

I Ura uusi urkenevi

Gerald Fordin astuttua Yhdysvaltain presidentin virkaan Helsingin Sanomien pakinoitsijatar Pii ehdotteli Monsieur Mossea Suomen presidentiksi analogiasyistä: Ford on yleisimpiä automerkkejä Yhdysvalloissa, Moskvitsh eli kansanomaisesti Mosse taas Suomessa. Ehkäpä tuo pakinoitsijan lausunnosta käy, mutta asiallisesti ottaen neuvostoliittolaisten autojen asema Suomessa ei ole ollut itseoikeutettu.

Markkinat avautuvat

Neuvostoliittolaisten autojen tuonti Suomeen alkoi varsin kiinnostavassa poliittisessa ja taloudellisessa tilanteessa. Jatkosodan loppunäytöksessä v. 1944 puna-armeijan onnistui musertaa Suomen puolustus, ja maamme johto katsoi parhaaksi pyytää Neuvostoliitolta rauhannehtoja, jotka sitten allekirjoitettiin välirauhansopimuksessa syyskuussa 1944. Lopullisessa rauhansopimuksessa Suomi sitoutui alueluovutusten, sisäpoliittisten "järjestelyjen" ja puolustusvoimien koon rajoittamisen lisäksi maksamaan sotakorvauksia 300 miljoonaa dollaria, mikä vastaa 800 miljoonaa dollaria vuoden 1969 kurssin mukaan.

Merkittävimmän osan sotakorvauksista muodostivat metalliteollisuuden tuotteet (62%), niiden joukossa 104 käytössä ollutta alusta. (1). Kun korvauskiintiöt alkoivat kovan työn ja Neuvostoliiton tekemien myönnytysten ansiosta täyttyä, oli syntyneelle elinkelpoiselle metalliteollisuudelle löydettävä vientimarkkinoita. Neuvostoliitto tuntui varteenotettavalta mahdollisuudelta.

Suomen autokanta oli sodan aikana pienentynyt ja

1) Vehvilä — Castrén: Suomen historia, s. 211.

2) M-M-M -vuosikirja 1951, s. 271; Konelan uutiset 1/1972, s. 4.

vanhentunut. (2). Sodan seurausten rasittama maamme ei valuuttavaikeuksiensa vuoksi pystynyt ostamaan länsivaltioilta riittävästi autoja, ja 1948 tehdyn Ystävyy-, yhteistyö- ja avunantosopimuksen yhteydessä ^{*} sovittiin myös autojen tuonnista. (Varsinainen Suomen ja Neuvostoliiton välinen kauppasopimus allekirjoitettiin 1949.) (1). Tavaravaihtoperiaatteen ansiosta valuuttaa ei tarvittu, ja neuvostoliittolaisten autojen kauppa oli vapaata länsiautotuonnin ollessa säännösteltyä.

Etulyöntiasema

Vuoteen 1962 saakka autokauppaa säännösteltiin: länsiautoa haluava joutui jonottamaan. Niinpä monien ostopäätöksiin vaikutti neuvostoautojen lyhyt toimitusaika; auto oli ehkä työmatkojen takia saatava heti, eikä muita vaihtoehtoja jäänyt.

Kuitenkin neuvostoliittolaiset autot muodostivat vuosina 1949—1962 vain 18 % autokannan kasvusta, joten mistään pakkosyötöstä ei ollut kysymys. (2).

Maahantuontiliikkeet

Ensimmäinen maahantuoja oli Haka-Auto Oy. Nykyinen maahantuoja Oy Konela Ab oli tuolloin autojen jälleenvyyjä Helsingissä. Se oli aloittanut toimintansa pienenä korjaamona ja siirtyi myöhemmin konepajalalle. Kun kauppasopimus Neuvostoliiton kanssa oli solmittu 1949, Konela lopetti konepajan ja otti hoitaakseen autojen maahantuonnin. (3).

Autojen markkinoimiseksi Konela perusti muutamia tytäryhtiöitä eri puolille Suomea ja teki myynti- ja huoltosopimuksia yksityisten yrittäjien kanssa. Piirimyyjille asetettiin myyntikiintiöt, ja liikkeiden oli myös huolehdittava tarvittavasta varaosa- ja huoltopalvelusta.

Nykyään Konela on suurelta osin neuvostoliittolaisen autojenvientiliikkeen V/O Avtoexportin hallinnassa, mikä näkyy varsin selvästi yrityksen johtajiston

1) Konelan uutiset 1/1972, s. 1.

2) M-M-M -vuosikirja 1951, s. 271.

3) Konelan uutiset 1/1972, s. 1, 2, 4.

kokoonpanossa: kuusi yhdestätoista on neuvostoliittolaisia. (1).

