

Club Renault de Finlande r.y.

Renaultist

1/2004



**Deck'up ■ Ellivuori ■ R16 ■ Clio ■
Skootterit ■ Saksan matka ■
Ruotsi ■ RTF ■**



Onko Sinulla ongelmia autosi kanssa?

Silloin kannattaa ottaa yhteyttä
Turun seudun arvostetuimpaan

Renault-korjaamoon!

Renault huolto- ja korjauspalveluja.
Purkuosia moniin Renault malleihin.

TURUN KUNTOTESTI JA KORJAUS OY

Avoimna 7.30-17.30
Pitkämäenkatu 15, 20250 TURKU
Puh. (02) 239 1361

EUROSTARTTI OY
Lahti

Karjalankatu 35 | 15150 Lahti | (03) 589 8888 | (03) 589 8889 | (03) 589 8887 fax | Ark. 8-17, la 9-13

Pikahuolto vai pienää laittoa?

Varaosat Renaultiin Eurostartista!



Normaalien määräaikaishuolto-osien lisäksi toimitamme Renaultiin osat myös kaikkiin moottori-, voimansiirto-, jarru-, alusta-, sähkö- ja korikorjauksiin. Tuomme suurimman osan tuotteista maahan itse suoraan eurooppalaisilta valmistajilta, joten pystymme tarjoamaan alkuperäisvalmistajien osat hintaan, joka on tutumpi joidenkin myymistä nimettömistä "piraattiosista". Eyquem-sytytystulpat, Meillor-tiivisteet, Bretille-männät, Hutchinson/Paulstra-kumiosat, Purflux-suodattimet, Sofabex-bensiinipumput, Bendix-jarruosat, SNR-laakerit, Elf-öljyt ... siinä muutamia esimerkkejä osista, joita Renault on käyttänyt autojensa kokoonpanossa vuosikymmenten ajan. Me pyrimme hankkimaan osat kyseisten valmistajien omista pakkauksista, jolloin jälleen yksi hintaa nostava porras jää pois. Tarvittaessa toimitamme myös ne "aidot" Renault-alkuperäispakut osat. Aina 60-lukulaista viimeisimpiin uutuusmalleihin!

Muistathan, että olemme erikoistuneet vain ranskalaisten autojen varaosiin. Me siis ymmärrämme Renaultin ranskalaista sielua!

S i s ä l t ö

1 / 2 0 0 4

- 4 Ellivuori
- 8 Renault Tuning Finland
- 10 Matkalla maailmalla
- 14 Clio pienoismallina
- 18 Pohjoismaiden kokoontuminen
- 22 Uuden autoluokan airut
- 28 Kummitusjutut
- 29 Deck'up



Hyvää alkanutta vuotta 2004 teille kaikille!

Kädessäsi on taas uusi kerholehti. Viime vuonnahan lehtiä ilmestyi vain yksi. Niin ihana kun näitä lehtiä on saada, tulee meidän jokaisen muistaa, että tyhjästä sitä ei tehdä. Syksyn numero jäi ilmestymättä, koska määräaikaan mennessä juttuja tuli vain pari. Siksi vetoankin teihin jokaiseen, että jaksaisitte kirjoittaa juttuja ja toimittaa ne lehti-neuvostolle. Mitään kirjallisia taidonnäytteitä niiden ei tarvitse olla. Jos juttuja olisi runsaasti, voisi ehkä joskus rakentaa jotain teemanumeroitakin. Joka tapauksessa uskon, että jokainen meistä haluaisi nauttia näistä lehdistä ainakin kaksi kertaa vuodessa.

Tulevana kesänä on 20. Kesätapaaminen eli juhlan paikka. Toivottavasti mahdollisimman moni pääsee mukaan Himoksella 30.7-1.8.2004 vietettävään kokoontumiseen. Tänä vuonnahan järjestelyvastuussa on Keski-Suomen porukka, joten tarvittaessa yhteydenottoja tänne päin.

Kerhomme jäsenmäärä on viime vuosina kasvanut rajusti, lämpimästi tervetuloa mukaan kaikki uudet jäsenet! Jäsennumeroissa ollaan jo menossa pitkällä yli 700:n. Rekisteristä on tosin välistä poistunut/poistettu jäseniä, jotka eivät ole enää joukkoomme halunneet kuulua tai jotka eivät useampaan vuoteen ole jäsenmaksuunsa suorittaneet. Kerhomme on pitkään ollut melkoisen hempeämielinen maksamattomien jäsenmaksujen suhteen, mutta nyt on ollut aika puuttua asiaan ja vuosikokouksen päätöksellä jäsenrekisteriä on "siivottu ja siivotaan" edelleen. Aikaisemmissa tapahtumissahan kaikki kerhon tarjoamat etuudet on tarjottu kaikille mukana olleille, eikä aina jäsenmaksuja ole kyselty. Se on kuitenkin väärin niitä kohtaan, jotka ovat aina maksunsa hoitaneet.

Toisaalta inhimillisiä unohduksia tai virheitä maksujen tarkistuksessa voi tulla, joten ottakaa yhteyttä jos näin on tapahtunut. Jatkossa huomioimme myös maksaneet perheenjäsenet etuisuuksia jaettaessa eli muistattehan mukanaan liikkuvien perheenjäsen maksut myös.

Paras paikka vaikuttaa ja kertoa omista mielipiteistänne ja toiveistanne kerhon toiminnan suhteen on vuosikokous, joten tervetuloa kaikki Tampereelle, Pirkkanmaan Käyttöauton tiloihin osallistumaan vuosikokoukseen ja tutustumaan uusiin Renault-malleihin.

Tapaamisiin
Hannele

Puheenjohtajalta

Renautist
Numero 1/2004

Club
Renault de Finlande ry:n
kerholehti

Toimittanut:
Wellu

Aineiston kokoaminen:
Jouni Peisalo
Juha Moisio

Avustajat:
Katriina Mäkinen
Arvo Koli
Kaino Laitonen
Maarit Salo
Lehtinen
Jorma Peisalo
Kari Kittä
Hannele Paukama

Kansikuva:
Katriina Mäkinen

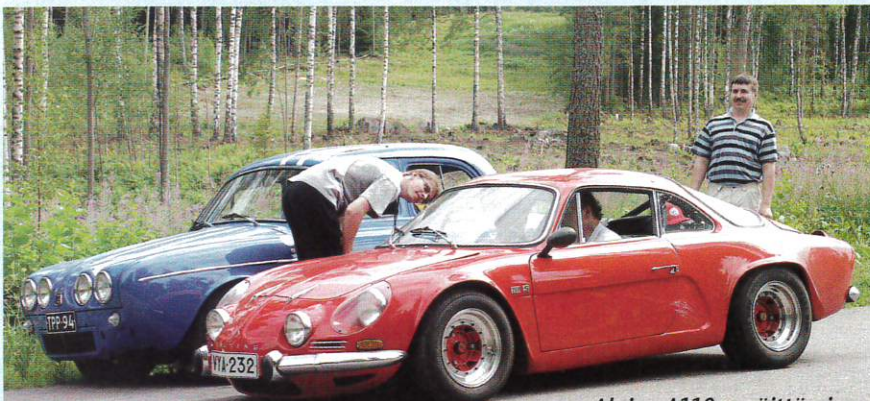


19. Grand Tour De Renault Ellivuori 2003



Kansa on puhunut. Kesän kauneimmat ryhmäkuvassa.

Rellukerholaiset kokoontuivat Vammalan Ellivuorella perinteiseen tapaan heinäkuun viimeisenä viikonloppuna, tänä vuonna jo 19. kerran.



Alpine A110:n väittäminen korkeaksi autoksi olisi ehkä lievää liioittelua.



60-luvun Rivieralla avo-Caravalle oli ehdottoman chic. Toimii myös Suomessa 2003.



Paikalle oli saapunut kuutisenkymmentä autoa ja ainakin tuplatan iloista rellukansaa. Ja jälleen autoja oli vauvakaiksesta pappakaartiin; vanhimmat taisivat olla peräti 50-luvulta ja uusimpana mallina tämän vuoden Megane II.

Jo perjantaina paikalle saapui pääosa autoista, vaikkei varsinaisesti "virallista" ohjelmaa ollutkaan. Perjantai-ilta sujuikin mukavasti toisten rellukuskien ja tiimiläisten kanssa seurustellessa ja autoja katsellessa.

Lauantaina ohjelmaa olikin laidasta laitaan aina rompetorista tarkkuusajoon asti. Rompetorin markkinahenkeen mukavan piristysruiskeen toi Tampereen käyttöauton tuotemyyntipiste, jossa riittikin vipinää, kun innokkaat Renault-fanit tekivät hyviä ostoksia eikä kukkaronnyörejä tainnut kirstellä yksikään. Itseeni kyllä teki suurimman vaikutuksen Renault -sisustuspeilit, jotka olivat paikallisen käsityöläistaidon mestarinäyte.

Tarkkuusajo oli myös mielenkiintoinen ja antoisa kokemus. Tarkkuusajon ideana oli ajaa tietty reitti, jonka varrella oli tehtäviä. Reitille annettiin

Oi niitä aikoja. 50-luvulla kromi oli halpaa ja sitä oli riittävästi...



60-luvun kestoosusikit sulassa sovussa nykymuotoilun kanssa.

Kesän kaunein henkilökuvassa. Lievästi tuning-henkiseksi kunnostetun 5 GT Turbon 1-sarjan koria on tuoreistettu 2-sarjan etupuskurilla ja R19 16V:n 15-tuumaisilla alumiinivanteilla. Maistuis varmaan sullekin?

ohjeet, jotka perustuivat maamerkkeihin ja ajettuun välimatkaan. Tehtävän suorittaminen vaati todellakin tarkkuutta; kuljettajalla silmät (yhtä aikaa) matkamittarissa ja tiessä, kartturi seuraa maamerkkejä...

Lauantaina järjestettiin myös juhlaillallinen, jonka yhteydessä palkinnot lasten kilpailuista jaettiin. Aikuisten kilpailut kilpailtiin sitten illalla rannassa seurustelun ja muun hauskanpidon yhteydessä.

Sunnuntai olikin sitten hienon kokoontumisen viimeinen päivä. Päivä kului palkintojen jaon merkeissä, tässä mainittakoon, että kesän kauneimmaksi valittiin Jukka Kätevän Renault Super 5 GT Turbo vm -89 11 äänellä. Yhteensä ääniä annettiin 63 kpl 12 eri autolle. Kokoontuminen päätettiin kiertoajelulla Ellivuoresta Tyrvään Pyhän Olavin kirkolle, jossa oli järjestetty opastettu tutustuminen tuhopolton jälkeen uudestaan rakennettuun kirkkoon.

