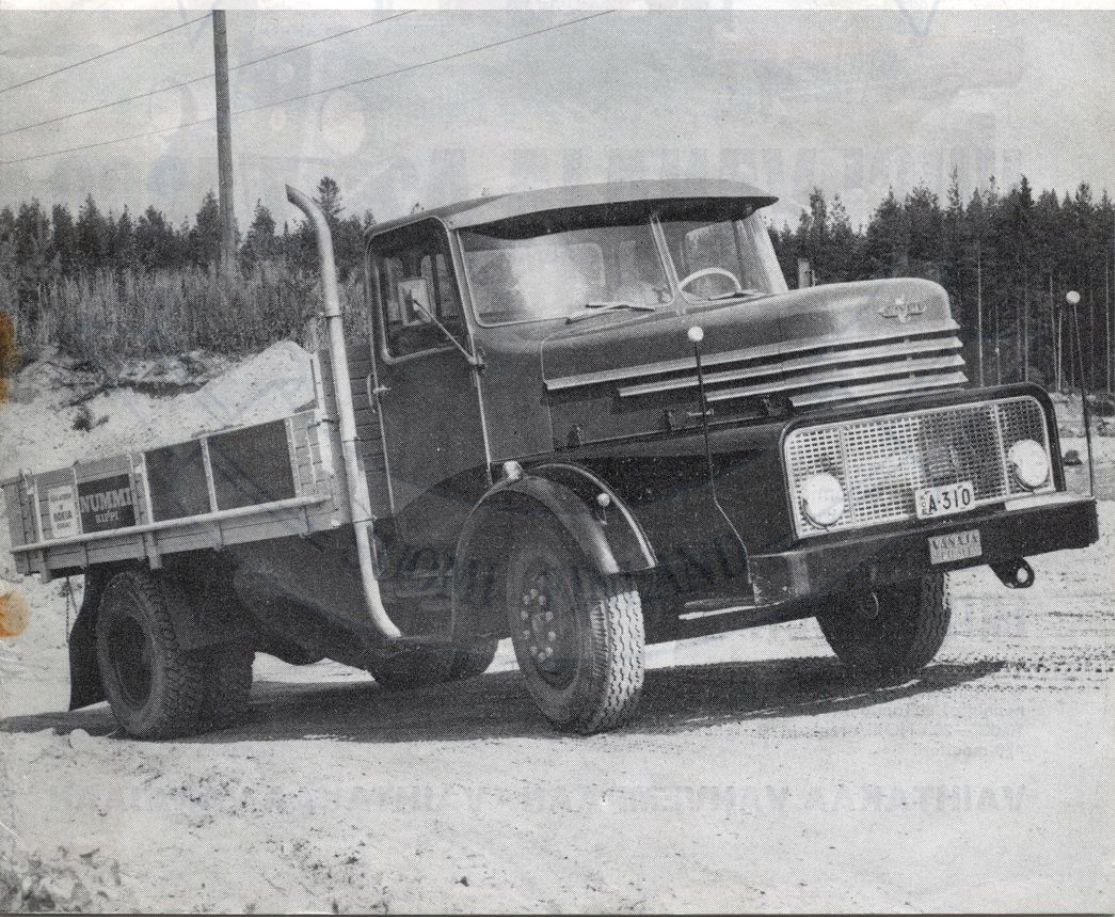


N:o 2 1963

# VANAJA VIESTI





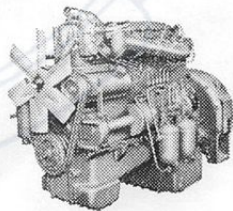


# UUSI VANAJA A2-47/4300 - todellinen hyötyvaunu

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

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

Vakiovarusteina: ● 2-nopeuksinen taka-akselisto. Välytys 6,65 — 9,13:1  
● Vaihdelaatikossa 2-nopeuksinen peruutusvaihte (yhteensä 4 peruutusnopeutta) ● Tandem-tehostajalla varustetut alipainestejarrut ● 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**

