

40-VUOTISEXTRA **244** SIVUA

TUULILASI

SUOMEN SUURIN AUTOLEHTI

Syyskuu 2003

Hinta **6,80 €** (sis. alv)

www.tuulilasi.fi

Koeajossa ensimmäisenä Suomessa

Maybach

680 000 euroa

Paljastus

**Huonoimmat
ajamamme autot**

Vertailu

Vanha ja uusi Mini

Seikkailu

**Haimme
Corollan Turkista**



PAL.VKO 2003-40 03009



6 414888 565003
856500-0309 A-lehdet Oy

REPORTAASI
UUDENKAUPUNGIN LINJALLA





PÄIVÄ KONEEN OSANA

Valmet Automotive tekee Porscheja Uudessa-kaupungissa. Robotit hitsaavat, linja kulkee ja valmista tulee – muttei ilman ammattitaitoisia työntekijöitä. Elämymatka autotehtaan arkeen alkaa tästä!

Lauri Larmela, kuvat Petri Mulari



Varsinainen työ alkoi
kojelautojen testaami-
sella. Oppaana toimi
Petri Saarela.

Kello ja sormukset pois! Toteutan alue-esimies Jorma Raition käskyn viipymättä: kello irtoaa helposti, mutta sormus teettää enemmän työtä. Saippuan avulla kiristävä koristekin irtoaa. Sujautan kamat kaappiin, ja ilmoitan olevani valmiina päivän toimiin. Tunnelmat ovat samanlaiset kuin Jääkäripatteristoon määrätyllä alokas Larmelalla. Silloin elettiin lokakuuta 1986, mutta nyt on toukokuu 2003.

Aamulla kello oli soinut armeijatyöliini jo puoli kuudelta. Muista työläisistä poiketen en herännyt kotivuoteesta vaan hotellin sängystä. Kylmä aamiainen loi sopivan sissitunnelman: lähdimme kuvaajan kanssa niin aikaisin, että hotellin keittiö oli vielä kiinni.

Kellon soidessa ihmettelin, miten olen tähän tilanteeseen joutunut: takana huonosti nukuttu yö ja edessä päivä duunarina.

Vilkaisu peiliin palautti mieleen ka-

run totuuden – oma idea, joten turha valittaa.

Toimittajia kutsutaan alvariinsa tutustumaan eri autotehtaisiin. Tehdaskäynneillä liikutaan yleensä isoissa ryhmissä. Näiden läpijuoksujen aikana tehtaasta saa kyllä jonkinlaisen yleiskuvan, mutta eri työvaiheiden yksityiskohdat jäävät luonnollisesti hämärän peittoon. Totuus löytyy lattian pinnasta. Niinpä tartuimme luuriin ja kysyimme, voisiko linjalle päästä työharjoitteluun. Valmet Automotivella suhtauduttiin hultvattomaan ideaamme myönteisesti, ja sopiva rako löytyi toukokuun lopulta.

Tehtaan portti kello 6:30. Jorma Raitio käski minut ja valokuvaajan portille varttia vaille seitsemäksi. Sen verran jännittää, että olemme reilusti etuajassa. Tapamme aikaa ja seuraamme jatkuvasti pyöriviä tehtaan portteja: väkeä lappaa sisään kiihtyvällä vauhdilla. Myös itse herra Raitio sujahtaa sisään.

– Huomenta!



Seuraat vaan näytön ohjeita, kyllä se hyvin menee!

– Huomenta vaan! Ajoissa näköjään ootte. Tuun hakemaan teidät vartin vaille, siis vartin vaille.

– Selvä.

Raitio marssii paikalle tarkalleen sovittuna kellonlyömällä. Nahkatakki on vaihtunut tehtaan univormuun.

– No niin, mennään.

Vaikka Raitio ei kokennakaan ”perässä mars”, olo on alokasmainen. Tehtaalla on aavemaisen hiljaista, vaikka ihmisiä vilisee kaikkialla. Muut tietävät, minne mennä ja mitä tehdä. Minä en.

– Sun pukukoppi on tuolla alhaalla. Tuossa on avain, koetapa löytää!

Lompsin pitkin loputtoman tuntuista käytävää. Lopulta oikea pukuhuone löytyy. Marssin sisään ja etsin oman koppini avaimenperän numeron perusteella. Oikeat duunarit katselevat minua alta kulmien. Raitio pehmittää tilannetta.

– Tää kaveri on päivän harjoittelijana, oikeasti se on lehtimies.

Kaapista löytyy oikeankokoinen univormu. Sovittelen housut ja pusakan päälleni. Ilokseni huomaan, että takin rintaan on ommeltu Lauri Larmela. Univormu on ehta, ja sulaudun ehkä massaan! Turha toivo, huomaan myöhemmin.

