

R25 Turbon matka Suomeen



Le Turbon ensitapaaminen.

Olin pitkään seurannut R25:n „lempiautoni“ hintakehitystä Saksassa, ostanutkin yhden nahkasisustaisen V6 TX: automaattin Hampurista 520 eurolla, jonka myyjä hyväntahtoisesti ajoi Lyypekkiin ja lauttaa suoraan Hesaan tuotavaksi. Kun tästä oli valtion maksut 535 euroa, päätin hankkia kyseistä herkkua lisää! Päätin yrittää hiukan kauempaa, sillä Hampurin tienoo tuntui olevan koluttu melko tarkkaan ja hauska olisi R 25 mallisarjan helmi, 25 Turbo tai bacara. Sellainen löytyi Tuloisesta, eteläranskasta huutokauppapaalsta Ebayn sivuilta.

Inspiraatio reissuun tuli lopullisesti luettuani ensimmäisen Renaultisti lehden numeron jäseneksi liittytyäni. Halpa Ryanairin lento Tampereelta Hahniin kuulosti aivan liian houkuttelevalta. Oma lentoni oli tosin 59,- euroa, koska tilasin sen vain hyvin vähän ennen lähtöä. Hintaa lisäsi 25 euron taksimaksu, kun kukaan Tampereen asemalla ei osannut neuvoa kuinka päästään Pirkkalan lentokentälle!



Autobahn yöllä – päreitä.

Koneessa oli muitakin autonhakijoita. Minun autoni, Ebayssa ostettu ”Phaze II R 25 Turbo” vuosimallia 90, oli ylivoimaisesti halvin, vain 900 euroa. Minä olin menossa Hahnista Saarbrückeniin bussilla, jossa ”matka-autoni”, tavallinen R25 V6

Injection odotti. Tämä auto on tarkoitus tuoda myöhemmin varaosa-autoksi turbolle. Onhan siinä sama musta nahkasisustus, uudenmalliset etu ja takavalot, vaihteisto kuin Turbossa. Vain moottori on eri lisälaitteineen. Autoni myyjä oli afrikkalainen musta mies. Hän sanoi että kiiltävät Merсут, Audit ja Bemarit myyvät saksalaiset autokauppiat itse. Opelit ja Fordit ja ”rupuiset” edellämäinitut ostetaan Turkkilaisilta. Afrikkalaisille jäävät Peugeotit, Rellut ja Sitikat, jotka usein laivataan Marokkoon ja myydään siellä edelleen.

Ostamani R25 oli kaverin omassa käytössä, joten hän tiesi sen kunnan melko tarkkaan. Hintakin oli kohdallaan: 220 euroa! Vaihdatin öljyt ja nesteet, tankkasin Aralin ”Super 98” bensaatakin täyteen, joka on kokemukseni mukaan paras bensa Saksassa. Vanha Alpine aikoinaan heräsi henkiin vasta saatuaan tätä bensa suoniinsa. R25 Injection, vähän yskittyään vanhoja karstoja pois, lähti kulkemaan kuin raketti, 200km/h saavutettiin alta aikayksikössä. Mainittakoon, että afrikkalaisella kaverilla oli jonossa esim. Pökötti 605 autoja 3 litran V6 24 venttiilillä koneilla. Kaikki ”kunnossa”. Ainakin niistä saa erinomaisen PRV 6-24 venttiilisen motin edellä mainitulla parillasadalla eurolla, jos haluaa päivittää vanhan Veekuikin 200 heppaiseksi. Ei kannata paljon Suomen varaosahinnoilla ryhtyä mottirempaan!



Huh huh, bensa palaa!

Tällä päältäpäin lommoisella menopelillä menttiin aika haipakkaa alas Saarbrückenista Ranskan puolelle, aina Toulouseen saakka, jossa ostettiin Tohtori Barret:ilta vaimon ”LE TURBO”, herran silmäteriä. Itse hän ajoi V6 Espacea, jossa LPG/bensa bi fuel -systeemi. Hänellä oli aikaisemmin Safrane Biturbo, mutta ei pitänyt sen ulkonäöstä (yhdyin tähän mielipiteeseen). Auto oli päältäpäin erinomaisessa kunnossa. Yönsininen metallihohtoinen maalipinta, virheetön musta nahkasisustus ja moottori kehräsi myös iloisesti. Erityisen otettu olin mukana tulevaan Pioneerin 6 kanavaiseen CD vaihtajalla varustettuun äänentoistosysteemiin. Herra oli jazzdiggari kuten minäkin ja auton äänentoistolla on meille kummalekin erityisen suuri merkitys, kun emme edusta valtaviiran musiikkimakua eli omat CD kiekot takakontissa. Lahjoitta-

Hienossa seurassa:
Alpine 310 ja
Indy Light -dormula

mani Brandford Marsalixen uusin cd "Eternity" oli tohtori Barretille erittäin tervetullut lahja. Rouvalle toin suomalaista taidelasia.

