

Käsikirjoitus, jonka Hämeen Autovarusteen uusi toimitusjohtaja (tekijä tunsii hänet Keski-Suomen moottorikerhon toiminnasta) tilasi ja joka valmistui keskellä lamaa vuonna 1991 ja jäi siksi julkaisematta. Kirjoitettu Nokian Mikro-Mikko tietokoneella ja Tekopluus ohjelmalla. Asetelmien sarkaimet ovat valitettavasti siirtyneet alkuperäistä tekstiä ohjelmalta toiselle siirettäessä.

Janne Vilkuna

HÄMEEN AUTOVARUSTE OY 1930 - 1990

SISÄLLYSLUETTELO

Esipuheet	2
1. Hämeen Auto Oy:n sivukonttori	5
1.1. Autoilun alkuaajoista 1920-luvulle.....	5
1.1.1. Keksinnöstä hyötyajoneuvoksi.....	5
1.1.2. Ruotsin autoteollisuus; ensimmäiset Volvot.....	7
1.1.3. Auto saapuu Suomeen.....	9
1.1.3.1. Kehitys Keski-Suomessa: "Automobiiliä ajettaessa älköön kulkunopeus olko suurempi kuin päivän valolla 15 kilometriä kadulla ..."...	14
1.2. Lasse Riihimäen elämänvaiheita.....	17
1.3. Autokaupan puitteita 1930- ja 1940-luvulla.....	19
1.3.1. Volvon valikoima monipuolistuu.....	19
1.3.2. Suomen maantieliikenteen edellytykset luodaan.....	23
1.3.2.1. Keski-Suomi: takamaasta omaksi tiepiiriksi	28
1.5. Hämeen Auto O/Y.....	31
2. Hämeen Autovaruste Oy:n kuusi vuosikymmentä	36
2.1. Hämeen Autovaruste Oy:n alkuaikoja.....	36
2.1.1. Perustaminen	36
2.1.2. Asemakadulta Tellervonkadulle.....	42
2.1.3. Lamasta sotaan ja pulaan.....	46
2.2. Autokaupan puitteita 1950-luvulta lähtien.....	59
2.2.1. Volvo: pienestä autotehtaasta konserniksi.....	59
2.2.2. "Suomessakin jo yli miljoona autoa!"....	73
2.3. Hämeen Autovaruste Oy vapautuvan autokaupan aikana	88
2.3.1. Johdon ja omistuspohjan muutoksia; organisaatio.....	88
2.3.2. Tellervonkadulta Seppälänkankaalle.....	98
2.3.3. Volvojen ohella Simcoja, Fiateja ja Renaulteja.....	101
2.4. Kuusi vuosikymmentä lyhyesti.....	113
Lähteet	116
Painamattomat lähteet.....	116
Painetut lähteet.....	116

Esipuheet

Toimitusjohtajan esipuhe

Hämeen Autovaruste Oy:n perustamisvuonna 1930 ja sen 60-vuotisjuhlavuonna 1990 ajassa oli jotain samaa: puhuttiin lamasta. Yrityksemme historia osoittaa kuinka 1930-luvun lama-ajasta selvittiin, kuinka selvittiin sodasta ja sen jälkeisestä pula-ajasta ja autokaupan kannalta erittäin pitkään jatkuneesta säännöstelystä. Jos historia ei mitään muuta opeta, niin ainakin sen, että vain yrittämällä ja yhteisesti työtä tekemällä selvittää tästä päivästä tulevaisuuteen.

Kirjoitin Korjaamouutiset 2/89 -lehdessä artikkelissa "Ajatuksia korjaamopalveluista" seuraavasti: "Autokaupassa menestymisen lähtökohtana ovat kilpailukykyiset tuotteet - niin hinnaltaan kuin laadultaan - siihen lohkoon jossa halutaan kilpailla. Parhaatkaan tekniset tuotteet eivät kuitenkaan yksin luo pohjaa pitkäjänteiselle liiketoiminnalle. Taustalla täytyy olla vankka, ammattitaitoinen organisaatio, joka pystyy vastaamaan asiakkaidemme kasvaviin ja muuttuviin vaatimuksiin."

Olen yhä samaa mieltä.

jne.

Jyväskylässä 15.6.1991

Timo Liponen
toimitusjohtaja

Historian kirjoittajan esipuhe

1980-luvun kuluessa yritykset alkoivat yhä yleisimmän ymmärtää menneisyyden arvon, eli toisin sanoen sen, että yritys, joka pystyi kertomaan kymmeniä vuosia jatkuneesta toiminnasta ei ollut vanhanaikainen vaan monissa muutosten paineissa koeteltu ja niistä selviytynyt organisaatio. Näin yrityksen iästä tuli myönteinen arvo, josta kannatti viestiä.

Kun yrityksissä ei ole ymmärretty menneisyyden arvoa, niissä ei myöskään ole osattu tallentaa menneisyyden erilaisia todisteita muuta kuin niiltä osin, mitkä ovat kiinnostaneet verottajaa. Tämän vuoksi vain harvassa pitkäikäisessä keskisuudessa tai pienessä yrityksessä on historian tutkijan kannalta kunnollinen arkisto yritystoimintaan liittyvine asiapapereineen tai peräti "vapaaehtoisesti" ylläpidetty valokuvakokoelma tai sanomalehtileikekirja. Hämeen Autovaruste Oy:n, kansanomaisesti "Hämeenauton" tai "Hämiksen", menneisyyden todistuskappaleet olivat useista muutoista huolimatta varsin hyvässä kunnossa. Kiitos edesmenneen toimitusjohtaja Lasse Riihimäen myös vapaaehtoisesti ylläpidetty aineisto oli hänen ajaltaan kunnossa. Hämeen Autovarusteen nykyiseen yritystoimintaan välittömästi liittymätön arkistoaineisto on tämän historian kirjoittamisen jälkeen siirretty Jyväskylän maakunta-arkistoon.

Yrityksen historiaa voidaan tarkastella markkinoituja tuotteita, palvelua, liiketaloutta, henkilöiden muodostamaa organisaatiota ym. eri näkökohtia painottaen. Tämä historia on pyritty kirjoittamaan yleistajuisesti niin, että se näyttäisi lukijalle yhden vuosisadallamme syntyneen ja sille ominaisen yrityksen elinkaaren siten, että tuo yritys nähtäisiin osana ajan yhteiskuntaa, sen kehitystä. Tämän vuoksi historiassa on seurattu paikoin yritystä ympäröivän yhteiskunnan, niin yhteiskunnan perustekijöiden (esim. väestömäärä, liikenteen edellytykset jne.) kuin autotekniikan (erityisesti päätuotteen eli Volvon tuotteiden historia) kehitystä niiltä osin kuin ne ovat luoneet puitteita yrityksen toiminnalle. Hämeen Autovarusteen historian painopiste on asetettu yrityksen vaiheiden kaukaisimpaan aikaan eli perustamisaikaan ja sotia edeltävään aikaan.