– **Nyt voitais vissiin lähteä** niinku hommiin, mumisen arasti.

– Näytäs nyt ittees, kello ja sormukset pois! Me ei käytetä sellaisia kapistuksia. Ne naarmutatvat maalipinnat.

Näissä tunnelmissa lähdän taas vaeltamaan

käytäviä pitkin. Huomaan pian, että housut eivät meinaa millään pysyä ylhäällä. Raportoin asiasta Raitiolle.

– Henskelit perhana unohtui! Mutta niissä housuissa on kuminauha vyötärön kohdalla. Kiristä siitä.

Kello kajahtaa seitsemän, sumერი soi ja työpäivä tehtaalla alkaa. Raitio johdattaa minut ensimmäiselle rastille. Se on valmiiksi koottujen kojelautojen testauspiste. Testaaja Petri Saarela selvittää minulle, mitä tällä asemalla tehdään:

– Tuolta tulee kojelaudan runko ja sitten siihen yhdistetään iso määrä erilaisia komponentteja ja mieletön määrä sähköjohtoa. Me testataan tässä sitten kokonaisuus, kun se on valmis.

Katson vierestä muutaman työsuorituksen: kojelauta rivistä hollille, johdot kiinni ja katse monitoriin. Tarkastus tehdään joka kerta samalla lailla, monitorista esiin kelaatuvaa työjärjestystä noudattaen. Homma alkaa hansikaslokeron luukun avauksella ja päättyy lämmityslaitteen ilmalämpöpumpun sulkemiseen. Testaus näyttää äkkiseltään yllättävän helpolta: toiminnot testataan monitorin ohjeiden mukaan, kukin kohde kuitataan ja siirrytään seuraavaan.

Kojelaudan testaajien työn laatua mitataan viikaraporteilla, jotka ovat peräisin linjan toisesta päästä, kokonaisen valmiin auton tarkastajilta. Näihin dokumentteihin kirjataan kojelaudan toiminnoissa mahdollisesti havaitut puutteet. Käymme edellispäivän ja edellisviikon raportit läpi ennen kuin pääsen perehtymään syvällisemmin kojelautojen testaukseen. Huomautuksia on tullut lähinnä pikkuasioista, mm. kojelaudan saumojen irvistelystä.

– Noihin saumoihin pitää jaksaa kiinnittää huomiota, onhan Porsche kallis luksusauto.

Pienten paperihommien jälkeen keskityimme jälleen itse asiaan eli kojelautoihin. Seuraan testausta silmä kovana vartin. Homma näyttää aina vaan helpommalta, ja päätän, että kylähän tuota voisi yrittää: ei tänne olla ihmettelemään tultu!

Ripeästi linjalle!

Olimme sopineet treffit tehtaan portille varttia vaille seitsemäksi. Olin paikalla reilusti etuajassa – sen verran jännitti. Alue-esimies Jorma Raition avulla löytyi oikea pukukoppi, jossa odotti komea univormu. Kun liian löysät housut saatiin kiristettyä, oli aika siirtyä kerrosta ylöspäin, linjalle. Työpäivä alkoi seitsemältä.



Trukkeja ja

katosta roikkuvia

Porscheja saa

väistellä.



Valvojani päästää minut mielihyvin tositoimiin. Pyydän häntä kytkemään seuraavana vuorossa olevan kojelaudan testipenkkiin – tajuun hyvin, että johtosulkeisista en selviytyisi millään.

Testaan eri toimintoja näytön ohjeiden mukaan. Työ etenee mallikkaasti, kunnes vuorossa on ajovalokytkimen kokeilu. Kytöntä on kierrettävä ripeään tahtiin tietyssä järjestyksessä. Pääsen alkuun, mutta hukkaan punaisen langan melkein saman tien. Valvojani tulee hätiin.

– Toi on vaikea kohta, annas mä otan sen uudestaan.

Petri Saarela kelaat testisykliä taaksepäin, käy läpi valot ja kommentaa minut takaisin remmiin. Saan rytmistä kiinni ja sykli on jo lähes lopussa, kun konseptit menevät taas sekaisin. Nyt kompastun lämmityslaitteeseen: pysäytän sähkömoottorilla liikkuvan ilmanoton läpän väärään paikkaan. Saarela säätää läpän kohdalleen, ja vihdoinkin voin todeta räpeltäneeni yhden kojelaudan valmiiksi. Johdot irti ja seuraava kiinni.

