

SUOMEN AJONEUVOTUOTANNON HISTORIA 1800-LUVULTA LÄHTIEN PÄHKINÄNKUO-

RESSA. TEKSTI : PETRI TYRKKÖ



Näitäkö tänä päivänä mahdollisesti harrastaisimme yhtäläillä suu vaahdossa..jos Mekes olisi ehtinyt ennen Valmettia aloittaman tuotantonsa... Parkano Konepajan pihalla BMW, Haflinger ja Mekes 4000, 14.6.2003 kun konepajan uudet isännät Metso ja Hollming juhlivat konepajan 40-vuotista taivalta.

Suomessa on monista syistä, mm. säään ja maatieteellisten vaatimuksien sekä ajokaluston vaihtelevan saannin vuoksi ollut useita vakavamielisiä kokeiluja ajoneuvotuotannon sektorilla. Myös yhtenä suurena syynä näihin kokeiluihin on ollut tekijöidensä suuri teknillinen taito ja halu itse ratkoa teknisiä ongelmia ja verotuksen ja maahantuonti säännöksiä tiukkuudet ovat olleet innoittajina, valitettavan usein taloudelliset syyt Suomen pienillä markkina-alueilla kaatoivat reippain mielin ja suuren innostuksen vallassa pystyyn laitettut teknisesti onnistuneet hankkeet.

Mistä kaikki alkoi?

Auton syntyhetkeä ei ole tarkalleen määritelty, auto itsessään on useamman keksinnön liitos, hevoseettomien vaunujen, paikallismoottorin, polkupyörän.. ym. Ja mikä sitten määritellään autoksi, esim. ensimmäiseksi autoksi yleisesti määritelty Benzin tuote oli kolmipyöräinen, historiassa

on erilaisia kokeiluja joiden tuloksia ei tänä päivänä tunnista autoiksi.

Ihmisen halu liikkua on synnyttänyt innovaatiota jotka ovat ohjanneet auton nykyiseen pisteeseen, ensimmäisiä vinkkejä hevoseettomista vaunuista löytyy lähes 2000:n vuoden takaa, myöhemmistä todistetuista tapahtumista tietoa löytyy 1600 luvulta jolloin purjeen voimin saatiin liikkeelle nelipyöräinen ajopeli. Ensimmäinen konevoimin kulkenut auto on dokumentoitu vuodelle 1769, ranskalaisen Cugnot'in tekemä kolmipyöräinen tykinvetäjä jossa oli höyrykone voimanlähteenä, ko. ajoneuvoa on omineet jokaisen autolajin edustajat historiansa alkupisteeksi, eli oliko kyseessä auto, kuorma-auto, traktori vai sotilasajoneuvo? Mutta ainakin ensimmäiseen auto-onnettomuuteen sillä jouduttiin sen törmätessä seinään koeajollaan sekä yllättäen, se oli etuvetoinen, siis ensimmäinen sellainen. Tämän jälkeen erilaiset höyryajopelit yleistivät mm. linja-diligenssit jotka

olivat sananmukaisesti höyrykoneella varustettuja hevosvaunuja, loivat pohjan linja-auton kehitykselle.

Varsinaiseen autoon, jos polttomoottorilla varustettua ajopeliä voidaan lopulliseksi autoksi kutsua, tarvittava bensiini-polttomoottorin varhaisasteet näkivät päivänvalon 1820 luvulla monessakin pajassa. Vasta 1861, kun Otto sai tehdyksi luotettavan ja nykyaikaisen tyyppisen moottorin, alkoikin todella ajoneuvon kehitys edetä, vaikkakin vasta vuonna 1905 ohitti polttomoottori suosituimmuudessa sähkön ja höyryn auton liike-energian lähteenä. Oton bensiinimoottoria on koitettu parannella ja tarjota vaihtoehtoja mutta vasta Dieselin keksintö vuonna 1897 antoi varteen otettavan vastuksen.

Kuka olikaan polttomoottorikäyttöisen auton ensimmäinen keksijä ja kokeilija, kysymys joka saa erilaisen vastuksen eri vastaajilta, Ranskassa autolla oli ajettu 1863 huima 20 km testimatka kuudessa tunnissa polttomoottorikäyttöisellä ajoneuvolla, Saksassa taas noin 20 vuotta myöhemmin 1885 kaksi kehittelijää, Daimler ja Benz saavat ajokelpoiset autonsa valmiiksi lähes yhtä aikaa toisistaan tietämättä. Monia muitakin ehdotetaan varhais-auton keksijäksi mutta tarkemmat tiedot puuttuvat. Ensimmäinen ”tyypillisen” autonrakenteen teki yhdessä Pahar ja Leassor 1891, heidän autossa oli rakenteet niin kuin ne yleisimmissä autoissa olikin päänsääntöisesti 1990-luvulle asti, eli kone edessä, jonka jatkeena kytkin ja vaihteista ja siitä vetotakapyörille. Myöhemmin ovat auton valmistajan alkaneet seurata erään pienen pohjoismaisen auton tekijän mallia tekniikan sijoittelussa. Kokonaan itsekantava teräskori tuli 1923 kun Studebaker otti sen käyttöön ja lopullisesti se löi läpi 1934 kun ”ganssteri-citikka”(7CV) tuli markkinoille, ollen myös varustettuna ensimmäisenä sarjatuotanto autonä etuvetolla. Toinen maailmansota jarrutti luonnollisesti auton kehitystä, mutta sodan jälkeen useampi klassinen kan-

