

Metsäkonehistoria osa 4

Kuormatraktorit tulivat ja voittivat



Vielä 50 vuotta sitten lähes kaikki Suomen metsistä kaadetut puut siirrettiin hevosella jatkokuljetusreitien varten. Toki savotoilla jylläsi jo monta metsävarusteltua traktoriakin, mutta niiden osuus oli muutaman prosentin luokkaa. Suunta oli kuitenkin selvä, tulevaisuudessa metsäajot tulisivat siirtymään kokonaan koneiden varaan, oikeiden konetyyppien löytäminen vain ottaisi aikansa. Lopullisesti hevoset hävisivät metsistä me 70-luvulla, vuosikymmenen lopussa hevosten osuus oli enää 1 %.

■ Kimmo Kotta

↑ Veturiteita sekä tienrakennus- ja maansiirtokoneita tehnyt tampereilainen Lokomo alkoi 60-luvun lopulla suuntautua metsäkonemarkkinoille, ensimmäiset tuotteet olivat Juonto-Lokkeri ja kuvan Teli-Lokkeri. Tyhjiltään 11,4 tonnia painavan koneen moottorina oli 130 hv:n 6-sylinterinen Perkins, vaihteisto muuntimella varustettu power-shift, valmistaja Allison. Kummallekin telille oli oma kardaansinsa kuormatilan sivuilla, näin saatiin maavara huomattavan suureksi.

Ihan mutkatonta ei koneellistumisenkaan ollut, sillä hyvillä varusteilla tavallisista maataloustraktoreista saatiin varsin maastokelpoisia, mutta peltokäyttöön suunniteltu tekniikka ei kestänyt määräänsä enempää. 60-luvun alussa tullessiin juontotraktoreihin asetettiin suuria toiveita, jotka osit-

tain toteutuivatkin. Etenkin amerikkalaiset koneet liikkuiivat lähes missä tahansa ja kestivät mitä vain, mutta kokorunkojuonto meni muodista vajaan kymmenessä vuodessa.

Juontokoneiden tulemisen aikaan alkoi markkinoille ilmaantua myös maataloustraktoreista

kehitettyjä nivelohjattuja telakoneita, varusteinaan hydrauliset kourakuormaajat ja vankat perävaunut. Nyt oltiin jo varsin lähellä metsätraktorin lopullista muotoa, mutta kestävyudessa ja ominaisuuksissa oli vielä puutteita. 60-luvun lopulla tulivat sitten runko-ohjatut kuormatraktorit ja näyttivät kehityksen lopullisen suunnan. Nyt oli jo kyse täysiverisistä puunajoon tarkoitetuista erikoiskoneista.

Amerikan Rautamuuli ja Ruotsin Lotta

Kuorma-autoa on yritetty soveltaa ympäri maailmaa pätkityn puutarvan metsäkuljetuksiin jo pitkään. Hankaluutena on ollut pieni maavara ja pyöräkö sekä huonot ohjausominaisuudet. Amerikan suurilla 20-luvun savotoilla tehtiin autoja varten jopa puupäälysteisiä teitä tai asennettiin kuormurin alle junan pyörät ja vedettiin metsään kiskot. Sotien jälkeen tulleet jorkypyörävetoiset tai tela-alustaiset maastoautot paransivat tilannetta, mutta epävarmoja ja kömpelöitä etenijöitä nekin olivat. Suurien puiden kokorunkojuontoa varten kehitettiin 50-luvulla runko-ohjatut 4-vetoisia traktoreita. Samaa ohjausmenetelmää amerikkalaiset alkoivat vähitellen soveltaa myös kuitupuun ajoon tarkoitettuihin kuormatraktoreihin.

Runko-ohjaus on keksintönä melko vanha, linkkuja oli jo 1910-luvun maataloustraktoreissa. Hydrauliset runko-ohjaukset yleistyivät 50-luvulla, ensin kaivosajoneuvoissa, myöhemmin juonto-tractoreissa, pyöräkuormaajissa ja suurissa maataloustraktoreissa. Ensimmäisiä kuormaakantavia runko-ohjattuja metsätraktoreita olivat mm. Harrison Pulpwood Harvester, Gafner "Iron Mule" (rautamuuli) ja Jarck's "Go Getter", joiden valmistus alkoi 50-luvun puolivälissä. Nämä koneet oli tarkoitettu yksinomaan kuitupuun ajoon; niissä oli lyhyet kuormatilat, joihin propelit lastattiin poikittain. Kuormaajat olivat aluksi mekaanisia, hydrauliset kourakuormaajat tulivat varusteiksi muutamia vuosia myöhemmin.