On myös selvää, että 60-vuotiaan monilla eri sektoreilla toimineen

yrityksen kaikkia yksittäisiä piirteitä ei voida käsitellä tällaisessa historiassa vaan on valittava jotkin keskeiset alat. Tässä "Hämiksen" historiassa nuo keskeiset alat ovat yhtiön omistussuhteet, toimitilat ja autojen, erityisesti Volvojen, myynti.

Jyväskylässä 10.5.1991

Janne Vilkuna

1. Hämeen Auto Oy:n sivukonttori

1.1. Autoilun alkuaajoista 1920-luvulle

1.1.1. Keksinnöstä hyötyajoneuvoksi

Ensimmäiset "nopeakäyntiset" polttomoottorin voimalla liikkuvat autot kehitettiin Saksassa. Carl Benzin vuonna 1885 rakentamaa kolmipyöräistä kulkuneuvoa pidetään ensimmäisenä tällaisena autonä; Benz oli jo aiemmin samana vuonna rakentanut ensimmäisenä moottoripyöränä pidetyn ajoneuvon. Kolmipyöräinen auto oli vaihteeton ja sen tilavuudeltaan 984 cm³ moottori, jonka suurin kierrosluku oli 400 rpm, kehitti 0,75 hevosvoimaa, mikä kiidatti kulkuneuvon 15 kmh nopeuteen.

Seuraavana vuonna Benzin maamies Gottlieb Daimler rakensi nelipyöräisen auton, jonka 469 cm³ 1,5 hevosvoiman moottorin kierrosluku oli jo 600 rpm. Kaksivaihteisen kulkuneuvon nopeus oli 15 kmh. Daimler möi valmistusoikeuden ranskalaiselle Panhard & Levassorille vuonna 1889 ja jo kahden vuoden kuluttua tehdas pystyi valmistamaan 100 autoa: teollinen autonvalmistus oli alkanut. Ranskalainen Louis Renault perusti 1890-luvulla Pariisin lähelle Billancourtiin autotehtaan, joka ryhtyi valmistamaan Renault -autoja. Yhdysvaltalainen autoteollisuus syntyi vuonna 1893.

Henkilöautoja seurasivat luonnollisesti kuorman kuljetukseen tarkoitetut autot, kuorma-autot. Daimler-Motor-Gesellschaft ryhtyi myymään maailman ensimmäisiä bensiinikäyttöisiä kuorma-autoja (neljä mallia: 4, 6, 8 ja 10 hv) vuonna 1896. Vuonna 1897 Daimler yhtiön autot aloittivat Stuttgartissa vuokra-autoliikennöinnin: taksit olivat syntyneet.

28.8. 1899 USA:ssa muutettiin vuonna 1897 perustetun The Pittsburgh Motor Vehicle Companyn nimi The Autocar Companyksi (joka on yhä vanhin yhdysvaltalainen käytössä oleva ajoneuvomerkki) ja vuoden 1900 alussa aloitettiin tehtaan rakentaminen Ardmoreen Pennsylvaniaan. Tehdas aloitti autojen valmistuksen henkilöautojen tuotannolla; ensimmäinen kuorma-auto valmistettiin vuonna 1908.

Yhdysvaltalainen vuonna 1866 perustettu ompelukonetehdas The

White Manufacturing Company valmisti vuonna 1900 ensimmäisen höyryautonsa Clevelandissa; se oli White model A, jossa oli kaksisyylinterinen höyrykone. Ensimmäisen vuoden tuotanto oli peräti n. 60 autoa! Vuonna 1906 Whiten autonvalmistusta varten perustettiin erillinen yhtiö The White Company.

Yhdysvaltalainen Autocar esitteli vuonna 1908 mallinsa XVIII, joka oli pieni kuorma- ja linja-auto. Sen moottori oli kaksisyylinterinen ja 18 hevosvoimainen; moottori oli istuimen alla (nykykielellä F-malli). Seuraavana vuonna se korvattiin kuuluisalla XXIV-mallilla, jonka kantavuus oli 1.5 tonnista 2 tonniin.

Henry Ford perusti vuonna kolmannen autotehtaansa, kaksi aiempaa yritystä olivat menneet konkurssiin, Ford Motor Companyn. T-mallin Fordin valmistus alkoi vuonna 1908 ja niitä valmistettiin vuoteen 1928 mennessä 15 miljoonaa kappaletta.

Vuonna 1909 White alkoi valmistaa höyryautojen rinnalla bensiinimoottorisia autoja ja niiden kysynnän kasvaessa höyryautojen tuotanto loppui vuonna 1910. White esitteli uutena tuotteena myös bensiinikäyttöisen kuorma-auton, joita myytiin muun muassa Venäjän valtiolle. Ensimmäinen maailmansota päättyi vuonna 1919 ja samaan aikaan White lopetti henkilöautojen tuotannon. Siihen mennessä oli valmistettu 9 122 höyry- ja 8 927 bensiinimoottorista autoa.

Vuonna 1923 tulivat markkinoille maailman ensimmäiset dieselmoottoriset kuorma-autot, vaikka saksalainen Rudolf Diesel oli saanut moottorin prototyypin valmiiksi Kruppin tehtaassa jo vuonna 1897.

Lokakuussa 1929 alkoi Yhdysvalloissa lamakausi, jonka vaikutus ulottui koko maailmaan ja joka päättyi vasta presidentti Rooseveltin yhteiskuntasopimukseen New Deal vuonna 1933.

1.1.2. Ruotsin autoteollisuus; ensimmäiset Volvot

Ruotsalaisilla oli mahdollisuus nähdä auto omin silmin omassa maassaan ensi kerran vuonna 1891 Göteborgissa järjestetyssä näyttelyssä. Ensisilmäyksestä ei kulunut kuin kuusi vuotta Ruotsin autotuotannon alkamiseen vuonna 1897, kun VagnsfabriksAktieBolaget i Södertälje eli Vabis, valmisti ensimmäisen henkilöautona, jonka moottori oli kaksisyylinterinen. Ruotsin ensimmäinen kuorma-autoja valmistava "tehdas", Söderbloms Gjuteri & Mekaniska Verkstad, aloitti kuorma-autojen valmistuksen Eskilstunassa vuonna 1901 (toimintaa kesti vain 11 vuotta, tehdas lopetti vuonna 1912). Vabis seurasi kilpailijaa ja valmisti ensimmäisen kuorma-auton seuraavana vuonna eli 1902. Se oli varustettu 9 hevosvoiman moottorilla ja sen kantavuus oli 1.5 tonnia; samana vuonna valmistui myös ensimmäinen linja-auto, kun kuorma-auton lavalle sijoitettiin yksinkertaisesti irrallinen henkilökuljetuskori.

