

Vuoden 1958 Vanajan kunnostusprojekti

Kun eräs kuormajuhta heräsi pitkästä unesta

Lauri Heinänen



Tämä on kertomus siitä, miten eräs yksilö kauneimmista koskaan Suomessa valmistetuista kuorma-autoista, nimittäin ”piikkinokka” Vanaja, kunnostettiin uutta vastaavaan kuntoon. Entisöinti tehtiin huolella ja hyvin, materiaaleja tai työtä säästämättä.

■ Pekka Havukainen

Kiteeläinen harrastaja, Veekmas-tiehöylätehtaan johtaja **Esa Halttunen** oli jo pitemmän aikaa etsinyt museoitavaksi sopivaa Vanaja kuorma-autoa. Sellainen löytyi lopulta Keski-Suomesta. Se oli vaihtautoksi jouduttuaan lojunut muutaman vuosikymmenen ajan legendaarisen Sisu-kuorma-auto-

kauppiaan, **Pekka Mäkinen** tarhassa Tampereella ”tulitikkutehtaan tontilla”. Paikka oli veteraani-kuorma-autoharrastajille pitkään omanlaisensa ”luvattu maa” Osa ajokeista oli 90-luvun loppuvuotena ollut varastoituna jo niin kauan, että runkopalkkien väliin oli kasvanut miehen käsivartta pak-

↑ Vanaja nelikymppisenä Keski-Suomessa. Uurainen 1998.

↓ Ajan hammas on puressut konehuoneessakin.



→ Ostosta tarkastellaan miehisä 2004. Uumenissa Esa Halttunen

sumpaa puustoa. Esa Halttusen Vanajakin oli tuosta suuresta varastosta aluksi ostettu kunnostusta varten Keski-Suomeen. Hanke jäi toteuttamatta ja kunnostamaton auto siirtyi jälleen uudelle omistajalle. Tämäkin harrastaja tuli uusiin ajatuksiin ja pani auton vielä kerran myyntiin. Halttunen osti auton Uraisista Kiteelle lokakuussa 2004. Sen verran elonmerkkiä vehkeessä oli, että moottori lähti hinaamalla käyntiin. Omavoimaista siirtoa ei voitu toteuttaa, sillä haurastunut kansitiivist laski paineet vesitilan puolelle ja vesipumppukin oli pakkasvaurion takia toimintakyvytön. Kun konetta ei voitu pitää käynnissä, alipainetehosteiset jarrutkaan eivät toimineet. Turvauduttiin siis puomihinaukseen. Veturina oli **Teppo Mikkosen** ohjaama Volvo N86 -museokuorma-auto.

Perusteellista kunnostustyötä

Harrastajatiimi, johon kuuluivat omistajan lisäksi entisöintitoita aiemminkin tehneet **Esa Pykäläinen** ja **Teppo Mikkonen**, aloittivat kevättälvellä 2005 työt purkamalla auton päällysrakenteet. Sitten työ eteni rungon purkamiseen. Kaikki sen palkit irrotettiin niitauksistaan, hiekkapuhallettiin, pohjamaalattiin ja koottiin taas yhteen. Runkopalkkien pahasti ruostunutta ylälaippaa lavan alta jouduttiin kokonaan uusimaan. Kuoleentuneet jouset saivat kyydin Vallilan Takomoon, josta ne kuukauden kuluttua ne palasivat uudenjätevinä takaisin.

Sitten purettiin moottori, vaihteisto ja taka-akselisto. Kaikki laakerit uusittiin niin vaihteistoon, perään, kuin takanapoihinkin. Uusia Timkenin tuumamitoituksellisia rulla- ja kuulalakeereita upposi vaihteistoon ja taka-akselistoon yhteensä kaksi kookasta pahvilaatikollista. Olin Teppo Mikkosen työparina vaihteiston ja vetopyörästön kunnostustyössä. Molemmat saatiin puretuksi tavanomaisilla työvälineillä. Kaikki laakerisovitukset olivat toleransseissa: Koolit lähtivät irti tavallisen ulosvetäjällä, eikä yksikään laakeri ollut pyörinyt akseli- tai ulkokehäsovituksessaan.



