



Terholan Metallin asentajat Risto Antosalo, Tero Kõlhi ja Heikki Halén.

Volkswagen Pritschenwagen 1969 Hyötyajoneuvo

Mielen valtaa ihmetys, kun aamuisella työmatkalla kohti Helsinkiä huomaa moottoritiellä nelikymppisen avolavan, jonka kyydissä on metallitavaraa, ohjaamossa miehiä sinisissä haalareissa ja kyljessä yrityksen nimi. Kokonaisuus ei vaikuta lavastetulta, sillä silloin lavalla olisi koristeellisempaa tavaraa. Volkari on niin itsestään selvästi töihin menossa, että asiasta täytyy ottaa selvää.

**Teksti: Janne Halmkrona,
Kuvat: Matti Ouvinen**

Auton kylkeen merkitty Terholan Metallin osoittautuu ajoneuvon omistajaksi. Firman konttorista kyselyyn vastaa Pekka Silfverberg. Hän vahvistaa auton olevan firman työkalu, ei mikään maskotti. Mikä parempaa, hän kertoo

sen olevan yrityksen ainoa pakettiauto. Terholan Metallin tekee pääasiassa alihankintaa ja tuotantoa omissa tiloissaan. Asennustöitä joihin pitää ajaa autolla, on säännöllisesti, mutta aika harvoin. Asentajille pitää näin olla varalla pakettiauto, jolle ei lopulta tule kovin paljon kilometrejä. Tällaiseen käyttöön on vuoden 1969 Volkswagenin osoittautunut käytännölliseksi valinnaksi.

Aivan täysin puun takaa autovalinta ei ole firmalle tullut, sillä Silfverberg on selvästi innostunut Volkswagenin hyötyajoneuvoista. Omassa käytössään hänellä on junakeulainen pikkubussi ja kunnostuksessa umpikylkinen pakettimalli, jonka hän harkitsee siirtävänsä avolavan rinnalle yrityksen käyttöön.

Avolavainen VW hankittiin yritykselle 2003. Se oli jo ostohetkellä kohtuullisen hyvässä alkuperäiskunnossa, ajettukin vain 112 tuhatta kilometriä. Aluksi auto oli käytössä sellaisenaan, mutta pikkuhiljaa kunto on kohentunut. Pintaruosteinen olemus on maalattu ja moottori kunnostettu. Helmat Silfverberg sanoo tehneensä itse, koska ei luota tarvikkeosien laatuun. Olennaista Volkkarin kunnostuksessa on ollut se, että isoimmat remontit on tehty lä-

hinnä silloin kun pajalla ei ole ollut tilauksia ja asentajilla on ollut aikaa. Silti auto on pidetty tarkoituksella niin alkuperäisenä kuin mahdollista. Ruosteinen takakannatinpalkki piti korjata, koska vastaavaa osaa ei myydä missään. Hiukan uudemman mallin kannattimia olisi kyllä saanut, mutta Silfverberg halusi pitää autonsa tässäkin suhteessa alkuperäisenä. Volkswagenia hän pitää erinomaisena mainoksena yritykselle, sillä alihankkija, jonka asentajien ajoneuvoa pitää käydä erikseen katsomassa, jää työmaalla aivan eri tavalla mieleen.

Menkää vaikka itse katsomaan

Silfverberg kertoo asentajien olevan koko päivän rakentamassa uutta kaidetta Katri Valan puistoon. Päätämme kuvaajan kanssa ajaa paikalle dokumentoimaan työntekoa. Puiston keskellä olevan kallion laelta löydämme Volkkarin, jonka lavalla hurisee generaattori. Johdon toisesta päästä löytyy mies sinisissä haalareissa. Hän räälläköi suojakaiteen kiinnitystä kahden muun miehen pitäessä kaidetta paikoillaan. Toinen heistä, Heikki Halén, vahvistaa esimiehensä kertomuksen täydessä työelämässä olevasta Volkkarista. Ainoa modernisointi

Volkkarissa on siihen asennettu nykyaikainen polttoainelämmitin.