1970-luvulla piirimyynti on alkanut voimakkaasti keskittyä Konelan omille liikkeille ja E-osuusliikkeille yksityisten yrittäjien lopetettua taloudellisten vaikeuksien tai muiden pakotteiden vuoksi. Konelan tytäryhtiöitä on kahdeksan, osuusliikkeiden auto-osastoja samoin kahdeksan ja yksityisiä kolmetoista. (1).

II Varhaisin neuvostotekniikka

Neuvostoliiton autoteollisuus oli keskittynyt ennen toista maailmansotaa hyötyajoneuvojen valmistukseen. Henkilöautomalleja oli toki olemassa, mutta niiden merkitys on ollut vähäinen. Sodan jälkeen alkoi henkilöautotuotanto voimistua, osittain juuri sodan ansiosta: kerrotaanhan ensimmäisen Moskvitsh-mallin piirustusten joutuneen Saksalta neuvostoliittolaisten käsiin sota-saaliina.

Vaatimaton alku

Neuvostoautojen ensimmäiset vuodet Suomessa eivät olleet voittokulkua. Vuosina 1949—1952 myytiin vain 1225 Moskvitshia ja Pobedaa.

Tavallisen perheauton tarvitsijalle oli tarjolla Moskvitsh 400, jota kiillamaisen etuosansa ja volkswagenmaisten ulkonevien etulokasuojiensa vuoksi alettiin kutsua "piikkinokkamosseksi". Mosse oli peittelemättömästi vanhan Opelien jälkipainos, jopa teknisesti niin tarkka kopio, että Hyvinkäällä olevien kahden Mossen ja yhden Opelien varaosahuolto pelaa mainiosti Mossen osien turvin (Mossen osia riittää, sillä myymättä jääneitä osia ei ole huolittu takaisin).

"Mosse johtaa...joka jonoa." Suomen tiestö ei kai- ketikaan antanut paljoa mahdollisuuksia ohitteluun, ja näin Mossella pääsi ensimmäisenä perille, vaikka vauhtia olikin vain 70—80 km/h!

1) Konelan taskukalenteri 1976,

Nimi "Pobeda" assosioi nuoren autokansamme mieleen jotakin huvittavan vanhanaikaista, 1950-luvun amerikkalaisrauta taas svengaa vallan mahdollisesti. Tosiasia on kuitenkin se, että tämän polven vielä potkiessa kapa-loissaan suurin osa kaupunkien taksinkuljettajista hankki leipänsä Pobedan ratissa. Arojen Cadillac oli hienostelematon työkalu, hinta oli kohtuullinen ja maksuaika pitkä; mitäpä muuta autolta voi kohtuudella odottaa. Kaikille ei "ryssän vehje" silti kelvannut, ja länsiautoja jonotettiin jatkuvasti.

Vaatimaton alku ei Konelaa lannistanut, vaan päin päin vastoin uusia rautoja laitettiin tuleen tuomalla markkinoille ensimmäiset neuvostoliittolaiset kuorma-autot.

Ne kassimiehet...

Ensimmäiset kuorma-autotyypit olivat Gaz 51 ja Zis 150. Myynti alkoi 1950-luvun alussa, ja Gaz osoittautui suosituimmaksi. Zis, Zil ja Jaz saivat kunnostautua vain maansiirtotöissä, voimalaitostyömailla ja vaikeissa maasto-olosuhteissa. (1).

Autojen nimet ovat syntyneet varsin yksinkertaisesti. Gaz on muodostunut Gorkin autotehdasta tarkoittavien venäjänkielisten sanojen alkukirjaimista, Jaz Jaroslavl in jne. Suomalaiset ovat pitäneet moista säästeliäisyyttä kummallisena etenkin vieraiden konsonanttien vuoksi, ja niinpä ne harvat autoilijat, jotka ovat ostaneet Gazin, ovat yksinkertaisesti "kassimiehiä". Käsite saattaa helposti sotkeutua muovikassimiehiin...

Sotaväessä moni poika on saanut ensi tuntuman Gaz-maastoautoon ja neuvostokuorma-autoihin. Lieneekö syy ensitapaamisen karuissa olosuhteissa vai yksityisritteliästen suomalaisten asenteissa Neuvostoliiton tuotteita kohtaan, kun neuvostokuorma-auto ei tunnu dieselmiehemme käteen juuri sopivan.

Vähän mutta edustavaa

Jonkin verran tuotiin maahan kahdeksan hengen Zimejä.

1) Konelan uutiset 1/1972, s. 5.

Zim muistutti 1940-luvun amerikanautoja, ehkä eniten Hudsonia, jollainen viitisen vuotta sitten liikuskeli usein Hyvinkäällä. (1).

Zimin pitkän konepellin alla nakutteli myös ensimmäinen neuvostoliittolainen henkilöauton dieselmoottori. Outo voimalaite ei kuitenkaan saanut edes taksimiehistä kannattajia, ja asia painui unhoon Volgan markkinoilletulon myötä 1957. (2)

Joka neljäs moottoripyörä neuvostoliittolainen ?

