin komendantti kenraali Gallieni kokosi kaupungin varuskunnasta noin viisituhatpäisen reservijoukon, jonka kuljettamiseen tarvittiin tuhat tällaista taksia. Tämä taksisaattue lähti matkaan ilman valoja 6-7.9. 1914 välisenä yönä ja pääsi sivuteitä käyttäen iskemään suoraan saksalaisten rintama-

aukkoon. Näin vihollinen pakotettiin perääntymään, Pariisi saatiin pelastettua ja Renault jäi historiaan ns. Marnen taksina."

Malli on todella yksinkertainen versio monen vuosikymmenen takaa, tarkkaa valmistusvuotta on hieman vaikea määrittellä. Itse veikkaisin jotain 60-luvun tekelettä. Vuosien vieressä siitä on muodostunut aikas harvinainen pienoismalli, tätä kirjoittaessa Ranskan Ebayn sivulla näytti olevan myytävänä kaksi kappaletta hintaan 28-50 euroa. Tämä auto on löytynyt turkulaiselta kirpputorilta vuonna 2004. Valmistaja J.M.K. Ranska.

**2.** Toisena tulee malli NN vuodelta 1926. Tämä oranssin värinen kaunotar kuuluu Ranskassa julkaistuun pienoismallisarjaan "Voitures Tintin", meidän suomalaiset tunnemme tämän sarjakuvasanokarin paremmin nimellä Tintti. Juuri tämä auto esiintyi vuonna 1941 ilmestyneessä Tintti-albumissa nimeltä "Kultasaksinen rapu", alkuperäiseltä nimeltään "Le crabe aux pincés d'or".

Koska tämä pienoismalli on valmistettu tarkasti sarjakuvamaailman hengessä, niin siitä ei oikeastaan löydy yhtään terävää kulmaa. Mallin kuvaaminen oli tavallaan haastavaa, koska esim. renkaat ovat kokonaan pyöreät, aivan kuten sarjakuvassa.

Auto on maalattu jollain mattapintaisella värillä, joka näyttää todella aidolta, "utuiselta", aivan kuin auto olisi piirretty tuohon kuvaan... Pienemmissä kuvissa on joitakin yksityiskohtia mallin valmistajien ammatitaidosta. En tiedä kuka näitä pikkujuttuja on oikein maalailut, mutta hyvin ovat onnistuneet tavoittamaan belgialaisen sarjakuvataiteilija Georges Prosper Remin eli nimimerkki Hergén maailman. Tintin kasvojen ilme, tukkatöyhtö, matkalaukun reunat, kuljettajan kulma-



karvat ja viikset. Kuvien ulkopuolelta kerrottakoon että Tintin koiran, Miloun kielikin on väritytty sopivan punaiseksi. Auto on ostettu Ebayn kautta Nizzasta. Valmistaja jää arvoitukseksi, sarjan julkaisija Atlas.

ja väritys, muuten pienoismalli on sopusuhtainen ja hyvin maalattu. Kaksivärisenä se on suorastaan piristävän näköinen. Auto kuuluu samaan taxi-sarjaan kuin edellinen KZ, ja sekin on Franckin lähettämä. Valmistaja IXO / Altaya, Ranska / Kiina.



**3.** Kolmas auto onkin sitten jo aivan uutta tämän vuoden tuotantoa, ranskalaisessa Taxis du Monde -sarjassa ilmestynyt pariisilainen taxi KZ11 G7 vuodelta 1933. Tässä pienoismallissa on kaikenlaista yksityiskohtaa kiitettävästi, mm. Renault-teksti joka puolella autoa, taksamittari ja jättimäiset jalkatilat. Tämä malli on tullut maahan kerhomme Ranskan kirjeenvaihtajan Franck Destraitin avustamana. Valmistaja IXO / Altaya, Ranska / Kiina.

**4.** Vaaleanvihreää ja mustaa väriä pintaansa saanut Colorare Prairie on kiertänyt Lissabonin katuja viisikymmenluvun alkupuolella, tarkemmin sanottuna 1951. Tuo sama värimaailma koristaa vielä nykyäänkin paikkakunnan takseja, ainakin Clio Sport Toureriin se näytti sopivan oikein hyvin. Prairiassa ei taida olla muuta pirssikäyttöön viittaavaa kuin kyltti katolla



**5.** Sinipunainen "ryppypeppu" eli 4CV on Renault-tekstään näkemys pienestä vuokra-autosta. Tämä taksin prototyyppi valmistettiin vuonna 1953 ja siinä on huomioitu ryppiksen hieman vaatimaton tavaratila taksikäyttöä ajatellen, autoon on laitettu kiinteä katto-teline suurempia matkalaukkuja varten.