Halén muistaa autolla kuljetetun kuusikin metriä pitkiä tankoja, 60 senttimetrin läpimitaista putkea, sekä parhaimmillaan yli 400 kiloa painavia esineitä. Tehtaan lupaamaa, yli tuhanen kilon kantavuutta hän tosin hiukan epäilee. Volkhari varmaankin kantaisi sen verran, kunhan kuljettajalla ei ole kiire. Herrat asentajat kertovat pyytäneensä autoon kahden litran Empi -virimoottoria, mutta jostain syystä sitä ei ole vielä ilmestynyt. Alkuperäisen tehoisenakin Volkhari tosin kulkee kovempaa kuin sillä saa ajaa, sillä oranssi-musta 80-lätkä määrittelee tämän ikäisen pakettiauton suorituskyvyn.

Oikeasti järkevä?

Volkkarin lava vaikuttaa korkealta, mutta se on osittain laitojen aiheuttama illuusio. Lavan korkeus perustuu moottorin sijoitukseen; takamoottori vie tilaa, joten lavakin on kokonaisuudessaan sen yläpuolella. Nostokorkeutta kritisoitiin jo aikanaan, mutta Volkkarin lavalla on muita hyviä puolia. Laidat kaatuvat kätevästi kokonaan pois tieltä jättäen lavan tasaiseksi. Sille on trukillakin helppo nostaa isoja tavaroita. Matalampien lavojen riesana olevia takapyörien koteloida ei Volkkarin lavalla ole. Itsekantava korirakenne luo luonnostaan erilliseksi tavaratilaksi sopivan tilan moottorin etupuolelle. Vastaavaa ei rungollisista kilpailijoista löydä.

Kokonaisuus on toimiva, mutta minkä ikäluokan ajoneuvoon Volkcaria pitäisi sen nykyisessä käytössä verrata? Mihinkään samankäiseen eurooppalaiseen tai japanilaiseen avolavaan ei varmaankaan saa osia yhtä helposti kuin Volkswageniin, joten siinä suhteessa auto on ylivoimainen. Uudet autot taas... Niin, miten kalliiksi tulevat uutena ostetun avolavan kilometrit, jos sillä ajetaan yhtä vähän kuin Volkswagenilla? Noin kuuden vuoden aikana käyttöä on ollut lähes viikottain, mutta yhteensä tämä ei tee vielä kuin hiukan yli parikymmentä tuhatta kilometriä. Pääomakuluja ei oikeastaan ole, sillä näin hyväkuntoisena säilyneen harrasteauton arvo ei ole tänä aikana laskenut, vaan on voinut jopa hiukan nousta. Huolto- ja korjauskulut ovat varmaankin korkeat, mutta metallipajan joutoaikana tehtyä työtä on hankala hinnoitella kovin kalliiksi. Sitä paitsi, kuka on kuullut uusien autojen määräaikaishuoltoja keuhuttavan edullisiksi?

Vanhät ja keski-ikäiset ajoneuvot mielletään



Volkswagen Pritschenwagen 1969

MOOTTORI

Puhallinjäähdytteinen nelisynterinen vastaiskumoottori

Iskutilavuus: 1584 cm³

Sylinterin mitat: 85,5 x 69 mm, puristussuhde: 7,7

Teho: 47 hv(DIN) / 4 000 r/min

KORIRAKENNE JA ALUSTA

Itsekantava kokoteräskori, pitkittäiset tukivarret vääntövarsijousin

MITAT

Pituus: 4,42 m

Omamassa: 1 175 kg

Kantavuus: 1 070 kg

Lastauskorkeus: 0,98 m

Lavan koko: 1,30 x 1,80 m

Huippunopeus valmistajan mukaan:

100 km/h

usein ikään kuin aktiivaikojaan muisteleviksi eläkeläisiksi, eli ne tuomitaan koriste-esineiksi ja vanhainkotiin. Hyötyajoneuvojakin pidetään söpöinä ja hauraina, vaikka laitteilla olisi aikanaan tehty seitsenpäiväistä työviikkoa. Ihan itse tehtyä entisöintiä ei tietenkään haluta kuluttaa pilalle, mutta helposti samalla unohtuu se, että ajoneuvot kestävät kohtuullista käyttöä paremmin kuin täydellistä käyttämättömyyttä. ●



Volkhari ennen maalausta.

