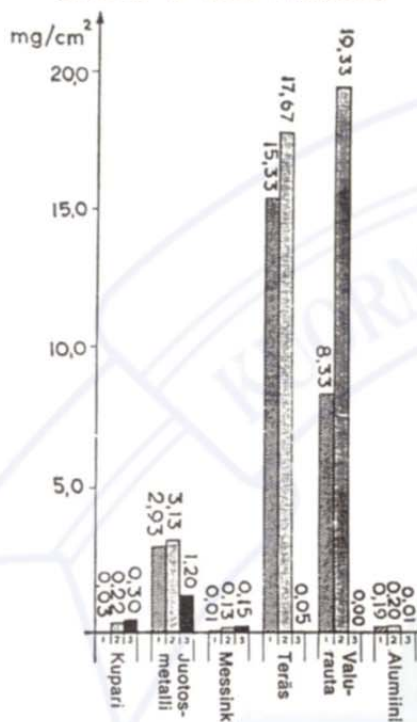


N:o 4 1964

VANAJA VIESTI



Allamainittujen liuosten aiheuttama korrosio jäädytysjärjestelmän metalleissa
(ASTM D 1384 mukaan)



1. Pelkkä Helsingin vesijohtovesi
2. 33 1/3 t-%:nen monoetyleeniglykooliliuos, laimennuksena Helsingin vesijohtovesi
3. 33 1/3 t-%:nen Jääkuningas kestopakkasnesteliuos, laimennuksena Helsingin vesijohtovesi.

VARMUUTTA TALVIAJOON

JÄÄKUNINGAS

kestopakkasnestellä

Haihtumatonta — Ei tulenarkaa — Väkevä glykoolineste tehokkaalla ruostesuojoilla — Täysin vaahtoamaton — Pitkäikäisin estoainein

Erikoispeltipukkein (pat. n:o 34336)



Autokemikalioiden
edelläkävijä
Suomessa

TEHOSTUS Oy

Helsinki — Lönnrotinkatu 25 — Puh. Vaihde 15 088

KÄYTTÄKÄÄ
ALKUPERÄISIÄ
TEHOSTUS-TUOTTEITA



Vankka alusta ja kestävä kori antavat linja-auton omistajalle parhaan lopputuloksen.

LAHDEN AUTOKORI OY

VILLÄHDE — PUH. LAHTI 89181



VANAJAN AUTOTEHDAS OY:n JÄLLEENMYYYJÄT

kaikkialla Suomessa ovat valmiina palvelemaan Teitä.



TOIVOTAMME KAIKILLE ASIAKKAILLEMME, LUKIJOILLEMME,
ILMOITTAJILLEMME JA YSTÄVILLEMME ★

*Hyvää Joulua ja
Onnellista Uutta Vuotta* ★

VANAJAN AUTOTEHDAS OY
VANAJA-VIESTI

Suomalaiseen autoon suomalainen akku
varmaan Vanajaan — sähkö Sönnak

Sönnak



Te tiedätte, että pakkasella on hyvä akku kul-
lan arvoinen. Tätä silmällä pitäen on Sönnak-
tehdas kehittänyt akun, Sönnak-pakkasakun,
jonka pakkaskestävyys on käytännössä todet-
tu hyväksi.

Todetkaa Tekin!

Koko maan käsittävä myynti- ja huolto-
verkosto palvelee Teitä.

Valmistaja:

Oy ACCUMULATOR Ab

Akkutalo, Helsingin pitäjä



Jyväskylän Liikenne Oy:n tuliterät ja vielä rekisteröimättömät Vanaja VLB-47/5700 linja-autot odottavat vuoden vaihdetta, jolloin ne otetaan jokapäiväiseen liikenteeseen. Tyytyväisinä katselevat toimitusjohtaja Olavi Lievonon (oikealla) ja autonkuljettaja Sulo Sivonen uusia ajokkejaan.

JYVÄSKYLÄN LIIKENNE Oy LÄHIKUVASSA

NELJÄTTÄ MILJOONAA AJOKILOMETRIÄ VUOSITTAIN KESKI-SUOMESSA

25-vuotias Jyväskylän Liikenne Oy palvelee keskisuomalaisia automatkustajia maamme linja-autoverkostossa. Jyväskylä onkin sijoittautunut liikenteellisesti viidennelle tilalle. Linjuribiilit ajavat näillä maisemilla ja kauempanakin päivittäin lähes 70.000 km — eli suunnilleen puolitoista kertaa maapallon ympäri. 27 yksityistä liikenteen harjoittajaa on kuvassa mukana, sekä vielä lisäksi posti ja Pohjolan Liikenne. Suurin yksityinen yrittäjä on tässä verkostossa Jyväskylän Liikenne Oy.

25 vuotta sitten Oskari Lievonon ja Toivo Rikinen perustivat yhtiön, jota tällä hetkellä johtaa alusta asti mukana ollut johtaja Olavi Lievonon. Alkuaajoista saakka on mukana ollut myös autonkuljettaja Paavo Peltola. Jo 1920-luvulla yhtiön punaiset bussit ajoivat Jyväskylästä Vaajakoskelle, Toivakkaan, Kuokkalaan, Pyhäsalmele,

Haapajärvelle ja Pihtiputaalle saakka. Nykyisin on yhtiöllä kaikkiaan 50 linja-autoa, joista melkein puolet — 24 kpl on Vanajia. 22 Vanajaa on jatkuvasti liikenteessä ja lisäksi vielä 2 kpl rekisteröimättä. Ne ovat aivan uusia ja tuliteriä ja tulevat mukaan vuoden vaihteessa. Päivittäin on liikenteessä kaikkiaan 37 punaista bussia, jotka suorittavat aikataulun mukaisia vuorojaan. Lisäksi tulevat vielä ruuhka-aikojen ja tilausliikenteen autot. Tilausajoissa on 5 autoa.

Vuonna 1963 ajettiin yhtiön linja-autoilla kaikkiaan 3.669.402 km. Tänä vuonna on jo ylitetty 3.200.000 km raja. Autonkuljettajia on taivalta taittamassa 78 henkeä. Näitten lisäksi tulevat huoltomiehet, rahastajat ja konttorihenkilökunta, joten pienestä »puulaakista» ei ole kysymys.

Ensimmäinen Vanaja-linja-auto tuli yhtiölle vuonna 1950. Kolmella Vanajalla ajettiin heti al-

kuun 10 vuodessa toista miljoonaa kilometriä. Vanhin tällä hetkellä käytössä oleva Vanaja hankittiin vuonna 1954. Sen numero on 13, mutta se ei ole ollut onnettomuutta tuottava, sillä bussilla on ajettu jo yli miljoona kilometriä. Siinä on saavutusta kerrakseen!

Toimitusjohtaja Olavi Lievonen ja autonkuljettaja Sulo Sivonen ovat tyytyväisiä Vanaja-vaanuihin. Niiden suorittamat ajokilometrit on todettu yhtiössä huokeiksi. Sota-aika koetteli häikäpönttöineen kovasti, mutta sittenpä myönteiset tuulet alkoivatkin puhaltaa ja kalustoa on saatu riittävästi. Yhtiön talli sijaitsee Jyskässä. Tallitilaa on riittävästi ja huoltokorjaamo on täydellinen. Vain kampiakseleiden hionta suoritetaan muualla.

Asiat ovat mukavasti, vaikka koko maassa ilmenevä matkustajien väheneminen tuntuu Keski-Suomessakin. Linja-autossa on tunnelmaa. Sitä lisäävät nykyaikaisen liikkeen ammattitaitoinen henkilökunta ja mukava ja miellyttävä Vanajakalusto. Jyväskylän Liikenne Oy:llä on tavoitteena mahdollisimman täydellinen asiakaspalvelu hyvällä linja-autokalustolla.

Varman ja turvallisen matkan takaa kunnollinen huolto. Kuvassamme moottoriasentaja Eero Askolin tuntee moottorit kuin omat taskunsa. Johtaja Lievonen kyselemässä diesel-moottorin kuululumiset.



Vain osa saatiin yhtiön omistamasta Vanaja-kannasta samaan kuvaan, sillä ne olivat suorittamassa jokapäiväistä tehtäväänsä Jyväskylässä ja maakunnassa.



Kuvassamme huoltoautot tehtaan edustalla. Henkilöt vasemmalta tekniikko Jorma Flinkkilä, tekniikko Pauli Pakari ja tekniikko Antero Isosuo.

Huolto-osastomme uutisia

Monien jo hyvin tuntema huoltoautomme on nyt saanut pikkuapulaisen, jonka saimme käyttöön 1. 10. -64. Sen avulla on tarkoitus huolehtia siitä, että kiireellisen avun tarpeessa olevat saavat huoltomiehen paikan päälle nopeasti. Tästä alkaen on huoltoautojen tehtävät jaettu siten, että isompi huoltoauto on ns. reittiauto, jolla ajetaan ennakolta laadittujen suunnitelmien mukaisia reittejä jälleenmyyjien ja heidän korjaamoidensa luona. Työn laadun niin vaatiessa voidaan isoa autoa käyttää yksityistapauksissa.

Niinkuin aikaisemmin on jo mainittu, huoltoautot ovat tilattavissa tehtaamme huolto-osastolta.

Muistettavaa talven tullessa.

