

Scania-linjureilla jo sata mittarissa

Teksti: Pekka Paloranta

Kuvat: Scania ja Pekka Paloranta

Scania viettää parhailaan bussinvalmistuksen 100-vuotisjuhluvuotta. Mutta millaisen taipaleen Scania on taittanut nykytilanteeseen - maailmanluokan brändiksi ja monen linja-autoharrastajan mielestä ykkösmerkiksi?

Ajetaan vielä kauemmaksi, peräti 120 vuoden takaiseen Ruotsiin, Scanian syntysijoille Södertäljeen. Startti tapahtui 1891, kun kaupungissa perustettiin rautatievaunutehdas. Yrityksen nimi oli Vagnfabriksaktiebolaget i Södertälje (suomeksi Södertäljen Vaunutehdas Oy), lyhennettynä Vabis. Yhtiö alkoi myös kehittää ja valmistaa autoja ja kuorma-autoja.

Vuonna 1900 perustettiin eteläisen Ruotsin keskuksessa Malmössä Maskinfabriksaktiebolaget Scania. Legendaarisesti kehittyvä tuotenimi on itse asiassa erikoinen ruotsin ja latinan yhdistelmä, joka tarkoittaa "Skoonen Konetehdas Oy:tä".

Tehdas perustettiin polkupyörien valmistusta varten, mutta alkoi pian valmistaa myös henkilö- ja kuorma-autoja. Alkuperäisestä tuotteista muistutti vuosikymmenet logossa käytetty polkupyörän keskiö, jonka tyylitelty hahmo löytyy nykyisestäkin liikemerkistä.

Ensimmäinen kuorma-auto valmistui vuonna 1902, ja vuonna 1911 Scania ja Vabis yhdistyivät voidakseen paremmin vastata eurooppalaiseen kilpailuun.

Kahtakymppiä ketjuvetoisella

Jo yhdistymisvuonna Scania-Vabis valmisti ensimmäisen bussinsa, joka oli samalla ensimmäinen ruotsalaisvalmisteinen linja-auto.

Nordmarkens Automobiltrafik sai ensimmäisen Scania-Vabiksensa vuoden 1911 lopussa. Silloisen teknisen kehityksen huippua edustaneessa "Nordmark"-linjurissa oli Scanian Malmössä valmistama ketjuvetoinen voimansiirto. Södertäljeläinen Vabis puolestaan oli tehnyt 34-hevosvoimaisen moottorin ja 15-paikkaisen korin.

Perimätieto kertoo, että ensimmäiset käyttäjäkokemukset jopa huonoissa sää- ja kelioloissa olivat hyviä. Keskinopeuttakin kertyi huimat 20 kilometriä tunnissa. Siten linjurista myöhästymisen ei ollut tuolloin katastrofi: nopsajalkaisimmat saivat auton kiinni hölkäämällä. Hevoset eivät välttämättä tervehtineet nykyajan ihmettä ilahtuneella hirnauksella, sillä Nordmarkin kerrotaan kolisseen ja rämissen todella äänekkäästi.

Tosin suurempi ongelma taisi olla tuolloinen tiestö, sillä jyhkeät umpikumirenkaat lohkeilivat vähän väliä. Korjaukseen käytetystä rautalangasta eikä liioin vahvistavista rautarenkaista ollut kummoista apua.

Nordmark-linjurissa matkattiin istuimilla, jotka oli verhoiltu karhealla hirvannahalla. Materiaalivalinta

oli varsin käytännön läheinen: muuten kova tärinä olisi pudottanut kyydistä.

Scania-Vabis nousi suksille

Scania-Vabiksella on ollut merkittävä rooli myös tiedon- ja matkustajien kulun varmistajana 1920-luvulla. Ruotsin postilaitoksen pulmana olivat haastavat talviolosuhteet, jotka vaikeuttivat niin postin kuin matkustajienkin kuljettamista syrjäseuduilla.

Ratkaisuksi ongelmiin Postilaitos ja Scania-Vabis suunnittelivat yhdessä moottorikäyttöiset postiväunöt. Scania-Vabiksen alustalle rakennettu kori muistutti linja-autoa ja tarjosi paikat 12 matkustajalle.

Meno oli varmasti komeaa, sillä talvisaikaan postiautoissa käytettiin takana telaketjuja ja edessä suksia. Talvivarustuksen ansiosta postisuksibussi pystyi kulkemaan jopa puolen metrin kinoksissa. In-

Nordmarkbussen-nimen saanut ensimmäinen Scania-Vabis -linja-auto oli samalla ensimmäinen Ruotsissa valmistettu linjuri. Auto alkoi liikennöidä vuoden 1911 marraskuun lopussa.





*Pois tieltä talvi, posti tulee!
Vaikeiden kulkuyhteysien
päässä olevien seutujen
postipalvelujen turvaamiseksi
Scania-Vabis kehitti 1920-luvulla
yhdessä Ruotsin postilaitoksen
kanssa linja-auton, joka
talvella varustettiin suksilla ja
telaketjuilla.*

Scania on lähtenyt kehittämään ympäristöystävällisiä polttoaineita jo varhain. Vuonna 1986 Scania käynnisti yhdessä Tukholman alueellisen joukkoliikenneyhtiön kanssa etanolilinja-autojen testausten tavallisessa kaupunkikäytössä.