Vuonna 1903 alkoi kaksi uutta ruotsalaistehdasta valmistaa kuorma-autoja: Scania ja Tidaholm (Tidaholms bruks aktiebolag). Viimeksi mainittu valmisti Tor-merkkisiä kuorma-autoja aina lopettamiseensa vuoteen 1933 asti kilpailtuaan välillä voimallisestikin yhdistyneen Scania-Vabiksen ja Volvon kanssa. Scania ja Vabis yhdistyivät vuonna 1911 Scania-Vabikseksi, joka alkoi valmistaa kuorma-autojen lisäksi pieniä määriä hienoja henkilöautoja.

Ruotsin ensimmäinen linja-auto, merkiltään Daimler, liikennöi muutaman viikon Tukholmassa vuonna 1899, mutta toiminta ei ollut tuloksellista ja seuraavat linja-autot nähtiin vasta vuonna 1907.

Svenska Kullagerfabrik, SKF, perusti vuonna 1915 tytäryhtiön, jonka nimi ja tavaramerkki oli VOLVO, latinaksi "minä pyörin". Tavaramerkki oli tarkoitettu "kaikenlaisille laakereille, erityisesti kuula- ja rullalaakereille, kuljetuskoneistoille ja -laitteille sekä edellä mainittujen laitteiden osille ja lisävarusteille". Tavaramerkkiä käytettiin vuoteen 1919.

1910-luvulla Ruotsin ajoneuvokannan kasvu oli nopeaa. Vuonna 1916 Ruotsissa oli rekisteröity 3 036 henkilöautoa ja kolme vuotta myöhemmin määrä oli lähes kolminkertainen eli 8 506 autoa. Ja vauhti kiihtyi. 1920-luvun alussa tuonti oli keskimäärin 12 000 autoa vuodessa ja vuonna 1925 Ruotsiin tuotiin jo 14 311 autoa.

Scania-Vabiksen vuonna 1911 alkanut henkilöautojen tuotanto

lakkasi vuonna 1924. Samaan aikaan SKF:läiset Assar Gabrielsson (s. 1891) ja Gustaf Larson (s. 1887) ryhtyivät yhteistyöhön tarkoituksenaan aloittaa laaja autonvalmistus Ruotsissa. He vahvistivat yhteistyön kirjallisella sopimuksella joulukuussa 1925. Ensimmäisissä laskelmissa oli arvioitu 4 000 auton valmistuskustannukset enintään 5.6 miljoonaksi kruunuksi.

Uuden GL:ksi tai Larsoniksi aluksi kutsutun auton suunnittelu alkoi syyskuussa 1924. Ensimmäinen prototyyppi valmistui kesäkuussa 1926 ja sitä koeajettiin kesä. Elokuussa solmittiin sopimus SKF:n kanssa ja samalla herätettiin henkiin vanha tytäryhtiö AB VOLVO. Gabrielssonista tuli yrityksen toimitusjohtaja. Tehdastilat saatiin Hisingistä Göteborgin läheltä ja sinne muutettiin lokakuun lopulla. Kuorma-auton suunnittelu alkoi joulukuussa.

Kiirastorstaina 14.4.1927 valmistui ja esiteltiin ensimmäinen sarjavalmisteenainen Volvo. Sille oli tunnusomaista jäähdyttäjän poikki ylhäältä oikealta alas vasemmalle kulkeva koristeiviiva, jonka keskellä oli Volvon tunnus, raudan (ja miehen) merkki. Auton moottori oli nelisylinterinen, sivuventtiilinen DA-moottori, jonka iskutilavuus oli 1944 cm³ ja teho 28 hv/2000 rpm. Avomalli, mallinimeltään ÖV4 (ÖV = öppen vagn), maksoi 4 800 ja umpimalli PV4 (PV = person vagn) 5 800 kruunua. Myös joitain henkilöauton alustalle tehtyjä avolavaisia, 800 kg:n kantavuuden omaavia kevyitä "kuorma-autoja" valmistettiin ja telelaitokselle tehtiin TV-malli, jossa henkilöautoon oli liitetty avoin takakuormatila. Näitä kuorma- ja pakettiautoja valmistettiin vuosina 1927-1929 yhteensä 97 kpl; autoja valmistettiin kaikkiaan 297 kpl.

Helmikuussa 1928 valmistui ensimmäinen kuorma-auto, Tyyppi 1, jossa oli DA/28-moottori (tyyppi/hv) ja jonka kantavuus oli 1.5 tonnia. Niitä valmistettiin 497 kpl. Ensimmäisen sarjan osat alkoivat loppua lokakuussa 1928 ja seuraavaan sarjaan tehtiin pieniä uudistuksia, kuten hitaampi taka-akselivaihteisto ja leveämpi raideväli ja niin syntyi kuorma-auto Tyyppi 2, jota valmistettiin vuosina 1928-30 498 kpl. Lyhytakselisen mallin menestys oli sikälikin tärkeää, että henkilöautojen kysyntä ei ollut vilkasta. Vuonna 1929 6-sylinterisen kuorma-auton esittelyn myötä 4-sylinteriset nimettiin jälkeensä malliksi LV40 (LV41-LV45). Tehdas teetti LV4-alustalle myös Arvika Vagnfabrikissa 17-paikkaisen linja-auton, joka alkoi liikennöidä joulukuussa 1929.

Ensimmäiset Volvot olivat vahvoja, tavallaan kuorma-autoalustan

päälle rakennettuja henkilöautoja, mikä mahdollisti kuorma-autotuotannon synnyn. Esimerkiksi vuosina 1929-1945 tehdas toimitti melkoisen määrän PV- ja TR-mallien alustoja, joista ostaja teki tai teetti kuorma-autoja tai linja-autoja.

Volvo esitteli huhtikuussa 1929 PV651:n, numerosarja tarkoitti DB-moottoria (6-sylinterinen, sivuventtiilillinen, 3010 cm³; DA ja DB koneet säilyivät parannettuina tuotannossa vuoteen 1958), viisipaikkaisuutta ja ensimmäistä sarjaa. Koko vuoden ajoneuvomyynti oli 1383 kpl, joista 27 vietiin ulkomaille.

Heinäkuussa esiteltiin kuorma-auto Tyyppi 3, joka sai sitten mallinimen LV60 (1929-32 LV60-LV65, nimi viitanee 6-sylinteriseen moottoriin), jossa oli uutuuksena aiempaa isompi moottori, josta kehitettiin sittemmin 65 hevosvoiman EB/65 -moottori ja nelivaihteinen vaihteisto. Kantavuus oli 2 tonnia.

1.1.3. Auto saapuu Suomeen

Suomessa ihmiset tutustuivat moottorikulkuneuvoihin 1890-luvulla ensin lehdistön välityksellä. Tamperelaiset Aamulehden ja Tammerforsin lukijat näkivät 4. toukokuuta 1895 ensimmäisinä Suomessa moottoripyörämainoksen. Kyseinen ajokki oli Hildebrand & Wolffmüllerin "Moottorivelosipeedi".