- 1) Vaihda moottoriin ja voimansiirtoon talviöljy.
- 2) Vaihda polttoainesuodattimet ja huuhtelee polttoainejärjestelmä.
- 3) Varmistu siitä, että saat polttoainetta ostaesasi ns. talvipolttoainetta.
- 4) Tarkistuta ruiskutuslaitteet.
- 5) Tarkistuta akut, käynnistinmoottori ja laatus.

- 6) Tarkistuta ja suuntauta valot.
- 7) Tarkistuta termostaatin toiminta ja vesiletkujen sekä jäähdyttimen kunto, huuhtelee jäähdytysjärjestelmä ja täytä se hyväksi tunnettua merkkiä olevalla pakkasnestellä.
- 8) Puhdista lämmityslaitteen kenno myös ulkopuolelta ja varmistu, että se toimii kunnolla.
- 9) Ellei ole autotallia, asennuta moottorinlämmittin tai mikäli se ennestään on varmistu, että se toimii.
- 10) Sulje esim. teipillä ovien alareunoissa olevat vesireiät, tällöin ei ikkunan välistä tule vettä.
- 11) Vaihda tehostamattomaan ohjausvaihteeseen SAE 80 öljy, saat siten ohjauksen herkemäksi kovilla pakkasilla.
- 12) Voitele nestejarrujen alipainetehostaja Bendix-alipainetehostusöljyllä.
- 13) Tarkasta ja puhdista paineilmajärjestelmän sprisäiliö ja täytä se talousspriillä. Pakkasien tultua nosta vipu yläasentoon ja tarkasta sprimäärä päivittäin.
- 14) Puhalla säännöllisesti päivittäin vesi pois paineilmasäiliöstä.

Jatk. siv. 17

GOOD YEAR

paras
yhdistelmä
varmaan ja
turvalliseen
talviajoon



TRACTION HI-MILER. Traction Hi-Miler on oikea eturengas kuorma- sekä linja-autoille normaalissa maantieajossa. Kuten muidenkin Goodyear-renkaiden, on Traction Hi-Milerin runko valmistettu Kolmois-Karkaistusta Kudoksesta, joka antaa renkaalle enemmän kestävyyttä ja tekee mahdolliseksi toistuvat pinnoitukset.

WINTER- SERVICE. Goodyearin Winter Service on vahva vetopyörä rengas kovaan käyttöön talvikelillä. Sen tartuntakyky on erinomainen kulutuspintakuvioiden »haarakäynti-periaatteen» ansiosta. Siksi se onkin maailman suosituimpia talvirenkaita. Varmuutta liukkaalla kelillä voidaan vielä lisätä nastoittamalla rengas.

Turvallisuuden vuoksi: Valitkaa talvirenkaanne käytön ja olosuhteiden mukaan!

GOOD YEAR

Maahantuoja: OY PREMIO AB - TELKO-YHTYMÄ - Aleksanterink. 13 - Helsinki - Puh. 58 011

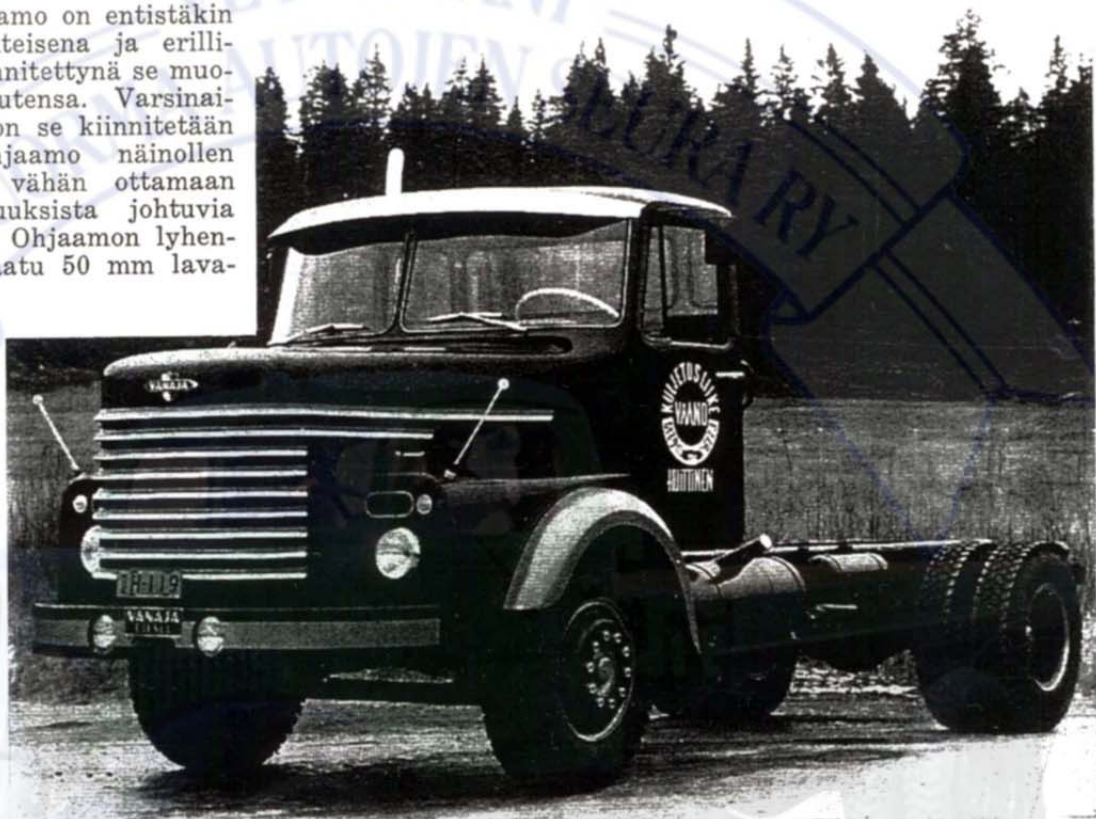
MAAILMASSA KULJETETAAN ENEMMÄN TONNEJA GOODYEAR-RENKAILLA KUIN MILLÄÄN MUILLA



uutta...

Vanaja-autojen uusi ohjaamo on entistäkin parempi. Kokoteräsrakenteisena ja erilliselle ohjaamorongolle kiinnitettynä se muodostaa oman kokonaisuutensa. Varsinaiseen auton alustan runkoon se kiinnitetään kumityynyillä. Itse ohjaamo näinollen joutuu mahdollisimman vähän ottamaan vastaan tien epätasaisuuksista johtuvia kolhaisuja ja vääntelyjä. Ohjaamon lyhennettyä on vastaavasti saatu 50 mm lavatila lisää.

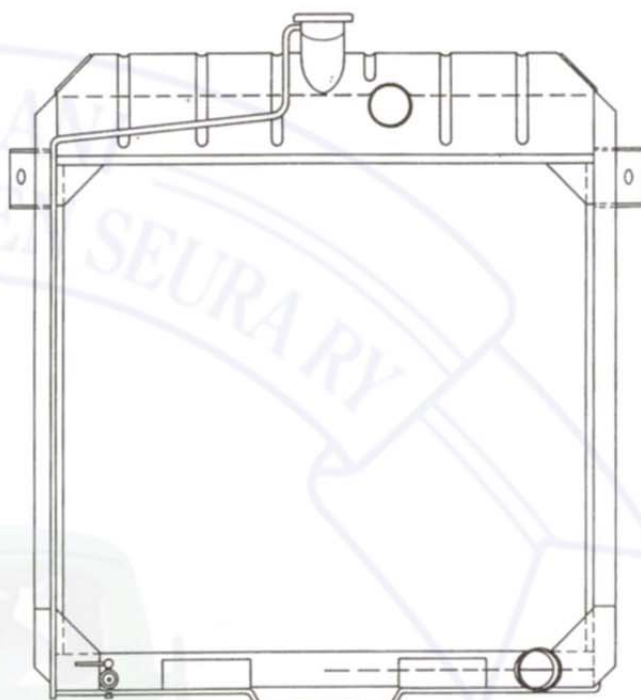
Ohjaamossa on erityisesti huolehdittu kuljettajan viihtyisyydestä. Se on verhoiltu ensiluokkaisella muovipintaisella verhoilukankaalla. Kuljettajan istuin on erikoisrakenteinen ja hydraulisesti jousitettu. Suuri lämmityslaitte kaksine puhaltimineen pitää ohjaamon kesälämpiminä kovillakin pakkasilla.



Viereisistä kuvista huomataan, että näkyväisyys on ohjaamosta esteetön joka suuntaan. Lyhennetyt lokasuojat ja pyöreänurkkainen puskuri takaavat autolle parhaan liikkuvuuden myös ahtaissa tiloissa. Etusäleikkö on nyt samannäköinen kuin perinteellinen Vanaja-malli, mutta tässä uudessa ohjaamomallissa se on leveämpi ja lyhyempi. Ojaviitat ovat kokonaan uutta mallia. Ovien lukoisissa on painonappijärjestelmä. Ohjaamon ulko- ja sisäkatot ovat kupe-ria ja siten tukevia. Sisälle, keskelle kattoa on tullut lisää valaisin. Aurinkolipan kiinnitys on tukeva ja asento entistä miellyttävämpi. Konepeltien keskilevy tukee etusäleikön, jolloin asentajan työskentelyä haittaavia tukirautoja ei tarvita.

uusittu jäähdyttäjä

Niinkuin viereisestä kuvasta huomataan on jäähdyttäjään tullut suurempi ylävesisäiliö. Yläsäiliön välilevy sulkee veden virtauksen. Virtaava neste ei ole suoranaisesti ilman kanssa tekemisissä, jolloin ei synny kuohumista. Ylävesisäiliössä on nesteellä runsaasti laajentumisvaraa. Liikatäyttö on estetty, koska ylävesisäiliöön pääsee näkemään. Oikea täyttömäärä on 10–20 mm yli ylävesisäiliön välilevyn. Vedellä on pakokiertö koko jäähdyttäjässä, sillä puoli alavesiputkea ottaa veden oikeasta jäähdyttäjän puoliskosta ja toinen puoli alavesiputkea vasemmasta puoliskosta.



