

N:o 3 1964

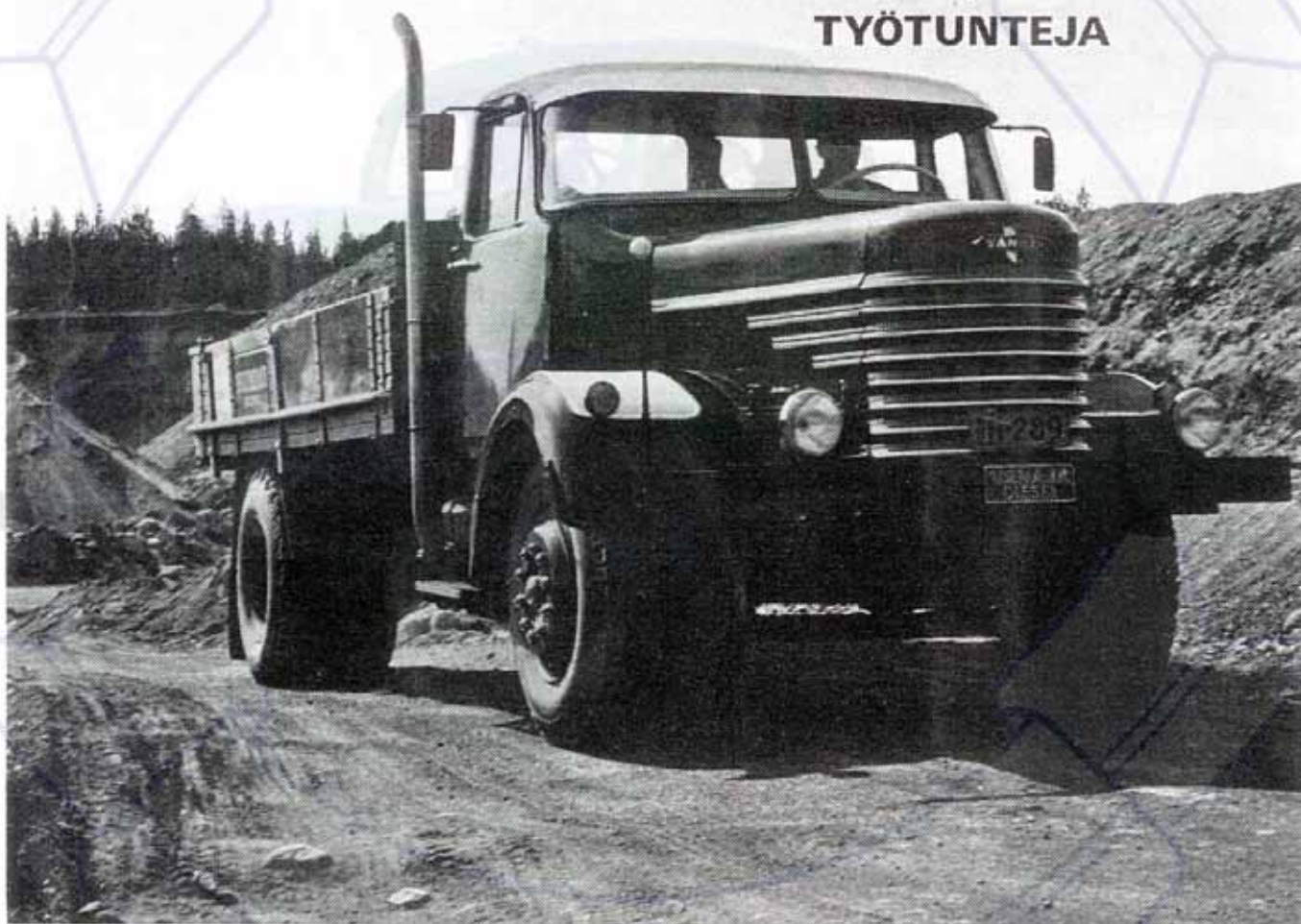
VANAJA VIESTI



**MOOTTORINNE
HYRISEE
TALOUDELLISIA**



TYÖTUNTEJA



Delvac S-sarjan voiteluöljyt pitävät Vanaja-dieselinne käyttökustannukset kurissa.

Delvac S 100 ja — S 200-sarjan voiteluöljyjen tehokkuus perustuu niiden varmuuslisään, joka raskaimmissakin olosuhteissa takaa moottorilleen parhaan mahdollisen voitelun.



ECONOMY SERVICE
TIE TALOUDELLISUUTEEN

Valitkaa Tekin Delvac S-sarjan voiteluöljyt dieselinne suojaksi. Niiden takeena on maailman ainutlaatuisin voitelualan tuntemus.

Raskas autokalusto tämän päivän liikenteessä

Viime vuosina maamme autokannassa on tapahtunut selvästi havaittavia muutoksia. Paitsi autojen kokonaismäärän jatkuva akasvua voidaan todeta tiettyä keskittymistä eri aloilla. Kuorma-autojen rekisteritilastot osoittivat tosin kokonaismäärän jakuvaa laskua, mutta jos tarkastellaan raskaita autoja omana ryhmänä voidaan näiden lukumäärän jopa lisääntyvän. On siis aivan kiistatonta, että raskaiden kuorma-autojen osuus kokonaismäärästä nousee varsin voimakkaasti.

Raskaisiin autoihin voidaan lukea myös linja-autot. Tarkasteltaessa näitä omana ryhmänä voidaan todeta, että eräänlainen markkinoiden kylästyminen on saavutettu so. linja-autojen lukumäärä pysyy lähes vakiona. Linja-autojen lukumäärässä voidaan tosin havaita hidasta nousua, mutta samalla yksiköiden koon voidaan todeta pienenevän. Kuljetusmäärä henkilökilometreissä lausuttuna näyttää siis saavuttaneen ylärajansa.

Näihin ilmiöihin täytyy olla olemassa jokin syy, joka on riippumaton yrittäjästä tai automerkistä. Syyn täytyy ollaperäisin koko talouselämää säästelevistä lähteistä: kiristyneestä kilpailusta kaikilla aloilla ja voimakkaasta elintason noususta.

Kiristynyt kilpailu rahtimarkkinoilla on pakottanut liikenteenharjoittajat tarkistamaan kalustonsa kilpailukykyyn. Kuormausmenetelmää on ollut pakko tehostaa, keskinopeus maantiellä on kohonnut, pienet autot monine kuljettajineen ovat osoittautuneet huonosti kannattaviksi, korjausajkoja ei voida hyväksyä, huoltoajat on saatava minimiin. Kaluston kilpailukykyyn vaikuttavia seikkoja on lukuisia. Suurentunut keskinopeus vaatii suuria moottoreita, mutta tämä yksin ei riitä. Suuri teho on saatava oikeassa muodossa vetäviin pyöriin. Seurauksena on ollut pakko ottaa käytäntöön uudet vaihdelaatikkotyypit, kuten nyt jo yleisesti käytetyt 10-vaihteiset taajavaihdelaatikat. Suuret keskinopeudet osottavat myös auton rengastukselle omat vaatimuksensa. Laatua on parannettava, hinta nousee.

Korkeat palkkamenot ovat omalta osaltaan

johtaneet apumiehen pois jättämiseen kaikkialla, missä se ajon laadun puolesta vain on mahdollista. Kun toisaalta työaikalaki asettaa rajoituksen kuljettajan ajomatkan pituudelle, joudutaan pitkillä linjoilla käyttämään useita kuljettajia samaa autoa kohti. Palkkamenojen kompensoimiseksi on luonnollista pyrkiä kuljettamaan samalla työllä mahdollisimman suuri kuorma, eli valitsemaan ajotehtävään suurin mahdollinen auto. Voimassa olevat painorajoitukset taas johtavat luonnostaan joko raskaisiin puoliperävaunuyhdistelmiin tai peräti telivetäjiin ja varsinaisiin kaksiakselisiin perävaunuihin.

Linja-autojen kohdalla kehitys on ollut melkein päinvastainen. Korkean elintason seurauksena henkilöautojen lukumäärä on voimakkaasti lisääntynyt. Yhä useammat henkilöt suorittavat työmatkansa ja lyhyehköt vierailumatkansa omalla autollaan. Maaseudun väestö liikkuu aivan yleisesti mopoilla ja onpa moottoriajoneuvoja käytössä koululaitostenkin matkoihin melko runsaasti. On selvää, että kevyiden moottoriajoneuvojen yleistyminen vähentää matkustajamäärää linja-autoista. Samaan suuntaan pyrkii vaikuttamaan myös suuresti kehittynyt rautateiden henkilökuljetuskalusto.

Kilpailukykyyn säilyttämiseksi on moni liikennöitsijä hankkinut pienempää kalustoa voidakseen kuitenkin hyvän palvelun ylläpitämiseksi ajaa samalla vuorotiheydellä kuin aikaisemmin. Pienien linja-autojen tarve on lisääntynyt. 24—28-paikkaista autoa pidetään usein sopivana, eikä 14-paikkainenkaan ole harvinaisuus.

