



Fregate, Dauphine, Floride ja Caravelle pienoismalleina



Kuva 1.
Vihreä sulavalinjainen kaunotar *Fregate Amiral* vuodelta 1955 on muovista valmistettu, peltipohjainen ns. "Mint & box" (eli täysin ehjä auto ja laatikko) luokkaan kuuluva keräilyharvinaisuus. Autossa ei ole laseja eikä sisustusta, mutta korin pienet yksityiskohdat, ovien ja luukkujen saumat, etu- ja takavalot sekä antenni tekevät siitä tarkan pienoismallin. **Valmistaja Norev, Ranska.**

Kaksivärinen sininen *Grand Pavois* on Fregaten vuonna 1956 esitelty parempi versio, eroavaisuuksia on lähinnä kromilistojen määrässä, kenties muuallakin, mutta kun Ranskan kieliset Rellu-kirjat eivät oikein "avaudu". Peltisen pohjalevyn teksti: G! Pavois herätti ensin ihmetystä kunnes sanakirja kertoi kyseessä Fregatin juhlaliputus. **Valmistaja Norev, Ranska.**

Näiden valokuvien oton jälkeen onnistuin löytämään kokoelmaani uuden Fregaten Renault-myyjän (Keskusautohalli, Turku) kautta. Harmi kun ei ehtinyt kuviin, se vasta kaunotar on. Kyselkää omilta Renukauppailtanne, varaosa-numerolla tilaamalla saa nykyään monenlaisia vekottimia.

Kuva 2.
Punainen *Dauphine*, Welbeck-motors yhtiön Englantilainen mini-cab taxi on koristeltu mm. Kenwood, HP ja Britax mainoksilla. Metallinen peltipohjainen Sämpylä on kestänyt aika hyvin leikkejä, mitä nyt pientä kulumista on näkyvissä. **Valmistaja Dinky Toys, Englanti.**

Punamusta Dauphine on puolestaan Ranskalainen taxi, kyltti katolla ja vapaavalo päällä. Tässäkään ei ole sisustaa, mutta sentään lokasuojissa Renault ja Dauphine tekstit. Samalla valmistajalla oli tuotannossa myös mm. vihr/valk. taxi, Police, eri värisiä siviiliversioita sekä ilmeisesti erikoismalli Robri (?). **Valmistaja Cij, Ranska.**

Kuva 3.
Tummanpunainen avo-sämpylä on Henri Chapronin suunnittelema Dauphinen decouvrable-malli eli ovet ja karmit ovat paikoillaan, vain katto kankaasta. Pienoismallista löytyy kaksivärinen ohjauspyörä, verhoilun väriset ovipahvit, hyvät tuulilasin pyyhkijät ja oikean malliset pölykapselit. **Valmistaja Automany, Ranska.**

Punainen tyhjä korinen muovinen Dauphine on vuosien 1956-1960 väliltä koskapa vilkut ovat vielä

takapylväessä. Pohjalevy kertoo että kyseessä Renaultin valtuuttama tekijä. **Valmistaja Minialuxe, Ranska**

Kuva 4.
Pieni vihreä Dauphine on tietojeni mukaan Suomalaista tekoa, 62 milliiä pitkä Sämpylä on tehty läpivärjätystä vihreästä ohuesta muovista, pohjalevyn ollessa harmaa. Kuka vielä muistaa aikaa kun näitä sai karkkipusseista joskus 60-luvulla, samaan sarjaan kuului mm. Fiat 600, Rambler ja Dodge. **Valmistaja tuntematon, Suomi.**

Keskellä oleva valkoinen Dauphine, tyyppinumeroltaan 1093, on vuoden 1962 Tour de Corsen voittaja-auto, kuljettajina pari Orsini-Canonici. Dauphine saavutti rallissa kolmoisvoiton, lisäksi kymmenen parhaan joukossa oli 8 Sämpylää, kaikki tyyppiä 1093. Tässä pienoismallissa ovat mittasuhteet ja hinta kohdallaan, kilpailu- ja rekisterinumero, väri ja raidat ovat nekin oikeita. Kun vielä lisävalotkin on sijoitettu juuri alkuperäisiin kohtiin, niin tähän on ihan hyvä malli. **Valmistaja Solido, Ranska.**