Normaaleihin varotoimenpiteisiin, öljyjen ja nesteiden vaihtoon ei Monsieur Barretin mukaan ollut syytä, auto oli juuri huollettu. Kun auto oli saatu rekisteröityä minun nimiini, ja vakuutukset otettu (melkoinen vääntö sikäläisessä byrokratiasa) lähdin puhaltamaan kohti Le Mansia ja Dieppeä, jossa Alpine tehtaat ovat. Tässä olisi ainesta kokonaan omaan juttuun. Mutta kirjoitan näistä omat kappaleet matkajutun loppuun.

Kun oli koko päivän pauhannut moottoritielä, alkoi tulikuuman turbon aiheuttama "vika" ilmaantua, kytkin ei enää irroittanut! Täytyi moottoritien maksuasemilla sammuttaa moottori ja uudelleen startata ykkösellä. Melkoisen mahdoton tilanne kaupunkiajoon. Tultuani Tonym luokse Belgiaan, päätimme panna kytkimen remonttiin. Vaihdoin kaikki osat, väljän hydraulisylinterin turbon alla, painelaakerin, sitä liikuttavan vipuvarren sekä asensimme Alpine 610 turbon Racing kytkinlevyn ja paine-asetelman (65kg). Koko varaosapaketin hinta oli Belgiassa suoraan hyllystä ostettuna 650 euroa, ja vuokraa hallista ja työkaluista Tonym kaverille 100,- euroa. Vähän harmitti, 900 euron autoon. Mutta Tony sanoi, että vesiletkujen kiristimet olivat tehtaalla alkuperäiset eli kytkin oli avaamaton, kestänyt jo 260.000 km, ja uudet palikat varmaan tulevat kestävämmän Suomessa saman verran! Samalla kävimme läpi kaiken muunkin. Muun muassa turbon Pop off - venttiili viallinen. Hinta siellä 32 euroa, Suomessa Boschilla 78 euroa (Biliasta en viitsinyt kysyä). Vaihdoin muutamia letkuja ja epämääräisesti toimivia antureita.

Itse turbo oli loistokunnossa: päittäisvälitys rootoriakselissa alle puoli milliä ja turbiinin siivet pyörivät spinnaamalla akselista pari kolme sekuntia, joten NO PROBLEM!



Kaikki OK turbossa.

Uudemmat vesijäähdytetyt turbot saattavat kestää auton iän, toisin oli kun pelkkää öljyjäähdytteistä turboa ei malttanut jäähdyttää tyhjäkäynnillä, jolloin öljyt paloivat laakereihin karstaksi muutamassa sekunnissa ja turbon elinikä saattoi olla muutama tuhat kilometriä.

Ostin myös varalle vaihteiston vetoakselistefat ja öljytulpat ympäriinsä, sillä vaihteisto oli vähän rasvainen. Muuten oli alusta virheetön, vain hevosenlantaa joka puolella.

Painepesun jälkeen oli lemu muikea! Maaseutu tohtorin auto, nääs. Auton kunto osoitti, että

Tohtorin vaimo oli ajanut "Le Turboa" maltillisesti ja huollattanut tunnontarkasti. Syy auton myymiseen oli Tohtorin mukaan seuraava: kun auton ikä ylittää 15 vuotta ja siinä ei ole katalysaattoria, nousee sekä käyttövero että vakuutukset kohtuuttomaksi. Mielummin kuin vievät auton – heidän silmäteränsä – prässiin, antavat he sen "melkein lahjaksi" suomalaiselle kahjolle, vieläpä Ari Vatsen kaukaiselle sukulaiselle. Tästä riittää jutun aihetta ystäväpiirissä, sillä Ari on todellinen SANKARI Ranskassa. Hänen urotekonsa Peugeot 205 Turbon puikoissa käytännössä käänsi Ranskan autoteollisuuden uudelleen nousuun.

Alpine V6 herkkua!