Piirros uudesta jäähdyttäjästä.



Jäähdyttäjä on kiinnitetty erittäin tukevan kehärakenteen sisään, joka on kiinnitetty 2:della kumityynyllä alta keskeltä ja 2:della kumityynyllä ylhäältä sivulta, ei auton alustaan vaan ohjaamon runkoon. Jäähdyttäjän edessä oleva kaihdin on korvattu uudella metallisella säleiköllä ja se aukeaa kokonaan pienellä kädenliikkeellä. Etupurkurissa on jo valmiiksi asennettu tukeva vetotappi. Se on tärkeä asia, jota automiehet osaavat arvostaa silloin, kun joudutaan esim. täysperävaunua siirtämään ahtaissa tiloissa. Jäähdyttäjän ja moottorin etupään huolto on nopeata, koska maskin keskiosa on helposti irroitettavissa. Konepeltejä ei tällöin tarvitse poistaa.



vaativaan ajoon



Container-laittein varustettu Vanaja T-68R/5000+1150 perävaunuineen valmiina tavaraliikenteen palvelukseen.

Apul. joht. Alpo Tuomi:

VAIHTOLAVA — kuljetukset II

VAIHTOLAVA-CONTAINER-KULJETUKSET YLEISTYMÄSSÄ

Maamme elinkeinorakenteessa on jatkuvasti tapahtumassa muutoksia, joiden seurauksena teollisuus, kauppa ja liikenne tulevat valtaamaan alaa palveluselinkeinojen ohella. Näin ei ole yhdenmukaista, millä tavalla kuljetustarve tullaan tyydyttämään alati kasvavassa tavaraliikenteessä. On tyydytyksellä merkille pantava eräiden yksityisten uhrautuva työ tällä sektorilla, yksityisten, jotka varojaan ja ponnistelujaan säästämättä pyrkivät jatkuvasti kehittämään menetelmiä, joilla kuljetuskysymykset saavat taloudellisuuden ratkaisunsa. Prosentuaalisesti pienetkin säästöt niissä pääomissa, jotka tavaraliikenne vuosittain käyttää, merkitsevät kansantalouden kokonaiskuvassa kuitenkin suuria.

Seuraavassa otetaan tarkastelun kohteeksi maassamme kehitetty, kansainvälisesti laajalti tunnustusta saanut kuljetusmenetelmä, joka perustuu vaihtolava-järjestelmälle. Sennikään uusrakennuksen tuloksena ovat alkuperäisen vaihtolava-laitteen keksijät nyt kehittäneet siitä aivan uuden, tavaralinjaliikenteen tarpeita palvelevan muunnoksen ns. container-järjestelmän. Menetelmän ja laitteiden kehittäminen ovat olleet ajan vaatimusten sanelemia, sillä tavaralinjaliikenteen merkitys on vuosi vuodelta kasvanut ja siinä saavutettavat ajan ja kustannusten säästöt eivät ole merkitykseltään vähäpätöisiä. Kotimaisena keksintönä, joka ulkomailla jo nyt on saavuttanut ennalta aavistamattoman kiinnostuksen, sille on annettava suuri tunnustus, siksi oleellisesti se tulee palvelemaan tulevaisuuden tavaraliikennettä.

Mihin container-järjestelmän ja -laitteiden tekniikka perustuu? Keskeistä osaa laitteissa näyttelee hydraulinen moottori ja järjestelmässä omilla jaloillaan seisovat container-lavat. Autoon asennetaan hydraulinen moottori (NPM-275) lisälaitteineen, joihin kuuluvat hammasrataspumppu, käyttöventtiili, ohjaus- ja lukituslaitteet sekä kitkarullat. Käyttövoiman hydraulikka saa auton vaihdelaatikon voimanulosotosta, joka voimansiirtoakselin välityksellä pyörittää hammas-

rataspumppua. Pumppu puolestaan ottaa tarvitsemansa nestemäärän öljysäiliöstä ja painaa sen käyttöventtiileihin. Venttiileillä neste voidaan ohjata kaksitoimisesti niin, että hydraulinen moottori ja kitkarullat saadaan pyörimään molempiin suuntiin. Käyttöventtiilien ohjausvivut ovat sijoitetut auton ohjaamoon.

Teknillisistä suoritusarvoista mainittakoon, että hammasrataspumppu pystyy tarvittaessa antamaan 130 kg/cm^2 työpaineen. Pumpun antama öljymäärä on $70 \text{ cm}^3/\text{kierr.}$, sopivat kierrosluvut vaihtelevat 300–900 minuutissa. Käyttöventtiilinä on mäntäventtiili varustettuna ylivuotoventtiilillä, joka on säädetty 120 kg/cm^2 paineeseen. Hydraulisen moottorin vaatima nestemäärä on 2,75 litraa kierroksella ja kierrosluku vaihtelee 0–20 minuutissa. Työpaineen ollessa 100 ilmakehää aikaansaadaan tällöin n. 300 kpm:n vääntömomentti. Hydraulikan nesteenä on aina käytettävä hypoidivaihteistoöljyä.

Järjestelmän oleellisena osana ovat container-lavat. Nämä ovat rakennetut omilla jaloilla seisovien teräsrunkojen päälle. Useiden lavojen rinnakkaiskäytöllä saavutetaan erittäin huomattavia ajan ja kustannusten säästöjä. Menetelmän avulla eliminoidaan ajoneuvon odotus- ja seisonta-ajat pääte- ja välitavara-asemilla. Hyötymomenttia on omiaan lisäämään se seikka, että myös perävaunu voidaan varustaa samanlaisilla container-laitteilla. Container-lavat ovat niin standardisoituja, että niitä voidaan käyttää niin autossa kuin perävaunussakin, jolloin kuljetuskapasiteetti saadaan maksimiin. Auton ja perävaunun kuormauksen kuluu container-laitteilla vain 2–3 minuuttia ja purkaminen on yhtä nopeata edellä selostettujen teknillisten laitteiden avulla.

Edellä kerrotun sekä tehtyjen taloudellisuuslaskelmien perusteella on todettava, että tämä tavaralinjaliikenteen tarpeita tyydyttämään kehitetty container-menetelmä tulee avaamaan aivan uusia näkymiä tulevaisuuden tavaraliikenteen hoitamisessa.



VANAJA VLK 3-68/6250 HELSINGIN KAUPUNGIN LIIKENNELAITOKSELLE

12 metrin pituinen bussi linjalle 55

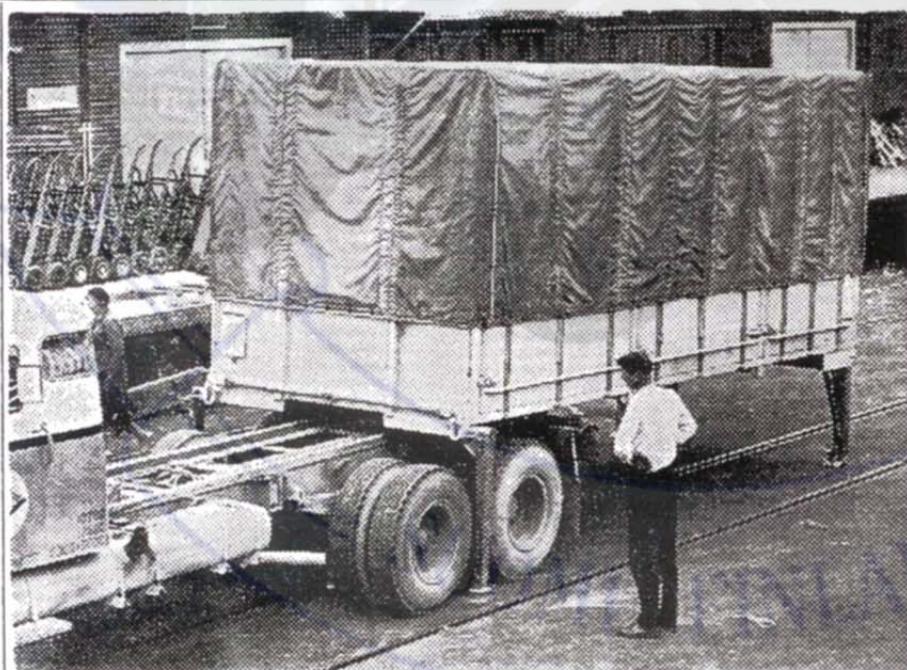
12 metrin pituinen ja ilmajousin varustettu Vanaja-linja-auto on asetettu Helsingissä linjalle 55.