↑↓ Kun niittausmahdollisuutta ei ollut käytettävissä, runko koottiin sorvatuilla 14 mm:n pulteilla. Mutterit ovat itselukittuvaa mallia ja kannat muistuttavat ulkopuolelta alkuperäisiä niittejä.



↑ Vaikka auto vaikutti päällisin puolin hyvältä, ruoste oli paikoin päässyt tekemään tuhojaan.

↓ Kokoonpanon alkutaivalta. Runko, jouset ja akselistot on purettu, hiekkapuhallettu, maalattu ja kasattu uudelleen.





↑ Seuraavaksi kootaan etunavat.



↑ Esa asentaa vetoakselia. Huomaa perään sorvatut uudet pulttit.



↑ Uudelleen laakeroitu taka-akselisto odottaa jarrujen asennusta.

Uudet laakerit vaihteistoon ja perään

Esa Halttunen oli paneutunut asiaan niin perusteellisesti, että sopivankokoiset laakerit oli osattu tilata jo etukäteen. Se helpotti koamistyössä, kun purkamisen ja osien järjestys olivat saman päivän työnä vielä tuoreessa muistissa. Tuntui saavutukselta, kun kootun suorahampaisen Fuller- vaihteiston ”pykälät” napsahtelivat, kytkinakselia käsin pyörittäen, herkä-

ti ja täsmällisesti paikalleen! Perän purkamisen ja kokoaminen uusin laakereihin oli hieman vaativampaa työtä, kun säädettävät kartiorulla-laakerit piti saada paikoilleen tarkasti oikeisiin sovituksiin. Lautaspyörän isojen sivulaakerien yhteydessä on molemmin puolin kookkaat kierteelliset säätöholkit perän ja taseaspyörästön rungossa. Niillä keskitetään pienen vetopyörän ja lautaspyörän sivuttainen hammaskosketus oi-

keaksi. Kun tarkat mittaukset oli tehty ennen purkamista, tämä laakerointi oikeine esijännityksineen onnistui ensi yrityksellä. Pienen vetopyörän akselipaketin pituussuuntaista asemaa perän rungossa taas muutetaan ohuilla säätölevyillä, joita on olemassa eri vahvuusina.

Kun uudet laakerit akselissa olivat paikallaan, asensimme osat ko-keeksi kiinni ja teimme päättäisen hammaskosketuksen tarkistami-



↑ Taas askel eteenpäin. Pyörät alla, moottori ja vaihteisto paketissa.

oli pitkän kokemuksensa ansiosta parasta saatavilla olevaa tietoa.

Joskus auton aikaisemmassa historiassa samainen taka-akselin vetopyörästömurikka oli jouduttu irrottamaan työmaolosuhteissa. Syynä on saattanut olla vetoak-

selin katkeamisen jälkisiivous. Kärsiväisyssä auton alla tehty remontti oli jättänyt jälkensä pinnapulttien kierteisiin banjossa. Siitä johtuen Esa Pykäläinen valmisti sinne sorvilla uudet pinnapultit, samoin kuin vetoakselien laipoille. Lisäksi



↑ Dieselmiehet ovat huoltaneet syöttöpumpun. Kunnossa on!



↑ Kytkin korjattiin uusilla osilla.

sama mestari teki melkoisen määrän uusia heloja laakeripronssista ja messingistä. Niitä tarvittiin poljinakseleihin, erilaisiin vivustoihin ja yleensä kohteisiin, joihin oli alun perin rakennettu liukulaakerointi.

Kapulakippi oli lähes täydessä iskussa

Mekaaninen ”kapulakippi” oli vielä 50-luvulla yleisin ratkaisu sora-ajovarustuksessa. Suomalaisella Nummi-tehtaalla niitä oli tarjottavana useita malleja, 6-10 tonnin



Tuomo Flinkman



↑ Koneistamomies taipuu välillä puusepäksi, kun ohjaamon lattiaa rakennetaan.