Muuttuneet olosuhteet eivät myöskään voi olla vaikuttamatta autojen valmistajien ja maahan-tuojien ohjelmiin. Vanajan kohdalla muuttunut tilanne merkitsee kuorma-autoissa yhä raskaampia ja vahvempia rakenneosia ja yhä lisääntyvässä määrin kuljettajan työtä helpottavia hallintalaitteita. Linja-automallistoon tehtiin jo vuosi sitten lisäys panemalla ensimmäinen sarja »pikkubusseja» työn alle. Kehitys kulkee eteenpäin ja autot sen mukana. Vanaja seuraa aikaansa.



Kuljetusliike Paavo Suomen lähes uusi Vanaja-kalusto yhteisessä »perhekuvassa». Kuvamme on otettu kuljetusliikkeen varaston edustalla.

KULJETUSLIIKE PAAVO SUOMI JOUTSENO



Vuonna 1957 valmistuneen VANAJAN ulkonäkö kertoo, että auto on erinomaisessa kunnossa. Tämä auto on joutunut koko ikänsä suorittamaan todella raskasta työtä. Nykyään se on hakkeen ajossa.

Kuljetusliike Paavo Suomi on eräs esimerkki siitä voimakkaasta kehityksestä, jonka alaisina maamme maantiekuljetukset ovat viime vuosina olleet. Itsenäisen autoilijan uransa aloitti Paavo Suomi vuonna 1950. Autojen »kimppuun» hän joutui jo pikkupoikana, sillä isä toimi myös aikoihin autoilijana.

Paavo Suomi, joka tunnetaan asiansa hyvin hoitavana ja rehtinä miehenä varautui jo alusta alkaen palvelemaan lähiympäristön elinkeinoelämää autollaan mahdollisimman monipuolisesti.

Kuorma-autoilla tapahtuvien kuljetusten jatkuvasti lisääntyessä ja suuntautuessa yhä raskaampaan ajoon hankittiin taloon myös entistä vankempaa ajokalustoa. Ensimmäinen Vanaja tuli v. 1957, joka on liikenteessä vielä tänäkin päivänä, suorittaen sitä raskasta tehtäväänsä johon se on valmistettu.

Kiitolinjatoiminnan aloitti autoilija Suomi v. 1959 Hämeenlinnan kautta Turkuun.

Ajon runkona Turkuun on erilaisten rakennus-
rautojen ja -teräksien kuljetus Vuoksenniskalta.
Paluukuormien ollessa elintarvikkeita, kappale-
tavaraa, rehuja yms. Lappeenrannan ja Imatran
kuluttajille.

Vuosittain ajavat Kuljetusliikkeen autot 800—
900.000 km, eli autoa kohden noin 120.000 km.
Vierasta työvoimaa on Paavo Suomen palveluk-
sessa kaikkiaan 10 henkilöä.

Autoilija Paavo Suomi kanta on, että ajoka-
luston on oltava paras mahdollinen. Hyvällä ajo-
kalustolla saavutetaan asiakkaan luottamus ja
mikä tärkeintä kuljetukset tulevat perille kunnol-
la ja määräajassa.

Nykyisestä dieselverosta toivoo Paavo Suomi
säilyvän samanlaisena, mainiten smaalla, että jos
ehdotettu dieselvero menee läpi esitetyssä muo-
dossaan aiheuttaa se huomattavia rahtimaksujen
korotuksia.

Toimittajan kysymykseen autojen huollosta
vastasi autoilija Paavo Suomi olevansa erittäin
tyytyväinen Vanajan Autotehdas Oy:n huoltopal-
veluun, erikoisesti siihen, että tehtaalla on huol-
toauto pätevine ammattimiehineen aina valmiina
käyttöön.



Autoilija Paavo Suomi rouvansa ja pikkupoikansa kanssa kauniin talonsa edustalla.

Lähes 1.200.000 km Vanaja VK-4:llä



Porilainen, nykyisin Säskylässä asuva autoilija Aarne Jori osti v. 1952 uutuuttaan kiltelevän Vanaja VK-4 mallisen kuorma-auton. Auto joutuikin todellisen automiehen käsiin, sillä se on vielä tänäkin päivänä erinomaisessa ajokunnossa.

Sillä suoritetaan yhä suuren tukkuliikkeen Kesko Oy:n tavarakuljetuksia ympäri laajan maakunnan.

Tuona viime elokuun 28 päivänä, toimittajan vieraillessa Porissa oli auton mittariin ja ajopäiväkirjaan kertynyt jo varsin kunnioitettava määrä — 1.175.000 kilometriä!

Autosta kertoi autoilija Jori, että se on ollut kuluneen 12 vuoden aikana joka päivä valmis ajoon. Huollettuhan sitä on säännöllisesti, kertoi Jori rauhalliseen tapaansa mainiten, että korjauksia on autoon tehty varsin vähän, esim. kuluvat osat kuten

jarrunauhat, jousen tapit ja kerran olkatapit on autoon vaihdettu. Moottorissa ja voimansiirtolaitteissa ei koskaan mitään korjattavaa ole ollut.

Auton erinomaisen kunnan ja sen pitkän iän sanoi Jori johtuvan vain siitä, että yksi ja sama mies on ajanut ja huoltanut auton koko ajan.

Vanajan Autotehdas Oy muisti pitkälti kulkenutta Vanaja-autoa ja sen omistajaa Aarne Joria kauniilla hopealaatalla, johon oli kaiverrettu auton kuva teksteineen.



VETO- JA TASAUSPYÖRÄSTÖJEN HUOLTO

Vetopyörästön, aivankuin koko autonkin pitkän käyttöiän ja taloudellisen toiminnan pääedellytyksinä ovat kunnollisen käytön lisäksi määräaikaiset huoltotarkastukset ja oikea voitelu. Vaikka useimmat autojen käyttäjät tämän ymmärtävätkin, niin hyvin monet kalliit vetopyörästön vauriot olisi voitu välttää suorittamalla vetopyörästön huoltotarkastus aikanaan. Monesti kuulee automiesten keskuudessa eri autoja vertailtaessa kehuttavan kuinka monta sataa tuhatta kilometriä autolla on ajettu perää avaamatta. Tällä tavoin ajaen saattaa minä päivänä tahansa tapahtua esim. pienen laakerivian aiheuttamana koko pyörästön romuttuminen ja karvas korjaamolasku kohtuullisen määräaikaistarkastuksesta ja kenties muutamasta laakerista tulleen laskun sijasta.

Vanajan vetopyörästön tarkastusväliksi suositellaan 75000—125000 km riippuen auton käytöstä siten, että esim. »monttuauton» tai perävaunun vetäjän perä tarkastetaan useammin kuin kevyehkössä maantieajossa olevan auton.

Kaikki Vanajan vetopyörästöt ovat hypoidihammastuksella varustettuja ja näinollen ne vaativat voiteluainekseen ehdottomasti hypoidiöljyn. Talviöljynä on käytettävä SAE90, kesäöljynä SAE140 tai SAE90 riippuen auton käytöstä siten, että raskaassa pitkänmatkan ajossa, jolloin pyörästö lämpiää enemmän olisi käytettävä SAE140 öljyä.

Vetopyörästön öljy on vaihdettava aina 25000 km:n välein tai jos autolla ajetaan vähän, kausivaihto 2 kertaa vuodessa. Öljynvaihto riittävän usein on erittäin tärkeätä, sillä käytön aikana että raskaassa pitkänmatkan ajossa, jolloin pyöhyypoidiöljyn kemialliset lisäaineet lämmön, kondensoituneen veden ja öljyn vatkautumisen ansiosta muuttuvat siten, että ne saattavat syövyttää metallia, aiheuttaa sakkautumia tai karsnamaista ainetta metallipinnoille ja seurauksena on laakerien ennenaikainen kuluminen. — Öljy

on paljon halvempaa kuin hammaspyörät ja laakerit.

Pyörännapojen laakerien huolto

Olemme havainneet paljon tietämättömyyttä ja välinpitämättömyyttä myös pyöränlaakerien huollossa. Suosittelemme pyöränlaakerien kireyden tarkastusta joka 25000 km:n jälkeen. Joka 75000 km:n jälkeen olisi navat irroitettava, laakerit puhdistettava ja tarkastettava sekä tarpeen vaatiessa uusittava. Navat täytetään n. 3/4 tilavuudestaan korkealuokkaisella kuulalaakerirasvalla, esim. Mobilgrease MP. Tämän jälkeen on hyvä n. 1500 km:n ajon jälkeen tarkastaa pyöränlaakerien kireys.

Paineilmajarrujen jarrukenkien ankkuritappien voitelu

Jarrukenkien ankkuritapit on voideltava n. 10000 km:n välein seuraavasti:

Takajarrut: Jarrun suojakilvessä ankkuritappien kohdalla olevat luukut avataan, ankkuritappien päissä olevat kuusiokantaiset tulpat poistetaan, tilalle kierretään rasvanipat ja tapit voidellaan mieluummin käsipuristimella. Nipat poistetaan, tulpat kierretään paikalleen ja luukut suljetaan.

Etujarrut: Menetellään samoin kuin takajarruissa, mutta ankkuritappien päät ovat näkyvisiä, joten mitään luukkuja ei tarvitse avata.