Muutaman kojelaudan jälkeen työ alkaa sujua jo aika juoheasti. Ajovalokytkimen herraksi en kuitenkaan tahdo päästä: oikea liikesarja tuntuu mahdottomalta. Niinpä pyydän selän takana seisovan tiiminvetäjän apua aina tuossa kohdassa. Pieni ylipistyminen kostaatuu, kun eteen poksahtaa oikealta ohjattavan Boxsterin kojelauta. Vaikka toiminnot ovat samat, en pääse oikein rytmiin.

Kojelautoja tulee ja menee – pari uutta knoppiakin löytyy. Yksi on pyyhkimien tihkunopeuden säätökytkin, jota tiimin jätkät kutsuvat potikaksi. Sellainen löytyy joistakin kojelautoista mutta ei tietenkään kaikista. Toinen on navigaattori. Jos kojelaudassa on tämä varuste, lämmityslaitteen toiminnot testataan erillisellä ohjainpaneelilla.

Noin kello yhdeksän työpisteen liepeille kolistee kahvikärry – tauko! Keskeytämme työ saman tien. Jotkut kaivavat esille omat eväät, minä ja monet muut tukeutuvat kahvikärryn antimisiin. Raitio singahtaa pai-

kalle, ja ohjaa minut asianmukaiselle taukoalueelle. Kojelautatiimiä on sen verran runsaasti paikalla, että en meinaa millään mahtua sekaan. Sopus antaa kuitenkin sijaa. Tauon jälkeen palaan vielä hetkeksi jo lähes tutuiksi käyneiden kojelautojen pariin: hanskis, mittarivalot, vilkut, ilmasuuttimet, johdot irti, ja uutta putkeen.

Kymmenen maissa Raitio marssii jälleen paikalle kuin ilmetty komppanian väepeli.

– Nyt on vuorossa marriage point, kuuluu käsky.

Termi on autotehtaiden ylikansallista slangia, ja tarkoittaa sitä valmistusprosessin kohtaa, jossa akselistot ruuvataan kiinni koriin. Termiä viljellään myös Uudessakaupungissa ahkerasti, eikä mitään suomenkielistä vastinetta osunut korviini. Pohdiskelin paria ehdotusta: miten olisi alttari tai avioliittopiste!?

Raitio esittelee minut jälleen kerran. Kupletin juoni on sama kuin kojelautojen kanssa: ei turhaa ihmettelystä, hommiin vaan. Toppuutteen Raition intoa, koska uskon, että minusta on lähinnä haittaa marriage pointin tiukkarytmisessä työsuorituksessa. Markku Kankareen ja Kari Kellokummun yhteistyö näyttää sujuvan kuin tarkkaan harjoiteltu paritanssi: miehet istuvat pyörillä liikkuvilla jakkaroilla, toinen auton vasemmalla ja toinen oikealla puolella. Valssi alkaa Boxsterin takapästä ja loppuu etupäähän. Kumpikin mies tekee työnsä itsenäisesti, mutta aivan samassa rytmissä kuin kaveri – ripeästi mutta ei hosuen.

"Kuulutko liittoon?"

Harjoittelin kojelautojen testaamista kahden tunnin ajan. Yhdeksän maissa työpisteeseen leijaili suloinen kahvin tuoksu – oli tauon paikka. Änkesin jo ennestään täyteen kahvipöytään ja kyselin oikeiden autontekijöiden kuulumisia. Lupasin liittyä viipymättä ammattiosaston jäseneksi, jos minut hyväksytään töihin. Minut toivotettiin tervetulleeksi – myös joulujuhliin.



Kojelaudan testauksessa työtahdin voi määritellä pitkälti itse, mutta marriage pointissa tahti-puikkoa heiluttaa linjaa ohjaava sähköaivo. Komeasti kiiltävät Boxsterin korit saapuvat työpisteeseen katosta roikkuvilla kuljettimilla. Akselistopakettin tuo paikalle ns. vihivaunu, joka liikkuu itsekseen tehtaan käytävillä ennalta määrättyä reittiä pitkin. Pienen tauon voi pitää, kun saa yhden auton valmiiksi. Hetken päästä kattokuljetin vie sen pois ja tauko alkaa olla loppullaan. Työt alkavat taas heti, kun uusi kori ja siihen kiinnitettävä akselistopaketti ovat saapuneet paikalle.

Marriage point näyttää maallikon silmin huomattavasti vaativammalta ja ennen kaikkea fyysisesti raskaammalta työpisteeltä kuin kojelautojen testausasema. Ehkä juuri siksi siinä työskentelee kaksi miestä, vaikka muualla tehtaalla on naisia hyvin monenlaisissa tehtävissä.

Seuraan miesten työtä, kunnes toinen heistä pyytää minua hommiin etupäähän. Hän lyö kä-

teeni pulttipyssyn ja osoittaa pyöräntuenta.

– Tuosta pultti ja tukivarsi kiinni.