**VANAJAN AUTOTEHDAS OY:n jälleenmyyjät:**

**OULU**

**Aineen Autoyhtiö**  
Limingantulli, puh. 14211

**ROVANIEMI**

**Aineen Autoyhtiö**  
Veitikantie 2—8, puh. 4566

**TORNIO**

**Aineen Autoyhtiö**  
Tornio, puh. 350

**KUUSAMO**

**Aineen Autoyhtiö**  
Nimih.

**HÄMEENLINNA**

**Aulangon Auto Oy**  
A. Karistonk. 9, puh. 917/21261

**TAMPERE**

**Auto-Hällä Oy**  
Suvantokatu 9, puh. 931/25900

**KOKKOLA**

**Autokeskus Atomo Oy**  
puh. 2804

**KOUVOLA**

**Autokouvo Piira & kumpp.**  
Kymenlaaksontie, puh. 951/3488

**NURMES**

**Automaa Oy**  
Puh. 501

**IMATRANKOSKI**

**Auto-osien Hankinta Oy**  
Tainiontie, puh. 4211

**LAPPEENRANTA**

**Auto-osien Hankinta Oy**  
Valtakatu 23, puh. 11233

**KOTKA**

**AuTra Oy**  
Korkeavuorenk. 11, puh. 952/14132

**PYHÄSALMI**

**Eskelisen Auto ja Kumi**  
Puh. 159

**IISALMI**

**Eskelisen Auto ja Kumi**

**VAASA**

**Fenno-Auto Asplund & Co**  
Pitkätie 32, puh. 12950

**HEINOLA**

**Pertti Grönroos Oy**  
Savontie 14, puh. 2707

**SAVONLINNA**

**J. Huopaisen Autoliike**  
Olavinkatu 56, puh. 3576

**VARKAUS**

**Kesto-Vaunu Oy**  
Päivönsaari, puh. 33131

**MIKKELI**

**Koneosa Oy**  
Porrassalmenk. 13, puh. 12101

**FORSSA**

**Liikeauto H. Lindholm**  
Linja-autoasema, puh. 11930

**LOHJA**

**Lohjan Autotarvike**  
Karnaistenkatu 13, puh. 912/25700

**PIETARSAARI**

**Pietarsaaren Moottori Oy**  
Puh. 11448

**TAMPERE**

**Pirkkalanmaan Auto Oy**  
Satakunnank. 29, puh. 931/25700

**RIIHIMÄKI**

**Riihimäen Autokumppanit Oy**  
Riihikatu 9, puh. 35751

**JOENSUU**

**E. Salomaa Oy**  
Nurmeksentie 4, puh. 3931

**LAHTI**

**Siltasen Autoliike**  
Vesijärvenk. 29, puh. 918/26911

**JYVÄSKYLÄ**

**Sisä-Suomen Moottori Oy**  
Kilpisenkatu 14, puh. 941/15230

**SOTKAMO**

**Sotkamon Korjaamo Oy**  
Puh. 126

**TURKU**

**Turun Autokauppa Oy**  
Maariankatu 5, puh. 22500

**VAMMALA**

**Vammalan Autola**  
Onkiniemenk. 8, puh. 932/2661

**KUOPIO**

**Väänänen Auto**  
Kauppakatu 52, puh. 21757

**KAJAANI**

**Veto-Auto (om. Kainuun Osl.)**  
Kauppakatu 30, puh. 3001

**PORI**

**Yrjön Auto**  
Yrjönkatu 21, puh. 11601

**HELSINKI**

**Yleis-Varaosa Oy**  
Arkadiank. 4—6, puh. 624554





Vekka-Liikenteen Vanaja-kalusto ajettuna huoltoaseman viereiselle aukiolle.

# MITTAVAA YRITTÄJÄTOIMINTAA

Helatorstaiattona vuonna 1931 näkivät hämeenlinnalaiset ensi kerran Jaakko Vekan 12-paikkaisen Chevrolet-merkkisen linja-auton aloittamassa liikennettä linjalla Hämeenlinna—Aulanko. Tämän päivän ihmisen silmin katsottuna ei silloinen ajokki ollut kovinkaan edustava, mutta se merkitsi lähtöalukausta mittavalle suuryritykselle, joka tällä hetkellä vaunujen, vuorojen ja henkilökunnan määrältään suurimpana hoitelee paikallis-, lähi- ja tilausliikennettä Hämeenlinnassa ja sen ympäristössä.

Velj. Vekka-Liikenne Oy, millä nimellä yhtiö tänä päivänä tunnetaan, toiminnan aloitti sen toimitusjohtaja Jaakko Vekka, joka v. 1943 muodosti liikkeensä osakeyhtiöksi ottaen nuoremmat veljensä yhtiökumppaneikseen. Tällä hetkellä on seuraavaakin polvea jo mukana yrityksen töissä, 3 poikaa vakituisesti ja toisia kesälomien aikana.

Vekka-Liikenteen kalusto käsittää tällä hetkellä 25 linja-autoa, joista runsas puolet eli 16 kpl. on Vanajia. Ensimmäiset Vanajansa yhtiö hankki v. 1954 ja siitä lähtien on niiden lukua jatkuvasti lisätty keski-

määrin parilla vaunulla vuodessa. Usin Vanaja — tämän vuoden alusta voimaanastuneiden uusien mittojen mukainen: pituus 12,0 metriä ja leveys 2,5 metriä — saatiin käyttöön toukokuun 4 päivänä. Tässä tyyppissä, VLK-60/6.100, on moottori ns. ”pannukakku”-tyyppiä, ts. moottori on sijoitettu vaunun keskelle lattian alle.

Vekka-Liikenteen harjoittaman yritys toiminnan suuruutta kuvaavat eräät luvut. Päivittäin kulkevat yhtiön linja-autot noin 5 600 ajokilometriä ja vuodessa kertyy yli 2 miljoonaa ajokilometriä. Autovuoroja on päivittäin noin 350. Yhtiön palveluksessa on noin 100 työntekijää, suurimpina ryhminä kuljettajat, rahastajat ja huoltomiehet. Liikennettä harjoitetaan noin 25 km:n säteellä joka puolelle Hämeenlinnan ympäristöstä. Liikkeen huolotilat käsittävät noin 4 000 m<sup>3</sup>:n suuruisen rakennuksen, johon on sijoitettu Shell-huoltoasema, hallitilat, korjaamo ja baari.

Toimitusjohtaja Vekan järkevä, uudistuksenhaluinen ja kauaskatseinen yrittäjäominaisuus ja sopuisa rauhallinen mielenlaatu ovat johtaneet hänet myös





Toimitusjohtaja  
Jaakko Vekka

Tässä ovat sitten veljekset. Oviaukossa toimitusj. Jaakko Vekka, oikealla Yrjö Vekka, vasemmalla Pentti Vekka ja toinen vasemmalta Erkki Vekka.



Tällä hauskan näköisellä pelillä aloitettiin Vekka-Liikenteen linja-autoliikenne. Kuljettajan lisäksi oli vaunussa istumatiloija 12 hengelle. Vaunulla oli pituutta noin 5 metriä, leveyttä 210 sm ja sisäkorkeutta 160 sm.

Yhtiön uusiin tulokas Vanaja VLK-60/6 100, jolla on pituutta lähes 3 kertaa niin paljon kuin kunnioitetulla edelläkävijällään. Leveyttä on 250 sm ja sisäkorkeutta 190 sm. Vaikka 32 vuotta mahtuu väliin, on mielenkiintoista todeta, että jälleen on palattu mekaanisiin jarruihin vain sillä erotuksella, että nyt on saatu paineilma apuvoimaksi. Kehitys käy ympäri!

Vekka-Liikenteen huoltohalli käsittää 3 vierekkäistä läpiajettavaa 25 m:n pituisia linjaa, joiden jokaisen leveys on 5 metriä ja korkeus 420 sm — riittävä myös rekka-autoille mastoineen. Huoltoasema on tarkoitettu sekä yleiseen että omaan käyttöön.



alan luottamustehtäviin. Linja-autoliiton Hämeenlinnan osaston puheenjohtajan nujaa hän on heilutellut jo noin 30 vuotta. Liiton liittoneuvoston jäsen hän on ollut monet vuodet ja vsta 1962 alkaen myös liiton hallituksen varajäsen. Monet muutkin luottamustehtävät ovat langenneet tj. Vekan osalle: jäsenyys Hämeen läänin liikennetoimikunnassa ja sen työvaliokunnassa, Keskinäisen Vakuutusyhtiö Aarni-Liikenteen hallintoneuvostossa ja Hämeenlinnan Suomalaisen Säästöpankin isännistössä.

Tunnustukseksi maamme liikenteen hyväksi suorittamastaan arvokkaasta työstä on toimitusjohtaja Vekalle v. 1956 myönnetty S. Valkoisen ruusun 1. luokan mitali kultaristein ja v. 1961 Keskuiskauppakamarin 30-vuotisansiomerkki ja tämän vuoden keväällä Linja-autoliiton hopeinen ansiolevyke.