Huom! On voideltava ainoastaan vähän, vain 1—2 painallusta käsipuristimella riittää. Liikavoitelun seurauksena saattaa jarrun kitkapinnoille joutua rasvaa. Tämän vuoksi on rasvanipat poistettava aina rasvauksen jälkeen, ettei esim. huoltoasemilla alustan voitelun yhteydessä tapahtuisi liikavoitelua.

Toimitusjohtaja, dipl. insinööri

ILMARI KARTTUNEN

50-vuotias



4. 10. -64 täyttää Hämeenlinnassa dipl.ins. Ilmari Karttunen 50 vuotta.

Hän on syntynyt Helsingissä ja tuli ylioppilaaksi Helsingin Suomalaisesta Lyseosta v. 1935. Suoritettuaan dipl.insinööritutkinnon v. 1940 hän teki lukuisia opintomatkoja ulkomaille, lähinnä Keski- ja Etelä-Eurooppaan.

Vuosina 1943—44 hän toimi Valtion Sytytintehtaan työpaja- ja työntutkijainsinöörinä sekä mainitun tehtaan uuden ammattikoulun rehtorina.

V. 1944 dipl.ins. I. Karttunen siirtyi Vanajan Autotehdas Oy:n hankintaosastolle Helsinkiin ja yhtiön tehtaan isännöitsijäksi hänet nimitettiin v. 1945. Vanajan Autotehdas Oy:n toimitusjohtajaksi hänet kutsuttiin v. 1962.

Toimitusjohtaja Ilmari Karttunen tunnetaan työn ja toimen miehenä. Runsaan työmäärän lisäksi hän on jaksanut olla mukana myös useissa kulttuuriyhdistyksissä alansa ulkopuolella. Hämeenlinnan Rotaryklubin jäseneksi hänet kutsuttiin v. 1947 ja v. 1953—54 hän toimi klubin presidenttinä. Hämeenlinnan Autoteknikot r.y:n puheenjohtajana hän on toiminut 12 vuotta.

Hämeenlinnan Pohjola-Norden r.y:n sihteerinä oli dipl. ins. Karttunen vuosina 1952—58. Lisäksi hän on toiminut Etelä-Hämeen Keskusammattikoulun johtokunnan jäsenenä ja vuodesta 1962 varapuheenjohtajana sekä Hämeenlinnan AK:n johtokunnan jäsenenä v. 1958 lähtien. Kanta-Hämeen Kauppakamarin johtokunnan sekä Kanta-Hämeen Teknillisen Seuran jäsenenä hän toimii edelleen. Suomen Teknillisen Seuran jäsenenä hän on ollut jo vuodesta 1938 lähtien.

Hämeenlinnan Kauppa- ja Teollisuusklubissa hän on toiminut sen perustamisesta lähtien, puheenjohtajana vuonna 1957.

V. 1939 hän toimi Väestösuojelupäällikön esikunnassa eri puolilla Suomea tehtävänänsä teollisuuden väestönsuojelu ja osallistuen sen jälkeen talvi- ja jatkosotiin. V. 1941 hänet komennettiin RUK:hon, jonka jälkeen hän toimi Kiestingissä autokorjaamon päällikkönä ja osallistui taisteluihin tykistön tulenjohtajana Karhumäen pohjoispuolella. Sotilasarvoltaan hän on luutnantti. Nykyisin hän on Suomen Sotataloudellisen seuran jäsen.



SALAMA SUURTEHO

varmasti käynnistävä kipinä jokaiseen automerkkiin

- Salama-akkujen levyt ovat korkeata kotimaista takuulaatua.
- Salama-Suurtehon levymäärä on suuri, ja tästä johtuen sen teho on 10—15 % normaaliakkuja korkeampi.
- Salama-Suurteho on pitkäikäinen, sillä siinä on kaksinkertaiset erottimet.
- Jokaiseen automerkkiin on saatavissa kaikelta mitoitukseltaan juuri sopiva Salama-akku.
- Myynti- ja huoltopisteitä on yli 1500.
- Salama on Suomen ylivoimaisesti eniten myyty akku, myynti tähän mennessä n. 1 milj. kappaletta.



SYTYTTÄVIÄ
KIPINÖITÄ
35 VUOTTA

Valmistaja:

AKKUTEOLLISUUS OY
SUOMEN SUURIN AKKUTEHDAS



uutta

FULLER R-660

10-vaihdetta ETEEN



Fuller R-660 vaihdelaatikon
välityssuhteet:

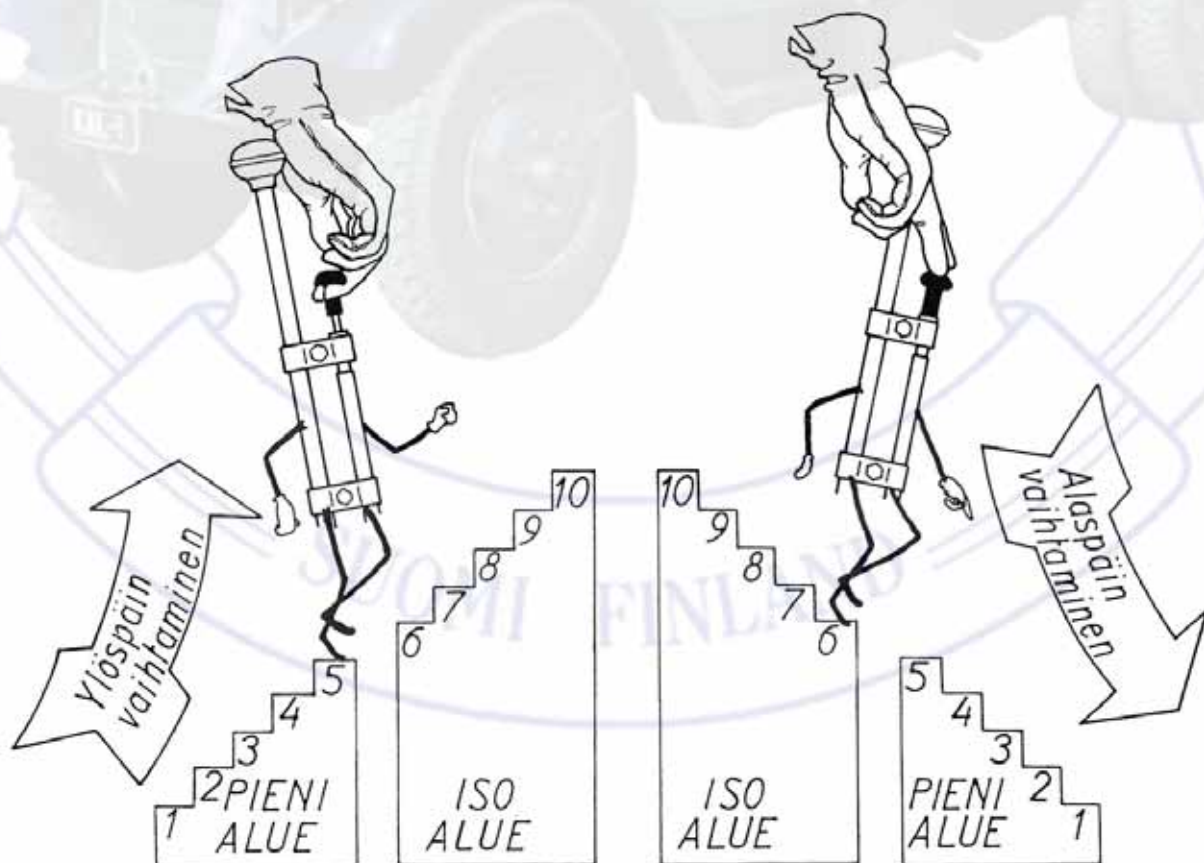
1.	7,18	7.	1,64
2.	5,61	8.	1,27
3.	4,33	9.	1,00
4.	3,42	10.	0,78
5.	2,66	Per. I.	10,89
6.	2,10	Per. II.	3,18

R-660:llä varustetun Rekka-
Vanajan suoritusarvot:

Suurin kokonaisvälitys 1:56
Suurin nopeus 100 km/t

Miksi R-660 on erilainen?

R-660 on kaksialueinen vaihteisto, joka muodostuu viisivaihteisesta vaihdelaatikosta ja sen taakse kiinnitetystä kaksivaihteisesta automaattisesta vaihdelaatikosta. Kymmenen vaihdetta eteenpäin saavutetaan käymällä läpi viisi vaihdetangon asentoa kahteen kertaan. Ensimmäinen aluevaihtajan ollessa ala-asennossa pienille vaihteille ja toisen kerran aluevaihtajan vivun ollessa yläasennossa, jolloin vaihteet 6—10 tulevat kytketyiksi. Näin ollen siis vaihdetangon asento esim. 1 ja 6 vaihteissa on sama, samoin 2 ja 7 jne.



Vaihtaminen

Kaikki vaihteet saadaan vain yhtä vaihdetankoa käyttämällä.

Vaihtaminen ylöspäin

Vaihtamisen suoritus.

Vaihda normaaliin tapaan 1—2—3—4—5.

Nosta nuppi ylös.

