

## Seuramme museoauto

# Kuopion Liikenteen koritehtaan KL m.71 / Volvo B58-60/6000

Teksti: Risto Pennanen, SLHS Pohjois-Savon osaston aluepäällikkö

### Tässä jutussa käymme läpi Kuopion Liikenteen historiaa, koritehdasta ja lopuksi KL 44 tarinan.

#### Kuopion Liikenne Oy:n tarinaa alusta tähän päivään

Kuopion Liikenteen perusti Emil Halonen, joka oli syntynyt 1898 Leppävirralla. Vuonna 1923 hän suoritti ajokortin ja seuraavana vuonna ryhtyi ajamaan kauppias Matti Tolvasen Ford kuorma-autoa. Hänellä oli heti haaveena siirtyä vuokra-autoilijaksi ja tämä toteutuikin 1924 syksyllä. Linjaliikenteeseen Halonen sai luvan reitille Varkaus - Kuopio 1.10.1929. Tätä liikennettä ajettiin alkuun kuuden hengen henkilöautoilla. Ensimmäisen linja-auton Halonen hankki 1931 toukokuussa; tämä oli 18-paikkainen Chevrolet, rekisteri K-978. Linja-autoliikenne laajeni voimakkaasti ja yritys muutettiin 1939 osakeyhtiöksi. Sen nimeksi tuli Kuopion Liikenne Oy. Siinä vaiheessa linja-autoja oli jo 40 kpl.

Sitten tuli talvi- ja jatkosota ja liikenteen hoito vaikeutui, kun autoja pakko-otettiin Puolustusvoimien käyttöön. Osa autoista jäi rintamalle ja loput palautui yleensä huonossa kunnossa takaisin. Sodan jälkeen palautuneita autoja alettiin kunnostaa ja korjata liikennöitävään kuntoon. Tässä vaiheessa suuretkin korikorjaukset olivat arkipäivää korjaamolla. Nämä korikorjaukset antoivat idean ruveta miettimään oman korivalmistuksen aloittamista korjaamolla. Koritehtaasta ja korinvalmistuksesta kerron hieman tarkemmin myöhemmin tässä jutussa.

Yritys kasvoi ja autojen määrä suureni koko ajan. Suurin järjestysnumero oli Halosen aikaan 200. Autoja oli enimmillään vuonna 1972 liikenteessä 187 kpl.

Liikenneneuvos Emil Halonen kuoli 17.12.1971. Hänen jälkeensä yritystä alkoi johtamaan Emilin poika Martti Halonen. Hän luotsasi yritystä aina vuoteen 1979 asti. Siinä vaiheessa huomattavasti pienempi Koiviston Auto Oy Lahdesta osti marraskuussa 1979 Kuopion Liikenne Oy:n. Siitä lähtien se on toiminut yhtenä Koiviston Auto-konsernin tytäryhtiönä.

Tänä päivänä Kuopion Liikenne Oy liikennöi sekä Kuopiossa, että Varkaudessa paikallisliikennettä. Lisäksi reittiliikennettä on maakunnissa ja pikavuoroliikennettä mm. Helsinkiin ja Ouluun. Linja-autojen määrä on tällä hetkellä noin 100 kpl. Toimipisteet ovat tällä hetkellä Kuopiossa ja Varkaudessa.

#### Oma korivalmistus ja koritehdas

Sodasta palanneiden autojen suuret korikorjaukset antoivat kokemusta korjaamohenkilökunnalle. Niinpä yhtenä vaihtoehtona alettiin miettiä kokonaan omaa korivalmistusta.

Tuontisäännöstely aiheutti suuria ongelmia korien valmistuksessa ja korjauksissa tarvittavien materiaalien saannissa. Vaikeuksista huolimatta päätettiin kuitenkin aloittaa oma korivalmistus Varkaudessa. Kaikkea tarvittavaa osaamista ei vielä löytynyt omasta takaa niin ainakin kahteen ensimmäiseen koriin valmisti puosia Suonenjoen Linja Oy. Se oli liikennöitsijä Arvi

Hännisen perustama yhtiö, jolla oli linja-autoliikenteen lisäksi oma korjaamo ja sen yhteydessä myös oma koritehdas. Siellä oli aiemmin valmistettu noin kymmenen linja-auton koria omaan käyttöön.