san kuljettamiseen tarkoitetun ajopeli sai kasvunsijan ja autoteollisuus alkoi muuntua uusille tavoitteille.

Auto Suomessa

Suomalaiset saivat ensimmäiset tutustumiset autoihin 1800-luvun lopulla, kun Venäjän mahtimiehet niitä käyttivät sekä mm. Ruotsalainen Nobel yhtiö kuljetti tuotteitaan kotimaan myyjille ja Venäjälle. Ensimmäisten autojen tulosta Suomeen liikkuu useita legendoita, jopa 1800 luvun puolella tulleista, tosin vanhimmat säilyneet dokumentit ja autot ovat linjaamassa ensimmäisiksi varmoiksi hetkiksi 1900 luvun alkuvuodet, ensimmäinen sanomalehtimainos autosta tosin löytyy jo vuodelta 1899. Ensimmäinen varsinainen autokauppias oli 1905 aloittanut Sergei Nikolajeff jr Helsingissä, perässä tulivat ensimmäisinä Otto Brandt, Walfrid Alftan, Juhani Korpivaara ja Veikko Halla sekä H.J Wellman joka myöhemmin tunnetaan Helkamana.

Mitä isot edellä...

Autoteollisuus 1900-luvun alussa oli muotoutunut niin että Euroopassa oli keskitytty tekemää autoja vain rikkaille ja tuotanto määrät sarjoissa pysyivät pieninä, Englanti jäi jonkin verran ”alkusysäyksestä” jälkeen, johtuen laista joka sinne säädettiin vuosiksi 1865-1896. Tämä ns. Punaisen lipun laki, määräsi että itsestään kulkevien laitteiden edessä täytyy kävellä punaista lippu heiluttava mies (laki jopa määritteli sukupuolenkin ..). Yhdysvallat ovat saaneet suuren arvostuksen auton kehittämisessä, pääsyyinä tähän on kuitenkin Henry Fordin ideat työn teon rationalisoinnista, auton kokoamisesta liukuhihnalla ja edullisen kansan auton ideologian kehittämisestä.

Ensimmäinen tunnettu Suomalainen autonrakentaja oli John Wikström joka oli Yhdysvalloissa mukana tekemässä vuoden 1900 Maailmannäyttelyssä esiteltyä Caloric-autoa. Tämän jälkeen Wikström palasi kotimaahan tuottamaan mm nime-

ää kantavia venemoottoreita, jossa oli selvää sukulaisuutta Caloricin tekniikkaan. Tampereella tiedetään rakennetun reestä kolmipyöräinen auto 1907-1909 Jonas Andessonin toimesta. Seuraavana oli vuorossa Frans Lindström jonka johtama Korvensuun Maanviljelys Konetehdas rakensi kaksipaikkaisen Korvensuumerkkisen avoauton vuonna 1913, Korvensuun kotimaisuus aste oli niin suuri että nykytuotantokaan ei siihen pysty, auto on edelleen olemassa ja sitä tapaa mm. Ukin-mobiilit museosta Uudestakaupungista. Riemu oli seuraava ajopeli joka oli koottu lähinnä eri-ikäisten ja -merkkisten autojen osista, tämä siis 1921 ja tekijänä oli Sortavalan Konepaja Yrjö Horsman johdolla. Vuonna 1922 otettiin jo rohkeampi askelia ja tehtiin pitempiaikaisia linjauksia Finlandia-automerkin kanssa, nykypäivänä tyyppillinen ratkaisu yhteisestä pohjalevystä tai rungosta eri merkkien ja mallien osalta oli mielessä jo tuolloin. Insinööri P.J. Heikkilän idea ei oikein onnistunut koska runko olikin liian raskas henkilövaunuun ja taas liian kevyt kuormavaunuun, alle kymmenen kanttauto tyylistä Finlandia henkilö- ja kuorma-autoa tehtiin.