Alkuvuosina moottoripyöräkauppa oli vilkasta. 1950-luvun suosikkeja olivat 125-kuutioiset Tähti ja Kiwa. Moottoripyörän suosion laskettua vuosikymmenen vaihteessa jäivät jäljelle vain "tosioistajat", jotka hankkivat käyttöpyöräkseen 350-kuutioisen IC:n.(2).

Tarinat neuvostopyörien kestävydestä tuntuvat uskomattomilta, kun on tottunut kuulemaan viitisentatuhatta kilometriä kestävästä japanilaismoottoreista. Kerrotaan erään mäntsäläläisen saarnamiehen ajaneen IC:llään 87000 km tekemättä mitään korjauksia, kunnes sytytyspuola paloi hänen ollessaan kaukana ihmisten ilmoilta jossakin tukkisavotassa. Käymätöntä pyörää hänen ei kannattanut lähteä taluttelemaan, ja niin eräs metsätyömies sai ostaa kapistuksen pilahinnalla. *Lähde?*

Neuvostoliitossa moottoripyörällä on vieläkin keskeinen merkitys liikennevälineenä, vaikka autoistuminen on kovaa vauhtia edistymässä. Vuonna 1972 laskettiin joka neljännen moottoripyörän maailmassa olevan neuvostoliittolainen.

III Uusia malleja, uusia vaikeuksia

Vuoteen 1956 saakka elettiin Konelassa hiljaiseloa: autoja tuotiin kyllä jo enemmän kuin neljänä ensimmäisenä vuonna, mutta mitään huimaa nousua ei tapahtunut.

Moskvitsh uudistuu

1956 Moskvitshin malli muuttui kokonaan. Vanhan 400:n

1) Konelan uutiset 1/1972, kuva s. 5,

2) Konelan uutiset 1/1972, s. 5,

tilalle tuli 402, joka lopetti keskustelun Opel-kopiosta ja maantiematelijasta. Se ei milteään kohtaa muistuttanut vanhaa mallia, vaikka siinä oli runsaasti samoja osia, mikä taas helpotti varaosansaantia ja huoltoa. (1).

Uusi malli piristi neuvostoautotuontia niin, että innostuneena peräti yli 8000 auton myynnistä vuonna 1956 Konela rakennutti uuden konttorirakennuksen Lauttasaaren keskukseensa. Tästä alkoi Konelan nousu tasaväkiseksi kilpakumppaniksi muiden maahantuojien rinnalle.

Aina paranee

Vuonna 1957 ilmestyi 402-mallista parannettu versio 407, jossa sivuventtiilimoottori oli korvattu kansiventtiilimoottorilla, ja näin Mosse loikkasi lopullisesti pois jononjohtajan roolista: huippunopeus kohosi * 95 km:stä 115 km:iin tunnissa, mikä oli varsin kunnioitettava suoritus. Tekniikan Maailma kirjoittaa joulukuussa 1959: "Tärkein parannus Moskvitsh 407:ssä on moottorin vaihto 402-mallin vanhanaikaisesta ja laiskasta sivuventtiilinelosesta nykyaikaisempaan kansiventtiilimoottoriin. Kiihtyvyys 0—80 km/t on täten parantunut 37,6 sekunnista 18,6 sekuntiin ja huippunopeus 95 km/t:stä 115 km/t:in, mutta siitä huolimatta auto kulkee entisellä tai jopa vähän pienemällä polttoaineenkulutuksella. Vaikka suorituskyky ei nytkään ole mikään häikäisevä, ei 'Mosse' enää ole tyypillinen maantiematelija ja jonon vetäjä." (2). Korimallista lehti veistelee sievästi: "Moskvitsh 407:n kori on sama kuin aikaisemmin koeajamassamme 402-mallissa. Silmiinpistävää siinä on korkea maavara, mikä noudattelee nykyistä naisten hamemuotia." (2).

Devalvaatio

Ontuva talouselämä tummensi taivaan: devalvaation aiheuttama raju hinnannousu tyrehtytti myös itäauto-kaupan, ja Konelan myynti laski vuoden 1957 myynnistä 77% (1957 6070 autoa, 1958 1407 autoa).

1) & 2) M. Korjula — E. Paasikangas: TM koeajaa, s. 131,132.

