

**Kimmo Levä,
Amerikkalaisesta eurooppalaiseen**

Suomen henkilöautokannan murros 1940- ja 1950-luvun vaihteessa

Jos suomen henkilöautokanta olisi pysynyt samanlaisena kuin autoistumisen ensimmäisillä vuosikymmenillä, tällä hetkellä tiet ja kadut täyttyisivät amerikkalaista Fordeista, Chevroleteista, Chryslereistä ja Dodgeista. Näin ei kuitenkaan ole, vaan suomalaiset pakkaavat itsensä pieniin japanilaisiin tai eurooppalaisiin autoihin ja amerikkalainen rauta on päättä kääntävä harvinaisuus.

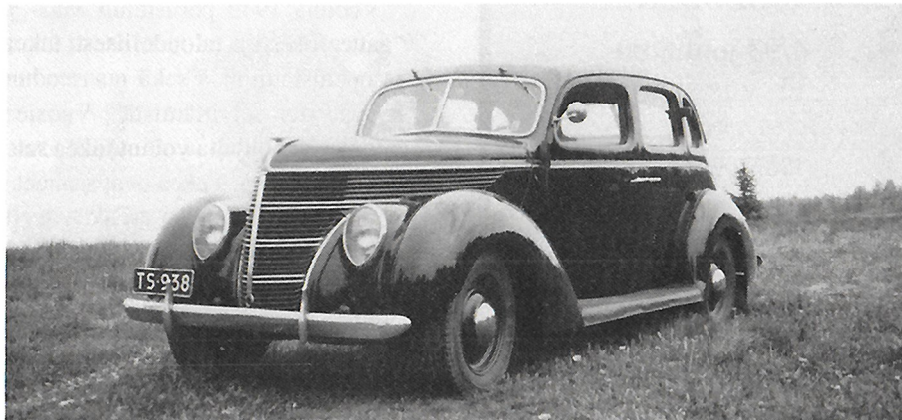
Amerikkalaisten autojen lähes täydellinen markkinajohtajuus muuttui tilastopoiikkeamaksi nopeassa tahdissa 1950-luvulla. Kehitykseen vaikutti talouspolitiikka, mutta ennen kaikkea eurooppalaisten autojen eriytyminen tekniikaltaan amerikkalaisista esikuvistaan. **FM Kimmo Levän, Taikakynä Ky, artikkeli perustuu hänen kirjoitukseensa MOBILIASSA, tieliikennemuseon vuosikirjassa 1993.**

Ford ja Chevrolet vaihtuvat Mosseen

1920-luvun lopussa kaksi amerikkalaista valtamerkkiä, Ford ja Chevrolet, kattoivat 52 % suomalaisista henkilöautokannasta. 1930-luvun lopussa näiden merkien osuus oli laskenut 48 %:iin. Kolmea suosituinta eurooppalaista merkkiä, Citroëniä, Fiatia ja Opelä, oli 1920-luvun lopulla yhteensä vain 5,6 %. Vuosikymmen myöhemmin niiden osuus oli 7,7 % henkilöautojen kokonaismäärän



Sodan jälkeisen brittiautobuumin yksi parhaista edustajista: Morris Minor vuosimallia 1952. Morris Minorissa toteutettiin jo 1940-luvulla monet tekniset uudistukset, mm. vääntösaavajouset ja itsekantava kori, jotka useimpiin muihin englantilaisiin autoihin tulivat vasta seuraavalla vuosikymmenellä. Kuva: MOBILIA tieliikennemuseo.