Wiima-koritehtaana nykyisen tunnettu Uusi Autokoriteollisuus valmisti 1950-luvulla yhden kaksipaikkaisen Wiima-merkkisen käppiöauton, samassa pajassa koritettiin Volvo Duetti:ista ”Finlandia” versiota. Samoihin aikoihin Valmet valmisti koeluonteisesti muutaman Tempo-Vidal tekniikkapohjaisen pakettiauton. Nummelan koritehdas valmisti ainokaiseksi jääneen Ilves-auton vuonna 1952.

Parkanoon 1963 perustetulla Mekes Oy:n konepajalla alettiin suunnitella ajoneuvojen valmistusta vuonna 1965, tarkoituksena koota BMW 700 LS autoa varustettuna Stey-Daimler-Puch eli SDP AG:n moottorilla ensisarjan kooksi suunniteltiin 16 000 autoa vuositasolla. Samalla suunniteltiin sporttista kaksipaikkaista SDP:n avoauton valmistusta, tästä yksilöstä

on olemassa proto malli tyyppi merkinällä-”S”, Itävallassa. Erikoismallien ja avon valmistus ei siis ole uusi ”idea” Suomessa ja Stey:n tehtailtahan taa-sen tulee tänä päivänä 9-3 cab. Muita malleja olisi ollut SDP:n Haflinger maasto pick-up ja tehtaan omaa tuotantoa oli ”konehevonen”, Mekes 4000 josta piti tulla kaksipaikkainen traktorijoneuvo. Mekeksen taloudellinen alamäki ja Uudenkaupungin tehtaan suunnitelmat kuitenkin ajoivat suunnitelmat autotuotannosta alas ja konepaja jatkoikin 100-1000 kertaa painavampien kulkuneuvojen parissa.

Volkswagen-kuplaa rakennettiin Suomessa vuonna 1968, Wihurin toimesta tehtiin 48 kpl pien erä, syynä tähän oli valtion tekemä laki jonka tarkoitus oli suojata Uudenkaupungin autotehdas projektia, eli oikeuden autotehdastoimintaan sai jos pystyi tietyssä ajassa kokoamaan määrätyn määrän autoja Suomessa, Wihuri onnistui muttei koskaan jatkanut tuon jälkeen WV:n valmistusta Suomessa, valmistuneet yksilöt saivat bensiinitankin korkkiinsa Wihurin vaakunan tunnustukseksi kotimaisuudestaan. Teijo-merkkisiä etuvetoisia avopakettiautoja tehtiin erä 1970 luvun alussa perustuen lähinnä WV:n bokserimoottoriin. Lokari yhdessä Imatran Voiman ja Nesteen kanssa kehittivät 1980 luvulla sähköautoa lähinnä kaupunkien posti ja jakeliikenteeseen Finnvan ajoneuvosta jalostui Elcat jossa Subaru Dominigo ”sähköistettiin” Suomessa.



Monika, jonka piti seurata Teijo pikkukuorma-auton jalan jälkiä, viisipaikkainen työryhmä-auto jossa on Saabin tekniikka ja luonnollisesti etuveto, mielenkiintoinen yksittäiskappaleeksi jäänyt proto vuodelta 1981. Kirjasta Höyryvaunusta kymmipyörään.

UKI..

Uudenkaupungin autotehdasta silloin nimeltään Saab-Valmet alettiin rakentaa syyskuussa 1968 ja ensimmäinen EKA-96 tuli ulos tehtaasta 13.11.1969 suunnitellussa aikataulus- ja viimeinen Suomessa tehty Saab, 9-3 cab 25.4.2003, kaiken kaikkiaan tehdas teki 738 135 Saabia. Aluksi tehdas oli puolittain Saab-Scanian ja Valmetin yhteisyritys, johon tuli General Motors mukaan Saab-Scanian uutena omistajana 1995 ja 2001 Valmet osti tehtaasta itselleen kokonaan.

Vaikka tehdas olikin ”vain” kokoonpano tehdas oli sillä suuri merkitys Saab:lle laadukkaana ja innovatiivisena sekä mukautumiskykyisenä erikoismallien valmistajana vaikkakin se on olemassa eräänä maailma pienimpänä ja pohjoisimpana autotehtaana. Tehdastuotannon lisäämiseksi oli Ukissa koottu vuoteen 1985 mennessä noin 32000 Chrysler- ja sittemmin Talbot-merkkistä autoa joiden kotimaisuus aste oli noin 30% luokkaa. Vuosina 1991 ja 1997 tehtiin noin 94 000 kappaletta Opel Calibraa jonka jatkoksi alettiin tekemää Porsche Boxteria joka on tuotannossa edelleen ollen parhaimmilla noin 20 000:n vuosituotanto määrässä. Uudenkaupungin satamassa tehtiin erillisessä hallissa noin 25 000 EuroSamaraa 1996-1998.