Vaihda normaaliin tapaan 6—7—8—9—10.

Ainoa ero totunnaiseen vaihtamiseen on suuri vaihtamisnopeus.

Moottorin kierrosluvun laskemista ei tarvitse odottaa.

Vaihtaminen alaspäin

Vaihda normaaliin tapaan 10—9—8—7—6.

Paina nuppi alas.

Vaihda normaaliin tapaan 5—4—3—2—1.

Kuten huomaat ainoa seikka, joka 10-vaihteisessa vaihdelaatikossa on uutta, on suuri vaihtamisnopeus.



Miksi tulet pitämään uudesta R-660 vaihdelaatikosta?



Ajo loivassa ylämäessä.

Tulet huomaamaan, että 5- ja 6-vaihteisella vaihdelaatikolla ajavat aivan kuin pysähtyvät mäkeen. Sinuun verrattuna. Esimerkiksi joku huudattaa kolmosella loivaa ylämäkeä kilometrikaupalla ja kiroilee. Sinä kuljet aivan niinkuin haluat.

Ei kahta yhtäaikaista vaihtamista

R-660 vaihdelaatikon kaikki vaihteet aikaan saadaan yhdellä vaihdetangolla. Ei kahden vaihdelaatikon, eikä vaihdelaatikon ja kaksinopeuksisen perän yhtäaikaista vaihtamista.



Vähemmän vaihtamista.

Vaihtaminen ei ole pääasia, vaan joustava kulkeminen. Jos ajat helppoissa tieolosuhteissa tai tyhjänä, käytä vain joka toista vaihdetta, jolloin Sinulla on 5-vaihteinen vaihdelaatikko.



Pienemmät kustannukset.

Suurempi keskinopeus maanteillä — huipputeho moottorista käytettävissä pienemmällä polttoaineen kulutuksella.

TUNNETUSTI KESTÄVÄÄ FULLER-LAATUA

Ammattimainen liikenne kuorma-autojen käyttö- ja kauppakenttänä

Jos keskitymme tarkastelemaan kuljetusalaa ja nimenomaan kuorma-autoliikennettä täällä kotimaassa, voimme suoralta tieltä todeta, että sitä hallitsee sekä määrällisesti että myöskin painollisesti ammattimainen liikenne. Määrällisesti se hallitsee liikenteen piirissä olevasta autokannasta, kuorma-autot yhteenlaskettuna, noin 55—60 %, jonka suorittama osuus kuljetuksissa on n. 70—75 % koko ajo-km ja tavaramäärä suoritteesta. Ammattimaisen liikenteen vuosittain ajama keskimääräinen km-suorite autoa kohti on lähes kaksinkertainen yksityisen liikenteen vastaavaan arvoon verrattuna. Kuljetetun tavaratonni-määrän suhde ammattimaisen liikenteen eduksi on vieläkin suurempi kuin kuljetussa matkassa eli n. kolminkertainen yksityisen liikenteen vastaavaan arvoon verrattuna. Suorite määrien suuret erot johtuvat kuljetustoiminnassa tapahtuneesta erikoistumisesta ja tässä mielessä juuri kuljetuskohteittain tapahtuneesta jaosta ammattimaisen ja yksityisen liikenteen välillä. Jakautuminen on tapahtunut juuri siihen suuntaan, että ammattimaisen liikenteen suoritettaviksi ovat tulleet suoritelmääriltään suuret massakuljetukset, kun taas yksityinen liikenne toimii pääasiallisesti kaupan ja pienempimittaisen teollisuuden piirissä. Jakautumiseen ja suuriin suoritelmäärä eroihin on lisäksi vaikuttanut hyvin voimakkaasti kuljetuskustannukset ja vallinnut taksapolitiikka. Maamme ammattimainen kuorma-autoliikenne on pääasiallisesti ns. urakkaperusteisen kuljetusmaksuratkaisun kautta liikenteessä, mikä johtaa siihen, että yrittäjän on ollut ja on pakko kiinnittää huomiota sekä kuljettuun että kuljetettuun suoritelmäärään, joita jatkuvasti lisäämällä on parhaiten voitu taata toiminnan jatkuvuus. Urakkaperusteiseen kuljetusmaksuratkaisuun pohjautuvassa kuljetustyössä toimii ammattimaisesta autokannasta noin 85 % ja raskaasta kalustosta noin 90—95 %. Aikamaksuperustein hoidettavissa kuljetuksissa toimii näin ollen n. 15 %, jonka määrän voidaan katsoa noudattelevan niin km-kuin tavaramäärältäänkin yksityisen liikenteen suoritelmääriä autoa kohti. Näin ollen yksityinen liikenne valtaosaltaan, eli päinvastoin kuin ammattimainen, tahdistuu ajassa mitattavaan käyttöön, millä ei läheskään aina ole samat suuret kuljetussuoritetavoitteet kuin ammattiliikenteellä. Em. on lähinnä vaikuttanut työntekijäin palkkaus, työn valvonta tai työn määrän vaikea mitaus ja vieraan työvoiman käytössä tapahtuneet suuret sosiaaliset uudistukset.

Edellä olen aivan ylimalkaisesti määritellyt ammattimaisen kuorma-autoliikenteen osuutta koko kuorma-autoilla tapahtuvassa kuljetustyössä. Tämä kaikki on tietenkin niin auton valmistajaa kuin sen myyjääkin kiinnostavaa, koska markkinoiden hallinta ja suunnittelu vaatii laajaa ja ennusteltavissa olevaa käytön kehittymistä ja ostajapiirin yrittäjätoiminnan riittävää tuntemusta.

Kun motorisoidun kaluston käyttö, tässä tapauksessa maantieliikenteessä, on sidottu lailla ja asetuksella noudattelemaan niin rakenneteknillisesti kuin painollisestikin annettuja määräyksiä ei autojen valmistajilla ole läheskään rajattomia mahdollisuuksia tarvittavan kuljetuskaluston kehittämiseen. Näin ollen kaluston kehittyminen on kulloinkin riippuvainen voimassa olevista määräyksistä, joiden pitkäaikainen muuttumattomuus voi hidastaa kehitystä ja muotouttaa kaluston samantyyppiseksi, jolloin vain paremmuuslaatu jää kehittelyn kohteeksi. Minkälaiset ovat meidän oloissamme autokaluston ja nimenomaan ammattiliikenteen piirissä toimivan kehittymismahdollisuudet voimassa oleva moottoriajoneuvoasetus huomioon otettuna? Ammattimainen kuorma-autoliikenne jakautuu sisäisesti useihin kuljetuskohteisiin ja käyttötapauksiin, joista seuraavassa pyöristelty jaoittelu:

Maansiirtokuljetukset:

autojen 7900 kpl keskipaino 11000 kg keskim. ajomäärä 55000 km/v

Puutavarakuljetukset:

autoja 3800 kpl keskipaino 12000 kg keskim. ajomäärä 65000 km/v

Maito- ja elintarvikekuljetukset:

autoja 3100 kpl keskipaino 10800 kg keskim. ajomäärä 60000 km/v

Tavaralinjaliikenne ja vastaava:

autoja 2450 kpl keskipaino 13500 kg keskim. ajomäärä 100000 km/v

Rakennus- ja rakennusaineteollisuus:

autoja 1400 kpl keskipaino 11000 kg keskim. ajomäärä 70000 km/v

Säiliöautoliikenne:

autoja 1050 kpl keskipaino 14000 kg keskim. ajomäärä 110000 km/v

Kaupan ja teollisuuden jakelu- ym. kuljetukset:

autoja 1200 kpl keskipaino 9000 kg keskim. ajomäärä 30000 km/v

— sekä vastaavissa kuljetuksissa käytetty bensiinikäyttöinen autokanta 3500 kpl keskipaino 6500 kg keskim. ajomäärä 25000 km/v

jatk. sivulla 14

HIAB

**uusien mallien
nostokyky
noussut 25 %**

- Nostokyvyn ja oman painon suhde entistäkin edullisempi. Nostureiden valmistukseen käytetty uusi korkeatasoinen teräslaatu on tehnyt mahdolliseksi nostotehon nostamisen.
- Uusissa malleissa on erikoisvahvistettu jalustarakenne.
- Ainais- eli kestopöydelliset laakerit.
- Nostokoukut ovat uudenmallisia varmuuskoukkuja. Kokonaan taottuja, ei hitsausseamioita ja varustettu varmuussalvoilla.
- HIAB-nostureihin voidaan kytkeä hydraulinen vinssi.
- Taottu puomi – kuormaus helppoa ihan vierestäkin ja kuorma voidaan si-joittaa tarkasti. Matala kuljetusasento.

- Käyttövivut molemminpuolisia ja voidaan tarpeen mukaan siirtää aina edullisimpaan asemaan.
- HIAB-nostureihin saatavissa mitä erilaisimpia töitä helpottavia lisävarusteita – kouria, nostimia, tarraimia...

Eri malleja nostokyvyiltään 600–10.000 kg:aan.

100 huoltopistettä

HIAB'ien huolto on tehokas ja täydellinen. 100 teknillisesti hyvin koulutettua HIAB-huoltopistettä eri puolilla maata.