Teen työtä käskettyä ja kiinnitän alatukivarren Boxsterin pohjaan. Aikaa kuluu varmaan puoli minuuttia. Rutinoitunut ammattilainen hoitaa saman homman kymmenessä sekunnissa. Pulttaan vielä seuraavan tukivarren. Sen jälkeen vetäydyn taustakuoron, koska tunnen liian selvästi olevani pelkkänä jarruna.

Katselen miesten ja koneiden valssia aikani. Pikku pohdinnan jälkeen tajuan, että minusta voisi olla oikeasti apua etuakseliston kiinnityksessä. Vihivaunun kyydissä paikalle saapuva akselisto vaatii pienen esivalmistelun ennen kuin sen voi nostaa ylös ja kiinnittää autoon. Hommat ovat sopivan simppeleitä myös keltanokalle: jarruputkien suojatulpat irti, kohdistuskartiot joustintukien päähän ja tuet levälleen.

Ehdotukseni tämän pienen osa-alueen hoitamisesta hyväksytään saman tien. Teen idioottimaista hommaa idiootti-



Jokaiseen linjalla kulkevaan Boxsteriin on kiinnitetty eräänlainen tuoteseloste. Lappu kertoo autoyksilöstä kaiken oleellisen: tässä on kyseessä Boxster S, jossa on automaattilaatikko. Auto on myyty rapakon taakse.



**Sipulipihvi,
ruskeaa**

kastiketta ja

kuoriperunat –

kiitos!

maisen tyytyväisenä suoritukseeni: tässä en voi munata. Töppään silti, mutta vain kerran: unohdan levittää jousituet ääriasentoon, ja asentajakaksikko joutuu korjailemaan tukien asentoa.

Taukojen aikana tutkailen alttarimme kautta lipuvien Boxsterien varustelua ja määränpäitä. Nämä tiedot ja paljon muuta voi lukea autojen mukana kulkevasta tietokoneprintistä, jota voisi verrata lähinnä tuoteselosteeseen. Moni tuona aamupäivänä käsiemme läpi kulkenut Boxster oli menossa USA:han tai Englantiin. Pisin matka oli edessä kirkkaankeltaisella ja niukasti varustetulla perus-Boxsterilla. Se laivattiin aikanaan Uuteen-Seelantiin.

Ajantaju katoaa hihnalla totaalisesti, jos pääsee kiinni rutiinomaiseen työsuoritukseen. Kelloakaan ei voi vilkuilla, koska se on pukupöydässä, joten irrottelen jarruputkien suojatulppia ja levittelen joustintukia

kuin robotti. Välillä yritän heittää läppää uusien työkaverieni kanssa, mutta kumpikaan ei tunnu olevan juttutuulella. Havahdun puolittaisesta horroksesta kello yksitoista. Ruoka-aika!

Linja seisahtuu ja väki jakautuu kahtia: valtaosa marssii ruokalaan, mutta jotkut syövät omia eväitään. Liimaudun ruokalaan suuntaavan toverini perään. Ruokala tuo mieleen muurahaispesän: siniasuisia työmuurahaisia on kaikkialla. Asetun jonon päähän, ja kun tulee valinnan hetki, en mieli hetkeäkään: otan sipulipihvin, ruskeaa kastiketta ja kuoriperunoita kuten aika moni muukin duunari. Annos on suorastaan halpa: 3,10 e.

Huomaan, että talon tapana on ahmia ruoka ripeästi. Pistelen perunoita posket pullottaen, ja kysyn suullisten välissä syytä moiseen lapiointitahtiin.

– Kun tehtiin työtä kahdessa vuorossa, ruokatauko oli vain 20 minuutin mittainen. Silloin oli pakko syödä ripeästi. Nyt tehdään yhtä vuoroa ja



Tukeva annos tuli ahmittua vartissa. Linjan ripeä työtahti taisi tulla mukaan ruokalaan saakka.



aikaa ruokailuun olisi puoli tuntia, mutta syöme vanhasta muistista ehkä turhankin hurjaan tahtiin.

Vartin kuluttua reilu annos on tuulensuojassa, ja olo vähän liian raukea. Suon itselleni kahvikupposen, ihan vain lääkkeeksi, koska tauon jälkeen on jälleen aika vaihtaa työpistettä. Marriage pointia seuraa moottorin EKP. Lyhenne ei tarkoita Eestin kommunistipuoluetta eikä Euroopan keskuspankkia, vaan esikokoonpanoa.

Raitio johdattaa minut jälleen uuteen kurimukseen. Moottorin esikokoonpanopiste on hiukan

syryssä. Porukassa on muutama jätkä, jotka näyttävät puuhailevan moottorien ja vaihdelaatikoiden kimpussa ikään kuin omaan tahtiin.