Ohjaamon ja matkustamon väliin on asennettu kiinteä ikkunallinen väliseinä, puskurin päälle yksi ns. ojavalo sekä jonkinlaiset lisä- tai merkivalot etulokasuojien päälle. Ilmeisesti myös taksamittari on sijoitettu lokasuojaan. Tarkkaa tietoa siitä, päätyikö malli sellaisenaan tuotantoon en vaan löytänyt mistään. Ranskan Ebaystä on kotoisin tämäkin hankinta. Valmistaja Eligor / Hachette, Ranska / Kiina.



6

6. Sinivalkoinen 4CV vuosimallia 1955 edustaa Etelä-Vietnamin pääkaupungin Saigonin (nyk. Ho Chi Minh) silloista taksikantaa. Auto on varustettu tätä käyttöä varten taxi-kyltillä, kunnon aurinkolipalla ja suuremmalla ja ilmeisesti tehokkaammalla äänimerkikilteillä. Myös taksin oma numero on merkattu riittävän suurella kumpaankin kylkeen. Tälläkin yksilöllä on Ranskan ebayn historia takanaan. Valmistaja Eligor / Hachette, Ranska / Kiina.



7

7. Jatkamme kaukomatkailua ja siirrymme seuraavaksi toiselle mantereelle eli Etelä-Amerikkaan ja siellä Kolumbian pääkaupunkiin Bogotaan. Renault valmistaa R10-malliaan Ranskan lisäksi ainakin Espanjassa (Fasa) ja kenties Kolumbiassakin. Tosin Kolumbian tehdas (Sofasa) aloitti vasta 1969 ja kun tämä auto on vuosimallia 1967, niin on hieman epäselvää että onko tämä taksi-auto "kotimainen" kolumbialainen.

No niin tai näin, pienoismalli on ainakin hyvän näköinen ja tarkasti valmistettu. Taksiversion eroavuuksia ovat vain kyltti katolla ja tekstit etuvissa. Franck Destrat on myös tämän yksilön löytäjä, malli ilmestyi ranskalaisessa kioskiautosarjassa "Taxis du Monde" vain pari kuukautta sitten, eli siten se on todella tuore pienoismalli. Valmistaja IXO / Altaya, Ranska / Kiina.



8. 007 ja Kuoleman katse on sen James Bond -leffan nimi, jonka "autopääosassa" oli Renault 11 TXE. Tällä kertaa keskitymme kokonaiseen autoon, se puolikas kun on jo esitelty kerhomme nettisivulla helmikuussa 2009.

Koska kuvan dioraama on elokuvan alkupuolelta, niin tuo 11 on vielä ehjä tässä vaiheessa. Hetken päästähän siitä lähtee puomin viemänä ensin katto ja sen jälkeen Renault 20 tai 30 vie siitä takapään mennessään.

Kuvassa auto kulkee siis takaperin portaita alas päin, pakkauslaatikon sivupahveihin on laitettu kuva Eiffel-tornista ja sieltä laskuvarjolla hypänneestä filmin naispahiksesta, May Daystä. Kuvassa ei ihan näy taksin oikeaa kuljettajaa, jonka Bond on juuri tempaissut pois ratin takaa, mutta siellä hän on kaatumassa myyntikojun pöydän päälle, aivan kuten alkuperäisessä elokuvassakin. Siinä rainassa esiintyi toinenkin Renault, nimittäin vielä toisia naispahiksia kuljettanut punainen Fuego Turbo. Joka sekin on esitelty netissä joulukuussa 2010.

Hassu juttu, vaikka sen puolikkaan ja tämän kokonaisen valmistaja on sama firma, niin autot ovat hieman erilaisia keskenään. Esimerkiksi mallin keula on aivan erilainen maskia myöten, ajovalot ovat keltaisemmat, tässä on kyljissä myös punaiset taxi-infolätkät. Pienemmän kuvan Bondista voi hyvällä tahdolla löytää Roger Mooren piirteitä, paita on tietenkin valkoinen ja rusetti suorassa. Niin kuin aina Bond-leffoissa on tapana.