Ottakaa yhteys – niin kerromme lisää uusista HIAB-malleista.

Myyvät auto- ja traktoriliikkeet.

ELEFANTTI

nostokyky
5000 kpm



ELEFANTTI M

nostokyky
5000 kpm



METSÄELEFANTTI

nostokyky
5000 kpm



BIMBO

nostokyky
2250 kpm



SUOMEN HIAB

HELSINKI – AUTOTALO – PUH. 640 106

Kokkolassa on kokoonsa nähden tunnetusti paljon autoliikkeitä — ja uusia tulee ja entisiä häviää.

Eräs vanhimmista, vankimmista ja tunnetuimmista on AUTOKESKUS ATOMO OY, jonka maineen yhtenä perustana niinhyvin Kokkolan kaupungissa kuin Keski-Pohjanmaan maakunnassakin on erittäin hyvä varaosapalvelu. Automiehet sanovat, että jollei muualta saa niin Atomosta saa!

Liikkeen perusti v. 1948 kokenut alan ammattimies, johtaja Runar Nyström, joka jo ennen sotia oli »pelannut» autojen kanssa perimmäisessä Lapissa saakka. Peli on siitä lähtien jatkunut Kokkolassa hyvällä menestyksellä, kasvauen ja laajeten.

1960-luvulla oli liikkeen pääedustuksena Ferguson-traktori, mutta merkittävinä myös Korpivaara Oy:n ja Veho Oy:n autot. Fergusonin siirryttyä jokin aika sitten uudelleenjärjestelyjen johdosta toisiin käsiin edustaa Atomo nyt Vanajan Autotehdasta, Korpivaaraa ja Suomen Koneliikettä. Valikoiman laajuutta ja laatua siis riittää edelleenkin.

Atomo toimi alusta alkaen omassa talossaan Pitkäsillankadun varrella. Vuosien mittaan se kuitenkin kävi yhä ahtaammaksi ja niin oli ryhdyttävä rakentamaan. Uusi suuri liiketalo valmistui lähelle entistä v. 1960 ja viime vuonna sen yhteyteen tilava, ajanmukainen korjaamorakennus. Viimemainitunkin rakentaminen oli välttämättömyys, sillä entinen pieni korjaamo ei enää kyennyt tyydyttämään tarvetta. Nyt toimii Atomo sekä liikehuoneiston että korjaamon osalta erinomaisissa olosuhteissa ja voi entistäkin paremmin palvella laajaa asiakaskuntaansa.



*Aina hyväntuulinen ja myhäilevä toim.joht.
Runar Nyström työpöytänsä ääressä.*

ESITTELEMME

JÄLLEENMYYYJIÄMME



Viime vuonna valmistunut ajanmukainen korjaamorakennus.

Liikkeen perustaja Runar Nyström johdossa — rauhallinen, kokenut, niin tavallinen taito tulla toimeen ihmisten kanssa. Hänellä on poikaansa, Jens ja Ralf, jotka ovat pitäneet »autokärppä»-liikettä tänään hyvin opin ammatti.



*Kuvassamme vain pieni osa
puolisesta varaosavaroitus-
osastamme.*



Atomo Oy:n liiketalon komea julkisivu Pitkäsillankadun puolelta nähtynä.

AUTOKESKUS
KOKKOLA

ATOMO OY

nar Nyström on edelleen sen
joviaalinen mies, jolla on ei
erinomaisesti toimeen kaik-
vänä apuna hänellä on kaksi
jotka tietenkin ovat pienestä
»sen» puremia ja saaneet isäl-
siinsa.



*eni osa Atomo Oy:n moni-
rastosta. Kuvassamme vara-
ä Lars Indola.*



Näkymä tilavasta myymälä- ja näyttelyhallista.

Keskipainoja laskettaessa ei ole huomioitu perävaunujen vaikutusta vaan ainoastaan ns. nuppi- ja vetoautotyypit. Perävaunujen käyttö rajoittuu pääasiassa vain määrättyihin kuljetuksiin joten valtaosa kalustokannasta hankitaan nuppiautona käytettäväksi.

Niissä kuljetuksissa, joissa perävaunun käyttö muodostaa taloudellisesti ja asiallisesti oikean ratkaisun käytetään yleensä hieman raskaampaa kalustoa, koska se jo kokonaisratkaisunkin kannalta on tarkoituksena. Kuljetuksissa, joissa työn laatu tai sen suorittaminen ei aseta rajoituksia varsinaisen autoyksikön suurentamiselle, ollaan jatkuvasti lähemmässä kokonaispainoista annettuja maksimiarvoja. Käyttämätöntä kuljetuskapasiteettia on kuitenkin jatkuvasti olemassa alalla olevan yrittäjä- ja autolukumääränkin puitteissa, minkä loppuun käyttö tapahtuu rinnan kuljetusten lisääntymisen ja taloudellisen kasvun kanssa. Näin ollen on tämän päivän automarkkinoilla mahdollisuus myydä vielä paljon lisää kuljetuskapasiteettia esim. ammattiautoilijoille ilman, että autojen lukumäärä lisääntyy. Tähän myöskin ostajapuoli tulee pyrkimään, joten nuppi ja vetoautojen kohdalla voidaan aivan perusteellisesti tähdätä 12500 kg kokonaispainoon ja määrättyissä tapauksissa 17500 kg ottaen huomioon, että tässä edellä mainitut seikat eivät aseta rajoitusta. Kun moottoriajoneuvoasetuksen autojen painoa ja kokoa määrittelevää kohtaa muutetaan on tuon muutoksen vaikutus tavallisesti hyvin vähäinen jo liikenteessä olevan kalustokannan kohdalla, joten pääasiallinen hyöty ja parannus tulee vasta kaluston uusiutumisen kautta. Kaluston uusiutuminen on taas varsin kuljetuskohtainen kuoletusiän vaihdellessa 2—10 vuoteen. Voimassa olevan asetuksen sallima ja kuljetusmarkkinoiden vaatima teho voidaan täten saada nopeammin käyttöön kuljetuksissa, joissa kaluston kuoletusikä on lyhyt, joskin toisaalta tuo tehon lisäyksen tarve kohdistuu tavallisesti juuri niihin kuljetuksiin, kun taas auton hitaissa kuoletumistapauksissa ei kuljetustehon lisäyksellä ole useinkaan mitään merkitystä. Ammattiliikenteessä on kuorma-auton keskimääräinen kuoletusikä $4\frac{1}{2}$ —5 vuotta, joka raskaissa kuljetuksissa kuten puutavara- ja maansiirtokuljetukset on vain 2—4 vuotta. Kun tuolla autokannan uusiutumisvauhdilla joudutaan ammattiliikenteessä noin 5500 uuden auton hankintaan vuositain tietää se sitä, että näin monessa tapauksessa on automyyjällä mahdollisuus todeta ostajan kanssa tapahtunut kehitys ja sen vaatimukset suunniteltua seuraavaa kuoletuskautta ajatellen, että tehty ratkaisu olisi onnistunut myöskin autokauppana. Autokaupan tapahtuessa pääosiltaan vieraan pääoman turvin, joudutaan jo kaupantekohetkellä tarkastelemaan hyvin tarkasti mahdollisuuksia jolla tuo sen hetkinen näen-

HALLINNOLLINEN JOHTAJA



Vanajan Autotehdas Oy:n johtokunta on 8. 5. -64 nimittänyt yhtiön hallinnolliseksi johtajaksi ekonomisti Jaakko Jarimon.

Johtaja Jarimo on suorittanut ekonomisti tutkinnon vuonna 1932.

Hän on toiminut yhtiömme konttoripäällikkönä vuodesta 1954 alkaen.

Näin kauppa käytännössä toteutetaan. Niin helppo kun onkin tehdä kauppaa hetken tilanteiden ja mielijohteiden mukaan tulisi siitä luopua ja päättää kaupoista siltä pohjalta minkä suunniteltu käyttö arvioidun kuoletusajan puitteissa mahdollistaa. Eri aloilla kuljetusten tarvitsijain ja suorittajain kentässä vallitseva keskeinen kilpailu sekä kaluston laadullinen parantuminen siitä johtuvine hinnan korotuksineen on aiheuttanut sen, että ajat jolloin auto voitiin kuolettaa eli maksaa yhdessä kesässä ovat menneitä historiaa ja nyt vaaditaan sen mukaisesti pitkäjännitteisempää eli maksuvalmiuteen paremmin perustuvaa ja muuttuneiden olosuhteiden edellyttämää hankintaa. Kuljetusten tarvitsijain ja suorittajapuolen edustajien kesken on sovittu useita eri aloja koskevia suosituksia ja ohjeita, joilla nimenomaan pyritään johtamaan toimintaa pitkäjännitteisemmäksi esim. terveemmän kuljetusmaksupolitiikan puitteissa. Tämä antaa entistä paremmat mahdollisuudet myöskin autokaupasta päättävälle osapuolille nähdä tilanne siinä valossa, jonka mukaan auton käyttö ja kuoletus mahdollistuu. Ostajan henkilökohtainen yrittäjäpanos eli sopivaisuus, kokeneisuus, yrittäjähalu jne. ovat kuitenkin varmimpia takeita kaupan onnistumisesta, joita ei ole syytä väheksyä, koska ne tulevat puuttuvan pääoman vastineeksi.

