

Suomalaisen kuorma-autoilun historiaa

Vanajan tarina



Pekka Havukainen

Kotimaisen kuorma-autotuotannon alkuna voidaan pitää vuotta 1931, jolloin Oy Suomen Auto-teollisuus Ab perustettiin ja Sisu-merkkisten kuormureiden valmistus alkoi. Sitä ennenkin oli Suomessa jo valmistunut autoja yksittäiskappaleina ja etenkin koreja oli tehty valmiille alustoille.

Sisu-autoja koottiin alkuajoina ulkomailla tehdyistä komponenteista. Suurin yhteistyökumppani oli ruotsalainen Volvo-tehdas, joka toimitti 30-luvun alkupuolisella alustoilla kaikkiaan lähes sataan täällä valmistettuun kuormatai linja-autoon.

Moottorihuolia

Moottorien saaminen kuorma-autoihin oli alusta alkaen vaikeaa.

Kun kotimaista vakavasti otettavaa vaihtoehtoa ei ollut, alettiin maailmalta etsiä kumppania moottoritoimittajaksi. Yhdysvalloissa toimi Buda ja arvostusta nauttunut Hercules Motor Corporation, joiden valikoimista löytyi sopivia bensiinikoneita.

Hyviksi osoittautuneet moottorit ja hyvä yhteistyö etenkin Hercules-tehtaan kanssa kehittyi niin, että se luovutti Sisulle tiettyjä moottorimalleja koskevan valmistuslisenssin. Siksi oman voimakoneen suunnittelussa oltiin liikkeellä 30-luvun viimeisinä vuosina, mutta vasta talvisodan päättyessä oltiin valmiina aloittamaan tuotanto.

Kuusisylinterisen sivuventtiili-moottorin, joka siis oli Hercules-kopio, tehollisuutena oli 75–90 hevosvoimaa, käyttötarkoituksesta

↑ Pertti Siitosen perhekuva Saarella 50-luvulta. Vanajassa istuinvarustus, kun keikkana oli häävieraskuljetus.

riippuen. Iskuilavuus tällä ensiversiolla oli pyöreästi viisi litraa ja moottori sai Sisu-tyypimerkinän AMG. Varsinaisesti tuotanto saatiin käyntiin vuonna 1941.

Suomalainen auto osana sotakonetta

Sisu-bensiinimoottoreita oli tarkoitus käyttää myös jatkosodan aikaan perustetun Oy Yhteissisu Ab:n valmistamissa kuorma-autoissa, joskin osa moottorituotannosta säilytettiin Tampellan konepajan hartioille. Yhteissisu-toiminnan takana oli laaja suomalainen teollisuuden ja Suomen valtion yhteenliittymä, jonka piti al-

kuperäisen suunnitelman mukaan valmistaa tuhansia kuorma-autoja armeijan käyttöön. Pitkään jatkunut sota oli kuluttanut armeijan kuljetuskaluston perin heikkoon kuntoon, eikä ulkomaisia toimittajia poikkeusoloissa ollut tarjolla.

Ensitalaus oli 2000 kuorma-autoa ja puhuttiin, että SA antaa myöhemmin lisätalauksen vielä viidestä tuhannesta kuorma-autosta. Sota-aikana monet ongelmat, esimerkiksi raaka-ainepula ja alihankkijoihin liittyneet vaikeudet, hidastivat uuden Hämeenlinnan naapurikuntaan, Vanajaan rakennetun tehtaan käyntiin lähentemistä.



↑ Paavo Kouvo ja uudenkarhea neliveto-Vanaja, hevosia on takana 136. Kesä 1965.



↑ Siitosen lähes uusi maitorekka kesällä 1959.

Jukka-Pekka Heinonen

Niinpä sodan loppuessa ei vielä ennätetty alkua pitemmälle. Kaikkiaan Vanajassa tehtiin vuoteen 1948 mennessä vain kolmisensataa Sisu-merkkistä autoa. Alkuperäiseen SA-tilaukseen kuuluneille kahdeltuhannelle Sisu-moottorille tuli kyllä käyttöä uudella osoitteella: Sotakorvauksiin kuuluvana osana Sisu-tehtaan osuudeksi jäi yli kahdentuhannen bensiinimoottorin toimittaminen Neuvostoliittoon.

