

Vator-vene valmistui 1986. Tänä keväänä Vatorin oma moottorivenetyyppi on taas ilmestynyt markkinoille, vaikkei yhtiö sitä itse valmistakaan.

Vatorin historiaan kuuluu paitsi maailmanmaine pursien tekijänä, on se tehnyt veneitä paljon myös viranomaisten käyttöön. Kun Vatorin laatu tutkittiin hyväksi jo sotakorvausvaiheessa, palvelivat yrityksen vaatiiviin oloihin rakennetut puiset ja lasikuituiset moottoriveneet niin merivartiostoa kuin muitakin viranomaisia. Onpa Vatorilla rakennettu veneet niin Nikita Hruštševia kuin tasavallan presidenttiäkin varten. Mielenkiintoisiin yksityiskohtiin kuului myös Marcus Wallenbergin veneen talvisäilyttäminen Itä-Helsingissä.

Anne Ala-Pöllänen on kerännyt kiitetävän hyvin aineistoa eri lähteistä. Yrityksen omat arkistot ovat olleet PK-sektorin tapaan puutteellisia, ei vähiten siksi, että myös merkittävä osa papereista tuhoutui tehtaan tulipalossa 1963. Historiallisen aineiston arvottaminen ei ole kovinkaan usein yrityksille helppoa tai kiinnostavaa ja siksi arkistossa oleva aineisto ei useinkaan ole kattavaa. Veneilyn historiassa ongelmallista on, että virallista tietoa veneistä ei paljoa ole saatavilla, ovathan nopeat moottoriveneet ainoat viranomaisrekisterissä olevat veneet. Muu aineisto on pitkälti vapaaehtoistoiminnan varassa. Kirjoittaja on löytänyt kuitenkin kiinnostavaa tietoa, koska Vatorin toimista on jäänyt jälkiä viranomaisten arkistoihin.

Vatorin historia on tehty samalla laadulla kuin Vatorin veneet. Ulkoasuna kaksikielinen versio on toki vähän hankala eikä se anna mahdollisuuksia noottien sijoitteluun sivujen alalaitaan, joka olisi aina parempi tapa, varsinkin kun nooteissa olisi muutakin kuin pelkkiä lähdemainintoja. Hakemistoista on mainittava henkilöhakemiston puuttuminen. Historiateoksen teossa kuten veneenrakennuksessaakin asioita voi tuki tehdä monella tavalla. Paitsi yrityksen historiasta, käy Vatorin veneenrakennusvaihe myös esi-

merkiksi siitä, että suomalaisen poikkeuksellisen osaamisen historiaa löytyy monelta alueelta.

Osmo Palonen opiskelee Tampereen yliopiston historiatieteen laitoksella ja työskentelee Mikkelin Ammattikorkeakoulussa. Kirjoittaja veneilee kesäisin Saimaalla Otto II:lla.
osmo.palonen@uta.fi

KAUPUNKIEN AMPIAISET

Reijo Valta

Tamas Vilagi. *Vespa, Italian ampiainen*.
Atena 2005.

Viime vuosina on julkaistu lukuisia yksittäisiä kulutushyödykkeitä käsitteleviä teoksia ajalta, jolloin tuotteet olivat vielä tuotteita omine, persoonallisine piirteineen. Viime vuonna ilmestyi helsinkiläisen Vespa-harrastaja Tamas Vilagin *Vespa, Italian ampiainen*. Teos lähestyy kohdettaan kulttuurihistoriallisesti, kuvaten kaikkea mitä vuosien varrella tähän 'kaksipyöräiseen autoon' on liitetty.

"Sembra una vespa!" totesi tehtaanjohtaja Enrico Piaggio, "sehän näyttää ampiailta", kun ensimmäinen italialainen skootteri huristi ulos hänen tehtastaan vuonna 1946. Siitä tulikin kulkupelin tuotemerkki. Vilagi ylistää sen muotoja 'ainutlaatuisiksi' ja 'edeltäjättömiksi'. Itse en menisi noin pitkälle, mutta kieltämättä omaperäinen on tämä ilmailuinsinöörin suunnittelema polkimeton moottoripolkupyörä tai moottoroitu potkulauta.

Tänä vuonna tulee siis kuluneeksi 60 vuotta ensimmäisen Vespan valmistumisesta. Sodanjälkeisessä maailmassa sotatarvikkeita valmistaville tehtaille piti kehittää uusia tuotteita ja kansa tarvitsi edullisia,

myös naisten käyttöön sopivia ajoneuvoja. Ilmailualan insinööri Corradino d'Ascanio sellaisen suunnitteli, ja kuvasi sitä ”moderniksi kulkuneuvoksi, joka on yleinen kuin polkupyörä, nopea kuin moottoripyörä sekä tyylikäs ja mukava kuin auto”.