Kesälomamatka Vanajalla Pariisiin, Sveitsiin ja Espanjaan

Liikennöitsijä E. Rindellin, Turusta, linja-autot suorittavat vuodessa useita matkoja eri puolille Eurooppaan. Eräästä sellaisesta oheinen kuvasarjamme.



Yhtämittaista nousua oli kilometrikaupalla, mutta kannatti todella ajaa tänne, sillä komeat olivat maisemat Sveitsin alpeilla.

Iloinen Pariisi on saavutettu.
Eiffeltorni pitää jokaisen
Pariisissa kävijän nähdä.
Siispä mekin ...



Vanha- ja nykyaika
kohtaavat.
Monta kertaa joutui
kuljettajamme koviille
Espanjan ahtailla kaduilla.
Kuvamme Blanes-nimisestä
kaupungista Costa Bravan
rannikolla.



Tässä kuvassa olemme juuri
saapuneet Barcelonaan ja
matkamme Vanajalla on
sujunut erinomaisesti.



mies työnsä ääressä

Tiesittekö, että yksistään kippi-Vanajaan tarvitaan yli 140 m sähköjohtoa!

Auton pituuden ollessa 6,5—7 m, tarvitaan erilaisia johtimia siis 20 kertaa auton pituus.

Työ, jota sähköasentaja Jouko Hutri suorittaa kysyy todella ammattitaitoa, että jokainen rele, jokainen laite ja katkaisija toimii silloin kun kuljettaja sitä tarvitsee.

Maallikkoa aivan hirvittää se valtava määrä johtimia kojetaulun alla. Samalla ei voi olla ihailematta sitä varmuutta ja nopeutta millä jokainen johdonpää löytää sähköasentaja Hutrin toimesta oman paikkansa.

Sähköasentaja Hutri on karjalan miehiä ja kotoisin Antreasta. Antrean Sähkö Oy:n palveluksessa oppi Hutri ensimmäiset alansa tiedot. Sota siirsi miehen Hämeeseen, jossa erilaiset koulut ja kurssit käyttään nimitettiin ylisähköasentajaksi. Vanajan Autotehtaan palvelukseen tuli Hutri vuonna 1954.

Yli kymmenen vuoden palvelu saman työnantajan palveluksessa todistaa, että mies on viihtynyt työnsä ääressä.

Tänä aikana on Hutrille noussut myös omakotitalo pienine puutarhoineen, jonka hoidossa perheen vapaa-aika mukavasti kuluu.

Sähköasentaja Jouko Hutri tunnetaan innokkaana shakkipelin ystävänä joskin autoilu on viime aikana myös vaatinut osansa vapaa-ajasta. Perheeseen kuuluu myös Jorma-poika joka käy parhaillaan kansakoulua on jo kovasti innostunut »automies».



Suurta tarkkuutta vaatii kojetaulun alla olevien johtimien asennus. Kuvassa on sähköasentaja Jaakko Hutri tutussa työympäristössään.

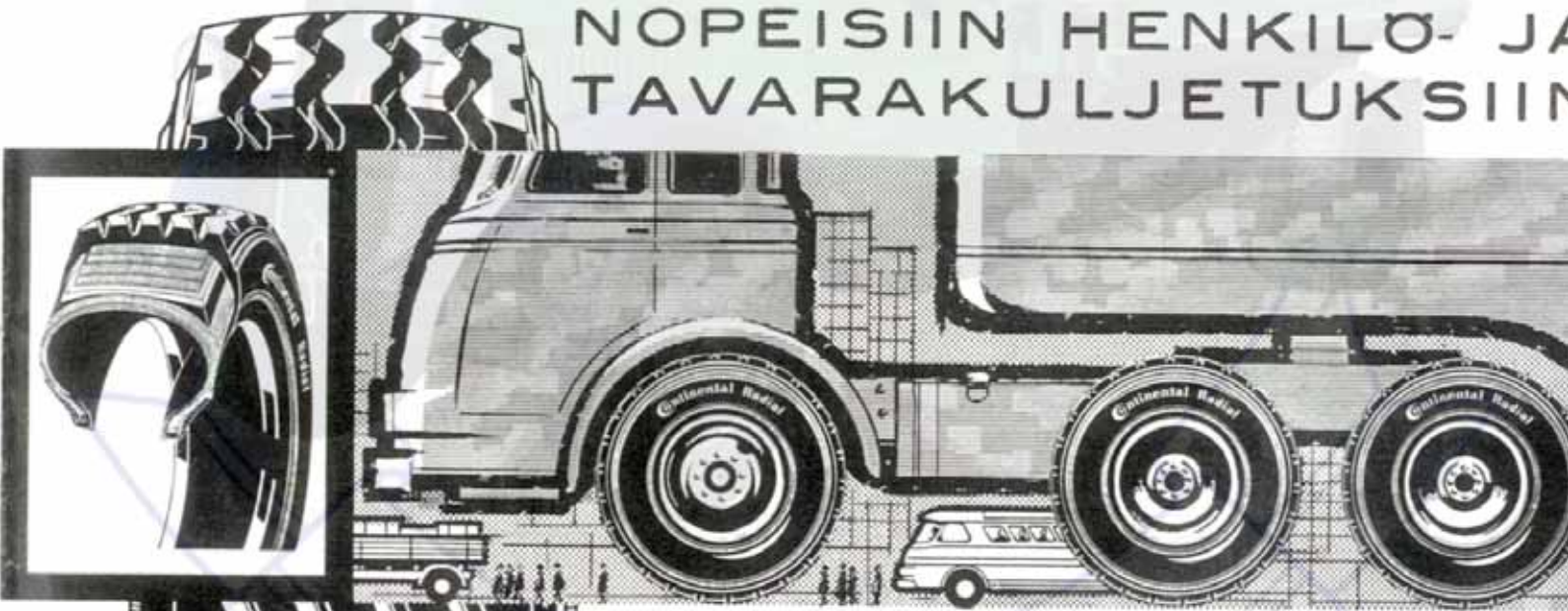


Missä onkaan mukavampi vapaa-aikaansa viettää, kuin oman talon puutarhassa ja nauttia sen antimista, kertoi rouva Hutri.



Vanaja malli KK-69 ET/4000+1290 kuljettaa helposti näinkin valtavaa kattilaa. Kuvassamme Kuljetusliike A. Sjömanin Vanaja matkalla Helsingistä Jämsänkoskelle. Korkeutta kuormassa on niin paljon, että vaarassa olivat jopa sähkölangat. Vanajasta mainittakoon, että sen kaikki akselit ovat vetäviä, sen moottoriteho on 250 hv./2000 r/min ja 10+5 vaihteinen vaihdelaatikko, joka takaa oikean vaihteen kaikissa olosuhteissa. Vetoauton ja perävaunun yhteispituus on n. 18 metriä.

NOPEISIIN HENKIÖ- JA TAVARAKULJETUKSIIN



UUSI CONTINENTAL RADIAL-RENGAS

Voimakkaan pintakuviointin, teräskudossyön ja joustavan Radial-rakenteisen rungon ansiosta: • Lisää ajokilometrejä, enemmän ajovarmuutta, pienempi polttoaineen kulutus, ensiluokkainen ajomukavuus

Continental RADIAL

Jälleenmyyjiä kautta maan!

Maahantuoja: **TERÄSKONTTORI** Helsinki - Puh. 64232

VAIHTOLAVA — kuljetukset I

Kehitys

Näkymät 15 vuotta sitten, jolloin alettiin valmistaa raisiolaisen tekn. johtaja Mikko Terhon patentoiman keksinnön pohjalta vaihtolavalaitteita, eivät olleet juuri rohkaisevia. Keksijän lisäksi löytyi ehkä muutama asiantunteva autoilija, jotka uskoivat laitteiden tulevaisuuteen. Tämä seikka ei rakentajia suinkaan pelottanut, sillä samoin on ollut kautta aikojen, kun jotakin oleellisesti aikaisemmasta poikkeavaa on kehitetty — epäusko on aluksi suuri, mutta väistyy sitä mukaa kun keksinnön arvo huomataan.

Ensimmäinen vaihtolava-laite rakennettiin jo vuonna 1947. Tämä oli rakenteeltaan huomattavasti nykyisestä poikkeava, mutta jo »prototyypinä» se näytti »kyntensä». Kun laitteita v. 1949 alettiin valmistaa tehdasmaisesti, muodostivat silloinen raaka-ainepula sekä automiesten ennakkoluulot ja epäusko uuteen »systeemiin» pahimmat alkuvaikeudet. Sitä suuremmalla kiitoksella on mainittava ne »uskalikot», jotka ottivat laitteita kokeiltavaksi kentälle, vaikka ne eivät heti olleetkaan valmiita jatkuvaan käyttöön. Näin voidaan sanoa, että autoilijat itse ovat merkittävällä tavalla olleet kehittämässä laitteita antamalla korvaamattomia tietoja niiden soveltuvuudesta käytäntöön.

