



RENAULT N71 - UUDESTI SYNTYMINEN



Renaultin traktorihistoria alkaa jo vuonna 1918. Tuolloin valmistui ensimmäinen prototyyppi, joka oli telaketjuvetoinen. Sarjatuotanto malleista GP-GU alkoi seuraavana vuonna ja kaiken kaikkiaan niitä valmistettiin neljän vuoden aikana 502 kpl. Ensimmäinen rautapyörillä kulkeva traktori valmistui 1921 ja oli mallimerkiltään HO. Näitä valmistui seitsemän vuoden aikana vain 210 kpl.

Vähitellen maatalous koneellistui ja Renaultista kehkeytyi yksi suurimmista eurooppalaisista traktorin valmistajista.

Suomeen Renault traktoreita maahantoi ainakin SMK, ilmeisesti myös Oulun seudulla edelleenkin toimiva Wetteri sekä Etelä-Suomessa vaikuttanut suuri kartano, joka hiljaisina aikoina lähetti työmiehensä traktorikauppiaini ympäri Suomea. 60-luvulla hummat siirtyivät pelloilta raviradoille sekä makkaraan, Suomessakin alkoi traktorien valtakausi. Jo 50-luvulla oli Suomeen tuotu jonkin verran bensa-petrooli Relluja, 60-luvulla alkoi dieselvoima jyllätä.

Renaultin N-sarja korvasi aiemman D sarjan. Suurimpana mallina oli 60 hevosvoimainen 4 sylinterisellä Perkins moottorilla varustettu Super 108.

N-sarja oli ns. normaali traktori kun samoista malleista valmistettiin myös ns. V-sarja, joka oli erityisvarusteltu viiniviljelyyn. Huomattavin ero tällaisen

V-sarjalaisen vastaan tullessa on niiden mataluus ja kapea raideväli.

N70 oli varustettu 3 sylinterisellä ilmajäähdytteisellä dieselillä, valmistusmäärä 17 402 kpl

N71 oli varustettu Perkinsin nestejäähdytteisellä moottorilla jota käyttivät samaa aikaan myös Massey-Ferguson sekä Ford vastaavan kokoluokan traktoreissaan. N71 valmistusmäärä oli 11 020 kpl.

N72 traktorissa oli 2 sylinterinen ilmajäähdytteinen diesel, tilavuus 1,8 litraa, valmistusmäärä 21 961 kpl.

Tämän jutun uudestisyntymisen koki Renault N71 valmistusvuosi 1961. Traktori oli myyty Oulun seudulla ja oli ilmeisesti pontevimmat vuotensa ollut metsäkäytössä. Rekisteriin se ei ollut päätyntä koskaan, joka oli hyväkin asia ja helpotti uusrekisteröintiä. Aiemmat omistajat eivät olleet omistaneet rasvaprässiä sen paremmin kuin öljykannuakaan. Lumiketjujakaan ei oltu vaivauduttu korjaamaan, kunhan eivät hyttimässä traktorissa päähän hakanneet (tai sitten oli jo muutaman kerran osunut).

Joka ainoa akseli ja laakeri oli ns. solkko, takalokasuojat hakkautuneet tuusan peeksi, oikea etupyörä oli ojaanajon seurauksena vinksallaan ja simpukan hampaat lohjenneet. Simpukkaa oli yritetty hitsailla seurauksella että se joko ahdisti kesken kurvin (oli todella aliohjautuva) tai sitten sitä sai tyyrata koko ajan, jotta jotenkuten pysyi ojien oikeassa välissä. Mutta mitäpä niistä, kone lähti startista käymään ja kaikki viisi vaihdetta eteen ja yksi taakse löytyivät "ferrari" kaaviosta. Moottori sinällään ei olisi ollutkaan ongelma, koska Perkinsin P3 koneeseen saa uusia osia, kiitos Isojoen Konehallin, melkein joka kylästä.

Ei kun traktori palasiksi. Akseleihin uusia puslia, uusia laakereita, hiekkapuhallusta ja maalausta. Lokasuojien taontaa ja hitsausta. Simpukan kanssa joutui soveltamaan, koska toimivaa osaa ei löytynyt ja halusin saada projektin jonkinlaiseen loppuun. Ohjauksivarten hydraulisylinteri ja simpukan tilalle MF orbiittoli ja voilá, hydraulinen ohjaus oli syntynyt! On muuten aiheuttanut puhetta ja parranpärinää, kun isännät ovat ihmetelleet että joko ne fransmannit kuuskytäyks teki hydraulisen ohjauksen? Aina ei ole tohtinut totuuksia paljastaa.

Rellusta tuli muutakin kuin aisankannattaja, siis peräkärryn aisan. Klapihone on sylkenyt eräänkin kuution Renault-voimalla ja onhan sitä mukava joskus kiillotellakin.

Relluharrastaja Antti Mikola