Kuopion Liikenne Oy:n kahden ensimmäisten oman korien alustoiksi tuli Chevrolet 6700 -koulubussin alustat. Alustojen valintaan vaikutti todennäköisesti myös se, että Suonenjoen Linja Oy:llä oli aiemmin tehty kori samanlaiselle alustalle. Todennäköisesti tämän auton piirustuksia ja painolaskelmia käytettiin myös Kuopion Liikenne Oy:n Chevroleteissa. Näistä kahdesta autosta ei ole vielä löytynyt minkäänlaisia dokumentteja, joten asiaa on ollut vaikea varmistaa.

Puutöiden jälkeen korit tehtiin itse loppuun Varkaudessa. Ensimmäinen valmistui kesäkuussa 1949 ja toinen elokuussa. Nämä valmistuivat vielä yhtiön normaalilla korjaamolla.

Uusien toimitilojen rakentaminen alkoi vuonna 1950. Tähän uuteen rakennukseen tuli yläkertaan myös omat tilat koritehtaalle. Samassa rakennuksessa oli myös Kuopion Liikenne Oy:n konttori ja korjaamo. Emil Halonen oli perustanut 1.1.1949 Varkauden Auto Oy nimisen yrityksen. Se toimi alkuun pelkästään autojen varaosaliikkeenä. 1952 yritys sai Suomen General Motors Oy:n piirimyyntin ja huollon. Kuopion Liikenteen hallin viereen rakennettiin Varkauden Auto Oy:lle omat tilat 1957.

Uusien toimitilojen valmistuttua koritehtaan käyttöön siellä alkoi pikkuhiljaa toiminta. Virallisesti oma koritehdas perustettiin vuonna 1952. Ennen koritehtaan virallista perustamista siellä oli tehty koreja noin kymmeneen autoon. Virallista koritehtaan päällikköä ei ilmeisesti ollut, mutta koritehdasta hoiti ilmeisesti Varkauden Auto Oy:n korjaamopäällikkö Ilmari Pentti. Ilmeisesti myös työnjohtaja Vilho

Hokka oli mukana koritehtaan toiminnassa, koska hänen nimi-kirjoituksiaan löytyy piirustuksista ja lupa-anomuksista ministeriöön. 1950-luvulla vuotuiset valmistusmäärät olivat 5-11 auton suuruisia.

Sitten koritehtaan työnjohtajaksi palkattiin aiemmin Viipurin Linja-auto Oy:llä korinvalmistuksessa mukana ollut Einari Pulkkinen. Hänen aikanaan autojen korimalleja muotoiltiin uudelleen. Vuonna 1966 koritehtaan työnjohtajaksi tuli Olavi Orpana, jolla oli aikaisempaa kokemusta korien valmistuksesta Kiitokori Oy:stä, Lahden Autokori Oy:stä sekä Oy Wiima Ab:sta. Orpana muutti korivalmistuksen tekniikkaa ja kesällä 1966 ruvettiin valmistamaan liimakoreja. Olavi Orpanasta tuli koritehtaan päällikkö joulukuussa 1968. Samalla työnjohtajaksi nimitettiin Tapio Lehtonen. Liimakorien valmistusta jatkettiin vuoden 1971 loppuun. Silloin tuli valmistukseen m.71 (SLHS KL 3) -malli.

Seuraava etappi koritehtaan tuotannossa oli alumiinin käyttöönotto korinvalmistuksessa. Ensimmäinen alumiinikori m.76 (SLHS KL 4) valmistui koritehtaalta 24.5.1977 Volvo B57 -alustalle. Tässä vaiheessa koritehtaan tilat olivat käy-

neet liian matalaksi ja ahtaaksi yhä suuremmille linja-autoille. Niinpä viereisellä tontilla ollut Varkauden Auto Oy:n vuonna 1961 valmistunut rakennus korjattiin ja muutettiin sopivaksi koritehtaan käyttöön. Yhtä aikaa oli aloitettu itsekantavalla korilla varustetun m.76 (SLHS KL 4) -mallin suunnittelu ja valmistus Scania BR 86 -komponenteista. Ensimmäiset korit näistä tehtiin puolivalmiiksi vielä vanhan koritehtaan puolella ja viimeisteltiin loppuun uuden koritehtaan puolella.

