

■ *Tekniikan museo Helsingissä on koonnut näyttelyyn, joka esittelee suomalaisen ajoneuvotuotannon pitkää taivalta. Tämä osaamisen ja sitkeän yrittämisen alue onkin aika huonosti tunnettua; nyt on mahdollisuus imaista kerralla sen perustiedot.*

Suomalainen ajoneuvoteollisuus on kärsinyt ymmärrettävästi pienistä kotimarkkinoista. Uudenkaupungin autotehtaan lisäksi varsinaista massatuotantoa onkin ollut vain mopediä valmistuksessa. Toisaalta yksilöllisempi kuorma- ja linja-autojen tekeminen ja varusteleminen jatkuu edelleen. Kuten näyttelyssä saattaa havaita, suomalaisilta ei ole puuttunut kekseliäisyyttä ja sitkeyttä. Kuitenkin rahaa ja ostajia on ollut niukemmin, joten elämään jääneet ideat keskittyvät joko auton osiin, erikoisajoneuvoihin tai mopedeihin.

Tekniikan museoon Helsingin Vanhaankaupunkiin koottu näyttely on hyvä läpileikkaus ajoneuvoteollisuuden ja innokkaiden harrastajien työstä. Aihe on vaativa, sillä kehitystä on kautta aikojen säädellyt muu maailma, lähinnä taloudelliset tekijät. Niiden kytkeytyminen tulee esiin Autoja, mopoja ja moottoripyöriä – Made in Finland -näyttelyssä. Liiankin usein museot panevat näytteille yksittäisiä esineitä ja kertovat niiden historian, mutta ajan suuri virta jää hahmottomatta.

Ainutlaatuisia yksilöitä

Näyttelyssä olevat autot ovat harvinaisuuksia, sillä mitään niistä ei ole valmistettu massoittain, saati että niitä olisi säästynyt joukoittain, ja monet ovat alunperinkin ainoita kappaleita. Moottoripyö-



Tämä itserakennettu OH-Special lienee saanut vaikutteita muotohinsa suoraan Ankkalinnasta. Roverin tekniikkaan perustuva auto palkittiin aikoinaan, ja se onkin peltiseppän mestarinäyte. Se on tosin täysin sopimaton sarjatuotantoon.

Teksti ja kuvat: Lauri Lehtinen

Kun isoisä auton rakensi **Suomalaisen ajoneuvon taival näytteillä**

ristä ja mopoistakaan ei voi luokitella yleisiksi muita kuin 60-luvun lopun Tunturin ja Soliferin.

Mopojen kehitystä esitellään myös hyvien kuvataulujen avulla. Kun lainsäädäntö salli ajaa mopoa ilman erillistä ajokorttia ja kun niiden vakuutusmenettely oli selkeä ja järkevä, suomalainen maaseutu nousi mopon selkään. Kysyntä ja tekninen kehitys sanelivat tämän kiintoisan ajoneuvon kohtalon, kunnes muoti tappoi sen. Muutama vuosi sitten mopo teki paluun skootterina, mutta silloin kotimai-

nen tuotanto oli jo kuollut.

Kuvataulut ovatkin näyttelyn parasta antia. Tekstit ovat asiantuntevia ja niissä on historiallinen perspektiivi. Lisäksi suomalaisen kuorma- ja linja-auton historiaa on vaikea esittää oikeilla autoilla – niitä mahtuisi näyttelytilaan vain pari. Mainittakoon, että raskaan kaluston entisöiminen ja käyttö on harrastajalle mahdollonta jo pelkästään vaadittavien tilojen takia. Siinäkin mielessä mopo on helpompi hoidokki.

Sota, pula, säännöstely

Monessa tapauksessa suomalaiselle ajoneuvovalmistukselle on ollut pakottavat kannustimet. Pula-aikana oli edullista käyttää paikallista työtä, sota-aikana suurin osa autoista saatiin viholliselta lend-lease-steal-pum-pum -sopimuksilla, ja sodan jälkeen tuontia säännösteltiin voimakkaasti. Kotimaiselle teollisuudelle oli siis pakkorako.

Kuorma- ja linja-autojen korittaminen oli toki globaali tapa ennen sotia. Autojen alustat lähtivät

Tervetuloa Tekniikan museoon

Vuonna 1969 perustettu Tekniikan museo on valtakunnallinen erikoismuseo. Museorakennukset sijaitsevat Vanhassakaupungissa, kauniissa Kuninkaankartanonsaarella, Vantaanjoen suulla. Alue sopii luonnon ja historiallisen taustan vuoksi erinomaisesti retkikohteeksi. Alueella voi myös kalastaa. Kalastuskortteja voi ostaa saarella sijaitsevasta Ravintola Kuningaskalastajasta, puh. (09) 728 1251.

