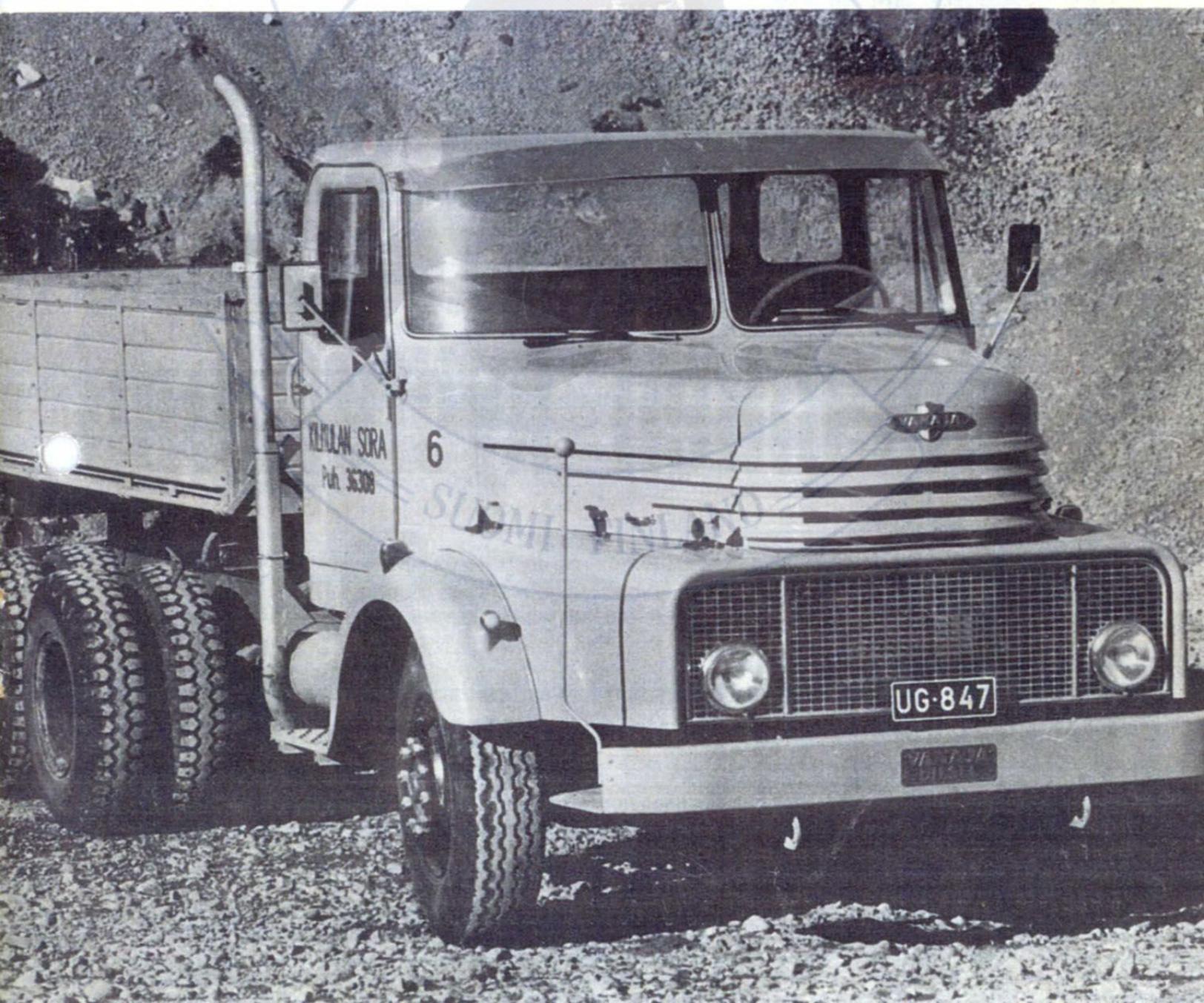
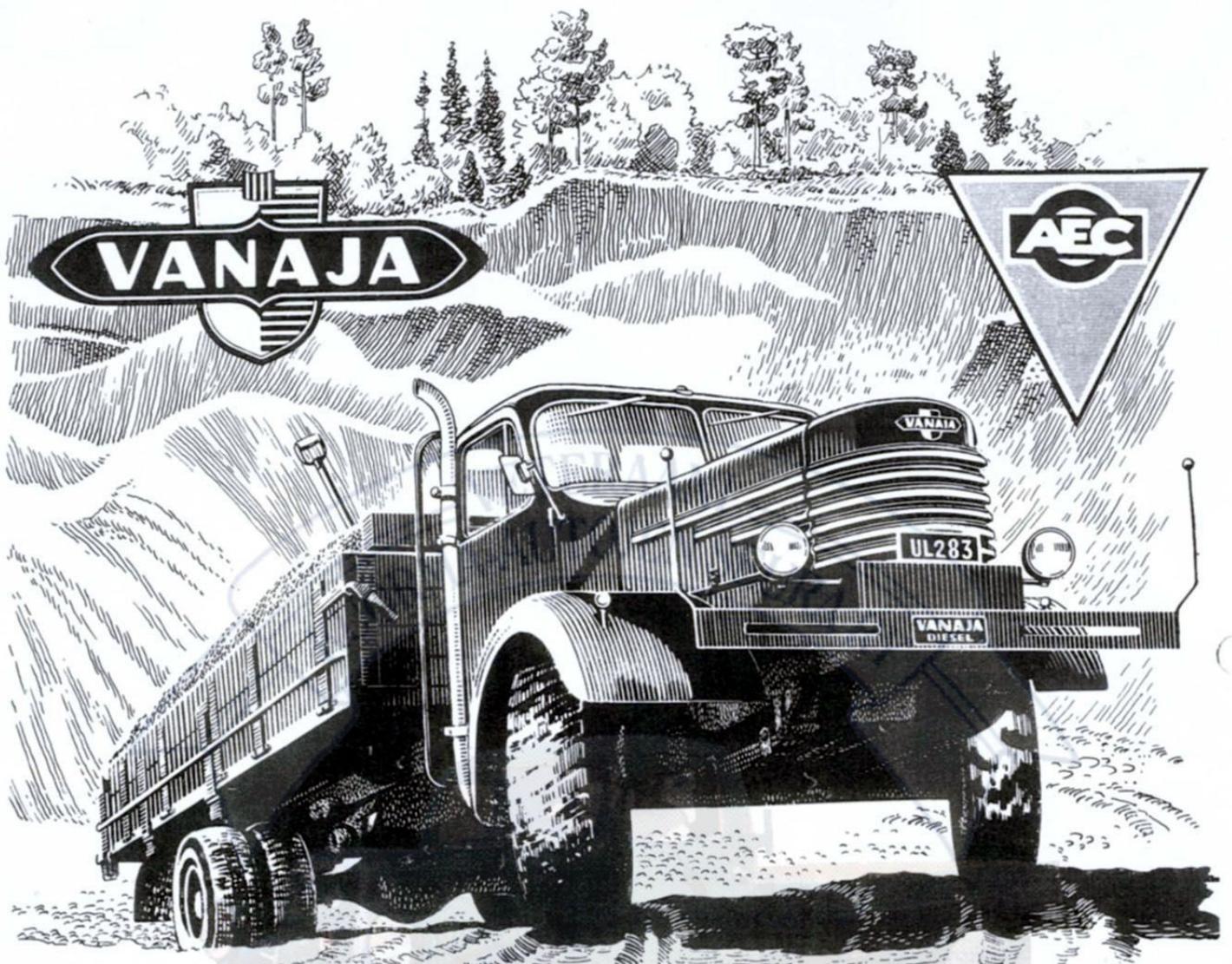


