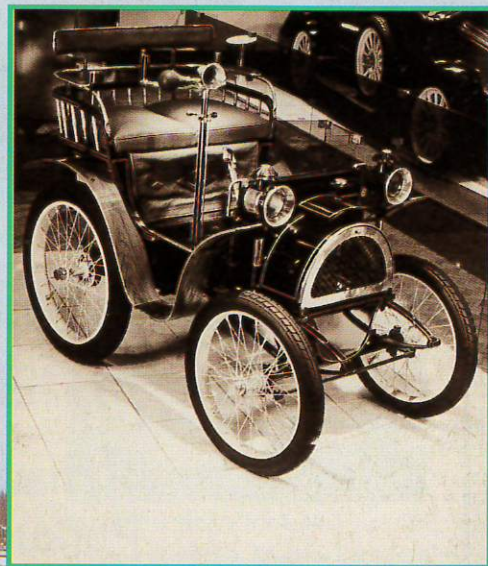


Club Renault de Finlande ry.

*R*enaultist

1/99



Historic Rally

**Renault
1898-1998**

**14. GTdR
Siikarannassa**



Onko Sinulla ongelmia autosi kanssa?

Silloin kannattaa ottaa yhteyttä
Turun seudun arvostetuihin

Renault-korjaamoon!

Renault huolto- ja korjauspalveluja.
Purkuosia moniin Renault malleihin.

TURUN KUNTOTESTI JA KORJAUS OY

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

HYVÄ RENAULT-AUTOILIJA!

Autotaito Ky huoltaa ja korjaa Renaultit vuosien
kokemuksella. Uutta on se, että olemme avanneet
saman katon alle myös varaosamyynnin.
Toivotamme siis Teidät, sekä autonne,
tervetulleiksi asioimaan kanssamme.

Huollot ja korjaukset:
AUTOTAITO KY
(09) 870 3776

Varaosat:
OSATAITO KY
(09) 7269 2820

Kuriirikuja 4, 01300 VANTAA
Avoinna ma-pe 8-17

Sisältö 1 • 99

4 Renault 100-vuotta

Osa kerhon jäsenistä osallistui ikimuistoiselle
matkalle Renaultit 100-vuotis juhliin. Pai-
kalle saapui yli 800 eri ikäistä Renaultia
ympäri maailman



10 Kari Mäenpää



Kari Mäenpään formula-ura on
kovassa nousussa. Markku Rantasen
raportti formula-radoilta.

14 Historic Rally

Sarin ja Petrin raportti 9. Jyväskylän
Suurajojen yhteydessä ajetusta Historic
Rallysta. Relluja löytyi vaikka kuinka pal-
jon ja tulostakin syntyi.



20 Vuosisadan pienoismallit



Pienoismalleja sadan vuoden
ajalta. Kari Kitti kertoo kuvin
ja sanoin, mitä malleja eri
vuosikymmeniltä löytyy-
kään.

24 Toivan turinoita, osa...

Toivan Timon turinat jatkuvat osal-
la numero....? Paljon on Timo kir-
joitellut ja uusin juttu kertoo Savi-
kan ensimmäisestä.

Miksi Dahlea noin naurattaa? Lue juttu
Kesätapahtumasta, joka oli samalla 8.
Pohjoismaiden Renault kokoontuminen.

28 Kesätapahtuma Siikarannassa



TERVEHDYS kaikki RENAULT- ystävät

Viimevuosi on ollut meidän perheellä Renault - harrastuksen puolesta kovasti vauh-
dikas. Keväällä ensin autonkunnostusta Pariisia varten ja sitten itse matka sinne
100- vuotisjuhliin. Matka oli kyllä kokemuksena sellainen, että sitä vielä kiikkustuo-
lissakin muistellaan. Kokemuksena ainutlaatuinen monelta osin, myös siltä kun muis-
telee matkaa Estafetellä, sen vauhdilla ja sen pitämällä metelillä. Radiota ei kyllä
koko matkan aikana tehnyt enää mieli avata. Te jotka olette Estalla ajelleet ymmär-
rätte kyllä mitä tarkoitan.

Kesätapaamisessa Espoon Siikarannassa sitten tapahtui se suurin mullistus. Wellu
halusi luopua pitkäaikaisesta puheenjohtajan paikastaan (nyyh!). Ymmärrän hyvin,
että se kaikki valtava työmäärä, jonka Wellu on vuosien varrella kerhon eteen teh-
nyt ansaitsee jo lepovuoron, eihän tätä koko kerhoa olisi ilman Wellua olemassa-
kaan!!! Lämpimät kiitokset Wellulle siitä, kuten myös Helille ja lapsillekin. Sillä arva-
ta saattaa, ettei kaikki olisi onnistunut ilman perheen tukea!

Ja kuten kaikki tiedätte sain (!?) kunnian olla hänen seuraajansa. On siinä "isot
saappaat" täytettävänä, enkä siihen samalla tavalla tule koskaan pystymäänkään,
mutta teen parhaani niiltä osin kuin kykenen. Kiitän teitä kaikkia luottamuksesta.
Näin naisnäkökulmasta asioita katsellessani tulen kuitenkin tarvitsemaan kovasti
teidän kaikkien apuunne ja tukeanne. (vaikka onhan minulla onneksi Topikin!)

100- vuotisjuhlan ja Espoon tapaamisen lisäksi ainakin Gordini-jaos on kokoon-
tunut keskenään ja talvitapaaminen on pidetty Tampereella. Mukana oli lähes 60
kerholaista ja Pirkkanmaan KäyttöAuto tarjosi meille mukavan paikan tavata ja he
olivat muutenkin kivasti huomioineet tulomme. Lämmin kiitos Tampereelle!

Ensi vuonna kerhomme täyttää 15- vuotta, joten miettikääpä mitä räväkkää kek-
sittäisiin sen tiimoilta!!!

Hyvää kevättä Teille jokaiselle! Ottakaahan yhteyttä!

Hannele (ja Topi)

Renautist
Numero 1/99

Club
Renault de Finlande ry:n
kerholehti

Osoite:
Näätäkuja 1 E 43
01480 Vantaa
(09) 872 3040

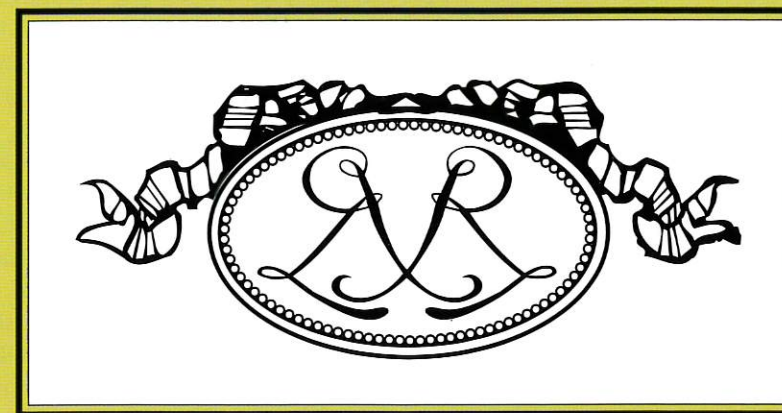
Toimittanut:
Wellu Heinänen

Aineiston kokoaminen:
Sari Sallila-Kivinen

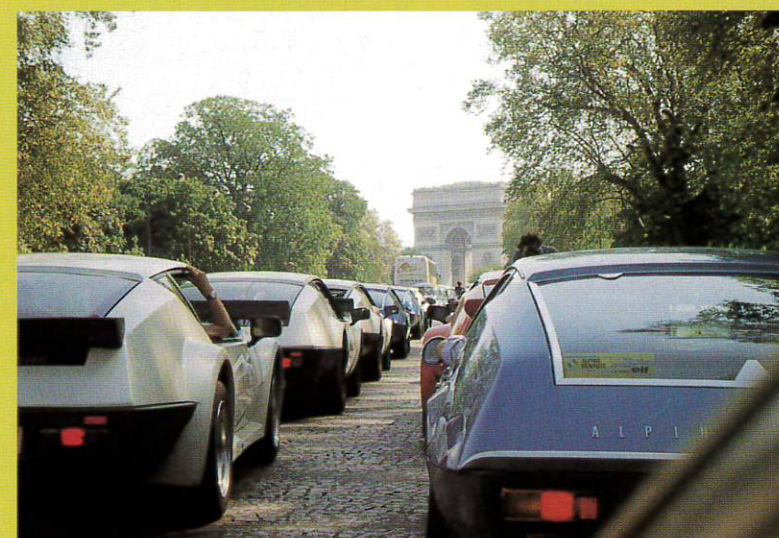
Avustajat:
Petri Kivinen
Timo Koskinen
Kari Kitti
Antti Mikola
Aino Mikola
Markku Rantanen
Timo Toiva
Hannele Paukama
Anssi Hautanen
Antjärvi
Jukka Tuominen
Juha Lammi
Zali Lindroos
Jukka Suvisalmi



Renault 100 vuotta



*Toukokuussa vietettiin
Renaultin 100-vuotisjuhlia Pariisissa,
Renaultin vanhoissa tehdastiloissa
Boulogne Billancourtissa.
Paikalle saapui noin 650 eri ikäistä
Renaultia 30 eri maasta.*



Lätyskät. Rivistö A 310 matkalla kohti Riemukaarta.



Renault 5 Gordini! Ei taida olla Suomessa yhtään kappaletta moista menopeliä.



Tämä entisöimätön Clette VI Tornado 1909 kulutti sadalla kilometrillä 5 litraa öljyä ja 30 litraa bensaa!



Futuristinen suunnitelma Ragoon ja Tuomisen Jukka.

Suomesta juhliin osallistui reilu 30 Rellu-harrastajaa. Lähes kaikki Euroopan maat olivat edustettuina ja kauimmaisat juhlijat tulivat Japanista.

Varmaankin unohtumattomin viikonlopun tapahtumista oli kiertoaajelu Pariisin keskustassa ja Champs Elyseellä, jonne noin 20 000 pariisilaista oli kokoontunut katujen varsille ihailemaan Renault-rivistöä. Muutenkin koko viikonloppu oli täynnä unohtumattomia tapahtumia ja ainutkertaisia näkymiä. Vuosisadan alun Renault-malleja näki "elävänä" liikenteessä, toista kertaa moisia harvinaisuuksia tuskin näkee yhtä paljon.

Järjestäjät eli C.A.R.-järjestö valitsi osallistujista 20 parasta entisöintiä kolmessa eri sarjassa. Tuomisen Jukan R 10 sekä Tuomisen Taiston Floride olivat ainoat mallinsa edustajat sarjassaan. Suomessa on näin ollen maailman kaunein R10 sekä Floride.

Kiertoaajelulla Pariisin ympäristössä kävimme Renaultin uuden Technocenterin portilla, mutta sisätiloihin ei ollut mitään mahdollisuutta tutustua. Piknikille pysähdyimme Versailles'n linnan puistoon.

Lauantaipäivä huipentui gala-illalliseen, jossa ruokaa ja juomaa riitti yllin kyllin. Palkintojen jaon jälkeen soi tanssimusiikki ja pariisilaisen parketin liukkautta testasivat mm. Riitta ja Kari. Tamperelaisten Savikka selviytyi kimppataksin tehtävistä kunnialla (paluumatkalla hotelliin 14 henkeä, ja kaikki hengissä).