Auto selviytyy hyvin ahtaista kaduista ja jyrkistä käännoksista, huolimatta siitä, että auton koko on suuri. Liikennelaitoksen tarkoituksena on siirtää tulevilla hankinnoissaan uuteen autotyyppiin. Sen vuoksi on tarkoituksena kokeilla määrätty ominaisuudet täyttäviä linja-automalleja.

Noin vuosi sitten liikennelaitos sai kokeiltavakseen uuden autotyypin, joka on osoittautunut erittäin varmaksi. Eilen luovutettu auto on rakenteeltaan edellisen kaltainen. Siihen on tehty kuitenkin eräitä parannuksia, mm. pituus on kasvanut 12 metriin ja paino keventynyt.

Vanaja VLK3-68/6250 tyyppin tunnusomaisista piirteistä mainittakoon seuraavaa:

- Entistä suurempi koko (ennen 11 mtr).
- Suurempi hyötypinta-ala yhdessä kevyemmän rakenteen kanssa sallii ruuhka-aikana n. 15 matkustajaa enemmän kuin entiset mallit. Istumapaikkoja on 27 ja tilapäisesti sallittu matkustajamäärä 86 henkeä.
- Parempi ajomukavuus, joka on saavutettu ennenkaikkea ilmajousituksen ansiosta.
- Ketteryys ja joustavuus liikenteessä pienen kääntösäteen ja hydraulisesti tehostetun ohjauksen ansiosta.
- Auto on noin 600 kg kevyempi kuin ennen.
- Paras mahdollinen soveltuvuus kuljettajarahastukseen niin rakenteellisesti kuin kevenettyjen ja helppohoitosten hallintalaitteidenkin ansiosta.



C
O
N
T
A
I
N
E
R

Kuljetustekniikan etulinjassa

AUTOLAVA OY

RAISIO - puh. Turku vaihde 83 408



TUOTE

Ratkaisevia tekijöitä autoalalla on paitsi alan, myös automiesten pulmien tunteminen. 1½ vuotta ei ole pitkä aika autoliikkeen iäksi. Toimittajamme sai itse todeta, että se aika on riittänyt hyvin, sillä Väänäsen Auto tunnetaan ja tunnustetaan rehdiksi ja reiluksi liikkeeksi kaikkialla Savossa. Väänäsen Auton johtajana toimii Kauko Väänänen — erittäin miellyttävä herra muuten —, jonka taitavalla johdolla on nuori liike noussut varsin huomatuksi alan yrittäjäksi.

Johtaja Kauko Väänänen oli jo vuonna 1956—58 Iisalmessa Vanaja-autojen kanssa tekemisissä. Mutta sitten iski mieheemme matkakuume — teki mieli Kanadaan — niinkuin monien muidenkin siihen aikaan. Mutta mitä hän siellä teki? Kielitaitoisena ja toimeliaana miehenä hän ryhtyi myymään Ford-henkilöautoja! Tavattuaan erään suomalaissyntyisen miehen, jolla oli Internationalen edustukset hän siirtyi tämän palvelukseen. Useat suomalaiset tulivat liikkeen asiakkaisiksi. Tarmokkaana miehenä halusi Kauko Väänänen »jalat oman pöydän alle» — hän perusti Kanadassa autoliikkeen ja pienen korjaamon. Edustuksena oli Mercedes Benz-henkilöautot, ja kauppa kävi hyvin.

Vuonna 1961 kesällä alkoi sitten vaivata kotikävä ja niinhän siinä sitten kävi, että kotiin oli lähdeittävä ja joululaulut laulettiinkin kotona ystävien ja tuttavien seurassa. Seuraavana vuonna oli miehemme taas autojen kimpussa Vanajan jälleenmyyjän palveluksessa, myymälänhoitajana Iisalmessa. Ja sitten kävi niinkuin Kanadassakin — oma liike perustettiin keväällä 1963 Kuopioon. Uudelle autoliikkeelle tuli Vanaja-kuorma- ja linja-autojen lisäksi Datsun- ja Renault-henkilöautojen edustukset.

Johtaja Kauko Väänänen tuntee hyvin Kuopion ja sen ympärillä olevan maakunnan sekä sen automiehet, sillä jo 1950-luvulla hän oli toiminut monta vuotta kuorma-automyyjänä.

Väänäsen Auton myyntipäällikkönä toimii johtaja Kauko Väänänen veli Olli Väänänen, monien automiesten tuntema herra ajoilta, jolloin hän omisti kuljetusliikkeen. Liike toimi aluksi Kasarminkatu 5:ssä, joka jo aikaisessa vaiheessa kävi pieneksi. Oli hankittava uusi. Tänäpäivänä liike toimii rautatieasemaa vastapäätä olevassa uudessa talossa Asemakatu 20. Liikkeellä on sopimuskorjaamo, sillä Savon Liikenne Oy:n huoltokorjaamo huoltaa kaikki Väänäsen Auton myymät Vanaja-autot. Vanaja-autoilijat ovat ratkaisuihin tyytyväisiä, sillä onhan huoltokorjaamolla ajanmukaiset kalustot ja hyvin koulutetut asiantajat.

Väänäsen Auto on hyvä esimerkki siitä, kuinka rehdillä ja reilulla palvelulla saavutetaan automiesten luottamus.

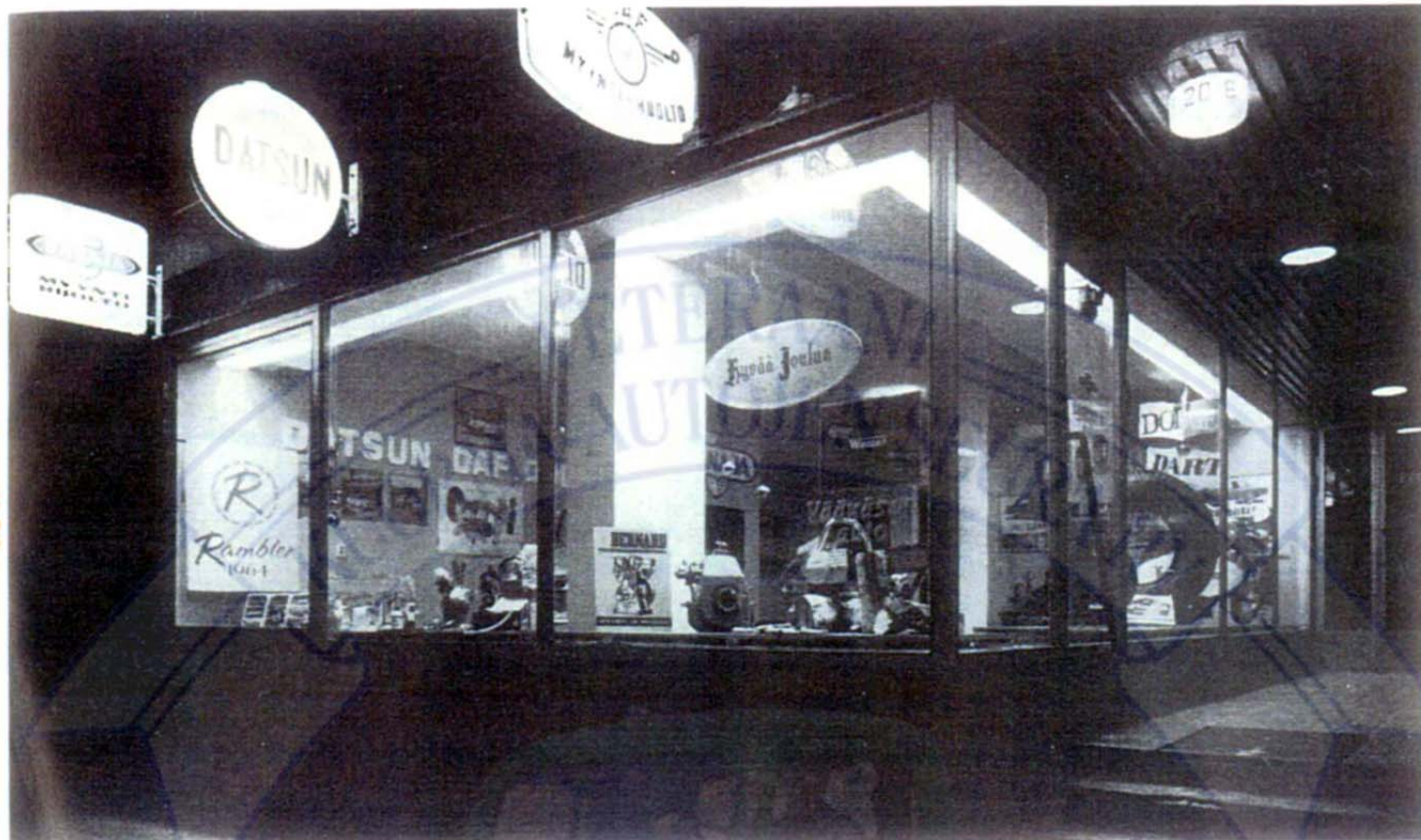


Toimitusjohtaja Kauko Väänänen työpöytänsä ääressä. Kuvassa näkyvistä rappusista pääsee liikkeen konttoriin ja varaosamyyntiin.