Kulkupelin luominen ei sujunut aivan yksioikoisesti: ensimmäistä Aku Ankaksi (it. Paperino) nimettyä prototyyppiä ei hyväksytty valmistukseen. Se muistutti Piaggio mielestä liikaa moottoripyörää, koska siinä oli yhtenäinen runko. Naisten ei ollut soveliasta nostella jalkojaan kaupungilla ollessaan.

Ensimmäisessä sarjatuotantomallissa, Vespa 98:ssa, oli 98-kuutioinen puhallinjäähdytteinen moottori, joka kehitti 3,2 hevosvoimaa. Vespa painoi 60 kiloa ja sen huippunopeus oli 60 km/h. Pistehitsauksin valmistettu runko (tai oikeastaan itsekan-tava kori) oli tukeva. Maavara oli vain 15 cm, joten Vespan saattoi pysäköidä ilman seisontatukea astinlautansa varaan. Ensimmäistä mallia valmistettiin kahdessa vuodes-sa 18000 kappaletta.

Vespa 98:n jousitus oli olematon: ai-noastaan etupyörässä oli kierukkajousi ja tärinää vaimensi muutama kumipusla rungon ja moottorin yhtymäkohdassa. Vuonna 1948 esitelty 125-kuutioinen Vespa 125 oli jousitettu takaakin. Samana vuonna markkinoille tuotiin kolmipyöräinen hyötyversio Ape. Kuorma-, paketti- ja jopa taksiversioina varustellut Ape sopivat Italian vanhojen kaupunkien kapeille kaduille erinomaisesti. Vuonna 1953 Italiassa oli valmistettu puoli miljoonaa ja kolme vuotta myöhemmin täysi miljoona kappaletta Vespoja.

Tamas Vilagin mukaan ’kaunein ja rakastetuin’ malli, 150 Gran Sport, tuli myyntiin vuonna 1955. Hevosvoimia tässä mallissa oli kahdeksan ja huippunopeus yli 100 km/h. Menekkituote se ei kuitenkaan aikoi-naan ollut. 1960-luvulla yritettiin lanseerata markkinoille myös Vespa-autoa, mutta siinä ei onnistuttu.

Jo vuonna 1950 Vespan lisenssioikeudet oli myyty muihin suuriin Euroopan maihin. Suomeen ensimmäiset Vespat tulivat vuonna 1951: Helsingin Koneliike Oy tilasi Italiasta 20 kappaletta Vespa 125:tä ja sai ne saman tien myytyä. Italian ihme komisteli muun muassa *Suomen Kuvalehden* kannessa tuona vuonna.

Jatkossa Suomeen Vespoja tuotiin Ranskasta A.C.M.A.:n lisenssitehtaalta. Tuontisääntelyn vuoksi määrät eivät kasvaneet suuriksi. Vilagin arvion mukaan pääosa tuonnista meni ruotsinkielisten käyttöön. Vespan muotoilu innosti kuitenkin monia Suomessakin: esimerkiksi *Harrastelija*-lehti esitteli kesällä 1950 Vallilan poikien itse rakentamia ’scootereita’.

Vuonna 1955 Vespojen maahantuojana aloitti Elfving Oy. Sen päätuotteita olivat moottorisahat ja lypsykoneet, Vespa oli sesonkituote. Hyötykäytössä Vespoja oli lähinnä pienten yritysten läheteillä: Vespaa kun sai ajaa jo 16-vuotiaana kevytmoottoripyöräkortilla.

Tamas Vilagi omistaa kokonaisen luvun Vespan sukupuolen pohtimiselle. Kirjassa oleva runsas kuvitus osoittaa, että skootteria mainostettiin pääasiassa naisella. Vilagin mukaan sillä Vespan tapauksessa oli kuitenkin kaksitehoinen vaikutus: mainosten pinup-naiset tarjosivat glamouria ja samalla myös samastumisen kohteen. Äijä-Vespaa saavat luvussa edustaa erilaiset nopeus- ja matkaennätykset. Tässä kohtaa olisi voinut pohtia myös sitä, miksi juuri miesten Vespojen keuloissa on ollut töröttämässä niin runsaasti erilaisia lisävaloja ja taustapeilejä.

Vespoja valmistetaan edelleen. Vuonna 2003 markkinoille tuli ensimmäinen vesi-jäähdytteinen nelitahtimoottorinen Gran Turismo, designiltaan perinteitä kunnioittava malli. Tamas Vilagin kirja on erilaisten anekdoottien täyttämä Vespan ylistyslaulu, brändiin ihostuneille oiva muistelujen apuväline.