R25 Turbon tultua kuntoon jatkoin matkaa Saksaan uudella innolla, auto tuntui entistä makeammalta. Kiihtyvyys nyt turbon ahtopaineiden toimiessa oikein, on huikaa: nopeudessa 140 viitosvaihteella pulitti pohjaan ja kuuden sekunnin kuluessa nopeus yli 200 ja kierrokset 6000 tuntumassa. Punainen raja tulee 6500 kierroksessa ja rajoittajat iskee päälle 7000 kohdalla. Tällöin nopeus 245 ja kulutus 35-40 litraa sadalla. Meno hyytyy aivan kuin bensa olisi loppu, se on kuitenkin ollut jatkuvaa kiihtymistä, aivan kuin ritsalla olisi ammuttu... Kuitenkin meno hyytyi myös taloudellisista syistä. En ollut kovin paljoa uhrannut ajatusta tosiseikalle, että tankillisella ajoi noin parisataa kilsaa, ja uudelleen tankkaamaan. Myöhemmin totesi ystäväni Tony Turbon bensankulutuksesta

"Kun laskee hevoset vapaasti laitumelle, syövät ne parisataa pollea kyllä kaiken mitä löytävät". No, nopeuden pitämisessä suomalaisissa lukemissa 120 km/t tietämissä, pääsee turbollakin kohtuullisella 9-10 litran/100 km kulutuksella".

Le Mans oli pettymys. En tiennyt, että kuuluisaa rataa ei ole olemassa, vain pätkiä siitä. Rata



Kaunis paketti.





Turbo Malmössä.



Tonyn Alpine Le Mans V6.

eristetään ja rakennetaan joka vuosi kisoja varten. Totta kai ajoin kuuluisaa Mulsannen suoraa: kuin kuusikaistainen moottoritie, jossa suoja aidat viiden metrin korkeuteen. Ja varotuskilvet: Poliisin tutka joka viidensadan metrin välein! Tämä niille jotka yrittävät rävyttää kolme ja puolisataa lasiin ja kehua kavereilleen ajaneensa Muslannen suoraa pultti pohjassa...

Alpine tehdas ja Renault Sport Dieppessä

Ranskan reissun yksi tärkeimmistä kohteista oli pyhiinvaellusmatka Alpine tehtaille Dieppeen kanaalin varrelle. Olinhan aikoinani omistanut yhden alkuperäisistä R5 "SuomiAlpineista" aikana, jolloin ajoin Pariisin muotiviikoille pari kertaa vuodessa Saksan läpi. Silloin Alpine 5 oli tarpeeksi nopea jopa Saksassa, nyt vilkkuivat R25 Turbon takana parissa sadassa takanatulovan valot jatkuvasti. Piskuiset kolmesataa heppaiset Audi A3 Quattro menevät aivan järjettömästi... Olisi hyvä Suomen liikennesuunnittelijoiden käydä päivittämässä tietoaan nykyautoista. Nopeusrajoitus se mikä se on ja sadekelillä parikymmentä prosenttia nopeudesta pois. Mutta kun lähtökohta on 250km/t... Nyt tuntuu kuin nopeudet olisi Suomessa sovitettu wartburgin ja kuplavolkkarin mukaan,

Niin, Alpine??

Alpine tehdas ja Renault Sport on nykyään yksi ja sama asia. Parhaiten tietoa saa vieraillemalla sivuilla www.renault-sport.com, jossa esitellään koko Renault Sportin kilpailutoiminta, kalustot ja se ammattimainen ote millä "jokamiehen ratakisaharrastus" on lanseerattu ympäri Eurooppaa.

Kun muualla, meilläkin, ollaan pidetty kartingia lähtökohtana, on se Renaultilla oikeilla moottoriradoilla ajettava kohtuuhintainen Renault Cup -kisatoiminnan lähtökohta. Kalustoa on periaat-



Ipin Le Mans.

Uh... pieniä poikia nuo gallialaiset.



teessa neljäntasoista. Lähtökohta on Clio Cup, rataviritteillä 200 heppaisilla Clio Sport autoilla ajettava cup sarja, jota Ranskan lisäksi ajetaan Englannissa, Benelux-maissa, Brasiliassa, Espanjassa, Saksassa, Turkissa ja Meksikossa (pohjoismaat loistavat tietenkin poissaolollaan, kuuleeko Bilia?). Autot maksavat uutena ja valmiina radalle (kaaret, 4 mukiset Brembo jarrut muun muassa) noin 20.000 euroa ja niitä valmistetaan Alpinella kisakäyttöön noin 650 kpl vuodessa. Käytettyä saa ostaa Renault Sportilta noin puoleen hintaan sesongin loputtua. Seuraava sarja on "Formule Renault", samaa sinetöityä parisataaheppaista Clio 16V moottoria käyttävä monopostoluokka..