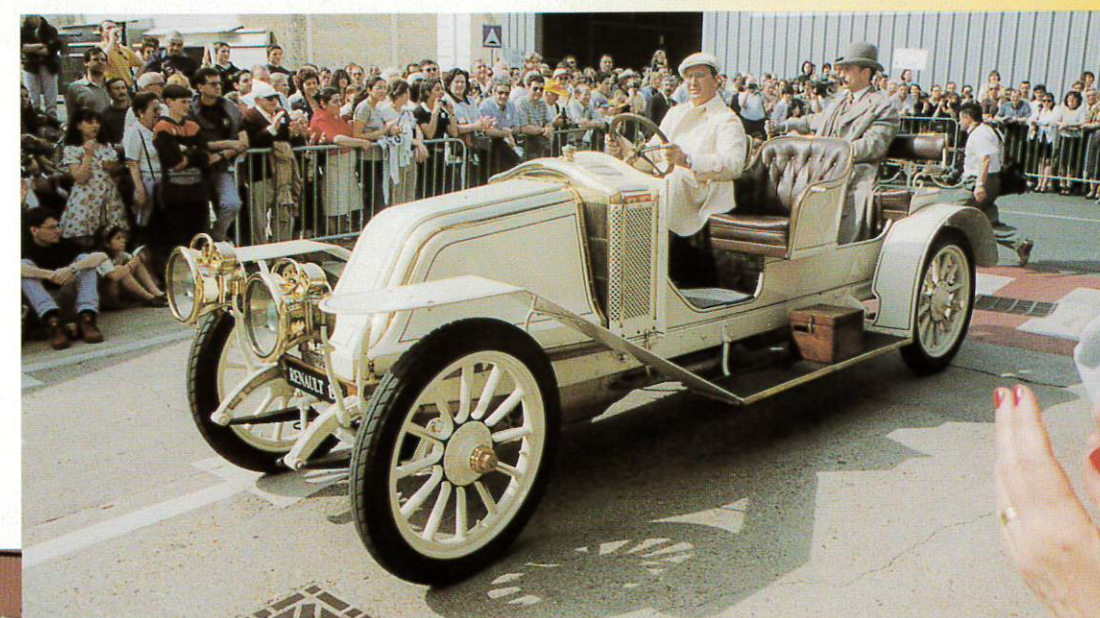
Teksti: Antti Mikola

Kuvat: Aino Mikola, Jukka Tuominen ja Kari Kitti

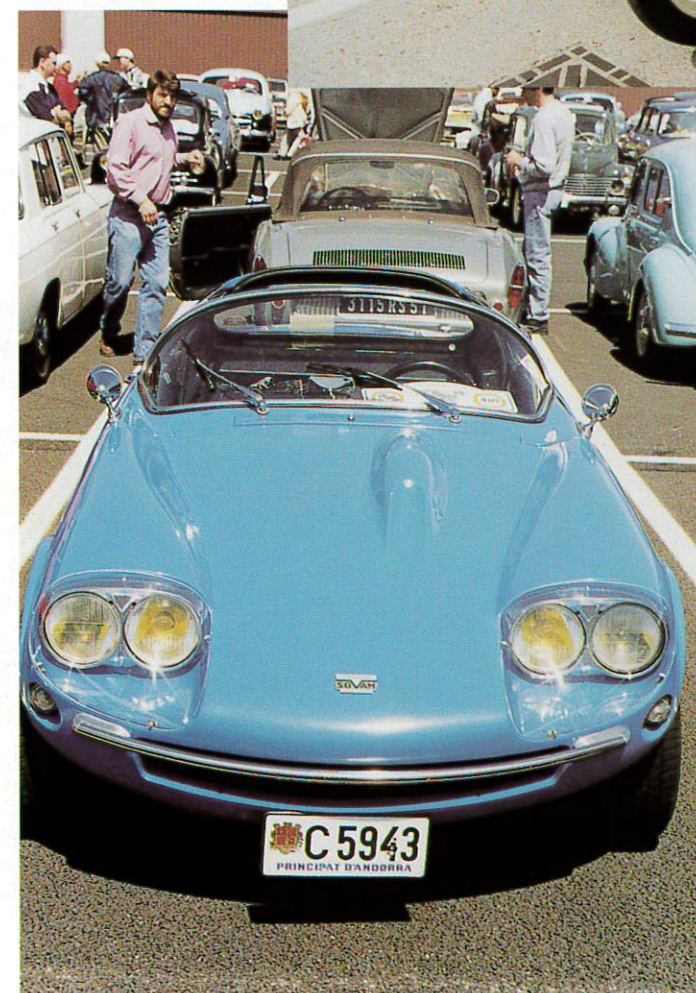
Viimeistelyn huippu! Renault 4 CV + retkikärky ja poljettava "vara-auto". Kaiki saman värisiä. Kuvan kaltaisia "mini"-peräkärkyjä näkyi yllättävän monella Rypiksellä. Aikansa myyntivaltti varmaan. Eipä taitaisi paljon isompaa kärkyä 4 CV:llä vetää.



Vuosisadan alun tyyliä!



Uskoisitko tätä sulavalinjaista kaunotarta Tipan sukuiseksi. Sovam 1100 vuodelta 1967.



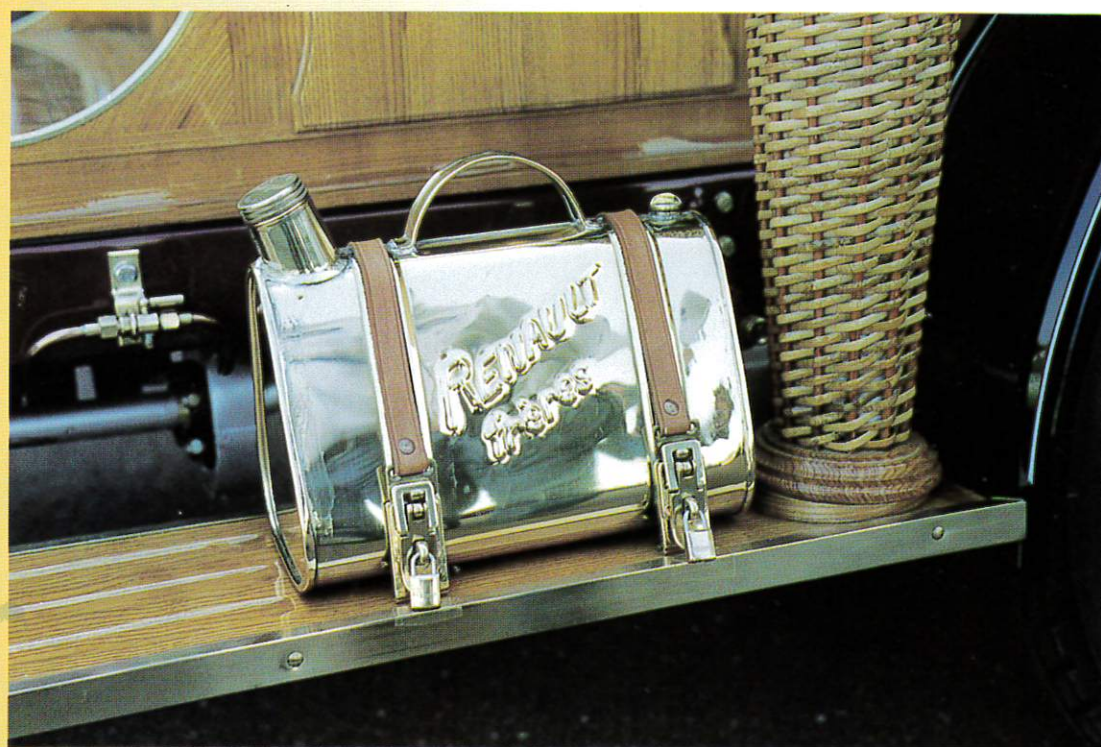
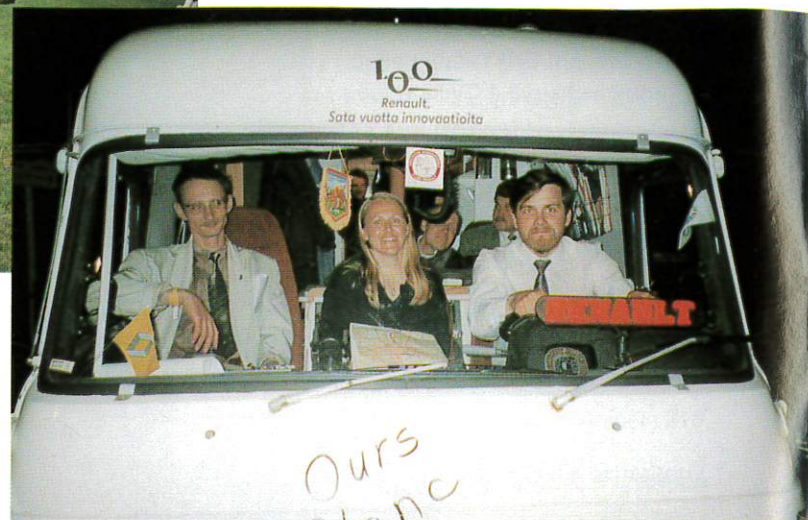
Pariisin kävijän pakollinen levähdyspaikka, Pub Renault Champ Elyseellä. Huom, joku Williams-tallin pomoista on sattunut juuri paikalle!





Club Renault de Finlande'n edustajat picnicillä Versailles'n linnan puistossa.

"Tamperealaisten" Saviem SG 3 -76 lähdössä gaalaillasta. Oletteko ennen nähneet noita herroja krakat kaulassa?



Varakanisterikin voi olla tyylikäs, jos vain on tyyliä sen muotoiluun.

Luxemburgilainen AX vuodelta 1910.

Pariisilaisperhe sunnuntai-retkellä vuonna 1908...ei vaan 1998. Monet veteraani-autoilijat olivat pukeutuneet myös ajokkinsa iän mukaisesti.

Tässä DG vuodelta 1913 ja Bouffardin perhe Grenoblesta.



Järjestäjien valitsevat maailman kauneimmat: Tuomisen Taiston Floride ja ylhäällä Tuomisen Jukan Renault 10.



Järjestysenvalvoja Belgiasta, Pierre de Witt ja Dauphinen vuodelta 1965.



Tippa uransa huipulla, paraatissa Champs Elyseellä, vieressä R 16 ja takana hiukan vanhempaa kalustoa.



Sportive-osastoa, A 310 ja A 110. Huomaa uusin suomalaisen Renault-harrastajan matkamuisto, Billancourt-viemäriin kansi

Gaala-illallisen tyylikästä suomalaishenkeä.



Kari Mäenpää

the Young Flying Finn; part 2



Suuntana oli Ranska ja siellä La Filiere formula-koulu ja kilpailupuolella Renault Campus-sarja. Kokemusta Renaultista oli ainoastaan Megaren ratin takaa suomalaisella maantiellä.

Uusi maa, kieli ja kulttuuri eivät kuitenkaan hiljentäneet Karin vauhtia kilparadalla, vaikka monenmoista vuoden mittaan sattui. Kautteen mahtui niin tutustumisia ratojen reunaväleihin ja pettymyksiin kuin myös palkintopallilla vierailuihin ja menestyksestä nauttimiseen. Renault Campus-sarjan autojen tasaväkyisyys johti usein siihen, että kilpamukannin kanssa otettiin yhteen ihan konkreettisesti ja kisa saattoi päättyä aivan liian aikaisin, joskus hyvin kauas asfaltilta.

Tulosta alkoi kuitenkin syntyä kokemuksen ja tunteiden myötä auton tullessa tutuksi ja kaiken kaikkiaan kausi oli todella hieno. Sarjan yhteispisteissä Mäenpää oli 25:stä kuljettajasta loistavasti kolmas! Sijoitus palkittiin vuoden 1998 tallipaikalla Ranskan Formula Renault-sarjassa, joka on taas porras ylöspäin ja samalla nopea ja haastava sarja. Tallina on tuttu La Filiere, joka pitää majaa Le Mansissa ja iso osa rahoituksesta tulee Renaultilta ja Elfiltä. Tähän sarjaan ja talliin ei kuitenkaan superlahjakuuskaan marssi noin vain sisään, vaan kuskin pitää myös viedä mukanaan frangeja, jotta homma toimisi. Kari lähettääkin suuret kiitoksensa tukijoilleen, jotka ovat seuranneet mukana kansainvälisille radoille.

Entä sitten tämänvuotinen kilpa-auto? Formula-Renault on paljon nopeampi kuin Campus-sarjan auto, muistuttaen jo ulkonäöltäänkin enemmän "oikeaa" Formula-tykkiä, kuin Karin viimevuotinen ajokki. Olihan sekin todellinen kilpa-auto, mutta kuten kuvistakin näkyy, tämänvuotisessa autossa ovat mm. nuo tuikitärket

siivet huomattavasti kookkaammat ja näyttelivät siten ajettavuudessa ja auton säätämisessä melkoista osaa. Kokemusta säätämisestä varmastitulee, sillä Karille on varattu kauden mittaan kaikkiaan yli 40 testipäivää eli lonkkaa ei jouda vetämään kisojen välilläkään.

Auton moottori on Renaultin kaksilitrainen mylly, josta irtoaa 180 - 190 heppaa hieman yksilöstä riippuen. Periaatteessahan kaikissa sarjan autoissa on identtinen kone, jolloin teknistä etumatkaa kilpamukannepaneihin nähden saadaan nimenomaan juuri oikeilla auton säädöillä. Kun tehoa on käytössä noinkin paljon ja auton omapaino on vain 450 kiloa, vauhtia taatusti riittää. Huippunopeutta tällainen "super-Renault" ke-laa noin 250 km/h ja nollasta sataan selvittää alle neljässä sekunnissa. Näillä suoritusarvoilla kuski varmasti tietää minkä takia kypärän takana on päätuki.

Tämän vuoden sarjassa ajaa noin 40 luunkovaa kuljettajaa eri puolilta maailmaa ja miehet mittaavat vauhtiaan 12 osakilpailussa. Vaikka testejä on takana jo muutama tuhat kilometriä, ovat ensimmäiset kilpailut silti vielä opettelua ja kokemusten hakua. Kuskit ajavat tätä sarjaa yleensä pari vuotta, mutta mukana on kuskeja, jotka ovat kilpailleet pidempäänkin, jolloin ensimmäistä kauttaan ajava antaa ainakin alussa tasoitusta. Karin nopeudella ja varmuudella on kauden edetessä varmasti tulossa myös hyviä sijoituksia. Ensimmäisiin kilpailuihin Kari on asettanut tavoitteeksi ajaa kymppin sakkiiin ja kokonaispisteissä viiden parhaan joukkoon. Tuo viides tila tyydyttäisi tulokasvuotena, mutta korkeampi sijoitus otetaan tuki ilolla vastaan.

Alkukausi sujui lupaavasti, vaikka se ensimmäinen voitto antoi vielä odottaa itseään. Mukana oli roppakaupalla huonoa tuuria, mutta myös jonkin verran kokemattomuuden tiliin meneviä pyörimisiä. Avauskilpailussa Le Mansin legendaarisella radalla Kari ajoi heti hienosti viidenneksi, joka jäikin alkukauden parhaaksi saavutukseksi. Suurin kiusa oli rankka vesisade, joka vieraili radoilla lähes poikkeuksetta aika-ajoissa tai itse kisan aikana. Juuri sateen takia lähtöruutu jäi yleensä kymmenen jälkimmäiselle puolelle ja sieltä on tulokkaan vaikea nousta kärkeen, kun joukossa on monia kokeneempia kuskeja. Auton säätäminen vesipatjan peittämälle aradalle on ollut vaikeaa ja vaati vielä alkukauden jälkeä opettelua. Homman tullessa tutummaksi ei tämäkään asia tuottane enää vaikeuksia myö-



hemmässä vaiheessa. Täytyy tuki kuitenkin muistaa, että "siipiformulan" säätäminen kaikkiaan hyväksi on hyvinkin konstikas juttu. Kari totesikin jo testeissä ennen kautta, että kaikki vai-kuttaa kaikkeen, kun vähän muutat jotain sää-töä saattaa auton ajettavuus muuttua täysin, eikä aina parempaan suuntaan.