N:o 1 1963

# VANAJA VIESTI





# UUSI VANAJA A2-47/4300 - todellinen hyötyvaunu

Uusin mallimme A2-47/4300 on todellinen hyötövaunu, tarkoitettu nimenomaan automiehille, jotka ovat tottuneet vaatimaan ajokeiltaan paljon. Moottori, runko, jouset — kaikki on suunniteltu kestämaan kovaa rasitusta. Niinpä A2-47/4300 onkin kuormauskyvyltään luokkansa ykkönen.

**ERIKOISEDUT: KOKONAISPAINO 12.500 kg**  
**LAVAN PITUUS 4,3 metriä**

Vakiovarusteina: • 2-nopeuksinen taka-akselisto. Väilytys 6,65 — 9,13:1 • 2-nopeuksinen peruutusvaihte vaihdelaatikossa (yhteensä 4 peruutusnopeutta) • Tandemtehostajalla varustetut alipainenestejarrut • Edessä 14 ply 10.00" — 20" NOKIA-renkaat • Tehokas ja kiihtyvä 144 hv uusittu AEC AVU-470-moottori.



Vanaja A2-47/4300:n AEC AVU-470-moottori. Teho 144 hv SAE/2200 kierr./min. Vääntömomentti 52,3 kpm/1000 kierr./min. Sylinteritilavuus 7,7 l.

**VAIHTAKAA VAHVEMPAAN - VAIHTAKAA VANAJAAN**

VETERAANI  
KUORMA-AUTOJEN SEURA RY

---

## **SUOMALAISESTA METALLITEOLLISUUDESTA - JA SUOMALAISUUDESTA**

---

Meillä suomalaisilla on eräs paha kansallinen puute. Nimittäin puute riittävästä ja oikeutetusta itsetunnosta ja uskosta omien voimiemme ja kykyjemme olemassaoloon. Tämä ominaisuutemme johtaa usein liialliseen ulkomaalaisuuden ihannoimiseen sen kaikissa ilmenemismuodoissa. Myönnettävähän on, että meillä niin kuin kaikilla maailman kansoilla on aina oppimista muilta, mutta liian helposti meillä uskotaan, että kaikki ulkomainen on pätevämpää kuin kotimainen.