Pienoismalli kuuluu meilläkin myytyyn 007-kioskiautosarjaan, joka tosin lopetettiin Suomessa kesken kaiken, ilmeisesti liian pienen menekin johdosta. Mutta parasta kaikessa on, kun voi kertoa, että juuri tämä yksilö on ostettu paikallisesta Osuuskaupasta, eli Paimion S-marketista 2010.

Toivottavasti kaikki Renault-pienoismalleista kiinnostuneet huomasivat hankkia tämän silloin erittäin edullisen mallin kokoelmiinsa, ilmoitin kyllä siitä kerhomme nettisivujen keskusteluforumilla. Valmistaja Universal Hobbies, monikansallinen yhtiö / Kiina. ♦



Renaultist

## Renault – laatumerkki myös juomana



Renault-konjakki on varmasti kaikille harrastajille tuttu nautintoaine, joka nykyään on suomalaisessa omistuksessa. Laatumerkistä on tässäkin kyse, vaikka juomaa ja automerkkiä yhdistääkin vain nimi.

Palataan ajassa taaksepäin vuoteen 1835. Tämä oli vuosi, jolloin 25-vuotias liikemies Jean Antonin Renault kehitti Renault-konjakin Cognacin kaupungissa. Renault tunnettiin innovatiivisena ja korkeaa laatua arvostavana miehenä. Hän oli ensimmäinen konjakinvalmistaja, joka ryhtyi toimittamaan konjakkia ulkomaille pulloissa tynnyreiden sijaan. Tämä varmisti sen, että konjakki ei kehittynyt enää kuljetuksen aikana, vaan säilytti alkuperäisen laatunsa ja makunsa.

Renault aloitti konjakin viemisen meriteitse Skandinaviaan jo vuonna 1855.

Tällöin otettiin käyttöön nimi Renault Carte Noire, joka on edelleen käytössä. Renault Carte Noire Extra on aina ollut merkki laadusta konjakkiasiantuntijoille kaikkialla maailmassa. Kun ostat Renault Carte Noire Extra -pullon ja avaat sen, niin sen sisältämä konjakki on keskimäärin 12–13 vuoden ikäistä. Näin ollen Renault Carte Noire Extra on aina vähintäänkin yhtä vanhaa kuin X.O.-merkinnällä varustetut konjakit.

Vuoteen 1991 asti Renaultin valmistus pysyi perheyhtiön käsissä mutta silloin sen osti Pernod Ricard. Suomalaisten käsiin Renault päätyi, kun Altia osti Renault-konjakin Pernod Ricardilta 10 miljoonalla eurolla vuonna 2010.

Altia valmistaa konjakkia yhdistämällä nykyaikaisen tietotaidon ja pitkät perinteet – kaikki Renault-konjakit tehdään yhä edelleen Jean Antonin Renaultin hengessä. Useat konjakin valmistajat tyytyvät vain sekoittamaan eri eaux-de-viet, mutta Renaultin Master Blender valvoo koko tuotantoprosessia rypäleiden kasvattamisesta aina pulloitukseen asti. Renault on perin-

teinen ja pehmeä ranskalainen konjakki. Altia haluaa vaalia Renaultin perinteitä ja arvoja sekä tuottaa erinomaista laatua vuodesta toiseen. Tuotanto tapahtuu luonnollisesti edelleen Cognacin alueella Ranskassa.

Kerholaiset varmaan muistavat vielä Renault-konjakin autopullot. Valitettavasti autopulloja ei ole enää myynnissä. Niitä oli sinisiä, valkoisia, kullanvärisiä sekä läpinäkyviä ja nykyään ne ovat epäilemättä hyvää kauppatavaraa nettihuutokaupoissa. Onnellisia ovat ne, jotka ovat joskus sellaisen onnistuneet hankkimaan. ♦



Autopulloja oli sinisiä, valkoisia, kullanvärisiä sekä läpinäkyviä.

Teksti: Jorma Peisalo



Renault Bleu Nuit V.S.

.. Miellyttävä, hedelmäinen elämys ..