ESITTELEMME JÄLLEENMYYYJIÄMME



Näkymä varaosamyymälästä. Kuvassamme varaosapäällikö.



Väinäsen Auton näyteikkunat iltavalaistuksessa.

VÄÄNÄSEN AUTO KUOPIO



Liikö Martti Mustonen.



Näkymä edustavasta myymälähallista.

Savolaisia automiehiä tapaamassa

Ja mukavahan heitä onkin jututtaa, sillä jo silmän välkkeestä näkee, että huumori ja hauskat jutut ovat valttia täällä.



Tästä ne lähtevät ja lähtevätkin helposti, sillä onhan veturina lähes tuliterä nelivetoinen Vanaja, totesivat autoilija Paavo Pakarinen ja apumies Toivo Varis. Autoilija P. Pakarinen ajaa uudella Vanajallaan puutavaraa Suonenjoelta Lievestuoreelle, Haarlan Selluloosayhtiölle.



Maitoa ja taas maitoa. Satoi tai paistoi on maitokuorma tuotava Kuopioon. Autonkulj. Toivo Koljonen (vas.) ja Raimo Rissanen Muuruvedeltä kuorman purkaustyössä Kuopiossa. Matkaa tulee joka päivä n. 200 km, jolta matkalta on pystökuorma kerättävä.



Kuopion Meijeriltä tapasimme myös autoilija Martti Kukkosen purkamassa maitopystökuormaansa. Noin 230.000 litraa kuukaudessa tuomme maitoa tänne Kuopioon, kertoi autoilija Kukkonen ja ajomatkaa kertyy joka päivä n. 190 km.



Aivan Kuopion keskustassa olevalta rakennustyömaalta tapasimme autoilija Veikko Järnbackin uusine Vanajineen. Autoilija Järnback, lupsakka automies, kertoi, että ensimmäinen Vanaja tuli hankittua jo vuonna 1959 ja sillä tuli oltua monessa souvissa mukana. Hienosti ovat Vanajat pelanneet ja aina on niiden kanssa työtä löytynyt.



Pitkäksihän nuo työpäivät tuppaavat tulemaan, sillä kun 2 reissua heittää Lievestuoreelle täältä Suonenjoelta, niin 12—13 tuntia on vierähtänyt kertoili autoilija A. Auvinen Suonenjolta. Toimittajamme seurasi autoilija Auvisen ja autonkulj. Pentti Pääkkösen ja Kaarlo Jääskeläisen touhuja laanilla. Ei siinä paljon »nokka tuhissut» kuorman teossa, kun apuna oli Hiab-nosturi. Laani oli tällä kertaa erittäin pehmeä ja lähes upottava mutta taitavien automiesten rauhallisuudella sieltä vain tielle tultiin.



Myyntipäällikkö Olli Väänänen (vas.) luovuttaa uuden komean rekka-Vanajan autoilija Kaarlo Korkalalle Kuopiosta. Autoilija Korkala on jo yli 12 vuotta ajanut polttoaineita Savoan. Uusi Vanaja (toinen jo tänä vuonna) asetetaan linjalle Kotka—Joensuu ja Kotka—Kuopio—Iisalmi.

AUTON JÄÄHDYTTÄJÄTEHDAS

OKSANEN & KUMPP. Oy

HELSINKI - Teollisuuskatu 1 E - Puh. 77 17 30

Tavaraos. VALLILA

Valmistamme:

Auton jäähdyttäjiä ja lämmityslaitteita

Auton talvikäynnistys ja akku

Kireinä pakkasaamuina, jolloin auto on seisonut ulkona koko yön, alkaa auton käyttäjän harmiksi esiintyä moottorin käynnistysvaikeuksia. Moottori ei lähde käyntiin. Käynnistinmoottori ei jaksa pyörittää moottoria. Tämä päättyy usein siihen, että pyydetään naapuria vähän hinaamaan kun »akku reistailee».

Lopputuloksena on se, että hinattavakin moottori käynnistyy. Seuraavana aamuna tämä sama näytelmä toistuu, kun luotetaan siihen, että kyllä se akku nyt on täynnä, varsinkin, kun moottori on koko päivän käynyt, eikä valojakaan juuri ole käytetty. Koko ajan on amperimittari näytännyt latausta. No — mitä sitten tapahtuu!

Tarkastelkaamme ensin hieman akkua, sen toimintaa ja ominaisuuksia.

Akkumulaattorit eli akut ovat virtalähteitä, joihin varauksen (latauksen) aikana viety sähköenergia muuttuu kemialliseksi energiaksi. Tämä varastoitu kemiallinen energia voidaan tarvittaessa muuttaa takaisin sähköenergiaksi. Akun tehtävä ajoneuvoissa on antaa tarvittava sähköenergia käynnistinmoottorille, valoilta, lämmityslaitteelle, radiolle, ym. kulutuslaitteille, silloin kun moottori on pysähdyksissä. Edellä oleva antaa ehdon akulle, että sitä on voitava ladata purkauksen jälkeen.

Lyijyakku onkin eräs tällainen virtalähde, jota voidaan ladata ja purkaa lukemattomia kertoja.

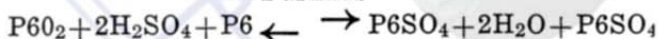
Tästä syystä voidaan akkua pitää eräänä tärkeimpänä sähkölaitteena autoissa. Akun latauksesta huolehtii latausgeneraattori.

Lyijyakku on muodostettu sarjaankytketyistä yksikköakuista, joiden napajännite on 2 V. Näin 12 V akussa on 6 kpl sarjaan kytkettyjä akkuja.

Niitä akun osia, jotka osallistuvat kemiallisiin reaktioihin latauksen ja purkauksen aikana nimetään aktiivisiksi aineiksi. Ladatussa lyijyakussa on seuraavia aktiivisia aineita: positiivisissa elektronilevyissä lyijydioksidia PbO_2 , negatiivisissa levyissä sienimäistä metallista lyijyä Pb ja laimennettua rikkihappoa H_2SO_4 , jolla on merkitys aktiivisena aineena.

Lataus- ja purkausreaktiot ovat käänteisiä ja niitä esittävätkin seuraavat reaktioyhtälöt:

Purkaus



Lataus

Positiiviset ja negatiiviset elektrodit ovat siis purettuina lyijysulfaatin $PbSO_4$:n peittämät:

Elektrolyytin eli hapon ominaispainon pienenee purettaessa, koska reaktiossa irtautuu rikkihappoa ja muodostuu vettä H_2O . Ladattaessa reaktiot tapahtuvat päinvastoin joten hapon ominaispainon nousee samaan arvoon kuin se oli purkauksen alussa.

Lataustilaa voidaankin tutkia ominaispainomittarilla. Eräs tärkeä seikka unohdetaan hyvin usein ja se on akun kapasiteetti. Tämä ilmoitetaan amperitunteina (Ah). Akun nimelliskapasiteetilla tarkoitetaan sitä valmistajan takaamaa Ah-määrää, jonka täyteenladattu akku (uutena) kykenee luovuttamaan. Kapasiteetti ilmoitetaan 20 tunnin purkausajalle, kun elektrolyytin lämpötila on $+ 27^\circ C$, tämän ajan kuluessa ei

kennojännite saa laskea alle 1,74 V. 150 Ah akkua voidaan siis, sen ollessa täysin ladattu kuormittaa 7,5 A virralla 20 tuntia, ilman, että kennojännite laskisi alle 1,75 V.

Mitä pienempi purkausvirta sitä suurempi kapasiteetti ja päinvastoin.

Akun hyötysuhde ilmoitetaan sähkömäärähyötysuhteena tai energiahyötysuhteena.

Hyvässä kunnossa olevan lyijyakun sähkömäärähyötysuhde on 85—90 %. Sulfatoituneella lyijyakulla tämä arvo on huomattavasti pienempi.

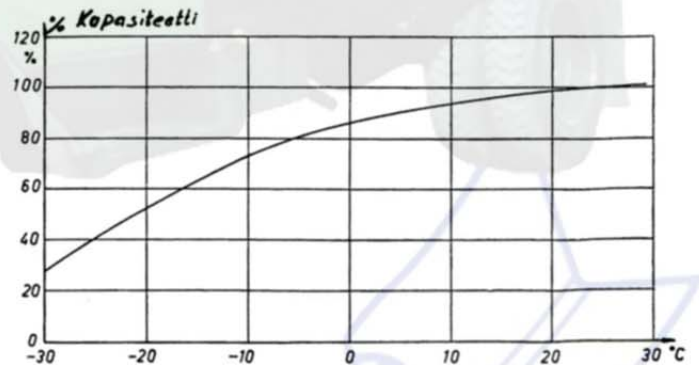
Energiahyötysuhteessa otetaan huomioon myös lataus- ja purkausjännitteen ero.

Se onkin tästä pienempi nimittäin 70—75 %.

Kun lyijyakkua puretaan, muodostuu positiivisilla että negatiivisilla elektroneilla lyijysulfaattia $PbSO_4$. Lataamattomassa tai riittämättömästi ladatussa kennossa tämä lyijysulfaatti tulee vähitellen inaktiiviseksi. Silloin sanotaankin, että akun levyt ovat sulfatoituneita. Lyijysulfaatti muodostaa levyjen päälle valkoisen kovan kiteytyneen kerroksen. Akku voidaan kyllä palauttaa suhteellisen hyvään kuntoon ns. elvytyslatauksella.