Paun katuradalla Mäenpää ehti tutustua myös F-ykkösistä tuttuun kymmenen sekunnin "stop and go"-rangaistukseen, joka tuli ohittamisesta keltaisten lippujen aikana. Toisaalta F-ykkösiä seuranneet voivat nähdä tapahtuneesta myös mestariaineksen merkkejä... Mäenpää on myös joutunut lähtemään kisaan muiden perään varikon portilta, välillä on Renault poistunut melko kauaskin asfaltilta ja välillä taas kisa on mennyt piloille jonkun muun kanssakilpailijan aiheutta-man tönimisen takia. Tapahtumat kuuluvat kuitenkin tähän lajiin ja niitä on odotettavissa varmasti myös jatkossa, sillä nuoruuden into ja kova yrittäminen ovat yhdistelmä, josta tilanteita ei tule puuttumaan. Ja pitää muistaa, että Kari Mäenpää ei ole ainoa, joka haluaa ensimmäisenä ruutulipulle, vaikka sitä Karin itsensä lisäksi mm. allekirjoittanut malttamattomana odottaakin.

Kesätauelle Mäenpää sai kuitenkin lähteä tyytyväisin mielin. Formula Renault-sarjan tulokkaiden kärkipaikka oli hallussa virallisessakin pistetaulukossa, ei pelkästään kannustajien mielissä. Sarjassahan kilpailee useita kokeneita kuskeja, jotka ovat tahkonneet Renault-sarjaa jo vuosia. Moni nimittäin saattaa ajaa sarjassa täysin "harastemielellä", tosissaan ja kovaa, mutta vailla määrätietoista urasuunnitelmaa ja silloin radat tulevat tutuksi ja kokemusta löytyy.

Juuri paljon puhuttua kokemustahan ei tule kuin ajamalla ja sitä 19-vuotias paimiolainen tarvitsee ja haluaa. Sitä on luvassa jälleen syyskuun alkupuolella, kun Ranska on toipunut jalkapallohulinoistaan ja Renaultit palaavat taas tauoltaan. Kari myöntää, että odotukset alkukauden suhteen olivat korkeammalla, mutta syksyllä lähdetään tosissaan hakemaan sitä avauvoittoa. Eiköhän se sieltä vielä tulekin ja jos Kari hiukankin vaalii suomalaisten formulakuljettajien perinteitä, niin sen ensimmäisen voiton jälkeen niitä kertyy sitten enemmänkin...

Heinäkuun 6. päivä Kari vaihtoi niin tallin kansallisuutta kuin värejäkin astumalla Suomen armeijan palvelukseen Turun Heikkilän kasarmille. Kenellekään ei liene yllätys, että tarkempi osoite on 2. erillinen autokomppania! Renaulteja löytyy tallista sieltäkin, pyöriä on enemmän kuin ennen ja tehoakin löytyy noin parisataa hevosvoimaa enemmän. Teho on tosin dieseltehoa, joten nopeusennätyksiä ei varmasti tehdä - ainakaan autolla, eri asia on sitten kuinka äkkiä mies selviytyy aamutoimiin... Armeijan suhtautuminen kilpa-autoiluun on ollut myönteisistä eikä sotilasura varmasti tule häiritsemään Ranskan Formula Renault-uraa. Neljän loppukaudella ajettavan kilpailun ajaksi on luvattu riittävästi vapaata.

Kauniista kesästä huolimatta, joku saattoi istua rankkasateessa TV:n ääressä eräänä heinäkuun torstaina ja huomata miehemme Speden Speleissä kisailemasta. Tulihan sieltäkin hiukan apua armeijan päivärahahan lisukkeeksi. Varsinkin "rallilauta" osoitti, että ammattimies hallitsee moisen vempelen paremmin kuin maallikko, kuten kirjoittaja, joka on pitänyt Speden härveliä leluna, jolla ei ole mitään tekemistä autolla ajamisen kanssa. Muistaakseni Spede ei haastanut voittajaa siinä lajissa!

Tällä hetkellä kilpailukausi Ranskan Super-RE-nault formuloissa on juuri päättynyt ja kuskit ovat päässeet ansaitsemalleen talvilomalle aivan kuten Formula-ykkösissäkin. Kari Mäenpää siirtyi suoraan armeijaan suorittamaan loppuun varusmiespalvelustaan, joka on kilpailemisen vuoksi ollut melko katkonaista.

Mennyttä kilpailukautta Kari pitää hyvänä muttei napakymppinä. Kokemusta tuli roppakaupalla, mutta niin tuli myös iluvia poistumisia radalta, eikä pienemmiltäkään kolhuilta välttytty. Karin mukaan formula-Rellun lentominaisuudet eivät ole parhaat mahdolliset. Huonoa tuuria oli muutenkin kauden aikana enemmän kuin omiksi tarpeiksi, milloin joku täni takaapäin, milloin sivulta ja kaikkea muuta mahdollista, joka vaikutti lopputuloksiin. Kaivattua osakilpailuvoittoa ei tänä vuonna tullut. Paras sijoitus on maaliskuulta, jolloin Le Mansin kisasta irtosi viides sija. Loppupisteissä Mäenpää oli neljästoista ja La Filiere tallin sisäisessä kilpailussa kuudes. Yhteensä tässä ranskalaistallissa ajoi yksitoista kuljettajaa. Mäenpää voitti kuitenkin Super-Renaultien tulokkaiden sarjan eli keräsi eniten pisteitä sarjan ensikertalaisista, yhteensä 22 pistettä. Ranskan "rookie"-titteli siis tuli, JJ Lehto ei aivan yltänyt samaan tuon tittelin varsinaisessa alkuperäismaassa rapakon takana.

Vaikka Kari on viihtynyt hyvin Ranskassa ja oppinut maan tavoiille, ovat kuljettajat olleet tyyliä isäntiä. Formula Renault-luokan voiton korjasi isäntämaahan Julien Beltoise. Sarjavoitto tuli kuitenkin hyvällä ajolla, sillä radalla nahistelusta huolimatta varikolla ja tallin sisällä henki ja fiilis ovat säilyneet hyvinä ja kannustavina. Schumi-maiset TV:stä tutut raivonpurkaukset eivät kuulu Renault-kuskiin arkipäivään.

Kuten jo kerrottiin, Kari Mäenpään arkipäivään kuului myös intti. Kotiutuminen autosotamies Mäenpään kalenteriin oli merkattu heti vuoden alkuun, ensimmäiseksi päiväksi 1999, mutta missä ja millä kalustolla sen jäl-

keen kilpaillaan on vielä "hä-märän peitossa" eli oppi-isän-sä Keke Rosbergin tavoin mies vaikenee kuin muuri kysyttäessä tulevaisuudensuunnitelmia. Tai ei täysin, sen verran Kari suostuu valottamaan tulevia, että lupaa ajaa kilpaa myös ensi vuonna. •

Teksti ja kuvat:
Markku Rantanen



Intti on jo onnellisesti takanapäin autosotamies Mäenpäältä.

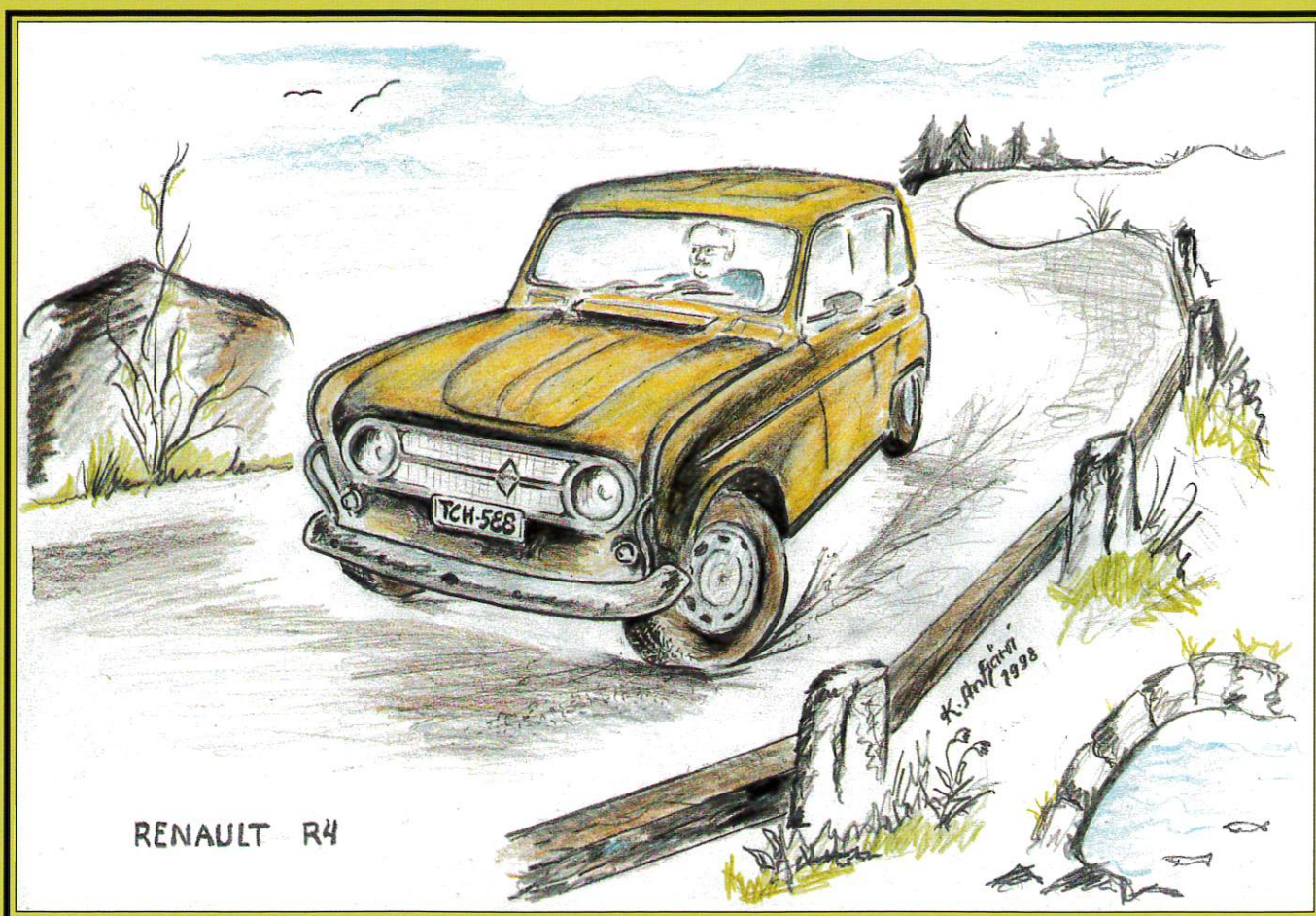
Karin faniposti ja KM-tuotteiden tilaukset osoitteesta:

Kari Mäenpää
Formula Team
Pakurlantie 1
21530 PAIMIO

Saatavana on rajoitettu erä KM-pinssejä 20,- sekä Renault sport/KM Formula Team-lippiksiä 50,- (hintoihin lisätään postikulut)

Auton säätäminen on aluksi vaikeaa, koska kaikki vaikuttaa kaikkeen. Kun säädät pikkuisenkin jousitusta tai yhtä siipeä, voi koko ajettavuus olla pielessä.





Käsittämätön ilmiö

Käsittämätön ilmiö, joka on vaikea aistia tai kuvailla. On alkanut vuosisatamme alussa. Lisääntyy ikääntyessään. On levinnyt kaikkiin maanosiin. Ei tunne uskonnollisia eikä muita aate-eroja. Ohjailee monen ihmisen loma ym. vapaa-aikaa. Saa valtavat kansanjoukot liikkeelle seuraamaan tapahtumia, joissa ihmisen suorituskky on yhdistynyt nykytekniikan kautta jopa luonnonvoimiin (formula-kisat). Saa harrastajansa esim. autotalliin ruosteisten peltikasojen kimp-puun vaikka kauniina kesäyönä. Herättää omituista keräilyhalua vanhan tekniikan ajattomaan kauneuteen ja on sa-man aikaisesti tietotaidon huipulla. On tehnyt aggressiivisistakin henkilöistä suvaitsevaisia, koska harrasteasioista ei voi olla eri mieltä. Saa jäyhät Pohjolan asukkaat kokoontumaan joka kesä milloin mihinkin Skandinavian kolkkaan. Tämän vuoden kesänä ajatti pistoksen saaneet ihan Pariisiin asti. Tekee saman tunteen omaavat tasa-arvoiksi eli ilman ulkoisia tunnuksia ja titteleitä, kuten Voltaire ja Rousseau omilla kausillaan asiaa jo ajoivat eteenpäin. Tähän tautiin ei auta edes Aspirin eikä biolääkkeet, sillä ilmiön nimi on *RENAULTISMI!*

T.T.