Kaiken kaikkiaan tapahtuma onnistui mielestäni erinomaisesti. Hotelli Ellivuoren tarjoamat puitteet olivat hienot, samoin ilmat suosivat paria pientä sadekuuroa lukuun ottamatta. Vasta Tyrvään kirkkoon tutustuttaessa alkoi sataa kaatamalla. Eniten Rellu-tunnelmaa luova osuus näissä tapaamisissa on mielestäni aina tuo tapahtuman päätteeksi letkassa ajettu kiertoajelu; edessä menee värikkäitä eri-ikäisiä Renaulteja ja sama juttu kun katsoo taustapeiliin (naisellista hömppääkö tämä on?)... Samalla kiertoajelu on toisaalta myös se ikävin osuus, koska se aina päättää kesätapahtuman.

Tässä kuvakavalkadi tapahtumasta, paljon Reluja ja harrastajia ympäri Suomea.

Kiitoksia järjestäjille hienosta tapahtumasta!

Tällä varustuksella olisi 60-luvun kylillä tullut "respektii". Tänä päivänä luonnehdinnaksi sopisi vaikkapa "elegantin urheilullinen".



"Lintujen ruokkiminen kielletty"



Jurkin kalusto ei tunnetusti kilometrejä vierasta.



Eksoottinen Amerikan serkku yläosattomissa: Alliance convertible.



"Anteeksi, voisitteko neuvoa tien lähimmälle kilpatalle?"



Tippa on aina muodikkaasta päällepantavaa.



"Ruokkiminen kielletty". Kuvan yksilö on koulutettu koostumisympäristöjen lisäksi hoitamaan myös kerhomme jäsenrekisteriä.



Tippa-rintamalla on todistetusti vankkaa Renault-yleisivistystä. Vuoden 2003 tietokilpailun voittaja.



Kyllä itsellänekin virne levenisi, jos R8 Gordinilla ajaisitte...



"Kuinkahan mahtuu Gottit pyöriin vai onko nääs tarttenu hioa satulasta tavaraa poies..."



Renault 15 Turbo yrittää naamioitua maisemaan.

19. Grand Tour De Renault Ellivuori 2003

Iso ja valkoinen. Ranskalaisten mielestä Saviem-matkailuauto on ours blanc, jääkarhu.



Kaukovaloilla näet hirveen paljon paremmin. Karjapuskuri pelastaa jos et kuitenkaan ehdi väistää.



Sorsastajat varokaa! Nämä sinisorsat ampuvat takaisin!



Soliferin dominointi matkailuvaunurintamalla on vihdoin murtumassa.



Turboautojen konehuononäkymää on luonnehdittu sanoilla "murhattu mustekala". Renault 5 GT Turbo näyttää miksi.

Pekka Perin R4 Plein Air -replika on herkullinen kesäauto.



Kovin ryppytsaista menoa näissä Renault-kokoontumisissa...



EK8:n lähtö, Ajaccio, Tour de Corse Historique? Ei, vaan suunnistusajon lähtö, Ellivuori, Vammala.

Nykyaikainen radiokaan ei pysty himmentämään Caravelen pettämätöntä 50-luvun loistokkuutta.



R8 Gordinin korkeilla kierroksilla uskomattoman kaunis laulu saa teknisesti suuntautuneen harrastajan ihon takuulla meliilyvästä kananlihalle...

Kilpailutuloksia:

Kesän kaunein:

1. Super 5 GT Turbo, vm. 1989 LYO-717, om. Jukka Kätevä, Laihia (11 ääntä)
 2. Alpine A110 1300S, vm. 1973 VYA-232, om. Markku Klemola, Lappeenranta (10 ääntä)
 3. Avantime V6 Privilege, vm. 2002 TSF-451, om. Antti Mikola, Turku (9 ääntä)
 4. R16 TS, vm. 1975 AEH-783, om. Tuomo Härkönen, Tuhkakylä (6 ääntä)
- 8 autoa sai vain yhden äänen, yhteensä ääniä annettiin 63.

Lasten ja nuorten kisat

(8 osakilpailua: mölkky, kiihdytysajo, sulkapallon pompottelu, twist-narun pujotus pareittain, uintikisa, tikanheitto, pussijuoksu ja kananmunakuljetus)

1. Timi
2. Sami
3. Tiina
4. Tero
5. Tuomas
6. Siiri
7. Isa
8. Anniina
9. Mikael
10. Eliisa
11. Sina

Naisten kiihdytyskilpailu

(pitkän narun päässä olevaa leikkiautoa rullattiin vimmatusti kynän ympärille)

1. Sari
2. Tuulikki
3. "Karkki" ja Tarja
4. Nina

Miesten kiihdytyskilpailu

1. Juhani
2. Toni
3. "Piitsi"
4. Janne
5. Hanski
6. Rasmus

Sekakilpailu, kiihdytysajo

1. Tuulikki
2. Sari
3. Juhani
4. Toni

"Kananmunankuljetus"

1. Tarja ja Jere
2. Ansku ja Marja (Maija)
3. Tuulikki ja Nina

Kananmunanheitto

1. Tuulikki ja Nina
- (muilla meni rikki heti ensimmäisellä heitolla)

Mölkky

1. Hilikka ja "Kätevä"

Herrasmies:

herra Kari Kitti Turusta (aina kentlemanni)

Tietokilpailu:

1. Kari Kitti

Suunnistusajo päättyi Pyhän Olavin kirkolle hienoihin kulttuurihistoriallisiin maisemiin.



Renault 16 on vasta viime vuosina hyväksytty pelastamisen arvoiseksi klassikoksi. Sitä odotellessa kanta on päässyt vähiin...



Tee kulttuuriteko, taltioi "epämuodikas" malli jälkipolville. Vielä eilen halveksittu R6 alkaa vähitellen saavuttaa klassikon asemaa.



Lämpimät kiitokset tapahtuman sponsoreille:

Keskusautohallit Raisio ja Rauma •

Käyttöauto, Tampere •

RENAULT TUNING FINLAND RY



Nyt on vain valtameren takaa japsi- ja euroautojen rakentelu tullut myös eurooppaan jäädäkseen. Jenkkiraudat eivät juurikaan nykynuorisoa kiinnosta, kisakireä euroauto sitäkin enemmän. Tuning tai kansankielellä tuunaus, liitetään usein vanhemman sukupolven kielessä pelkkään jumputti-jumputti-soittimien asentamiseen, karvanoppiin ja auton alkuperäisen ulkomuodon tärväämiseen. Siitähän tuningissa ei ole kyse. Nykypäivänä kun Renaultkin alkaa olemaan massaauton asemassa Suomessa, vähän väliä kulman takaa tulee vas-



Mikä tuuninki?

Tuning on kasvava autobarrastusmuoto, joka ei oikeastaan ole mikään uusi juttu.

Onhan autoja rakennettu tuning- ja styling-tyyliin jo Elviksen aikanakin.

taan uutta Lagunaa, Meganea tai Clia. Tuning ja sitä kautta Styling, jolla autoa tyyllitellään oman mielen mukaan, on auton yksilöllistämistä. Hillityillä levikkeillä, alustan muuttamisella ja vanteilla saadaan hyvästäkin autosta vieläkin parempi, ainakin persoonallinen.

Kerhoa kehiin!

Renault Tuning Finland (RTF) on perustettu tammikuussa 2003, jonka päämääränä on Renaulteihin liittyvän tuning-harrastuksen edistäminen ja tukeminen. Kerhon tavoitteena on myös kerätä Renaulteihin liittyvää yleistä tietoa ja jakaa sitä harrastajille. Vaikka jäsenistön autot ovatkin sporttisempaa kaliberia, on ikähaitari kuitenkin melko laaja, juuri ajokortin saaneista keski-ikäen kynnystä kolkutteviin herroihin. Kerhoon voivat liittyä kaikki Renault-tuunauksesta kiinnostuneet, joten mitään erityisvaatimuksia ei ole jo rakennetun näyttelykuntoisen auton omistamisesta. Osalla nykyisistä jäsenistä on yksi auto ja muutamilla jäsenillä on käyttöauton lisäksi kakkosautona hieman hätäisempi Renault.

Erinäisten autokerhojen määrän kasvaessa ko-



histen alkoi Renault-henkisten nuorten miesten mielessä syntyä ajatus uudesta Renault-kerhosta, joka olisi keskittynyt sporttisimpiin Renaulteihin. Lähinnä pääkaupunkiseudulta kotoisin olevat kaverit pistivät virallisesti kerhon pystyyn, yhdistyksen. Kuitenkin alusta alkaen kerhon jäseniä on ollut ympäri Suomea. Ensi kerran kerho tuotiin suurelle yleisölle nähtäville viime keväänä, kerho osallistuttua American Car Show:n yhteydessä järjestettyyn Tuning Car Show:hun. Messuosasto rakennettiin talkoovoimin viiden auton näyttelyareenaksi. Tästä saadulla kokemuksella ensi keväänä olisi tarkoitus tehdä comeback uusilla autoilla ja uudella tyyllillä.

Kerhon toiminta perustuu pitkälti www.rtf.fi-nettisivuston ympärille, jossa jäsenet ja vierailijat voivat keskustella ja vaihtaa ajatuksia. Talvisin kun autotoiminta ulkona on hiljaisempaa pyrimme pitämään kerhon toimintaa yllä sivuston välityksellä. Kerho järjestää joka tapauksessa tapahtumia ja kokoontumisia ympärivuoden ja ympäri Suomen. Yhteistyössä toimiminen eri tahojen kuten mm. Club Renault de Finland:n kanssa on koettu tärkeäksi ja sitä pyritäänkin tulevaisuudessa parantamaan. Kerholla on tällä hetkellä noin 60 jäsentä ja kasvua on odotettavissa. Kerhon jäsenmäärä tulee kasvamaan, kun tietoisuus kerhosta kasvaa. Ilahduttavaa on todeta että koko ajan kerhon nettisivulla käy uusia kasvoja.

Mitä hyödyn liittymisestä?