Raitio vie minut tiiminvetäjän luokse. Jouni Heikkinen kertoo saman tien tulevan työni.

– Voisit pistää noita vaihdelaatikon kiinnityskorvakkeita paikoilleen.

Katselen hommaa hetken ja totean sen sopivan haastavaksi ja ennen kaikkea itsenäiseksi. Yksi uusista tiimikavereistani testaa huumorintajuni, ennen kuin ehdin aloittaa tarkemman tutustumisen kiinnityskorvakkeiden saloihin:

– Hei, kai sä tiedät, että tämä iso pala on moottori ja pienempi taas vaihdelaatikko!

Vakuutan tuntevani autotekniikan perusteet, ja niinpä minut hyväksytään porukan jäseneksi.

Arvailuni omaan tahtiin tehtävästä työstä osuvat nappiin.

– Meidän pitää tehdä valmiiksi 70 moottorivaihdelaatikkopakettia päivässä. Aloitamme aamulla ripeästi, ja näin voimme iltapäivällä ottaa

vähän löysemmin. Mutta kyllä tässä on sulle hommia ihan niin paljon kuin jaksat tehdä.

Huomaan nopeasti, että työ on haastavampaa kuin luulinkaan. Haasteen synnyttävät erityyppiset vaihdelaatikat. Boxsteriin asennetaan viisi- ja kuusipykäläisiä manuaaleja sekä automaattia. Kullakin tyyppillä on omanlaisensa kiinnityskorvakkeet ja niihin vielä omat pulttinsa. Eri-tyyppisiä laatikoita tulee kokoonpanoon satunnaisessa järjestyksessä.

Pienen harjoittelun jälkeen opin tunnistamaan laatikot ulkonäöltä. Tämä auttaa alkuun, mutta olen selvillä vesillä vasta, kun osaan valita oikeat korvakkeet ja pultit kysymättä erikseen neuvoa. Automaatin pultit ovat pahin knoppi, sillä ne ovat samankokoiset kuin viisivaihtaisen manuaalin pultit. Automaattiin ei kuitenkaan missään tapauksessa saa ruuvata näitä pultteja. Ai miksi? Koska ne ovat liian pitkät, ja menisivät vaihteiston kuoren läpi!

Tiiminvetäjä antaa minun työskennellä omaan tahtiini. Sähköllä toimiva mutterinväänin pitää huolen, että pultit kiristyvät oikeaan momenttiin. Alkuhaparoinnista päästyäni lätkin korvakkeita kiinni kuin vanha tekijä. Porukka taitaa huomata tämän ja kiristää tahtia. Valmiita moottori-vaihdelaatikkopaketteja alkaa ilmaantua taakseni yhä enemmän. Pian tunnen olevani tulppana ja yritän nopeuttaa työtäni. Hermostun ja kompastun yhden pisteen virheeseen: en saa pultteja kierteilleen! Tiiminvetäjä on tilanteen tasalla:

– Älä välitä, jotkut pultit eivät vaan lähde menemään. Ei kannata hosua.

Otan neuvosta vaarin, ja jatkan omaan tahtiini ja omissa järjestyksessä. Juuri tässä piilee onnistuneen työsuorituksen salaisuus. Kaikki liikkeet pitää toistaa kerta toisensa jälkeen samassa järjestyksessä ja rytmissä.

Kädet mustuvat lisää, mutta otsalle kohonneet hikikarpat haihtuvat. Työ

Marriage point

Akselistojen ja korin yhteen liittäminen ei ole ensimmäisen päivän harjoittelijan hommaa. Suurta taitoa vaativalla asemalla työskentelee kaksi miestä. Tehtaan slangilla tätä pistettä kutsutaan marriage pointiksi. Kiinnitin muutaman alatukivarren, mutta sitten annoin periksi ja siirryin helpompiin hommiin.

Tehtaalla on siistiä ja valoisa. Tunnelma on kuin laboratoriossa, sillä ulos ei näe. Linjalla on samat olosuhteet kesät talvet.



Pultit kireälle

Moottorien esikokoonpanossa pääsin vihdoinkin kykyjäni vastaaviin hommiin – vääntämään pultteja! Ruuvasin Boxsterin vaihteistojen kylkiin aikamoisen läjän kiinnityskorvakkeita. En rikkonut yhtäkään kierrettä, enkä käsittäkseni hidastanut tiimin muiden kavereiden työtä.

luistaa ja valmista jälkeä syntyy. En taaskaan huomaa ajan kulumista. Havahdun hereille vaihdelaatikkojen ja korvakkeiden ihmeellisestä maailmasta, kun kuulen Raition äänen.

– Jaaha, mitenäs täällä pärjätään?