Sitten päästäänkin jo tehokkaiisiin takamoottoriin V6 motilla ajettaviin kisasarjoihin: Megane Trophy auto on putkirunkoinen DTM tyyppinen todella modernia tekniikkaa sisältävä Nissan 350 heppaisella V6 motilla ja sekventaalivaihteistolla varustettu rata-auto. Huippuna on Dallaran valmistama Formula 1:tä muistuttava, myös Nissan V6 mutta nyt 490 heppainen "World Series By Renault" kilpa auto, jossa on panostettu paljon ajajan turvallisuuteen. Auto on tukevampi kuin Formula 1 ja siinä moottorin on kestettävä useita kisoja sinetöitynä. Sivuilla on myös interaktiiviset Megane Trophy ja World Series Formula-auton läpileikkaukset täydellisine teknisine tietoineen. Renault Sportin sivujen historiallinen osuus on myös nautittavaa lukemista. Sieltä löytyy vuosina 1966-1974 ajettuja R8 ja R12 Gordinit, teknisine esittelyineen mm. Amede Gordinin ja Marc Mignotet:in Rellu 16:n viritetyn kilpakoneen kuningasajatus: luoda läpihengittävällä erikoiskannella pyörre palotilaan ja siten maksimoida palotapahtuma, sen jälkeen kisamoottorin toteutus oli suoraviivainen, tuoda kakkua tarpeeksi pöytään tupla webereillä ja hoitaa kestävyys radalla kuivsumppuvoitelulla, kummatkin lentokonemoottoreista tuotua ajattelua. Joka on edelleen kunnan kisamoottorin perusratkaisua.

"Cup Gordinien" tarina jatkui 1975 R5 Kit autolla, josta kehittyi R5 Alpine, R5 Alpine turbo, vuoteen 1984 asti. Sen syrjäytti R5 GT turbo vuosina 1985-1990, Clion aikakausi alkoi 1991 ja jatkui Megane 16V:llä vuosina 1997-2000. Tällöin oli Renault Cup kisatouhussa muutama välivuosi, kunnes 2004 palattiin jälleen Clioon uudella 2.0 16V Clio Sportilla. Uusikoppaisen Clion ja sen sportmallin lanseeraus osoittaa, että Cliossa on edelleen potentiaalia. Lukekaapa EVO niminen lehti jossa Italian alpeilla BMW M6 monsteri ei pysty karistamaan Pikku Clio Sportia perästään vaikka Clio antaa 300 heppaa tasoitusta. Aina kuin tuo "teutooninen härkä" renkaat sutien pystyy vetämään pienen raon Clioon suorilla, kuittaa Clio sen heti seuraavassa kaarteessa! Niin hyväksi on Clio Sportin ajo-ominaisuudet hiottu!

Sain ottaa Renault Sportilla yhden sisäkuvan, jossa oppaani Gerard Dubois on moottori vuoren edessä. Siinä parisataa kappaletta plommatua 2.0 16V Clio myllyä odottaa pääsyä kisakäyttöön. Valmiina oli myös Nissan V6 myllyjä, jotka erosivat vakiosta lähinnä mäntien, kiertokankien

ja venttiilien materiaalien osalta. Erot koppiauton 350hp:n ja Formulan 450 hp:n välillä kuulemma tulevat ohjauselektronikasta ja mekaanikkojen taitavuudesta näpelöidä niitä... Itse lohkot ovat sinetöityjä.

Näin tehtaalla myös paljon Alpine 610, 310 ja jopa Berlinetta A 110:n osia. Näitä tehdään jatkuvasti aina tilausten mukaan ja toimitetaan lukuisille Alpine erikoispajoille ympäri maailmaa (lähinnä Ranskaan, Englantiin ja USA:han). Kun jossakin mannermaan huutokaupassa on Berlinetta A 110 myytävänä maininnalla kuin uusi, ei ole kyse huijauksesta, joku on todella pannut myyntiin uusista osista kasatun herkkunsa

Hinta saattaa olla kyllä lähellä vanhaa miljoonaa mummonmarkkaa. Näin muotissa leivottavan A 110 lasikuitukoria. Teräsrakentajat kasaavat kuulemma itse jigissä. Joten ne muutama Suomessa maatuvat A 110:t, kasaan vaan ja baanalle! Kaikkea palikkaa saa, minulta saa kontaktitiedot erikoispajoille Ranskassa.