# RAKENTEELLISIA PARANNUKSIA:

Vanajan Autotehdas Oy on usein saanut autoilijapiiriensä taholta tunnustusta tekniikan viimeisten saavutusten nopeasta soveltamisesta tuotantonsa. Tutkimustyötä tehdään tehtaassa omassa piirissä jatkuvasti ja sitä tukevat autoilijoiden käytännön kokemukset. Nyt kun tehtaamme on yhä suuremmassa määrin siirtynyt kysytyimpien mallien kohdalla sarjavalmistukseen, käännyimme Vanajan Autotehtaan

tuotantopäällikön dipl.ins. Veikko Murosen puoleen tiedustellen häneltä, mitä uutta Vanajan tuotannossa on viime aikoina tapahtunut.

"Siirtyminen sarjavalmistukseen ei suinkaan merkitse kehityksen taantumista. Päinvastoin se takaa asiakkaille kitkattoman varaosahuollon ja mahdollisimman edullisen hinnan."

Tiedustelumme, mitä huomionarvoisia teknillisiä parannuksia on Vanajan tuotannossa viime aikoina tehty saimme insinööri Muroselta tyyppikohtaisesti listan vahvaa teknillistä tietoutta.

Olemme koonneet tämän tietouden mahdollisimman lyhyeen muotoon linja-auton alustoista ja uudesta A 2—47 (4×2) autosta

## LINJA-AUTOT VLB eli nokkamoottori malli ja VLK eli keskimoottorimalli

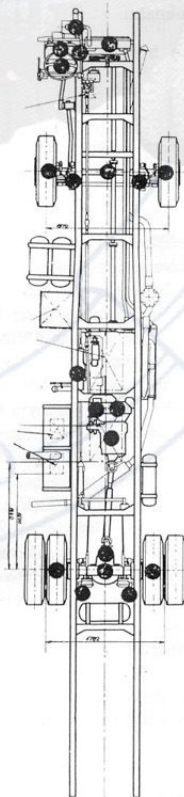
VLB — Uusittu AEC-moottori. Uusi sylinteriryhmä, uudet kannet ja erikoinen laminaattitiiviste.

VLB }  
VLK } — Kumikeskiö-kytkinlevy.

VLK — Kytkimen avaus yksinkertaisella nestejärjestelmällä, jossa on vain pääsylinteri ja nestesylinteri.

VLB }  
VLK } — Synkronoitu 6-vaihteinen vaihdelaatikko saatavissa.

VLK }  
VLB } — Etuakseli on pidennetty, joten kääntökyky on ratkaisevasti parantunut. Akselivälillä 5.900 on kääntösäde ulompaan pyörään vain 10,5 metriä. Ohjausvuvasto on uusittu, joten eturenkaiden epänormaalia kulumista ei ilmene.



VLB — Erittäin tukevat etupään ulokepalkit, joihin korin tuenta helppoa.

VLK } — Taka-akselisto on raskain mallimme  
VLB } — 4T/4, jota menestyksellä on vuosia käytetty kuorma-autoissamme. Autoihin joita käytetään sekä turisti- että paikallisliikenteessä, on saatavissa myös 2-nopeuksinen taka-akselisto.

VLK } — Jalkajarrussa 2-piirinen paineilmajarru, jonka käyttöönötossa Vanaja oli paljon edellä muita. Etujarrujen teho säädettävissä pienemmäksi liukkailla keleillä. Jarrujen tehot sekä etu- että taka-akselilla tasapainotettu siten, että kaikki jarrut kuluvat tasaisesti. Paineilmasäiliöt ovat vain yhden säiliön kannakkeissa ja kaikki putkistot ovat rungon suojassa. Putkistot on kiinnitetty erikoisilla kiinnikkeillä, joissa putken vasten tulee vulkanoitu kumi.

VLK } — Käsijarru on paineilmaehtostettu ja vaikuttaa takapyöriin. Käsijarru ei mene päälle minkään laitteen tai putken epäkuntoon joutuessa. Käsijarrun saa myös pois päältä aivan normaalisti ilman mitään erikoista "taitovoimisteluohjelmaa".

VLK } — Täysin koteloitu tehostettu ohjauslaite  
VLB } myös saatavissa.

VLK } — Renkaat asiakkaan valittavissa. 10"  
VLB } rengaskoko riittävä.

VLK } — Pyörät riittävän suuret. Vanneuran leveys 7,5".

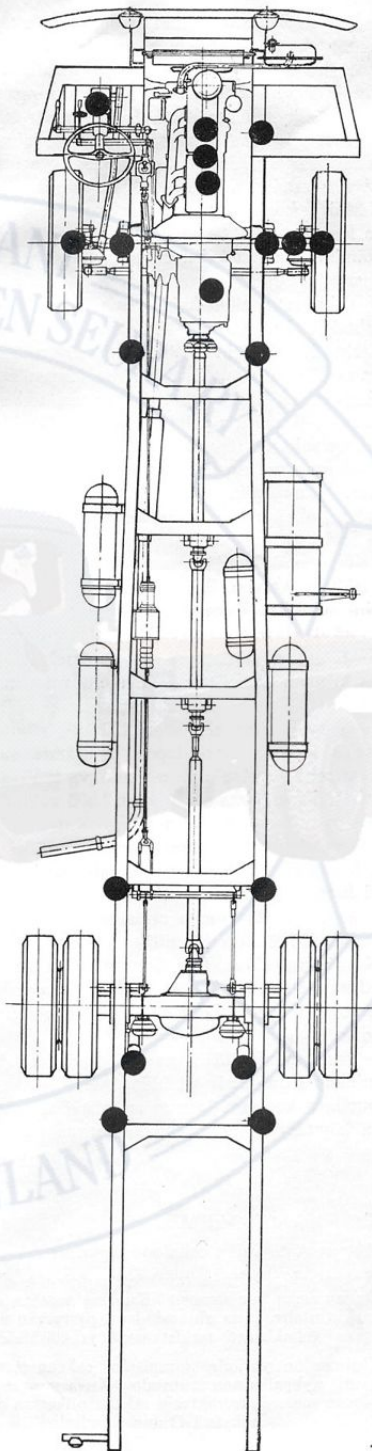
VLK } — Iskuvaimentajat edessä varsimalliset,  
VLB } takana putkimalliset.