Harrisonin luomuksessa oli peruskoneena Oliver Super 77-maataloustraktori ilman etuakselia, perävaunun ja traktorin liitoksesta oli hydraulinen nivel, kaurityyppinen järeä kuormain oli kiinni kuormatilan etuosassa. Iron Mule oli samantapainen, peruskoneena oli vain Ford-traktori. Walter Jarckin kehittämä Go Getter



↑ Värmlannin metsäntutkimuslaitoksen insinööri Lars Bruunin 60-luvun alussa suunnittelema VSA-traktorista kehittyi vuosikymmenen loppuun mennessä Kockumin ensimmäinen metsätraktori malli Bru-nett KL-826. Kone pohjautui Ford 5000-traktoriin, joko omalla 83 hv:n tai 6-sylinterisellä 128 hv:n moottorilla varustettuna. Kockumin metsäkonetoiminnot fuusioitiin Rauma-Repolan kanssa v. -84, maansiirtokoneet oli myyty Volvolle 2 vuotta aiemmin.

saattoi olla ihan millainen tahansa, Jarck möi koneensa piirustuksia pienille pajoille, jotka kasasivat traktoreita omista käytetyistä tai uusista osistaan. Myös Koehring teki kuormaakantavia metsätraktorei-

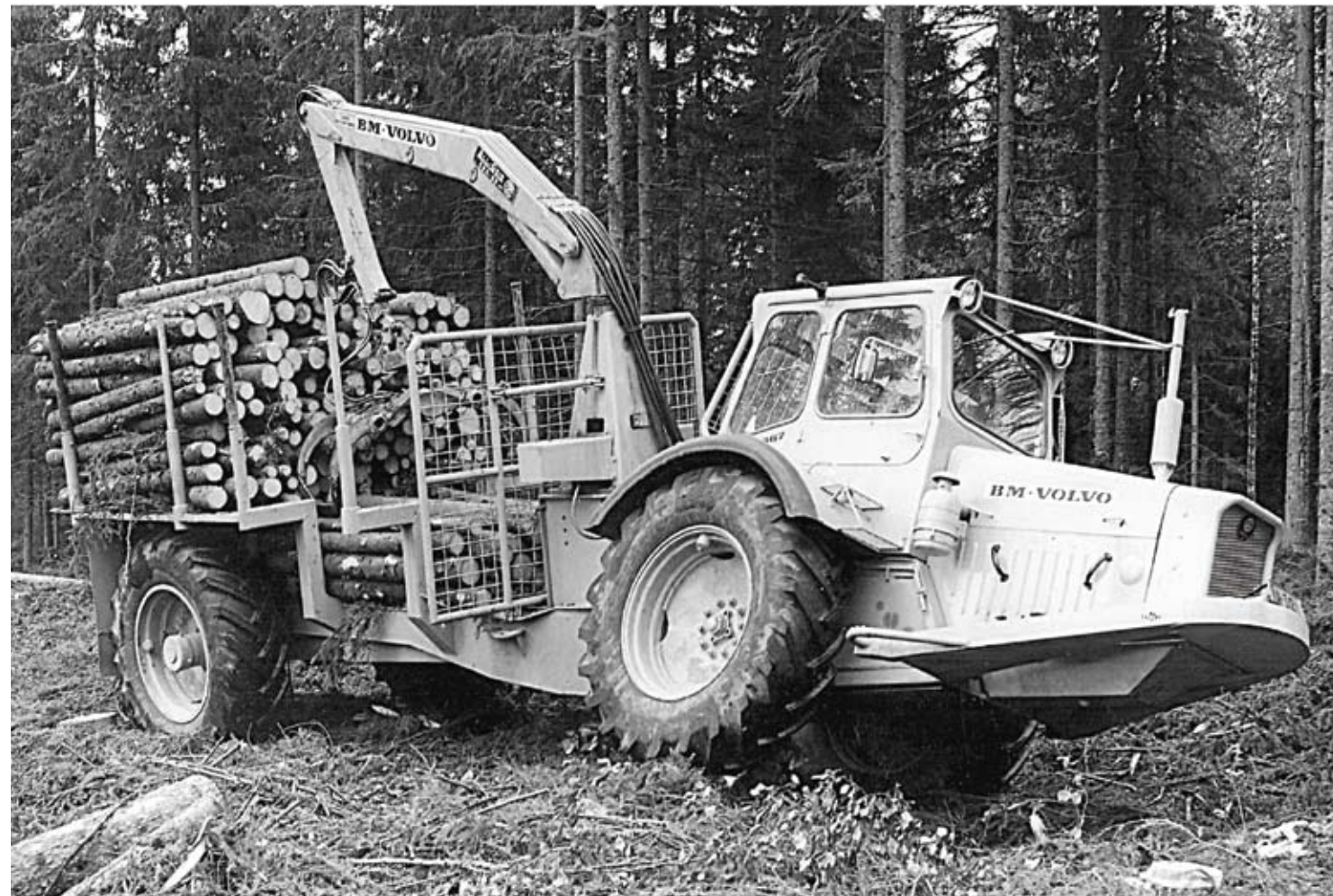
ta varhaisessa vaiheessa.