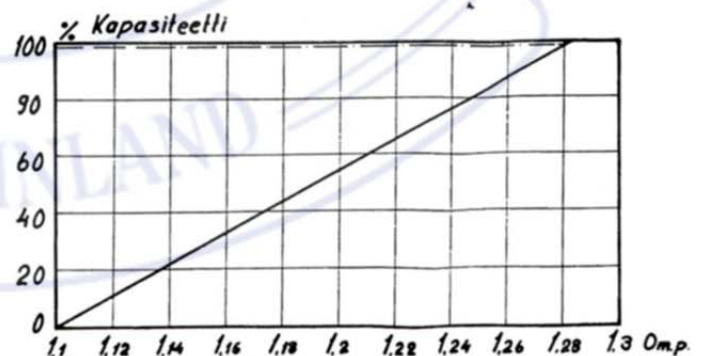
Edellä esitetyt asiatiedot akusta eivät vielä vastaa alussa esitettyyn kysymykseen, miksi sitten niin tapahtuu. Seuraavassa onkin tarkoitus tutkiskella niitä seikkoja, jotka tuon kysymyksen

Kuvassa 1 nähdään kuinka lyijyakun kapasiteetti on riippuvainen purkauksen aikana akun sisällä vallitsevista lämpötiloista.



Kuva 1.

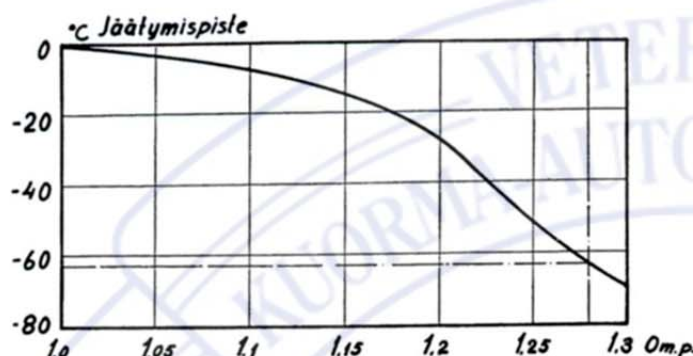
Kuvassa 2 nähdään kuinka lyijyakun kapasiteetti on riippuvainen ominaispainosta.



Kuva 2.

100 %	varatun akun ominaispaino	1,280
75 %	»	1,240
50 %	»	1,200
25 %	»	1,160
täysin	»	»
puretun	»	1,120

Kuvassa 3 nähdään jäätymispiste riippumatta ominaispainosta.



Kuva 3.

aiheuttavat ja mitä olisi tehtävä asian korjaamiseksi.

Akun iällä on ratkaiseva merkitys, yleensä akun ikä on n. 1½—3 vuotta riippuen akun käytöstä ja akun koosta. Jos akku on liian pieni niin sen ikä on myös lyhyt. Mieluummin ylimitoitettu ja vähän kalliimpi, ikä on pisin mahdollinen. Vanhasta akusta ei ole talvikäynnistykseen. Tämän voi helposti todeta ominaispainomittarilla ennen käynnistystä, lukema on alhainen.

Kuvassa 2 voi nähdä mikä on akun kapasiteetti, sekin on alhainen. Tällainen akku ei jaksa pyörittää käynnistysmoottoria niin, että moottori käynnistyisi. Akun on pystyttävä luovuttamaan suuria virtamääriä hyvin lyhyessä ajassa. Valojen kokeilulla ennen käynnistystä ei ole juuri merkitystä. Valoihin riittää kyllä virtaa nehan ottavat vain alle 10 A., sen sijaan käynnistinmoottori ottaa sitä yli 300 A. Jos siis akun ikä lähentelee kolmea vuotta voi sen huolelta uusia täysinpalvelleena. Uusikin akku voi tehdä saman tempun kuin vanha, mutta silloin syyt eivät ole »sysissä vaan sepissä».

- Kaapelikenkä on löystynyt ja päässyt hapetumaan. Kenkä ja napa puhdistetaan sekä kiinnitetään uudelleen. Kenkää ei saa koskaan lyödä kun se asennetaan paikalleen.
- Lataus on ollut pitemmän aikaa heikko, rele on säädetty väärin ja lataa heikosti. Ominaispainomittarilla nähdään helposti varauksista. Vika korjataan säätämällä lataus oikeaan arvoonsa. Tämä on syytä jättää ammattimiesten huoleksi. Liian suuri jatkuva latausvirta aiheuttaa akun kiehuminen, josta on seurauksena veden haihtuminen ja levyt jäävät paljaksi ellei tätä ajoissa huomata. Seuraukset siitä ovat yleensä vaikeasti korjattavissa.
- Veden vähyys on muutenkin haitallista sillä hapon ominaispaino nousee sitä mukaa kuin vettä haihtuu pois. Liian väkevä happo turmelee levyt. Siksi levyjen päällä on nestekorkeuden oltava n. 10—15 mm. Akkuun ei koskaan saa lisätä happoa vaan ainoastaan tislattua vettä. Muistatthän, että levyt ei koskaan saa olla paljaana.
- Vaikka auton generaattori huolehtiikin latauksesta olisi akku pari kertaa vuodessa syytä käyttää ns. penkkivarauksessa, jossa purkauksen jälkeen lataus tapahtuu vakiovirralla.
- Pikalatauksia on ehdottomasti vältettävä, ne juuri turmelevat uudenkin akun. Jos osoittau-

tuu tarpeelliseksi suorittaa pikalataus on se merkinä siitä, että sähköjärjestelmää ylikuormitetaan tai generaattori ei lataa kunnolla. Vika on syytä antaa tutkia heti. Generaattorin on oltava teholtaan kuormitusta vastaava.

Seuraava on hyvin tärkeää jos autolla joudutaan ajamaan lyhyitä matkoja ja suorittamaan paljon käynnistyskäyntejä voi tapahtua sellaista, että jää hyvin heikkoon varauksilaan, kun ajot päättyvät. Mikä pahinta, auto jää yöksi ulos ja navakka pakkanen alkaa heti jäähdyttää autoa.

Kuvasta 3 nähdään missä lämpötilassa akku jäätyy, kun ominaispaino tunnetaan. Akku on paras irroittaa ja viedä sisälle lämpiämään, tai vielä parempi viedä se penkkivaraukseen yöksi.

Täysin varattu akku ei jäädy vielä —50° pakkasessa, osittainkin purkautunut akku saattaa jäätyä jopa —10° C lämpötilassa. Pakkasilla kannattaa siis huolehtia erityisesti akun kunnosta. Jokaisella automiehellä pitää olla vähintään ominaispainomittari ja mieluummin myös kenno-

koetin.

Tislattua vettä on myös aina hyvä olla saatavilla, sitä kun voi säilyttää vaikkapa suljetussa muovipullossa, joka ei jäätyessään halkea.

Muutama sana penkkivarauksesta:

1. Poistakaa kierrekorkit.
2. Kennoihin lisätään tarvittaessa tislattua vettä n. 10—15 mm levyjen yläpuolelle.
3. Akun + (plus) napa kytketään latauslaitteen plusnapaan ja — miinusnapa miinukseen.
4. Kytketään latausvirta.
5. Hapon lämpötila ei saa nousta yli 40° C. Jos lämpötila nousee liikaa on lataus keskeytettävä tai vähennettävä virtaa jos se on mahdollista.
6. Latausaika riippuu alkuvarauksilasta. Latausta on jatkettava niin kauan kun n. kolmen tunnin väliajoin suoritetuissa mittauksissa minkään kennon hapon ominaispaino ei ole muuttunut. Silloin on ominaispainon oltava 1.285 ja kennojännitteen 2,6—2,7 V. Jännite on aina mitattava kun latausvirta on kytketty.

Jatkoa s:ltä 6

Paineilmajarrujen jarrukenkien ankkuritappien voitelu.

Koska olemme todenneet tapauksia, että paineilmajarrujen jarrukenkien ankkuritappit ovat juuttuneet kiinni holkkeihinsa, korostamme vielä tässä ankkuritappien voiteluhuollon tärkeyttä. Holkit ovat itsevoitelevaa pronssia, mutta jarrupöly tunkeutuu holkin ja tapin väliin aikaansaaden kiinnitakertumisen. Voiteluaine tuo pölyn pois ja takaa siten jarrujen kunnollisen toiminnan. Voitelu suoritetaan 9—10.000 km:n välein siten, että takajarrujen suojakilvissä olevat 2 luukkuja avataan, luukkujen alta paljastuvat ankkuritappien päät. Päissä olevat tulpat poistetaan, tilalle asennetaan rasvanipat ja voitelu suoritetaan mieluummin käsipuristimella vain 1—2 painallusta. Liikavoitelua on varottava, sillä sen seurauksena rasvaa pääsee jarrupinnoille. Etujarruissa toimenpiteet ovat samat vain sillä erotuksella, että ankkuritappien päät ovat näkyvillä, joten mitään luukkuja ei tarvitse avata. Voitelun jälkeen poistetaan rasvanipat ja tilalle asennetaan entiset tulpat.



