

Renault 10

Vuonna 1965 päivänvalon nähnyt Renault 10 on jäänyt tähän mennessä valitettavan vähälle huomiolle. Tällä kirjoitelmalla pyrinkin lyhyesti valottamaan nykyisin harvinaisen mallin historiaa sekä omia kokemuksiani autosta.



Juhan Renault 10, kuvattu Ikaalisissa ensilumen aikaan vuoden 1999 loppupuolella.

Ensikosketukseni tähän persoonalliseen autoon sain jo varhain: marraskuun lopulla 1971 minut tuotiin laitokselta kotiin vuosimallin 1970 Renault 10:llä. Se on siis auto, joka tarjosi minulle ensimmäisen autoilukokemukseni. Kiinnostus autoihin onkin ollut olennainen osa elämäni lapsesta saakka. Minulle on kerrottu, kuinka pikkulapsena 70-luvun alun tapaan usein istuin isäni sylissä kun ajelimme Renaultilla (kuinka vaarallisena tuota nykypäivänä pidetäänkään)! Tunnuksella TZ-538 re-

Renault 10:iä valmistettiin kahtena ulkomuodoltaan hiukan poikkeavana versiona.

kisteröity renu oli perheessämme vuoteen 1978 saakka. Senkin jälkeen samanlaisen renun näkeminen oli, ja on edelleen, aina iloinen yllätys. Vuosien kuluessa näköhavainnot renu kympeistä ovat kuitenkin vain vähentyneet (armoton ruoste on tehty tehtävänsä).

Ajatus harrasteautosta alkoi itää syksyllä 1999, takamoottori-renu se vasta olisi jotakin. Laitoin ostoilmoituksen Keltaiseen Pörssiin, ja kohta sain puhelinsoiton Lahdesta: siellä oli mitä halusin. Lähdimme kaverini kanssa katsastamaan tätä yksilöä, vuosimallin 1966 R10 Majoria, ja kaikin puolin siistiltä ja hyvin hoidetulta se vaikuttikin. Parin viikon harkinnan ja neuvottelujen jälkeen kyseinen BDL-16 siirtyi omistukseeni, ja toimimme sen ajamalla Ikaalisiin. Harrasteajoneuvojen aikakausi elämänsäni oli alkanut.

Takamoottori-rellujen historia yltää yli 50 vuoden taakse. Toisen maailmansodan jälkeen auto-

tuotanto alkoi pienien ja halpojen kansanautojen valmistamisella. Eräs tällainen oli Renault 4 CV, jonka menestyskonseptiin kuuluivat neliovisuus sekä moottorin ja vaihteiston sijoittaminen taakse. Ensimmäinen tuotantomalli esiteltiin Pariisiin autonäyttelyssä vuonna 1946. 4 CV:n tyyppinumero oli R1060 ja sitä vauhditti 760 cm³, nelisylinterinen, 19-hevosvoimainen moottori. Vuosien saatossa 4 CV:n ansiokkaan jatkokehittelyn myötä syntyi uusia Renault-malleja, kuten R1090 (Dauphine 850 cm³), R1130 (R8 1000 cm³), R1190 (R10 Major 1100 cm³) ja R1192 (R10 1300 cm³).

Tekniikan Maailmassa 02/1966 julkaistiin Renault R10 Majorin koeajo, jota olen käyttänyt tässä kirjoitelmassa lähteenä. R10 oli suunniteltu korvaamaan R8 Major, joka sijoittui tavallisen R8:n ja urheilullisen R8 Gordinin väliin. Kun R10:iä suunniteltiin, autosta haluttiin R8:aa näyttävämpi ja isokokoisempi. Tekniikka kuitenkin periytyi lähes suoraan R8 Majorista: alusta moottoreineen ja voimansiirtolaitteineen otettiin käyttöön sellaisenaan. Etupäätä jatkettiin 14 cm ja takapäätä 7 cm. Myös auton leveyttä kasvatettiin 3,6 cm. Korkeus, raideväli ja akseliväli pysyivät samoina. Kojelauta mittareineen uudistettiin, mutta Renaultin tavaramerkkeinä olleet takasivuikkunat (liukuikkunat) säilytettiin, vaikkei se autolehtien toimittajia miellyttänytkään. Tekniikan Maailma totesikin, että R10 Major on perusrakenteeltaan R8:n ja Dauphinen kehittämä, ja sen polveutuminen suoraan 4 CV:stä on helposti todettavissa. Koeajossaan TM kiitti pientä polttoaineen kulutusta, etuistuinten mukavuutta, korin tuuletusjärjestelmää ja hyvää ajonäkyvyyt-

Teksti: Juha Wiljakka





www.medlem.tripodnet.nu/renault10/medlem.spray.se/renault10/
 RUOTSALAISEN R10-HARRASTAJAN MATHIAS ASPIN SIVUT
www.renault10.com
 ESPANJALAISET R10-SIVUT
www.geocities.com/MotorCity/Show/9396
 RENAULT-SIVUT, JOISSA MYÖS R10-ASIAA
www.renault10.vze.com
 RIK IJSERMANS'IN R10-SIVUT
www.renaultclassicarclub.com
 ENGLANTILAINEN VANHOJEN RENAULTIEN KERHO

tä. Moitteita taas saivat suuntavakavuus, polttoaineen täyttöaukon sijoittaminen moottoriin, epämääräiset vaihdevivun liikkeet ja jo edellä mainitut takaovien liukuikkunat.