Club Renault de Finlande ry:n sääntömääräinen vuosikokous

pidetään 28.3.1999 klo 12-15
Tampereella ravintola Huvimajassa Särkänniemessä.

Grand Tour de Renault 1999

30.7.-1.8.1999 Suur-Saimaan lomakeskuksessa.

Grand Tour de Renault 1999 on 30.7. - 1. 8. 1999 Suur- Saimaan lomakeskuksessa. Paikka sijaitsee Taipalsaaren kunnassa, Saimaan rannalla n. 35 km Lappeenrannasta.

Ilmoittautuminen tapahtuu suoraan Lomaliiton myyntipalveluun puh. (09) 6138 3210. Varaukset toivotaan jo 30.4.1999 mennessä, koska sen jälkeen he alkavat myydä huoneita ja mökkejä muillekin. Myös teltassa tai omassa autossa yöpyjiltä toivotaan ilmoittautumista. Ilmoittautumisen yhteydessä toivotaan myös ilmoitusta ruokailuista. **Myös maksut tapahtuvat suoraan Lomaliiton kautta, EI KERHON TILILLE !!!!**

Telttapaiikka 45,-/vrk

(2 aikuista samaan hintaan
ja seuraavat 25,-/ vrk/ hlö)

Leirintämökki 130,-/huone/vrk

Mökeissä 2 huonetta (2 hlö /huone),
lämmitys ja sähkö. Ei mukavuuksia.

Lomatalohuone

180,- /hlö /2-hengen huone /vrk

Lomatalohuoneen hinta sis. aamiaisen, liinavaatteet
ja pyyhkeet. Lisävuode 100,- /hlö /vrk
Lapsi 6-14-v lisävuoteessa 90,- /lapsi /vrk
alle 6-vuotiaat lapset maksutta

Ruokailut (seisovasta pöydästä)

Aamiainen 20,-/aikuinen

Lounas 35,-/aikuinen

(salaatti, pääruoka, ruokajuomat maito, piimä, kotikalja)

Päivällinen 55,-/ aikuinen

(salaatti, 2 pääruokavaihtoehtoa,
jälkiruoka, ruokajuomat)

Lapset 6-14-v puolet aikuisen hinnasta

ja lapset alle 6-v maksutta aikuisen kanssa.

Suur-Saimaan lomakeskuksessa on lapsille ilmainen minigolf ja leikkipaikka. Siellä voi myös pelata sulkapalloa ja lentopalloa. Käytössä on myös lehtien lukusali ja tv-huone. Halukkaat voivat vuokrata vaikkapa kanootin. Uimaranta on lapsille sopiva hienohiekkainen matala ranta.

Lomakeskuksessa on myös ravintola, jossa on kesäterassi ja lauantaina elävää musiikkia, sekä savuton **kahvila auki 24 h/vrk !**

Tavataan siis kaikki ensi kesänä Suur-Saimaan lomakeskuksessa!

Ja muistakaa ilmoittautua ajoissa, että saatte haluamane majoitusvaihtoehdon käyttöönnne. Ruokailuvaraukset pitää olla viimeistään 2 viikkoa ennen tapaamista. Ajo-ohjeita ym. vielä lisää myöhemmin.

Laaja valikoima RENAULT-varaosia

EUROSTARTTI OY

Hämeenlinnantie 26, 15800 LAHTI
Puh (03) 589 8888
Avoimin: arkisin 8-17, la. 9-13

eli taas poistettiin karstat koneesta



Vuoden 1998 Historicissa oli mukana kaikkiaan 92 autokuntaa, joista rallisarjassa 74 ja classicissa 18. Renault 8 G:n puikoissa olivat rallisarjan puolella taisteluparit Zali Lindroos(Ruutulipusta tuttu)/Jukka Helppi, Antti Suvisalmi/Jukka Suvisalmi ja Ossi Rautio/Anne Ruokonen ja classicin puolella testasivat tuoretta (viikon vanhaa) aviollista suhdettaan Petri Kivinen ja Sari Sallila-Kivinen Dauphine Gordinillaan. Kerho oli siis erittäin hyvin edustettuna ko. tapahtumassa. Pitäisköhän ensi vuonna anoa kerholta jo pientä sponsoroitua?!?

Classic-rally, luokka F

Perinteitä noudattaen autoa paikkailtiin vielä kilpailua edeltävänä iltana/yönä pilkkopimeässä. Tällä kertaa ei ollut kyse kuin kosmeettisesta remontista, piti nimittäin vihdoinkin vaihtaa se

yli ja ympäri ja vielä alitehoisella autolla. Luokakilpailussa päästiin kuitenkin kiinni kultakantaan ja siitä ei muuten sitten enää irti laskettu-kaan.

ET 4 Saarijärvellä oli taas perinteinen kierrä keilat, pyöritä, väännä, käännä ja ylitä laatat pujottelu. Autokunnan ylenpalttinen adrenaliinin erityis alkoi hieman laantua ja tämä tehtävä menikin ihan ok kun kartturikin alkoi olla sinut paperiensa ja kellojensa kanssa - eihän sitä ennen kisaa voinut tutustua kaikkiin vimpaimiin, joten harjoittelu tapahtui ensimmäisten pätkien aikana.

ET 5 Hietama oli leppoisa tasanopeustehtävä. Meni vain ajo 6 sekuntia metsään ja tältä tehtävältä 6. tila.

ET 6 Martin Kievari oli jälleen reipas laattaa, keilaa ja muuta esineistöä sisältävä pujottelu. Lisämausteena oli vielä minuutin kokonaisuritus-aika. Vaatimattomasti ensimmäinen sija tältä tehtävältä. Olisikohan sillä mitään osuutta asiaan, että ensimmäisten pieleen menneiden tehtävien jälkeen tunnelma oli tyyliä: ajellaan nyt tässä kilpailu läpi, mutta mitään sijoittumismahdollisuuksia ei varmaankaan enää ole.

Äänekoskella ET 7 ja 8 sisälsivät pienen yllätyksen kilpailijoille. Pujottelureitti oli merkattu



Hurjaa menoa Sämpylällä. Ettei vaan vaari jäisi menopelin alle.

keilojen ja laattojen sijasta leipomolaatikoin ja juomakorein, vähän tyyliin mitä on käsiin saatu. Oli kuulemma joku 'unohtanut' keilat. Mitään muuta mainitsemisen arvoista ei tuolla pätkällä sitten tapahtunutkaan, mitä nyt sama reitti pujoteltiin kahdesti malliin sinne ja takaisin.



Lauantaikruisailua Jyväskylässä, huomaa asianmukaiset kilvet.

Sitten perinteisestä kisapaikasta eli Äänekoskelta toiselle perinteiselle eli Tikkakoskelle ja ylättäen jälleen kierrettiin keilaa ja varottiin muutamia pujottelualueella olevia autoja. Ei kovin häppöinen tulos. Sämpylä meinasi ruveta oikkuilemaan ihan kunnolla (vain kaksi koneen sammumista tehtävän aikana) ja vielä perinteisellä tavalla eli bensapuolella jotain pientä ropleemaa, joka esti kunnollisen käynnin. Ei hätää: tyhjäkäyntikierrokset valtaviksi, koneen jäähdyttelyä jokaisessa mahdollisessa välissä ja julmettua jännytystä selvittäisiinkö iltaan asti.

ET 10 Killeri II oli oikea kilpailun murheen kryyni. Tiekirjassa oli nimittäin ratkaisevaa laatua oleva virhe ja maksimivirheet, heh-heh! Tätä tehtävää ei muuten poistettu lopullisista tuloksista, vaikka niin olisi olettanutkin.

Sitten oli vuorossa lauantai-illan kruunaus. Sämpylällä piti kiivetä Harjulle. Hieman se hirtti miten pieni jaksaa ja kakkonen tuli jälleen kerran vaihdettua kehiin liian aikaisin. Tuloksesta jaettu viimeinen sija tältä tehtävältä.

Kun kartturi lauantai-iltana käveli suoraan Parc ferme:sta "tulosarvontaan" valmistautuen nöyrästi anelemaan pätkätuloksia oli hämmästys suuri, kun Killeri II:sta ja Harjua lukuunottamatta tulokset olivat jo valmiiksi kopioituina jaettavaksi ja ne puuttuvatkun luvattiin pikimmiten. Tätä voisi jo väittää palveluksi ja "tulosarvontan" väkeä asiansa osaaaviksi ihmisiksi. Aiempiä vuosinahan Classicin tuloksia on odotettu lauantai-iltaisn pitkään ja hartaasti.

Ensimmäisen päivän saldona oli ihan kohtuullinen ja kaikki odotukset ylittävä tulos: yleiskilpailun kakkonen ja luokkaykkönen. Siitä oli hyvä

jatkaa sunnuntaiaamuna. Ainoa ongelma oli vain, mistä löydettäisiin kilpailun tuomari käsiin, jotta voitaisiin anoa erivapautta huoltaa Sämpylää ennen sunnuntaiaamun starttia. No, lupa saatiin sunnuntaiaamuna aikaisin ja eikun kuski huoltohommiin huoltoparin vedellessä sikeitä hotellihuonees-

saan ja nauttiessa aamiaista pitkän kaavan mukaan.

Sunnuntaiaamu aloitettiin VR:n huoltopihalta. Kohtuullinen suoritus ja reilun kuu-

den kilometrin siirtymätaival Humalämäkeen, jossa päivän ensimmäinen tasanopeustehtävä. No se tehtävä olisi mennyt ilmeisesti ihan mukavasti kanssa, mutta kun järjestäjille oli tullut pikku huolimattomuusvirhe tässä tehtävässä. Mentiin nimittäin EK:n maalista seuraavalle AT:lle koko porukka kuskit nilkka ojossa ja kaasupedaalit lat- tiasta läpi taktiikalla. Vain muutamat hurjimmat ehtivät ilman aikasakkoa AT:lle ja ilmeisesti ei tarvitse erikseen kertoa ketkä olivat myös mukana tuossa ajoissa ehtineitten porukassa. Lop- pujen lopuksi kaikille mätkäistiin sama aika ko.

Teksti:
Sari Sallila-Kivinen

Kuvat:
Juha Lammi, Zali Lindroos ja
Jukka Suvisalmi

Onnellinen synttärisankari ja
kunnan menopeli.



tehtävältä eli ei vaikutusta sijoitukseen millään lailla.

Tieliikennemuseon pihamaalla oli sitten hilpeä arviointitehtävä toimittamassa ET 14 virkaa. Maahan oli pingotettu kaksi köyttä kiilan muotoon ja kunkin autokunnan piti arvioida kuinka pitkälle he voisivat omalla autollaan ajaa ennen kuin eturenkaat koskettaisivat köysiä. Oli muuten pahuksen vaikea arvioida, kun köysiä ei kunnolla erottanut hiekan joukosta. Tuli seitsemän

"On se vaan nätti ajopeli",
todetaan yleisesti.

alkuperäinen kattoverhoilu paikalleen. Ja nokkelimmat jo tuosta kuvasta varmaan huomasi- vatkin, että pinnassa on myös uutuuttaan hoh- tava uusi ja upea väri.

Kilpailu alkoi tuoreelta avioparilta todella sur- keasti. Kahden ensimmäisen pätkän jälkeen sekä kuski että kartturi olivat valmiit lähtemään mai- tojunalla kotiin. Onneksi ei sillä hetkellä ollut tu- loksia tiedossa, olisi kyllä itku päässyt - olla nyt ekan pätkän (Killerin) jälkeen kokonaiskilpailun 12. Hyi!

Toisena ollut Nyrölän liki 40 km pitkä tasano- peustehtävä hieman paikkasi tilannetta, vaikka maali-AT:lla tuntuikin, että tehtävä niin sanotusti kusi kintuille. Illalla olikin sitten mukava tulosl- uettelosta katsoa, että sijoitus olikin tuolla ET:llä kolmas ja nousu kohti kärkeä oli aloitettu.

Uuraisissa ET 3:lla tuli kuitenkin hieman lunta tupaan ja tunnelma autossa oli sen mukainen. Yleiskilpailusijoitus tippui pari pykälää - yritä nyt pujotella joittenkin mitättömän pienten lätkien



RENAULT

”Uusi Clio määrää tahdin pikkuauto luokassa. Voittaja ei jää epäselväksi, sillä
Renault pesee muut kirkkaasti.”



Kuvassa Clio Renault Sport V6, 250 hv, 0–100 km/h 5,5 sek.

Mallisto alk. 77.900 mk.

Vakiona ABS. Tuulilasi 12/98 julistaa pikkuautoluokan laajassa vertailutestissä Clion selkeäksi voittajaksi ja kiteyttää loppulausuntoon; ”Renault Clio on vakuuttava kokonaisuus. Se ihastuttaa hyvällä ajettavuudellaan ja ajomukavuudellaan.” Testiryhmä kiittää vielä erityisesti Clion hiljaisuutta, tiloja ja kustannuksia. Joukon ainoana Cliossa on vakiona ABS-jarrut ja niistä Tuulilasi antaa täyden kympin. Tervetuloa koeajamaan Renault/Volvo-jälleenmyyjän luo ja perehtymään Tuulilasi Vertailun raporttiin netissä: www.renault.fi.



Vertailu 12/98:

Ennen voittoa Tuulilasi Vertailussa Clio on korjannut potin Eurooppalaisissa luokkavertailuissa. Myös Auto Motor und Sport 14/98 -testissä, jossa Clio jätti VW Polon hopealle tämän kotikentällä.