Ford hallitsi suomalaisia automarkkinoita autoistumisen alusta 1940-luvun lopulle. T-mallin jälkeen Ford aukoi autohistorian uria jälleen vuonna 1932 ottamalla ensimmäisenä tehtaan massatuotantoon V-8 -moottorilla varustetun henkilöauton. Kuvassa oleva Ford V8-60 on vuosimallia 1938. Kuva: MOBILIA tieliikennemuseo.

ollessa hieman vajaa 26000. Sodan jälkeen amerikkalaisten autojen osuus säilyi edelleen korkeana, sillä 1940-luvun lopun henkilöautoista lähes 80 % oli peräisin sotaa edeltäneeltä ajalta. Sen sijaan Suomeen tuotujen uusien autojen kohdalla tapahtui selkeä muutos kohti eurooppalaisia merkkejä. 1950-luvun puolivälissä Fordin ja Chevroletin osuus Suomen henkilöautokannasta oli enää 10 %. Tilalle olivat tulleet itäautot. Niistä ylivoimaisesti suosituin oli Moskwitsh, joi ta yksistään oli Suomen teillä yhtä paljon kuin aikaisempia suosikkeja yhteensä. Itäeurooppalaisten autojen ohella erityisesti englantilaiset autot olivat suosittuja, vaikka yksittäisiä merkkejä ei noussut rekisteröintitilastojen kärkeen. Tähän vaikutti ennen kaikkea brittiautojen laaja kirjo, joka koostui 1950-luvun alussa lähes 20 merkistä. Englantilaisten autojen suosion kasvu ei ollut pelkästään suomalainen ilmiö, vaan ne löivät itsensä läpi koko Euroopassa. Tähän vaikutti lähinnä Englannissa harjoitettu talouspolitiikka, joka esimerkiksi raaka-ainetoimituksissa suosi autoteollisuutta. Muualla autoteollisuus sai 1940-luvun jälleerakennusvuosina yleensä vain sen, mitä muusta toiminnasta jäi yli. Henkilöautojen kokonaismäärä oli 1950-luvun puolivälissä kohonnut 100 000:een. Näistä eurooppalaisten autojen osuus oli yli 80 %.

Amerikkalaiset teknisesti ylivertaisia

Muutokselle kohti eurooppalaisia automerkkejä on löydettävissä useita syitä. Kehitykseen vaikutti keskeisesti kauppa- ja valuuttapolitiikka, joka ohjasi eurooppalaisten autojen ostoon. Toinen syy oli eurooppalaisten autojen edullinen hinta verrattuna amerikkalaisiin. Näin tilanne oli erityisesti itäeurooppalaisten autojen kohdalla. Nämä eivät kuitenkaan ole riit-

täviä selityksiä. Kauppa- ja valuuttapoliittiselta selitykseltä vie pohjaa se tosiasia, että amerikkalaisten autojen osuus laski edelleen myös aikojen parantuessa ja olojen vapautuessa 1960-luvulla. Amerikkalaiset autot olivat olleet myös eurooppalaisia autoja kalliimpia jo 1930-luvulla, joten hintaakin voi pitää vain osaselityksenä eurooppalaisten autojen suosion kasvulle. Toisaalta on myös niin, että jos "historia olisi toistanut itseään", sodan jälkeinen aika olisi pitänyt olla erityisen suotuisaa juuri amerikkalaisille autotehtaille. Näin oli ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Amerikkalaiset autot valtasivat markkinat, koska eurooppalaiset autotehtaat olivat sodan jälkeen toimintakyvyttömiä, eivätkä ne pystyneet tuottamaan riittävästi autoja edes oman maan tarpeisiin, viennistä puhumattakaan. Tekniikan osalta amerikkalaisilla autoilla oli toisen maailmansodan jälkeen arviolta kolmen vuoden etumatka verrattuna eurooppalaisiin autoihin. Niissä nestejarrut, erillisjousitus ja täysin metallirakenteinen kori olivat vakiintuneet ja automaattivaihteisto oli vahvasti muuttumassa vakiovarusteeksi. Eurooppalaisissa autoissa puolestaan oli edelleen pääasiassa mekaaniset jarrut ja monissa malleissa puu- ja metallirakenteiden yhdistelmä tehdyn korit. Erillisjousitus oli vai muutamissa merkissä ja automaattisesta vaihdelaatikosta eurooppalaiset autonvalmistajat olivat tuskin kuulleetkaan. Moottoritehojen osalta ero oli samaan tapaan amerikkalaisvalmisteisten autojen eduksi. Teknisesti amerikkalaiset ja eurooppalaiset autot olivat siis amerikkalaisten eduksi kuin eri vuosikymmeniltä. Eurooppalaiset autot perustuiivat 1930-luvun ja amerikkalaiset autot 1940-luvun tekniikkaan ja tietämykseen. Tosin on huomattava, että myös amerikkalaiset autot pohjautuivat käytännössä 1940-luvun alun malleihin vuosikymmenen loppuun saakka.