Väitän hommien sujuvan todella mallikkaasti. Tiimi vakuuttelee jotain samansuuntaista. Raitio murahtaa hyväksyvästi, ja ilmoittaa ottavansa minut puhutteluun joskus puoli kolmen aikaan. Näin sovittiin jo aamulla, eli kyseessä ei ole mikään häpeällinen jalkapuukeikka tehtaan portilla.

Poistun vaihdelaatikkoasemalta pientä ylpeyttä tuntien. Ajattelen niitä Boxsterin omistajia, jotka saavat autoonsa vaihdelaatikon, jonka korvakkeet olen ruuvannut kiinninoina iltapäivän tunteina, 20. toukokuuta vuonna 2003. Johonkin olisi

tietysti pitänyt vetäistä oma puumerkki, mutta en onneksi sortunut tällaiseen röpöilyyn.

Raitio ohjaa minut koppiinsa. Keskustelu lainehtii maan ja taivaan välillä, mutta punaisena lankana on yksilöiden ja tiimien rooli kokoonpanotyössä.

– Tiiminvetäjä on kunkku. Hänen on etsittävä omasta porukastaan luottomiehet. Tällä reseptillä homma pyörii vaikeissakin tilanteissa.

– Tiiminvetäjän pitää myös muistaa, että jos joku homma menee pieleen, kannattaa aina ensiksi vilkaista peiliin, sieltä se syyllisen etsintä on hyvä aloittaa.

Keskustelu kääntyy naisten ja miesten väliin eroihin. Raitio toteaa naiset oivallisiksi autontekijöiksi.

– Nainen tekee loputtomiin samaa työtehtävää huolella, jos niin sovitaan. Mies jaksaa tehdä huolellista jälkeä ehkä viikon ajan, mutta


sen jälkeen alkaa oikopolkujen etsintä.

– Mutta kyllä me sut voitaisiin tänne palkata, sen verran hyvin näyttää tuo motoriikka pelaavan. Toki ensin pitäisi käydä läpi neljän viikon perehdytys. Se on pakollinen jokaiselle uudelle työntekijälle.

– Kiitos kunnia! Paljonkohan voisin saada liksaa?

– Vanha kymppitonni alkuvaiheessa – suunnilleen, laukaisee Raitio hetken tuumittuaan.

Makustelen palkkaa, ja alan kysellä Uudenkaupungin elämiskustannuksista. Asunnot tuntuvat pökerryttävän halvoilta pääkaupunkiseudun hintatasoon verrattuna. Kymppitonnilakin voisi siis pärjätä ihan toiseen malliin kuin Kehä Kolmosen sisäpuolella.

– Kesätöihin lupaan tulla, jos määrätään. Mutta vain moottorien esikokoonpanoon! 



**Motoriikka
riittää, pääset
hommiin!**



Päivä päättyi Jorma Raition huoneessa pidettyyn turinatuokioon. Raitio totesi perustaitoni riittäviksi: työpaikka tehtaalla olisi ihan mahdollinen.

Avoimesti – jos vain niin haluat

Uudessa kaupungissa on valmistettu 34 vuoden aikana lähes miljoona autoa. Tuona aikana autonvalmistus on muuttunut vähintään yhtä paljon kuin autotkin.

Vesa Eskola

Uudenkaupungin autotehdas valmistui 1968, ja tuotanto alkoi 13.11.1969. Suomessa on tehty Samaroita, Porscheja, Opeleita, lukuisia Saabin malleja sekä Talbotteja. Näistä tehtaalle tärkein tuote on ollut Saab – ja viimeisen vuosikymmenen ajan erityisesti avomallit.

Viime huhtikuussa yhteistyö katkesi. Jäljelle jäi Porsche. Niitä Valmet Automotive on valmistanut vuodesta 1997 lähes 100 000 kappaletta. Tuotanto jatkuu ainakin vuoteen 2008, optiolla jopa vuoteen 2011.

Kun ajatellaan Uudenkaupungin tulevaisuutta, oma kiemuransa syntyy myös yhteistyöstä autonostajan valmistavan ThyssenKrupp Automotiven kanssa. Saksalaisyritys osti 15.11.2001 kymmenen prosenttia Valmet Automotivesta, ja Thyssenillä on mahdollisuus lunastaa loput osakkeet tämän vuoden marraskuuhun mennessä.

Valmetin keskittyminen avoautoihin on luonnollista, sillä osamista on kerätty Saabin 900- ja 9-3-rättikattojen kautta. Yhteensä avo-Saabeja on valmistettu Uudessa kaupungissa lähes 200 000 – viidesosa koko tehtaan tuotannosta.