VLK } — Painejähdytyn, jossa erikoinen paisuntasäiliö. Nesteen hukkautumista ei tapahdu.

VLB — Keskijähdytyn saranoilla kääntyvä.

VLB } — Kierroslukumittari vakiovarusteena.  
VLK } Ajopiirturi, joka piirtää sekä matkan ja nopeuden että kierrosluvun, saatavissa.

(Jatkuu siv. 13)





Pohjois-Suomen vanhin ja liikevaihdoltaan myös alueen suurimpiin kuuluva autoalan liike on Aineen Autoyhtiö, joka tämän vuoden maaliskuussa tuli yhtäjaksoisesti harjoittaneeksi autokauppaa jo neljän vuosikymmenen ajan. Liikkeen perustajana oli E. I. Aine, jonka poika Veli Aine nyt johtaa yhtiön toimintaa. Toiminta alkoi Torniossa agentuuriliikkeen luontoisena. Tällä hetkellä toimintapisteinä on lisäksi jo kolme muuta suurta asutuskeskusta, Oulun ja Rovaniemen kaupungit ja Kuusamon kunta, sekä toiminta-alueena kaksi lääniä: Oulun ja Lapin läänit.

Toiminnan alkuaikoina, kun suurillakaan auto- tehtailla ei vielä ollut täällä erityisiä maahantuonti- liikkeitä, tuoti Aineen Autoyhtiö itse suoraan Tans- kasta Ford-autoja. Sivuliike Rovaniemelle perustetiin v. 1925 ja sitä ryhtyi hoitamaan liikkeen perus- tajan veli parin apulaisen kanssa. Alkuajat olivat varsin ankaria, tieverkoston heikkous ja autoja koh- taan tunnetut ennakkoluulot jarruttivat autokaupan kasvua, tarvittiin suurta sitkeyttä ja tulevaisuuden uskoa toiminnan kehittämiseksi näissä olosuhteissa.

Sotien jälkeen on yhtiön toiminta jokseenkin ko- konaan uudelleenjärjestetty ja se on kokenut voi- makkaan kasvun. Tällä hetkellä yhtiön pääkonttorin toimitilat Torniossa käsittävät noin 1 200 m<sup>2</sup>, mistä korjaamon tilat muodostavat noin 500 m<sup>2</sup>. Äskettäin on valmistunut uusi näyttelyhuoneisto, jo- ka avataan syksyllä. Rovaniemellä valmistui v. 1961 uusi toimitalo, jonka lattia-pinta-ala on 1 000 m<sup>2</sup>, josta korjaamon osuus on 450 m<sup>2</sup>, näyttelytilojen osuus noin 200 m<sup>2</sup> lopun käsittäessä varasto- ja konttoritiloja. Oulusta ostettiin v. 1956 oma kiin- teistö, jonka pinta-ala nousee 2 500 m<sup>2</sup>:iin, josta lä- hes puolet on korjaamotiloja. Kuusamossa toimii Oulun alainen sivuliike, jonka toimitilat ovat noin 200 m<sup>2</sup>. Henkilökunnan kokonaismäärä käsittää täl- lä hetkellä noin 110 henkilöä.

Yhtiö edustaa useita eri autotehtaita ja maahan- tuojia. Tällä hetkellä sillä on Vanaja-autojen sekä Korpivaara Oy:n, Oy Rego Ab:n ja Berner Oy:n edustukset. Vanaja on Pohjois-Suomessa varsin arvostettu vaunu ja saanut siellä huomattavan ase- man.

Yhtiö kiinnittää jatkuvasti huomiota huoltotoi- minnan parantamiseen. Niinpä sillä on varsin moni- puolinen korjaamokalusto erikoistyövälineineen, joi- ta käyttämässä on hyvin koulutettu asentajakunta.

(Jatkuu siv. 14)

#### Toimitusjohtaja Veli Aine

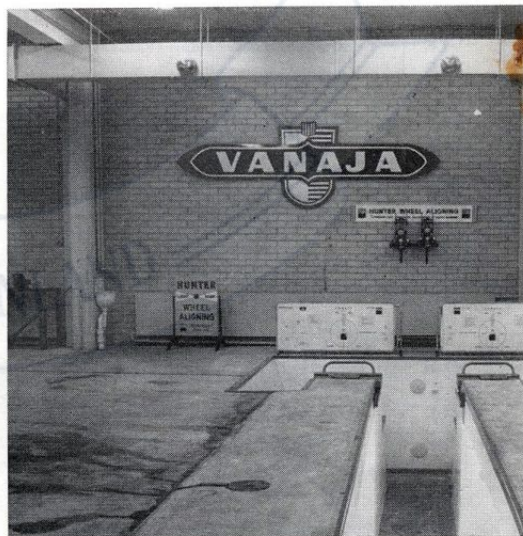
Aineen Autoyhtiön toimitalo Torniossa.

Nykyaikaisin laittein tapahtuu autojen huolto yhtiön Rovaniemen korjaamossa. Kuvassa autojen ohjauksen tarkistuslaite, jossa ohjaukulmat pystytään nopeasti ja tehokkaasti tarkistamaan ja säätämään.

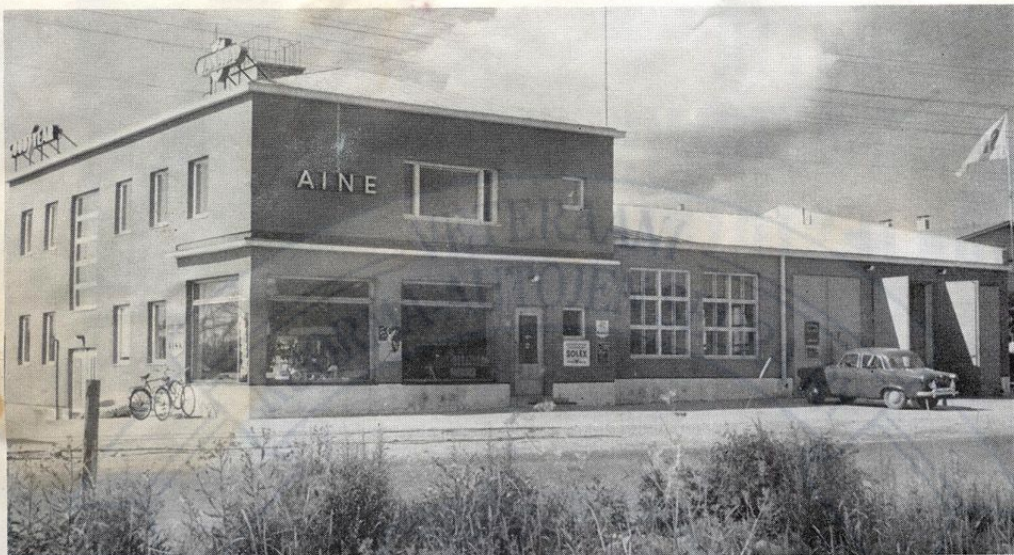
Ouluun on yhtiölle suunniteltu rakennettavaksi uusi suuri nykyaikainen autotalo. Kuvassamme etualalla olevan maansiirtotruktorin takana pilkottaa osa yhtiön nykyistä Oulun toimitaloa.