1. Renault Clio RN 1.4
2. VW Polo 1.4 Comf. Plus
3. Skoda Felicia 1.6 LX
4. Ford Fiesta 1.25 Flair
5. Seat Ibiza 1.6 SE
6. Fiat Punto 85 16V
7. Peugeot 206 1.4 XR
8. Opel Corsa 1.2i Swing



Lue koko testi www.renault.fi



Kierrä, väännä, käännä ja sama toisinpäin.

...jatkuu sivulta 15.



metriä arviointivirhettä. No sitä sattuu.

ET 15 Koskensaaren Oy:n pihalla oli sitten jälleen reipas kierrä, väännä ja käännä pujottelu. Sama reipas tahti jatkui ET 16 Kyläseppässä, mutta tulos ei ollut enää niin mukava. Tehtävänä oli nimittäin ajaa mullalla täytettyjen pienien muovilaatikoiden yli. Väittivät "ahdasmieliset" toimitsijat ko. tehtävällä, että olisi muka osunut aika monta laatikkoa hanttimihen puoliseen takarenkaseen, no me ei ainakaan tunnusteta. Ne toimitsijat olivat sitten muuten pariskunta Paukama & herra Ylkänen. Meni muuten siinä samalla sitten yleiskilpailun toinen sija. Emme kannakaan, mutta...

ET 17 Kuuhu oli tasanopeustehtävä joka meni melkeen sekunnilleen nappiin, ei nimittäin heittänyt kuin sen sekunnin. Ja kuten lauantai, niin myös sunnuntai päätettiin Harjulla. Tuli sitten taas annettua hieman tasoitusta toisille, mutta ei ihan niin paljoa kuin lauantaina.

Ennen maaliinajoa jokainen classicin puolella kilpailut auto pestiin kilpailupölyistä järjestäjien

toimesta. Oli se reteetä ajella maalilinjalle puhtaana kiiltelevällä autolla. Huom! tätä erikoispalvelua eivät saaneet rallisarjalaiset, jotka yleensä ovat olleet joka asiassa etusijalla. Heistä olikin havaittavissa lievää kateutta ko. asian johdosta. Samalla voikin todeta, että järjestäjät ovat ottaneet onkeensa vuosien varrella annetun palautteen ja classicin puolellakin homma hoitui tänä vuonna jo varsin mallikkaasti.

Niin siinä sitten kävi, että sunnuntai-iltaa piti varrota kisapaikalla. Olihan se jäätävä odottamaan niitä pokaaleita ja lasipyttyjä, joiden kanssa ajeltiin kohti kotia. Tai no kuka ajeli minnekin - kartturi ja tallipäällikkö Ouluun, päämekaanikko Kempeleeseen, huoltopäällikkö Ilmajolle ja kuski erinäisten välikohtausten (kuten rengasrikköjen) saattamana Vantaalle: Roope! se vararengas oli tosi tarpeeseen, kiitos!

Sporting rally, ikäryhmä G, luokka TC 18

G:ssä mittaa toisistaan ottivat vuosien 1966 ja 1972 välillä valmistetut ralliraudat, joilla on jo kisattu silloin aikoinaan. Näitä ajopelejä oli mukana kaikkiaan 8, joista 7 pääsi maaliviivalle asti. Gordinit olivat lopputuloksissa sijoilla 5-7 järjestyksessä: Suvisalmi, Lindroos, Rautio. Luokassaan nämä kerhon reippaat kuskit olivat sijoilla 2-4.

Zalin kertoman mukaan rallisarjan puolella ei ollut niin kiireetöntä meininkiä kuin classicin puolella, jossa aina odotellessa ehdittiin tutkia kanssakilpailijoiden ajoneuvojen sielunelämää, jne. Mutta jotain hupia oli heilläkin. Nimittäin yhdellä pätkällä oli ensin tien laidassa auton rengas, sitten jarrukengät ja lopuksi kuollut jänis. Olivat tsekin pojat yrittäneet saada itselleen iltapalaa, mutta olivat vain särkeneet autonsa.

Ja ainahan sitä halutaan tietää mitä oli ongel-



Huolto hieman täälläkin, on muuten huomattavasti mukavampaa näin päivänvalolla.

mia reitin varrella. Zali kertoili, että heillä ei ollut muuta isompaa ongelmaa kuin työsoipimustaan irtisanonut iskari. Jukalla ja Antilla oli sitten enemmän huolia, kun sunnuntaina aamupäivällä petti öljynlauhdutin juuri ennen ek:n alkua. Ei muuta kuin pikaohitus letkulla ja menoksi. Toinen ongelma oli EK 11:llä, kun bensa-pumpun päävirtajohto halusi irtaantua paikaltaan sillä seurauksella, että koko johtosarja sytyi tuleen ja auto sammui. Ei siinä auttanut sitten muu kuin ryhtyä huoltohommiin kesken EK:n. Näppärät miehet kuitenkin hoitivat ongelman pois noin viidessä minuutissa, mutta tämän ylimääräisen huoltotauon aikana heidät ehti ohittaa neljä autokuntaa.

Antti ja Jukka olivat muuten kisassa sillä puheella, että kun pojalla on jo Jyväskylästä mitali taskussa, niin pitää se isällekin hakea omansa. Auto, jolla he olivat liikenteessä oli Jukan isälleen syntymäpäivälahjaksi entisöimä. Tripit, kellot yms. rekvisiitta, joka autossa oli on Antin vanhasta kisapelistä, jolla hän osallistui vuonna 1967 Suurajoihin, mutta joutui tuolloin keskeyttämään ajettuaan kiveen. Sittemmin tuo vanha auto on romuttunut ja vain nuo tilpehöörin ovat siitä tallella. Tässä "uudessa" autossa on muuten samat kilvet kuin tuossa vanhassa oli eli VIB-12. •



Voittajien on helppo hymyillä!



Kuljettaja on kuningas ja kuninkaankin tarvitsevat aterian toisinaan.



Penkit ulos autosta ja asennushommiin. Miksi se huolto pitää jättää aina viime tinkaun?

Seuraavassa lehdessä suuri Gordini-paketti. Autoja, ajoja, kokoon-tumisia ja tekniikkaa.

Nyt runosuoni pulppuamaan ja filmi käryämään !

Kirjoita ja kuvaa tai vaikka piirrä oma Renault-aiheinen juttu lehteen meidän kaikkien iloksi. Seuraavia toimitusohjeita noudattamalla voimme nauttia tuotoksistasi jo seuraavassa lehdessä:

- 1) Voit kirjoittaa juttusi käsin selkeällä käsialalla, kirjoituskoneella tai tietokoneella. Huom! Laitathan mukaan myös paperitulosteen siltä varalta, että levykkeellä oleva tekstitiedosto ei aukene.
- 2) Jos kirjoitat tietokoneella tallenna teksti mieluiten Word 6.0-muotoon ja toimita tuotoksesi perille levykkeellä tai sähköpostin liitteenä. Muistathan liittää juttuusi myös yhteystietosi, kiitos!
- 3) Toimitus postitse: Sari Sallila-Kivinen, Lintukorventie 2 A 2, 02660 ESPOO tai sähköpostin liitteenä: petri.kivinen@kelloseppakoulu.fi.

Otamme mielellämme myös vastaan lehteä koskevat toiveet ja mahdolliset juttuvinkit

Lisätietoja saat soittamalla Sarille 040 556 8385 (koti) tai 010 559 6204 (työ) tai sähköpostitse pladga.sallisi@pohjola.memonet.fi

Renaultin

ensimmäiset 100 vuotta pienoismalleina

Päätinpä minäkin kantaa korteni kekoon 100-vuotishistoriikkiin ja etsin hyllyistäni jokaiselta vuosikymmeneltä pari autoa kustakin. Nämä autot eivät ole välttämättä myydyimpiä eivätkä yleisimpiä malleja. Kaikki kuvien autot ovat ko-koa 1:43.



Teksti ja kuvat: Kari Kitti

1899

Tämä *tyyppi A:n* pienoismalli on tietääkseni vanhimmasta Rellusta koskaan tehty esikuva. Näitä **Gerard Dahindenin** käsin valmistamia ja maalaamia malleja tehtiin 1980-luvulla vain 100 kappaleen sarja. Vuonna 1987 hinta oli 1200 mk, ilmeisesti tästä syystä minulla on vain valokuva ko. pienoismallista, kuljettaja (Luis Renault?) sisältyy hintaan. Valmistaja **Style Toys**, Ranska



1900-luku

Tämä yksisilmäinen punainen kaunotar osallistui Gran Prix de France-ajoihin vuonna 1906 huippunopeuden ollessa huimat 101 km/h. Pienoismallissa on mukana kolme irrallista vararengasta, 'puinen' pohjalevy ja lattia sekä irroitettava konekoppa, jonka alta löytyy nelisylinterinen moottori. Valmistaja **Brumm**, Italia

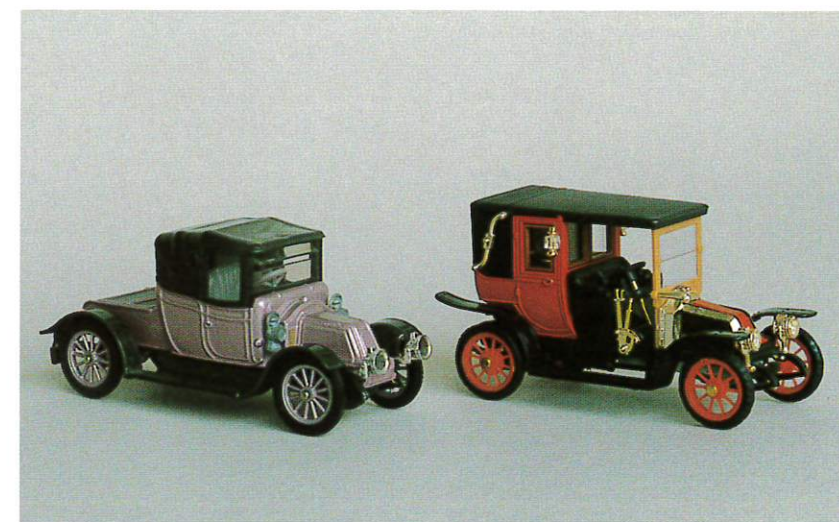
Oikeanpuoleinen vihreä *tyyppi X* on vuodelta 1907; nelisylinterinen, 3 litran moottorilla varustettu, aikakautensa tyylikäs edustaja. Autossa on kolme takaikkunaa, kahdeksan sivuikkunaa ja tuulilasikin on kaksiosainen. Lisäksi on vielä lasi ohjaamon ja matkustajien välillä. Valmistaja **Rio**, Italia

1910-luku

Vasemmalla oleva 'Mummo Ankan'-auto on englantilaisen **Corgin** Classics-sarjaa, esikuvana on ollut **Renault 12/16** vuodelta 1910. Tästä mallista voisi mainita etu-, taka- ja kardaniakselit hyvin toteutettuina.

Oikeanpuoleisen **Marnen taksin** tuntevat tietenkin kaikki Rellu-historioitsijat. Kuvan auto on vuoden 1910 malli. Vuonna 1914 sillä tehtiin Ranskan historiaa I maailmansodan aikana joukkojen kuljetuksen muodossa. Tällekin mallille löytyy kirjoista monta eri tyyppinimeä: *fiacre*, *AG*, *8/9* ja *G-7*. Kyllä oli aika veikeää tuo Renaultin mallikirjo alkuvuosina. Valmistaja **Rio**, Italia

Ps. ettei vaan ollut tämän serkku, joka esiintyi Titanic-elokuvassa?



1920-luku



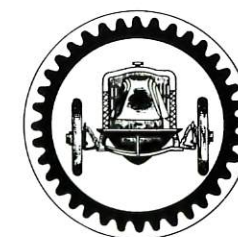
Valkoinne **40 CV Sport** vuodelta 1923 on varustettu 6 sylinterisellä 9,1 litran moottorilla, joka on tietojeni mukaan suurin Renaultin tuotantoautojen voimanlähde. Tälle sporttivaunulle kertyi huippunopeuttakin 130 km/h. Auto on ilmeisesti jonkin koreitehtaan erikoismalli 'Scaphandrier'. Valmistaja **Rio**, Italia

Pieni punainen paloauto Lyonista vuosimalli 1927 on henkilöauton pohjalle tehty ihan oikea sammutusväline, kaksi letkukelaa, tikapuut ja kaikki. Valmistaja **Eligor**, Ranska

1930-luku

Sininen kaksiovinen **Vivasport Coach Decaportable** vuodelta 1934 on Vivasport-sarjan kallein malli. Sitä oli saatavana 2- ja 4-ovisena sekä Cabriolet-versiona. Kaikissa oli 6 sylinterinen 3,6 litrainen moottori. Valmistaja **Teknoby**, Portugal

Oikeanpuoleinen 1930-luvun loistoauto **Reinastella** on yksi pisimpiä koskaan valmistettuja Relluja, 536 - 560 cm. Pienoismallinakin mittaa kertyy 12,5 cm. Tällainen aito, isokokoinen löytyy Renault-museosta Champs Elyseen varrelta. Valmistaja **Solido**, Ranska



1940-luku



Neljäkymmenluvulla ei tullut montaakaan uutta Rellu-mallia markkinoille. **Juvaquatre Berlinen** esiteltiin jo 1930-luvulla, mutta valmistus loppui vasta 1948. Kuvan mallissa on aukeava takaluukku varapyörineen, keltaiset lamput edessä sekä alkuperäisen näköiset vanteet. Ranskalainen **Eligor** (nykyisin **Surber**) valmisti lisäksi mm. palopäällikön autoa.