Kerhon jäsenet pääsevät www.rtf.fi osoitteessa olevan kerhon webbisivuston jäsenkäyttäjäksi. Jäsenet pääsevät keskustelufoorumissa myös jäsenosioihin mihin vierailijat eivät pääse. Net-

tisivustolla olevan artikkeliosio on jäsenten käytössä, jonne pyrimme saamaan tulevaisuudessa mahdollisimman paljon erilaisia artikkeleita auton korjaamisesta ja rakentelusta. Näitä voi käyttää apuna ja ohjeena jos olet vastaavaa työtä tekemässä ja oma tieto-taito ei riitä. Jäsenillä on itse mahdollisuus vaikuttaa tietopankin sisältöön. Merkittäväksi jäseneduksi voidaan myös laskea yhteistyökumppanimme antamat tuotealennukset mm. varaosista, äänentoistolaitteista ja tuning-osista. Tulevalla kaudella järjestämme erinäisiä tapahtumia jotka on tarkoitettu jäsenistöllemme. Eikä pelkästään Esson baarissa istuskelua vaan todellista toimintaa...esim. Rataajopäiviä, kokoontumisia ja muuta aktiviteettia.

Jäsenyydestä kiinnostunut voi ottaa yhteyttä kerhon sihteeriin lähettämällä sähköpostia osoitteeseen info@rtf.fi.

Muista käydä tutustumassa www.rtf.fi



IT.TIT.MMM



Kone käyntiin ja matkaan.



Tankausta.

Matkalla maailmalla

Sinne sun tänne Harzin metsissä.



Satakympit rivissä.



Antin ja Jukan saksanmatka



Tykki Belgiasta.



Värivalikoimaa rivissä.

Vanha sanonta, että nälkä kasvaa syödessä pätee moneen asiaan. Kerran kun erehtyy loistavasti järjestettyyn eurooppalaiseen Rellu-tapahtumaan niin pitää päästä toistekin. Internet mahdollistaa helpon yhteydenpidon ja sieltä löytää kaikenmaa ilman Rellu-tapahtumat. Sen kuin valitsee.

Syyskuussa 2002 Saksan ehkä suurin Alpine -kerho, le Turbot, järjesti 25-vuotis olemassa-oljuhlansa Braunlagessa Harz vuoristoalueella. Puitteet olivat komeat paikallisessa Maritime-hotellissa.

Autokuntia oli kokoontunut 75 kpl ympäri Eurooppaa, pääasiassa tietenkin Saksasta. Ruotsia edusti Stellan Östling vaimonsa kera ja Suomea kunniakkaasti Jukka Tuominen ja Antti Mikola. Palkintona tapahtumasta saimme perinteisen pitkämatkalaisen palkinnon, upean oluttuopin (taitaa olla jo puhki kulutettu). Hämmästyksi herätti, että olimme matkassa 110 Alpinella kotoa saakka, saksalainenhan tuo autonsa tapahtumiin trailerilla.

Kutsuvieraaksi oli kutsuttu Ranskasta herra nimeltä Jaques Cheinisse. Hän oli Alpinen tallipäällikkönä 70-luvun alussa.

Kiertoajelumaisemia...



Perillä rivistössä.



Calberson kisalaite, valmis radalle.



Jaques Cheinisse tutustumassa suomalaisen alpinevoimaan a'la Heimo Herrala.

"Jaskan" ja Antin tallipalaveri.



Illallispöydän herkuja.



Kansainvälistä vierasjoukkoa kuuntelemassa polvihoususoitanta.



Palkintojen jakoa. Oikealla tapahtuman isäntä ja le Turbot puheenjohtaja Manfred Gantenbrink.



Tutustuminen 1500-luvulla avattuun hopeakaivokseen oli elämys. Jukka kaivoksen sisäkäynnin suulla, josta matkattiin 250 m kallion sisään paineilmajunalla.



Punainen 3-ovinen **Clio** on vuodelta 1990 eli mallisarjan ensimmäisiä. Taitaa olla penkeistä päätellen RT-versio, vaikka kojetaulu onkin peräisin Clio 16V:stä. "Evasion" aluvanteet ja "Lyon" ohjauspyörä ovat lisävarusteita. Valmistaja **Solido, Ranska**.

Valkoinen Clio on saman valmistajan tekemä Albertvillen talviolympilaisten sponsoriauto vuodelta 1992. Renaultin varhaisempia olympia-autoja olivat mm. R16 ja Estafette Grenoblessa -68 ja R16 Münchenissä -70. Valmistaja ilmeisesti **Solido, Ranska**.



Maxi Clio on vuonna 1994 markkinoille tullut A-ryhmän ralliauton ns. "Presentation" esittelymalli. Tämä Clio on näitä uusia pienoismalleja, jotka ovat hyvin yksityiskohtaisia, päihittävät mielestäni kalliit valkometalliautot mennessä. Autossa on lisäilmanottoaukko konepellissä, spoileri irti katosta, valkoiset aluvanteet Speedline tekstillä, reijitetyt jarrulevyt, täysikokoinen varapyörä sisällä, turvakehikko, kuppi-istuimet turvavöineen, kartturin ja kuskin jalkatuet, pitkä vaihdekeppi, sammutin ja valkopohjaiset mittarit. Jean Ragnotti ajoi samanlaisella "Kit car" Cliolla vuoden -95 Monte Carlo-rallin. Valmistaja **Universal Hobbies, Kiina**.

Sininen kaksi paikkainen **Clio Renault Sport V6** jatkaa keskimuotoisen 5 Turbon perinteitä. Siviiliversio on sisältä ihan tyylikäs: kaksivärinen ohjauspyörä ja kojetaulu jonka valkopohjaisista mittareista erottuvat punaiset viisarit. Kun oikein tarkaksi mennään niin mm. vaihdekepin nahkapussin ala-reunan kiinnitysruuvit (8 kpl) ovat selvästi näkyvillä!! Kirjava Sundayn grafiittikoulun maalaama yksipaikkainen **Clio V6 Trophy** on ratakilpuriin hyvä pienoismalli. Taas täytyy kehua yksityiskohtia: pelkistetyt kojetaulun pienet mittarit, turvaverkko ovi-ikkunan paikalla, ees taas lykittävä pitkä vaihdekeppi, jarrubalanssin ym.säätölaatikko kuppipenkin vieressä, turvakehikko, siviilimallia pienemmät peilit ja suurempi vanneke, renkaina Michelinin slikit ym. ym... Molempien valmistaja **Universal Hobbies, Kiina**.



Keltainen ja sininen **Clio Williams** ovat jo hieman tarkempia pienoismalleja. Autoissa on esikuvansa mukaiset pullistetut lokasuojat, kyhmy ja ilmanottoaukko konepellissä, sekä pieni spoileri katolla. Keltaisella Alain Oreille ja Jack Boyre ajoivat Britannian rallisarjaa vuonna -95. Sisältä auto on tosin aivan normaali, mutta hopeiset Speedline vanteet ja Michelin renkaat tekevät siitä sporttimman näköisen.

Tummansininen Williams on normaali siviiliversio kullan värisine vanteineen. Molempien valmistaja **Solido, Ranska**.



Uusilamppuinen vihreä **Clio 1.6 16V** on ainoa 5-ovinen pienoismalli minulta löytyvien 62:n Clion joukosta. Jostain kumman syystä valmistajat suosivat aina 3-ovisia malleja, olisikohan ne halvempia valmistaa. Privilege-version Logan-verhoilu, alumiinista kojetaulussa ja mittariston ympärillä sekä "Equation" aluvanteiden läpi erottuvat jarrusatulat kertovat että tämäkin malli on laatutyötä. Valmistaja **Norev, Ranska**.

Kun Renault vuonna 1998 täytti 100 vuotta, niin juuri tällainen 3-ovinen kullan värisen Clio II oli keulakuvana mainoksissa. Autossa on tosiaan eka kojetaulu jonka mittarit ovat vähän limittäin, Arpège plyysi/nahkaverhoilu sekä jonkinlaiset esittelyvanteet joita ei ole näkynyt jälkeenpäin myyntimalleissa. Pienoismalli on ostettu Renun 100-vuotisjuhlista Pariisista. Valmistaja Vitesse, Portugal.

Punainen **Clio Renault Sport 2.0 16V** kuuluu myös kehuttaviin malleihin: Puskureiden muoto ja värit sekä etusäleikön malli poikkeavat normaali Cliosta. Pieni korin värisen kattospoileri, ratin alin puola on alumiinin värisen, "Ecume" nahka/alcantara verhoiluissa penkeissä on pienet "Renault sport" tekstit. Ainoastaan sportti-Clioon saatavana oleva tulenpunainen metalli-efektiväri sopii todella hyvin tähän pienoismalliinkin.

Keltainen **Clio Renault Sport Super 1600** on etuvetoisen ralliauton esittelymalli. Tämäkin pienoismalli on erittäin tarkasti esikuvansa kopio (katso Renault-uutiset 3/2002), jokainen turvakehikon putkikin menee täsmälleen oikeassa paikassa, kojetaulun keskikonsolin jokainen 28:sta nappulasta on oikean värinen ja muotoinen!!! Voimakkaasti levitettyjen lokasuojien on asennettu karkeakuvioiset sorapikiksen kapeammat Michelin-renkaat. Mikko Hirvonen ajoi Neste-rallin 2002 Super 1600-luokan juuri samanlaisella mustalla "Battery" Cliolla ja otti heti luokkavoiton. Valmistaja **Universal Hobbies, Kiina**.

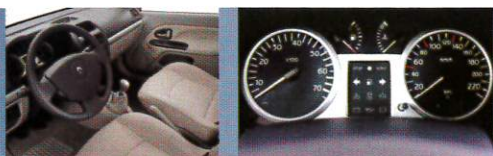




RENAULT Clio

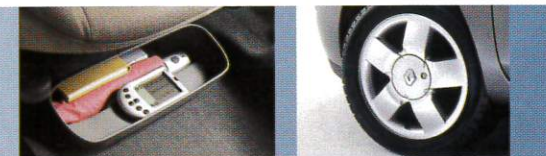


SUURI AUTO.



UUDISTUNUT RENAULT CLIO.

HINTA ALKAEN 12.900 €.



Uudistunut Renault Clio on luokkaansa suurempi auto. Clio tarjoaa ajoelämyksiä myös vaativalle kuljettajalle. Ajettavuus on täsmällistä ja mukavaa, melutaso alhainen, moottorit suorituskykyisiä (tehokkaimmillaan Clio Renault Sport 179 hv) ja turvallisuus kokoluokan kärkeä. Mallivuonna 2004 Clio on entistäkin haluttavampi. Keula ja sumuvalot ovat saaneet urheilullisemmän ilmeen.

Renault Clio -mallisto, hinta alkaen 12.900 €. EU-yhd. 5,9-8,1 l/100 km, CO₂ 139-194 g/km.

