

Seuramme museoauto, Leiniön Liikenteen Wiima M-68 / Scania-Vabis B76 63

Teksti: Timo Lehtonen

Tämän museoautomme kori on aikoinaan hyvin yleinen Wiima M-68. Kun Uusi Autokoriteollisuus uudisti vuonna 1968 korimallistonsa, saattoi joku hieraista silmiään. M-68 -malli ei nimittäin juuri muotivirtauksia seurannut. Suuret ikkunat olivat tulossa muotiin, mutta sellaisia ei tässä peruskorissa ollut. Niinpä kattoaarrekin voitiin tehdä perinteiseen tapaan hyvin kaarevana. Kaiken perinteisyyden huippuna korissa oli tuulilasin yläpuolella oleva linjakilpi. Kilpailevat koritehtaat olivat jo vuodesta 1963 alkaen siirtäneet linjakilvet tuulilasin alapuolelle tai tuulilasin lasin taakse. M-68 oli viimeinen maaseutumallinen kori Suomessa,



jossa linjakilven perinteinen paikka oli säilytetty. Niille, jotka eivät kaivanneet näin tiukkaa perinteisyyttä, Wiima tarjosi M-68LUX-mallia, jossa oli korkeammat lasit, tasaisempi katto ja linjakilvet tuulilasin takana. Samankaltaisesta

mallinimestään huolimatta LUX oli käytännössä aivan eri korimalli. Muodikkuuden puute ei kuitenkaan M-68:n menestystä haitannut. Mallia rakennettiin vuoteen 1976 asti ja sitä arvostettiin kestävänä ja järkevästi rakennuttuna



Seuralle luovuttamisen jälkeen auto haettiin Liedosta. Hakupäivän sää oli niin kurja ja sateinen ettei sen päivän kuvia viitsi lehteen laittaa. Auton "vastaanottokuvat" käytiinkin ottamassa joitakin päiviä myöhemmin kauniimmassa säässä.

korimallina. Korimalli oli suosittu myös käytettyjen linja-autojen kaupassa, joten näitä Wiimoja tuli moneen sellaiseenkin taloon, jonne niitä ei uutena ostettu.

Wiima teki kaupallista yhteistyötä Volvon kanssa ja Volvon alustalle tehtyyn Wiimaan tarjottiin hyviä rahoitusehtoja. Jos mitään rahoi-

B76 oli tuotannossa vuosina 1964-1968 ja alustoja valmistui Scanian tehtaalta Södertäljestä 2003 kappaletta. Kun Scania jätti Vabis-osan pois nimestään, malli muuttui B110:ksi, mutta teknisesti auto oli sama "seiskakuukka".



Leiniön Scania oli museoautona jo ennen SLHS:lle tuloa. Tässä auto osallistuu Linja-autoliiton juhlaparaatiin Helsingissä vanhan mallisilla siirtokilvillä. Nämä punaiset peltikilvet piti käydä "lainaamassa" katsastuskonttorilta ja ne piti palauttaa ajon päätteeksi. Kuva: Pentti-Olavi Salin

tuspakettia ei tarvittu, teki Wiima toki korin mille alustalle asiakas vain halusi. Seuramme museoauto on Wiimana hieman harvinaisempi, mutta muuten hyvin yleinen Scania-Vabis B76. B76 oli Scanian perinteinen raskaampi etumootorialusta. Autossa oli yksitoistalitrainen D11-dieselmoottori, joka antoi autolle vauhtia 190 hevosvoiman teholla. Vaihteisto oli viisivaihteinen, synkronoitu ja helppokäyttöinen. Auto oli varustettu täysilmajarruilla. Käsijarru oli nykyaikainen paineilmalla irtotettava jousikuormitteinen jarru.



Länsilinjojen Aurekosken talli toimi alkuaikoina usein Leiniön Scanian säilytyspaikkana. Talli ei tuolloin vielä kuulunut seuralle, mutta saimme käyttää sitä Länsilinjojen ystävällisellä luvalla.