Sittemmin etanolibussien suosio Ruotsissa on kasvanut ja vakiintunut. Tuorein suurtilaus on kuluvalta keväältä, kun Suur-Tukholmaan liikenteeseen tuli 158 uutta etanoliscaniaa. Viime vuosina näitä vienoja ja viinahöyryjä päästeleviä busseja on alettu toimittaa myös useisiin muihin Euroopan maihin.

Entistä ekologisempien bussien kehitystyö jatkuu painokkaasti. Tästä esimerkki on kaksi vuotta sitten esitelty etanoli-hybridibussi, joka on kenttäkokeissa Tukholmanseudulla.

*Scania-Vabis C50 Metropolitan
kääntymässä Södertäljessä
vuonna 1953.*

novaatiolla oli suuri merkitys koko yhteiskunnalle: ensimmäistä kertaa syrjäseudut välttivät talvisin vallinneen eristyksen muusta maailmasta.

Ilman nokkaa ja hetkutellen

Scanian kehitystiellä sadan vuoden aikana on lukuisia merkki-paaluja, joilla on ollut vaikutusta koko bussialan kehitykseen.

Vuonna 1932 Scania-Vabis esitteli nokattoman mallin eli bulldogin, joka tarjosi aiempiin autoihin verrattuna huomattavasti paremman painonjakauman. Uutuus oli niin mullistava ja kasvatti kysyntää niin paljon, että tehdas hetkellisesti valmisti linja-autoja enemmän kuin kuorma-autoja.

Tämän lehden mainioon nimeen viittaava kehitysloikka ponkaistiin vuonna 1949. Tuolloin Scania-Vabis esitteli BF 60:n, jossa moottori oli sijoitettu etuakselin etupuolelle. Pitkän etuylityksen ansiosta ovi saatiin sijoitettua eteen. "Hetku"-mallissa painojakaumaa saatiin taas fiksummaksi, ja jälleen pystyttiin kasvattamaan paikkalukua.

Hetkumallisto jatkoi kehitystään. BF71 oli seuraava edistysaskel, ja vielä hienompi uutuus oli ainakin silloisten kuljettajien mielestä vuonna 1954 esitelty BF73. Tuo malli oli nimittäin Scania-Vabiksen ensimmäinen etumoottoribussi, jossa oli ohjaustehostin.

Edistyksellisiä kaupunkibusseja

Vuonna 1953 syntyi lähiliikenteeseen tarkoitettu Scania-Vabis Metropol. Amerikkalaisen Mackin kanssa kehitetty takatuuppari oli ensimmäinen kokonaan Ruotsissa rakennettu linja-auto, jossa oli itse-kantava kori.

Vuonna 1966 Scania-Vabis esitteli CR76:n, uuden sukupolven matkustajaystävällisen kaupunkiliikenteen linja-auton. Kevytrakenteisen ja matalalattiaisen bussin moottori oli viritetty tuottamaan mahdollisimman vähän pakokaasuja. Vuonna 1971 esiteltiin edelleen kehitetty seuraaja CR111 - hiljainen linja-auto - jonka 77 dBA:n melutaso oli ennätyksellisen alhainen.





Brasiliassa Scania omine tehtaineen on ollut vankasti mukana jo 1940-luvulta lähtien. Scania B 75 -mallin eksoottista tyyliä kuvattuna São Paolossa vuonna 1959.



Kaupunkibussi Scania-Vabis CR76 edusti vuonna 1966 aikansa hiljaisinta ja puhtainta tekniikkaa.

Suomeen vuonna 1939

Scania-Vabis -linja-autoja tuotiin Suomeen käyttöön jo ennen sotia. Ensimmäisten joukossa Scania-omistaja innostui Helsingin kaupunki, joka hankki vuosina 1938-39 liikennelaitoksen käyttöön 20 Scania-Vabista. HKL ja myöhemmin kaupungin omaksi yhtiöksi muotoutunut Helsingin Bussiliikenne onkin ollut selvästi suurin Scania-bussien käyttäjä Suomessa yli 800 auton hankinnoillaan.

Järjestelmällinen linja- ja kuorma-autojen tuonti oman organisaation kautta alkoi kuitenkin vasta sotien jälkeen, kun Oy Scan-Auto Ab perustettiin vuonna 1949.

Oy Scan-Auto Ab on sittemmin ollut oleellinen osa maamme elinkeinoelämän, kaupankäynnin ja yhteiskunnan keskeistä historiaa. Valtiokin oli Scan-Autossa mukana: vuodet 1969-1999 yhtiön omistivat puoliksi Saab-Scania ja valtioyhtiö Valmet.



Vuonna 1999 Scan-Auto keskittyi Scania-toimintaan ja henkilöautokauppa siirtyi tytäryhtiöille. Samana vuonna muuttui myös omistuspohja, ja Scan-Autosta tuli kokonaan Scanian omistama tytäryhtiö. Scan-Auto on tuonut maahan noin 47 000 Scaniaa.