## ESITTELEMME JÄLLEENMYYJÄMME:







# AINEEN AUTOYHTIÖ

TORNIO, OULU, ROVANIEMI, KUUSAMO





# 35 VUOTTA LINJA-AUTOLIIKENTEEN JÄRJESTÖTOIMINTAA



Toiminnanjohtaja Aarne Helkamo

Ensimmäinen yritys linja-autoliikenteen aikaansaamiseksi tehtiin meillä jo v. 1905 lopulla. Turku—Uusikaupunki-linja oli se, jolla vanhaa — jo v. 1891 aloitettua — hevosperillä hoidettua linjaliikennettä ensimmäisenä yritettiin modernisoida ”automobiililla” hoidettavaksi. Koko tämä touhu kuoli kuitenkin alkuunsa ja perin heikoiksi jäivät useimmat muutkin samantapaiset yritykset ennen ensimmäistä maailmansotaa. Jotkut niistä kuitenkin jo enteilivät uuden ajan koittoa tälle alalle.

Varsin pian rauhanoloihin päästyämme alkoikin ennennäkemätön kuhina maanteliikenteessämme. Uudet kevyet automallit ja vähin erin parantuneet tiet edesauttoivat yrittäjätoimintaa linja-autoliikenteen alalla ja osansa siihen oli myös jotenkin helpoilla luottomarkkinoilla autokaupan alalla. Uusia yrityksiä syntyi kuin sienä sateella, mutta valitettavan harvoin yrittäjillä oli muita eväitä tielle lähitissään kuin muutama markka käsirahaksi autoa ostettaessa ja pettämätön halu koettaa onneaan siinä missä toinenkin.

Näissä oloissa syntyi hyvin pian runsas liikenne, mutta täysin sekasortoinen tilanne sen hoidossa. Autoja tuli ja meni milloin sattui ja suurten liiketarkoituksena ei olisikaan matkustajien kuljettaminen vaan toisen liikenteenharjoittajan estäminen siitä tekemästä. Onneksi tilanteen kestävämmäksi kuitenkin pian oivallettiin ja 17. 4. 1928 aikaansaatiin alustava neuvottelu yhteisen elimen perustamiseksi tarkoituksena sekä omatoimisesti että yhteistoimin viranomaisten kanssa saada aikaan järjestys silloin jo huomattavaa merkitystä saaneen linja-autoliikenteen piirissä.

Linja-autoliitto r.y. perustettiin 30. 5. -28 ja merkittiin yhdistysrekisteriin 5. 7 samana vuonna. Liikenteenharjoittajia oli silloin peräti 1400 autojen lukumäärän ollessa vain hiukan suurempi eli 1490 (v. 1923 se oli 144). Jäseniksi perustettuun liittoon tuli kuitenkin tässä vaiheessa vain 300, mutta toiminnassa välittömästi tapahtunutta tervehtymistä osoittavat jo seuraavan vuoden luvut selvästi. Silloin oli alan yrittäjien luku jo selvästi supistunut, mutta samanaikaisesti liiton jäsenmäärä oli kasvanut yli 80 %. Sama terve kehitys jatkuikin sitten koko kol-

mekymmentäluvun ajan niin, että toiseen maailmansotaan mennessä yli 90 % liikenteenharjoittajista kuului yhteiseen järjestöön ja heidän kokonaismääränsä oli alentunut noin seitsemäänsataan. Autoja tällä joukolla oli silloin 3 164, ja niiden arvioitu kuljetustyömäärä nousi 1800 miljoonaan henkilökilometriin vuodessa. Kun rautatien vastaava luku samaan aikaan oli vain 1200 miljoonan suuruusluokkaa voimme todeta, mikä valtavan nopea kasvu linja-autoliikenteellä oli ollut noin 15 vuoden aikana.

Sodanjälkeisinä vuosina liikenteen kehitys on edelleen jatkunut määrätietoisenä. Yksityisten liikenteenharjoittajien lukumäärä on nyt 564, mutta autojen lukumäärä on jo peräti 4 626 ja niillä suoritettua kuljetustyötä määrä jokseenkin kaksinkertainen sotaa edeltäneeseen aikaan verrattuna eli 3 619 miljoonaa henkilökilometriä. Tämän luvun suuruuden ehkä tajuaa helpommin jos sanomme, että linja-autojen päivittäinen ajomäärä yhteenlaskettuna ulottuisi kolmekymmentä kertaa maapallon ympäri. Tästä määrästä 99,7 % ajetaan liiton jäsenten toimesta, joten voimme ilolla todeta, että järjestäytymisen merkitys on tällä alalla oivallettu.

Verrattaessa nykypäivien linja-autoliikennettä 1920-luvun aikaiseen on ehkä suurin ero havaittavissa itse kalustossa. Koko ja näkö sekä ennenkaikkea suorituskyky ovat muuttuneet valtavasti. Eipä vanhanajan ”Viiksiheikki” paljoakaan muistuta tämänpäivän Vanajan niskoille rakennettua loistobussia kaikkinä teknillisine hienouksineen sekä ajovarmuuden että matkustajien mukavuuden osalta. Menemättä sen pidemmälle automerkkien alalle tulkoon kuitenkin sanotuksi, että tällä hetkellä niitä on peräti 47 edustettuna maanteittemme linja-autoliikenteessä kuitenkin siten, että vain neljä merkkiä ylettyy yli 10 %:n määrään kokonaisluvusta ja nuoruudestaan huolimatta on Vanajakin näiden neljän joukossa.