Sisustan materiaalit ja yksityiskohdat ovat entistä tasokkaampia. Haluamasi moottorivaihtoehdon yhteyteen voit nyt valita kolmesta Design-varustepaketista ja varustelutasosta. Kaiken lisäksi Clio on entistä kilpailukykyisempi myös hinnaltaan: alkaen 12.900 €. Tervetuloa suuremman luokan koeajolle.

we create cars

www.renault.fi



Pohjoismaiden Kaunein Renault 2003: huippusiisti Renault Fregate ansaitsi ykkössijan.



Tässä helmiäiskeltaisea Spiderissa alkuperäinen pakoputkisto oli korvattu erittäin autoritäärisesti aikuloivalla putkistolla. Tahtoo samanlaisen...



Harva nyrpistäisi nenäänsä tällaiselle vaikka rekisterkilpi onkin eri mieltä...

Pohjoismaiden Renault-kokoontuminen Ruotsissa 2003

Vuoden 2003 heinäkuussa kokoonnuttiin Ruotsin Mariefredissä Pohjoismaiden yhteisen Renault-kokoonnumisen merkeissä

Kokoonnumiselle ei juuri voisi toivoa ihanteellisempaa ja upeampaa paikkaa kuin 400-vuotta täyttävä Mariefredin idyllinen rantakaupunki Mälaren-järven rannalla, n. 80 km Tukholmasta länteen. Kaupunki on Gripsholmin keskiaikaisine linnoineen, rantabulevardeineen ja höyryjunaratoineen vierailun arvoinen jo sellaisenaan, saati sitten kun Ruotsin Punaisen Ristin koulutuskeskuksen suurelle nurmikentälle kokoontuu pitkälle toiselle sadalle nouseva joukko toinen toistaan hienompia Renaulteja! Kuten erityisesti Ruotsin (ja Tanskan) kokoonnumisissa on tavaksi muodostunut, tulivat kaukaisimmat vieraat tälläkin kertaa Saksasta ja Belgiasta asti.

Itse perjantaista sunnuntaihin kestänyt kokoonnuminen sujui helteisen joskin hieman epävakaisen sään merkeissä kitkatta, kiitos ruotsalaisten isäntiemme hienojen järjestelyjen. Koska aikaisemmista vuosista tuttuun tapaan ihasteltiin autoja, syötiin, juotiin, naurettiin ja heitettiin palloa, jätämme tällä kertaa tekstipuolen vähemmälle, ja mahdutamme sen sijaan näille sivuille kymmeniä tuhansia sanoja kuvien muodossa!



Sur la route à la résurrection!
30-lukuisen Renaultin kunnostaminen on aina kunniamainnan arvoinen teko. Tämä projekti liikkuu jo omin voimin.

Primaquatre on kokoonnumisten tuttu ja tervetullut vieras 30-luvulta.



"Kulta, näyttääkö peppuni kauhean isolta tässä asussa?", osa 1.

"Kulta, näyttääkö peppuni kauhean isolta tässä asussa?", osa 2.



Estafette-huoltoauton rekvisiitta on just' eikä melkein! Kyllä kelpaisi itsensä Nicolas'n tai Therier'n hurauttaa huoltoon Historic 8 Gordinilla!



Myös Renault Tuning Finland oli edustettuna.



Klik. Klak. Vroooooommm!!! Spider-ratakilpurin ohjaamo sekveniaalilla vaihteenvalitsimella.



Lievästi tuunattu 5 GT Turbo.

60- ja 80-lukujen vauhtimallit sulassa sovussa.



A310, A110, A310, A310, A110, A110, A310... Aaahhhh....

Uudempaa sukupolvea V-luvun loppupuolelta: Alpine V6T.

Saksan tuliaisia. Taisi olla myytävänäkin?



Autuus on hän, jonka kokoelmaan kuuluu Spiderin katu- ja ratsersiot..... sekä lisäksi A110, R8G ja R12G! Eikä tässä vielä kaikki... ..RS Turbo 2:kin on kiva omistaa, ja elämä ilman Clio V6:tta osi tylsää! Kokoelman Mariefrediin ajamiseen tarvittiin melko monta avustajaa, mutta arvattavasti vapaaehtoisista ei juurikaan ole pulaa!



Alkuperäiskuntoinen Dauphine edustaa 50-luvun pyöreyttä kauneimmillaan. Kilvet vanhanmalliset norjalaiset.



Mäkisen Henkan Dauphine Gordini herätti ihastusta yleisössä. Kesän kaunein -äänestyksessä kunniakas 5. sija kovassa seurassa.

Tuomisen Jukan Kymppi se vaan on säilynyt timmissä iskussa. Vieressä Heinon Petrin sporttinen Kasi.



Erikoisemman värinen Floride vieressään Norjan kerhon puheenjohtajan Tippa-pohjainen JP4 "rantakirppu".

Lassen 4CV Le Mans -replika on saanut puskurit sitten viime näkemän.



"Joo, saa tulla kaikilla mausteilla." Tähän 4CV:hen on kerätty lähes kaikki saatavana ollut lisävarustus.



Elegantin tyylikästä ohjaamoaan esittelee 4CV. Näin 50-luvulla.



Sheivattu, dropattu, frenchattu ja tintattu! Kannattaa(?) olla erilainen: yleisön mielestä tämä oli kokoontumisen toiseksi kaunein. Kliini 12 on yhdistelmä kustomia ja nykytuningia



Ruotsin 4CV-kerho oli hyvin edustettuna. Tässä vain osa 4CV-tarjonnasta.



Juuri tältä näyttivät Renaultin kilpailutoiminnan huoltoautot 70-luvulla! Estafette sijoittui kärkisijoille yleisöäänestyksessä.

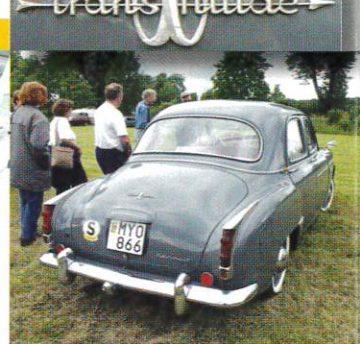
Vähiin käyvät ennen kuin loppuvat. Hienoa, että eilispäivän "käyttökinnereitäkin" taltioidaan.



Luksus-Tippa eli Renault 6, tässä ensimmäistä mallisarjaa alumiinimaskilla ja pyöreillä umpioilla.



Ruotsissa Fregateja riittää tapahtumaan kaksin kappalein, tässä harvinaisella Transfluide-automaatilla. Milloin viimeksi näit Suomessa ajokuntoisen Fregaten?



Tapahtumiin saa tulla uudemmallakin kalustolla!



Mikolan Antin Avantime Privilege.



Kuka on sanonut, että harrasteauton pitäisi välttämättä olla Tipan kokoluokkaa...



Myytävänä helppo projekti, pientä laittoa.



Viron hiljattain perustettu Renault-kerho oli mukana kahden autokunnan voimin.

Ruotsin matka

Olipa kerran Isa-tyttö, joka lähti Ruotsiin. Ennen kuin he lähtivät äidillä oli hirveä kiire pakata ja isi sanoi: "Muista, ettei me jäädä sinne ikuisiksi ajoiksi!" Isa ja Sina vaan laiskottelivat.



Sinä päivänä kun he lähti, oli hauskaa paitsi se, että joutui odottamaan niin kauan, että isi ja äiti olivat pakanneet auton. Ja sitten lähdettiin kohti Turkua. Matkalla pysähyttiin pissimään. Se kävi nopeasti.

Sitte ajettiin Turkuun. Siellä oli jo Kari, Riita, Jorma, Sari, Jukka ja Kähkönen. He menivät meidän kanssa samalla laivalla ja se oli kivaa. Me valvottiin laivalla pitkään ja sitten mentiin nukkumaan. Kun tuli aamu, syötii aamupa-



la. Sen jälkeen lähetettiin laivasta Tukholmaan. Se näytti kauniilta.

Jouduimme etsiä paikkaa, jossa voisi syödä, mut ei meinannu löytyä. Vasta syötii Mariefredissä.

Lopulta alkoi Renu-kokoontuminen. Siel oli kivaa ja siellä oli yks söpö norjalainen. Ehkä oli jo pikku koti-ikävä, mutta sinänsä oli kotimatka liian lähellä. Me kävimme Petsukan kanssa katsomassa bambeja tai no mitä lie onkaan –sama se- eläimiä kuitenkin. Kävimme linnassa ja kun olimme tulos pois (linnasta) niin nähtiin söpö kissa. Sen jälkeen pitikii jo lähtee. En tiennyt mitä matkan ajan Mariefredistä Tukholmaan tapahtu, koska nukuin. No, väliäkö sillä.

Kävimme kuninkaan linnassa ja kävelimme vanhassa kaupungissa semmosen seittämän tuntia ja ostelimme kaikkea kivaa ja hyvää. Sitte lähetti kotii. Laivalla oli hauskaa niiku koko matkalla, mutta nyt ollaa kotona ja kahden viikon päästä lähettää Ellivuoreen.



Uuden Autoluokan Airut



Muutama vuosi sodan jälkeen alettiin Renaultillakin suunnitella suurempaa mallia. Kansa oli jo saatu autoistumaan muun muassa 4CV:n avulla. Kansakunnat vaurastuivat ja kaivattiin jo suurempaakin automallia.



Historiaa ennen prototyyppiä numero 115.

Muutama vuosi sodan jälkeen alettiin Renaultillakin suunnitella suurempaa mallia. Kansa oli jo saatu autoistumaan muun muassa 4CV:n avulla. Kansakunnat vaurastuivat ja kaivattiin jo suurempaakin automallia.

Eräs tällainen hahmotelma oli projekti 108. Malli oli kuin turvotettu 4 CV ja malliltaan kuin Tatraplan tuolta vähän itäisemmästä Euroopasta.

Lopulta kuitenkin saatiin aikaiseksi jotain. Tämä oli Frégate. Ensiesittely järjestettiin 30. Marraskuuta 1950 Chaillot:n palatsissa. Sieti kuitenkin olla kärsivällinen odotuksissaan sillä vasta vuoden kuluttua Frégate tuli myyntiin. Auto ei ollut tietävästi huono ja aivan kilpailijoidensa vertainen. Frégaten aikalaisiahan olivat mm. Simca/Ford Vedette, Peugeot 403. Mallia tehtiin kahdeksan vuotta ja lähes 200.000 kappaletta kun valmistus lopetettiin.

Nyt Renaultilla ei ollut myynnissä kuin kaksi mallia: 4CV ja Dauphine. Taas sama ongelma kuin sodan jälkeen – ei ollut ”lippulaivaa” mallistossa. Lopulta saatiin aikaiseksi projekti 114.