Rauhan tultua armeijan kuorma-autotarve romahti ja toimeksianto autotilauksena peruuntui. Lisäksi rauhansopimuksen ehdot sanelivat Suomen sotilaskaluston määrän hyvin pieneksi. Koko lyhyen historiansa ajan kompuroiden edennyt Oy Yhteissisu Ab ajautui suuriin taloudellisiin vaikeuksiin ja asetettiin selvitystilaan vuonna 1948.

Sitten tuli Vanaja

Sodanaikaisen Oy Yhteissisu Ab-organisaation purkaututtua 1948, Suomeen tuli uusi automerkki, Vanaja. Uusi yritys sai nimen Vanajan Autotehdas Oy. Heinäkuussa 1948 valmistui ensimmäinen Vanaja-kuorma-auto. Sen mallinimi oli V48. Jotkut saattoivat nähdä niinkin, että kaksi kuorma-automerkkiä olisi jatkossa muodostuvassa kilpailutilanteessa parempi ratkaisu. Sisu-merkille olisi tarjolla kotimainen vaihtoehto. Uuden automerkin valmistaminen aloitettiin entisellä Yhteissi-

sun tehtaalla Hämeenlinnan Vanajassa.

Dieselmoottori vakiinnutti nopeasti asemansa

Alussa Vanaja käytti Sisun ja Tampellan valmistamia bensiinikuutoskoneita. Pian kuitenkin valinta tehtiin dieselien hyväksi. Ensikokeilut dieselillä tehtiin 50-luvun alussa saksalaisilla Kämper- ja sveitsiläisillä Saurer-merkkisillä moottoreilla. Suurimpina moottoritoimittajina olivat myöhemmin brittivalmistajat AEC ja Leyland. Tehdas osti vuonna 1955 kerralla suuren erän Leyland-dieseileitä. Toisen erän tehdas osti seuraavana vuotena Hollannista. Ne olivat DAF-yhtymän Leyland-lisenssillä tekemiä moottoreita.

Erikoisuuksiakin kokeiltiin

Erikoisin moottorierä tuli Amerikasta. Kerrotaan että GM:n Cadillac-sivuventtiili-V8 moottoreita oli vielä sodan päätyttyä tulosliittoutuneiden armeijan panssarikalustoa varten noin viisisataa kappaletta. Sodanjälkeisessä ylijäämävaraston huutokaupassa tuli tuolle suurehkolle toimitukselle uusi kohde. Loppuosoite oli silloin vielä kaiketi Oy Yhteissisu Ab. Näitä koneita asennettiin sitten Vanaja-kuormureiden voimakoneeksi melko paljon, kaikkiaan noin sataan autoon. Panssarivaunuja varten tehdyt moottorit oli suunniteltu taistelikäytössä olevaa lyhyttä käyttöikää varten.



↑ Olavi Haapasen VKB-Vanaja Porissa.

Patria -arkisto



↑ Vanajan kymppipyörämalli nostotelillä 50–60 lukujen taitteesta.

Siksi mm. venttiilien välissäädön normaalirakenteita ei näissä koneissa ollut.

AEC:sta tuli sitten pitkäaikainen voimakone Vanaja-kuorma-autoihin ja busseihin. AEC-moottoreita nostettiin Vanaja-autojen nokalle varmuudella ainakin yli kaksituhatta kappaletta. Useis-

sa kaupissa AEC:n kanssa oston kertaerän suuruus oli 500 moottoria. Jos koko Vanaja-historiaa katsotaan, lähes yhtä suuri kokonaisuus lienee ollut Leylandin kanssa. Pieni osa näiden molempien valmistajien moottoreista oli linja-autoihin asennettavia vaakasylinterimuunnoksia. Jon-

Jukka-Pekka Heinonen



↑ Kolme Vanajaa. Vasemmalla on kiteeläisen Paavo Kouvon neliveto Onkamo-Parikkala ratatyömaalla 1966.



Jukka-Pekka Heinonen



kin verran moottoreita ostettiin myös Fordilta ja Perkinsiltä. Asennettiinpa muutama autoon sen tulevan omistajan itsensä tehtaalle tuoma moottori!

Suomalaisten ja brittien hyvää yhteistyötä

Brittidieselvalmistajat arvostivat suomalaisia kumppaneitaan. AEC-tehdas luovutti Vanajan kokeiltavaksi uusimmat moottorimallinsa. Esimerkiksi uusi V8-kone oli kokeiltavana jo pienempänä, 12,1 litraisena alkutuotantomallina. Niitä on, Vetku-miesten tutkimien dokumenttien mukaan, asennettu kokeilumielessä kuuteen pitkärunkoiseen Vanajakuormuriin. Näin tehdas sai heti tuotantoa alettaessa arvokasta palautetta moottoriensa selviämistä pohjoismaiden monesti hyvin vaativissa olosuhteissa.