Pohjoismaissakin oltiin ajoissa liikkeellä, ÖSA:n suunnittelija **Calle Larsson** teki runko-ohjauskokeiluja jo 50-luvun alusta. Ruotsin ensimmäinen kuor-

maakantava metsätraktori Lotta oli myös ÖSA:n tekemä, mutta tämä Bergslagetin (myöhemmin Stora) teknisen johtajan, Bo Hedegårdin 50-luvun lopulla suunnittelema kone oli ra-



↑ Suomen ensimmäisen kuormatraktorin teki iisalmelainen Peltosalmen Konepaja vuonna -65, aihiona oli MF 175. Pari vuotta myöhemmin sarjatuotantoon edenneessä Farnetissa oli nuppina teollisuusmallinen Valmet 1100 tai 900. Rullavetoinen 25 m³ vetävä ja 15 tonnia kantava perävaunu oli omaa tuotantoa, kuormaajaksi asennettiin aikansa jämerin, eli Fiskars Tukkipurkki. 70-luvun alkuun mennessä Farnetia tehtiin 110 kpl.



↑ BM-Volvo Timber-Kalle oli Pohjoismaiden ensimmäisiä sarta-
tuotettuja kuormatraktoreita, kone tuli markkinoille v. 1965. Samaa perusrakennetta hyödyn-
nettiin vuotta myöhemmin esi-
teltyssä Volvon runko-ohjatussa
Grus-Kalle -dumpperissa. Noin
10 tonnia kantavan metsätraktori-
peruskoneena oli 60-hevos-
voimainen Boxer 350-maatalo-
ustraktori, kuormaimeksi oli tar-
jolla joko Ösa 69P tai Hiab 177. Kokonaispainoltaan vajaat
8-tonnista Timber-Kallea teh-
tiin vuoteen -68 saakka yhteensä
285 kpl.

← Vuosina 68-74 valmistettu
BM-Volvo 868 oli aikansa arvos-
tetuimpia ja suosituimpia metsä-
koneita, BM-Volvon ja ÖSA:n
yhteistyön tuloksena syntynyttä
10,5-tonnista traktoria tehtiin
yhteensä 1794 kpl. Ensimmäiset
koneet olivat tyyppiä 668 ja niissä
oli 3-sylinterinen Boxer-Volvon
moottori, vuonna -69 tyyppiä
vaihutui 868 ja moottoriksi 6-sylin-
terinen 105 hv:n Volvo D50.

kenteeltään liian raskas. Lotta
oli käytännössä 6-pyörävetoinen
kuorma-auto, joka oli katkai-
tu hytin takaa ja asennettu lii-
toskohtaan ohjausnivel. Runko-
ohjauksen lisäksi Lottaa voitiin
ohjata kääntyvillä etupyörillä.
Etuvaunuun oli mahdollista asen-
taa Hiab-kourakuormaaja. Lot-
sa oli pieni maavara, joka yhdis-
tettynä pieniin pyöriin ja suureen
kokonaispainoon teki siitä suurin
piirtein maastokelvottoman. En-
simmäinen testikonekin uppo-
si jo koepalstalle vievällä metsä-
tiellä. Lotan historia jäi lyhyeksi,
mutta se antoi viitteitä tulevast.

Lars Bruunin VSA näytti kehityksen suunnan

Värmlannin metsätutkimus-
laitoksen (VSA) insinööri **Lars
Bruun** johti työryhmää, joka
v. -61 sai valmiiksi ensimmäisen
nykymuotoisen kuormaakanta-
van metsätraktorin. Tässä VSA-
metsätraktorissa oli peruskonee-
na Ruotsin tuon ajan suosituin ja
ehkä myös paras maataloustrak-
tori BM-Volvo 350 Boxer. Vah-
vasti suojatun traktorin etuakseli
oli poistettu, nestevetoinen 1-ak-
selinen perävaunu oli kiinni pe-
ruskoneessa jämäkällä runko-oh-
jausnivelellä. 9,5 tonnia kantavan
takavaunun aisalla oli hydraulinen
Hiab Metsäelefantti -kuor-
main. Metsäyhtiöt eivät Bruunin
koneeseen uskoneet, silloin van-
nottiin vielä juontokoneiden ni-
meen, mutta vähitellen tilauksia
alkoi tulla. Kone sai suunnitteli-
jansa nimestä väännetyt merkin
Brunett (ruskeaverikko).