Malli oli ladattu täyteen uusia oivalluksia. Ulkonäössä oli uutta 60-luvun kulmikkuutta. Keula oli

tupattu täyteen kromia. Alustassa oli jousituksena jokin pneumaattinen järjestelmä ainakin paperilla. Prototyypeissä tällaista ei kuitenkaan ollut. Moottorina oli täysalumiininen suora kuutonen. Tilavuudeltaan 2.2 litraa. Mutta ne kustannukset. Ekonomien laskelmissa autosta olisi tullut liian kallis. Näin insinöörien lennokkaat ajatukset hautautuivat. Eli edelleen oltiin samassa ”lippulaivat-tomassa” tilanteessa. Oli syytä aloittaa puhtaalta pöydältä uusin ajatuksin.



Eli synnytettiin uusi projekti 115

Oli vuosi 1961 kun muun muassa Pierre Dreyfus oivalsi tarpeen aivan uuteen automalliin. Hoksattiin uusi filosofia perheautosta.

Ranskanmaalla oli menossa varsinainen vauvakuume, perheet harrastivat automatkailua etelään välimeren rannoille. Uudelle monikäyttöiselle automallille oli selvä tilaus. Aivan uusi Renault R 4 oli jo valmiina sarjatuotantoon. Eli päädyttiin rohkeasti jatkamaan tuota viisi ovista rakennetta uuteenkin

projektiin. Uuden automallin linjat loi nuori 28-vuotias *Gaston Juchet*.

Moottori kehitettiin projekti 114 kuutosmoottorista lyhentämällä sitä kahden sylinterin verran. Tuostahan se alkuperäinen R 16:n moottorin kuutiotilavuus saatiinkin (2,2 l jaettuna 6:lla on 0,366 kerrottuna neljällä saadaan 1,466 l).

Siis kehittäminen aloitettiin 1961. Korin päälinjat olivat valmiit saman vuoden syksyllä. Sisätiloihin pitikin saada jotain ennennäkemätöntä olihan kyseessä monikäyttöauto. Takaistuimesta rakennettiin helposti siirrettävä ja käännettävä sekä sen sai helposti kokonaan pois.

Moottori itsessään oli helpohkosti kehitettävissä koska siinä tosiaan päädyttiin projekti 114 kuutosmoottoria lyhentämään. Vetotavassa taas päädyttiin tähän nykyisin itsestään selvään etuvetoon. Tämä ei kuitenkaan ollut tuolloin 60-luvun alkuvuosina kovinkaan yleinen. Tuolloin etuvetomalleja oli Renaultilla R 4 ja Estafette, muilla ranskalaisilla Citroénilla, Panhardilla ja Peugeotilla aivan uusi pikkuinen 204 joka ilmestyi kauppoihin 1965. Muita etuvetomalleja oli BMC:ltä Mini ja 1100-malli, Fordin älynyvälys eli Taunus 12 M. Sitten oli tietenkin ruotsalaisten ylpeys Saab ja vähän itäisemmästä Euroopasta Trabantit ja Wartburgit. Eli ei ollut etuveto mikään itsestään selvyyks. Insinööreillä oli alustan suunnittelussa monta ”pähkinää” purtavana, ja kyllä se lopputulos aikalailla R 4:n linjoja seurailee. Rakenteenahan oli tietenkin vääntösaavat sekä edessä että takana. Päämääränä oli ehdoton mukavuus. Citroén jylläsi DS mallillaan asettaen aivan uuden tason auton mukavuudelle. Pitihän siihen tietenkin vastata kaikella tietotaidolla.

Testattavaa riitti: alustan ja korin rakenteet, täysin alumiininen moottori vaihteisto paketti, vaihtovirtalaturi, lämmitysjärjestelmä uudella rakenteella

yhdistettynä suljettuun moottorin jäähdytysjärjestelmään. Testiajoahan ei voinut tehdä aivan piilossa joten ensimmäiset salakuvat uudesta Renault 1500:sta löytyivät marraskuulta 1963. Lopullisen tuotantomallin kuvat ilmestyivät samaiseen *L'auto-journal*:iin huhtikuussa 1964. Monien pettymykseksi mallia ei saatu esittelyyn syksyn 1964 Pariisin autonäyttelyyn. Koko loppuvuoden 1964 automalli eli vain autolehtien kansikuissa milloin Renault 1500 tai 1800 malleina. Lopulta aika oli kypsä ja Renault esitteli tämän ”lisäkirjansa”. Uusi malli oli Renault R 16 ja sen ensiesittely lehdistölle

Tämä tapahtui 4. tammi-kuuta 1965. Varmistaakseen lehdistön kiinnostuksen esittely oli kylmästä Pariisista siirretty Saint-Tropezin maisemiin. Paikka oli tarkemmin Juan-les-Pins.

Ensimmäinen autonäyttely jossa R 16 esiintyi, oli Genèven autonäyttely 1965.

Renault R 16 hivenen tarkemmin

Ensimmäisessä vuosimallissa oli hivenen erilaisia yksityiskohtia, mitä on varsinkin tääl-





lä pohjan perukoilla nähty. Taka lokasuojassa sijaitsevan Renault 16 tekstin kohdalla oli vain teksti: R 16. Tämä oli vain ensisarjassa. Pölykapselit olivat huomattavasti ulkonevamat muistuttaen lähinnä jotain kattilankantta. Keulassa Renaultin vinoneliö sijaitsi puskurin päällä, tämä poistui jo huhtikuussa 1965, jolloin vinoneliö siirtyi maskin keskelle. Ohjaamon tuuletus luukku loisti poissaolollaan, vaan molemmin puolin tuulilasin alla oli ritilät. Sisällä koelauta muistutti jonkin verran Citroën DS:n vastaavaa. Eli sisäpuolella taas ne luukut olivat tuulilasin alla peittäen koko koelaudan yläreunan.

Monikäyttöisyydestä eli sisätilojen muunneltavuudesta saisi melkoisen runoelman. Mutta tämän on tuttua monelle. Alkuperäiset nimitykset ovat vain hivenen huvittavia. Ensinnäkin takaistuinta saa siirrettyä noin 10 cm:ää eteenpäin jolloin saadaan "matkailuasento", tavaratila suurenee vakio 315 l:sta 345 l:aan. Jos tässä asennossa siirtää matkustajan etuistuimen taakse kiinni takaistuimeen saadaan "lapsiasento" – ranskaksi "position maman". Nykypäivän monikäyttömalleista poiketen selkänöjä on saranoitu ikään kuin väärästä päästä. Siis yläreunasta. Vielä voisi mainita "ralliasennon": tämä saadaan kun takaistuimen vakioasennosta siirretään pelkkä selkänöjä etuasentoon ja lasketaan se vaaka-asennosta ovien kyynärnojen varaan. Tämän jälkeen lasketaan matkustajan etuistuimen selkänöjä nojaamaan takaistuinta vasten. Jos auton takaosasta purkaa kaikki pois saadaan kuljetustilaa 1200 litraa eli 1,2 kuutiota.

Vientiin ensimmäiset autot saatiin Saksaan, Alankomaihin, Sveitsiin, Itävaltaan ja Isoon-Britanniaan vuoden 1965 aikana. Pohjoismaat ja Algeria olivat vuorossa seuraavana vuonna. Myös Pohjois-Amerikka ja Kanada saivat ensimmäiset R 16:t 1966.

Vuosi 1966 Renault 16 valittiin vuoden 1965 Vuoden Autoksi. Tällaista kunniainnointia oli jaet-

tu jo kahtena vuotena ja kuten tiedetään tämä jatkuu vielä nykypäivänä. Vuoden Auto historiasta jo tiedetään että kovin tavanomaisia autoja tätä kunniainnointia ei ole saanut.

Vuosi 1967 toi ensimmäiset muutokset. Edellä kuvatut tuuletusjärjestelmän luukut muuttuivat päinvastaisiksi. Luukku ulkopuolelle ja koelauta uusiksi. Tuulilasin alle ilmaantui pitkä ritilä ja koelaudan materiaali muuttui keinoahkapintaiseksi. Samana vuonna esiteltiin R 16 Commerciale eli eräänlainen yhteiskunta malli. Varusteita riisuttu pois ja verhoilu helposti puhtaana pidettäviä materiaaleja.

Näihin samoihin aikoihin ilmaantui maailmalle myös kaksi kulkuneuvoa jotka ymmärrettiin Euroopan yhdistäjiksi. Nämä olivat Ranskan ja Ison-Britannian ylläni kone Concorde ja Lotus Europe.

Lotus Europe

Tämä väliotsikko kuuluu ilman muuta R 16 historian osaksi. Esittely tapahtui Pariisissa joulukuussa 1966. Tämä oli Colin Chapmanin lempilapsi, erittäin matala (1.079 m) sportti. Taka-akselin etupuolella sijaitsi R 16 moottori. Moottorin ominaisuudet olivat muuten seuraavanlaiset:

	R 16 (R 1150)	Lotus Europe
Valmistusaika	1/65 – 8/71	1– 8/71
Kuutiotilavuus	1470 cm ²	1470 cm ²
Sylinterin halk.	76 mm	76 mm
Iskun pituus	81 mm	81 mm
Puristussuhde	8,6 : 1	10,25 : 1
Teho	55 hv	78 hv
• kierroksilla	5000 rpm	6500 rpm
Vääntömomentti	106,5 Nm	102 Nm
• kierroksilla	2800 rpm	4000 rpm
Kaasutin	1-kurkkuinen	2-kurkkuinen
	Solex 32 DISA	Solex DIDA 2
		Tai
		Zenith 36 IF
Huippunopeus	142 km/h	176 km/h

Vuonna 1966 olivat muutkin asialla sorkkimassa R 16:sta. Automuotoilija Philippe Charbonneaux esitteli porrasperäisen Renault 16 limousinen. Tehdas itse suunnitteli kaksi- ovista coupé:ta ja jopa avomallia. Avomallin yksityiskohdista jäi perinnöksi R 15/17 mallien puskuri mallit ja takavalot. Maaliskuussa 1966 ilmestyneessä Virage Autossa *Patrick Vanderstricht* kyseli R 16 Gordinin perään. Itse asiassa oli olemassa yhteistyöhanke nimeltään R.A.G. Lyhenne tulee sanoista Renault, Alpine ja Gordini. Hankkeen tarkoituksena oli valmistaa R 16:n pohjalevyn päälle urheilu coupé ja moottori tietenkin R 16:sta. Renault kuitenkin vetäytyi projektista ja niin haihtui hankekin.