Erityisen selvästi tämän hengen saa tuntea kotimainen metalliteollisuutemme. Vielä eletään siinä käsityksessä, että vain puunjalostus ja muut "perinteelliset" teollisuudenhaarat ovat ulkolaisiin nähden kilpailukykyisiä. Silloin unohdetaan, että maamme metalliteollisuudellakin on vanhat ja vankat perinteensä "rautaruukkien" aikakaudelta.

Suomalaisen metalliteollisuuden voimakkain elpyminen on tosin tapahtunut pakon sanelemana. Viimeiset sotamme ja niiden aiheuttamat sotakorvaukset opettivat meidät käsittämään, että suomalainen metallimies — olkoon hän sitten tehtaansa insinööri tai ammattimies — täyttää paikansa erinomaisesti kansainvälistenkin mittapuitten mukaan.

Meidän tulee oppia uskomaan suomalaisuuteen, sillä siihen on olemassa vahvat perusteet. Nykyhetkellä, jolloin kansainvälisen kaupan integraatio tuo ulkomaisen kilpailun markkinoillemme yhä voimakkaampana, tulee meidän jokaisen asennoitua suomalaiseen tuotantoon toisin tavoin kuin aikaisemmin. Tämä asenne muodostukoon meille suomalaisille uudeksi 1960-luvun isänmaallisuusasenteeksi.

# VANAJAN AUTOTEHDAS OY 20 VUOTTA

Huhtikuun 13. päivänä täytti yhtiömme 20 vuotta. Varsinaiset juhlallisuuudet vietettiin omassa keskuudessamme Hämeenlinnassa hotelli Aulangon suojissa 17. päivänä huhtikuuta. Juhlallisuuksiin järjestetyn laulu- ja soitto-ohjelman lomassa puhui yhtiömme johtokunnan puheenjohtaja, toim.joht., ev.ltn. evp. Vilho J. Koivisto, mainiten muun muassa, että 20 vuotta on lyhyt aika liikeyrityksen historiassa. Kuitenkin autoalalla se on jo huomattava, jopa monessa mielessä urauurtava. Tehtaan päätehtävänä on edelleenkin, mainitsi puhuja, suomalaisen autoteollisuuden kehittäminen. Yhtiön toimitusjohtaja, dipl.ins.



Merkkien saajat ryhmäkuvassa.

Ekonomi Eila Vaarna kiinnittämässä Keskuskauppakamarin ansiomerkkiä toimitusjohtaja Ilmari Karttusen rintaan. Vasemmalla johtokunnan puheenjohtaja ev.ltn. evp. Vilho J. Koivisto, joka suoritti ansiomerkkien jaon.



Ilmari Karttunen loi puheessaan lyhyen katsauksen yhtiön historiaan luonnehtien samalla VANAJA-autojen rakenteiden kehitystä, Koska autoteollisuus maassamme on niinkin nuorta, on jokaisen sen parissa työskentelevän ihmisen henkilökohtainen työpanos erittäin tärkeä.

Juhlallisuuksien yhteydessä suoritettiin Keskuskauppakamarin palvelusvuosista myöntämien ansiomerkkien jako. Ansio-merkin saivat:

20-vuotismerkin: siivooja Selma Järvinen.

15-vuotismerkin: toimitusjohtaja Ilmari Karttunen, sosiaalipäällikkö Yrjö Tuompo,

osastopääll. Mikko Koistinen, konttorivirk. Hjördis Tukiainen, piirtäjä Oiva Toivonen, kortistonhoitaja Hilja Salonen, varastonhoit. Veikko Luoma, tarkastaja Yrjö Haakana, autonkulj. Väinö Helin, asentajat Väinö Kanerva, Veikko Lehto sekä Erkki Niemi, autonkulj. Väinö Nikkilä, asentaja Yrjö Nousiainen, laitospies Jouko Oksanen, hitsaaja Olavi Pekki, asentaja Sauli Rantanen, ulkotyöm. Juho Riemunen, asentaja Jaakko Sillanpää, lämmittäjä Antti Tyrylä, kust.lask. Unto Salo, asentaja Urho Leppänen, työkaluviil. Pekka Alonen ja varastomies Urho Laitamäki.



Liikennöitsijä T. Rantasen uusin hankinta. "TELI-VANAJA" T-69 Neste Oy:n polttonesteajossa.

# KESKI- SUOMEN KUULUMISIA

Tutustuessaan Keski-Suomen piiriin osui lehtemme edustaja kauniiseen Saarijärven kirkonkylään ja kävi siellä tervehtimässä liikenteenharjoittaja Viljo Möttöstä. Kovin kotimainen "autoiluyhdistelmä" Saarijärveltä löytyikin, sillä VANAJA-kannalla hoidetun puutavara- ja säiliöliikenteen lisäksi harjoittaa Viljo Möttönen myös huoltoasematoimintaa UNIONin merkeissä.