Uusi koritehdas helpotti ja nopeutti korien valmistusta. Esimerkiksi tiloihin saatiin uusi ajanmukainen maalaamo. Kuopion Liikenne Oy myytiin Koiviston Auto Oy:lle lokakuussa 1979 ja näin myös koritehdas siirtyi yrityskaupan mukana uudelle omistajalle. Alkuvaiheessa uuden omistajan aikana ei tapahtunut korivalmistuksessa isoja muutoksia. Vuosien 1980-81 aikana suurin osa tuotannosta meni Koiviston Auto Oy:n käyttöön Lahteen. Tätä ennen vain yksi uusi linja-auton kori oli myyty Kuopion Liikenne Oy:n ulkopuolelle.

Vuoden 1982 alussa koritehtaan tuotannossa tapahtui iso muutos. Silloin alkoi uusi Kabus-aika.

Tätä ennen Koiviston Auto Oy:llä Lahdessa oli tehty kori muutamaan Kabus-linja-autoon. Nyt työnjakoa muutettiin niin, että Lahden tehdas valmisti Kabusien alustat. Sitten ne ajettiin Varkauteen ja siellä niihin valmistettiin kori. Tämän työnjako toimi vuoteen 1988 asti, kunnes tuli tieto, että korivalmistus Varkaudessa loppuu. Alustojen ja korien valmistus päätettiin keskittää kokonaan Lahden tehtaalle. Varkaudessa viimeinen kori valmistui 26.3.1988 ja se oli Jyväskylän Liikenne Oy:n auto n:o 451. Tämän jälkeen Varkauteen jäi muutaman henkilön vahvuinen korinkorjausyksikkö, se teki kolari-korjauksia, maalaus- ja muutostöitä konsernin autoihin.

Tätä juttua kirjoittaessa Kabusin tuotanto Lahdessa on vielä käynnissä, mutta viimeiset autot valmistuvat ilmeisesti tänä vuonna. Sen jälkeen autotuotanto Lahdessa loppuu ja sinne jää samanlainen pieni korinkorjausyksikkö kuin oli Varkaudessakin.

Uusien linja-auton korien lisäksi Varkaudessa tehtiin paljon maalaus- ja peruskorjauksia ja kolari-korjauksia kaikkiin yhtiön autoihin. Myös linja-autoja siellä muutettiin rahtiautoiksi. Myymäläautoja valmistettiin ainakin neljä kappaletta.



KAO-263 Kuopion Liikenteen vanhan varikon tankkauspiisteellä 1990-luvulla vielä aktiivikäytössä.

Kuva: Timo Lappi



Kuva: Sauli Vähäkoski

Kuorma-autoihin tehtiin useita umpikoreja, niin omaan kuin muidenkin käyttöön.

Aikaisemmin eri lähteissä on kerrottu, että linja-autojen koreja olisi Varkaudessa valmistunut tasan 400. Uusien tutkimusten mukaan on löytynyt lisäksi ainakin 12 autoa, joihin ei ole annettu työnumeroa. Myymäläautot mukaanlukien uusia koreja on valmistunut Varkaudessa noin 420 kappaletta.

### Malli 71 (KL 3) korien tarina

SLHS:n korimallikoodeissa tämä korimalli tunnetaan nimellä KL 3. Kuopion Liikenteen ja koritehtaan korityöluettelossa se on nimeltään m.71. Tässä jutussa käytetään korimallista nimeä KL 3.

Olavi Orpanan tultua ensin työjohtajaksi vuonna 1966 alkoi koritehtaalla uusien tuotantotapojen käyttö. Ensin tuli valmistukseen liimakori. Samaan aikaan Olavi Orpana suunnitteli jo uutta korimallia. Tämä malli tuli tuotantoon loppuvuonna 1967. Mallina tällä korilla oli m.67 (KL 2). Kori muistutti keulaltaan hieman Lahden Autokorin puukoria. Malli oli tuotannossa vuoden 1971 syksyyn. Viimeiset tehtiin päällekkäin ensimmäisten KL 3 -mallien kanssa.