Vanaja oli luotettava työjuhta

Eräät Vanaja-tehtaan perusmallit olivat tuotannossa pitkään. Vaihteistona oli monesti kestävydestään tunnettu synkronoitu Fuller ja takasilta oli rakenteeltaan hyvin vankka. Perusmallissa suurin osa autoista varustettiin tuplaperällä. Vanajan vahvuuksia olivat erikoisen luja runko, kantava jousitus ja riittävästi mitoitettu voimansiirto. Vaihteisto, kardaanin, perä ja takasilta olivat kestävä maineessa.

Oma lukunsa oli Vanajan telimallien hydraulinen nosto. Se pystyi nostamaan teliakseliston ylös jopa täyden kuorman ollessa päällä. Telijärjestelmän kehittäjä oli suomalainen DI **Veikko Murosen**. Kuusikymmentäluvun alussa kenelläkään muulla valmistajalla

ei ollut vastaavan veroista tarjolla, sillä muiden merkkien kuormureissa käytettiin vielä kömpelöitä mekaanisia ketjuvirityksiä. Kun Vanaja-automerkki poistui markkinoilta, monet sen kehittyneet rakennatarkaisut siirtyivät Sisun tuotannossa käytettäviksi.

Kansainvälisellä mittapuulla Vanaja kuului pieniin valmistajiin. Kuitenkin se pystyi nopeasti luomaan varsin laajan oman malliston. Päätuotteita olivat tavalliset kuorma-autot, mutta bussialustakin tuli tarjontaan jo vuonna 1950. Myös ensimmäinen takamoottorinen Suomessa tehty linja-auto oli Vanaja-merkkinen, se voitiin esitellä 1956.

Vuonna 1957 tulivat markkinoille uudet kuormurit, vetävällä telillä oleva 6x4 malli ja kaksiakselinen 4x4-vedolla varustettu kuorma-auto. Murosen kehittämä

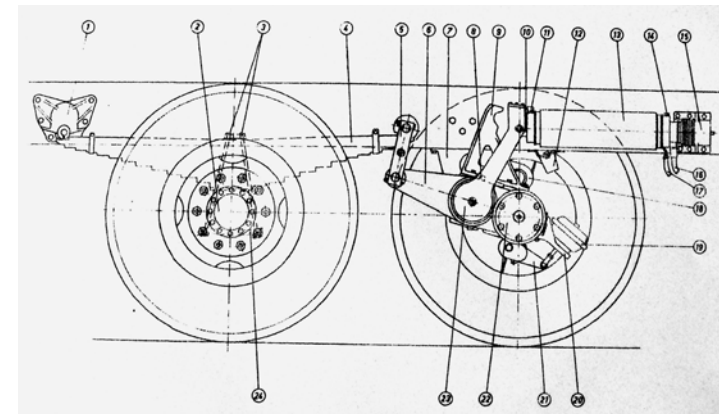
←↑ Nosturialustoja ehti olla markkinoilla useita versioita sekä nokallisina että bulldogeina. Alkuvuosien nokallisissa 3- ja 4-akselisissa oli käytössä AEC-dieselit 8,5 tai 11,3 litran iskutilavuuksilla. Neliakselisissa 8x4 vetojärjestelmän bulldogeissa oli suurin Vanaja-mallien AEC-kuutonen, 12,4 litran AV760-moottori. Kaikille nosturialustoille oli yhteistä se, että telit olivat "läpivettäviä" ja rungon ja akselistojen välillä ei ollut jousitusta. Loppuvuosina vaihteistot olivat 9- tai 13-lovisia Fullereita. Alkumalleihin asennettiin perus-Fullerin ohella saksalaista ZF:ää. Kaikkien mallien nosturit tulivat Lokomolta.

edistysellinen nostoteli tuli tuotantoon 1960. Samaan aikaan tuotiin markkinoille ilmajousituksella varustettu Vanaja- linja-auton alusta.