Leiniön Liikenteen tallit sijaitsivat Liedon Nuolemossa Deltan koritehtaan vieressä. Voisi ajatella, että miltei koritehtaan tontinaapurina oleva liikenneyritys hankkisi korinsa sieltä, mutta näinhän ei usein ole asian laita. Lokakuussa 1968 valmistunut EJ-627 ei ollut Leiniön ensimmäinen Scania Wiiman korilla, eikä viimeinenkään. Auto tilattiin lähiliikenteeseen kaksiovisena. Penkeissä ei ollut kallistuvia selkänokkia, mutta käytävälle päin jousen varassa joustavat käsinojat. Istumapaikkoja autoon mahtui 42. Varmatoimisella alustalla varustettu EJ-627 ei käyttöaikanaan suuria murheita omistajalleen tuottanut. Yksi haaveri auton uralle kuitenkin mahtui. Se kaatui liukkaalla kyljelleen ja täytyi lähettää Wiimalle korikorjaukseen. Korjaus on tehty niin hyvin, ettei autosta pysty näkemään kummalle kyljelle se on aikoinaan kaatunut. Liikenteessä auto oli vuoteen 1982 eli vajaa 14 vuotta. Auto jätettiin Leiniön Liikenteellä säilöön perinneautoksi.

SLHS:n ja EJ-627:n tiet kohtasivat vuonna 2001. Seura oli tuolloin mukana puuhaamassa kansallista linja-autokokoelmaa yhteistyössä Linja-autoliiton ja Mobilian kanssa. Ajatuksena oli, että Mobiliaan tulisi vajaan kymmenen linja-auton kokoelma, jotka edustaisivat omaa aikakauttaan ja liikennetyyppeään. Seuraltamme



kokoelmaan oli menossa Espoon Auton vuoden 1974 Volvo B57-55, jossa myös oli M-68-kori. Samaan aikaan saimme kuulla, että Leiniöt olivat halukkaita luovuttamaan museoautonsa hyvään säilytykseen. Niinpä ajateltiin, että kun seura antaa oman M-68 Wiimansa Mobilialle, niin voidaan ottaa Leiniön Wiima tilalle.

Kun päätösten aika sitten tuli, oli kansallinen kokoelma yhä hanke vailla vahvistusta. Tuolloin seuralla oli tiukka linja uusien museoautojen vastaan ottamiseen. Auton ottamisen ehdoksi tuli, että sen täytyy olla jonkun asiasta innostuneen hoidossa ja auton kummien tulee myös vastata auton kuluista. Samanlaisella sopimuksella oli aikoinaan seuralle tullut myös edellisessä lehdessä esitelty Kuopion Liikenteen 44, jonka kustannuksista vastasi useita vuosia jäsenemme Manu Laatu. Leiniön kummiksi tuli Kaupunkiliikennehistoriallinen seura KLHS, jossa tuohon aikaan aktiiveina jäsenenä eli laskujen maksajina olivat tunnetut SLHS:läiset Tommi Aromaa, Mika Koivisto, Kimmo



Oman aikansa Wiiman sisustusta: tikkikuvioista kerniä ja ikilevyä!

Toukokuussa 2002 pääsi edellisen vuoden lopulla seuran hallintaan saatu linja-auto heti tositoimiin. Autolla lähdettiin raskaiden museoautojen läntiseen kokoontumisajoon Göteborgiin. Matkalla Ruotsin halki kävimme jo kauan sitten kadonneen Tidaholm-hyötyajoneuvovalmistajan museossa ja tietenkin sattumalta myös törmäsimme paikkoihin, joissa oli kapearaiteisia junia.



Hienoksi puleerattu automme esiintyi paraatissa edukseen.



ja joukkueemme menestyi rastitehtävissä taidolla ja tuurilla niin että lopulta sijoituimme kokonaiskilpailun viidenneksi. Se on hyvä suoritus, koska Ruotsissa vähintään 50 vuotta asuneilla on kilpailussa monin paikoin vahva kotikenttäetu.

Pyrhönen, Johan Nygren ja tämän jutun kirjoittaja. Varovaisuus kansallisen kokoelman kanssa ei valitettavasti ollut turhaa, sillä silloisen ex-missiministerin kans-

sa ei loppujen lopuksi onnistuttu asiaa edistämään. Julkisen vallan kiinnostus linja-autoliikenteen museotoimintaan oli muutenkin suunnilleen nolla, joten autokokoelma jäi perustamatta. Mobiliaan perustettiin kuitenkin esinekokoelma ja Elkaan vastaava arkisto, joten hukkaan eivät ponnistelut menneet. Leiniö jäi kummien ylläpitämäksi autoksi, mitä se on yhä.