↑ Alkuaan peltimutteriin ja kuuliin perustunut kipin vetomurros korvattiin tavallisella yleismallin ristikkoniveellä.

nostotehoisina. Suojaamattomat aisat ja niihin nostovoimaa välittäneet kaksi hammaspyörää olivat kovilla, kun sora, maantiesuola ja voiteluaineeksi tarkoitettu vaseliini muodostivat tehokkaan metallia kuluttavan tahnan. Tässä Vanajassa kymmenen tonnin Nummi-kippi oli palvellut koko auton iän. Aisat olivat silti hyvässä kunnossa, mikä kertoo huolellisesta käyttäjästä. Vain hammaspyörän muotoa Esa Pykäläinen joutui kunnostamaan, mutta niistäkin saatiin vielä varsin käyttökelpoi-

set. Pääakselin koteloitu alennusvaihte, joka on ruuvityyppinen, pienentää ulosoton pyörimisnopeutta suhteessa 1:60. Siellä ei ollut korjattavaa. Entiset auton käyttäjät olivat huolehtineet, että kotelossa oli aina ollut öljyä.

Moottori tuli paremmaksi kuin uutena

Viisikymmentäluvulla kuorma-auton -AV470 moottori oli aikansa uudenaikaisimpia: Kuusisylinterisen 7,7 litran suorasuihkutudieselin märtä sylinteriputket



← Tämän perus-Fullerin 5+R suorahammaslaatikon rinnakkaismallissa oli kaksi peruutusvaihdetta. Vanajan A2-malliin se oli valinnaisvaruste, samoin kuin tuplaperä, joka oli varustettu sähköisesti ohjatulla tasauspyörästä lukolla. Jos ostaja valitsi kaikki nämä "mausteet", autossa oli kymmenen vaihdetta eteen ja neljä taakse. Kuvan oikeassa reunassa näkyy pantatyyppinen käsijarru vaihteiston perässä.



↑ Viimeistelyn tasoa konehuoneen puolella edustaa tämä kauris AEC-logo.

Tuomo Flinkman

olivat syöpymissuojattu vesitilan puolelta keraamisella pinnoitteella. Vaihdevarat istukkarengas, stelliitistä valmistetut venttiililautaset kromoituine varsineen, ja ilman pyörteilyä edistävä olake imuventtiilien lautasissa, olivat silloin edistysellisiä ratkaisuja. Kolmen ja puolen tuuman läpimittaiset kammengkulat olivat järeästi mitoitettuja tämän tehoiseen moottoriin. Lämpömuutosten hallitsemiseksi sylinterikansi oli tehty kahtena valuosana. Tämän päivän moottoreissa, kuten esimerkiksi Volvon ja Scanian isoissa dieselissä, jokaisella sylinterillä on oma erillinen kantensa.

Nyt tämä AEC-moottori kunnostettiin perusteellisesti Pykäläisten omistamalla Kiteen Moottorikoneistamolla. Kaikki sen tasopinnot oikaistiin ja sylinteriputket, männät, sekä laakerit vaihtuivat uusiin. Tämän ikäiseen moottoriin ei kaikkia osia enää kovin helposti löydy. Englannista tilaamalla ja muutamien viikkojen odottamisella esimerkiksi sylinteriputket kuitenkin saatiin. Esa Pykäläinen kertoo, että moottorin sisäinen tasapainotus tehtiin nyt paremmin kuin konsanaan tehtaalla. Britti-asentajat eivät kiireessään aina ehtineet siihen tarpeeksi paneutua. Siitä johtuivat useinkin moottorien turhat tärinät. Myös kaikki apulaitteet käytiin perusteellisesti läpi. Laturi, startti, alipainepumppu ja diesellaitteet kunnostettiin

uutta vastaaviksi.