Vuoteen -64 saakka Brunettissa
oli Volvon tekniikka, sen jälkeen
peruskoneeksi vaihtui Ford 5000
-traktori. Yhdistelmä oli ilmeisen
onnistunut, kauppaa tehtiin hur-
jimpina vuosina sadoista Brunet-
teista. Kestäväksikin sitä mainit-
tiin; siihen aikaan remontteihin
ja huoltoihin laskettiin kuluva
25 % työajasta, Brunettilla luke-
ma oli 10 %. Vuosikymmenen lo-
pulla maansiirtokoneistaan, sa-
hakoneikoistaan yms. tunnet-
tu Kockums levittäytyi ajokone-
puolelle ja aloitti metssäkonete-
ollisuutensa ostettuaan Brunet-
tin valmistusoikeudet.

Volvon merkeissä esiteltiin
60-luvun puolessavälissä pa-
ri kuormatraktoriuutuutta, Vol-
von oma SM667 Timber-Kalle
(Tukki-Kalle) ja ÖSAN:n kanssa
kehitetty SM 871 Lång-Lisa (Pit-
kä-Liisa). Ensin mainitun koneen
kehittelyssä syntyi kaksikin laitet-



ta, metsätraktori ja runko-ohjat-
tu dumpperi Grus-Kalle (Sora-
Kalle). Timmer-Kalle oli kömpelö-
liikkeinen ja hidas, mutta sen
ohjaamoergonomia oli uutta su-
kupolvea; tasalattiainen, lämmin
hytti oli silloin harvinainen ai-
nakin metsäkoneissa. Timmer-
Kallen pohjana oli Boxer-Volvo,
Lång-Lisa taas kasattiin järeä-
män Bison-Volvon tekniikasta,
varustettuna 6-sylinterisellä
105 hv:n moottorilla.

Kummankin mallin valmistus
päätyi v. -68, tilalle tuli ÖSAN:n
kanssa tehty SM668. Vuotta myö-
hemmin malliksi vaihtui teh-
okkaamman moottorin myö-
tä SM868. Tämä monena vuote-
na Pohjoismaiden eniten myyty
metsätraktori kuului ensimmäi-
siin todella onnistuneisiin ko-
neisiin. Se oli myös ensimmäisiä
metsätraktoreita, joiden muo-
toiluun oli kiinnitetty huomiota.
Ajaminenkin oli aiempiin verrat-
tuna paljon siedettävämpää, oh-
jaamossa oli jo jonkunlaisia ää-
nieristysä, lisämukavuutta toi
momentinmuuntimella varus-
tettu voimansiirto.

Rovaniemäläinen Marttiinin
Konepaja teki 70-luvun alussa
lyhyen aikaa Volmari-merkkistä
kuorma-traktoria yhdessä Vol-
von kanssa. Peruskoneena oli
BM-Volvo 650 -maataloustrak-
tori, vetävän perävaunun toimit-
ti Marttiini, yksikkö koottiin Vol-
von omistamalla Uumajan kone-
pajalla. Volmarin ominaisuudet
varsinkin lumisissa olosuhteissa
eivät vastanneet odotuksia ja sen
valmistus päättyi nopeasti.

↑ Eteläruotsalaiseen Rottnen kylään konepajan perustanut Börje
Karlsso varusteli vuodesta -68 lähtien Ford 5000-traktoreista Rott-
ne Blondin-kuormakoneita. Merkkiin sisältyy sanaleikki, olihan pahin
kilpailija Kockums Brunett. Työkunnossa 8,5-tonnisen traktorin Rott-
ne Grip 70-kuormaaja oli omaa valmistetta, samoin perävaunu runko-
ohjauksineen. Kestäväksi mainittua Blondinia tehtiin 20 vuoden aika-
na yli 2000 kpl.