EJ-627 oli seuralle tullessaan esimerkillisen siisti ja kunnossa oleva auto. Sitä on käytetty ajoissa säästeliäästi, jotta se säilyy sellaisena. Yksi pitkä retki autolla

on kuitenkin tehty. Vuonna 2002 osallistuimme autolla Ruotsin raskaiden museoajoneuvojen läntiseen kokoontumiseen Göteborgissa. Ajoimme tapahtumaan Ruotsin halki ja takaisin. Paluumatka tapahtui yöllä, jolloin tuli testattua, että kyllä Wiiman lähiliikennepenkillä yksi yö kuluu. Osallistujia kilpailuun oli muistaakseni satakunta. Osa tehtävistä oli ”kansainväliselle” joukkueelle helppoja kuten 30-luvun amerikkalaisten kuorma-autojen tunnistusta. Osa taas oli pulmallisia, sillä esimerkiksi kauan sitten lopettaneiden ruotsalaisten olutpanimoiden kotikaupunkeja ei ole kansakoulussa opetettu. Tämän huomioiden oli kokonaiskilpailussa saavuttamamme viides sija todella hyvä suoritus.

Ruotsin retken jälkeen auton voimalinja kunnostettiin ja autoon tehtiin myös tarpeellinen jarruremontti. Remontin tarve tuli ilmi, kun eräs kuljettajistamme kokeili kuinka kovaa B76 Scania rullaa vapaalla Jönköpingin jyrkissä mäissä. Auto katsastettiin museoautoksi pienellä vaivalla vuonna 2004. Yksi kunnostus jäi tekemättä, sillä autossa on alun perin ollut Scania-Vabis-teksti puskurissa kahdella erillisellä valulaa-talla. Yleensä ne ovat samassa laatassa ja sopivia merkkejä ei ole vieläkään tullut vastaan. Edellä mainittiin, ettei Wiima M-68 seurannut muotia, mutta yhdessä asiassa tästä valitettavasti poikettiin. Autossa on nimittäin 1960-luvun

loppupuolella muodissa olleet neoliövalot, joiden valoteho uutena-kin on todella masentava. Kyseisiä valoja lienee turha yrittää saada näyttämään tietä ja siksi näissä Wiimoissa on usein puskuriiin upotetut lisävalot. Meidän autossamme ne ovat kuitenkin puskurin alla, mikä kuitenkin tarkastukses-sa hyväksyttiin.

Autoon oli seuralle tullessaan vaihdettu sisärenkaattomat tubeless-renkaat. Kumi kuitenkin vanhenee ja alkuperäisiä pyöriä autossa on vain kaksi takarengasta



Vanhalla tiellä Leiniön Scania on kuin kotonaan. Auton välitykset ja ominaisuudet sopivat tähän ympäristöön.

ja niidenkin vaihtamisen aika lähellä. Pientä harmia ja kulumista on ollut sisustusosien kanssa. Helsingissä auto on joutunut miltei varastetuksi, kun siihen murtauduttii. Pitkäkyntisillä ei onneksi ollut mitään käsitystä vanhasta linja-autotekniikasta. Aikansa auton käynnistämistä valokytkimestä yritettyään, he ymmärsivät, ettei tällainen auto ole heitä varten. Kojelaudan rikottu muoviosa

ja joitain muutakin pientä täytyi korjata. Kaikki on tähän asti onnistuttu korjaamaan alkuperäistä vastaavilla osilla. Huoltojen ja korjauksien kustannuksista on vastannut KLHS:n ryhmä. Isoimmista laskuista mieleen ovat jääneet rengashankinnat, jotka kuittasi Tommi ja voimansiirto- ja jarruremontti, joka taisi langeta kirjoittajan kuitattavaksi.

Leiniön Scania-Vabis on paitsi edustavan näköinen, niin myös mieluinen auto kuljettajalle. Autossa ei ole kummallisuksia, joi-

ta täytyisi alkaa muistella ajoon lähdeäessä. Ohjaus on tehostettu ja kevyt. Vaihteet toimivat helposti ja moottori vie nöyrästi autoa eteenpäin. Tämä auto on tehty kulkemaan ja sitä se tekee varmasti vielä monet vuodet tästäkin eteenpäin.



Linja-auton satavuotisjuhlien juhla-ajoon 2005 kerättiin kaikki liikkeelle saatavat museolinjurit ja tapah-tumasta tulikin varsin vaikuttava. Leiniön Scania on tietenkin siellä. Kuvassa se seuraa SLHS:n Airisto ja Kutter 8 Volvoja. Letkan keulalla kulkee Vanaja vuodelta 1967 Karkkilalaisen Palmusen väreissä.