Ja viides punainen Dauphine taitaa olla *Ondine* versio vuosilta 1961-62 koskapa vilkut ovat siirtyneet etulamppujen viereen, etulokasuojissa on



pienet sivuvilkut sekä konepellin päällä on pitkät saranat. Valmistajan nimestä ei oikein pääse perille (Venäläiset aakkoset) **Tbilisi, USSR.**

Kuva 5.
Valkoinen *Floride Cabriolet* on yksi harvoista, joissa on kuljettaja mukana. Tämä on hieman vanhempaa tuotantoa, saman valmistajan uudemmassa versiossa on mm. lyhyempi konepelti sekä pöly- ja koriste-kapselit. **Valmistaja Verem, Ranska.**

Turkoosi Floride on vanha lelu, joka on maalattu ja entisöity uustuotanto osilla: tuulilasi, etupuskuri/lamput, takapuskuri/säleikkö ovat tilattu Englannista, jossa tämä pienoismallien keräily on aivan toisenlaisissa mittakaavoissa. Sieltä saa vanhoihin Dinky ja Corgi Toys autoihin mm. uusia renkaita, tarroja, kattokuormia ym. Tämän auton erikoisuutena on valtava jalkatila takapenkkiäisille. **Valmistaja Spot-On, United Kingdom.**

Kuva 6.
Sininen *Coupe Floride* on myös uudelleen maalattu, tässäkin mallissa on huomioitu valmistusmaa, eli ohjauspyörä on brittiläisittäin oikealla. Moottorin ilmanotto-ritilät ovat oikeaoppisesti avoimet, vaikka



pyörät ovat hieman liian suuret on malli kuitenkin sopusuhtainen. **Valmistaja Corgi Toys, Iso-Britannia.**

Punainen Floride taitaa olla edellisen kopio, vaikka näyttääkin muodikkaasti nelivetomaasturilta, valmistaja on muutenkin ottanut vapauksia ja sijoittanut tuulilasin pyyhkijät vastakkaisiin kulmiin. Siitä huolimatta oikein hauskan näköinen Floride-malli. **Valmistaja metOsul, Portugali.**

koa eli 1/86. Jostain syystä Caravellestä on tehty todella vähän pienoismalleja, tämäkin on ainoa joka hyllystäni löytyi. Pienuudestaan huolimatta autosta löytyy Renault teksti etulokasuojasta ja ilma- nottoritilä konepellin päältä. Valmistaja on aloittanut näi-

Kuva 7.
Harmaasta muovista kokonaan tehty Floride on ilmeisesti Suomessa valmistettu "karkkipussiauto". Yksityiskohtia ei ole todellakaan liikaa, ainoastaan valtavan suuri takapenkki ja rekisterikilpi, joka kertoo vuosimallin: 1962. **Valmistaja tuntematon, Suomi?**

Jos oli edellisen kuvan malli korkea, niin oranssi Floride on puolestaan matala versio. Pienoismallien tekijöillä on nuo mittasuhteet joskus aikas omaperäisiä. Tällä yksilöllä on varmaan jo paljon kilometrejä takanaan, sen verran ajan patinaa on puskureissa ja vanteissa näkyvissä. **Valmistaja Norev, Ranska.**

Pieni valkoinen *Caravelle* on pienoisorautatieko-

den pienokaisten tuotannon uudelleen, mukana mm. 4CV, Dauphine, Caravelle, R4, R4 Fourgonnette, R8, R16 ja Kangoo Express. **Valmistaja Norev, Ranska.**

Texti ja kuvat: **Kari Kitt**





Sen Punaisen tarina...