Volga

Pobeda ja Zim alkoivat käydä vanhanaikaisiksi, ja uudesta automallista niiden tilalle huhuiltiin. Samoihin aikoihin devalvaation kanssa ~~uusi~~^{Volga} auto tuli julkisuuteen, ja ~~Volga~~^{se} sai erittäin myönteisen vastaanoton. Autolta oli toivottu paljon, eikä se pettänytään odotuksia. Tekniikan Maailma julkaisi koeajon maaliskuussa 1959 ja kommentoi: "Ensiesityksestä tuli menestys, sillä ankarankin arvostelijan täytyi myöntää, että Volga — josta ei oltu tiedetty muuta kuin nimi — oli sekä ulkoasultaan että teknillisiltä ominaisuuksiltaan viimeisimmän eurooppalaisen muodin mukainen. Ero Pobedaan nähden oli niin huomattava, että 'manttelin perimisestä' voidaan puhua ainoastaan kuvannollisessa merkityksessä." Loppulauseena testistä oli: "Yhteenvedon laatiminen on Volgan kohdalla tavallista helpompaa, sillä se edustaa varsin puhdasta käyttöautotyyppiä, jolle on asetettu vaatimuksiksi tilavuus, ajamisen helppous ja mukavuus. Vaikka vaunu saavuttaakin kohtalaisen huippunopeuden, on ilmeistä, että sitä ei ole tarkoitettu miksiäkään vauhtiautoksi, mikä olisi edellyttänyt toisentyypistä vaihteistoa ja ohjausjärjestelmää. Sen päävalttina kilpaileviin automerkkeihin nähden onkin soveltuvuus epäsuotuisiin käyttöolosuhteisiin, jollaiset tunnetusti ovat ikävä kyllä vallitsevina maassamme." (1).

Suomen pobedavaltainen taksikanta alkoi saada uutta verta Volgan kohtuullisen hinnan (n. 1 milj. mk), sopivien ominaisuuksien ja valtion suoman vekselivetoisuuden vauhdittamana. Volgia oli paljon myös yksityiskäytössä; varsinkin v. 1961 tullut farmarimalli oli suurperheille ja muille suurta kuljetuskapasiteettia tarvitseville mainio ratkaisu.

1960-luvun alussa Volgaan tehtiin merkittäviä teknisiä parannuksia: vanha kolmivaihteinen vaihteisto korvattiin nelivaihteisella, alustarakennetta ja jarruja uusittiin, ja jäähdyttimen säleikkökin hymyili uudella viehättävällä kromihampaistollaan. Pikkuhiljaa alkoi kuitenkin luopumus taksimiesten keskuudessa, ja ennen pitkää taksiauton keulalla näkyi johtotähti loikkaavan

1) M. Korjula — E. Paasikangas: TM koeajaa, s. 205, 209.

kauriin sijasta. Uusi kuljettajapolvi ei turhia nostalgioita elätellyt, vanhat maaseudun autoilijat sen sijaan jatkoivat uskollisesti Volgan ratissa, jota pyöritettiin parhaimmillaan 500 000 km ennen vaihtoa uuteen.

IV Uudet tuulet puhaltavat

Devalvaatiosta toivuttiin nopeasti, ja vuonna 1959 myynti nousi yli 5000 yksikköön. Seuraavat kolme vuotta olivat pelkkää nousua, mutta taas oli tiedossa epävakaa säätä automarkkinoilla.

Automarkkinat vapautuvat

Kansamme luottamus arojen autoihin pantiin koetukselle v. 1962, jolloin automarkkinat vapautuivat tuontisäännöstelystä: nyt ei volkkarijono enää pakottanut ketään Mossen ostoon. Alettiin taistella paljastetuin asein, auton oli itse myytävä itsensä.(1).

Neuvostoliittolaisten autojen myynti laski aluksi 40 %:lla mutta nousi pian takaisin huippulukemiinsa. 1963 esiteltiin Moskvitshin välimalli, jonka onnistuneisuudesta oltiin kovin erimielisiä.

Tekninen ristisiitos

Moskvitsh -tehtaan uusiin malli 403 ristittiin Pohjoismaissa Skandinaviaksi. Tämä uutuuks osoittautui kuitenkin tekniseksi ristisiitokseksi: auto muistutti paljolti entistä 407:ää, mutta alusta ja myöhemmin myös moottori olivat peräisin prototyyppiasteella olleesta Elitestä.

Skandinavia tuottaa vieläkin varaosamyyjille harmaita hiuksia, koska asiakas ei yleensä tiedä, onko hänen autossaan uusi vai vanha moottori. Toisaalta neuvostoliittolaisvalmisteisten autojen varaosajärjestelmä on melko selväpiirteinen juuri harvojen mallimuutosten ansiosta.

Skandinavia-malli jäi pois tuotannosta v. 1964.

1) Konelan uutiset 1/1972, s. 4.

Moskvitshin osuus kasvaa

Viisikymmenluvulla oli Konelan markkinaosuus jakautunut tasaisesti Mossen ja Pobedan kesken, kuusikymmenluvulla alkoi isojen autojen osuus selvästi vähetä. Tähän on syynä toisaalta suuntaus pieniin autoihin, toisaalta Moskvitshin jatkuva kehitys kilpailukykyisemmäksi. 1960-luvun puoliväliin mennessä Mosse oli vakiinnuttanut asemansa kansanautona, ja uutta, nykyaikaista mallia odottelivat monet.