Viikintie 1, 00560 Helsinki
Puhelin: lipunmyynti (09) 7288 4428, toimisto (09) 7288 440, fax (09) 7288 4466
Näyttelyt avoinna: kesäkausi 1.5.-31.8. ti-su klo 11-17
syyskausi 1.9.-30.4. ke-su klo 12-16

Lisätietoja: www.tekniikanmuseo.fi



Kilpa-autojen lisäksi Max Johansson on suunnitellut tämän Teijo-pakettiauton. Tuotantomäärä on meikäläisittäin aika suuri, noin 100 yksilöä. Kohtaloksi koitui kuitenkin ulkomaisten kilpailijoiden massatuotannosta saama valmistustehokkuus. Volkswagenin tekniikkaan perustuvan työjohdan piirteet ovat kohteliaasti ilmaistuna selkeän suoraviivaiset.

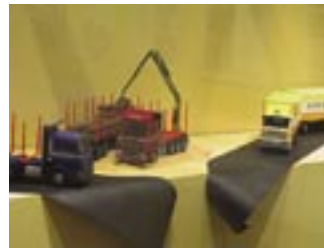
tehtailta varsin pelkistettyinä, ja ohjaamoita myöten ne viimeisteltiin kohdemaassa paikallisten olosuhteiden ja resurssien mukaan.

Sodan jälkeen kuorma-autojen ohjaamot tulivat tehtaalta, mutta lava- ja korirakenteet toteutetaan yhä tilaajan speksien mukaan. Linja-autot saapuvat tehtaille edelleen alustoina, joskin valmiiksi koritettujen bussien kauppa maasta toiseen on viime aikoina yleistynyt voimakkaasti. Maassamme on yhä elinvoimainen koreiteollisuus.

Suomessa rakenneltiin henkilöautoja ja moottoripyöriäkin myös siksi, että valuutan säästämiseksi tuontia rajoitettiin voimakkaasti. Nämä kalustopulasta virinneet hankkeet ovat myös esillä kuvataulussa, ja paikalla on myös yksi tämän kauden itserakennettu autokin, Roverin tekniikalla toteutettu OH-Special.

Kilpa-autojakaan ei unohdettu

Sekä Suomessa että Virossa on tehty aika paljon kilpa-autoja.



On ällistyttävää, kuinka korkealaatuisia leluautoja maassamme on tehty. Muoviset, karkkipusseista 50- ja 60-luvuilla saadut pienoismallit vaihtuivat myöhemmin näihin raskaasta kalustosta esitteleviin luomuksiin.



Jokaisen emännän toivemopo 1959, myöhemmin Pappa-Tunturina tunnettu, huikean 200 000 kappaleen valmistusmäärään yltänyt kiittäjä. Istuma-asentokin oli kotoisa, se muistutti mukavasti lypsyjakkaraa.



Myöhemmin matkapuhelintuotantoakin kokeilleen Nokian vahvimpia brändejä olvat vielä 60-luvulla renkaat ja saappaat. Näyterenkaiden takana selkeät taulut, joilla kehityksen askeleet liittyvät kävijän mielessä yhtenäiseksi historian kuluksi.

Sotien molemmin puolin rakennettiin amerikkalaisten henkilöautojen ympärille Eläintarhasakin säännöllisesti nähtyjä specialeja. Kun 50-luvulla laadittiin säännöt Formula Midget -autoille, niitä suunniteltiin ja valmistettiin myös Suomessa. Myöhemmin valmistettiin kymmeniä Vee-max-kilpureita Formula V -luokkaan. Näyttelyssä on myös kilpa-auto, Curt Lincolnin entinen Formula junior -luokan Cooper.

Suomessa rakennettua kilpailustoa on jonkin verran tallessa, ja melkoisella varmuudella sitä nähdään yhä enemmän alkuperäisessä käytössä - Historic-kilpailuissa. Nykykäyttöä rajoittaa jonkin verran se, että suomalaisvalmistetut ovat pääosin rungoiltaan teräsputkesta tehtyjä ristikkorakenteita. Niiden valmistaminen oli helpompaa, mutta kolariturvallisuus huono myöhempään alumiinikotelo- ja komposiittiratkaisuihin verrattuna.

Kiintoisa tutustumiskohde

Autoja, mopoja ja moottoripyöriä - Made in Finland -näyttely on kiinnostava leikkaus suomalaisen tekniseen historiaan.

Jos haluaa laajentaa katsausta, saman päivän aikana voi valita kohteikseen automuseot Helsingissä ja Espoossa sekä Ilmailumuseon Vantaalla. Niiden kalusto on pääosin ulkomaista valmistetta, mutta kytkennät Suomeen ovat vahvat.

Ei sovi myöskään unohtaa Tekniikan museon päänäyttelyä, johon pääsee samalla lipulla kuin maamme ajoneuvovalmistusta esittelevään osaankin. Tekniikan osuus elämäämme muuttavana ja tapojamme muokkaavana yhteiskunnan osana on kiinnostavaa. Siihen tutustuminen karsii myös asenteellista teknologiakammoa, joka toisinaan pulpahtelee yleisessä ajatustenvaihdossa. □