Valkoinen **4 CV Luxe** on 35:n Ranskan ympäriajon, Tour de Francen, toimitsija-auto vuodelta 1948. Oikeastaan **4 CV Luxe** esiteltiin vasta vuonna 1949, mutta ei oteta noita vuosilukuja niin vakavasti. Muuten malli on esikuvansa näköinen kylttejään myöten. Valmistaja **Provençe Moulage**, Ranska

1950-luku

Viisikymmenluvulla esiteltiin jo pyöreälinjaisempia malleja, mm. **Colorale**, **Fregate**, **Dauphine** ja **Domaine**. Näistä Sämpylä oli varmaankin yleisin Suomen teillä. Vaalea muovi-dauphine, joka on ranskalaisen **Norevin** varhaisempaa tuotantoa edustaa 1950-luvun pienoismalleja oikein hyvin - liian suuret ikkunat, pienet pyörät ja mittasuhteet hieman pielessä, mutta samalla sympaattisen näköinen valkoisine renkaineen.

Oikealla oleva **Domaine** on oikeastaan Fregaten farmarimalli, joka esiteltiin samana vuonna kuin Sämpylä eli 1956. Tämä pienoismalli on 1990-luvulta ns. käsin tehty resini-malli ja siinä onkin sitten kaikki paikallaan, mitat ja tuulilasinyyhkijät. Valmistaja **Classique**, Ranska



1960-luku



Vanhana Tippa-Rellu-miehenä en malta olla laittamatta 1960-luvun kuvaan tätä Nelosen hieman harvinaisempaa versiota, joka näyttää ihan katkaisulaikalla muotoiltulta, mutta kyllä se on **Sinpar-tehtaan nelivetomalli 4x4**. Pienoismalli on ranskalaisen **Norevin** uutta Collection-sarjaa, siinä on mm. lisäpölykapselit, keltaiset lamput, peili kojetaulussa, aurinkolipat, ym.

Toisena 1960-luvun edustajana on monikäyttöauto **R 16**. Tämän pienoismallin erikoisuuksia on 'kallistamisohjaus' eli auto kääntyy kallistettuun suuntaan. Muita erikoisuuksia on pituussuunnassa 5 millia siirtyvä takapenkki hattuhylyineen sekä pienet Dunlop-tekstit renkaiden kyljissä. Valmistaja **Dinky Toys**, **Mecano**, Ranska



1970-luku

1970-luvun alkupuolella esiteltiin R 15 ja R 17 sporttiautot, joista kuvaan on päässyt **R 17 TS**, koska 15:stä ei ollut noin hyvää pienoismallia. Ranskalainen **Solido** teki jo 1970-luvulla hyviä malleja, metallikori, ovien istuvuus on hyvä, aidon malliset vanteet, mittariston lipat, jne.

Toinen saman vuosikymmenen autosarja on R 20/30. Siitäkin on kuvassa kalliimpi versio eli **R 30 TS**, V6 moottorilla varustettu iso edustus- ja perheauto. Tämäkin on **Solidon** valmistama. Samat keuhut sopivat molempiin malleihin. Tässä mallissa on vielä paremmat vanteet.



1990-luku

Tämän vuosikymmenen autoja edustavat **Twingo** ja **Megane** ovat molemmat portugalilaisen **Vitesse**-pienoismallivalmistajan tuotantoa, joissa on hyvä hinta/laatusuhde. Näistä löytyy nippelelihulluille keräilijöille kiitettävän paljon yksityiskohtia.

Twingossa, joka on Benettonin erikoismalli, on mm. tarrat sivulla ja takana, Benetton-verhoilu penkeissä (selkänoja ruudullinen, istuin yksivärinen), kojetaulussa siniset ja punaiset katkaisijat, tarkat pyyhkijänsulat varsineen, uudet ranskalaiset rekisterikilvet eli valkoinen edessä ja keltainen takana sekä pölykapseleissa venttiilipapin reiät!!!

Viisiovinen Megane RXE 2.0 Berline on myös tulvillaan kaikenlaista veikeää, esim. Baryton plyyshikuviot penkkien lisäksi myös ovissa, 15" Paimpol-aluvanteet, takaniskatuet, mustat läpinäkyvät takavalot, kaksivärinen kojetaulu, juuri oikeanmallinen rattii, RXE-teksti vasemmassa etuovessa ja 2.0 oikeassa, lisäjarruvalo, sumuvalot etusäleikössä ja vetolenkki, ym. ym.

1980-luku



Vuonna 1980 esiteltiin R 18:ään perustuva sulavalinjainen coupe-Rellu **Fuego**. 1980-luvulla **Solidon** valmistamat mallit olivat jo yksinkertaisemmin tehtyjä, vailla mitään yksityiskohtia, mittasuhteet ovat kuitenkin kohdallaan. Kuvan maalaamaton yksilö on kotoisin Solidon Auto 100 vuotta-pakkauksesta, jossa toisen autonäköinen oli 24 karaatin kultaväreillä maalattu 40 CV.

Vuonna 1984 oli vuorossa **R 25**, joka oli 1980-luvun suurin Renault ja myöskin viistoperäinen monikäyttömalli, kuten R 16 ja R 30. Mallin valmistaja on **Verem** on jotenkin sukua Solidolle eli vanhemmista malleista uusia versioita.



Toivan turinoita, osa...

Kesällä 1987 sattui silmiin ilmoitus myytävänä olevasta erikoisautosta, joka oli jossain vaiheessa muutoksastastettu asuntoautoksi.

Merkiltään mainittu ajoneuvo oli Renault SG2 vm '67.



Renault Saviem SG2 -67 ja Toiva -36.

**Satunnainen
matkaaja Mäkelä
esitti
dokumenttia
Andorrasta.
Päätös: sinne!**

Autolla ei tainnut olla kovaa kysyntää, koska muutaman päivän odotuksen jälkeen myyjän hermo petti ja hän hyväksyi tehdyn tarjouksen. Alkoi uudelleen rakentaminen sisustuksen osalta, joka tarkoitti käytännössä täydellistä ulosheittoa aiemmalle kalustukselle. Saman kohtalon sai tuta myös moottori, joka oli sattunut saamaan pakkasessa halkeamia lohkoon sekä kanneen. Kalusteiden uudelleen rakentelun jälkeen vaihdettiin myös 2,14 l moottori kymmenen vuotta nuorempaan 2,6 litraiseen voimansiirtoa myöten. Homma onnistui.

Keväällä -88 katsastuksen jälkeen alkoikin lomakohteen valinta. Kuinka ollakaan, niin TV:ssä satunnainen matkaaja Mäkelä esitti dokumenttia Andorrasta. Päätös: sinne! Näin tapahtuikin kesäkuussa ja lähtö laivalle Naantaliin oli edessä. Täydelliseltä tuntuneen suunnittelun ja tarvaroiden pakkaamisen jälkeen oltiinkin jo menossa kohti satamaa, niin eikös auto alkanutkin kummasti ajoittain nytkähdellä. Vikaa etsittäessä

sä ei aluksi mitään oleellista löytynyt, mutta sitten huomattiin kaasupolkimen ja lattialla olevan kangasmaton läheinen yhteys.

Laivamatka tietenkin sujui mukavasti hyvin nukutun yön merkeissä, joten Ruotsin läpiajo alkoi myönteisesti, joskin Husqvarnan vaiheilla piti vähän kiristellä bensiinitankin pohjaroppua ja säätää lämmityslaitteen toimintaa. Se olikin suhteellisen helppoa - ei tarvinnut muuta kuin ottaa maski irti ja kääntää venttiiliä toiseen suuntaan. Takaisin säätö onnistuikin jo vivusta ohjaamosta, mutta seuraava uusi säätö pitikin suorittaa edellä kuvatulla tavalla. Helppoa kun osaa!

Kesäkuun 16. matka oli edennyt jo lähelle Amsterdamia, jossa poikkeamalla pienelle kylätielle jouduimmekin yllättäen sisään maalauskaukunkiin nimeltään Maas-Luis. Siellä talot oli rakennettu veden tuntumaan kanavien väliin. Paikka tuntui enempi sadulta, sillä erilaiset kukat verhosivat kaiken maasuuden. Näissä olosuhteissa tietenkin oli upeata ruokailla ja pitää vähän

siestää.

Lähdön hetkellä Renu ei ollutkaan valmis jatkamaan matkaa. Vaihteet eivät meinanneet mennä millään päälle ja rohinaa kuului. Vikapaikaksi osoittautui kytkinvaijerin kuluminen. Uutta vaijeria ei paikalliselta huoltoasemalta löytynyt, joten maalaisjärki piti ottaa avuksi. Nyky-suomen proosan läpikäynnin jälkeen rautalan-ka ja jonkinlainen kiristyslenkki pelasti tilanteen.

Matka jatkui taas kohti Belgiaa ja jossain matkan varrella yövyttiin ja huollettiin autoa ym. Seuraava suunta oli kohti Pariisia. Pariisia lähestyttiin noin 200 km:n etäisyydelle, joten Champ Elysee jäi taaskin näkemättä. Laon-Reims-Epernay-Sezanne-jne välimatka oli tähän astisen matkasuuden yllätyksellisin vilkkaine liikekeskuksineen, joissa oli valtavasti ihmisiä ja ajotien osa noin 2 metriä leveä. Sopiva camping-alue oli onneksi lähellä. Tällä alueella oli outoa ranskalainen ystävällisyys ja se ettei minkäänlaista toimistoa näkynyt. Myöhemmin illalla valvoja ilmaantui paikalle ja lupasi rahastaa aamulla paikalla olevat. Paikallinen huoltoasema oli hinnoitellut bensiinin reissumme huipuksi eli 5 FF/litra (huom! 10 vuotta sitten).

Matkan seuraava kohde oli Toulouse tai ainakin sinne päin, sillä päivän lämpötilan lähestyessä 30°C suuntavaisto saattaa tehdä tepposia. Paikallisen vanhan herran ohje kuuluikin: "Viisaat istuvat varjossa". Matka jatkui pikkukommelluksista huolimatta linjaa Nogent-Bourges-Bruère. Bruère osoittautui mielenkiintoiseksi paikaksi, joten leiriydyimme sinne. Camping-viitta ohjasi paikalle eräässä pienessä kadunkulmassa, joten sinne mentiin tai ainakin aiottiin, sillä seuraavassa kulmassa poliisit pitivät ratsiaa. He huomasivat meidän kääntyvän hätäisesti ennen heitä ja olettivat saavansa lainrikkokkia haaviinsa, joten ajoivat eteen. Hetkessä asia selvisi ja ystävällisesti he tiedustelivat omasta keskuksestaan lähintä campingia ja ohjeet saatuaan saattoivat meidät perille. Meidän oli vaikeata salata vahingoniloamme siitä, että leirintäalue oli 100 m päässä. Poliisit olivat ilmeisesti lentäviä, joilla ei ollut paikallistuntemusta. Merci! Bruère osoittautui myös Ranskan laskennalliseksi keskipisteeksi.

Campingin läheisyydessä olevalla urheilukentällä oli illan aikana vilkasta, koska siellä kisailivat ja viettivät kesäjuhliiaan paikalliset vammaiset omaisineen. uteliaana turistina tuli mentyä seuraamaan tapahtumaa, joten lyhyen tutustumisen jälkeen olimme jo heidän juhliissaan kutsuvieraina ja kommunikoimme vähäisellä Italian kielellä heidän puheenjohtajansa kanssa. Tarjoilu oli runsasta ja maistavaa.

Aamun valjetessa piti tämänkin kohde jättää ja jatkaa eteenpäin. Paikallisen Renault-huollon korjaamolla se aiemmin korjattu kytkinvaijeri vaihdettiin alkuperäiseen. Asentaja kuvattiin ja laskua odoteltiin jännityksellä. Lasku 188 frangia (pieni). Hyvän mielialan vallitessa jatkamme pikkuteitä Treignasea kohti. Tien mutkaisuus

tuntui kaikesta huolimatta mukavalta, kun ratityörössä oli vanhanaikaiset kolme pinnaa, että kyntiset pysyivät kiinni käännöksissä. Tuntui, ettei matka etene yhtään, sillä näkymät olivat usein samat, vain korkeusero vaihteli. Tämä oli hyvää harjoitusta tulevaan vuoristoajoon Andorraan mennessä.

Treignase jäi taakse 21.6.1988 ja matka jatkui jälleen punaista tietä kohti Foix'a ja Andorra näkyi jo tienviitoissa. Suunta oikea! Foix'ssa yövyttiin pienellä perhecampingilla, joka oli todella hyvin varustettu mukavuuksin. Löytyi sieltä tosin kyykkyvessakin. Edith Piaffin näköinen vanha rouva otti meidät avosylin vastaan ja noin 350 km ajorasitteet olivat takana vain muistoina.

Aamun koittaessa oli edessä Cascoy:sta lähtö ja lomaretken jännittävin osuus edessä. Andorran serpentiiniteistä oli jonkinlainen kuvitelma kangastellut aivoissa. Alkunousu meni hienosti Hospitalettiin asti, josta alkoi jatkuva kiemurtelu eli jokaisen 200 metrin jälkeen 180° pienellä alueella. Norjan vuoristotiet ovat harjoitusta tähän verrattuna.