17.8.1899 sanomalehti Hufvudstadsbladetin uutisen mukaan Suomessa oli liikkunut ensi kerran auto. Kyseessä oli Helsingissä nähty ranskalaisvalmisteinen 2-hevosvoimainen Phébus. Turussa nähtiin auto vuonna 1900 ja Jyväskylässä vuonna 1904.

Vuosi 1905 oli merkittävä Suomen autoliikenteen kehitykselle, sillä tällöin Sergei Nikolajeff perusti Helsinkiin Suomen ensimmäisen autoliikkeen, jonka myyntimerkkeinä olivat muun muassa Adler, Benz, Mercedes, Minerva, Opel ja Renault. Samana vuonna Suomeen hankittiin myös Saksasta linja-auto, jolla yritettiin turhaan liikennöintiä Uudenkaupungin ja Turun välillä. Autoa käytettiin sitten toukokuussa 1906 lyhyen aikaa Turussa, kunnes se myytiin Pietarin tasaisemmille kaduille.

Jyväskyläläinen kauppias Aleksei Mitro osti vuonna 1905 kaupungin ensimmäisen auton, 4-hengen amerikkalaisen Oldsmobile Curved Dash Runaboutin (Curved Dash oli hevosajoneuvotermi, joka tarkoitti jalkojen suojaksi taivutettua etulevyä; autossa oli nk.

lehmänhantäohjaus). Kyseinen malli oli maailman ensimmäisiä sarjatuotantona valmistettuja autoja.

Vuonna 1906 aloitettiin taksitoiminta ja "pika-ajurit automobiileilla" nähtiin Helsingissä ja Oulussa. Seuraavat kaupunkitaksit aloittivat vasta vuosien kuluttua, Joensuussa ja Mikkelissä vuonna 1910 ja Tampereella vuonna 1911. Kotkassa aloitettiin kesäkuussa 1913 ensimmäisen säännöllisen linja-autoreitin liikennöinti reitillä Kotka - Hovinsaari. 17-paikkainen auto oli sveitsiläinen Arbenz. Sen 30-hevosvoimainen moottori kuljetti autoa peräti 30-35 kmh nopeudella. Ensimmäisen maailmansodan syttyminen vuonna 1914 lopetti toiminnan. Kuorma-autot ilmestyivät ensiksi Helsingin liikkeiden käyttöön, vuonna 1907 kolmella liikkeellä oli käytössään kuorma-auto (ainoa, jonka merkki tunnetaan oli Stewart-höyryauto).

Bensiini oli 1800-luvulla apteekkitavaraa. Vuonna 1920 perustettiin Nobel Standard Osakeyhtiö Suomessa (myöh. Esso), Shellin tuotteiden myynti alkoi vuonna 1921 ja Gulfin vuonna 1928. Union-Öljy Oy:n juuret ulottuvat vuoteen 1931.

Moottoriliikenteen synnyn ja kehityksen edellytyksenä oli tiestön parantuminen. Lokakuussa 1918 annettiin tielaki eli Laki teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla, jonka suurena periaatteellisena muutoksena oli yleisten teiden rakentamisen ja kunnossapidon velvollisuuden eli nk. tierasituksen poistaminen maataloilta ja niiltä maaseudun teollisuuslaitoksilta, joita se oli aiemmin koskenut. Nyt tiestö, ainakin osittain, katsottiin valtion ylläpidettäväksi yhteiskunnan perusrakenteeksi. Yleisiksi teiksi luokiteltiin valtion kustantamat maantiet ja käyttäjien ylläpitämät paikallistiet eli kunnan- ja kylätiet. Valtio otti siten vuoden 1921 alusta tielain perusteella haltuunsa kaikkiaan lähes 24 000 km maanteitä eli n. 75 % aikaisemmista maanteistä.

Liikenteen kasvaessa käsitys teiltä vaadittavasta kunnosta muuttui nopeasti, koska kuten eduskunnassa lausuttiin: "hyvä kunto, joka vastasi vaatimuksia vielä vuonna 1921, jolloin tiet lähinnä olivat tarkoitetut ratasliikennettä varten, ei nyt enää vastaa ajan vaatimuksia, teillä kun automobiililiikenteen yhä yleisemmäksi tultua liike on kokonaan muuttunut." Niinpä eduskunta hyväksyi maaliskuussa 1927 esitykset kolmesta uudesta tielaista (lakeja muutettiin osittain 1946 ja ne uusittiin 1954). Alla olevassa asetelmassa on esillä Suomen tiestön rakenne viisivuosittain

1921-1930.

vuosi	maanteitä km	kunnan- ja kyläteitä teitä yhteensä km	yleisiä
1921	24 600	23 400	48 000
1925	26 365	26 000	52 365
1930	29 062	29 500	58 562

Ensimmäiset itsenäisen Suomen liikenneasetukset annettiin vuosina 1919 ja 1921 ja seuraavana vuonna annettiin asetus automobiileista, niiden rekisteröimisestä ja katsastamisesta sekä asetus kuljettajantutkinnoista. Vuonna 1926 säädettiin vuoden 1922 ensiksi mainitun asetuksen korvaava Moottoriajoneuvoliikennelaki.

--laatikkoon-----

Autojen suurimmat sallitut leveydet, nopeudet ja painot maanteillä eräiden asetusten mukaan.

asetuksen päivämäärä	auton leveys m	nopeus ha/ka tonnia	kokonais- tai yhdistelmäpaino
14.10.1922	2.0	45/30	7.0
31.7.1931	2.1-2.3	70/45	8.2
24.3.1961	2.4	vapaa/80	30.0
28.9.1975		tiekohtainen/80	42.0

-----laatikkoon-----

Autojen verotus alkoi vuonna 1921. Tuolloin auton käytöstä ryhdyttiin perimään leimaveroa: henkilöautosta 300 mk (vuoden 1990 rahassa 393 mk) ja kuorma-autosta 100 mk (131 mk). Varsinainen autoverolaki annettiin vuoden 1929 alussa, laki uudistettiin vuosittain ja viimeinen annettiin joulukuussa 1938.

Helsinkiläinen vuonna 1917 perustettu Korpivaara & Halla Oy alkoi vuonna 1918 tuoda maahan Horch-kuorma-autoja ja Peugeot-henkilöautoja, edustus muuttui vuonna 1921 Fordiksi, vuonna 1924 General Motorsiksi ja vuonna 1927 Studebakeriksi. Yhtiön autonkoritehdas oli aloittanut jo vuonna 1920: vuonna 1923 tehdas

valmisti 278 linja-autokoria yhtiön myymiin autoihin, etenkin suosittuihin Viiksi-Voorteihin. Ajan autoilun standardittomuutta osoittava mallinimi syntyi ohjauspyörän toisella puolella olevasta kaasuvivusta ja toisella puolella olevasta sytytyksen säätövivusta eli viiksistä. Vaihtaminen suoritettiin jalkapolkimella, mistä toimenpiteestä aiheutui myös lempinimi Urku-Voorti.