Sampo
ROSENLEW

Sampo-Rosenlew harvesterit



**...ja harvennus
kannattaa**

Sampo-Rosenlew Oy
0207 550 555
www.sampo-rosenlew.fi



↑ Västerbottenin Stenselessä toiminut Sandbergs Mekaniska Verkstad teki vuosina 1964–73 SMV Drivax-metsätraktoria. Ensimmäinen rullavetoinen malli tehtiin Boxer-Volvon ympärille. Kuvan 21S-traktorissa oli 140 hv:n Volvo D70-moottori, muuntimella varustetun power-shift-vaihteiston ja napavälitykset toimitti Twin Disc. Kockum osti SMV:n v. -73 ja jatkoi täydessä varustuksessaan 12,5 tonnia painavan 21S:n valmistusta vielä fuusion jälkeenkin omalla merkkillään.

↓ Valmet jatkokehitteli juontotraktoristaan Terra 865 BK LM-kuorma-
traktorin, ensimmäiset koneet valmistuivat v. -67. Peruskoneessa oli 4-sylinterinen 80 hv:n 411D-moottori ja Valmet 565-traktorin voimansiirto lisätynä turbiinikytkimellä. Perävaunun rullavetoisina teleineen teki rovaniemeläinen Marttiinin Konepaja, tarjolla oli myös 4-pyöräinen versio. Jatkuvista voimansiirron kestävyysongelmista kärsinyttä mallia tehtiin 70-luvun alkuun saakka, kone maksoi silloin 99 900 mk, mikä vastaisi nyt n. 125 200 euroa.



Brunetti sai kilpailijakseen Blondin

Smoolantilainen **Börje Karlsson** oli Rottneen kylään perustamassaan metalliverstaassa tuottanut 50-luvun lopulta lähtien traktorin takasiltaan kiinnitettäviä Börje-vaijerinostureita. Hieman myöhemmin ohjelmaan tulivat metsäperävaunut ja vuodesta -66 alkaen Rottne Grip 66 -hydraulikuormaimet. Parin vuoden kuluttua Börjes Mekaniska Verkstadt teki jo ensimmäisen metsätraktorin. Koneen pohjana oli taas kerran Ford 5000-traktori, johon liitettiin oma järeä perävaunu runko-ohjauksineen, aisalle tuli Rottne Grip -kuormaaja. Ensimmäiset viisi konetta tehtiin ilman perävetoa, mutta jatkossa vaunuihin tuli rullaveto ja traktoreihin ajo-voimanotto. Peruskone oli sama, ja muu toteutuskin hyvin paljon samantapainen, kuin Kockum Brunetti:ssa, niinpä Karlsson antoi luomukselleen nimen Rottne Blondin (vaaleaverikkö), erotukseksi pahimmasta kilpailijasta. Blondin oli melko onnistunut tuote ja sille avautui markkinoita kaukaisiin maihin, aina Afrikkaan ja Etelä-Amerikkaan asti.

Börje Karlsson kertoi lehdistölle, että ”Blondin kiinnittää viennimaissa yhtä paljon huomiota kuin vaaleat ruotsalaistyöt”. Rottne Blondin oli Ruotsin eniten valmistettuja metsätraktoreita, 20 vuoden aikana sitä tehtiin päälle 2000 kappaletta.

Pohjoisruotsalaisessa Stenselessä toiminut Sandbergs Mekaniska Verkstadt teki vajaan 10 vuoden ajan SMV-Drivax -merkkisiä koneita. Ensimmäiset koneet valmistuivat vuonna -64 ja periruotsalaiseen tyyliin peruskone oli Boxer-Volvo. Seuraava 70-luvun alussa saataville tullut malli 21S oli huomattavasti järeämpi 12,5 tonnin työpainoineen ja 140-hevosvoimaisine moottoreineen. SMV-Drivax oli suosittu merkki varsinkin Pohjois-Ruotsissa, eteläiset osat olivat enemmän ÖSA:n heiniä. SMV fuusioitui Kockumin kanssa v. 1973.

Loput ruotsalaiset metsäkone-merkit jäivät lyhytikäisiksi. Huskvarnalainen Mats Hultgren AB teki pienen aikaa Ford-pohjaisia Timmer-Ville (Tukki-Ville) -metsäkoneita, jotka olivat runko-ohjattuja. Lisäksi saatavilla oli County- ja 5000-mallit jatkettuun

lähikuljetukseen. Weimers Mekaniska AB Eksjö:sta tuotti Valmet 900-traktorista rakennettua Valmatik 70-traktoria, mutta sitä luultavasti tehtiin vain ykköskappaleita.