Renault tuntui hiipuvan ja lämpö nousi! P-alue osui kohdalle. Levättiin. Uusi lähtö ja veto oli hukassa ja koti kaukana. Lämpö kohosi, vaikka kaikki lämmityslaitteen kennotkin olivat käytössä. Puolivirallisella ulkonemalla puhallettiin ilmanpursari ja tarkisteltiin suuttimet ym. Kartanlukijakin oli jo penkkeineen ulkona jäähtymässä! Koekäynnitys ja sama tulos. Tuli mieleen talviolympialaiset Lake Placidissa. Oliko ilma täällä erilaista eli kevyempää?

Ei enää muuta kuin yritys ilmaruuvien säätöön ja ihme tapahtui. Renault intoutui ennen kulumattomaan vetoon. Pian oltiinkin perillä. Oli lunta vuoren huipuilla ja hellettä laaksossa. Ihmismäärät olivat keskuksessa valtavat ja hintataso edullinen, esim. bensiini 3,28 FF/l, 1 l skotiviskia 89 FF, tynnyreittäin olisi saanut noin 50 FF/l, mutta meillä ei ollut varaa säästää niin paljon!

Andorra on yksi Euroopan postimerkkivaltioista, joissa ei ole veroja eikä omaa rahaa, mutta kaikki muu onkin ok! Maan pääkaupunki on aikanaan rakennettu vuorelle eli kaikki kadut ovat ylä- tai alamakea. Näin saatiin yksi päähänpisto toteutettua ja matka kotiin alkoi mahtavien muistojen vallitessa. •

Teksti ja kuvat: Timo Toiva

**Paikallisen
vanhan herran
ohje kuuluikin:
"Viisaat istuvat
varjossa"**

Ilmainen kytkinvaijerin vaihtaja.



SÄMPYLÄ - häpäivien juhlistaja



Renault Dauphine Gordini vm. 1965 ja Timo Koskinen kameroineen.

16.6. 1998. Timo Koskinen juhlisti 19-vuotishäpäivää tälläkin kertaa Sämpylällä, kuten 19 vuotta aiemmin. Paikka oli Vaasan Kråklund, josta löytyi vain 89.000 kilometriä ajettu 59-mallinen Renault Dauphine. 16.6.1979 kello 15 vaasalainen kihlapari ajoi vihittäväksi Vaasan kaupungin kirkkoon -65-mallisella Renault Dauphine Gordinilla.

Kuten varmasti monet lukijoista tietävät erilaiset Renaultit ovat olleet vaasalaisen Koskinen perheen arkea, mutta yhtä hyvin myös juhlaa.

Vaimon kanssa mentiin vihille 1979 Sämpylällä ja häpäivänä, prikuulleen 19-vuotta myöhemmin Timo K. sai viisivuotisen uurastuksen jälkeen hankittua -59-mallisen ja vain 89 tuhatta kilometriä ajatun Dauphinen.

Kun 16.6. -79 mentiin vaimon kanssa vihille -65-mallisella Renault Dauphine Gordinilla, minä tietysti itse tyyräilin, kun Lanamäen Kalle (tipapafanaatikko) yllytti että aja itse, siitä jää kiva muisto. Ja tottavie muisto on ollutkin mieleenpainuva. Se on herättänyt monissa ihmisissä hilpeyttä, se aika nuoruuden 19-vuotta sitten.

Uusi Sämpylä häpäivänä

Tänä kesänä 16.6. 19-vuotishäpäivänämme sain ostettua pitkään tiedossani olleen -59-mallisen Dauphinen, jolla on ajettu vain 89.000 kilometriä ja auto on miltei ruosteeton.

Auto löytyi Kråklundista, jossa se on ollut pukeilla vuodesta -73 lähtien. Autoa hakiessani

u n o h d i n vielä häpäivä m m e , mutta Sämpylää traileille vetäessäni soitin vaimolle onnentoivotukset ja sa-

noin että onneksi olkoon, täältä on tulossa sämpylää

Olen alkanut kutsua uusinta projektiani Sämpylän sijasta Töhviniiksi, koska se on juuri sen näköinen. Auto on mielestäni tämän vuosikymmenen löytö. Vain 89 tuhatta ajettu ja kori pieniä poikkeuksia lukuunottamatta täysin ruosteeton. Salaisuus on omistajan jo 60-luvulla itse tekemissä lokareissa, jotka ovat edessä ja takana. Myös runsaalla öljyamisellä lienee syytä auton ihmeelliseen säilymiseen.

Ja kaiken kruunaa edellisen omistajan auton vaiheista pitämä tarkka kirjanpito. - Eli hän on pitänyt kirjaa mitä autolle on tehty milloinkin. Myös erilaisia lehtileikkeitä tuli auton mukana roppakaupalla.

Autot elävät perheessä

Vanhat autot ja niiden harrastaminen elävät perheessämme varsin tunteikkaasti. Nyt valmiina olevista neljästä veteraaniautoistamme löytyy tarinaa jos jonkinlaista. Volkswagen 1500 S -64 on samanlainen jollaisen isäni osti uutena. Saadessani ajokortin 18-vuotis syntymäpäivänäni ajelin puolestaan vuotta nuoremmalla, sinisellä "ässällä".

Kun tähän ynnätään jo pikkupojasta -62 lähtien puraisema ralliautoilukipinä, ei kannata ihmetellä miksi Volkswagen 1500 S:stä tehtiin juuri Historic ralliauto. Viime suvena osallistuin autolla 1000 Lakes Historic Ralliin ja kartanlukijana oli Juha Mieto. Viime kesänä ajelin puolestaan samaisessa rallissa tähtiperä Cortina GT:llä ja silloin kartturin virkaa hoiteli Riitta Salin.

Myös Renaulteihin liittyy nostalgisia ajatuksia. Nuorimman poikamme Henrin (nyk. 13-v.) nimeksi Mika (17-v.) ehdotti aikoinaan Sämpylää. Vielä kastejuhlassakin Mika kysäisi papin kuulleen, että tuliko pikkuvauvan nimeksi sämpylä? Että se siitä Sämpylästä, jonka hankin jo vuonna 1976. Kumpaisetkin pojat on haettu puolestaan synnytyssairaalasta -62-mallisella Renault Floridella kotiin (rättikatto päällä).

Niin ja sen vanhimman sämpylän "entisöiminen" Vaasan Veteraaniautoseuran entisöintikellarissa jatkuu. Pienimmätkin ruosteivat on korjattu ja maalarille vieni odottaa.

- Ehkä ensi kesänä nautitaan taas sämpylästä - niin siitä vanhimhasta porkkananpunaisesta, 59-mallisesta ja kolmilovisesta.

Timo Koskinen, Koulukatu 38 A 16, 65100 Vaasa
Puh. (06) 3123 737, 0400-866 285, 049-265 601

... ja selvennys autoista ylläolevaan: Renault Dauphine, 1959 (tekeillä), Renault Floride Cabriolet, 1962, MRV-4, Renault Dauphine Gordini, 1965, MRV-3, Volkswagen 1500 S, MR-564, historic ralliauto, Ford Cortina GT. VA -65, historic ralliauto

Pohjoismaiden Kokoon tuminen Ruotsissa kesällä 1999

Ajankohta: 16.-18.7.1999

Paikka: Mariefred, noin 60km Tukholmasta etelään

Majoitus: Hotellitasoinen matkustajakoti noin 150:-SEK/yö, paikassa ravintola, pub, jne...

Ohjelmassa paitsi Relluja, myös kulttuuria. Mariefred on Naantalalin tyylinen paikka (vanhempia puutaloja) ja siellä on myöskin eräs Ruotsin tunnetuimmista linnoista sekä museo juna ratoi-neen, joka liikennöi Mariefredin ja Läggestan välillä. Mahdollisuus mennä junalla syömään lounasta Läggestaan.

Järjestäjiä kiinnostaisi tietää, kuinka monta harrastajaa Suomesta mahdollisesti olisi tulossa, että voidaan ilmoittaa majoittajille, jne. Alkuvuodesta olisi tarkoitus lähettää virallinen paperi tästä kokoon tumisesta.

Alustavia kiinnostuksen ilmauksia Suomesta kokoaa Hannele, (014) 372 2536.



KUMMITUSJUTUT

Ohessa muutamia kuvia, joita Ronny De Gruyter antoi matkamuistoksi tapaamisestamme. Ronny asuu Oostendessa Belgiassa. Alla Ronnyn vaalean-sininen Goelette nelivedolla. Auto on vanha armeijan ambulanssi, jonka mittariin oli kertynyt Ronnille siirtymisen aikoihin ainoastaan alle 6000 km.

Autoa oli koeajettu puolen vuoden välein joitain kymmeniä kilometrejä, vaihdettu kaikki nesteet ja öljyt ja laitettu takaisin varastoon odottamaan kriisiaikoja. Aikamoinen löytö!

Punainen neliveto on aivan tavallinen (?) tienvarsimainos Belgian maa-seudulla. Jotenkin tuntuu tuhlaukselta. Itse näimme tavallisia koppi-Mörköjä, nelivetoisia, armeijan malleja teitten risteysissä mainostamassa jos jonkinlaista asiaa, yleensä ravintoloita tai autopurkaamoita.

Vihreä neliveto on hiukan kärsinyt ajan myötä, mutta silti varsin kohtuullisessa entisöintikunnossa. Rätti on saanut siipeensä ehkä kaikkein eniten, mutta eiköhän tuollaisen rätinkin tekeminen onnistuisi kohtuullisen vaivat-tomasti.

Ohjaamokuvasta näkee Mörkörellun karun asiallisen ohjaamon ergono-misen muotoilun olleen lähes täydellistä jo 50-luvulla. Löytyyhän sieltä rati, pedaali, mittari ja vaihdetangot.



Renault Floride Cabriolet vm. 1962.





Siikarannan Siivut

Teksti: Anssi Hautanen

Kesän kaunein Renault, Zalin R8 Gordini. Kakkossija meni Ruotsiin 4CV:n myötä ja kolmonen oli Antin SuperSämpylä.

14. Grand Tour de Renault ja 8. Pohjoismaiden kokoontuminen Norja – Muu maailma 6-0

Aurinko paistoi ja oli todella lämmin, kuinkas muuten, ja 14. Grand Tour de Renault ja pohjoismainen kokoontuminen Siikarannassa kutsui. Jo saapuminen pientä kiemuraista kujasta Espoon Siikarantaan lupaili hyvää ja mielenkiintoista kesätapahtumaa.

Norjalaiset ja tanskalaiset harrastajat olivat saapuneet paikalle jo puoliltapäivin ennen ensimmäistään järjestäjää. Asia ei haitannut kumminkin, olivat tutustuneet upeaan Siikarannan kurssikeskukseen aivan rauhassa. Itse saavuimme sen verran myöhään perjantaina, että yhteistä alkuohjelmaa emme kerinneet näkemään. Aikaisemmin saapuneet olivat jo ehtineet sauna ja nauttia iltapalan. Ja tunnelma oli korkealla. Etten sanoisi, että useissa tapauksissa jopa varsin korkealla.

Kaikesta huolimatta koitti kuitenkin kaikille yö.

Lauantai

Seuraavana aamuna aurinko paistoi. Eikä se haitannut meitä yhtään. Maaottelu käynnistyi iloisesti ja ennen kaikkea pirteästi heti aamulla. Tikat sujahtelivat taidokkaasti, saappaat lentelivät ketterästi ja petanque-pallot kopsahtelivat leppeästi. Lopulta sadekin ehti kiusaksemme mutta emme antaneet sen kiusata paljoakaan.

Moni ulkomaisista vieraistamme ei tälläkään kertaa uskaltanut saunan puolelle. Seuraavan kerran pitää saunominen ottaa yhdeksi maaottelulajiksi.

Tiukan ja uhrautuvan kamppailun voiton korjasi kunniakkaasti kotiin Norjan joukkue.

Tietokilpailu tuntui aiheuttavan äkillistä pään kutinaa useammallekin meistä. Ja sehän on hyvä se. Pysyy jalat maanpinnalla. Mulla ne tosin vajosi syvälle maan uumeniin. Mutta kysymykset olivat mielestäni hyvin laadittu, kuka tai ketkä lieneekin niiden takana. Tietokilpailun pääpalkinto, Kultainen Kiertokanki, päättikin lähteä vuodeksi ulkomaille. Kilpailun voiton vei viisaudellaan kotiin Sven Dahle (Norjasta, kuinkas muuten) ja seuraavat sijat menivät viimevuosien tietoviisaille Katriinalle ja Moisiolle.

Perinteinen rompetori pääsi myös käyntiin lauantaina. Tavarankierrätys ja toisten kokemusten kuunteleminen on elämän suola. Naurua ja ystävyyttä. Yhteisiä kokemuksia.

Ennen päivällistä ehdimme pitää yhdistyksen kesäkokouksen. Wellu halusi vuorostaan tarjota usean vuoden työn jälkeen puheenjohtajan nuijaa jollekin toiselle. Hommaan valittiin Pauka-



Tietokilpailu osoittautui tänä vuonna todella vaikeaksi. Tässä päähkäilevät Sari ja Petri

man Hannele. Varaosavastaavaksi valittiin Sami Salmela. Tarkoitus olisi, että Sami toimisi linkkinä osien myyjien ja ostajien välillä. Joten soitelkaa Samille.

Päivällisen jälkeen pieni siesta ennen illan ratsituksia oli paikallaan. Tosin illan tunnelmaa laististi sää. Se petti meidät pahan kerran ja sade muodostui melko rankaksikin. Siikarannan pihalta kaatui tuulen tai sateen tai sitten jonkun muun syyn takia jopa lyhtypylväs. Onneksi Siikasaaren oma ravintola tarjosi meille suojaisan paikan palkintojen jakoon ja illan istumiseen. Sää parani myöhemmin yöllä ja niin perinteinen öinen kuppelehtiminen saattoi taas alkaa.