TURUN AUTOKAUPPA OY:n

Uusi huoltokorjaamo avattiin 6. 11. 64

Turun Itäharjulle, Tierankatu 12:teen on nous-
sut komea lähes 9000 kuutiometrin suuruinen
huoltokorjaamorakennus — eräs Turun suurim-
mista ja ajanmukaisimmista. Turun kaupungin-
johtaja Väinö J. Leino suoritti juhlallisen avauk-
sen katkaisemalla suuren hallin seinästä seinään
pingoitettun symbolisen sinivalkoisen silkkinau-
han.

Huoltokorjaamon lattiapinta-ala on yhteensä
1900 neliömetriä ja kokonaistilavuus 8900 kuu-
tiometriä. Kattorakenne lepää mahtavien kaarien
— niiden jänneväli on 23,6 metriä — varassa ja
näin on koko pinta-ala voitu käyttää tehokkaasti
hyväksi. — Rakennuksen suojissa on korjaamo-
paikkoja samanaikaisesti 50 autolle. Huolto-
korjaus-, peltityö- ja maalausosastot on kaikki
varustettu nykyaikaisilla laitteilla ja työkonella.
Esimerkkinä tästä voidaan mainita mm. optinen
auton etupyörien suuntauslaite, jolla voidaan kä-
sitellä kaikki autot pienimmästä henkilöautosta
raskaimpaan linja- tai kuorma-autoon saakka.
Edelleen kuuluvat huoltokorjaamon varusteisiin
mm. hydraulinen runkojen ja korien oikaisualus-

ta, ensiluokkaiset työstökoneet — mm. mikrosää-
töinen märkähiontakone.

Rakennuksen ilmastointi on erittäin tehokasta:
ilmastointijärjestelmä pystyy täydellä teholla toi-
miessaan vaihtamaan hallin ilmapainon 20 mi-
nuutissa ts. kolme kertaa tunnissa. Pakokaasu-
jen poistamiseksi on hallin lattiassa imuaukkoja,
joiden kautta letkulla johdetaan pakokaasut suo-
raan pakoputkista ulos hallista. Korjaamon yh-
teydessä on tietenkin mahdollisimman täydellinen
varaosavarasto, joka käsittää kymmeniätuhansia
nimikkeitä.

Rakennukseen liittyy erillisenä siipenä tarvit-
tavat varasto- ja sosiaaliset tilat — suihku- ja
pesuhuoneet sekä ruokailuhuone keittiöineen —
talonmiehen asunto, työnjohdon, töiden vastaan-
oton ja kassan tilat sekä kattilahuone.

Nyt valmistunut ja käyttöön otettu huoltokor-
jaamo on kuitenkin vasta ensimmäinen osa Tu-
run Autokauppa Oy:n rakennushankkeessa, kuten
yhtiön toimitusjohtaja Viljo Vuola totesi puhues-
saan runsaalle kutsuvierasjoukolla. — Viimeis-
tään kahden vuoden kuluttua nämä tilat, jotka

nyt tuntuvat avarilta, ovat käyneet ah-
taiksi autokantamme jatkuvasti lisään-
tyessä kasvavalla vauhdilla. Olemme
varautuneet tähän ja toinen rakennus-
vaihe on jo paperilla ja odottaa ennen-
pitkää toteutumistaan, lausui toimitus-
johtaja Vuola, joka samalla tarkasteli
moottoriajoneuvokantamme kehitystä ja
sen huoltokorjaamoille asettamia yhä
kasuvia vaatimuksia ja selvitteli vas-
tavalmistuneen korjaamon tiloja. Sa-
malla hän esitti kiitokset mm. Turun
kaupungille, joka on osoittanut korjaa-
moa varten suhteellisen lähellä keskus-
taa sijaitsevan tontin.

Huoltokorjaamon avajaisten yhtey-
dessä avattiin samalla yhtiön edusta-
mien suomalaisten Vanaja kuorma- ja
linja-autojen sekä amerikkalaisten auto-
uutuuksien näyttely, jossa esittäytyivät
mm. ensi vuoden Plymouth-, Chrysler-
ja Valiant-mallit.

*Yleisnäkymä Turun Autokauppa Oy:n
uuden autohuoltokorjaamon vastavihi-
tystä korjaamohallista.*



Onko
dieselissänne
vedeneroitus-
laite

?



Tiedätte, mitä yhdenkin vesipisaran joutuminen polttonesteeseen vaikuttaa moottorinne toimintaan. Polttonesteen huolellinen käsittely ei yksin poista vaaraa, vaan voi vettä tiivistyä tankkiin lämpötilan vaihtelusta johtuen. Englantilainen diesel-laitteita valmistava C.A.V.-tehdas on suunnitellut

FILTRAP

VEDENEROITUSJÄRJESTELMÄN

joka poistaa veden ja lian polttonesteestä tehokkaasti. Järjestelmä käsittää kaksi eri laitetta, joista ensimmäinen asennetaan ennen polttonesteen siirtopumppua ja toimii saostimena. Toinen, vedeneroitussuodatin, asennetaan siirtopumpun jälkeen. Kummankin hinta on 51,90/kpl.



tuote

Päädustaja:

Oy Elektro-Diesel Ab

Helsinki, Lönnrotink. 45



Varmuutta raskaisiin ajoihin

Raskaassa ajossa joudutte päivittäin usein käynnistämään autoanne, jolloin vaaditaan luotettavaa ja kestävää akkua.

Clorex -akku

on valmistettu maamme ilmastollisia ja tieolosuhteita silmälläpitäen. Se on pitkäikäinen ja käyttövarma ja sen käynnistys- ja varautumiskyky on taattu kaikissa olosuhteissa. Siksi Vanaja-autoissakin on alkupe-
räisvarusteina Clorex-akku.

Kuivavarattu
— siis tuore

Clorex

Myyntiedustajia
ja huoltopisteitä
kautta maan.



Valmistaja

oy **Cloridex** Ab
AKKUTEHDAS

Helsinki, Lönnrotinkatu 18, Puhelin 10356

mies työnsä ääressä

Asentaja Matti Jokinen, syntyperäinen hämeenlinnalainen, toimii tehtaamme kokoonpanolinjalla asentajana. Hän on ollut jo pikkupojasta lähtien kiinnostunut autoista — niinkuin pojat yleensä. Tuo kiinnostus autoihin ja sen eri rakenneseisiin jatkuu yhä. 14-vuotiaana hän hakeutui autoalalle, tosin ensin asiapojaksi erääseen auto-liikkeeseen. Vuonna 1950 siirtyi Jokinen Vanajan Autotehtaan palvelukseen auton asentajaksi huoltokorjaamoon. Itse auton rakennus kiinnosti Joki-
kista enemmän ja niinpä hän viiden huoltokorjaamovuoden jälkeen siirtyi tehtaan puolelle moottoriasentajaksi. Sen jälkeen hänet siirrettiin varsinaiselle kokoonpanolinjalle sen mitä moninaisimpiin töihin. Vuosien kuluessa on asentaja Jokisesta kehittynyt taitava, ammattinsa osaava asentaja. Ammattitaitoaan on Jokinen täydentänyt monilla alan eri kursseilla.

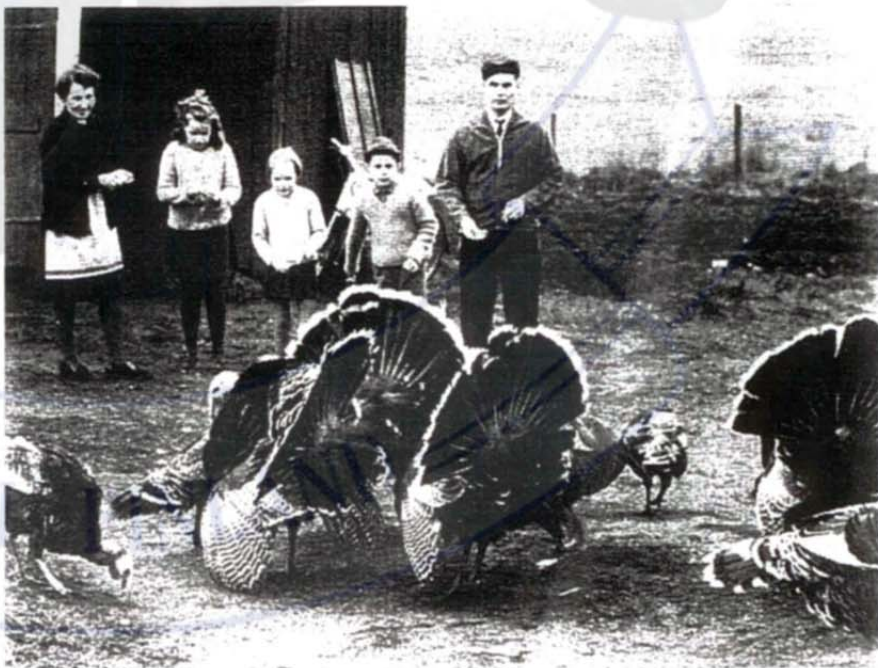
Ammattiyhdistystoiminnassa on Jokinen ollut mukana jo vuodesta 1948 lähtien. Työtoverien osoittamasta arvonnasta ja luottamuksesta on osoituksena se, että jo vuodesta 1950 lähtien hän on toiminut erilaisissa luottamustehtävissä. Kolme kulunutta vuotta on Jokinen toiminut pääluottamusmiehenä ja tehtaamme tuotantokomitean sihteerinä.