Kuvissa näkyy tehtaalla ulkopuolella historiallista osastoa, mm 610 Amerikan versio, jonka edellinen öljykriisi ja Renaultin vetäytyminen USA:n markkinoilta tehokkaasti tappoi.

Uusi Alpine Urheiluauto?

Renault harrastajien piirissä on aina A610:n valmistuksen lopettamisesta lähtien huhuttu uudesta Alpinesta. Nyt näyttää siltä että uusi Renaultin toimitusjohtaja vihdoin panee asiaan vauhtia! Hän on todennut markkinoiden olevan valmiin uuden Alpine (tai Renault Sport) urheiluauton synnylle. Maailmalla pienet kovavireiset sportit ovat kysytyjä, osaksi kerhopohjaisen "Track Day" ja idän poikien harrastaman "drifting" revittelyn ansiosta.

Uusi Alpine on todennäköisesti putkikehikon ympärille kasattu lasikuitusportti, hyvin lähellä Megane Trophy auton tekniikkaa: V6 keskimootori, mutta sekä katu että ratapalikoilla kaupasta saatavana. He ovat panneet merkille yksinkertaisten englantilaisten sporttien menestyksen esim. Lotus Elise, Caterham jne

Kun kysyin Gerardilta; olisiko auto Porsche Boxterin tyyppinen, vastaus oli: Niin, ehkä paljon parempi, oikea kilpa-auto! Alpinella on tähän tarkoitukseen paljon valmista tavaraa aina formulasolulle saakka, mm hiilikuitujarrut, sekventaalivaihteisto, monipuolista ohjelmitavaa moottorielektronikkaa ja niin edelleen. Tässä olisi ranskalaisten vastaus suosituille Porsche Cup kisaamiselle

Jokkis R25 Turbon konehuone.



Tuunattava ecu-piiri.

Tony de Cock ja Ecuboksin tuunaminen

Internetissä V6 palstan kautta tapaamani belgialainen kaveri harrastaa paitsi oman Alpine GT Turbo "Le Mans" autolla kisaamisen lisäksi myös jokistyyppistä rata-ajoa riisutulla R25 Turbo autolla. Homman ideana on että tällä hetkellä R25 Turbo autoja saa "melkein ilmaiseksi" eli 400-600 eurola. Sisustus raxitaan pois, asennetaan lexanmuovista sivuikkunat ja kuppi-istuin, poistetaan moottorin ja vaihteiston kumityyny ja pultataan nämä suoraan runkoon. Asennetaan alle 17 tuumaiset vanteet, johon Porsche Cup varikolta haetaan ilmaiset puoliksi kuluneet 225/45-17" rataslicksit (Porschen eturenkaat! -takakumit ovat Porsche cupissa aina "tasarahat"). Jousitusta madalletaan ja jäykistetään ja tuunataan R25 Turbon Renu moottorinhallinta elektroniikkaboksia. Tässä Tony on oikea haka ja antoi minulle mukaan pari chipsiä kokeiltavaksi omaan Ecu boksiini. Tonyn autossa on pelkästään ecua kutittamalla otettu 250 heppaa etupyörästä. Tässä on vähän pitelemistä etuvetoisessa autossa radalla, mutta jos on varaa, kaverit sijoittavat Englannista saatavaan Quiaife ATC:hen eli thorsen tyyppiseen tasauspyörästöön joka tasaa vedon kaarreajossa kummallekin etupyörälle. Hintaa kertyy sitten tuplasti muuhun auton hintaan nähden! Bensaa palaa kisaamisessa: 70 litralla ajaa vajaan tunnin ja vähän yli 150 kilometriä! Jos vehje lipsuu käsistä, haetaan toinen R 25 hylsy hajottamosta, johon siirretään Turbon tekniikka ja taas seuraavilla "Track days" tapaamisilla menoksi!

Jukka Vatanen



Cup Alpine rata-autoja.



Ecu-boksi.



Huom! Ei lakkausta piirissä.



Clio 2.0 16v -vuori.



Tonyn jokkis R25 Turbo.

Alpine A 610 Proto.

Riisuttu R25 Turbo.