Tämän alkujaan viininpunaisen R1132:n tarina Suomessa alkoi 24.5.1968. Sen ensimmäinen omistaja oli E. Parkkila ja hän osti sen Autorexistä todennäköisesti Etelä-Esplanadin myymälästä Helsingistä. Hän oli asiantunteva ja huolellinen autonkäyttäjä ja vieläpä ajoi sillä huomattavan vähän. Autolla oli ajettu -70 luvun lopulla vain 93 tkm, jolloin on huoltokirjaan lyöty viimeinen leima. Sekin on tallessa kuten ohjekirjat ym. Huolellisuutta osoittaa myös se, että autoa on ruostesuojattu useaan kertaan vuosien saatossa. Sen kyllä huomasi lattioita ja helmoja tarkastellessa.

Seuraava omistaja taisi ollakin sitten ed. vastaakohda. Moottoreita kuuleman mukaan meni useita... Itsekin muistan kakarana nähneeni auton joskus etenevän rajunpuoleisesti, olen näet samalta kylältä kotoisin. Siinä taisi se omistamisen halukin herätä...

Monien omistajanvaihdosten jälkeen auto päätyi sedälleni, joka 5 vuotta autoa säilytettyään totesi, ettei aika riitä kasin saattamiseen säädyliseen kuntoon. Lopulta hän sitten lahjoitti sen minulle.

Kasin innokas korjaaminen alkaa

Elettiin syksyä 1989 ja 16-vuotiaan innolla ja köyhän ammattikoululaisen vähillä taskurahoilla Ka-

sin kunnostus kuitenkin lähti käyntiin. Tarkoitus oli saada auto maalattua, moottori ja jarrut uusittua sekä sisusta korjattua maaliskuuuhun -91 mennessä, jolloin saisin ajokortin.

Kävin tuolloin Keravalla 2-vuotista mekaanikko/kuljettaja kurssia joten sain säilytettyä kasia kuivassa ja lämpöisessä. Tästä suurkiitos Keravan ammattioppilaitokselle.

Suunnitelmat jäivät usein suunnitelmiksi ja niin kävi nytkin. Monien vastoinkäymisten jälkeen maalaus ja sisustus jäivät tekemättä, kun ajokortti vallesmannilta haettiin. Teknisesti auto oli kuitenkin OK ja rekisteröintikatsastus suoritettiin. Menetin alkuperäiset mustat kilvet ja sain tilalle laatat jotka toivat mieleen japanilaisen maastoauton... NXF-54.

Kevät ja kesä ajettiin ja kaikkea pientä korjattiin. Kertaakaan ei kasi jättänyt tielle ja rupisesta ulkonäöstään huolimatta kyselijöitä riitti, että mistäs tällainen on löytynyt.

Tositomiin

Syksyllä sitten pistettiin koko keksintö muttereiksi ja aloitettiin melkein 2 vuotta kestänyt urakka, jolloin korjattiin vähäiset ruostevauriot, massattiin käsipelillä alusta, uusittiin kaikki alustan osat, vaihdettiin kaikki lokasuojat, pari ovea, konepelti ja kutsut-

tiin vielä vanhanajan peltiseppäkin hommiin. Saa- tiin vandaalien tekemät vauriot katosta ja kolhiutu- neet valopellit takaisin muotoonsa. Sisusta uusittiin. Eteen vaihdettiin kuppipenkit. Takaistuimeen uusi musta plyyshi. Kattoverhous tehtiin mustasta kei- nonahasta. Oviverhous maalattiin mustaksi tä- hän tarkoitettulla spraymaalilla. Aidolta näyttää ja hyvin ovat kestäneet kulutusta ja puhdistamista.