Renault Bleu Nuit V.S on valmistettu pääasiassa Fin Bois -tuotantoalueen rypäleistä, mutta mukana on myös hieman rypäleitä Grande ja Petite Champagne -alueilta. Ihanteellisille nautiskelijoille, jotka haluavat maistella suosikkejaan eri tavoin. Renault Bleu Nuit V.S. on hedelmäisyytensä vuoksi erinomainen jälkiruokajuoma, mutta sitä voidaan nauttia myös jäiden kera, aperitiivina tai cocktaileissa.



Renault Carte Noire Extra

.. Pehmeä maku ..

Legendaarisen Renault Carte Noire Extran valmistus aloitettiin jo 1800-luvun lopulla. Se syntyy Grande ja Petite Champagne- sekä Fins Bois -tuotantoalueiden rypäleistä. Renault Carte Noire Extra on valmistettu sekoittamalla yli viittäkymmentä eri eaux-de-vie-tislettä, jotka ovat huolellisesti valittu pitkän kypsyttyksen jälkeen. Renault Carte Noire Extra on keskimääräisesti 12–13 vuoden ikäistä, mikä tarkoittaakin, että se on aina yhtä vanhaa kuin X.O. Se on täydellinen kumppani kahville tai tummalle suklaalle.



Renault Carte d'Argent X.O.

.. Hienovarainen ja monivänteinen maku ..

Renault Carte d'Argent X.O. on valmistettu vanhoista, jopa 10–30 vuotiaista tisleistä. Siihen on käytetty hienoimpia rypäleitä Grande ja Petite Champagne -alueilta. Kaikessa arvokkuudessaan ja laadukkuudessaan Renault Carte d'Argent X.O. on konjakkien kärkeä.

# Kesäkauden päättäjäiset Härmälässä

Kerhon syyskokoontuminen järjestettiin tänä vuonna syyskuun ensimmäisenä viikonloppuna Tampereella Härmälän leirintäalueella. Viikonloppua saatiinkin viettää varsin kesäisissä tunnelmissa ja ison harrastajajoukon voimin.

Härmälän leirintäalue osoittautui varsin ihanteelliseksi paikaksi kokoontumisen järjestämiselle: kaikki syyskokoontujat mahtuivat samaan ”mökkikortteliin”, ja autotkin saatiin komeaan rivistöön nurmi-

kentän laidalle. Harvinaista on myös se, että leirintäalue sijaitsee vain viiden kilometrin päässä kaupungin keskustasta (ja kahden kilometrin päässä lähimmästä Renault-myyrmälästä). Osa porukasta tekikin lauanta-toiviomatkan Käyttöautoon Capturin ensiesittelyyn ja koeajollekin päästiin.

Viikonloppu tarjosi mukavaa yhdessäoloa, saunomista ja grillausta sekä jo klassikoiksi muodostuneita kilpailuja, kuten ketjun tarkkuusheittoa ja mutterinruuvauk-

sen nopeuskisa. Illan jo hämärtyessä kisattiin viimeisessä klassikkolajissa, kolikonheitossa. Uskomattoman kaunis ja lämmin sää teki viikonlopusta varsinaiset kesäkauden päättäjäiset – pessimistien mukaan ottamia talvitakkejakaan ei siis tänä vuonna tarvittu.

Sunnuntaina Tampere-oppaamme Jussi järjesti vielä kiertoaajelun ja päätöskahvit Pyynikinharjun maisemissa. Kiitos niin oppaalle kuin kaikille tapahtuman järjestelyihin osallistuneille!



## Puoli vuosisataa Renaultien ratissa

Syyskuun 17. päivänä tulee kuluneeksi tasan 50 vuotta siitä, kun hollantilaiset Nel ja Adriaan Bruinink ostivat ensimmäisen Renaultinsa. Tuolloin Tipparelluja esiteltiin erityisellä R4 Roadshow -kiertueella, josta myös Nel ja Adriaan oman ranskattarensa löysivät. Eikä päätöstä ole tarvinnut katua: tänä päivänäkin Renaultit ovat pariskunnan harrastus ja suuri rakkaus. Yksi on kuitenkin ylitse muiden: Nel ja Adriaan kehuvat erityisesti R4:n ajettavuutta. ”Jos Tipparelluja vielä valmistettaisiin, hankkisimme sellaisen oikopäätä!”