Ensimmäisen maailmansodan loputtua itsenäisen Suomen ajoneuvokanta alkoi kasvaa voimakkaasti. Alla olevassa asetelmasta käy ilmi kuinka ajoneuvojen, autojen ja moottoripyörien, määrä kasvoi vuodesta 1922 vuoteen 1930 2 591 ajoneuvosta 40 015 ajoneuvoon, vaikka 1920-luvun lopussa nopea kasvu kääntyi laskuun lamakauden vuoksi.

 Rekisterissä olleiden moottoriajoneuvojen lukumäärät vuosina ja 1908 ja 1914 ja vuosien 1922-1930 lopussa sekä niiden kokonaismäärän vuotuinen muutosprosentti (sotilasajoneuvot eivät ole luvuissa mukana).

	henkilö- autoja	linja- ja seka-autoja	kuorma-, paketti- ja erikoisautoja	autoja yht.
1908	148	1	1	150
1914	700	4	196	900
1922	1 131	..	623 ^a	1 754
1923	2 336	..	1 240 ^b	3 576
1924	4 200	523	1 955	6 678
1925	7 641	1 335	2 945	11 921
1926	11 813	1 297	4 120	17 230
1927	16 905	1 286	6 185	24 376
1928	22 079	1 265	8 846	32 190
1929	23 592	1 095	10 343	35 030
1930	22 888	1 169	10 724	34 781

a lukuun sisältyy n. 120 linja-autoa

jatkuu

b lukuun sisältyy n. 220 linja-autoa

	moottoripyöriä moottoriajoneuvoja yhteensä (autot ja mp:t)		vuotuinen muutos %
1922	837	2 591	.
1923	2 389	5 965	130.2
	10 053		68.5
1924			3 375
1925	3 724	15 645	55.6
1926	4 121	21 351	36.5
1927	4 290	28 666	34.6
1928	4 905	37 095	29.4
1929	5 243	40 273	8.6
1930	5 234	40 015	-0.6

Posti ja lennätinhallitus aloitti vuonna 1921 postin ja matkustajien kuljetukset linja-autoilla. Ensimmäiset linjat toteutettiin rautatiettomilla reiteillä Rovaniemi - Ivalo ja Rovaniemi - Sodankylä.

Suomessa rakennettiin yksittäisiä autoja 1910- ja 1920-luvulla. Yksi rakentajista oli Paavo Johannes Heikkilä, joka oli valmistanut vuosina 1922-23 Helsingissä kaksi kilpa-autoa ja vuonna 1924 hän valmisti yrityksessään kaksi Finlandia kuorma-autoa. Tätä tapahtumaa voidaan pitää suomalaisen autoteollisuuden syntyä.

Liikenteen kasvu johti siitä elantonsa ja sitä harrastavien

organisoitumiseen: Suomen Autoilijaliitto (SAL) perustettiin vuonna 1926, Suomen Linja-autoliitto (LAL) vuonna 1928 ja Henkilö- ja Kuorma-autoilijain Liitto (HKL) vuonna 1936. Suomen autokauppiaiden järjestö, Suomen Automobiilikauppiaiden Yhdistys, perustettiin marraskuussa 1924 ja kaksi vuotta myöhemmin yhdistyksessä oli 17 jäsenyritystä. Suomen Autokorjaamojen Liitto eli nykyinen Autoalan Keskusliitto syntyi vuonna 1933.

Oy Volvo-Auto Ab (nykyisin Volvo Auto Oy Ab) merkittiin Suomen kaupparekisteriin 10.7.1928. Jo kesäkuussa allekirjoitettiin "maailman ensimmäinen" Volvojen jälleenmyyntisopimus AB Volvon ja turkulaisen Keskus-Autohallin välillä. Yritys toimii yhä Keskusautohalli Oy nimisenä Turussa ja Salossa. Yrityksellä oli oikeus myydä Volvoja varaosineen Turun ja Porin läänin alueella. Liike tilasi sopimuksen solmimisen jälkeen oitis kaksi autoa, yhden henkilöauton ja yhden kuorma-auton alustan.

Volvo-Auton ensimmäisenä toimitusjohtajana oli Carl Östman, mutta tammikuussa 1929 hänen tilalleen nimitettiin Lars Ljungberg, joka oli toimitusjohtajana aina vuoteen 1967 asti. Yhtiön ensimmäiset vaatimattomat toimitilat sijaitsivat Helsingissä Mikonkatu 4:n neljännessä kerroksessa, missä oli vuokrahuone ja oikeus WC:n käyttöön. Helsingin myyntikonttori avattiin vuonna 1930.

1.1.3.1. Kehitys Keski-Suomessa: "Automobiiliä ajettaessa älköön kulkunopeus olko suurempi kuin päivän valolla 15 kilometriä kadulla ..."

Henkilö- ja tavaraliikenne oli hoidettu Keski-Suomessa, kuten muuallakin 1800-luvulla maalla hevosin ja vesillä purjein ja höyrykonein. Rautatie saatiin Jyväskylään Keuruulta vuonna 1896 ja Jyväskylä - Suolahti -rata valmistui vuonna 1899 (liikenne alkoi 1904). Liikennettä ei synny ilman ihmistä ja hänen tarpeitaan. Keski-Suomen läänin alueen väestö oli vuosina 1900-1930 kunkin vuoden lopussa:

 vuosi väkiluku

1900 141 240
 1905 145 393

1910 149 197
 1915 154 433
 1920 157 345
 1925 167 710
 1930 172 755

Vaasan läänissä oli vuonna 1915 seitsemän ja vuonna 1919 31 moottoripyörää ja vuonna 1924 autoja arvioitiin olevan n. 400. Autoistuminen toi muassaan uusia ongelmia. Uudet nopeat ja meluisat kulkuneuvot aiheuttivat kaupungeissa haittaa ja niinpä niiden käyttöä oli säädeltävä. "Jyväskylän kaupungin automobiililiikenteen järjestyssäännöt" ilmestyivät vuonna 1912 ja sen 11 pykälässä todettiin seuraavasti:

"Automobiiliä ajettaessa älköön kulkunopeus olko suurempi kuin päivän valolla 15 kilometriä kadulla ja 20 kilometriä viertotiellä sekä pimeällä tai sumussa 10 kilometriä tunnissa.

Automobiilillä, jota käytetään tavarain kulettamiseen, älköön ajettako nopeammin kuin 8 kilometriä tunnissa ja noudatettakoon sellaisiin automobiileihin nähden soveltuvissa kohdissa olevia työajoneuvoja koskevia määräyksiä.

Katujen tai teiden risteyksissä sekä sellaisilla paikoilla, jossa vallitsee vilkas liike tai missä ajotietä ei voi nähdä vähintään 15 metriä eteenpäin, on ajettaessa kuuluvia varoitusmerkkejä annettava ja automobiiliä kuletettava niin hiljaa, että se heti voidaan pysähdyttää.

Varoituksen anto ei vapauta kuljettajaa velvollisuudesta noudattaa varovaisuutta muita ajajia ja jalankulkijoita kohtaan."