Kolmen vuoden suunnittelun ja kokeilun tuloksena saatiin v. 1957 keväällä markkinoille uusi hydraulisesti toimiva vaihtolava-laite. Tämän käännekohdan jälkeen laitteet alkoivat saada laajoissa piireissä huomiota osakseen ja sarjavalmistus pääsi täyteen vauhtiin.

Käyttö

Kuorma-auton käytön taloudellisuus riippuu suurelta osalta siitä, kuinka suuren osan työskentelyajastaan se on todella tuottavassa ajossa. Vaihtolava-laitteiden avulla pyritään supistamaan auton tuottamattomia seisonta-aikoja kuormauksen ja purkauksen aikana. Koska kuormalavan vaihtaminen toiseen kestää vain 2—3 minuuttia on vaihdettavien lavojen käyttö varsinkin sellaisissa kuljetuksissa, joissa kuormaus tai purkaus sujuu hitaasti, omiaan säästämään tehollista aikaa arvaamattoman paljon. Riippuen ajomatkasta, kuormauksen nopeudesta ym. seikoista, voi yksi auto useilla lavoilla hoitaa monia kuljetuksia.

Nykyisin vaihtolava-laitteita käytetään mitä erilaisimmissa kuljetustehtävissä. Tämä on mahdollista, sillä lavat voidaan rakentaa hyvinkin erilaisiksi aina kuljetustarpeen mukaan, ehtona kuitenkin se, että lava on rakennettava laitteen vaatimalle teräsrungolle. Lavoja löytyykin kymmeniä eri muunnoksia normaalilavoista nestemäisten aineiden vaatimiin säiliöihin ja puutava-

ran kuljetuksessa käytettyihin kuljetuskehikoihin asti. Erityisenä sovellutuksena mainittakoon puoliperävaunun kääntöpöydän kiinnittäminen teräsrungolle, joka lavan tilalle otetaan auton päälle. Tällä tavoin tavallisen lava-auton voi muutamassa minuutissa muuttaa puoliperävaunun vetäjäksi ja päinvastoin. Huomionarvoinen seikka on se, että erikoisuudestaan huolimatta vaihtolava-auto on samalla tavallinen kippiauto. Se ei ole, kuten monet muut erikoiskuljetusvälineet, käyttömahdollisuuksiltaan rajoitettu toimimaan vain joissakin erikoistehtävissä.

Rakenne ja toiminta

Laitteet koostuvat varsinaisesti neljästä rakeneryhmästä:

- 1) Käyttökoneisto käsittää voimanulosoton auton vaihdelaatikkoon, voimansiirtoakselin murrosnivelineen, hammasrataspumpun, ohjausventtiilit sekä venttiilien hallintalaitteet ohjaamossa.
 - 2) Kippi vaatii laitteissa erityisen vahvan rakenteen. Sen muodostavat kaksi makaavaa sylinteriä, joiden mäntien varret vaikuttavat ns. nostokolmioihin. Kolmioiden toisessa päässä olevat nostorullat kohottavat lavan rullaradan välityksellä. Kippauksen aikana nostopisteet siirtyvät taaksepäin kuorman painopisteen mukana. Näin saavutetaan se etu, että paine kippauksen eri vaiheissa pysyy tasaisena. Nostokolmioiden jäykkärakenteisuus huolehtii siitä, ettei lava pääse tarpeettomasti kallistumaan, vaikka auto kipattaessa olisikin huomattavasti poissa normaalista vaakasuorasta asennosta tai kuorma olisi lavan toisella sivulla.
 - 3) Päällevetovintturin muodostaa mäntätoiminen hydraulinen moottori, jonka akselilla ovat myös vaijerikelat teräsvaijereineen.
 - 4) Runkorakenne eli kippikehys on valmistettu teräsprofiilista ja se on takaosastaan akseloitu auton runkoon, etuosastaan se taas pääsee kipin kohottamana nousemaan. Kehyksen keskiosassa on aikaisemmin mainittu kipin rullarata ja etuosassa vintturilaitteet. Kippikehyn taka-akselilla ovat rullat, joita myöten lavan runkopalkit kulkevat lavaa nostettaessa tai laskettaessa. Takarullissa ovat urat teräsvaijereita varten. Kiinnityslaitteet, joiden avulla lava kuljetuksen ajaksi lukitaan paikoilleen, sijaitsevat myös kippikehyksessä.
- Vaihtolavan saavuttama kasvava suosio perustuu ennen kaikkea sen monipuolisuuteen ja käytövarmuuteen, mutta levinneisyyden tärkeimpänä tekijänä on pidettävä sen soveltuvuussektorin kasvamista. Alkuperäisestä järjestelmästä sen keksijä on patentoanut useita eri sovellutuksia, joista lähemmin seuraavassa artikkelissa.



*Uusi, 2500 kg nostava
TICO K-100 kuormaja.*

sama

TICO

kuormaa kaiken

Jokainen TICO on monipuolisin kuormausnosturi.

TICO soveltuu kaiken kuormaukseen kaikkialla. TICO voidaan asentaa yhtä hyvin kuorma-autoon, traktoriin, perävaunuun kuin käyttää kiinteänä nosturina. TICO nostaa yhtä hyvin läheltä, kaukaa ja syvältä, sillä TICON juontotäisyys on 40 m. Kuormauspuomin kiertoliike on täysympyrä. Kuormaus voi vaivatta tapahtua lavan mihin kohtaan hyvänsä. Työtä nopeuttaa erikoislaite kaikissa tehtävissä.

**Monipuolisuutensa ansiosta
riittää Ticolle aina työtä**

METSÄ-JA UITTOVÄLINE OY

Helsinki, Korkeavuorenk. 47,
puh. 66 53 07.



sisukas suomalainen

Suomalainen suunnitelma — kansainvälisesti tunnustetut komponentit — Suomessa kokoonpantu...

Tebolin moottoriöljy on naftteeniperusteinen öljy, jota tarkoin valitut lisäaineet tehostavat. Se kestää sisukkaasti kaikki meidän vaativat käyttöolosuhteemme. Tämän todistavat monet kansainväliset testit sekä käytännön kokemukset. Tebolin täpösi mm. Tampella MAN V8V 22/30 mA uL-moottorilla suoritettuna, UIC:n määräysten mukaisen 100 tunnin tyyppikokeen suorastaan loistavasti. Samoin Tebolin moottoriöljyt täyttävät Caterpillarin vaatimukset.

Tebolin moottoriöljyjä käytetään kaikkialla Suomessa moottorikelkkoissa, yksityisautoissa, ammattiajossa, maansiirtokoneissa, dieselvetureissa — aina jäänäiskäyttöön pääkoneita myöten. Täydellä syyllä voidaan sanoa, että Tebolin on oma sisukas suomalaisemme, johon voimme luottaa. Se on meitä varten tehty. — Joka viidennessä moottorissa Suomessa on Tebolin.

Diesel-miehille: Erittäin tärkeää on valita myös polttoneste huolellisesti sekä tarkastaa ilmanpuhdistin, tiivisteet ja jäähdytysjärjestelmä. — Hyvä huolto pitää moottorin kunnossa.

TEBOLIN HD Special
TEBOLIN HD Supplement I

TEBOLIN Series II
TEBOLIN Series III

TEBOLIN motor oil



Oy TRUSTIVAPAA BENSIINI
-SUOMEN PETROOLI Oy

Suomen Kuorma-autoliiton IX liittokokous Turussa

Suomen Kuorma-autoliiton yhdeksäs liittokokous pidettiin 3. 7. -64 Turussa. Kokouspaikaksi oli valittu Turun konserttitalo, jonka moderneissa ja tyylikkäässä suojissa tehtiin monia tärkeitä päätöksiä.

Liittokokouksen avausjuhlallisuudet alkoivat Turun varuskuntasoihtokunnan esittämällä musiikilla. Suomen Kuorma-autoliiton perustamisesta lähtien puheenjohtajana toiminut kunnallisneuvos Kaarlo Aitamäki suoritti sitten kokouksen avauksen. Avauspuheessaan kunnallisneuvos Kaarlo Aitamäki luonnehti vuoden 1963 aikana tapahtunutta taloudellisen kehityksen hidastumista ja että vain harvoilla paikkakunnilla on kuorma-autoliikenteessä päästy täystyöllisyyteen, vaikkakin viime vuosi oli työllisyyden kannalta keskinkertaista parempi. Kuorma-autojen lukumäärä väheni viime vuonna noin 2,5 %, mutta kantavuuksien lisääntyminen on vastaavasti lisännyt kuljetusmahdollisuuksia.

Kokouksen keskeisimmäksi asiaksi muodostui akselipainorajakysymys.

Kokous totesi, että useimmissa Euroopan maissa on akselipainoraja ollut 2-akselisissa autoissa 10 tonnia ja teliautoissa 16 tonnia. Ovatpa jo eräissä maissa vahvistetut akselipainot jopa 13 tonnia ja 20 tonnia. Kokous totesi, että meidänkin maamme tieolot ovat viime vuosina parantuneet,

joten akselipainorajan korottamiselle muiden maiden vastaavalle tasolle olisi olemassa edellytykset. Asian nopeaa ratkaisua piti kokous erittäin tärkeänä, koska se myös toisi mukanaan monia kansantaloudellisia etuja.