Voittoisa Elite

Brysselin maailmannäyttelyssä palkittu Moskvitsh Elite oli odotettu uutuuus Suomessa. Lehdistö piti autokansaa lämpimänä asialle, eivätkä vastaanotto-seremoniat olleet [mitkään] vaatimattomat: ensimmäinen kappale luovutettiin tasavallan ensimmäiselle naiselle Sylvi Kekkoselle keväällä 1965. (1).

Elite oli malliltaan varsin moderni: saippuulaatikko-mallinen kori oli ajan hengen mukainen, epäiltiinpä sitä jonkun italialaisen koriräätälin piirtämäksi. Moottori oli tavanomainen työntötankokonstruktio, eikä alustassakaan ollut mitään mullistavaa. Ominaisuudet olivat sopusoinnussa hinnan kanssa, ja autoa myytiin vuoden 1969 loppuun mennessä 20000 kappaletta. (2).

Aina kiinnostava

Kansalla tuntuu olevan loppumaton kiinnostus Mossea kohtaan. Kuka kehuu, kuka moittii — keskustelua käydään jatkuvasti. Tekniikan Maailman ja muiden autolehtien yleisönosastot ovat aika ajoin täynnä ankaraa väittelyä Mossen avuista ja heikkouksista. Sitä mukaa kuin malli vanhenee ja kritiikinaiheiden pitäisi lisääntyä, keskustelu laantuu ja muuttuu uutuuden odotteluksi.

1) Konelan uutiset 1/1972, s. 4 kuvateksti.

2) Konelan uutiset 1/1972, s. 5.

Italiassa Giovanni Guareschin teoksessa "Isä Camillo ja hänen laumansa". Täällä traktorin käyttövarmuudesta huolehtii myyjän huoltokorjaamo, siellä jouduttiin turvautumaan kommunistipomo Pepponen sitkeään yritteliäisyyteen ja Isä Camillon siunaukseen.

Vuonna 1965 tuotiin Suomeen ensimmäiset Belarus-traktorit työkoneineen. Suurikokoisina ja -tehoisina ne sopivat parhaiten suurta vetokykyä vaativiin tehtäviin, esim. metsätöihin. Suomen maatalouden tarpeita vastasivat paremmin v. 1968 markkinoille tulleet Belarus T40 ja nelivetoinen T40A, jotka olivat 50-sarjan traktoreita kevyempiä. (1).

Kolmisen vuotta sitten perustettiin traktoreiden maahantuontia varten erillinen tytäryhtiö Konela-Belarus, jonka toimipaikkana on Kouvola. Traktorimyynti on asetettu ehdoksi automyynnille, ja näin varmistetaan tehokkaasti traktorikaupan jatkuvuus: jälleenmyyjien on kiinnitettävä huomiota myös traktoreiden myyntiin.

Traktorikaupassa edullinen hinta on kolhoositraktoreiden valtti, mutta vastavoimina vaikuttavat omat ja — vieläkin voimakkaammin — naapurien ennakkoluulot. Kaikilla ei ole silti varaa maksaa kymmeniä tuhansia ylimääräistä asenteiden vuoksi.

V Itäauto ajaa ohi

Hiljaa hyvä tulee

Jo vuonna 1966, heti Eliten valmistuksen alettua, alkoi Moskvitshin uusi huippumoderni moottori hahmottua UPA:n moottoritehtaan suunnittelijoiden piirustuslaudalla. Samaan aikaan alkoivat neuvostotyöläiset lapioida maata Volgan mutkassa, suomalaisten alkukodin tienoilla, jonne oli suunniteltu rakennettavaksi italialais-neuvostoliittolaisena yhteistyönä Euroopan nykyaikaisin autotehdas VAZ. Moottoritutkimusinstituuttien paiskittua vuosikausia töitä ja koeajajien kierrettyä miljoonia kilometrejä prototyypit saivat siirtyä museoon ja tuotanto voi alkaa.

Tänään, 10 vuotta myöhemmin, on työn tulos nähtävissä: moni suomalainen on valinnut Moskvitshin, koska ei ole halunnut naapurinsa ajaman sillä ohitse

1) Konelan uutiset 1/1972, s. 2.

(iskulausehan kuului: "Ellette halua sen ajavan ohitsenne, ostakaa se."), ja ehkä vaihtanut sen Ladaan, koska ei ole nähnyt mitään syytä maksaa samantasoisesta tai heikommasta länsiautosta 50 % enemmän.

Halpa hinta ei merkitse enää heikkoa laatua. Sen sijaan hyvien ominaisuuksien kerääminen samaan autoon kohtuuhinnalla vaatii vuosikausien kokeiluja, eikä tehtailta juuri jää aikaa jatkuvien pienten mallimuutosten näpräämiseen.

0 — 100 km/h 13,9 s ...