Sisämaan linja-autoreitit syntyivät jo ennen ensimmäisen maailmasodan syttymistä. Keski-Suomi -lehdessä julkaistiin 28.8.1913 seuraava uutinen:

"AUTOLIIKENNE KARSTULASTA KOKKOLAAN

Meille kirjoitetaan: Karstulan pitäjän Kyyjärvenkylän ja Kokkolan välille on järjestänyt autoliikenteen sahanomistaja Juhon Pölkki Karstulan pitäjältä. - Mainittu 28 hevosvoimainen 'Opel' auto, on t.k. alussa ostettu. Se kuljettaa, ei ainoastaan rahtia mutta myöskin yleisöä ja aloittaa t.k. 26 p:nä ensimmäisen säännöllisen kulkunsa edellämäinillä, noin 130 kilometrin välisellä taipaleella viipyen tällä matkalla noin 4-5 tuntia..."

Linja-autojen lisäksi myös vuokra-autot ilmestyivät kaduille. Jyväskyläläinen Väinö Nyström sai vuonna 1914 autonajokortin ja siirtyi hevosajurin kuomukärryistä Opel-vuokra-autoon; mainittuna vuonna Jyväskylässä oli jo kolme vuokra-autoa. Autojen henkilöiden

kuljetuskapasiteetti oli pitkään vähäinen. Kun Jyväskylän Lyseon 10 ylioppilasta (kaikkiaan kirjoitti 30) halusi autoajelulle vuonna 1920 ei kaupungin harvoista autoista tarkoitukseen löytynyt kuin yksi auto, Rosenbergin tukkuliikkeen auto, johon kaikkia ahtautuivat, yksi konepellillekin sillä seurauksella, että tuulilasi rikkoutui.

Ensimmäiset autot piti käydä ostamassa Keski-Suomen ulkopuoleisista kaupungeista. Jyväskylän ensimmäiset autoliikkeet syntyivät 1920-luvulla. Liikemies Hj.E. Tawast oli alan uranuurtaja perustaessaan vuonna 1924 Asemakatu 1:ssä olevaan rohdoskauppaansa auto-osaston, Jyväskylän Auto Oy:n. Liike möi Fordeja, Good-Year-renkaita ja bensiiniä (liike muutti 1927 Asemakadun ja Kauppakadun kulmaan, autonmyynti päättyi vuonna 1929). Ensimmäinen jyväskyläläinen "itsenäinen" autokauppa oli Väinö Nyströmin vuonna 1925 perustama V. Nyströmin Autoliike Oy, joka aloitti myymällä etupäässä GM:n autoja: ensimmäinen oli Artturi Nyysösen ostama Chevrolet. Nyström aloitti venäläisen bensiinin myynnin vuonna 1931 (sittemmin Teboil). Vuonna 1942 liike muutettiin osakeyhtiöksi ja se muutti uuteen toimitaloon Kalevankatu 6:een (laajennus 1965, joka purettiin 1989).

Vuonna 1924 perustettu, Kauppakatu 26:ssa toiminut Kalle Heinosen ja Kalle Kerttusen omistama Keski-Suomen Sähköliike laajensi vuonna 1927 toimintaansa auto-osastolla, joka ryhtyi myymään Chryslereitä. Vuonna 1928 valmistui Puistokatu 4:ään yritykselle konttorin, autojen näyttelyhallin, auto- ja sähkökorjaamon sisältävä Autopalatsi (laajennus 1936 ja 1938). Seuraavana vuonna Kerttunen möi osuutensa Heinoselle ja samalla Heinonen otti käyttöön toiminimen Keski-Suomen Auto (1938 käyttöön liikenimi ARE) ja kesäkuussa solmittiin Fordin edustussopimus, jolloin muiden mallien myynti lakkasi. Uutta oli myös polttoaineiden myyntisopimuksen solmiminen Nobel-Standardin (nyk. Esso) kanssa ja autokoulun toiminnan aloittaminen.

Sotien aikana ARE:n autotoiminnot alistettiin puolustusvoimille. Korjaustoiminta oli varsin laajaa: 1944 aloitettiin muun muassa Citroen-kuorma-autojen ns. sarjakorjaus, joka jatkui vielä seuraavana vuonna. ARE:n autokorjaamo oli sodan päättyessä Suomen suurin autokorjaamo.

Jyväskylän seudun ensimmäinen linja-autoyrittäjä syntyi vuonna 1924 maanviljelijä Oskar Lievosen ja metallimies Toivo Rikkisen ryhtyessä liikennöimään linja-autolla Jyväskylästä Vaajakoskelle ja

Toivakkaan, mikä johti pian Rikkisen & Lievosen syntyyn (1939 osakeyhtiöksi). Huonojen teiden takia henkilöliikenteessä käytettiin paljon linja-autoja kevyempiä henkilöautoja. Jyväskylässä oli vuonna 1928 ainakin seitsemän henkilöautoilla ajettavaa linjaa. Myös pula-aika vaikutti autokantaan; nämä kevyet "linja-autot" katosivat pula-ajan päättyessä 1930-luvun puolivälissä. Jyväskylästä ei päässyt vuoteen 1929 mennessä suoralla linja-autolinjalla mihinkään toiseen kaupunkiin, mutta kyseisenä vuonna saatiin linjat Kokkolaan, Tampereelle, Lahteen, Heinolaan ja Mikkeliin.

Matkanteko linja-autolla oli nykyajan vaatimusten mukaan hidasta: kaupunkilinja Jyväskylä - Mikkeli (143 km) kesti kuusi tuntia eli keskituntinopeus oli 24 kmh (vuonna 1939 matka kesti enää 3 t 55 min) ja maalaislinja Jyväskylä - Konnevesi (66 km) kesti kolme ja puoli tuntia eli keskituntinopeus oli 19 kmh. Eteläisen Suomen valtateilla päästeltiin näihin aikoihin jopa 30 kmh keskituntinopeuksia.

1.2. Lasse Riihimäen elämänvaiheita

Jämsän Koskenpään Moiskalassa Hardus-Riihimäen taloa asuvan maanviljelijän, "Koskenpään kuoharin", August Adikssonin (s. 17.12.1869, av. 1900, k. 28.3.1925) ja Maria Kallentyttären (omaa sukua Kimari, s. 4.12.1878, k. 7.1.1930) perheeseen syntyi 24.11.1902 toinen poika. Kasteessa lapselle annettiin nimeksi Lasse August. Perheeseen syntyi sittemmin vielä neljä lasta eli sisarusparvessa oli kolme poikaa, joista yksi kuoli vuoden vanhana, ja kolme tyttöä. Perheen sukunimi muutettiin vuonna 1913 Riihimäeksi. Lassen suhde isäänsä ilmenee erityisesti siinä tärkeässä seikassa, että kaikki Lassen pojat ja tytär saivat aikanaan kolmanneksi nimekseen isoisänsä nimen.