Työhuoneesta tehtiin lokaali

Ohjaamo, joka on kuljettajan työhuone, joutuu ammattikäytössä todella lujille: istuinverhoilu jousituksineen ja mekanismeimeineen ovat vanhassa autossa yleensä huonossa kunnossa. Poljinkumit ja käsijarrun "stopparin" hammas, oven lukot sekä erilaiset sähkökytkimet, kuluvat nekin käytössä. Kun kuljettaja joutuu työssään päivittäin ehkä kymmeniä kertoja avaamaan ja sulkemaan oven ikkunaa, on varmaa että nostinlaite kuluu lopulta pilalle. Korroosion lisäksi myös lahoaminen uhkaa sen ajan ohjaamoita, sillä tukirakenteissa käytettiin vielä puuta.

Siksi tukirakenteet uusittiin, samoin verhoilu ja istuimet. Lasitus vaihdettiin tarpeellisilta osiltaan. Niistäkin eräät, kuten ohjaamon kaarevat takakulmalasit, voitiin jättää alkuperäisinä edelleen käyttöön. Näin perusteellisessa rakentamistyössä on selvää, että kaikki rakenteet tulivat vähintään alkuperäisen veroisiksi. Kiteeltä ja lähiympäristöstä löytyy monenlaista erikoisosaamista. Siitä joukosta sai useasti apua, kun kaikkea ei ehtinyt tekemään itse. Koko hankkeen vaatima työmäärä, vaikka tunteja ei laskettukaan, vastaa monilta osiltaan prototyypirakentamista. Viimeistelyn laatu on vielä parempikin, sillä työn lopputuloksessa on tavoiteltu näyttelykuntoa!



↑ Esa Halttunen tarkkana. Lämmityslaitetta kootaan.

Tuomo Flinkman



↑ Keula on kiinni, ja koppi odottaa nostoa paikoilleen



↑ → Alipainejärjestelmän tyhjiösäiliö on yläkuvasa vararenkaan kohdalla rungon sisäpuolella. Se takaa tasaisen alipaineen laitteille. Tyhjiön lähteenä on moottorin jakopäässä oleva lamellipumppu. Jarrutettaessa pääsylinteristä tuleva putki tuo pienenköön nestepaineen vieressä kuvassa oikealla näkyvälle toimilaitteelle. Siinä on mäntä jonka liike avaa yhteyden alipaineelle tehostimeen, joka näkyy mustana säiliönä.

Hieno lopputulos

Kahden Esan, Halttusen ja Pykäläisen, pedantin tarkka vaatavuus ja omakin työnjälki nähdään lopputuloksessa: maalaustyö on tasokasta, kaikki johdotukset ja putkistot siistejä, jopa alkuperäiset valmistuslogot hohtelevat kuin uutena. Valmiina auto oli ensimmäistä kertaa yleisön nähtävänä perinnekonepäivillä Kiteen Pu-

hoksessa heinäkuussa 2007. Siellä kuultiin useampi kommentti onnistumisesta: Kun autoon nousee, aistii helposti tunnelman jonka sen ensimmäinen omistaja on kokenut lähtiessään autollaan sen ensimmäiselle matkalle, joskus keuhalla 1959. Kesän 2008 kuukausina auto oli jo mukana useissa veteraniautotapahtumissa ja muillakin kesäisillä retkillä.

Oikaisu mallimerkintään

Koneviestin 7/2008 jutussa tästä autosta mainittiin virheellinen mallitieto: VAL570. Se on L-tunnuksen mukaisesti linja-autoalusta (tosin niistäkin tehtiin pitkän akselivälän lavakuormureita esim. maidonajoon). Jostakin syystä auton rekisteripapereihin oli merkitty väärä tieto. Esa Halttusen museokunnostetun auton oikea tyyppi on VAK2-4300. Näin asian ovat



↑ Vielä 1950- ja 60-luvuilla arvostettiin suomenkieltä. Esimerkiksi sopii vaikka tämä Vanajan mittaristo.

→ Peltejä asennetaan loppukoonpanossa.

↓ Entisöinnin lopputulos herättää ansaittua ihastelua. Museo-Vanaja on osa suomalaista kuorma-autohistoriaa.



Tuomo Flinkman