Autoilusta tarinoidessamme kävi ilmi, että talon isäntä — syntyisin muuten Savon Muuruvedeltä — on jo nuorukaisiästä lähtien toiminut autoalalla, aluksi linja-

autonkuljettajana ja sittemmin sota-aikana autokompaniassa. Sodanjälkeisinä vuosina saatiin pieni peruspääoma luoduksi ensimmäisellä omalla autolla, Chevrolet-merkkisellä henkilökuorma-autolla.

Ensimmäisen VANAJA-autonsa hankki Viljo Möttönen v. 1954; päivämääräkin on tarkoin jäänyt mieleen — 18. 2. Seuraava hankittiin kahden vuoden kuluttua, kolmas vuotta myöhemmin, ja nyt käsittää autokanta jo neljä yksikköä, joista vanhin VANAJA on hankittu v. 1957 ja uusin viime vuoden lopulla.

Tutustuimme taloon, sen henkilökuntaan ja kävimme vielä "dieseljätkien" savotallakin.

1. Viljo Möttösen VANAJA-kalusto taustanaan huoltoasemakiinteistö.
2. Kuormat vaappuvat ja kiinnitysketjut kirskuvat, kun puu siirtyy korpeen tehtyä talvitietä pitkin lopulliseen käyttöpaikkaansa. Maaperä tien kohdalla on kesäaikana polvenkorkuista kivilouhikkoa.
3. Talonväki perhekuvassa, josta puuttuu 15-vuotias esikoinen. Hän oli kuvanottohetkellä mäenlaskukilpailuissa.
4. Kuorma "dieseljätkien" savotalla. Talvitie on tehty suolle, joka kesäaikaan tuskin kantaisi yhtä ihmistä.
5. Talon isäntä ajomiehineen ja "jälkikasvui-neen". Vasemmalta lukien kuvassa Vilho Rein, Viljo Ruotsalainen, 13-vuotias Kari Möttönen, joka pihalla manövreerasi isoilla säiliövaunuilla kuin mies ikään, Viljo Möttönen, Erkki Lehtonen, Reino Ruotsalainen ja Tapani Savinen.



2



3



4



5



Maamme autokaupalle on tunnusomais- ta, että se usein liikevaihtoon ja henkilö- kunnan määrään nähden kuuluu paikka- kuntansa vähittäiskaupan suurimpiin, vaikkakin samalla iältään nuorimpiin. Näin on myös Pohjois-Karjalan jälleen- myyjämme E. Salomaa Oy:n laita. Liike perustettiin sotien jälkeen v. 1946 lähinnä polkupyöräkorjaamoksi ja urheiluväline- myymäläksi. Jo parin vuoden kuluttua lii- tettiin toimintaan myös auto-osasto, joka aloitti Konela Oy:n edustuksilla ja liitti myyntiohjelmaansa v. 1950 Peugeot-autot. Toiminnan voimakkaasti laajentuessa ra- kensi liike oman huoltokorjaamon esikau- punkialueelle v. 1954. Korjaamo oli pakko laajentaa jo neljän vuoden kuluttua. Sa- maan aikaan erosi urheiluvälinelinja liik- keestä kokonaan, ja auto-osasto muutti omaan, n. 400 m<sup>2</sup>:n suuruiseen huoneistoon.

Vuonna 1955 perustettiin Automaa Oy- niminen sisaryhtiö Nurmekseen, ja kahta vuotta myöhemmin liitettiin autoedustuk- siin VANAJA-linja. Liikkeen ripeä ja voi- makas laajentuminen pakotti jo kaksi vuotta korjaamorakennuksen laajennuk- sen jälkeen tekemään uudet suunnitelmat, joiden perusteella v. 1961 koko liike pääsi muuttamaan saman katon alle uuteen ajanmukaiseen liikekiinteistöön. Tällä het- kellä on E. Salomaa Oy:n palveluksessa jo lähes 100 henkilöä, joiden tehtävät jakau- tuvat eri toimintahaaroihin, automyyntiin, varaosamyyntiin, konttoriin, korjaamoon ja huoltoasemalle.

1. Kaksi vuotta sitten valmistui E. Salomaa Oy:lle uusi ajanmukainen kiinteistö, jonka suojiin koko liiketoiminta on keskittynyt.