Ukissa joko avotetaan tai jatketaan ihan mitä vaan.. Tässä jatkopalan saanut Talbot Horizon vuodelta 1982, pitää nyt majapaikkanaan Ukin-Mobiileja. Kirjasta Höyryvaunusta kymppipyörään.

Tehdas tuotti 900 000:n autonsa ja 700 000:n Saabinsa loistavasti saman aikaisesti kun Suomen Saab-Klubi aloitti 350 kansainvälisen vieraansa kanssa Saab-klubien maailmantapaa-

misen vieton Uudenkaupungin auto- tehtaalta kesäkuussa 2001. Miljoonan auton rajapyykki lähestyy pikku hiljaa, tällä hetkellä 70 Porschen päivävauhtia, ollen nyt noin 970 000 valmistettua autoa.

Raskaampi sektori

Jos Suomessa on ollut pulaa henkilöautoista ajoittain on sitä myös ollut raskaammalla sektorilla mm kuorma-autot ja traktorit. Ensimmäisen kuorma-auton, höyrykäyttöinen, rakennettiin Tampellan toimesta Tampereella yhtiön sisäisiin kuljetuksiin 1907-1909 Kuorma-autojen ja samalla kokonaan kotimaisen autotuotannon ykkönen on 1931 aloittanut Suomen Autoteollisuus sittemmin Sisu, joka siirtyi valtion omistukseen 1974, sodanajaksi tukitoimena perustettu Yhteissisu poikikin rauhan aikana Vanaja-kuorma-automerkin joka liittyi takaisin Sisuun 1968 ja Vanaja merkinä poistui 1970. Näiden lisäksi on monen valmistajan toimesta tehty pien sarjoina kokopanoa pakettiautoja ja kuorma-autoja . Holming teki Kestotankin erikoisen ratkaisun perustalta säiliöautoja joissa säiliö oli samalla runko johon akselistot ja ohjaamo liitettiin suoraan kiinni, näitä paino-optimoituja erikoisuuksia tehtiin 1980-1985 noin sata kappaletta

M a a s s a m m e olleista linja-autoista lähes kaikki on kotimaisesti koritettuja ja kokoonpantuja Sisun tai ulkomaalaisten valmistajien alustoille, korien rakentajia on ollut useita kymmeniä, rakennettujen sarjojen ollessa yhdestä satoihin, lisäksi viime aikoina on asuntoautojen rakentelu nostanut ammatin haarana päätänsä. Kulmala ehti 1927-1977 tehdä valmiiden runkojen päälle 1300 paloautoa maahamme.

Traktori puolella ensimmäi-

nen oli Kullervo jonka valmistus aloitettiin Turun Rautateollisuus ja Vaunu Tehtaan toimesta 1918, tuotanto jatkui vuoteen 1925 jonka aikana tehtiin tiukassa taloudellisessa tilanteessa kuitenkin kolmisen sataa traktoria, laite oli kuitenkin teknisesti varmaan onnistunut sillä huomattava osa siitä tehtiin viettiin ja kotimaassakin niitä oli vielä 1960-luvulla työssä mukana. Sodan aikana kehitelty Vaasa, oli sodan jälkeen myyntiin tullessaan puukaasulaitteineen liian vanhan aikainen ja valmistus päättyi kahtentoista kappaleeseen 1948. Samaan aikaa esiteltiin Atom myöhemmin Myyrä-merkinen kaksi pyöräinen traktori joka oli kuin kolminkertaiseksi paisunut puutarha jyrsin, näitä tehtiin noin 50 kappaletta 1950 luvulla. Ideal-traktori merkin alla tehtiin lähin erilaisia yksittäiskappaleita varsinaisen sarjatuotannon sijaan 1950-luvulla. 1947 aloitettiin Takra-merkkisen traktorin kehitystyöt ja tätä mallia valmistettiin Tampereella vuoteen 1954 noin 600 kpl. Valmet aloitti piikkilangan kiristäjäksi nimitetyn mallinsa sarjatuotannon 1953 ja tuoden markkinoille isomman Takra vai-kutteisen diselmallin 33D:n jonka jälkeen Valmet on jatkanut nousuaan muuttuen välillä yhteispohjoismaiseksi Volvo BM Valmetiksi ja takaisin Valmetiksi ja 2000 luvulle tultaessa Valtraksi, maailmalla maata muokkaa tällä hetkellä noin 300 000 ”valmettia”, huomioiden Brasilian tehtaasta tuotanto.

Lähteet: Olli Blomberg: Höyryvaunusta kymppipyörään, Olli J Ojanen: Kotimaiset Traktorit, Juhani Linnoinen, Antti Siukosaari: Katto Pois, Mekeksestä Metsoon ja Holmingiin, Plus omat muistikuvat ja muistiinpanot