Varhaisista ruotsalaisista metsäkoneimerkeistä ei ole enää paljoa jäljellä, nimet ovat yritysfuusioiden myötä vaihtuneet moneen kertaan. Vahva aisapari Volvo ja ÖSA erkanivat omille tahoilleen v. -73; Volvo pani 70-luvun lopulla hynttyyt yhteen Valmetin kanssa, ÖSA kuului vuodesta -81 lähtien Rauma-Repola -konserniin. Kockums siirtyi saman lipun alle kolme vuotta myöhemmin. Ainoa edelleen kuvioissa mukana oleva ruotsalaismerkki on Rottne.

Meillä aloitettiin Valmeteilla

Suomen ensimmäinen kuorma-traktori oli iisalmelaisen Peltosalmen Konepajan luoma Farmet. Vuonna 1965 tehty proto koostui MF175-traktorista, suuresta rullavetoisesta perävaunusta ja kourakuormaajasta. Sarjatuotanto alkoi v. -67, peruskoneeksi oli vaihtunut teollisuusmallinen Valmet 1100, kuormaajana palveli aisalle asennettu Fiskars Tukkikurki. Trakto-

rin maavaran kasvattamiseksi sen portaali-malliset vähennyspyörästöt oli käännetty alaspäin. Kone oli suunniteltu metsäkuljetusten lisäksi myös jatkettuun lähikuljetukseen, missä oli hyötyä sen 25 motin kuormatilasta. 70-luvun alkuun mennessä Farmetia tehtiin 110 kpl.

Peltosalmen Konepajan perustajan, **Jaakko Sarvelan** mukaan peruskoneen voimansiirrossa oli aluksi pahoja kestävyysongelmia, aikaa myöten murheet vähenivät, mutta eivät loppuneet kokonaan. Suurin syy valmistuksen päättämiseen oli Valmetin oma metsäkone-tuotanto, joka otti uusia suuntia 70-luvun alussa. Farmetin katsottiin kilpailevan samoista apajista ja se sai väistyä.

Valmet sai ensimmäisen kuorma-koneen prototyyppin valmiiksi aikalailla samaan aikaan Peltosalmen Konepajan luoma Farmet. Metsähallituksen ja Sisun kanssa yhteisesti suunnitellussa SMV1-traktorissa oli Wärtsilän kuormaaja ja neste-moottoreilla varustettu perävaunu. Hydrauliveto todettiin kuitenkin vielä liian hienoksi systeemiksi ja alettiin työstää mekaanisella vedolla varustettua Terra AK-mallia.

Olemme valjastaneet tehokäyttöön uudet KETO-harvesterit



- Uuden sukupolven kaatopää (pat.hak.)
- Uusi avoin rakenne
 - valmentaa iskuja
 - lisää nosturin ikää
 - parantaa näkyvyyttä
 - helpottaa huoltoa

- Uusi uiva telasto
 - mutkatonta menoa
 - vähemmän pintavaurioita

- Tehokas sahaus
- Tarkka mittaus
- Kohtuullinen tehontarve

- Lisää tuottavuutta!

Kehitystyötä tuhansien harvesterien tuomalla kokemuksella.

Kysy lisää kokonaistaloudellisista korjuukoneista – pienistä ja suurista.



Kristiinankaupunki • (06) 220 4100 • www.kone-ketonen.fi

Kone-Ketonen Oy



← Huskvarnassa on tehty järeämpääkin metsäkalustoa, AB Mats Hultgren teki siellä 60- ja 70-lukujen vaihteessa kolmen sortin metsätraktoreita, joiden perustana oli Ford 5000 varustettuna ajovoimanotolla. Kuvan Timmer-Ville oli runko-ohjattu malli, muita olivat tavallisella ohjauksella varustetut County ja 5000. Kockumin tavoin valita sai joko tavallisen 4-sylinterisen tai tehokkaamman 6-sylinterisen moottorin. Timmer-Villen ”June-bågen”-ohjaamoa mainostettiin ennenkuulumattoman tilavaksi ja viihtyisäksi.

Sen prototyyppissä oli kahdenistuttava penkki, v. -67 markkinoille tullessa Terra 865 BK:ssa oli vain kuljettajan paikka. Uudessa koneessa oli Valmetin 4-sylinterinen 80 hv:n moottori, Valmet 565:n voimansiirto varustettuna turbiinikytkimellä ja rovaniemäläisen Marttiinin-konepajan tekemä perävaunu. Periaatteessa kone oli pidennetty versio Terra-juon-

totraktorista. Sen sai joko 4- tai 6-pyöräisenä versiona, telimallissa oli rullaveto. Kuorma-Terran tulemisen aikaan ruotsalaiset asentivat omiin koneisiinsa jo napavälityksiä ja pykälää järempiä vaihteistoja. Valmet taas laittoi 80-hevosvoimaiseen metsäkoneeseensa 52-hevosvoimaisen traktorin voimansiirtokomponentit. Lehdistölle annettujen lausuntojen mu-

kaan, tämä oli Valmetin keino pitää metsäkoneidensa hintataso alhaisena. Alimittaisten osien käytö tuli kalliiksi kaikille, asiakkaille suurina remonttikuluina ja pitkänä remonttiseisokkeina, valmistajalle lukuissina takuukorjauksina ja menetettynä maineena.