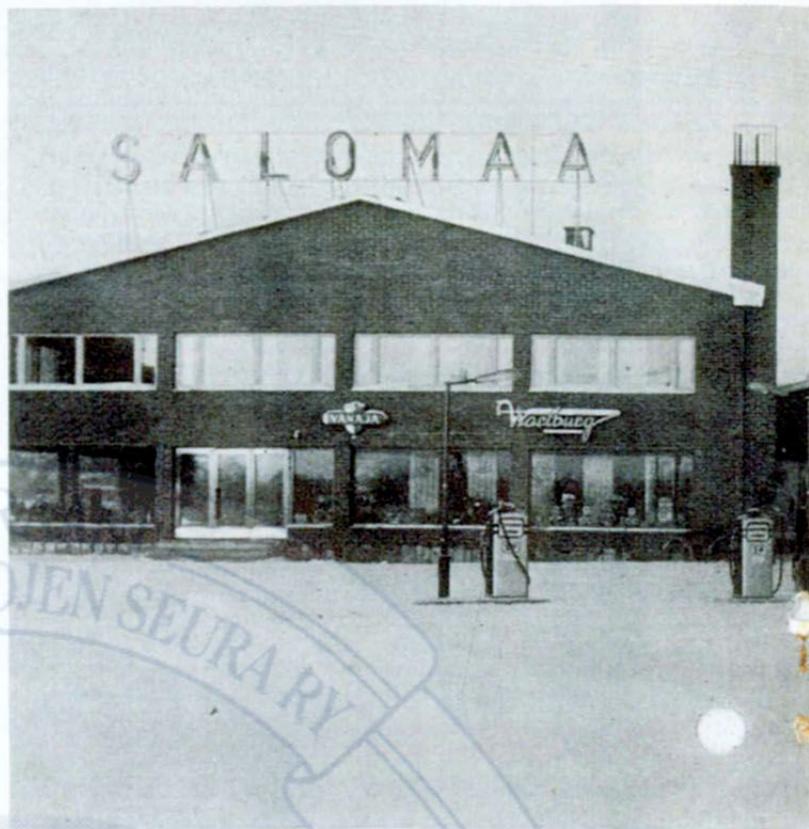
2. Liikkeen toimitusjohtajana on sen perustami- sesta asti toiminut johtaja Erkki Salomaa, jonka laajaa kokemusta ja asiantuntemusta on käytetty paljon myös oman liikkeen ulkopuolella eri yhteis- öissä ja liikelaitoksissa.

3. Yleiskorjaamo huoltotiloineen on paikkakun- nan suurin ja varustettu ajanmukaisin laittein ja konein.

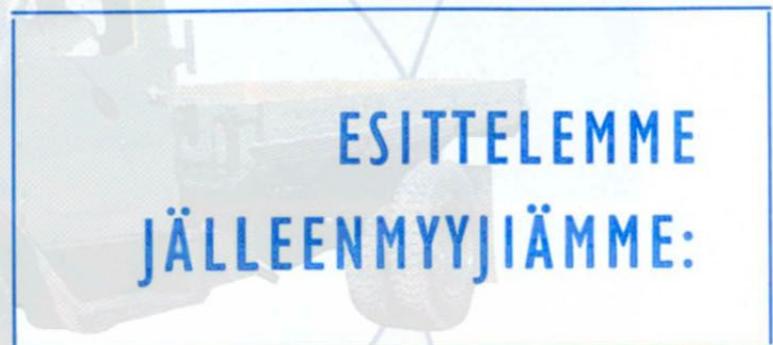
4. Osa liikkeen henkilökuntaa viettämässä yh- teistä pikkujoulua.

5. Varaosamyymälä ja sen henkilökunta. Vasem- malta varaosapäällikkö Erkki Hyttinen ja myyjät Martti Sinkkonen, Jouko Parviainen, Arto Neu- vonen, Pertti Innanen ja Pertti Huttunen.

6. Nurmeksen sisarliike Automaa Oy toimii uu- dessa nykyaikaisessa liikehuoneistossa.



1



3



4





2

# E. SALOMAA OY

JOENSUU



6





## LINJA-AUTOUUTUUS

Vanajan Autotehdas Oy on ottanut tuotanto-ohjelmaansa uuden linja-autonalustan. Tämä nk. "Pikku-bussi" on tarkoitettu lähinnä koululaisym. tilausliikenteeseen. VLB-40/4300 -alustan tärkeimmät tiedot:

Akseliväli 4300 mm  
 Etuylitys 1550 „  
 Takaylitys 2570 „  
 Alustan oma paino n. 3750 kg  
 Sallittu kokonaispaino 10.800 kg  
 Moottori Leyland 0.400  
 Vaihteisto Fuller 5A-430  
 Renkaat 8.25—20" tai 9.00—20"

## UUSI SORALIIKE ETELÄ-SUOMESSA

Tämän vuoden alussa aloitti Uudenmaan läänin Pyhäjärven kunnassa toimintansa uusi soraliike, Kilmulan Sora. Rakennussoran pääasiallisina ostajina ovat Helsingin rakennustyömaat, joskin toimituksia on muuallekin Uudenmaan läänissä. Kuljetuskalustona uudella yhtiöllä on käytössään kuusi uudenmallista VANAJA sora-autoa, jotka ovat mallia TT-47/4000 + 1230. Autoissa, joiden kuormauskapasiteetti on 8 m<sup>3</sup>, on ns. tandem-teli, eli teliakseliston molemmat akselit ovat vetäviä. Kuvassamme kolme Kilmulan Soran kuudesta Teli-Vanajasta.



## UUSI JÄLLEENMYYJÄ

Huhtikuun 16. päivänä aloitti toimintansa uusi VANAJA-jälleenmyyjä Kuopiossa. T:mi Väänäsen auto on uusi autoliike, jonka johtajana toimii liikkeen omistaja Kauko Väänänen. Osoite Kuopiossa on Kauppakatu 52 ja puhelinnumero 21 757.