Ja kyllähän sitä kuppelehdtittiinkin. Voi, voi. Ja kaikilla oli niin mukavaa.

Sunnuntai

Sunnuntai koittikin sitten aurinkoisena taas jälleen. Aamupalan ja viimehetken äänestysten jälkeen päästiinkin sitten itse asiaan. Eli julkaisiin Kesän kaunein Renault. Kunniakkaan kultamitalin nappasi Lindroosin Zalin R 8 Gordini. Aivan mahtava auto.

Ja lopuksi Wellu määräsi että jonoon järjesty!

Lauantai-illan palkintojen jakoa. Tässä Tanskan Tommy ja Bente Lind hakemassa palkintoaan.



Sven Dahle ja se "lippu".

Maaottelu käynnissä Siikarannan pihalla. Huomaa, että muutkin maat ovat huomanneet lipun kansallismieltä kohottavan voiman. Se ei olekaan enää norjalaisten yksinoikeus



RENAULT CLUB PRAHA v ACR

Club address: P.O. BOX 385, 111 21 Praha 1, Czech Republic
Club service: Podle Kacerova 283, 141 00 Praha 4-Michle, tel.: 02/90053961

Pavel KRAUS, chairman

Office: PLYNOPROJEKT Praha a.s.
Engineering-Marketing
Lublaňská 40, 120 00 Praha 2
Tel.: 02/21989450

Private address:
nám. Svat. Čecha 13
101 00 Praha 10-Vršovice
Tel.: 02/731516

<http://www.renaultclub.cz/english/index.html>

Club Renault 4 Japon

p.d.g. Atsushi KAKINUMA

5-10-6 Machiya Arakawa-ku
Tokyo-1160001 JAPAN
Tel +81 3 3809 2271
Fax +81 3 3893 0669
E-Mail: quatre@blue.ocn.ne.jp
URL: http://www.iijnet.or.jp/kn-photo/hobby/club_r4jp.html

http://www.iijnet.or.jp/kn-photo/hobby/club_r4jp.html



Yllä muutama webbi-linkki kansainväliseen surffailuun.

Tsekeillä on oikein mallikkaat sivut. Tekstit löytyy myös englanniksi, joten hiukan rajoittuneemminkin kielitaidolla ymmärtää asian juun. Eipä kukaan kiellä surffailemasta ihan alkuperäisellään kielellä.

Toinen mukava paikka on Club Renault 4 Japon -kerhon sivut. Sielläkin voi sitä kielitaitoa verestää. Koneella tosin saisi olla kanji-merkit asian selkeyden vuoksi. Edelleen ehkä parhaita jollei ihan paras paikka linkkien löytymiseen taitaa olla Katriinan sivut (www.wineasy.se/katriina). Mutta jos löydätte noilta viimeisiltä samoamattomilta webbi-korpimailta ennen linkittämättömiä Rellu-saitteja, niin äkkiä tieto Jormalle. Jorma päivittelee uudet ja kokemattomat linkit kerhomme sivuille (www.dlc.fi/~renault).

Virallinen selitys ja anteeksipyyntö.

Ensin anteeksipyyntö harrastajille. Sitten pieni poliittinen selitys, joka taitaa olla paikallaan lehden käsittämättömän pitkän ilmestymisvälin takia.

Alkujaanhan suunniteltiin 100-vuotis juhlanumeron tekemistä keväällä 1998. Hanke kaatui ilmoitusten puutteeseen. Tämän oloisen lehden olisi saanut varmaankin aikaan näillä ilmoituksilla, mutta osasyynä taisi olla myös mahdoton aikapula, Pariisin matka kun lähestyi uhkaavasti. Yhteistuumiin sovittiin julkaisun siirtämisen syksyyn. Hyvin se alkoikin syksyllä. Sallilan Sari lupautui toimittusihteerin virkaan ja kokosi ja naputteli jutut levykkeelle jne. Osa lehdestä saatiinkin taitettua kohtuullisen näköiseksi. Sitten lokakuussa alkoi sairaslomaputki päälle, jona aikana ei lehtityöstä tullut juuri mitään. Jopa sairaalakeikka uhkasi, mutta onneksi parantuminen lähti joulun jälkeen hyvin käyntiin ja töihin palattiin helmikuun alussa. Jorma ja Sari kyllä lupautuivat ottaa lehden vastuulleen viime kädessä, mutta ajatuksesta luovuttiin. Mutta hyvä tietää jatkossa.

Siispä nämä viikot helmikuussa on ollut aika vilskettä ja lehtikin saatiin painoon puolessa välissä kuuta. Jutut on pyritty ajantasais-tamaan alkuperäisestä, joten jos jossain kohtaan puhutaan tästä vuodesta, niin todellisuudessa tarkoitetaan vuotta 1998.

Joten tätä lukiessanne lehti on jo harrastajilla ja toivottavasti ihan hyvän näköisenä. Siinä selitystä ihan kerrakseen eli ura poliitik-onakin saattais tulla kyseeseen.

Talviterveisin **Wellu**

JÄRVENPÄÄN VL-HUOLTO

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

Club Renault de Finlande ry:n hallitus 1998:

Puheenjohtaja:
Hannele Paukama
Muuramentie 38
50403 Muurame
050-5400536

Varapuheenjohtaja:
Antti Mikola
Suolakankareenkatu 19
20360 Turku
(02) 238 1834
0400-528 063

Taloudenhoitaja:
Jukka Tuominen
Vesalantie 44 C
31500 Koski TL
(02) 239 1361

Jäsensihteeri:
Jussi Leppänen
Vesakonkatu 10
33820 Tampere
(03) 317 1727

Muut hallituksen jäsenet:
Jari Nyrhinen
Henrik Mäkinen

Hallituksen varajäsenet:
Eija Nyrhinen

Tilintarkastaja:
Jorma Peisalo, (09) 878 7275

Varatilintarkastaja:
Jarmo Rinne

Vuoden 1999 jäsenmaksu on 100 mk, perheenjäseneltä 10 mk/perheenjäsen, liittymismaksu 50 mk. Club Renault de Finlande ry:n tilinumero on:

**Turku Merita Kauppatori
117330-7201067.**

Yhteyshenkilöitä

Helsingin seutu

Sari Sallila-Kivinen
Lintukorventie 2 A 2, 02660 Espoo
040-556 8385
eMail:
sari.sallila-kivinen@pohjola.memonet.fi

Etelä-Pohjanmaa

Jaakko Ritola
Myllyojankatu 13, 60320 Seinäjoki
(06) 120 680 k., (06) 141 780 t.

Kaakkois-Suomi

Pekka Peri
Keskikatu 3, 59400 Hamina
049-917 638

Turun seutu

Antti Mikola
Suolakankareenkatu 19, 20360 Turku
(02) 2381 834, 0400-528 063
eMail: amikola@netti.fi

Lahden seutu

Jari Saarela
Mukkulankatu 34 A 8, 15240 Lahti
(03) 730 2075, 0400-107 170

Keski-Suomi

Anssi Hautanen
Suvantotie 2 C 11, 40950 Muurame
049-646 409

Forssa-Urjala seutu

Timo Latovehmas
Rinnetie 1 F 36, 31160 Nuutajärvi
049-741 107

Tampereen seutu

Raimo Kouhia
Ylioppilaankatu 10 C 15, 33720 Tampere
040-556 0665

Ruotsi

Katriina Mäkinen
Örnbacken 28 BV, 126 51 Hägersten,
Ruotsi
990-46-8-744 3924
eMail: katriina@wineasy.se

Varaosa-yhdyshenkilö

Sami Salmela
(09) 72692820, 0400-881179

Kokoontumiset

Helsingin seutu:
Parittomien viikkojen torstaisin Kehä III:sen Nesteellä (ent. Kesoil) Tuusulantien ja Kehä III:sen kulmassa klo 18.00.

Tampereen seutu:
Parittomien viikkojen maanantaisin klo 18.00 Lahdenperänselän Shellillä klo 18.00.

Keski-Suomi:
Parillisten viikkojen torstaisin Muuramen Shellillä klo 19.00.

Tippa monessa mukana!



OSTAA • MYY • VAIHTAA • VIHJAA

Myydään: Renault 10, 1300, vm '70. Ei rekisterissä, projektiksi tai osiksi. Tee tarjous! **R 5 Turbo** aluvanteet 2 kpl hinta 400 mk, **JK 65 irto-osia:** mm. jarrurummut, etujarrusylinterin kumit(uudet) ym. + **irto-osaa mm. 4, 5, 6, 9, 12, 16, 18, 20, 30** kaikkien näköistä, hinnat alkaen 2 mk
Timo Latovehmas 049 741 107

Renault 30 TS vm '77, ajettu 275 000 km, moottori kunnostettu 40 000 km sitten. Hyvin pidetty. Lähes uudet kesärenkaat, kattoluukku, Boschin varkaudenes-tojärjestelmä, radio. Katsastettu helmikuussa 1998. hintapyyntö 8 000 mk **Kaarle Elfving, (09) 698 4466**



Renault Alpine Turbo vm '81, ajettu 82 000 km (kesäisin), katsastettu heinäkuu 1998, erikoisvanteet, kahdet renkaat, sävyllä, virheetön sisustus jne. Lähes kaikki muu paitsi kone uusittu. Hintapyyntö 20 000 mk.

Markku Ahola Korkinporras 2 D 23, 04320 Tuusula, 040 508 4599

Myydään: Fuego TL -83. Katsastettu marraskuussa, sininen, konevikainen, muuten alkuperäinen. HP. 7500,-/tarjous. **Kimmo Rintala, 0400-828282**



Myydään: Renault Alpine 310 V6 -80. Rekisteröity ja katsastettu Suomeen. Kaikki maksut maksettu. Kone 2.7 litrainen V6 150 hv. Väri ruskea. Sisustus vaaleanruskeaa nahkaa. Renkaat takana 225/65/15, edessä 195/65/15. HP: 80.000 mk.

**Antti Mikola
(02) 2381 834, 0400-528 063
amikola@netti.fi**

Hienoja löytöjä!

**Mm. purettuna 8500 ajettu Laguna Diesel,
16V R19, Twingo, Clio ym. ym. osaa!!**

Soita tai tule käymään!!

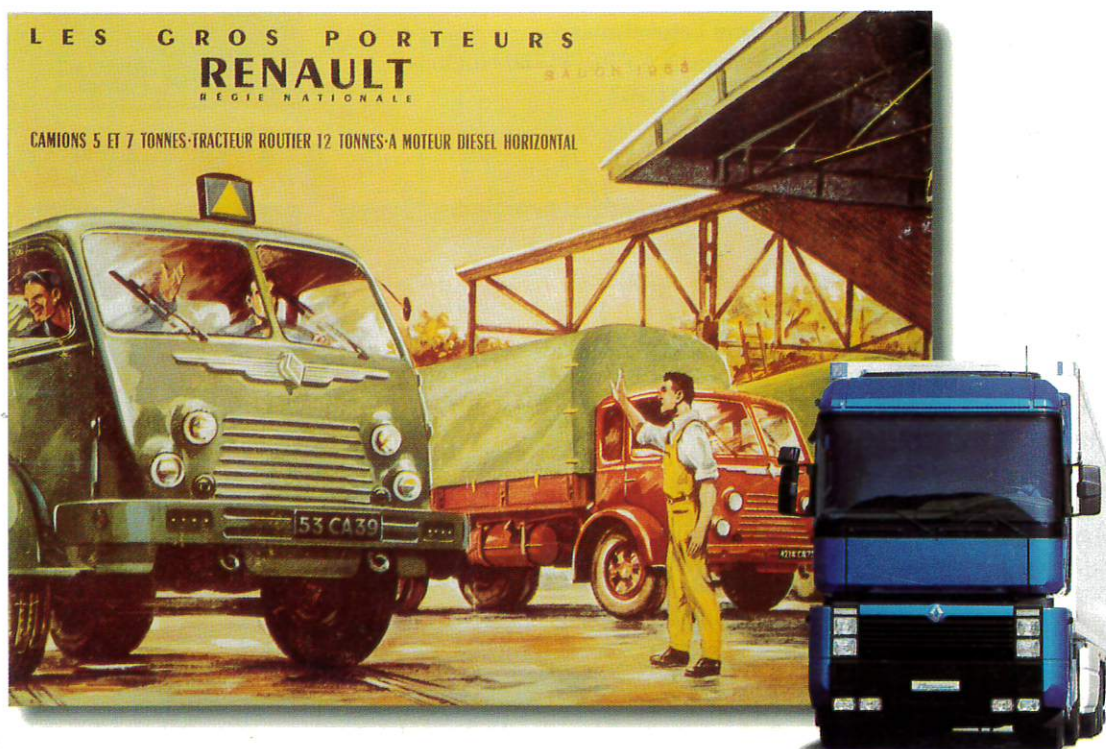
RELLUOSA OY

Susikuja 10, 04130 Sipoo

Puh. (09) 275 0605, fax (09) 874 3279

050-500 2929

Uuden vuosituhanne tekniikkaa nyt.



Renault kuorma-autot myy ja huoltaa Hansa Auton palveluverkosto.

RS Hansa Auto Oy, Ristipellontie 19, 00390 Helsinki

Puh. 09-547 841, fax 09-5478 4391, <http://www.sisucorp.com/hansa>



RENAULT