Lassella oli päättäväisyyden lisäksi luku- ja laskupäätä ja opintie vei Pettämän lukupiirin kiertokoulun jälkeen Jämsän Yhteiskouluun, josta hän pääsi viidenneltä luokalta kansakunnan myrskyisänä vuonna 1917. Koulunkäynti jatkui edelleen sukulaistalosta Moksien Jahkolasta käsin Jyväskylän Lyseossa, josta hän kirjoitti 17-vuotiaana ylioppilaaksi vuonna 1920. Lasse Riihimäki oli ajatellut jatkaa opintojaan juristiksi, mutta valituksi tulivat kuitenkin nopeammin suoritettavat ekonomin opinnot

Helsingissä Kauppakorkeakoulussa, josta hän valmistui jo vuonna 1922 19-vuotiaana. Kesäaikana Riihimäki ehti olla Jyväskylässä Kankaan paperitehtaan konttorissa harjoittelijana. Veli jäi pitämään kotitaloa ja sisarista kaksi valmistui opettajiksi.

Työt johtivat nuoren Riihimäen Tampereella ja Kajaaniin ja takaisin Tampereelle, kunnes hän siirtyi vuonna 1928 Jyväskylään.

----laatikkoon:-----

Minkälainen nuoren aikaansaavan ekonomi Lasse Riihimäen fyysinen kunto oli ja kuinka hän myöhemmin piti kunnostaan huolta, sitä saa käsityksen hänen kirjoituksestaan Uuden Suomen yleisönosastossa 10.2.1976:

Mylleröiminen

"... Mielestäni paras ja arvokkain kilpailupalkinto, minkä olen elämäni varrella voittanut, on Müllerin voimisteluluopas. Sain sen talvella 1917 Jämsän Yhteiskoulun hiihtokilvassa, sarjassa alle 15 v. Kirjasen nimenä oli "15 minuuttia päivässä terveyden hyväksi". Kirjasen mukaan oli kuvitettu taulukko sarjaan kuuluvista voimisteluliikkeistä. Liikesarjan suorituksen jälkeen piti hiki hangata pinnastaan pois karhealla kylmään kastetulla pyyhkeellä. Liikkeet oppi helposti suorittamaan järjestyksessä, joten kuviin ei myöhemmin tarvinnut vilkaistakaan. Kyllä liikkeet olivat niin hyvin valikoituja ja suunniteltuja, että jokainen ruumiinosa sai osansa.

Noudatin Müllerin systeemiä vuosikymmeniä. Myöhemmin jätin joitain liikkeitä pois, suorittaen niitä liikkeitä, joiden kulloinkin katsoin olevan hyödyksi. Heiveröisen pojan kunto kohentui niin, että vuonna 1923 ilman suurempia harjoituksia saavutin Kainuun piirin mestaruuden vauhdittomissa hypyissä vanhat ennätykset rikkoen. Vuosikymmeniä jälkeenkänpäin oli yleiskuntoni sellainen, että saatoin ilman harjoittelua jommoisellakin menestyksellä osallistua samanlaisiin kilpailuihin. ..."

Lasse Riihimäki avioitui Tampereella asuessaan vuonna 1927 jämsäläisen talollisen tyttären Elli Marjaana Saarikon kanssa ja perheeseen syntyi kolme poikaa (keskimmäinen, Seppo, kuoli syntyessään): Tampereella 25.1.1928 Heimo Erkki August (k. 2.4.1982) ja Jyväskylässä 22.5.1930 Aapo Veli August. Elli Riihimäki kuoli välirauhan aikana vuonna 1940 talvisodan rasitukseen. Lasse Riihimäki avioitui vuonna 1941 siirtoväkenä Jyväskylään saapuneen Aune Annikki Väisänen kanssa ja perheeseen syntyi Jyväskylässä vielä kaksi poikaa ja tyttö: 23.3.1941 Teppo Tapio August, 9.6.1942 Timo Heikki August ja 9.9.1945 Tuula Annikki Augusta. Lasse Riihimäki

kuoli Jyväskylässä 76-vuotiaana 4.3.1978.

1.3. Autokaupan puitteita 1930- ja 1940-luvulla

1.3.1. Volvon valikoima monipuolistuu

Ruotsissa oli vuonna 1933 yksi auto 50 asukasta kohden, mutta autoilun luvattuna maana pidetyssä Yhdysvalloissa oltiin paljon edellä, vastaava suhde oli auto viittä asukasta kohden.

SKF:n "tytär-yhtiö" Volvo itsenäistyi vuonna 1935, kun sen osakkeet tarjottiin pörssiin. Volvon perustajien Assar Gabrielssonin ja Gustaf Larsonin idea oli toteutunut nopeasti: Ruotsin rekisteröidystä autokannasta oli 1930-luvun alussa jo lähes 8 % Volvoja. Volvon tuotteet olivat "valmiiksi suunniteltuja" ja ne toimivat hyvin. Henkilöautojen myynti ei kuitenkaan ollut odotusten mukaista ja 1930-luvulla kuorma-autoista tuli Volvon tärkein tuote. Raskaiden kuorma-autojen valmistuksen alkaessa vuonna 1931 Volvosta tuli Ruotsin suurin kuorma-autojen valmistaja.

Lamasta huolimatta Volvo valmisti ahkerasti autoja: vuonna 1933 valmistui 10 000. (eli tehdas oli valmistanut siihen mennessä 3 800 henkilöautoa ja 6200 kuorma-autoa) ja vuonna 1937 25 000. Volvo. Lama ja Ruotsin kuorma-autojen valmistajien kilpailu johti vuonna 1933 Tidaholmin (merkkinä Tor) tuotannon loppumiseen; osa tehtaan väestä siirtyi Volvolle. Kilpailijoiksi jäivät näin Volvo ja Scania-Vabis. Vuonna 1933 Volvo oli Ruotsin suurin linja-autonvalmistaja ja kolme vuotta myöhemmin Volvolla oli jo hallussaan 42 % kotimaan linja-automarkkinoista, seuraavalla kilpailijalla oli osuutena 24 %.

Uusia mallisarjoja kyettiin 1930-luvulla esittelemään useita; pääpaino oli kaupaksi käyvissä kuorma-autoissa ja linja-autoissa. Vuonna 1938 siirryttiin uuteen mallien esittelykäytäntöön eli mallit esiteltiin syksyllä eikä alkuvuodesta "Usalaisten jäljessä". Muotoilun lisäksi kehitettiin perustekniikkaa, muun muassa moottoreita. Vuonna 1930 Volvo osti sille moottorit toimittaneen ruotsalaisen (Skövde) Pentaverken yhtiön ja samana vuonna ruotsalainen insinööri Jonas Hesselman aloitti raakaöljykoneen suunnittelun Volvolle (matalapainemoottori, kun diesel-moottorit

ovat raskaita korkeapainemoottoreita). Moottori oli kansiventtiilinen ja se perustui DC-moottorin konstruktion (sitä käytettiin sittemmin myös Volvon traktorissa T43). Kehitystyö onnistui ja vuonna 1933 kuorma- ja linja-autoalustat sai ostaa myös Hesselman-moottorilla HA/75. Vuonna 1938 Volvo aloitti dieselmoottorien kehitystyön, joka johti 1940-luvun lopulla tuotantoon menneisiin VDA-, VDB- ja VDC-moottoreihin.