Valmet on esitellyt avoauto-osamista perinteisesti keväisin Geneven autonäyttelyssä. Sieltä on haettu näkyvyyttä konseptiautojen avulla ja yritetty samalla tehdä omaa nimeä tunnetuksi. Maailmalla Saab on ruotsalainen. Harva 900- tai 9-3-avoauton omistava edes tietää Uudenkaupungin olemassaolosta.

Valmetin ensimmäinen konseptiauto oli Isatis vuonna 1996. Seuraavana vuonna esiteltiin jo kovalla katolla varustettu Boreal-avoautotutkimus. 1998 palattiin rättikattoihin Honda CR-V:n avulla. 1999 esiteltiin Opel Speedsteriä hieman

muistuttava Zerone. Vuosi 2000 jäi väliin ja kahtena viime vuonna esillä on ollut Volvo: ensin Hatric ja vuonna 2002 Coupé Convertible. Molemmat perustuivat C70:een ja olivat kovakattoisia avomalleja.

Tänä vuonna vuorossa oli Fordin retrohenkinen Thunderbird, jonka rättikatto korvattiin lasikatolla. Kävimme ajamassa ”Birdiä” Uudenkaupungin tehtaalla, kun auto oli palannut maailmalta takaisin kotiin.

Auto kiersi keväällä Pohjois-Amerikkaa: ensin osana Thyssenin roadshow’ta, jonka jälkeen oli vuorossa kohteliaisuusvisiitti Fordille. Sen jälkeen auto palasi Eurooppaan ja kävi näytillä neljän saksalaisen autonvalmistajan luona. Matkalla kotiin oli vielä vuorossa piipahdus

Tampereella järjestetyillä lasipäivillä, jossa Thunderbird oli esillä Tamglassin osastolla: auton lasit ovat syntyneet Tampereella.

Muutenkin yhteistyö suomalaisfirmojen välillä konkretisoituu tässä konseptiautossa hienosti. Auton alla ovat Nokian Renkaiden kumit ja kattoa voi operoida kauko-ohjauksella Nokian kännykkää käyttäen.

Raikkaan värinen Thunderbird

seisoo tehtaan pihalla. Katto on alhaalla, kuten avoautossa pitääkin. Valitettavasti keli ei aina ole näin ihanteellinen. Siksi avoautonkin on hyvä olla sellainen, ettei käyttö rajoitu vain hyviin ilmoihiin.

Rättikatto rajoittaa auton ominaisuuksia, vaikkei olekaan sen kyl-





Valmetin muotoilija, Sami Holappa, ja Uudenkaupungin kattospesialistit muokkasivat Ford Thunderbirdiin uuden kattoratkaisun. Ratkaisu pitäisi vain nyt saada tuotantoon.



”Kova lasikatto on selvästi yleistävä trendi.”

mempi kuin kova katto. Vuosien saatossa kangas myös venyy. Lisäksi monet kankaat ovat arkoja liuottimille, mikä rajaa pesumahdollisuuksia. Siinä muutama syy siihen, miksi kovakattoiset autot ovat selvästi yleistävä trendi automaailmassa.

Luokan suosikki on Peugeot 206 CC. Edullisen hinnan lisäksi yksi syy löytyy varmasti auton muodoista: Peugeot on sekä sympaattinen että tyylikäs. Rättikatto ei olisi yhtä näyttävä. Sama pätee Mercedes-Benz SLK:hon.

Lähiaikoina markkinoille tulee lisää vastaavia malleja, mm. Peugeot 307 CC ja Renault Mégane Coupé-Cabriolet. Lisäksi moni muukin autovalmistaja on ryynnimässä apajille. ”Tipu” toimii tässä suhteessa Uudenkaupungin houkutuslintuna.

Auton esittelijänä toimii muotoilija Sami Holappa. Muotoilu onkin harvinaisen voimakkaasti esillä Tipun yhteydessä. Tehdas tunnetaan pikemminkin teknisestä ja laadukkaasta osaamisestaan. Suomalaisilla ei ole samanlaista muotoilunimeä kuin monilla muilla pienvalmistajilla – esimerkiksi Bertoneilla, Karmannilla tai Pininfarinalla.

Brändin rakentaminen ei Valmet Automotiven edustajien mukaan ole edes ollut tavoitteena. Laatu on se, mihin on panostettu. Vuodet ovat opettaneet. Uudessakaupungissa tiedetään, että jos he eivät tekisi laadukasta jälkeä, hommat loppuisivat siihen.

Holappa on Valmetin ainoa muotoilija. Hänen työpisteensä löytyy tuotekehitysrakennuksesta.

Samin käden jälki näkyy katon lisäksi puskureissa, maskissa sekä sisustuksessa. Sami on myös eurooppalaistanut ”Tipua” – miehen omien sanojen mukaan kaikki ylimääräiset kromihelvetit on poistettu. Hyvä.