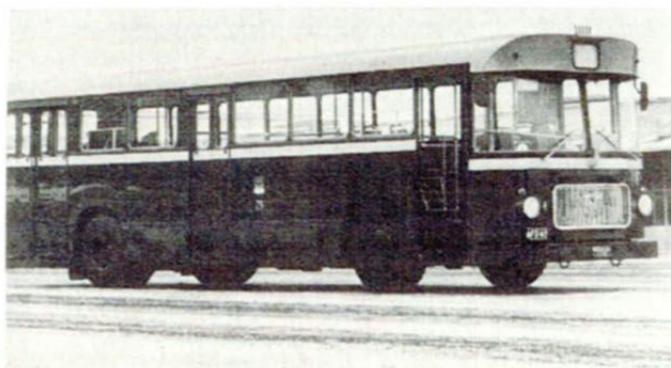


Avajaispäivinä oli liikkeessä vilkasta, ja väkeä kävi kumpanakin päivänä paljon.

Avajaisten yhteydessä oli liikkeen edustalla näytteillä uudempiä VANAJA-kalustoa.

## VANAJAN UUSI KAUPUNKIBUSSI

Helsingin kaupungin liikennelaitos on ottanut käyttöönsä ensimmäisen kotimaassa suunnitellun ja rakennetun katubussin, jossa on täydellinen ilmajousitus ja lattian alle sijoitettu moottori. Lisäksi tämä VANAJA VLK-3 -bussi on varustettu tehostetulla ohjauksella ja ilmajarruilla. Alustan kestävyys on kiinnitetty erityistä huomiota. Kokeilualustalle on rakennettu ns. ruuhkaliikenteen kori, jonka täyspitkällä takasillalla on tilaa huomattavalle matkustajamäärälle.





# mies työnsä ääressä

Eräs tehtaamme kokoonpanolinjan tärkeimpiä ja vaativimpia työvaiheita on viimeistely, vaikka se tavallaan suoritetaan vasta vaunun valmistuttua. Ennen auton luovutusta lopulliselle käyttäjälleen tarkastetaan viimeistelyvaiheessa kaikkien laitteistojen kunto. Tämä vaativa ja tarkkuutta kysyvä työ onkin uskottu erälle tehtaamme vanhimmista työntekijöistä — Urho Leppäselle.

Urho Leppänen on syntynyt Vanajan kunnassa v. 1924. Autohommansa hän aloitti autokorjaamon oppipoikana, mikä vaihe kesti peräti viisi vuotta. Sota-aikainen asepalvelus tapahtui Autovarikko 4:ssä, ja sodan jälkeen Leppänen toimi VaPo:lla liikkuvana asentajana. Vuonna 1945 hän tuli Vanajan Autotehdas Oy:n palvelukseen toimien aluksi läpi linjan kaikissa työvaiheissa, sen jälkeen autokorjaamollamme ja loppuvuodet vastaavana viimeistelyssämme.

Urho Leppäsen viisihenkinen perhe asuu Hämeenlinnan kaupungissa omakotitalossa. Vapaa-aikojen mieliharrastuksena hänellä on kalastus. Lähellä Hämeenlinnaa, Koijärven rannalla Hauhossa on perheellä kesämökkinsä, jossa asutaankin suuri osa kesäajasta, mikäli ilmat ovat suotuisia.

Työstään kertoi Urho Leppänen pitävänsä. Ohjauksen, valojen, jarrulaitteiden, sähkö- ja muiden laitteiden kunnan ja toiminnan tarkistus on monipuolista ja kiinnostavaa. Myös koeajo kuuluu hänen tehtäviinsä. Kullakin tehtaaltamme lähtevällä yksiköllä suoritetaan määrätyn pituinen koeajosarja, jonka ohjelmaan kuuluvat tiettyt, ennalta suunnitellut ajo- ja kuormauskokeet. Pahimpana pulmana Leppänen piti nopeuskokeita, joita varten on vaikea löytää sopivaa, turvallista ajopaikkaa.



Leppäset perhekuvasa.

Kokoonpanolinjan loppupäässä on meneillään "Rekka-Vanajan" testaus.





# VANAJA VLK-60

Linja-auto, jonka moottori ei ole tiellä



- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| ● makaava moottori Leyland 0.600 | ● moottorin huolto korin ulkopuolelta                             |
| ● teho 147 hv/2000 r/min         | ● ei pakokaasun katkua matkustajien harmina                       |
| ● akselivälit 5150 ja 5450 mm    | ● tehokas moottorin ääneneristys                                  |
| ● kokonaispaino 12.500 kg        | ● tilaa vaativaa moottorikoppaa ei ole                            |
| ● omapaino n. 5200 kg            | ● koko korin sisätila vapaasti käytössä                           |
| ● renkaat 11.00 x 20             | ● erittäin sopiva kuljettajarahastukseen                          |
| ● tasainen painonjakaantuminen   | ● keskijäähdyttävä, lämmityskennostojen kytkeminen yksinkertaista |
| ● miellyttävä jousitus           | ● soveltuu yhtä hyvin maantie- kuin kaupunki-liikenteeseenkin     |