Amerikkalaiset ja eurooppalaiset kansanautot siirtyvät omille teilleen

Yleistäen voidaan todeta, että tyypillinen amerikkalainen auto 1940- ja 1950-luvun vaihteessa oli noin viisi metriä pitkä, se oli varustettu 4-litraisella, 80–110-hevosvoimaisella, 6- tai 8-sylinterisellä moottorilla ja automaattisella vaihdelaatikolla. Ajo-ominaisuuksia hallitsi erittäin pehmeä jousitus. Ulkonäössä autolle oli leimallista lyhyt nokka ja pitkä peräosa. Viimeksi mainittu piirre tuli amerikkalaisiin autoihin V8-moottorin mukana. Tyypillinen eurooppalainen auto oli noin neljä metriä pitkä. Se oli varustettu litraisella, 60–70 hevosvoimaisella nelisylinterimoottorilla ja käsivälitteisellä vaihteistolla. Ajo-ominaisuuksia hallitsi sootaa edeltäneeltä ajalta periytynyt jäykkä jousitus. Ulkonäöltään auto oli korin ulkopuolisine pisaralamppuineen vain hieman modernisoitu versio 1930-luvun mallistosta tai pienempään mittakaavaan tehty amerikkalaisen auton kopio. Kuten edellä esitetyistä amerikkalaisten ja eurooppalaisten autojen typologioista on pääteltävissä, mukavuus ja miellyttävyys eivät voi olla kyseessä selitettäessä eurooppalaisten autojen läpilyöntiä. On vaikea kuvitella, että suomalaiset halusivat ehdottomasti ajaa heikottehoisella, jäykkällä jousilla varustetulla, ahtaalla ja vanhanaikaisella autolla. Mukavuus- ja miellyttävyystekijät eivät kuitenkaan painaneet 1940- ja 1950-luvun autovalin-



Pobedat tulevat yli Pitkän sillan Helsingin taksitolpille. Popedat ja Mosset olivat hyvä esimerkki "pakon sanelemien" automieltymysten muuttumisesta. Niiden statusarvo oli pulan vuosinakin lähes nolla, mutta korkea maavara sekä hyvä lämmityslaite ja käynnistyvyys tekivät niistä suomalaisiin olosuhteisiin sopivia kulkupelejä.
 Kuva: MOBILIA tieliikennemuseo.

noissa. Useimmiten valinnanvaraa ei ollut lainkaan. Ostaja osti mitä sai. Eräs aikakauden autokauppiasta onkin todennut, että silloinen toiminta ei ollut autojen myymistä, "vaan pyrkimystä autojen mahdollisimman tasapuoliseen jakoon". Toisaalta on myös niin, että karuista ominaisuuksistaan huolimatta eurooppalaiset autot olivat amerikkalaisia sopivampia Suomen sodan aikana tuhoutuneelle tiestölle. Mossen korkea maavara oli käyttökelpoisempi varuste kuin amerikkalaisille high way'lle rakennettujen Fordien ja Chevrolettien pehmeä jousitus.