Erikoisajoneuvoalustoja

Vanaja-valikoimaan kuuluivat lisäksi monenlaiset erikoisajoneuvoalustat. Siihen ryhmään lasketaan muutamat kiskoautot, armeijan maastokuorma-auto-prototyyppit ja erikoisraskaat työmaakuormurit. Oman ryhmänsä muodosti nosturialustojen valmistus, johon oltiin laajemmin lähdyssä Lokomon kanssa 1968. Veteraanikuorma-autojen seuran tietojen mukaan tähän ryhmään kuului myös viimeinen varsinaisen Vanaja-tuotannon edustaja. Se oli nosturialusta Lokomolle, tyyppiltään TTB6+6-76 ja valmistuspäiväksi tuli 22.12.1971.

Risto Pennanen



↑ Vanajan teliakseli oli aikanaan (ja on yhä!) hyvin edistysellinen. Teli pystyy nostamaan akselin ilmaan, vaikka autossa olisi täysi kuorma päällä.

1. Jousenkorva 2. Vetoakseli 3. Kiinnityssinkilät 4. Jousipukka 5. Teliriipuke 6. Tasapainovipu 7. Kannatinpukki 8. Varoventtiili 9. Työntöhaarukka 10. Männänvarsi 11. Huohotin 12. Rajoitintyyny 13. Nostosylinteri 14. Ilmaruuvi 15. Kulmanivelen korva 16. Öljyn tuloputki 17. Öljyn paluuputki 18. Lukituskorvake 19. Jarrusylinteri 20. Jarrusylinterin korva 21. Säätövipu 22. Teliin pyöräakseli 23. Tukiakseli 24. Aluslevy.

→ Pertti Siitosen aurausta varten varustettu Vanaja 505 talvikuvassa



Tässä Vanajassa on tukinajovarustus. Alusta on nelivetoinen VKN2-4300, moottori AEC AV470 (teho 135 hv). Vuosimalli on 1960.

7500 Vanajaa

Vanaja-autot ehtivät olla markkinoilla pyöreä kaksi vuosikymmentä. Kuluvana vuotena 2008, juhlitaan hämeenlinnalaisten kuorma- ja linja-autojen kuusikymmenvuotista historiaa. Yhteensä valmistettiin kahden vuosikymmenen aikana lähes 7500 Vanaja-merkkistä ajoneuvoa.

Vuonna 1968 Vanaja-yhtiö sulautettiin osaksi Sisu-autotehdasta. Vaikka viimeiset Vanaja-merkkiset autot siis tulivat tuotantolinjalta ulos 1971, liikenteessä ainakin kuormureina niitä oli vielä 90-luvulle asti.

Sisu-historian juhlia ja Vanaja-kaihoa

Nykyinen Oy Sisu Ab-yhtiö juhli vuonna 2001, kun 50 000:s Sisu-merkkinen auto tuli ulos kokoonpanohallista. Uudelleen oli aihet-

ta juhlaan vuonna 2006. Silloin Sisu-tuotannon aloittamisesta tuli kuluneeksi 75 vuotta. Vuosiin mahtuu paljon vaikeuksia, mutta myös monta upeaa menestyksen hetkeä. Kun Sisu ja Vanaja yhdistettiin vuonna 1968, suomalainen kuorma-auto oli jo vahvassa suosiossa. Uskottiin ettei fusio kovin paljon kaupantekoa vaikeuttaisi. Tosin eräät kiihkeimmät Vanaja-kuskit vannoivat, etteivät ikinä tule nousemaan Sisu-auton rattiin.

Nykyään Vanaja-automerkki elää vielä muistikuvissa, veteraanien valokuva-albumeissa ja kirjojen lehdillä. Veteraanikuorma-autoilijoiden harrastajapiirin kokoontumisissa autoja yhä nähdään. Silloin ne useinkin ovat todella hienoon kuntoon rakennettuja museoesineitä. Oy Yhteissisu Ab ja erityisesti sen perinnettä jatkamaan syntynyt Vanajan Autotehdas Oy, ovat osa yhteistä selviytymistarinaamme, sitä kuinka Suomi kohosi jaloilleen ras-

kaiden sotavuosien jälkeen. *Tarinan lähteenä on käytetty mm. Olli Blombergin kirjaa Suomalaista Sisua vuodesta 1931, sekä Veteraanikuorma-autoilijoiden Seura Vetkun nettisivustojen. Lisänä ovat olleet kirjoittajan omat arkistot ja muistikuvat. Niitäkin on täydennetty keskustellen vanhojen autoilijaveteraanien kanssa. Vanhoja kuorma-autoilukuvia kuvia on löytynyt lukuisten Vanaja-miesten albumeista. Kirjoittaja kiittää siitä, että niitä on luovutettu tätä artik-*