*Nel ja Adriaan Bruinink liputtavat salmiakkimerkin puolesta – 50 vuoden kokemuksella.*



*Adriaan Bruinink ja perheen tämänhetkinen menopeli.*

*”Perheenjäsenet” potretissa. Alkuvuosina Nelin ja Adriaanin kalustoon kuuluivat mm. R4 ja R6.*



**RENAULT 10**







## Ei mitään mätää Tanskanmaalla jatkuu.....



### Kesän kauneimman tuhkimotarina

Kesän 2013 kauneimmaksi valittiin flensburgilaisen Klaus-Erik Rammin automaattivaihteinen Renault 8 vuosimallia 1965. Auto on jo itsessään harvinaisuus: siinä on automaattivaihteisto, 40 hevosvoiman ja 1000 cm<sup>3</sup>:n moottori sekä levyjarrut ensimmäisenä auton Euroopassa. Autolla on kuitenkin myös mielenkiintoinen historia.

Autokauppiaana työskentelevä Ramm löysi auton saksalaisen kuolinpesän huutokaupasta. Hämmästyksellä oli suuri, kun selvisi, että 35 vuotta vanhalla autolla oli ajettu vain 144 kilometriä. Vielä suurempi yllätys oli se, että auto oli ostettu Rammin (tai tuolloin vielä Rammin isän) autoliikkeestä elokuussa -65. Ostajana oli kuusikymppinen rouva, joka ei kuitenkaan juuri autoa käyttänyt, vaan jätti sen talliin "lepäämään". Alkuperäisen omistajan kuoltua auton peri hänen sisarensa, joka hänkään ei ottanut autoa käyttöön, ja sisaren kuoleman jälkeen se päättyi huutokauppaan.

Klaus-Erik Rammin mukaan on harkinnassa,



tarjotaanko autoa Renaulteja esittelevään museoon vai pitääkö hän auton itsellään. Hampenin kokoontumisissa hän kuitenkin pökkasi R8:llaan kesän kauneimman auton palkinnon.

### Pohjoismainen kokoontuminen uuden harrastajan silmin

Kokoontumisissa tapaa vuodesta toiseen paljon samoja, tuttuja kasvoja, mutta onneksi joukkoon tulee mukaan myös uusia harrastajia. Päivi Holsti oli tänä vuonna mukana pohjoismaisessa kokouksessa toista kertaa, hänen puolisolllaan Juhani Simolalla tosin on jo takanaan yli kymmenen vuoden kokemus erilaisista Renault-tapahtumista.

Päivi kiittelee pohjoismaisten kokoontumisten leppoisaa ilmapiiriä, ja sanoo, että joukkoon näyttää olevan helppo päästä mukaan. Kuten monet muutkin muutkin Renault-leidit, Päivi on tullut harrastukseen mukaan miehensä kautta. "Erytisesti vanhemmat autot ovat persoonallisia ja mielenkiintoisia. Niitä on hauska päästä katselemaan lähemminkin, vaikka en itseäni minään autoasiantuntijana pidäkään."

Päivi sanoo viihtyvänsä hyvin autolomilla: "Etelässä on itselleni liian kuuma, ja ihan paikoillaan mökkilomallakaan en oikein osaa olla." Kokoontumiset tarjoavat hyvän mahdollisuuden tutustua Pohjoismaihin lähemminkin, esimerkiksi tämänvuotisella Tanskan-matkalla Päivi ja Juhani viettivät pari viikkoa ja kiertelivät mm. katselemassa Jyllannin komeita rantamaisemia.

Kysyttäessä, mitä Päivi pitää tärkeänä kokoontumispaikan valinnassa, hän miettii hetken. "Mökkimajoitus täytyy olla", hän toteaa sitten, "en lähde lomalle nukkumaan teltassa tai autossa." Myös paikan ympäristö on tärkeä. "Miehet jaksavat kiertää autojen ympärillä vaikka koko viikonlopun, mutta muun perheen saa paremmin lähtemään mukaan, jos heille on muutakin ohjelmaa", ja mainitsee Suomen viime vuosien kokoontumispaikoista Kala-joen ja Yyterin hyvinä kohteina.

Entä mitä Päivi sanoisi uudemmille Renault-harrastajille, jotka pohtivat kansainvälisiin kokoontumisiin lähtöä? "Jos autot yhtään kiinnostavat, kannattaa lähteä kokeilemaan ja osallistua tapaamisiin, tutustua uusiin ihmisiin ja nähdä autoja, joihin ei joka päivä törmää – ja nauttia autolomailun vapaudesta."