Amerikkalaiset ja eurooppalaiset autot siirtyivät omille teilleen sodan jälkeen lopullisen tuntuisesti. Näihin päiviin saakka amerikkalaiset ovat jatkaneet maantielävalinjalla, joka on tuottanut suomalaiselle tiestölle tai suomalaisen autoilijan kukkarolle sopimattomia ratkaisuja. Eurooppalaiset autotehtaat ovat kulkeutuneet Ferdinand Porchen jalanjälkiä etsien hinta-laatu-suhteessa mahdollisimman sopivaa ratkaisua. Tällöin mukavuudesta on yleensä jouduttu tinkimään toimivuuden hinnalla.

Kymmenes Keräily, sadastuhannes kävijä

Antiikin ja keräilytavarain ystävät kerääntyivät jälleen Tampereelle, kun kymmenes valtakunnallinen Keräily-tapahtuma avasi ovensa 6. marraskuuta Pirkkahallissa. Tapahtuman suosio on vuosien mittaan pysynyt vahvana - joku tuolloisista kävijöistä oli sadastuhannes Keräily-vieras!

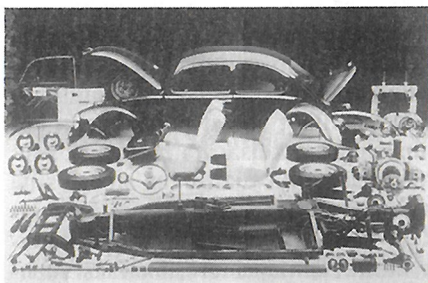
Keräily-tapahtumassa oli tuttuun tapaan kaupan antiikkia ja keräilyesineitä laidasta laitaan, huonekaluista astioihin, kirjoista ja äänilevyistä postimerkkeihin, koruihin ja aseisiin. Mukana oli 120 myyjää ja tarjolla laadukasta keräilytavaraa. Antiikin ja keräilyharvinaisuuksien ostaja sai varautua

raottamaan lompakkoaan vähän leveämmin, mutta pikkurahallakin saattoi Keräilyssä tehdä mieltä lämmittävän löydön.

Keräily-tapahtumien perinteeseen kuuluvan erikoisnäyttelyn aiheena olivat tällä kertaa Kuplavlolkkarit, joiden uusi tuleminen näkyy myös maanteillä. Vanhojen autojen harrastaja Aki Suutarinen oli yhteistyössä Suomen Volkkariyhdistyksen kanssa kerännyt Pirkkahalliin eri puolilta Suomea kuutisenkymmentä Volkswagenin - museo-Volkkareita, sotilasajoneuvoja, kiihdytysajo-kuplia ja muuten vain Kuplaan ihastuneiden ajopelejä. Kuplat näkyivät

myös Tampereen katukuvassa, sillä 7. marraskuuta ajettiin kaupungilla Pirkkahallista lähtevä ja sinne päätyvä Kupla-ajo, johon saattoivat osallistua kaikki Kuplan omistajat.

Ensimmäinen Keräily-tapahtuma järjestettiin syksyllä 1989. Alkuperäinen idea eri alojen keräilijöiden kokoamisesta yhteen ja samaan tapahtumaan on osoittautunut kestäväksi. Kävijöiden joukossa on alan ammattilaisia, vannoutuneita keräilijöitä ja muuten vain vanhoista tavaroista kiinnostuneita.



Ferdinand Porsche loi esikuvan yksinkermaisesta ja toimivasta kansanautosta, johon eurooppalaiset autotehtaat alkoivat pyrkiä.
 Kuva: MOBILIA tieliikennemuseo.



Ensimmäiset virallisesti Suomeen tuodut Kuplat yhteiskuvassa kesällä 1950. Kuplan vuosikymmen oli Suomessa erityisesti 1960-luku, jolloin se hallitsi rekisteröintitilastoja. Kaikkiaan Kupla Volkswageneita on rakennettu yli 20 miljoonaa kappaletta.
 Kuva: MOBILIA tieliikennemuseo.