Sitten valmistukseen tuli malli KL 3, siinä oli muutoksia korin rakennustekniikassa. Kehikko oli

edelleen puuta. Liimakoriteknikka oli edelleen käytössä. Korin etu- ja takapäädyt tehtiin teräksestä kestävyuden lisäämiseksi. Etu- ja takalasiat sekä niiden aukot olivat samat. Maskin luukut tehtiin lasikuidusta ja myös takaseinä ikkunan alta on lasikuitua. Ensimmäinen koripiirustus KL 3 -mallista on päivätty 10.2.1971, se oli Volvo B-57 alustalla. Työnumerolla 194 valmistui tällainen auto 22.10.1971 ensimmäisenä KL 3 -mallina. Auto oli KL 181/KZH-10.

Koreja valmistettiin sekä kaupunkietä maantieautoihin. KL 3 -koreja valmistui kaikkiaan 91 kappaletta, joista käytetyille peruskorjatuille alustoille tehtiin 17 koria.

Uusia alustoja olivat: Volvo B-57, BB-57 ja B-58, Leyland Leopard, Scania BF 86 sekä Mercedes-Benz LPO-608. Käytettyjä peruskorjattuja alustoja olivat Volvon ja Scania-Vabiksen eri mallit.

Tuotannon aikana malliin ei tehty kovin isoja muutoksia. Kuljettajien toivomuksesta ajovalot muutettiin suorakaiteen muotoisista neljäksi pyöreäksi. Takavalot vaihdettiin palamallista yhdeksi suorakaiteen malliseksi. Peilinsankoja muutettiin tukevammiksi samoihin aikoihin.

Korissa ei ulko- tai sisäpuolella ollut mitään valmistajan nimeä, laattaa tai korinumeroa. Vain kat-

sastustodistuksessa mainitaan valmistajaksi Kuopion Liikenne Oy. Myöskään auton merkkiä ei yleensä ollut ulkopuolella. Loppupään Volvoissa oli kirjaimet keulassa ja joissakin Leylandeissa oli pieni Leopard-kyltti.

Erikoisimpina yksilöinä pitäisin kahta valmistunutta Mercedes-Benz LPO-608 autoa. Nämä olivat KL 10 ja KL 127. Löytyyköhän keneltäkään niistä valokuvaa? Piirustus autoista löytyy kyllä, mutta kuvaa ainakaan tämän jutun kirjoittaja ei ole niistä vielä nähnyt.

1977 loppupuolella tuli tuotantoon m.78 (KL 4) alumiinikori. Mutta sen historia on jo toisen jutun aihe.

Viimeiset KL 3 -mallin korit valmistuivat vuoden 1978 alkupuolella. Viimeiseksi valmistui työnumerolla 289 Volvo BB-57 alustalle kori 6.3.1978. Tämä autoyksilö oli KL 1/KBV-646.

Tähän loppui puukorien valmistus Kuopion Liikenteen koritehtaalla. Sitten siirryttiin suoraan alumiinikorien valmistukseen.



Kuva: Timo Lappi

### KL 44:n tarina

Volvon linja-autojen alustat tuotiin ajamalla Varkauteen Oy Volvo-Auto Ab:n toimesta. B58 alustoja tuli tehtaalle vuoden 1972 syksyllä kerralla ilmeisesti kuusi kappaletta. Seuramme auto on tästä erästä viimeinen koritettu alusta. Autot ovat koritusjärjestyksessä: 196 / KAC-511, 12 / KAE-718, 102 / KAN-182, 32 / KAN-284, 35 / KAN-360 sekä seuramme 44.

Seuramme autolle 8.11.1973 on maaginen päivämäärä. Sinä päivänä se on valmistunut koritehtaalta, rakennekatsastettu, rekisteröity ja otettu vielä liikenteeseen. Auto tuli heti Kuopioon paikallisliikenteeseen linjoille 14 ja 14A, joilla linjoilla se oli melkein koko käytössäoloaikansa. Pienen aikaa se oli välillä Varkaudessa ajossa. Huoltokorttien mukaan heti alussa siinä on ollut käyntiongelmia, koska syöttöpumppua on korjattu takuuseen jo 13.11.1973 ja keran vielä uudelleen 31.12.1973. Muuten huoltohistoriasta eri löydy mitään erikoista.