Eliten markkinoilletulon jälkeen asiakkaan tärkein kysymys uutta vuosimallia tutkailtaessa oli moottorin teho, joka ei mossemiesten pettymykseksi suostunut yhtään nousemaan, vaikka autoon olikin asennettu kaksoispakoputki, koristelivat oven alareunaan ja kangasverhoilu. Lopulta toiveet täyttyivät ja Mosse sai uuden moottorinsa, jolloin malli sai nimekseen Elite 1500. Pääasia oli — kuinkas muuten — auton 80 hevosvoimaa. Lukema ei kylläkään pitänyt paikkaansa, sillä Ruotsissa oli irrotettu moottori testattavaksi, ja tehoksi oli saatu peräti 102 hv! Mossenomistajat ja muutkin autoilijat olivat uutuuden vuoksi kiihdyksissään, sillä se todellakin toi urheilullisen suorituskyvyn ja nykyaikaisen tekniikan känsäkouran ulottuville: auton hinta oli 1969 hiukan yli 8000 mk.

No kulkeeko se ...

Asialla oli myös ikävä puolensa. Uutta mallia oli jo pitkään odoteltu, ja kaikenlaisia lupaavia huhuja oli kuulunut. Eliten entinen moottori ei ollut suorituskyvyltään enää ajanmukainen. Kun uusi kulkurauta oli saatavilla, alettiin kiivas väittely puolesta ja vastaan. Maahantuoja syyllistyi liian kovaan provokointiin mainostaessaan: "Elite 1500 Cavalier. Ellette halua sen ajavan ohitsenne, ostakaa se."

Jyrkimmät vastustajat ilmoittivat ehdottoman kantansa olevan, että Elite 1500 on vaarallinen 70 km/h:a suuremmissa nopeuksissa. Kovimmat mossemiehet taas vastasivat ajamalla sataaviittäkymmentä ja haistattamalla pakokaasujaan turvallisuusintoilijoille.

Moottorilehtien palstat olivat täynnä bensan- ja tulikivenkatkuisia sota- ja pannaanjulistuksia. Pahinta oli kiistelyn jatkuminen liikenteessä: jokainen tilanne ja jokainen kuljettaja ei ole sopiva iskulauseen oikeaksi todistamiseen.

Mosse löytää linjansa

Vuoden parin kuluessa rauha palasi jälleen liikenteeseen, ja uusi Moskvitsh löysi oikean tehtävänsä kansan kulkuvälineenä. Konelan piirimyyjienkin oli helppo hymyillä, sillä vuoden 1967 devalvaation jälkeen myynti laski 5000 autosta vuonna 1968 3600 autoon, ja elpyminen olisi ollut hidasta ilman uutta, toivottua mallia.

VI Itäauto ajaa huomispäivään

Uusin kansanauto

1970-luku on ollut neuvostoautojen teknistä läpimurtokautta. Ratkaiseva askel oli Ladan esittely syksyllä 1971. Konelan piirimyyjät saivat yllättäen esittelykappaleet, ja Fiat 124:n näköinen Lada keräsi sekä itä- että länsiautokansaa ympärilleen ihmettelemään.

Moottorilehdistö antoi vaihtelevia lausuntoja uudesta tulokkaasta, kunnes Moottoriviesti otti auton kestopäiväkirjään. Lada osoittautui varsin oivalliseksi ajopeliksi: "ryssän vehkeen" tuntua ei enää ollut.

Lada vie potin

Tuulilasien ja Tekniikan Maailman testit olivat nekin myönteisiä. TM asetti vertailuun Ladan, Fiatin ja Polski-Fiatin, ja aito Fiat 124 osoittautui häpeäksseen vanhanaikaisemmaksi, korin viimeistelyltään heikommaksi ja kuitenkin puolta kalliimmaksi kuin Lada, joka päihitti myös puolalaisen Fiatin lähinnä modernimmalla ja luotettavammalla tekniikallaan.

Testattuaan Ladan Moottoriviesti tarjosi koeautoa vaihdossa eri automerkkeihin. Tarjoukset olivat tuolloin melko varovaisia, heikoimman teki kiukustunut Fiat-myyjä. Kaksi vuotta myöhemmin hintataso oli edelleen sama.

Tekniikan Maailman vertailutestin lausunto oli: "Järkivalintaa tehtäessä vie Lada voiton." Puheet heikosta jälleenmyyntiarvosta loppuivat saman tien. Testiautoista tehtyjen tarjouksien perusteella laskettu arvonaleneminen 50000 km:n ajossa oli Ladalla 66,66 mk, Polski-Fiatilla 93,60 mk ja Fiatilla peräti 165,28 mk tuhatta ajokilometriä kohti. (1).

Uusia asiakasryhmiä

Testien myönteiset kokemukset innostivat myös länsi-autonomistajia tutustumaan neuvostotekniikan uusimpaan tulokkaaseen. Autoja koeajettiin ensimmäisinä vuosina ennätysmäisen paljon, ja esittelemisen arvoista tekniikkaa oli riittämiin.