Lopuksi on vielä mainittava muutama sana myös asematoiminnasta, koska sillä on ollut aivan erityisen merkittävä osa meidän maamme linja-autoliikenteen kehityksessä. Ratkaisevinta tässä on ollut se, että aivan varhaisessa järjestäytymisen vaiheessa oivallettiin yhteisen, liikenteen kanssa rinnan ja sen  
(Jatkuu siv. 14)





# HUOLTOPÄÄLLIKÖN KERTOMAA:

## Uusittu AEC-AVU/470-moottori

Vanajissa jo monia vuosia käytössä olleeseen dieselmoottoriin AVU/470 on tehty tiettyjä parannuksia, joiden tarkoituksena on tehdä moottorista entistä luotettavampi, entistä varmempi ja entistä taloudellisempi.

Muutoskohteet ovat seuraavat:

— Sylinteriryhmä, jota on vahvistettu monista eri kohdista niin sisä- kuin ulkopuolisestikin tarkoituksena lisätä sen kestävyyttä muodonmuutosten suhteen.

— Sylinterikannet, jotka on suunniteltu kokonaan uudelleen ja vahvistettu samojen periaatteiden mukaan kuin sylinteriryhmätkin.

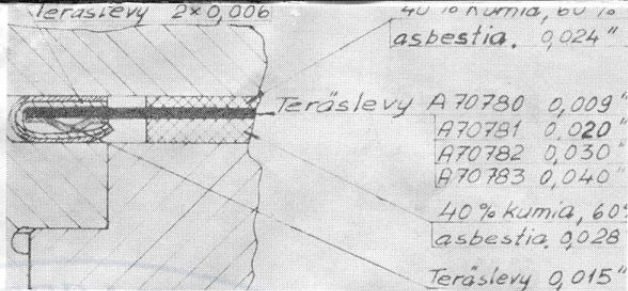
— Laakerit, jotka ovat nyt tina-alumiiniseoksiset ohutliuskalaakerit.

— Sylinterikannen tiivisteet, joiden suhteen on tehty pitkäaikaisia laboratorio- ja käyttökokeita ja jotka on todettu myös Suomen olosuhteissa kestäviksi ja pitkäikäisiksi.

— Öljypohja, johon on lisätty ripavahvistuksia huomattavasti.

On huomattava, että kaikkien vanhojen moottorien varaosien osalta niiden vaihtokelpoisuus on säilytetty. Moottorin ominaisarvot, kuten teho, vääntömomentti, polttoainekulutus yms. ovat pysyneet ennallaan.

Parannettuja moottoreita on toimitettu viime vuoden lopusta lähtien erilaisissa Vanaja-kuorma- ja linja-autoissa yhteensä noin 200 kappaletta. Tämän vuoden aikana saatujen kokemusten mukaan on moottori täyttänyt ne toiveet, joita sille asetettiin, ja käsityksemme mukaan uusittu moottori pitää edelleen yllä sitä hyvää mainetta, joka AEC-nimellä on ollut Suomessa ajatteljen erikoisesti moottorin voimakkuutta, sitkeävetoisuutta sekä polttoaineen ja öljynkulutuksen taloudellisuutta.



## Uusittu AEC-AV ja AVU/470-moottorin kansitiiviste

Pitkäaikaisten tutkimusten tuloksena on nyt saatavissa uusimallinen ja tehokas sylinterikannen tiiviste, ns. laminaattitiiviste sekä entisiin että uudenmallisiin moottoreihin. Tiiviste on yhdistetty teräs-massatiiviste, jonka rakenne selviää oheisesta piirroksesta.

Tiivisteen asennusohjeet:

— Tarkistettava sylinterikansien suuruus ja tarvittaessa oikaistava.

— Koneistettava sylinteriryhmän pinta, jos siinä on syvänpuoleisia (yli 0,5 mm) syöpymiä.

— Tarkistettava sylinteriputkien korkeus ryhmän pinnasta ja, mikäli se ei ole 0,03—0,09 mm., suoritettava korjaus tähän arvoon.

— Varmistuttava vaarnaruuvien ja muttereiden hyvästä kunnosta ja siitä, että ruuvien yläpäässä on V-merkki sekä muttereissa R-merkki.

— Kiristettävä vaarnaruuvit sylinteriryhmään 6,9 kpm:n tiukkuuteen.

— Voideltava mutterit ennen asennusta moottoriöljyllä ja kiristettävä 15,2 kpm:n tiukkuuteen.

— Ei saa käyttää irtokumirenkaita eikä tiivisteliimoja tai -tahnoja.

— Suoritettava kannen muttereiden jälkikiristys kaksi kertaa, ts. koeajon jälkeen ja viimeksi n. 1 500 km:n jälkeen moottorin ollessa normaaliämpöinen.

Mikäli sylinteriryhmän pinnasta joudutaan koneistamaan pois ainetta syöpmisen takia, ei saa asentaa lisälevyjä, vaan on pantava erikoinen ylipaksu tiiviste.

Eri paksuisten tiivisteiden varaosanumerot:

Osan n:o:

A 70780 Std. tasottamaton tai 0,005" koneistettu

A 70781 0,010" tai 0,015" koneistettu

A 70782 0,020" tai 0,025" "

A 70783 0,030" tai 0,035" "

Tiivisteitä on saatavana jälleenmyyjiltä ja tehtaamme varaosavarastosta. Kunkin tiivisteen mukana seuraavat asennusohjeet.

Viime numerossamme mainittiin virheellisesti uuden amerikkalaisen Fuller R 660 "Roadranger" vaihdelaatikon öljytilavuudeksi 3,55 litraa.

Oikea tilavuus on 15 litraa.



# mies työnsä ääressä

Ilman jarruja olisi auto kait varsin turvaton kappine. Eräs niistä miehistä, jotka työskentelevät Vanaja-autojen jarrulaitteiden asennuksessa ja joiden vastuullisena tehtävänä on vastata näiden laitteiden ensiluokkaisesta kunnosta, on asentaja Aarne Nuutinen. Työhön kuuluu jarrujärjestelmän ilmaputkien ja liittimien asentaminen auton runkoon, putkien taivutus sekä jarrupolkimien ja venttiilien asennukset. Koska kysymyksessä on paineilman siirto venttiilistä jarruihin, vaatii työ suurta huolellisuutta, jotta välttyttäisiin putkistossa esiintyviltä vaarallisilta vuotoilta sekä ikäviltä ja vaikeilta jälkikorjauksilta. Jarrujärjestelmien jatkuva kehitys tuo tullessaan siksi paljon uutta, ettei työ sarjatyöstä huolimatta pääse muodostumaan yksitoikkoiseksi.