Puheenjohtajaksi valittiin yksimielisesti uudeen kunnallisneuvos Kaarlo Aitamäki Perttelistä.

Liiton varapuheenjohtajaksi valittiin äänestyksen jälkeen liikenteenharjoittaja, jaostopääll. Viljo Riihinen Tampereelta.

Liittohallitukseen valittiin eroamisvuorossa olleiden tilalle liikenteenharjoittajat Ennu Astikainen Savonlinnasta, Hannes Autio Kokkolasta, Aake Pietikäinen Iisalmesta, Hartti Jokinen Helsingistä, Paavo Lehvämaa Porista, Jalmari Lempinen Hammaslahdesta, Yrjö Welling Tampereelta, Erkki Viljakainen Mikkelistä ja Frans Wahlroos Tampereelta sekä varajäseniksi liikenteenharjoittajat Yrjö Auramaa Eurasta, Fritz Kuula Vaasasta, Kauko Iivanainen Kuopiosta, Toivo Grönvall Helsingistä, Jussi Malkamäki Ylivieskasta, Aarne Kokkala Turusta, K. A. J. Nurmi Hämeenlinnasta, Aarne Kortelainen Nurmeksesta, Eino Lindgren Lohjalta, Tauno Huuska Saarijärveltä, Vilho Mäkelä Messukylästä, Aarne Vitikainen Kotkasta, Tatu Tuominiemi Lievestuoreelta, Aaro Rannikko Juvalta ja Paavo Kuore Kemistä.



Autojen näyttely oli järjestetty Parkin kentälle. Oheinen kuvamme Vanaja-osastolta, johon kokousvieraat runsaslukuisesti tutustuivat.



UUDET HIAB-NOSTURIMALLIT

Koneellistuminen voittaa jatkuvasti jalansijaa ja siihen ovat osaltaan vaikuttaneet apu- ja tilapäistyövoiman saannin vaikeutuminen ruumiillisia ponnistuksia vaativiin nostotehtäviin sekä lakisääteiset tilapäistyövoimasta aiheutuvat kulut. Nämä seikat ovat aiheuttaneet sen, että esim.

Suomessa ei hydraulisten kuormauslaitteiden käyttö ole enää uutta. Yhä useammat kuljetusalalla työskentelevät ovat havainneet niiden kannattavuuden ja monipuoliset käyttömahdollisuudet. HIAB-nostureiden kysyntä on viime vuosina kasvanut kaikilla niillä markkina-alueilla, minne näitä laadullisesti ja teknillisesti korkeatasoisia nostureita viedään.

Tämän syksyn kolme uutta HIAB-mallia Bimbo 293, Elefanti 173 ja Metsäelefanti 177 ovat jälleen merkinä siitä, että HIAB jatkuvasti suunnittelee uusia malleja taloudellisempia kuljetuksia, kuormauksia ja tavarankäsittelyä varten.

HIAB Bimbo-nosturin malli 293 nostokyky on nyt 2250 kpm, esim. 1,5 m:n varrella se nostaa 1500 kg. HIAB Elefanti-nosturi malli 173 nostaa nyt esim. 1,7 m:n varrella 3000 kg ollen nostokyvyltään 5000 kpm. HIAB-metsäelefantin nostokyky on samoin noussut n. 25 %, kuten Bimbon ja Elefantinkin ja sillä voidaan nostaa esim. 5,5 m:n varrella 900 kg.

Hyvin oleellista näissä HIAB-malleissa on se, etteivät niiden painot ole nostokyvyn noususta huolimatta nousseet. Painojen muutokset ovat vain 10...30 kg:n luokkaa. Kuitenkaan ei ole tingitty turvallisuuskäsitteistä; nosturin kestävyys mekaanisia rasituksia vastaan ei ole alentunut, vaan kohonnut.

Uudet HIAB-mallit tulevat markkinoille tämän syksyn kuluessa.

VANAJAN AUTOTEHDAS OY:n JÄLLEENMYYYJÄT

OULU, Aineen Autoyhtiö
Limingantulli, puh. 14211

ROVANIEMI, Aineen Autoyhtiö
Veitikantie 2-8, puh. 4566

TORNIO, Aineen Autoyhtiö
Puh. 350

KUUSAMO, Aineen Autoyhtiö
Puh. nimih.

ALAJÄRVI, Alajärven Auto
Puh. 2202

HÄMEENLINNA, Aulangon Auto Oy
Arvi Karistonkatu 9, puh. 917/21261

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

KOKKOLA, Autokeskus Atomo Oy
Pitkäsillankatu 4, puh. 2804

KOUVOLA, Autokouvo Piira & Kumpp.
Kymenlaaksontie, puh. 951/3488

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

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

KOTKA, Autra Oy
Korkeavuorenkatu 11, puh. 952/14132

PYHÄSALMI, Eskelisen Auto ja Kumi
Puh. 159

IISALMI, Eskelisen Auto ja Kumi
Puh. 1203

HEINOLA, Pertti Grönroos Oy
Savontie 14, puh. 2707

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

JÄRVENPÄÄ, Järvenpään Autoliike
Mannilantie 40, puh. 90/286006

MIKKELI, Koneosa Oy
Porrassalmenk. 13, puh. 12101

HELSINKI, Leppäsuon Auto Oy
Pohj. Rautatienkatu 19, puh. 90/498719

TAMPERE, Pirkkalanmaan Auto Oy
Suvantokatu 7, puh. 931/25700

JYVÄSKYLÄ, OK-auto Oy
Kauppakatu, puh. 941/14650

RIIHIMÄKI, Riihimäen Autokumppanit Oy
Riihikatu 9, puh. 32751

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

LAHTI, Siltasen Autoliike
Vesijärvenkatu 29, puh. 918/26911

SOTKAMO, Sotkamon Korjaamo Oy
Puh. 126

TURKU, Turun Autokauppa Oy
Maariankatu 5, puh. 22500

VAMMALA, Vammalan Autola
Onkiniemenkatu 8, puh. 932/2662

KUOPIO, Väänäsen Auto
Asemakatu 20, puh. 15504

KAJAANI, Vetoauto (om. Kainuun Osl)
Pohjolankatu 27, puh. 3690

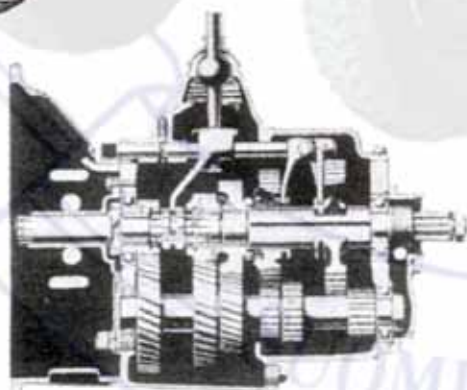
PORI, Yrjön Auto
Yrjönkatu 21, puh. 11601

ESSO

VOITELEE VAHVIMMAT VETÄJÄT



VANAJAN AUTOTEHDAS OY, HÄMEENLINNA



Dieselmootorin varma toiminta ja kestävyys kovassa ajossa on voitelun varassa. Esson voiteluaineet ovat osoittaneet rasittavissa olosuhteissa erinomaiset ominaisuutensa. Ne pitävät moottorin puhtaana estäen liejun muodostumisen ja karstoittumisen. Siksi kokeneet ammattimiehet luottavat Essoon.

VANAJA A2-47:n VOITELUSUOSITUS

AEC-dieselmoottori:

Kesällä raskaassa ajossa

Talvella raskaassa ajossa

Estor D-3 SAE 30

Estor D-3 SAE 20 tai 10W

Vaihteisto ja taka-akseli:

Kesällä

Talvella

Esso Gear Oil GP 140

Esso Gear Oil GP 90

Ohjausvaihte:

Kesällä ja talvella

Esso Gear Oil GP 90

VANAJA A2-47:n ("KIPPI-VANAJAN") vaihdelaatikkona on amerikkalainen Fuller 5A-430. Vaihteita on 5 eteenpäin ja 2 taaksepäin. 2 peruutusvaihdetta nopeuttaa auton käsittelyä esimerkiksi sorakuopassa.

Ottakaa osoitteeksi



"NOKIALAISUUS"

-Varma vetäjät

Jo vuosikymmenien takaa tutut, luotettavat NOKIA-renkaat pyörittävät liikennettä tänäänkin pitävästi ja varmasti. Ne on suunniteltu Suomen vaativille teille — siksi ne ovat ylivoimaiset jokaisena vuodenaikana. Valitkaa Tekin tästä sarjasta ajoonne sopivin — se on varmaakin varmempi ratkaisu.



**super
express**

— nopean maantieajon
varma rengas, eturenkaana
kevyesti ohjattava

iivry

— raskaan ajon erikois-
rengas

Y-hakkapeliitta

— tunnettu raskaan ajon
pitävä talvirengas

jelu

— pitävä rengas talvi-
kelille, erittäin sopiva
nastoitettavaksi

Suomen Kumitehdas Osakeyhtiö