Valmetin seuraavat mallit 870 CK ja CN, sekä hieman suurempi 880K toivat sitten mainetta takai-

sin. 880K oli tekniikaltaan vastaava kuin 880S-juontotraktori, eli siinä oli 110 hv:n Valmet 411AS-moottori, Allisonin power-shift -vaihteisto momentinmuuntimella ja paineilmakäyttöiset 2-piiriset nestejarrut. Pienemmässä mallissa CK-versio oli varustettu rullavetoisella telillä, CN oli 4-pyöräinen kone. Molemmissa oli peruskoneena Valmet 900 teollisuusmalli. Suuremmassa ja pienemmässä mallissa oli sen ajan koneiksi erinomaiset ohjaamot ja hyvin sijoitetut hallintalaitteet; monen pitkänlinjan urakoitsijan mielestä Valmet oli ensimmäinen merkki, jonka ohjaamossa saattoi unohtaa olevansa metsätoissa.

Järeää kalustoa Tampereelta ja Vieremältä

60-luvulla ja 70-luvun alussa toimintansa aloittaneista pohjoismaalaisista metsäkonevalmistajista lähes kaikki käyttivät ainakin ensimmäisten koneidensa pohjana maataloustraktoreita. Tähän löytyy kaksi suomalaista poikkeusta; Lokomo ja Ponsse kävivät suoraan asiaan, Tampereella ja Vieremällä ei viritelty peltokoneita metsäkoniksi.

Lokomo oli metsäkoneteollisuutta aloittaessaan jo vanha ja perinteikäs konepaja, veturitehtaana aloittanut firma perustettiin 1915. Hyvin aikaisessa vaiheessa alettiin tehdä myös maantie- ja katujiyriä, murskaimia ja suuria valutöitä. Sotien jälkeen tärkeimpiä artikkeleita olivat erilaiset sotakorvaustuotteet, myöhempiä ykköstuotteita olivat veturien lisäksi Teräsmies-vaijerikaivinkoneet ja Teräskarhu-tiehöylät. Ve-

turien teko oli loppumassa 60-luvun lopulla, tiehöylien kysyntäänkin oli odotettavissa laskua. Lokomo näki metsäkonealassa varman tulevaisuuden ja teki lisenssio-pimuksen amerikkalaisen Beloitin kanssa. Beloit oli suuryhtymä, jonka erikoisalaa olivat paperikoneet, puunkäsittelylaitokset, haketehtaat sekä metsäkoneet. Lokomo ennätti tehdä ainakin yhden Beloit Woodland-mallisen juontokoneen prototyyppiin, mutta totesi, että järkevämpää oli panostaa kuormatraktoreihin.

60-luvun päättyessä Lokomo sai valmiiksi Lokkeri-traktorin, jota sai joko kuormaakantavana Teli-Lokkerina, tai kokorunkojuontoon soveltuvana Juonto-Lokkerina.

Lokkeri oli melko poikkeava ilmestys maataloustraktori-pohjaisiin kilpailijoihinsa verrattuna. Sen ohjaamo oli edessä ja moottori ohjaamon takana, kummallekin telille oli oma vetoakselinsa takavaunun sivuilla. Akseleiden sijoittelu mahdollisti korkean maavaran, joka oli etuakselin alla 74 cm, takana vielä 10 cm enemmän. Moottorina oli 6-sylinterinen 130 hv:n Perkins, vaihteisto 2-portainen Allison power-shift momentinmuuntimella. Lokkerin leveässä ohjaamossa oli kaksi istuinta, takaperin olevaa käytettiin kuormatessa, eteenpäin asennettua siirroissa. Ratkaisu huomattiin hölmöksi ja seuraavassa mallissa oli jo kääntyvä penkki. Eteen sijoitetusta ohjaamosta oli hyvä näkyvyys, mutta epätasaisessa maastossa se tuplasi traktorin heilahtelut. Ohjaamon lasien edessä oli vahvat suojaverkot, mistä se sai lisänimet apinähäkki ja kanakoppi. Vaikka Lokkeri oli suuri ja kallis kone, myytiin sitä kohtuullisen paljon, markkinointi tapahtui Hankkijan kautta. Vuonna -70 Lokomo siirtyi Rauma-Repolan omistukseen, pari vuotta myöhemmin metsäkoneteollisuus siirrettiin Joensuuun, samalla esiteltiin myös pienempi malli. Valmistus on jatkunut keskeytyksellä, merkit vain ovat vaihdelleet. Nyt on menossa John Deere-kausi.