G. HELANDER

## Polttonesteen kuljetukseen liittyviä näkymiä

Koska maassamme toimivat öljy-yhtiöt yhä suuremmassa määrin ovat siirtymässä kuljetustensa hoidossa ns. vieraan kaluston käyttöön, on jokaisen näihin kuljetuksiin pyrkivän liikennöitsijän paikallaan tietää minkälaisia vaatimuksia yhtiöt kaluston rakenteelle asettavat. Tästä syystä lehtemme otti yhteyttä oy Esso ab:hen, missä jaostopäällikkö G. Helander hahmotteli niitä näkökohtia, joita nimenomaan säiliörakenteen suhteen pidetään vähimmäisvaatimuksina. Haastattelussamme ilmenneet seikat olemme pukeneet kohta kohdalta mahdollisimman lyhyeen muotoon.

1. Säiliöauton säiliön tulee, huomioonottaen säiliöiden koon sekä kuljetettavan nesteen laadun, olla valmistettu tarpeeksi paksusta teräslevystä tai siihen verrattavasta aineesta. Jos säiliö on valmistettu teräslevystä, tulee levyn paksuuden olla vähintään 3 mm. Alumiinilevyn vastaava paksuus on vähintään 4 mm.

2. Säiliön osaston tilavuus saa olla korkeintaan 5.000 litraa. Säiliö, jonka tilavuus on 2.500 litraa suurempi, on varustettava loiskelevyillä. Loiskelevyillä tarkoitetaan säiliöön kiinnitettyä, auton ajosuuntaan poikittain olevaa levyä, jonka tarkoituksena on estää nesteen haitallinen loiskeminen, mutta joka ei muodosta kiinteää väliseinää. Loiskelevyn pinnan on oltava vähintään 80 % säiliön poikkipinnasta.

3. Säiliö tai sen osasto on varustettava paine- ja tyhjiöventtiilillä, jonka pienin tehokas aukko on 3 cm<sup>2</sup> sekä lisäksi varaventtiilillä eli ns. sulatuskappaleella, jonka aukko on 8 cm<sup>2</sup> lisättynä 0,5 cm<sup>2</sup>:llä jokaiselta 1.000 litralta säiliön tilavuudesta, ja joka avautuu tai sulaa +100 C°:n lämpötilassa.

4. Säiliö tai sen osasto on varustettava tehokkaalla pohjaventtiilillä, joka on aina pidettävä suljettuna paitsi tyhjennyksen aikana. Säiliötä vaa'attaessa on pohjaventtiili pidettävä suljettuna. Tapaturman tai palovaaran sattuessa pohjaventtiilit tulee voida sulkea säiliön edestä sekä takaa, mitä varten säiliö on varustettava erityi-

sellä lisälaitteella. Liukuventtiilien käyttämistä pohjaventtiileinä ei siis hyväksytä.

5. Säiliön tai säiliöosaston laskuputki on varustettava sulkijalla. Tähän tarkoitukseen Esso käyttää ns. pikasulkijaa, joka tulipalon tai vuodon sattuessa voidaan sulkea lyönnillä avaimeen. Liukuventtiili on sallittu, mutta käsityksemme mukaan liian hidas.

5. Säiliössä tulee olla riittävä ns. paisuntavara, jonka lain mukaan pitää olla 0,8 % säiliön tilavuudesta.

7. Säiliöön on selvillä ja kestäväillä kirjaimilla merkittävä palavan nesteen luokka, sanat "TULENARKAA — ELDFARLIGT" sekä säiliön tilavuus litroissa.

8. Säiliöauto on täytettäessä aina maadoitettava.

9. Säiliöauton pakoputki on johdettava riittävän kauas säiliön putkijohdoista ja varustettava kipinänsammuttimella. Ajettaessa I lk:n tavaraa saa pakoputki olla alhaalla, mutta muun polttonesteen ajossa pakoputken on oltava ylöspäin suunnattu.

10. Säiliöperävaunu tai puoliperävaunu on varustettava sellaisella jarrulaitteella, jota vetovauunun ohjaaja voi käyttää.

Tämän lisäksi Esso vaatii seuraavaa:

Säiliöautot on varustettava letkulaatikoilla, joiden sisäläpimita on vähintään 6".

Säiliöautot on varustettava tikapuilla tai vastaavalla, jotta säiliön katolle voidaan nousta sinettien ja vakauserkintöjen tarkistamista varten.

Jokaisessa säiliöautossa tulee olla vähintään kaksi tehokasta tulensammutinta.

Jokainen säiliöauto on varustettava joko säiliön päällä tai kummallakin sivulla olevalla kierrelevyillä.

Jos säiliöautolla kuljetetaan kahta tai useampaa tuotetta, on jokainen säiliö tai säiliön osasto varustettava erillisellä laskuputkella, jotka kuitenkin saadaan yhdistää yhteiseen venttiilikukukseen.