Viisi vuotta sitten suorituskyky oli vielä eräs tärkeimmistä ominaisuuksista, ja mikä parhainta, Lada täytti esitteiden lupaukset ruhtinaallisesti: 140 km/h osoittautui liian vaatimattomaksi huippunopeusarvioksi Tuulilasin mitattua 152 km/h, ja kiihdytys 0 — 100 km/h:iin ei vienyt 22 sekuntia kuten paperit väittivät, vaan 13,9 s. Matkustamo oli tilava ja lämmin, matkataratila reilu ja korimalli ajaton saippualaatikko

suurine ikkunapintoineen. Konepellin alla työskenteli sylinterikannen yläpuolisella nokka-akselilla ja monilla muilla käytännöllisillä hienouksilla varustettu 1200-kuutioinen moottori.

Auto Suomen oloihin

Ladassa oli ainesta Suomen automarkkinoille: auto oli nykyaikainen, neliovinen, riittävän tilava keskikokoiselle perheelle ja ajo-ominaisuuksiltaan hyvä, ja niin kuin itäautoilta on totuttu odottamaan, kilpailijoitaan tuntuvasti halvempi ja maksuehdoiltaan edullisempi: 40 % käsirahaa ja vekselit vetämään puoleksitoista vuodeksi.

Toimitusvaikeuksista huolimatta Lada oli jo vuoden 1971 joulukuussa myyntitilaston ykkönen. Konelan myynti nousi 1971 — 1972 107 % juuri Ladan ansiosta. Vuonna

1) Tekniikan Maailma 7/1973, s. 76, 77.

1973 myynnin kasvu oli 21 %, 1974 oli energiakriisin aiheuttaman autokaupan laman vuoksi laskua 14 % mutta 1975 taas nousua 24%.

Mainos ei ole aina valhe

"Lujaa laatua: Lada" iskulause oli voimakkaasti esillä Ladan esittelyn jälkeen. "Ensimmäinen" merkitsi myyntimenestystä, "Lada ajaa huomispäivään" ajattomuutta ja vakaata tulevaisuutta. Vaikka tarkoituksenmukainen mainos ei yleensä vastaakaan todellisuutta (esim. "alkuperäinen varaosa on aina edullisin"), fraseologia saattaa silti osoittautua tuotetta kuvaavaksi.

Ladan laatu on saanut suomalaiset uskomaan Neuvostoliiton autoteollisuuden voimakkaaseen kehitykseen. Se on pysynyt koko viisivuotisen olemassaolonsa ajan myyntitilaston kärkisijoilla, mikä on taannut sen tulevaisuuden: varaosa- ja huoltopalvelua on voitu kehittää, autojen raaka-aineita ja rakenteita parannetaan jatkuvasti, ja uusia malleja suunnitellaan muuttuvien tarpeiden mukaan.

Kansanauto tänään

Suomalainen autonostaja ei ole kovin kiinnostunut VAZ- ja Fiat-tehtaan välisestä teknisen yhteistyön sopimuksesta, ei hän liiemmin enää kysele Fiat-prototyypin kehittymisestä Ladaksi. Ehkä hän ei utele paljoa itse autostakaan. Hän tietää, että idän ihmeestä on kehittynyt Lada, osa arkea, milteipä neutraali käsite. Ei naapuri naura eikä pomokaan pilkkaa.

VII Kolmikymmenvuotinen sota

Tulevaisuus näyttää turvatulta: idänkauppa ja tavaranvaihtoperiaate ovat edelleen myötätuudessa, perusteet tuonnin jatkamiselle ovat samat kuin alussa.

Neuvostoliittolaisten autojen kohta kolmikymmenvuotista taivalta Suomessa voisi leikkimielellä nimittää kolmikymmenvuotiseksi sodaksi. Joillekin valinta länsiauton ja neuvostoauton välillä on ollut uskonasia, toisille taas aineellisten tosiasioiden vaikuttama,

eikä mielipiteistä ole vaiettu.

Joku on sanonut, että ongelmallisin lapsi on äidille rakkain. Tiedä hänestä. Kyllähän ne kuuluvat joskus Mosseakin huoltelevan ja hellivän.

LÄHDEKIRJALLISUUTTA

Konelan taskukalenteri 1976

Konelan Uutiset 1/1972, 1/1973, 2/1974

Matti Korjula-Erkki Paasikangas, TM koeajaa. Hyvinkää 1961.

Mitä - Missä - Milloih. Kansalaisen vuosikirja 1951. Helsinki 1950.

Antti Mattila, Näin siinä kävi - itäautojemme vertailu päättynyt.
Tekniikan Maailma 7/1973.

Salme Vehvilä-Matti Castrén, Suomen historia. Porvoo 1972.

Lähdekirjallisuutta

Konelan taskukalenteri 1976

Konelan uutiset 1/1972

Pääjoht. V. Prasolov: Konepajasta suureksi maahantuontiliikkeeksi

Tavoitteita ja saavutuksia

Myyntip. K. Taipale: Konelan ajoneuvot Suomen markkinoilla

Tarkkailupääll.