Myös Vieremällä alettiin 70-luvun alussa tehdä kokonaan uutta metsäkonemerkkiä, komponenttien toimittajatkin olivat pitkälti samoja kuin Lokkerissa. Projekti sai alkunsa, kun metsäkoneurakoitsija **Einari Vidgrén** kyllästyi sen ajan metsätraktoreiden jatkuviin voimansiirtoremontteihin. Niin-



pä hän päätti tehdä koneen, jossa käytettäisiin pyöräkuormaajista tuttuja napavälityksiä; ne kestäisivät kuormitusta huomattavasti paremmin kuin maataloustraktoreiden vähennyspyörästöt. Alkuperäinen tarkoitus oli tehdä kone vain omaan käyttöön, mutta keväällä -69 valmistunut prototyyppi osoittautui niin erinomaiseksi, että moni lähitienoon urakoitsija halusi itselleen samanlaisen. Vieremän kylillä liikuskeli siihen aikaan ruma, mutta liukasliikkeinen, sekarotuinen kulkukoira, nimeltään Ponsse. Kyläläisten mielestä Vidgrénin metsätraktori oli olemukseltaan samanlainen, niinpä Einari nimesi koneensa Ponsseksi. Vieremän kunta lupasi apuansa teollisuushallin rakentamiseen ja Ponsse Oy perustettiin v. -70. Sarjatuotantoon Ponsse pääsi vuoden kuluttua. Koneessa oli Perkinsin moottori, Allisonin momentinmuunninvaihteisto ja ZF-akselistot napavälityksineen. Komponenttitoimittajien alkukirjaimista tuli traktorin tyyppi PAZ. Ensimmäisen kymmenen vuoden aikana valmistui viitisen konetta vuodessa ja jokainen yksilö oli myyty ennen valmistumistaan. 80-luvulla tuotanto kiivastui uuteen tahtiin. Ponsse aloitti silloisista valmistajista vaatimattomimmin, eivätkä monetkaan uskoneet sen pysyvän mukana leikkissä. Lähes kaikki sen ajan vahvat merkit ovat siirtyneet historiaan jo ajat sitten, mutta Ponsse on säilynyt Ponsseena ja tulee varmasti säilymäänkin. ■

↑ Valmet 870 tuli markkinoille v. -71, saatavana oli rullavetoisella telillä varustettu CK-malli, tai 4-pyöräinen CN. Etuvaunun tekniikka perustui Valmet 900 maataloustraktoriin, perävaunu oli Marttiinin tekemä. Koneena 870 oli kokonaan toista maata kuin monen urakoitsijan kaikkien aikojen huonoimmaksi metsäkoneeksi nimeämä Terra. Ohjaamoergonomialtaan Valmet 870 oli aikansa huippu.



↑ Vieremäläinen metsäkoneurakoitsija Einari Widgrén kyllästyi 60-luvun metsätraktoreiden heikkoihin voimansiirtoihin ja päätti tehdä koneen, jonka akselit, vaihteisto ja perä kestäisivät. Kylillä luuhastelleen sekarotuisen kulkukoiran mukaan nimetty Ponsse koostui Perkinsin moottorista, Allison-vaihteistoista ja ZF-napavälitykselisteista, näiden ostokomponenttien alkukirjaimista tuli koneelle tyyppinimi PAZ. Sarjatuotanto alkoi 70-luvun alussa tahtiin 5 konetta vuodessa, merkin loppuhistoria onkin sitten josta-kuinkin Nokian veroinen menestystarina.

Junkkari PATRUUNA



Energiaa omasta metsästä, tekniikkaa Junkkarilta.

Junkkari hakkurit ♦ Patruuna-kuormaimet ja vaunut

Valmistus:
Junkkari Oy, 62375 Ylihärmä
Puh. (06) 483 5111
www.junkkari.fi



VAHVA SUOMALAINEN

Myynti:

Ymaatalous

Katso lähin jälleenmyyjäsi: www.junkkari.fi