Renaultin moottorihistoriassa isompi askel 4 CV:n jälkeen oli R8:aa varten kehitetty 956 cm³ moottori vuonna 1962. Moottorikonseptiin kuuluivat edelleenkin vaihdettavat sylinteriputket, mutta sylinterikansi valmistettiin kevytmetallista valuraudan sijaan. Kampiaksiksi varustettiin viidellä runkolaakerilla ja iskunpituus lyhennettiin 80 millimetristä 72 millimetriin. Alunperin R8:n moottorin sylinterin halkaisija oli 65 mm, mutta R8 Majorissa se kasvatettiin 70 millimetriin ja näin saatiin aikaiseksi 1108 cm³ iskutilavuus. Moottorin uusimisen myötä nokka-akseli siirtyi entistä yleemmäksi pysyen kuitenkin sylinteriryhmän sivulla. Tämän ansiosta venttiilikoneisto keveni, ja moottori kesti entistä suurempia käyntinopeuksia. Moottorin viritäminen helpottui ja niinpä Gordinin suunnittelema sylinterikannella, muutetulla nokka-akselilla ja kahdella kaksikurkuisella sivuimukaasuttimella koneesta saatiin irti tuohon aikaan huikeat 95 hv. R8 Majoria, ja siis myös R10 Majoria, liikuttivat perheautoille riittävät 50 SAE hevosvoimaa (46 hv DIN). TM arvioi moottorirakennetta edelleenkin moderniksi ja kehuu polttoainetaloutta. Polttoainetta on TM:n koeajossa palanut keskimäärin 7,6 l / 100 km. Huippunopeudeksi mainitaan 128,4 km/h. Testissä keuhuttiin myös jarruja: levyjarrut kaikissa neljässä pyörässä olivat vielä tuohon aikaan harvinaista herkkua perheautoluokassa.

Renault 10:iä valmistettiin kahtena ulkomuodoltaan hiukan poikkeavana versiona. Vuonna 1965 esitellyssä R10 Majorissa oli pyöreät etulyhdyt. Huomiovalot ja vilkut oli sijoitettu niiden sivuille. Vuosi 1968 toi joitakin muutoksia: etulyhdyt muuttivat suorakaiteen muotoisiksi ja vilkut sijoitettiin niiden alle. Myös takavalot muotoiltiin uudelleen ja ne sijoitettiin auton takaosan levyisen metallilistan alle. R10 sai uuden, isomman 1289 cm³ moottorin (52 hv SAE) vuonna 1970; samaa moottoria oli käytetty jo Renault 12:ssa. Renault 10:n tuotanto lopetettiin vuonna 1971. R10:n kokonaistuotantomäärä nousi lähes 700 000 kappaleeseen, kun taas R8:aa tuotettiin noin 1,3 miljoonaa kappaletta. Aikoinaan yleisiä perheautoja Renault 10:ä on Suomessa rekisterissä enää vajaa 30 yksilöä, ja valitettavasti tuokin määrä tuntuu koko ajan vain vähenevän.

Omallalla harrasteautollani olen ajellut lähinnä kuuina kesäpäivinä; muut ajat se on seissyt tallissa.

Mielestäni R10 on hyvä ja vakaa ajettava, enkä ydy TM:n toimittajan moitteisiin suuntavakavuudesta; sivutuulelle kevytkeulainen auto toki on herkkä. Isäni kertoman mukaan R10 nousi talvisin jyrkätkin mäet hienosti ylös monien muiden autojen jäädessä sutimaan paikoilleen. Itse en ole R10:iä

Aikoinaan yleistä perheautoa Renault 10:ä on Suomessa rekisterissä enää vajaa 30 yksilöä

lumikeleillä ajanut, vaikka kaupan mukana tulleet Dauphinen talvipyörät tallissa odottavatkin. Mukava matkanopeus nelosvaihteella on noin 80-90 km/h. Reilua satasta auto toki liikkuu, mutta silloin moottorin ääni on jo suhteellisen kova. Nykyliikenteen tahdissa 36-vuotiaalla autolla pärjää mainiosti, kunhan muistaa aina silloin tällöin antaa tietä kiireisimmille kuljettajille.

Omat työtehtäväni ja osaamisalueeni painot-

tuvat enemmänkin teorian puolelle, ja rellun kunnostamisessa on käsistään käteväällä naapurillamme ollutkin tärkeä rooli. Tähän mennessä olemme vaihtaneet vaihtovirtalaturin alkuperäisen kaltaiseen tasavirtalaturiin, uusineet jarrupalat ja -letkut sekä tehneet pieniä pelti- ja maalauksia. Kesällä 2002 Vanha Rouva sai alle hiekkapuhalletut ja maalatut vanteet sekä uudet Klèberin C1 kesäpyörät kokoa 145 x 380 (15-tuumainen vanne). Michelin X on tietysti se ainoa oikea rengastyyppe, mutta alkuperäiskuvioiset Klèberit kelpaavat vallan mainiosti harrasteajoon.

Lopuksi täytyy todeta, että takamoottori-renulla ajamisessa on sitä jotakin – harrasteauton ei suinkaan tarvitse olla suuritehoinen erikoismalli!