Kasin lokasuojat tuntuivat jo 90-luvun alussa olevan kovin harvinaista ja haluttua tavaraa, kus- kin puoleista etulokaria kun ei tuntunut löytyvän ei sitten mistään. ARK muistutti katsastuksen ole- van ajankohtainen, jos mieli pitää auto rekisteris- sä ja inttikin lähestyi uhkaavasti, joten kiire mei- nasi tulla. Lokasuojia kuitenkin löytyi ja kasi pääsi viimein osina maalariille. Väriksi valittiin nro 705 eli kunnan paloautonpunainen. Maalarilta koti- duttuaan alkoi kova kasaaminen josta KIITOKSET mutsille, fajjalle, veljelle ja kavereille, joita ilman aika olisi varmasti loppunut kesken, kun 10.6.-93 siviili TJ oli O. Kasi katsastettiin 9.6., joten eihän tullut edes kiire...

Konetta rustaamaan

Kolmen kesän ajojen jälkeen ammattikouluaikana säästöbudjetilla tehty kone alkoi osoittaa väsymi- sen merkkejä ja muistuttaa öljysumutinta joka puo- lelta tihkuvan öljyn muodossa. Talvella 94-95 ra- kennettiin sitten huolella ja rahaa säästämättä uusi kone. Kaikki kuluvat osat uusiksi, puristuksia li- sää, nokka vihaisempaan ja muutakin pientä kivaa tehtiin. Kevät tuli ja kone sisäänajoon. Kaikki sujui- kin hyvin kunnes kuului ovelta koputus; Kas vain, Hra Murphyhän se siellä. Taas...

1500km ajon jälkeen nokkakettu katkesi - Pro- pello stoppo sanoisi italiaano. Minä taisin sanoa jotain muuta, kun syy matkan keskeytymiseen ja suurehkoon posahdusta muistuttavaan ääneen selvisi... 8 kieroa venttiiliä, saman verran työntö- tankoja ja männissä lähes riittävän syvät ven- tiilinkolot. Onneakin oli mukana. Uudet ventti- linohjaimet jäivät ehjiksi, eikä venttiilien ja työn- tötankojen lisäksi tarvinnut muuta uusia. Uudet osat koneeseen eikä Hra Murphyä ole sen jälkeen tallissa näkynyt.

4 vuotta meni ilman suurempia remonteja ka- sista ja ajosta nauttien. 25 000km on tullut mit- tariin tässä kunnossa. Ahvenistolla on tullut ajet- tua joskus lujaakin ja varttimaili on vedetty aikaan 16,6sek/126km/h, joten tuntuu kulkuakin löyty- vän tarpeeksi.



Sähkövaroituksia

Muutama vuosi sitten tuli tosin säikähdettyä pa- han kerran, kun Kasi oli syttyä tuleen suojaamatto- man sähköjärjestelmän kärvähdettyä työmatkal- la. Paha moka suunnittelijalta jättää koko järjestel- mää ilman sulakkeita pois lukien ne kaksi mitkä ovat takajohtosarjassa. Eivät muuten palaneet tämän- kään yhteydessä. Tässä onkin hyvä varoitus/vinkki kaikille 8 tai 10 omistajille, sillä etsiessäni palaneen johtosarjan tilalle ehjää, löysin vain vastaavalla ta- valla vaurioituneita. Vasemman etuparkin johdon eriste kuluu tai murtuu rikki, jolloin se 0,75 mm johto sulattaa eristeensä hetkessä ja siinä sivussa koko muun etujohtosarjan. Savu on kiitettävä ja sitten onkin kiire irrottaa miinuskaapelia. Kannat- taan varmaan siis muuttaa järjestelmää hieman....

Keväällä -99 sain autoon takaisin alkuperäiset mustapohjaiset laatat BVH-32 tunnuksin, joten ympyrä on sulkeutunut.

*Museoautoksi entisöintimotivaatiota odotellen
Jyri Hämäläinen*



Kiitokset

Arto Hämäläinen	Kasi
Eero Hämäläinen	Hitsaukset
Eero Mäenpää	Peltityöt
Jomari Oy	Maalaus
R-koneistus Oy	Moottori
Jari Saarela	Osat
Pekka Peri	Osat
Erkki Wallin	Osat
Sami Salmela	Osat
Autotaito	
Keravan AOL	