Urheilu on vapaa-ajan harrastuksena ollut aina Jokisen sydäntä lähellä. Hän on ottanut osaa moniin tehtaan urheilukilpailuihin ja hankkinut niissä monta »lätkää». Nuorempana hän oli jalkapalloilun ja jääkiekkoilun harrastaja.

Jokinen asuu perheineen luonnonkauniilla Hattelmalan harjun ja Suomen ehkä linturikkaimman Hattelmalan järven välissä olevalla asutustilalla. Perheeseen kuuluu Pirkko-rouvan lisäksi kolme lasta, jotka kaikki käyvät jo koulua. Pienestä tilastaan perhe saa tarvitsemansa vihannekset ja juurekset. Jouluna syödään Jokisen perheessä kalkkuna, jota on omasta takaa kasvamassa.



Asentaja Matti Jokinen tärkeässä ja tarkkuutta vaativassa työssään. Kuvassamme on parhaillaan menossa hydraulisesti tehostetun ohjauksilaitteen asennus.



Kas tässä on puuha, jossa koko perhe on innolla mukana. Komeat kalkkunat vetivät vieraankin huomion puoleensa — niin ja mikäpä jouluna maistuukaan paremmalta kuin juuri kalkkuna.



SALAMA SUURTEHO

varmasti käynnistävä kipinä jokaiseen automerkkiin

- Salama-akkujen levyt ovat korkeata kotimaista takuulaatua.
- Salama-Suurtehon levy määrä on suuri, ja tästä johtuen sen teho on 10—15 % normaaliakkuja korkeampi.
- Salama-Suurteho on pitkäaikainen, 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

Maamme ainoa akkutehdas, jolla on
yli 30 vuoden kokemus.



DUNLOP

VINTER EXTRA GRIP



Varastokoot:

8.25—20, 9.00—20, 10.00—20, 12 PR ja
11.00—20, 14 PR nastoituskelpoisia

OY GRÖNBLUM TRADING AB

HELSINKI - KAIVOKATU 10 - PUHELIN 13240



Yleiskuva Oy Accumulator Ab:n tehtaista.

Suomalaisia akkuja

Varsin ainutlaatuisena tapauksena alan piirisä voidaan pitää sitä miellyttävää tosiasiaa, että puhtaasti suomalaisilla pääomilla aikaansaatu ja nykyaikaisilla menetelmillä ja koneilla varustettu suomalainen akkutehdas vihittiin tarkoitukseensa 10. 9. 1964 Helsingin pitäjän kirkolla.

Presidentin ja hänen seurueensa lisäksi nähtiin tilaisuudessa valtiovallan edustajina mm. kauppa- ja teollisuusministeri Olavi Mattila, puolustusministeri, kenraalimajuri K. Leinonen, pääjohtaja Teuvo Aura sekä eri ministeriöiden ja puolustusvoimien pääesikunnan korkeinta johtoa, liike-elämän edustajien ja järjestöjen sekä piirimyyjien täydentäessä juhlevaa vastaanottoa.

Varsin erikoislaatuinen oli kutsuvieraitten kuljetus Helsingin pitäjän kirkolle helikopterilla lentoreitillä Pallokenttä—Sönnak-tehdas. Tämä järjestely juhlisti omalta osaltaan myös tapahtumien kulkua.

Tuotantolaitos sijaitsee omalla 18 000 m²:n suuruisella tontilla. Tehtaan tilavuus on 15 500 m³. Pääsuunnittelijana tehdasrakennuksessa on ollut arkkitehti Erkki Karvinen, varsinaisen tehtaan tuotantotekniikan ja siihen liittyvien ratkaisujen ollessa tehtaan johdon käsialaa. Pääurakoit-



Kuvassamme Tasavallan Presidentti Urho Kekkonen tutustumassa akkutehtaan laitteisiin. Esittelijänä toimitusjohtaja Olavi Pakkanen.

sijana on ollut Rakennusliike Vasa Oy, sekä saniteetti- ja sähkötyöt on suorittanut Keskusosuusliike Hankkija. Rakennus on teräsbetonirunkoinen ja osittain kaksikerroksinen (kuten kuvakin osoittaa).

Tämän vuoden tuotantokapasiteetti on vuoden loppuun mennessä suunniteltu 45 000 akkua, joka tullaan myös saavuttamaan. Liikkeen johto on myöskin selvittänyt, että kun kaikki konehankinnat on tänä vuonna saatu asennetuiksi, pystyy tehdas ensi vuonna noin 80 000 akun vuosituotantoon.

Tehdas on mitoitettu siten, että kapasiteetti pystytään yksivuorotyössä tilanteesta riippuen nostamaan 120 000 akkuun vuodessa.

Huomioonottaen sen, että maassamme myydään varaosiksi noin 120 000 akkua ja uusien mootoriajoneuvojen ensiasennuksiin 30 000—40 000 akkua, osoittaa se omalta osaltaan tehtaan tarpeellisuuden.

Erikoisesti on syytä alleviivata kriisiaikojen merkitys, jolloin tuonti saattaa kokonaan tyrehtyä, mutta kotimainen akkutehdas voi turvata esiintyvän tarpeen.

Kuorma-autoilijain Reumasäätiö

- mikä se on?
- mihin se pyrkii?

Kuorma-autoilijain Reumasäätiön nimi on viihtänyt ohimennen muutamien lahjoitusuutisten yhteydessä. Lukijaa on tuolloin saattanut jäädä vaivaamaan kysymys: Mikä se Kuorma-autoilijain Reumasäätiö on ja mihin se olemassaolollaan pyrkii? Tämä kysymys kaipaakin näin ollen muuttaman sanan selvitykseksi, jotta kuva Kuorma-autoilijain Reumasäätiöstä muodostuisi tarkemmaksi ja jotta yleisestikin tiedettäisiin, että tällainen säätiö on olemassa.

Aloitteen Kuorma-autoilijain Reumasäätiön perustamiseksi teki Oy Suomen Hiab-Finska Hiab Ab:n toimitusjohtaja Johan O. Nyholm, joka yhtiönsä puolesta teki Suomen Kuorma-autoliitolle vuonna 1962 ensimmäisen lahjoituksen säätiön perusrahastoksi. Myöhemmin on vuosina 1963 ja 1964 kartutettu säätiön peruspääomaa saman yhtiön toimesta tehdyillä lahjoituksilla. Säätiö ei kuitenkaan ole — kuten nimestäkin jo voi päätellä — tarkoitettu erityisemmin minkään yhtiön

tai toiminnan nimikkorahastoksi, joten se ottaa kiitollisuudella vastaan lahjoituksia miltä tahansa tämän säätiön tarkoitusta tukemaan halukkaalta lahjoittajalta. Säätiö on siis vain Kuorma-autoilijain Reumasäätiö.

Miten säätiön varat tullaan käyttämään, siitä saa parhaiten kuvan, kun lainaamme tähän kokonaisuudessaan säätiön sääntöjen 2 §:n. Mainituksa pykälässä sanotaan:

»Säätiön tarkoituksena on avustuksia jakamalla tukea ammattimaisen liikenteen kuorma-autoilijoita, jotka reumasairauden vuoksi joutuvat turvautumaan lääkärin-, sairaala- tai muuhun laitoshoitoon tai tämän sairauden tai siitä aiheutuvan invaliditeetin vuoksi tulevat joko osittain tai kokonaan työkyvyttömiksi.»

Kuorma-autoilijain Reumasäätiön asioita hoidetaan Suomen Kuorma-autoliiton toimistosta käsin. Säätiön puheenjohtajana on Suomen Kuorma-autoliiton ja monen muun ammattimaisen liikenteen-järjestön puheenjohtajatehtävissä tunnetuksi tullut liikenteenharjoittaja, kunnallisneuvos Kaarlo Aitamäki. Säätiön asiamiehen tehtäviä hoitaa saman liiton sihteeri Taisto Honkanen. Kumpikin edellä mainituista on valmis tarvittaessa antamaan lisää tietoa säätiöstä sitä haluaville.



**Miten
saada tavarankäsittely
nopeammaksi ja
halvemmaksi?**

FOCO nosturi

ANTAA TEILLE VASTAUKSEN

FOCO-nosturi on nopea. Nosto ja kääntö tapahtuu täysin hydraulisesti, samoin nostovarsi pitenee ja taittuu hydraulisesti. FOCO-nosturi on tehokas, FOCO-nosturia löytyy nostoteholtaan neljää eri mallia 750—3000 kg. FOCO-nosturilla selviytyy kuljettaja työstä yksin.

TALOUDELLISTA SEKÄ KÄYTÄNNÖLLISTÄ TAVARANKÄSITTELYÄ



Eerikinkatu 9 — TURKU — Puh. 21 272

"NOKIALAISET"

-varmat 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 ajonne sopivin — se on varmaakin varmempi ratkaisu.



super express

— nopean maantieajon
varma rengas, eturenkaana
kevyesti ohjattava

icyry

— raskaan ajon erikois-
rengas

Y-hakkapeliitta

— tunnettu raskaan ajon
pitävä talvirengas

jelu

— pitävä rengas talvi-
kelille, erittäin sopiva
nastoitettavaksi

Suomen Kumitehdas Osakeyhtiö