Aarne Nuutinen on syntynyt Sortavalan mlk:ssa v. 1934. Täältä hän v. 1944 muutti siirtolaisena Alavudelle ja tuli sieltä v. 1945 alussa Hämeenlinnaan, missä hän on asunut senjälkeen yhtämittaisesti. Vanajan Autotehdas Oy:n palvelukseen Nuutinen tuli v. 1951 ja toimi aluksi erilaisissa kokoonpanotehtävissä vanhempien ammattimiesten apuna kunnes 6—7 vuotta sitten siirtyi jarrulaitteiden asennustöihin.

Tällä hetkellä Aarne Nuutisen vapaa-ajat kuluvat tarkkaan omakotitalon rakennustöissä, jonne hän menee välittömästi varsinaisen työpäivän päätyttyä. Irja-rouva puolestaan pitää oman ansiotyönsä päätyttyä huolta siitä, että perheenpää ja hänen veljensä, jotka ovat usein olleet auttamassa, saavat rakennustöitensä lomassa jotakin suuhunpantavaa eikä rouva karta suinkaan rakennustöitäkään, vaan on



Pohjaventtiilien asennus on tarkkaa työtä, mutta myös työn tekijä, asentaja Aarne Nuutinen, on tehtävän mittainen.

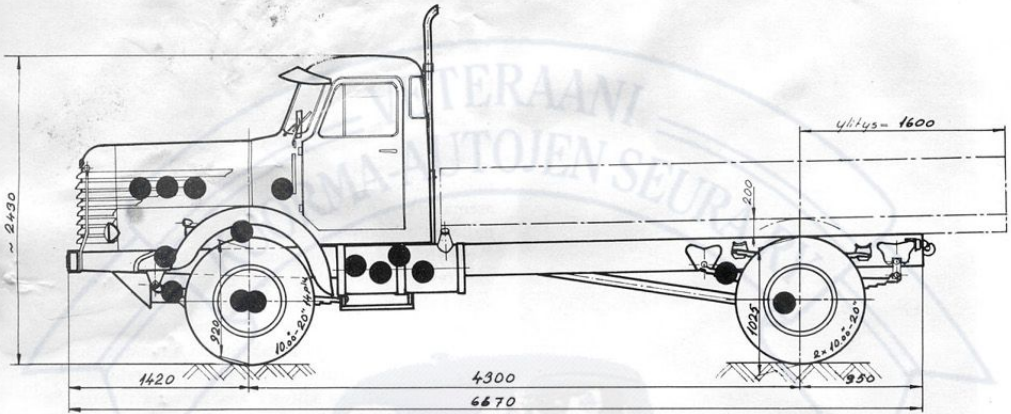


Tyypillinen perhekuva Nuutisen perheestä tällä hetkellä. Rouva Irja Nuutinen on "pannut pöydän korkeaksi", tosin vain parin vaneripytyyn päälle, mutta missäpä kahvi maistuisi paremmalta kuin omaa kotia rakennettaessa. Tytär on mukana touhussa sen kuin ehti.

mukana niissä niin paljon kuin "huoltotehtäviltään" kerkiää. Perheen 2-vuotias tytär puolestaan tekee — kuten ikäisilleen kuuluukin — parhaansa ollakseen isompien "jaloissa". Omakotitalo, jonka sijaintipaikka on vain noin 600 metrin päässä kauniista Aulangon järvestä, on tarkoitus saada tänä syksynä vesikattoon.



# KUORMA-AUTOT



## Standardityyppi A2-47/4300

- Uusittu AEC AVU-470 (144); Uusi sylinteriryhmä, uudet kannet ja erikoinen laminaattitiiviste.
- Vaihdelaatikossa 5 vaihdetta eteen ja 2 taaksepäin. Hidas peruutusvaihte on normaali, mutta nopealla peruutusvaihteella auto kulkee taaksepäin yhtä nopeasti kuin kakkosvaihteella eteenpäin. Kipin ulosotto vakiovarusteena.
- Etuakselin kantavuus 5 tonnia. Olka-akselin sisemmän kaulan halkaisija suurennettu.
- Taka-akselisto 2-nopeuksinen. Välitys-suhteet 6,65 ja 9,13. Tämän taka-akseliston kanssa saadaan vaihdelaatikossa oleva hankala 3:nnen ja 4:nnen vaihteen väli erittäin edulliseksi.

### Nopeudet:

Hidas kolmonen	26 km/t
Nopea —,—	36 km/t
Hidas nelonen	46 km/t
Nopea —,—	63 km/t

(Jatk. siv. 7)

- VLB } — Erikoisen suuret kierretapit jousissa.
- VLK } Jousien irrottaminen helppoa, koska etummaisten jousenkorvien silmäkkeet koottu pulteilla kahdesta kappaleesta.
- VLB } — Kaikki jousenkorvat kiinnitetty tark-
- VLK } kuuspulteilla.

- Nestejarrut, joissa on iso 2-mäntäinen tehostaja. Pienempään tehostajaan verrattuna tämä tehostaja antaa saman huippupaineen nesteelle, mutta paljon suuremman nestemäärän. Tästä seuraa se, että jarruja ei tarvitse pitää kovin lähellä, mikä lisää jarrujen kestoikää.
- Käsijarru on tehokas levyjarru, joka on vaihdelaatikon takana ja vaikuttaa kardaaniksiin.
- Ohjauslaite muodostuu simpukasta ja erillisellä laakeroinnilla olevasta ohjauspyörästä sekä näitä yhdistävästä kardaanista. Tällä järjestelyllä on ohjauspyörä saatu edulliseen asentoon ja kuljettajalle lisää tilaa.
- Renkaat ovat asiakkaan valittavissa. Pyörissä vanneuran leveys 7,5". Kokonaispaino on 10" renkailla 12.500 kg. Tämä edellyttää 14 ply renkaita edessä.
- Lavaylitys 1,6 metriä, jolloin lavan pituus on 4,4—4,3 metriä. Tämä tyyppi on erittäin edullinen, sillä seuraavat arvot ovat poikkeuksellisen hyvät:
 

Akseliväli	.....	4,3 m
Lavaylitys	.....	1,6 m
Lavan pituus	.....	4,4 m
Kokonaispaino	....	12,5 tn

- Vankat putkityyppiset iskunvaimentajat edessä.
- Erittäin tehokas lämmityslaite, joka pitää kovimallakin pakkasella hytin lämpimänä sekä ikkunat sulina. Lämmityslaitteen teho 9.000 kcal/h.
- Ohjaamo on joko perinteellinen kapea ohjaamo taikka uusi leveä.