Vuosi 1968 – Uusi manner ja R 16 TS

Jälleen oli tarkoituksena valloittaa Amerikan markkinat – kuinkahan monetta kertaa? Tietenkin muutoksia piti tehdä: puskurit, umpiot, lokasuojiin sivuvalot, mailimittarit, virtalukko piti olla eri paikassa ja sitten tietenkin ne "turvapuskurit". Koko koelauta oli aivan omansa ja moottori oli 1565 cm² ja teholtaan 62 hv.

Tuo moottorin kuutiotilavuus oli sama kuin uuden R 16 mallin – siis R 16 TS. TS -malli esiteltiin Genève:n autonäyttelyssä maaliskuussa. Muutoksista vakiomalliin mainittakoon tuo Amerikan mallin kuutiotilavuus, kaksikurkkuinen Weber kaasutin, läpihengittävä sylinterikansi ja puolipallon muotoiset palotilat, tehon nousu 55:stä 83:een hevosvoimaan. Istuimissa oli uutta verhoilua, koelauta oli aivan erilainen pyöreine mittareineen. Ulkoapäin uutuutta ei tunnistanut muusta kuin etupuskurin päälle tulleista lisävalonheittimistä (vain Ranskan malleissa). Syy tehokkaaseen TS-malliin oli valtaisa moottoriteiden rakentamistahti. Ranskassa oli moottoriteitä tammikuussa 1966 660 km kun niitä oli vuonna 1973 jo 2 350 km. R 16 TS:n kilpailijoita oli Citroën ID/DS, Peugeot 404 Injection, Audi 90 Super, Fiat 125, BMW 1600 ja Volvo 144 S. Kova joukko hienoja autoja. Mutta muistuttaisin vuoden 1968 joulukuun Tekniikan Maailman artikkelin päätöskaneetista, jossa kerrotaan näin: "R 16 TS soveltuu erittäin hyvin liikkuvalla perheelle yleisajokiksi, mutta vaatii omistajaltaan hyvin ranskalaisen luonteen. Raskaammantyyppiseen ruotsalaiseen tai saksalaiseen ajokkiin tottuneesta se saattaa vaikuttaa hieman heppoiselta ja naiselliselta – ainakin niin kauan, kunnes joutuu R 16 TS:n ohiajamaksi!" Kaunista luettavaa eikö vain. Tuolloin vielä autot kuvastivat kansojen luonteita.

Varusteista vielä mainittakoon kahdella nopeudella varustettu tuulilasinpyyhkijä, lasinpesulaitteen käyttö jalkapolkimella yhdistettynä pesu-pyyhin automatiikkaan, lukuvalo matkustajalle, valaistu virtalukko, kaksoisäänimerkin anto ja lopuksi vielä lisävaruste valikoimassa sähköiset etulasinnostimet ja keskuslukitus.

Vuosi 1968 oli myöskin Olympia –vuosi. Talviolympialaiset järjestettiin Grenoblessa. Renault järjesti sinne myös ajokalustoa ja R 16 oli myös näissä joukon jatkona.

R 16 hyödynnetään Alpinellakin

Ranskassa oli ja on edelleen eräs urheiluautovalmistaja, joka oli valmistanut urheilu coupeja Renaultin tekniikan turvin. Tämä oli tietenkin Alpine joka vuonna 1968 esitteli uuden Alpine A 110:n, jossa oli R 16 TS:n kone. Mallin lisänimi oli 1600 ja se esiteltiin Pariisin autonäyttelyssä lokakuussa 1968.

Joitain yksityiskohtia mainitakseni autosta oli kaksi tehoversiona: 92 ja 102 hevosvoimaiset ja lisäksi vielä 1600 S 138 hevosvoiman turvin. Myöhemmin kehiteltiin samasta moottorista nelos ryhmäläinen (1596 cm²) teholtaan 172 hv. Tämä tapahtui vuonna 1971.

Vuosi 1969: erilaisia vallankumouksia

Vuoden 1968 TS mallin esittelyn jälkeen tuotiin näytille aivan uutta Eurooppalaiselta autovalmistajalta. Kyseessä oli automaattivaihteisto. Esittely tapahtui Genève:n autonäyttelyssä. Uusi malli kirjoitettiin R 16 TA. Näihin vuosiin saakka automaattivaihteistoa ei pidetty kovinkaan tarpeellisena. Kallensaisia automaattikytkimiä kyllä oli Renaultinkin valikoimissa 4 CV:stä Frégateen. R 16 TA oli alansa ensimmäinen Ranskassa ja kaiken lisäksi vaihteisto oli Renaultin omaa tuotantoa. Myöhemmin vielä saman vuoden kuluessa esiteltiin R 16 TSA sekä lisävarustelistalle lisättiin sähköinen kattoluukku tuomaan sitä luksusta.

R 16:han oli vallankumous tullessaan markkinoille. Nyt tämä sai jatkoa ja vahvistusta. Kanaalin takaa näkyi kummia. Sieltä ilmaantui markkinoille Ison-Britannian sekoitus. Ulkonäöltään samantapainen, iso takaluukku. - Vallankumous sai vahvistusta, paluuta ei ollut. Fiat taisi olla seuraavana jatkamassa viisi ovisen automallin kehitystä. – Tuo Britti oli Austin Maxi. Moottori oli Minimäisesti poikittain etuvedolla. Jousituskin oli kuin Ministä, siis se kumipallo jousitus.

Viimeistelyä eli phase II

Uusi vuosikymmen toi Renaultillakin uusia malleja. Renault 12 taisi tulla esille 1970 samoin R 8 S. Renault R 10 oli myös markkinoilla ja tämän mallin takapää antoi syyn R 16 modifioimiselle. Eli syksyllä 1970 aloitettiin uuden vuosimallin –71 valmistus. Ulkonäöltään takapään yksityiskohdat lainattiin R 10:stä. Paksu musta lista viriteltiin takaluukun alareunaan ja takavalot suurenivat ja muoto muuttui suorakaiteeksi. Tässä vaiheessa peruutusvalot (lisävaruste) sijaitsivat vanhaan malliin erillään takavalojen alla. Suurempi parannus malliin oli pienemmän moottorikoon kasvaminen 1565 cm²:een. Uusi vuosikymmen toi myös tämän tuntemamme tavan eritellä eri varusteverсии. Eli L, TL ja vanha tuttu TS. Suomessahan ei tunnettu aikaisempaa 16/8 CV merkintää (ranskalaisia verohevosia) vaan Suomessa perusversio markkinoitiin GL :na. Lisäksi luovuttiin automaattiversioiden TA ja TSA nimityksistä. Automaattiversioissa peräpeilissä vain luki "automatic".





Vuodet 1972 ja 1973

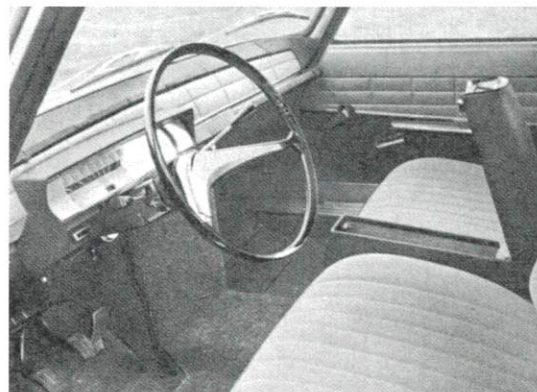
1972 Renaultin suurin muutos oli uuden tuotemerkin lanseeraus. Uuden tuotemerkin muoto säilyi ennallaan, joka oli lähtöisin vuodelta 1925. Uuden tuotemerkin ensikuljettajaksi valittiin uusi R 5 ; Uskaltaisinko sanoa, näiden nykypikkuautojen eräs esi-isä. R 16 kohdalla uusi tuotemerkki ilmaantui ensin auton peräpeiliin heti syksyllä 1972 kesälomien jälkeen. Keulassa säilyi vanha logo. Vasta vuonna 1973 ilmaantui uusi tuotemerkki myös keulaan. Kenties uusi "salmiakki" odotti uutuutta joka oli:

Renault 16 TX

Renault esitteli uutuuden lokakuussa 1973 Pariisin autonäyttelyssä. Tehdas lanseerasi mallin lauseella: "Renault 16 TS Plus". Nyt ulkonäössä myös huomasi eron halvempiin versioihin, toisin kuin TS :ssä. Ensinnäkin uusittu keula ja kaksoisvalot halogeenin. Vanteet olivat uudet tyyppiä Gordini jotka olivat myös 12 TS, Gordini ja 17 TS malleissa kylläkin 14 tuumana. Katossa oli takana ilmanohjain jolla oli todistetusti myös jotain apua. Ilmanvastukseen sillä oli apua 2 – 3 pykälää. Tämä oli myös huomattu Mobil öljy-yhtiön taloudellisuusajoissa. Lisäksi takana oli myös takalasinpyyhin-pesin. Moottorikoko oli kasvanut 1647 cm² :iin. Puristussuhde oli nyt 9,25:1 ja teho 93 hv/6000 rpm, vääntömomentti oli 131 Nm /4000 rpm. Vaihteistoon oli saatu viides pykälä ja huippunopeus kasvoi 170 km/h:ssa. Lisäksi varustepuolelle vielä saatiin sähköiset lasinnoistimet etuoviin, sävytetyt ikkunat ja keskuslukitus. Vielä lisävarustelistalta voi valita ilmastointilaitetta, kattoluukku sähkötoimisena tietenkin ja tottakai automaattivaihteistonkin sai.

Uutuuden myötä myös muut versiot saivat vuosimalliin 1973 joukon muutoksia. Kaikkiin malleihin tuli uudet koelaudat eli modernimmat L ja TL malleihin ja TS sai samantapaisen kuin TX :ssä oli. Vielä yksityiskohdista mainittakoon peruutusvalojen liityminen takavalojen yhteyteen ja takaheijastimet putosivat erilleen valojen alle.

TX version esittely ei oikein sopinut ympäristöön – näin jälkikäteen ajateltuna. Vuoden 1973 aikana oli huolestuttu Ranskassa liikennekuolemien jatkuvasta kasvusta. Vuonna 1960 8000 kuollutta kun tämä luku oli vuonna 1972 oli 17000. Lääkkeeksi tälle suunniteltiin nopeusrajoituksia. Tähän saakka nopeudet olivat vapaat kuten oli meilläkin täällä pohjan perillä. Joulukuussa 4. Päivä 1973 astuivat voimaan nopeusrajoitukset – moottoriteille 120 km/h , maanteille 90 km/h. Mutta vielä tuli toinen-



kin näytti suurten autojen markkinoinnin arkkuun: Öljykriisi. R 16 myynti putosi vuoden –73 173521 yksilöstä 126591 autoon vuonna 1974.