A  
B  
C  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P  
Q  
R  
S  
T

	TEHTAAS- TAAN TUNNET- TU "RAJA- TAPAUUS"	LÄHEINEN JA SOPIVA TEATTERIN NIMI	VELI- SUR- MAA- JA	PÄTE- VÄ PU- HEEN- AIHE	KIRJAI- LIJATAR HEINIÖ				
	PANEE HULI- NAKSI						LUOTI- VERBI		
	"SELITTÄ- JILLÄ"						SAAK- KA	MONET ADIELIT	
			EN- NEN PITÄJÄ NYT ENÄÄ SEURA- KUNTA	KIELLET- TYJÄ OIVALLUKSEN OSOITUS		MIT- TAA- JIA			
	KAU- PAN "VAH- VIS- TA- JA"	MAILLA JA NAPPU- LOILLA				"JUONI" 	RATSU- MIES		
VÄHÄN YLI PUOLEN TUHANNEN			AUTON LEMPI- NIMI				1	MEILLÄ TÄNÄ' WONNA	ELO- NAIN- NEN
RISTIN KIRJOITUS- LYHENNYS			ENT. HIIHTO- KUNIN- GAS	MARATOO- NARIEN VALMENTAJA		PUSU- TYTÖ			
	TIUKAL- LA ENSI KEVÄÄ- NÄ		VANA- JANA			MELONUT MAGGIE		"KOVA RAUTA"	
		PÄPIN PUHE						TAMMI- TYT- TÖJÄ	"SOTTA- PYT- TYJÄ"
	MONAR- KI TURIS- TIKIN								
Laantu- nut tyystin van- halta masilta		JUO- DAAN							
		USA:N OHJUS					KES- KITYS		

Kuvaristikon oikeat ratkaisut on lähetettävä kesäkuun 30. päivään mennessä lehtemme toimitukseen osoitteella Vanajan Autotehdas Oy, E. Esplanaadik. 24, Helsinki. Oikein ratkaisuiden kesken arvotaan 3 kpl 20 mk:n rahapalkintoja.

Nimi \_\_\_\_\_

Ammatti \_\_\_\_\_

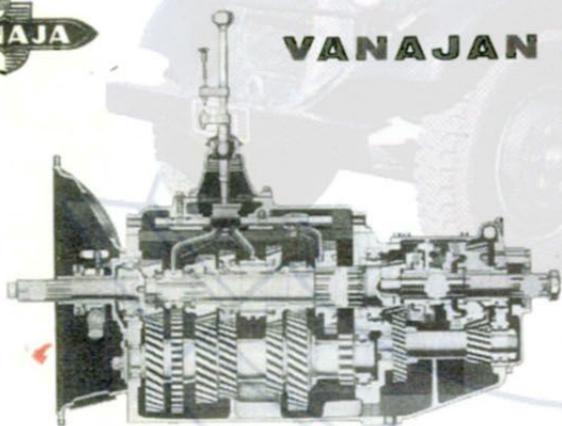
Osoite \_\_\_\_\_

# ESSOLUBE

VOITELEE VAHVIMMAT VETÄJÄT



## VANAJAN AUTOTEHDAS OY, HELSINKI



Kymmenvaihteinen amerikkalainen R-660 — "RoadRanger"-vaihdelaatikko on uutuus Suomessa. Sen voitelussa on huomioitava seuraavaa: Öljynvaihdon yhteydessä huuhtelu Esso Flushing Oil'illa. Öljynpinnan on oltava vaihdelaatikon takaosassa sijaitsevan täyttötulpan tasolla, öljymäärä 3,55 l. Liian suuri öljymäärä hidastaa synkronilaitteen toimintaa. Öljytason tarkistus joka 1600 km ajon jälkeen, voiteluöljyn vaihto joka 16.000 km jälkeen ja kytkinlaakerin voitelu 800 km välein Esso Multi-Purpose Greasella.

Dieselmoottorin varma toiminta ja kestävyys kovassa ajossa on voitelun varassa. Essolube HDX on osoittanut rasittavissa olosuhteissa erinomaiset ominaisuutensa. Se pitää moottorin puhtaana, estää kylmäliejun muodostumisen ja karstoitumisen. Siksi kokeneet ammattimiehet luottavat Essolubeen.

Vanaja kuorma-auto A-69 R/4300, voitelusuositus:

### Moottori

Normaalit ajo-olosuhteet, lyhyet kuormaus- ja tyhjäkäyntiajat

Essolube HDX

Raskaat ajo-olosuhteet, pitkät kuormaus- ja tyhjäkäyntiajat

Estor D-3

### R-660-vaihteisto

Kesällä: Esso Gear Oil ST 90

Talvella: Esso Gear Oil ST 80

### Taka-akseli

Kesällä: Esso Gear Oil GP 140

Talvella: Esso Gear Oil GP 90

*Ottakaa osoitteeksi*