Vinkkelin voimalla

Suomalaisille tilausajokuljettajille Scania on ollut tuttu merkki 1950-luvulta lähtien. Pelkästään etumoottorisilla paineltiin menemään aina 1960-luvun lopulle asti, jolloin käyttöön tulivat ensimmäiset tuupparimalliset Scania-turistibussit.

Seuraavan vuosikymmenen alkuvuosina mennessä päästiin sitten tutustumaan uusiin BR-malleihin. Keikoilla alkoi näkyä niin kahdeksanlitraisella turbomoottorilla varustettuja BR 85 S -alustaisia busseja, jotka tosin tuntuivat mopoilta V8-moottorisen BR 145:n rinnalla. Ahtamattomasta vinkkelistä polkaistiin huimat 275 hevosvoimaa, joka oli 1970-luvulla suurin tilausajo- ja pikavuorobussien teholuokka.

Monen charter-kuljettajan mielestä vinkkelin miehekkäästä murinasta sai nauttia aivan liian lyhyen

Lähiliikennebusseilla kelpasi hyvin lähteä keikalle vielä 1970-luvun lopussa. Åbergin Linja Oy:n Scania B110 Kutter 8 -puukorilla on vuodelta 1972.

ajan: vuonna 1978 markkinoille tullut uusi kuusisylinterisellä 11-litraisella moottorilla varustettu BR 116 S korvasi sataneljäviitosen.

Uuden mallin myötä Scanian takamoottoristen turisti- ja pikavuorobussien suosio alkoi tasaisesti kasvaa. Kun K-malliset alustat tulivat markkinoille vuonna 1982, pohja oli valmis. Etenkin K112 tuntuu monelle olevan vieläkin se "kaikkien aikojen alusta".

Vahvana tulevaisuuteen

Suomalaisessa bussiliikenteessä on vuosien ajan eletty epävarmuuden ja muutoksiin valmistautumisen aikaa. Tämä on heijastunut myös bussiyriyten kalustoinvestointeihin. Rekisteröintimäärät ovat olleet laskussa, ja erityisen selvästi ovat vähentyneet täysin uusien turistibussien hankinnat.

Bussiosaston johtaja Robert Eklund Scan-Autosta myöntää, että huoli tulevaisuudesta on yhteinen bussiyrittäjien kanssa.

- Toivottavasti tilanne ja näkymät selkeytyvät, jotta asiakkaamme pystyvät purkamaan investointipaineita, Eklund toteaa.

Scania oli vuodet 2001-2006 raskaiden bussien markkinajohtaja, mutta pari viime vuotta on mennyt hopeasijalla. Eklund painottaa, että markkinaosuuksia tärkeämpää on kuitenkin tarjota asiakkaille luotettavuutta ja jatkuvuutta.

- Scan-Auto on viime vuodet panostanut voimakkaasti oman, 19 myynti- ja huoltopisteen muodostaman verkostomme kehittämiseen, jotta voimme entistä paremmin ja nykyaikaisemmin palvella asiakkaitamme.

Eklundin mielestä Scanialla on nyt sellainen bussimallisto, jolla vastataan tulevaisuuden koveneviin haasteisiin. Suomessa vuodesta 2007 alkaen rakennettava Scania OmniExpress -mallisto on hänen mukaansa suuri vahvuus suomalaisille bussiyrityksille:

- Sopimusvalmistaja Lahden Autokori tunnetaan asiakaslähtöisestä toimintamallistaan, joka on aina ollut myös Scanian lähtökohta. Lahden bussinäyttelyssä ensiesitelynsä saava OmniExpress 320 on oivallinen esimerkki siitä, miten mallisto kehittyi yhä paremmin asiakkaidemme toiveiden mukaisesti, Eklund sanoo.

Yksi koko ajoneuvotekniikan kehitystä koskevia suuria tulevaisuuden haasteita on päästövaatimusten jatkuva tiukkeneminen. Eklund uskoo vankasti, että Scania pärjää tässäkin kisassa ja toimii jopa edelläkävijänä.

- Scania esitteli keväällä ensimmäisen uuden Euro 6 -normin täyttävän kuorma-autoihin tarkoitettua moottoria. Samaa teknologiaa on odotettavissa myös busseihin, Robert Eklund sanoo. Bussejakin koskeva Euro 6 -päästönormi astuu voimaan Euroopassa 31.12.2012.

Lähde: ScaniaMaailma 1/2011



Kuvassa on O.Vilkas Oy:n Scania-Vabis B-5153V vuodelta 1955. Autossa oli Akron kori. Kuva: Taumo Hyytiän kokoelmat



Lahtelaista karua eleganssia tarjosi charter-asiakkailleen kurikkalainen Jaakko Punkero tällä vuodelta 1978 olevalla Scania BF 86S:llä.



Tämän kevään tyyliä edustaa M.Tervo Oy:n uusi Scania OmniExpress 340, joka nähdään usein myös tilausajossa.



Vinkkelivoimaa pikavuoroliikenteessä 1978. Linjaliike Rajalan Scania BR 145/Kutter 9 on saapunut Helsingistä Lahteen.