Viimeiset malliuudistukset ja vuosimallit 1974:stä eteenpäin

Into uudistuksiin alkoi laantua. Olihan jo kulunut yhdeksän vuotta mallin ensiesittelystä. Vielä jotain kuitenkin muutettiin. Keulan ilme muuttui loka-kuusta 1974 alkaen. Mallisto oli säilynyt laajana ja oli edelleen sitä käsittäen yhdeksän eri versiota. Malli oli kuitenkin jo vanha ja uutta oli jo tiedossa. Uusi malli V6 moottoreineen oli jo paljastunut. Maaliskuussa 1975 tapahtuikin uuden Renault 30 V6:n ensiesittely. Syksyllä 1976 TS -versio putosi pois mallistosta. Syynä tähän oli Renault 20:n esittely. Vuosi 1978 toi muutoksia mallistoon Renault 18 muodossa joka toi uusia paineita haudata 16 malli pois koko mallistosta. Viimeisissä vuosimalleissa versioita ei ollut kuin TL ja TX. Viimeiset 16 mallit liukuivat tehtaalta joulukuussa 1979 ja olivat TL versioita. Myynnissä malli säilyi vielä 1980 ja 1981, kylläkin vain kotimaan markkinoilla.

Tuotanto

Valmistus siis käynnistyi ensimmäinen tammikuuta 1965 päättyen joulukuun lopussa 1979. Yksi auto valmistui 1980. Ensimmäisenä vuotena saatiin valmiiksi vain 38 770 autoa kun seuraavina vuosina päästiin jo lähes 120 000 kappalemääriin. Eniten autoja valmistui 1970 (195 753), 1969 (186 632) ja 1971 (182 479). Näistä luvuista valmistus hiipui loppua kohden ollen 1978 49 763 autoa ja pudoten viimeisenä tuotantovuotenaan 21 996 yksilöön (1979).

R 16:ta myynti aloitettiin lokakuussa 1965. Vienti alkoi rajoitetusti samana vuonna laajentuen koko –60 luvun aina Australiaa, Japania, USA:ta ja Kanadaa myöden. Viimeiset mallit myytiin kotimarkkinoilla vielä vuonna 1981. Kokonaistuotantomäärä oli 1 845 959 autoa.

Kuusitoista vuotta auton malli-ikä hakee vertaistansa jopa Renault mallien joukossa. Siihen taitaa päästä vain R 4 ja R 5, jotka ovat ihmisten rakastamia "kulttiautoja".

Renault 16 perintö.

Renault 16 aloitti sen mikä näkyy vielä vaikkapa Safranessa. Nykyisinhan esimerkiksi Ranskassa Renaultin eniten myydyt mallit ovat Scénic ja Kangoo. Monikäyttömalleja jos mitkä.

Kuinka Renault on aina osannutkin – pois lukien varsin mielikuvituksettoman ja ankean 70-luvun – herätellä automaailmaa näillä uusilla korimalleilla: alkaen R 4:llä, kenties R 5 eli teräshiirikin tähän sopii, jatkosta huolehtiikin ensimmäinen eurooppalainen tila-auto Espace – samaan aikaanhan ilmestyi Nissanilta Prairie, jonka nimikin oli "lainattu" Renaultilta . Tila-auto ajattelu jatkui Twingona, jalostui Scénic malliksi. Ja nyt tulee vielä Avantimé. Viimemainitusta autolehdet ovat maininneet mallin vievän Renaultia jälleen aivan uusille automallistovesille.

Lopuksi ei voi kuin lainata Renaultin mainoslauseetta "Autoja elämää varten".

Club Renault de Finlande

20. Grand Tour de Renault 2004

Kokoontumispaikkana Jämsän
HIMOS 30.7- 1.8.2004

Majoitusvaihtoehtoina

Hotellimajoitus	Hinta perjantai-sunnuntai	2hh huone	110e
		1hh huone	80e
	Hinta lauantai-sunnuntai	2hh huone	60e
		1hh huone	44e
	huonehinta sisältää aamiaisen		
Mökkimajoitus	Hinta perjantai- sunnuntai		145 e/ mökki
	lauantai- sunnuntai		80e/ mökki
	Mökkivaraukseen lisätään 11e palvelumaksu/varaus		(ei/mökki)
	Mökit ovat 6 hengen mökkejä, joissa yksi makuuhuone (2h), parvi (4h), tupakeittiö ja sauna.		
	Lisämaksusta mahdollisuus saada liinavatteet ja loppusiivous, sekä buffetaamiainen 6e/aamu/hlö		

Varaukset HimosLomille numeroon 014-7175500 tai sähköpostilla Himoslomat@himoslomat.fi.
TEHDYT VARAUKSET OVAT HETI SITOVIA. Maksut viikon päästä varauksesta 20% loppusummasta ja loput 31.5.2004 mennessä.

Varatkaa majoituksenne mahdollisimman ajoissa, sillä ajankohta on melko lähellä Suurajoja ja siksi meille ei ole voitu kiintiöidä ennakkovarauksia.

Teltta- ja automajoitus ei vaadi ennakkoilmoittautumista Himokseen. Teltta/autopaikkojen hinnat perjantai-sunnuntai 8e ja sähköllä 16e; lauantai-sunnuntai 5e ja sähköllä 10e

ILMOITTAUTUMISLOMAKE KERHOLLE (kaikki osallistujat majoitusmuodosta huolimatta)

Postita kaavake

Hannele Paukama, Muuramentie 38, 40530 Jyväskylä tai paukama.hannele@luukku.com

Nimi _____ Aikuisia _____

Osoite _____ Lapsia _____ 4-12 v

_____ Lapsia _____ alle 4v

puhelin _____ Auto _____

maksa OSALLISTUMISMAKSU AIKUISET 10E/hlö, LAPSET 4-12vuotta 5e/lapsi
KERHON TILILLE Kosken Op 471010-260811 ja maininta Himos 30.6.2004 mennessä. Maksu sisältää yhteisen päivällisen lauantai-iltana

KUMMITUSJUTUT

Goelette Lounais-Suomesta

Tässä muutama kuva raskaan sarjan menopelistäni, Renault Goelette vm -65. Auto on katsastettu matkailuautoksi, henkilöluvu on 1 + 7 ja sisältä löytyy jääkaappi, liesi, Trumaticin aika uusi lämmitin ym. matkailuautoon kuuluvaa. Alla on uudet renkaat. Goelette löytyi aikoinaan Merimaskusta läheltä Turkua. Nykyisin auto talvehtii Halikossa, Märynummella.



Nykyään auto on myytävänä ja hintapyyntö olisi 7 000 euroa tai vaihto vaikka Dexta-traktoriin jos sellainen joltain kiinnostuneelta löytyisi. Myös vanhat moottoripyörät kiinnostaa. Goelettea voi tiedustella numerosta (02) 732 0072 tai 040-519 3878

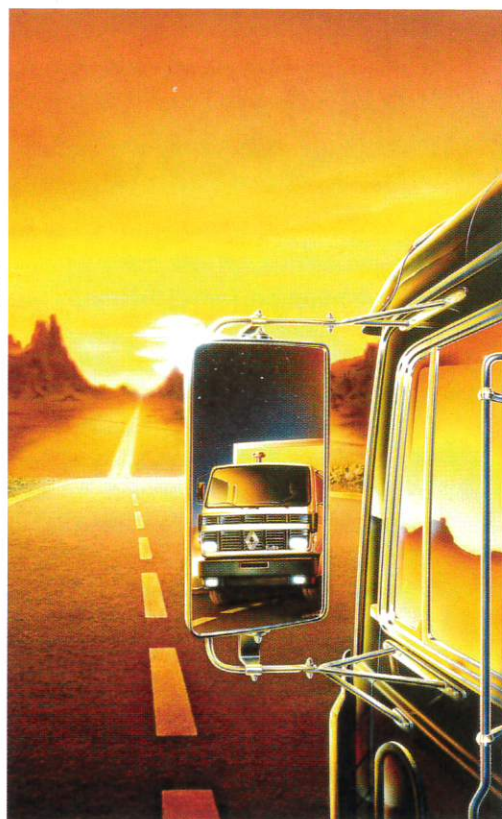
Terveisin Arvo Koli

Turusta kuuluu



Terveiset täältä Turusta. Olen Renault kerhon jäsen no: 379. Minulla on kesäisin noin 6 kk liikenteessä Renault SG2 F37- VAN/ 2680 (Saviem Super Goelette) bensiini 2.14 L. Autossa on mustat kilvet. Saviem on muutettu matkailuautoksi 29.6.1978. Vuosimalli on 1967 ja auto on katsastettu viimeksi 20.10.-03. Lisätietoja saa numerosta 02-874952

Terveisin Kaino Laitonen



Renaultist

Renault Trafic deck'up



Trafic Deck'up konsepti auto sai alkunsa 2001 ja sen inspiraatio lähteenä oli Kangoo Break'up. Pohjaksi otettiin pakettiauto, Trafic. Kyllähän Deck'upista pakun piirteitä näkyy, tuttu keula, vaikka Trafic Deck'up on 180 mm lyhyempi ja akseliväli on 80 mm pienempi, mutta se on 21 mm Traficia leveämpi.

Trafic Deck'upista haluttiin tehdä auto jolla on ilo viettää vapaa-aikaa, vaikka metsässä ajellen tai jopa lähteä safarille. Maasto menon takaa jatkuva neliveto, 20" renkaat ja iso maavara. 2,5 L 16V moottori ja 6-vaihteinen

vaihteisto pitävät vauhdin kohdallaan ja jos sattuu eksymään retkillään voi apua katsoa auton navigointi laitteesta.

Kulku Trafic Deck'upiin käy helposti eri suuntiin aukeavien ovien kautta, ei ole keskipilari jarruttamassa kulkua. Auto on nelipaikkainen, istuimet ovat Espace tyyliä joten penkit pyörivät 180° ja takimaiset liukuvat Deck'upin "lavalle" kiskoja pitkin, "lava"-osassa on lisäksi kaksi kääntöistuina. Tarvittaessa matkustamo voidaan erottaa siitä lasilla. "Lavalta" on hyvät näkymät joka suuntaan, vaikka valokuvausta varten.