K. Kontturi: Jälleenmyyjäverkosto

Konelan uutiset 1/1973

" " 2/1974

Korjula, Matti — Paasikangas, Erkki: TM koeajaa. Hyvinkää 1961.

Mitä-Missä-Milloin, Kansalaisen vuosikirja 1951. Helsinki 1950.

Tekniikan Maailma 7/1973

Antti Mattila: Näin siinä kävi — itäautojemme vertailu päättynyt

Vehvilä, Salme — Castrén, Matti: Suomen historia. Porvoo 1972.

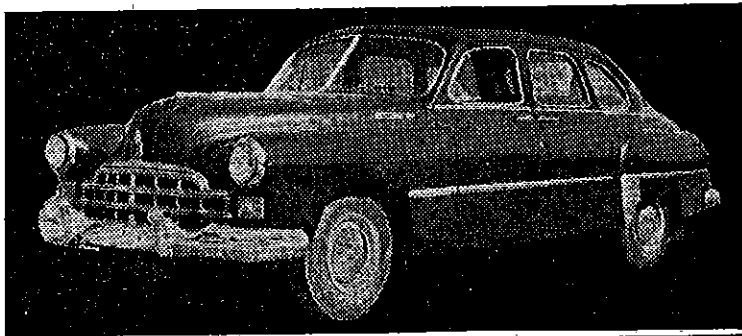
l

Oy Konela Ab:n myyntikehitys vv. 1956 — 1975

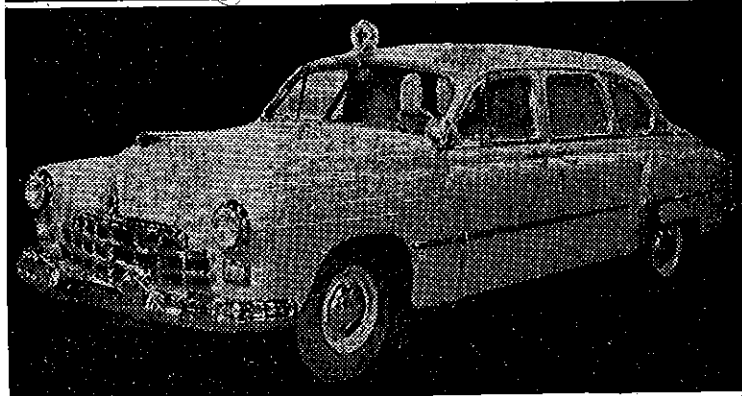
	<u>kpl</u>
1975	12 782
74	10 330
73	11 985
72	9 903
71	4 773
1970	4 856
69	4 909
68	3 600
67	5 036
66	7 600
1965	7 114
64	6 416
63	4 546
62	7 593
61	6 779
1960	6 557
59	5 271
58	1 407
57	6 070
56	8 066



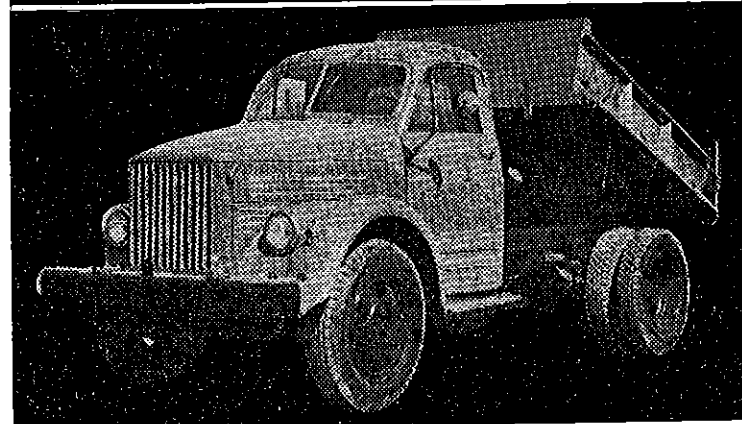
Pobeda-takseja Mannerheimintiellä



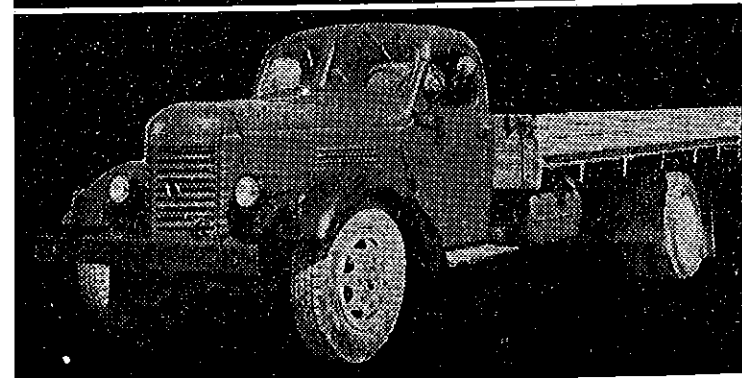
Zim



Zim-ambulanssi



Gaz 51



Zis 150