## PIKKU-UUTISIA

Viime kevättalvella järjesti yhtiömme kilpailun jälleenyntiiikkeittemme myyntihenkilöstölle.

Palkintoina oli kolme ulkomaanmatkaa.

Kuvassamme Vanajan Autotehtaan edustajana herä H. Kahrama toivottamassa hyvää matkaa myyntipääll. Yrjö Laineelle (oik.) Turun Autokauppa Oy:stä ja myyntipääll. Veikko Palolle (kesk.) Autokeskus Atomosta, Kokkolasta. Laine matkusti palkintomatalle Nizzaan ja Palo Pariisiin.

## HUOLTOTIEDOTUS

### Nousevan teliakselin keinuvivun voitelu

Teliakselin keinuvivun voitelussa on kiinnitettävä huomiota erityisesti seuraavaan seikkaan:

Ennenkuin painetaan rasvaa telin keinuvivun alapuolella olevaan voitelunippaan, niin on yläpuolella olevan nelikantatulpan ympäristö puhdistettava ja tulppa kierrettävä auki.

Rasvaa painetaan niin kauan kunnes sitä alkaa tulla yläpuolella olevasta aukosta. Rasvauksen jälkeen tulppa kierretään kiinni.

Näin menetellen ei tiivistevaurioita pääse syntyämään, koska paineen alaisena oleva rasva pääsee ulos aukon kautta.

Uusissa autoissa tullaan muuttamaan keinuvivun yläpuolella olevan tulpan rakenne toisenlaiseksi.

(Jatk. siv. 8)

Tässä mielessä ovat suunnitelmassa myös eräät uudisrakennustyöt. Oulussa on jo saatu rakennuslupa uudelle 12 000 m<sup>3</sup>:n toimitalolle, jonka työt aloitetaan heti rahoitustilanteen salliessa. Tornioon puolestaan rakennetaan heti tarpeen vaatiessa uudelle

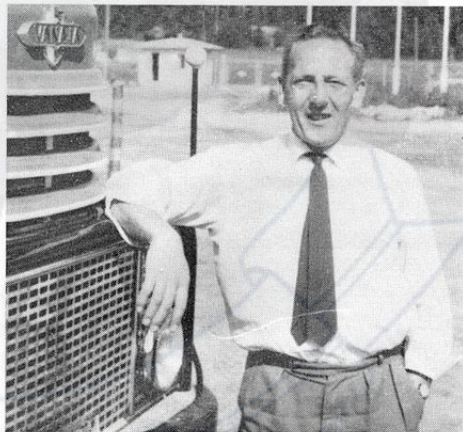
liikerakennus ja Rovaniemelle 000 m<sup>2</sup>:n suuruinen autovarasto.

Päitösi oma netaan toimintojen tukijan yhdistysten AKn Tornion läänin kauppa- ja jaoston puheenjohtajana.

(Jatk. siv. 10)

määräämisvallassa toimivan, koko maan käsittävän asemaverkon merkitys. Sen luomisella järjestön rinnalle on aikaansaatu myös kaupallisen puolen käsitettävä yhteistoiminta, johon sadat erilliset yritykset niveltävät ja palvelevat asiakkaitaan yhdenmukaisena kokonaisuutena.

Suorastaan hillittömästä lapsuudesta huolimatta yksityisten yrittäjien rakentama linja-autoliikenteemme jo nuorukaisen ikään päästyään ryhdistäytyi ja kehittyi kaikkea kiitosta ansaitsevalla tavalla. Se elää nyt miehen iän saavuttaneena valmiina edelleenkin tarjoamaan palveluksiaan matkustavalle yleisölle ja, tietoisena tarpeellisuudestaan tulevinakin aikoina, valmiina kestäämään kehityksen kilvassa kunhan sille vain suodaan samat ehdot muiden henkilökuljetusalan yrittäjien kanssa.



## AEC-HUOLTOINSINÖÖRI SUOMESSA

Monet muistavat varmaan AEC-tehtaan huoltoinsinööriin Mr Frank Gepp'in, joka vieraili Suomessa huolto-osastomme käytössä tammikuun lopusta kesäkuun loppuun matkustellen maassamme asiakkaiden ja jälleennymyyjien luona. Oltuaan jonkin kuukauden kotimaassaan Englannissa on Mr Gepp jälleen palannut Suomeen. Erikoishuomiona maamme autonhuolosta kertoi Mr Gepp, ettei meillä hänen käsityksensä mukaan huolleta ilmanpuhdistajia riittäväällä huolella. Useinkin tiivisteet unohtetaan tai ne ovat rikkiäisiä ja ilmanpuhdistajan sisäpuolinen puhdistus ja öljyn vaihto usein myös unohtetaan.



# Pinotex

## puunkyllästäjä

- viisi puun pinnan kauneutta korostavaa värisävyä värittömän lisäksi
- antaa ainutlaatuisen kestävän pinnan sekä höylätylle että höyläämättömälle puulle
- ulko- ja myös sisäkäyttöön

Värikartat ja käyttöohjeet alan vähittäismyyjiä



valon- ja  
vedenkestävä

Helsinki

**Oy SADOLIN Ab**

Puh. 15 877

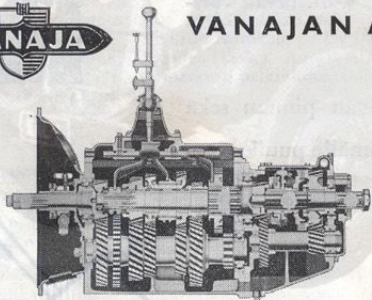


# ES SOLUBE

## VOITELEE VANAJAT VETÄJÄT



### VANAJAN AUTOTEHDAS OY, HELSINKI



Kymmenvaihteinen amerikkalainen R-660 — "RoadRanger"-vaihdelaatikko on uutuuksu Suomessa. Sen voitelussa on huomioitava seuraavaa: Öljynvaihdon yhteydessä huuhtelu Esso Flushing Oil'illa. Öljynpinnan on oltava vaihdelaatikon takaosassa sijaitsevan täyttötulpan tasolla, öljymäärä 15 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 kylmälleijun muodostumisen ja karstoittumisen. Siksi kokeneet ammattimiehet luottavat Essolubeen.

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

#### Moottori

Normaalit ajo-olosuhteet, lyhyet kuorma- ja tyhjäkäyntiajat

Essolube HDX

Raskaat ajo-olosuhteet, pitkät kuorma- 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*