En ole varmasti ainoa, jonka mielestä ”Tipu” on Valmetin konseptiautoista kiinnostavin – tämän huomasi myös auton Yhdysvaltainkiertueella. Uuteenkaupunkiin on tullut sen jälkeen kymmeniä yhteydenottoja yksityisiltä, autokauppiailta sekä pieniltä koripajoilta. Valmetin ihmiset olisivat voineet myydä helposti parikin sataa autoa, mutta tämä ei ole tehtaan rooli. He etsivät malleja valmistukseen, ja jotta se kannattaisi, tuotantomäärän pitäisi olla 10 000–50 000 autoa vuodessa. Ja asiakkaita saisi mielellään olla parikin. Viime vuonna Uudessakaupungissa tehtiin noin 41 000 autoa. Se on liian vähän.

Näin pieni valmistusmäärä tarkoittaa maailman mittapuulla erikoisautovalmistamista, siis laadukkaampia ja hinnakkaampia tuotteita. Edullisemmän luokan autoja ei Suomessa varmasti edes kannattaisi valmistaa. Uudessakaupungissa riittäisi kapasiteettia yli 50 000 kappaleen sarjoihin, mutta mitä isommaksi valmistusmäärät kasvavat, sen tiukemmaksi myös kilpailu käy.

Uusien asiakkaiden etsiminen

lienee siis melkoista nuorallatanssia – varsinkin tänä päivänä, kun maailmalla on tarjolla runsaasti vajaan pyöriviä kokoonpanotehtaita.

”Tipun” lähtökohta oli lasikatto. Päätös autosta tehtiin marraskuussa 2002. Lukuisista eri kattoratkaisuista valittiin paras. Auto valmistui helmikuun kolmannella viikolla – juuri sopivasti Geneveen. Samin mukaan lasikatto on selvästi yleistymässä oleva trendi. Se tuo autoon tiettyä ylellisyyden tunnetta – ja tietysti myös avaruutta.

Toinen yleistävä trendi on auton sisustuksen korostuminen. Kun autot muuttuvat persoonallisemmiksi, myös sisustan pitää vastata ulko-kuorta.

”Tipun” alkuperäinen punamusta nahkaverhoilu sai väistyä. Sen lisäksi mm. keskikonsoli ja ovien sisäpinnat ovat saaneet uuden ilmeen. Jenkkiversion tumma sisustus ei olisi edes käynyt yksiin lasikaton kanssa: se olisi syönyt sitä valoisuuden tunnetta, jota autossa nyt on.

Entä katto? Se taituu kahdessa osassa automaattisesti. Jo Genevessä ihmettelin sitä, miten isot palat saadaan taivuteltua niin pieneen tilaan.

Sami nostaa ja laskee katon kertaalleen. Näky on yhtä vaikuttava kuin Genevessä keväällä. Palat katoavat kuin taikatempussa auton sisälle: aikamoista millimetrityötä.

”Tipun” tavaratila on samankoinen kuin rättikatossa. Jostakin

on sentään jouduttu luopumaan. Alkuperäisessä mallissa oli istuinten takana pieni väli, johon mahtui esimerkiksi reppu. Nyt tuo tila on poissa ja peitetty. Menetyks ei kuitenkaan ole kovin iso, ja auto on näin jopa tyylikkäämmän näköinen.

”Tipun” ratkaisut ovat alusta loppuun Valmetin käsialaa. Yhteistyötä tietysti tehdään – esimerkkinä Tamglassin valmistamat auton lasit.

Tämä on nykypäivää. Asiakas haluaa tietynlaisen tuotteen avaimet käteen -periaatteella. Valmistajan ratkaistavaksi jää toteutus. Ennen vanhaan automerkin edustajat valvoivat toimintaa paljon tarkemmin. Ensin ostettiin suunnittelu, mietittiin valmistuspaikka ja hankittiin tarvittavat komponentit alihankkijoilta.

Nyt varsinkin erikoisautojen kohdalla iso automerkki ostaa kokonaisprojektin. Tässä mielessä yhteistyö Thyssenin kanssa sopii Valmetille hyvin. ThyssenKrupp valmistaa eri automerkeille alustan, korin ja voimansiirron osia. Thunderbird valittiin konseptiautoksi juuri tästä syystä: monet sen komponenteista tulevat Thysseniltä.

Samalla yhteistyö ”Tipun” kanssa on varmasti ollut yhteistyön opettelua. Tämä yhteistyö varmasti vain tiivistyy, jos Valmet Automotive siirtyy kokonaan saksalaisomistukseen. Samalla selviää, muuttuuko Valmetin rooli autonvalmistajana uuteen suuntaan. 