Jonkin verran muutoksia autoon on tehty vuosien saatossa mutta sehän on aivan normaalia toimintaa ollut silloin ja on sitä nytkin. Auton ulkoasu muuttui kun se maalattiin uudempiin väreihin - eli valkoinen pääväri ja sininen raita sekä mustat Kuopion Liikenne -tekstit kylkiin. Tarkkaa maalausajankohtaa ei ole tiedossa, mutta maalaus tehtiin todennäköisesti Varkaudessa koritehtaalla. Samalla kertaa korista korjattiin kaikki vauriot ja huonot kohdat. Takavalot vaihdettiin, koska laseja palamalleihin oli vaikea enää saada. Auton penkit verhoiltiin



Kuva: Janne Timonen

uudelleen plyysillä entisen keonahan sijaan. Matkustamon sisävalot vaihdettiin jossain vaiheessa loisteputkimallisiksi.

Tekniikan osalta suurin muutos on moottorin vaihto turbolliseen THD 100 A entisen moottorin tultua peruskorjauskuntoon vuonna 1982. Telehoist-keskusvoitelu on asennettu 11.11.1977 ja Telma sähköjarru asennettu 13.6.1978.

Auto oli käytössä syksyyn 1994 - loppuvaiheessa vara-autona. Tämä oli yksi viimeisiä KL 3 -mallisia autoja ajossa Kuopion Liikenteellä. Seuramme jäsen Manu Laatu alkoi puuhata asiaa, että yksi tällainen auto pitäisi säilyä jälkipolville.

Niinpä perjantaina 25.11.1994 Koiviston Auton puolesta Martti Tommola ja Kari Sulonen luovuttivat auton SLHS:lle. Auton seura sai lahjoituksena. Autoa on siitä lähtien pidetty liikenteessä ja katsastettu säännöllisesti. Se on ollut esillä seuran eri tapahtumissa.

Seurassamme tuli idea palauttaa auton alkuperäinen väritys takaisin. Asiasta oltiin yhteydessä Martti Tommolaan, joka piti ideaa hyvänä. Niinpä häneltä tuli käsky viedä auto Varkauteen maalaukseen. Siellä auton korista korjattiin kaikki viat ja auto maalattiin takaisin vanhoihin väreihin. Tästä iso kiitos Martti Tommolalle ja Koiviston Auto-konsernille.

Maalauksen jälkeen auto vielä museokatsastettiin. Siitä lähtien se on ollut Kuopion Liikenteen tallissa säilytyksessä. Pohjois-Savon osasto on huolehtinut sen kunnossapidosta ja katsastuksista.

Lopuksi haluan seuran puolesta kiittää nykyistä ja entistä Kuopion Liikenteen henkilökuntaa mielenkiinnosta tätä autoa kohtaan. Ilman teitä moni juttu olisi jäänyt kuulematta ja asia tietämättä. Myös iso kiitos Kuopion Liikenteen korjaamon henkilökunnalle kaikesta avusta ja neuvoista. Iso kiitos myös mahdollisuudesta säilyttää autoa Kuopion Liikenteen hallissa.

On ilo ollut kaikkien teidän kanssa yhtenä toimia sen puolesta, että tämä autoyksilö säilyy myös jälkipolville ja näkyvillä liikenteessä.



**KAO-263**  
**Volvo B58-60/6000**  
**Valmistenumero:** 4057  
**Kori:** KL m.71 (SLHS KL 3)  
**Työnumero:** 229  
**Piirustuksen numero:** 27  
**Valmistunut:** 8.11.1973  
**Paikkaluku:** 1+37+32  
**Istuinkaavio:** KK2-37+32  
**Pituus:** 12 m  
**Leveys:** 2,5 m  
**Kokonaispaino:** 14430 kg  
**Omapaino:** 9180 kg  
**Taka-akselipaino:** 8450 kg  
**Rakennekatsastus:**  
 Varkaudessa 8.11.1973  
**Rekisteröinti:** 8.11.1973  
**Otettu liikenteeseen:**  
 Kuopiossa 8.11.1973  
**Museoajoneuvotodistuksen numero:** 1115

**Lähteet:**  
 - Matti Viitaniemi: "Kuopion Liikenne Oy 1925-1995 Halosen perheytyksestä osaksi Koiviston Auto-yhtymää", Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1995  
 - Kirjoittajan oma arkisto  
 - Hetku lehdet 4/1994 ja 1/1996  
 - Kuopion Liikenteen koritehtaan korityöluettelot  
 - KL 44 huoltokortit  
 - Katsastustodistus  
 - Museoajoneuvotodistus  
 - Haastattelut: Olavi Orpana, Tapio Lehtonen, Jaakko Räisänen, Juhani Natunen.