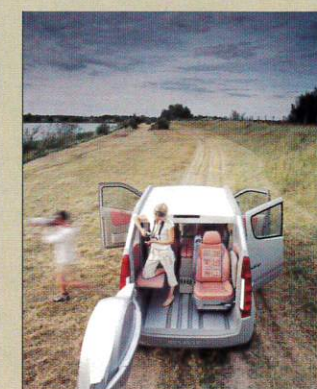
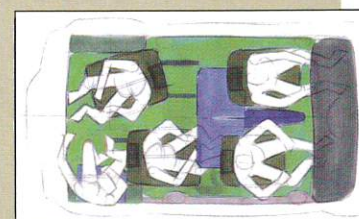
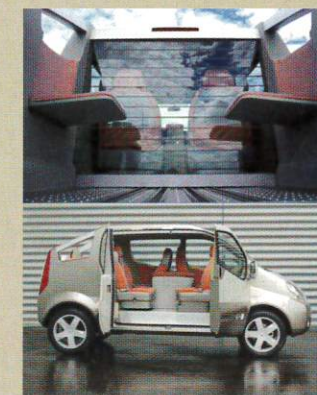
Näemmeköhän Trafic Deck'upia Suomessa?

TECHNICAL SPECIFICATIONS

- Engine 2.5 dCi 16V (135bhp, 99kW)
- Gearbox 6-speed manual
- Brakes 4 discs (320 mm diameter)
- Wheels 20-inch aluminium rims
- Michelin tyres. Front: 255 - 55 R - 20
Rear: 255 - 55 R - 20
- Exterior equipment Rear-hinged side doors (right-hand side)
- Interior equipment 3 swivelling seats on Espace-type rails

DIMENSIONS

- Overall length 4,600 mm
- Overall width 1,925 mm
- Height 2,085 mm
- Wheelbase 3,020 mm
- Front overhang 833 mm
- Rear overhang 747 mm



RENAULT



Tässä muutama kuva Renaultin skoottereista. 15 vuotiaatkin pääsevät siis kokoontumisiin omin voimin ja aidolla Rellulla. Mallejakin näyttää olevan moneen lähtöön. Eikun ajelemaan.

CRdF:n sääntömääräinen vuoden 2004

KEVÄTKOKOUS

Tampereella Pirkanmaan Käyttöauto Oy:n tiloissa

lauantaina, maaliskuun 13. päivänä alkaen klo 14.00.

Käsitellään sääntöjen määräämät asiat.

Kaikki kokeneemmat ja tuoreet jäsenet joukoittain mukaan.

Kokouksen yhteydessä saattaa jälleen olla ohjelmassa jotakin muutakin. Tilaisuuden lopuksi on tapahtumaan osallistujilla mahdollisuus aterioida paikallisessa Käyttöauton

yläkerrassa sijaitsevassa kiinalaisessa ravintolassa **Cheng-Long:ssa**.

Tervetuloa!

SEITSEMÄN KOIRAVELJESTÖ

Seitsemän koiraveljestä aloittaa maailman valloituksensa Taaborinvuorelta elokuussa 2004

Ensi-ilta
pe 13.8.2004 klo 18

Näytännöt
la 14.8. klo 15
su 15.8. klo 15
ma 16.8. klo 18

Nurmijärven Kivi-juhlat ry.

PL 60, 01901 Nurmijärvi
Puhelin: (09) 250 4184, fax (09) 2769 9570
www.kivi-juhlat.fi, kivi-juhlat@kolumbus.fi



Renaultist 2/2004

Renaultistin seuraava numero ilmestyy marraskuussa 2004. Lehteen tuleva materiaali tulee toimittaa Jouni Peisalolle syyskuun loppuun mennessä.

Mallivastaavat

Tiedustella mallien vastuuhenkilöiltä, jotka löytyvät oheisesta listasta. Kyseiset henkilöt osaavat kertoa malliin liittyvää tietoa.

Jos olet kiinnostunut mallivastuusta, niin ota yhteyttä joko kerhoon tai Jouni Peisaloon.

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

Antti Mikola

Suolankareenkatu 19, 20360 Turku
puh. 0400-528 063 amikola@netti.fi

Estafette

Timo Paukama

Muuramentie 38, 40530 JYVÄSKYLÄ
puh. (014) 372 2536, 050-527 9536

Floride

Taisto Tuominen

Eestimalmintien 27, 02300 Espoo
puh. (09) 801 2118, 040-506 7494

Fuego

Jouni Peisalo

Uotilankatu 46 A 1, 15840 Lahti
puh. 0400-717 049 jonepeisalo@hotmail.com

R4/R6

Raimo Kouhia

Satamakatu 5 C 76, 33200 Tampere
puh. 040-556 0665, puh työ (03) 265 0100,
fax työ (03) 265 0135

R5 GT Turbo

Markku Kivijärvi

Kotaojantie 26, 97700 Ranua
puh. (016) 355 1412, 040-5862165

makek66@hotmail.com

R8/12 Gordini

Jukka Suvisalmi

Pähkinämäenkatu 2 F 35, 33840 Tampere
jsuvisal@nettilinja.fi

R10

Juha Wiljakka

Heittolantie 170, 39580 Riitola
puh. 050-303 8881

juha.wiljakka@nokia.com

R9/11

Kimmo Venetpohja

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

R12

Pauli Karonen

Kotkankatu 55, 13210 Hämeenlinna,
puh. (03) 682 1359, 0400-499 510

R15/17

Aarno Oksala

Vekkulantie 1158, 42140 Juokslahti
puh. 050-345 5468, aarno.oksala@pp.nic.fi

R16

Jukka Lehtinen

Viljalantie 110, 39530 Kilvakkala
puh. 0400-739 870, jtlehtinen@surfeu.fi

R21

Timo Siren

Hanhikintie 13, 28660 Pori
puh. (02) 637 0548, 0400-645 233 timo.siren@pp3.inet.fi

R25

Alpo Survonon

Antinniementie 3, 37620 Valkeakoski
puh. 0400-799 196

Savikat

Jari Saarela

Mukkulankatu 34 A8, 15240 Lahti
puh. (03) 730 2075, 0400-107 170

Uudet mallit

Miikka Sonkki

Nummikuja 51, 21555 Taattila
puh. (02) 473 2066, (02) 337 0242 imp.sonkkmi@memo.volvo.se

Club Renault de Finlande ry:n hallitus

Puheenjohtaja

Hannele Paukama

Muuramentie 38, 40530 Jyväskylä
Puh.050-540 0536

paukama.hannele@luukku.com

Varapuheenjohtaja

Antti Mikola

Suolankareenkatu 19, 20360 Turku
Puh. 02-381 834, 0400-528 063

amikola@netti.fi

Jäsensihteeri

Juha Leppänen

Vesakonkatu 10, 33820 Tampere
Puh. 03-317 1727

juha.leppanen@kalmarind.com

Mika Röyskö

Tasalantie 36, 54100 Joutseno
040-7238746

mika.roysko@pp.inet.fi

Jukka Hartikainen

Tanhuanpääntie 70, 13880 Hattula
Puh. 0400-666910

Hallituksen varajäsenet

Henrik Mäkinen ja Merja Takalo

Kerhon taloudenhoitaja

Jukka Tuominen

Vesalantie 44 C, 31500 Koski TL
Puh. 02-239 1361

Kerhon sihteeri

Sari Häkkinen

Laajaniitynkuja 3 I 71, 01620 Vantaa
Puh. 09- 878 7275

Ovatko yhteystietosi ajan tasalla?

Tieto osoitteen- ja kalustonmuutoksista Leppäsen Jussille. Osoite on Vesakonkatu 10, 33820 Tampere, puh. 03-317 1727. Sähköpostiosoite on juha.leppanen@kalmarind.com Tiedon voi laittaa myös täyttämällä kerhon kotisivuilla jäsenlomakkeen ja laittamalla viestiosaan merkinnän "osoitteenmuutos".

Lehtitoimikunta:

- Jouni Peisalo, 0400-717 049
 - Juha Moisio, 040-515 4548
 - Wellu, 0400-744 721 (päätoimittaja)
- Lehteen tulevat aineistot toimitettava Jouni Peisalolle.

Tulevia tapahtumia

Vuosikokous 13.3.2004

Tampereella Pirkanmaan Käyttöauton tiloissa.

20. Grand Tour de Renault

30.7-1.8.2004 Jämsän Himoksella.

Ranskalainen visiitti

15.5.2004. Järjestäjänä tänä vuonna Automobile Citroen ry. Paikkana Mustialan kartano.

Pohjoismaiden

yhteiskokoontuminen

Alustavasti heinäkuun alkupuolella

Vakituiset kokoontumiset

Helsingin seutu

Huom! Kokoontumisia ei ole toistaiseksi järjestetty heikon osallistumisen vuoksi.

Jyväskylän seutu

Kokoontumiset Keljonkankaan ABC:llä joka kuukauden ensimmäinen keskiviikko klo 19.

Lahden seutu

Kokoontumiset kahvio Vanha Viikari (Hämeenlinnantiellä) joka kuun ensimmäisenä maanantaina klo 18.

Porin seutu

Kokoontumiset Neste Porinportilla joka kuukauden ensimmäinen maanantai klo 19. Yhteyshenkilö Sami Luoto (0400-723593)

Tampereen seutu

Kokoontumiset Pirkanmaan Käyttöauton kahvilassa parittomien viikkojen maanantaina klo 18.

Vaasan seutu

Kokoontumiset Vaasassa Neste Sairaskodinkatu joka kuukauden ensimmäisenä maanantaina klo 19.00. Yhteyshenkilö Eero Aho puh 050-3343390

Nettinurkka

www.renaultkerho.net

Kerhon sähköpostiosoite on postia@renaultkerho.net ja Jorman kotiosoite on Laajaniitynkuja 3 I 71, 01620 Vantaa

Jäsenmaksut

Vuoden 2004 jäsenmaksu on 16,80 € ja perhejäseneltä 1,70 €/perhejäsen (puoliso tai alle 18 vuotias). Liittymismaksu on 8,40 € sen voi maksaa kerhon tilille 471010-260811

Jäseneksi voi liittyä täyttämällä lomakkeen tai jäseneksi haluava voi ottaa yhteyttä jäsensihteeriin **Juha Leppäseen** (puh. (03) 317 1727) tai puheenjohtajaan **Hannele Paukamaan**.

Kohti kesää!

Mm. purettuna Safraneita, bensa sekä diesel, Turbo Diesel R19, diesel Kangoo, Clio II ja Meganen dieselkoneita, automaattien vetoakseleita ym. ym.



Myös uutta osaa! Meiltä laadukkaat Elf-öljyt.

RELLUOSA OY

Susikuja 10, 04130 Sipoo

Puh. (09) 275 0605, GSM 050-337 8272, fax (09) 275 0615

www.relluosa.fi
relluosa@relluosa.fi

J Ä R V E N P Ä Ä N

VL-HUOLTO

VESI- JA LÄMPÖJOHTOTYÖT

Puh./fax (09) 271 1230
GSM 0400-463 200

Ruusukatu 15 A, 04430 Järvenpää