Sodan jälkeen vuonna 1949 Ruotsissa alkoi uuden henkilöautomerkin, Saabin, tuotanto.

Alla on katsaus Volvon autotuotantoon vuoteen 1949 asti.

Kuorma-autot

Volvon kuorma-autojen tuotannon kasvua rajoitti herrasmiessopimus, jonka mukaan Volvo teki kevyitä ja Scania-Vabis raskaita kuorma-autoja. Scania-Vabis käytti kansiventtiilisiä (Volvolla sivuventtiilisiä) nelisylinterisiä 4.3 l 60hv/2200 rpm ja 6.4 l 85 hv/2000 rpm moottoreita. Mikäli Volvo halusi kilpailla raskaassa sarjassa, sen piti tehdä täysin uusi tuote. Vuonna 1931 Volvo toi markkinoille uutuuksena raskaiden kuorma-autojen sarjat LV66 (LV66-67) ja LV68 (LV68-70). Uusien runkojen lisäksi niissä oli uutta Volvon ensimmäinen kansiventtiilimoottori (DC/75, nelisylinterinen 4.097 l 75 hv/22500 rpm). Sarjasta tuli myyntimenestys. Tänä vuonna valmistuivat myös Volvon ensimmäiset telimallit, kolmiakselinen, vuonna 1929 esitellystä LV64:stä kehitetty LV64LF (LF = long frame).

Vuonna 1932 esiteltiin LV71- (LV71-72) ja LV73-sarjat (LV73-74). Ensiksi mainitusta tuli Volvon tärkein vientimalli, sillä 75 % viedyistä kuorma-autoista oli näitä. Viimeksi mainittu oli ensimmäinen moderni keskiraskas kuorma-auto ja seuraavana vuonna siitä valmistettiin tylppänokkainen muunnos LV75. Vuonna 1934 tuotettiin uusi moderni kuorma-autosarja LV76 (LV76-78, 1936 LV79), jonka ulkonäköä luonnehti aerodynaamisen viisto nokkasäleikkö ja vuonna 1935 esiteltiin jälleen uudet kuorma-autosarjat LV81 (LV81-82), LV83 (LV83-86) ja LV90 (LV93-95). Niiden uutuuksena oli erityisen monipuolinen moottori- ja kantavuusvalikoima.

Raskaiden kuorma-autojen sarja uusittiin vuonna 1937 nk. pitkänokkaisella LV180/190-sarjalla, joista eräiden mallien valmistus jatkui peräti vuoteen 1951. Syksyllä 1938 esiteltiin kevyt kuorma-autosarja, nk. piikkinokka, LV101 (kokonaispaino 2.8 tn;

teknisesti kuin taksiautot PV801-802) ja kolmitelinen LV290LF, jonka kokonaispaino oli 13 tonnia.

Maailmansotaa edeltävänä vuonna 1939 Volvo valmisti muun muassa ensimmäiset tehtaiden henkilöautojen ulkomuodosta "irtaantuneet" nk. pyöreänokat eli kevyen kuorma-autosarjan LV125, joiden kokonaispaino oli 6 tonnin tienoilla ja jotka olivat tuotannossa vuoteen 1949. Mallien kehitystä jatkettiin sota-aikana ja maailmansodan lopulla vuonna 1944 tuotiin julkisuuteen 8-tonnin kokonaispainoinen LV140 sarja, jota valmistettiin vuoteen 1951.

Vuonna 1946 valmistuivat ensimmäiset Volvon dieselmoottorit VDA/95-100 (= Volvo Dieselmoottori mallia A; 6.13 l), joka oli suosittu LV150 sarjassa (kokonaispaino yli 8 tn, 4x2 /eli 4 pyörää, joista 2 vetävää/ ja 6x2). Dieselmoottoreiden tuotannon alkaminen lopetti Hesselman-moottoreiden tuotannon. Seuraavana vuonna saatiin tuotantoon 11.5 tonnin LV290C2 sarja (291-293), jossa oli VDB/130-moottori ja jota valmistettiin vuoteen 1951 sekä pieni 4.75 tonnin LV105-malli (ED/90-moottori). LV105 uudistettiin seuraavana vuonna L200-sarjaksi (LV201-202) ja samana vuonna esiteltiin 7.5:n tonnin LV1300-sarja. Molemmat olivat tuotannossa vain vuoteen 1950 asti. L200-sarjan korvasi vuonna 1950 5.2 tonnin LV340 (ED/90-moottori), jota valmistettiin vuoteen 1956.

Vuonna 1949 esiteltiin ajan raskaimmat mallit eli 7 tonnin LV220 ja 8-11 tonnin (4x2 ja 6x2) LV245. Ne olivat tuotannossa vuoteen 1954 ja 1953.

Linja-autot

Kuorma-autonalustasta LV70 tehtiin vuonna 1932 linja-autoja varten pitempi versio LV70B (B = buss, akseliväli 4.60 m, moottorina ensimmäinen kansiventtiilinen suorakuutonen DC, tilavuus 4.1 l, teho 75 hp/2800rpm). Jo vuosina 1931-32 oli tehty linja-autojen yksittäisiä koriversioita ja nyt yhdestä sellaisesta tuli vakiomalli: kolme korinvalmistajaa teki yhteistyössä Volvon kanssa 24-25 matkustajan koreja. Niitä myytiin ympäri Ruotsin ja ne tunnettiin Volvon standardi linja-autoina.

Helmikuussa 1933 Amsterdamin autonäyttelyssä esiteltiin tylppänokkainen LV73 - LV75 -sarja, joka oli tarkoitettu yksinomaan linja-autoksi. Seuraavana vuonna Volvo esitteli ensimmäisen

varsinaisen linja-autoalustan B1, jonka runko oli taivutettu taka-akselin yli, jolloin lattia saatiin matalalle, takajouset olivat taka-akselin alla ja ohjaus oli viety etuakselin etupuolelle eli kyseessä oli nk. Bulldog kori.

Vuoden 1935 uutuuksia oli linja-auton B1:n muunnos B4 ja B1/B4 muunnokset eli B2 ja B3, jotka olivat nokallisia vientimalleja. Seuraavana vuonna esiteltiin LV75:n korvaavat linja-autoalustat B10 (F-mallinen, F = Flat, tylppäkeulainen) ja B11 (N-mallinen, N = Nose, "nokallinen") jossa oli LV90-kuorma-autosarjan nokka. Linja-autosarjat B20 ja B40, ensimmäinen suuri kaupunkilinja-auto, seurasivat vuonna 1937 ja vuonna 1938 B10-sarjaa täydennettiin pidemmällä malleilla B12 (F) ja B14 (N) ja toimitettiin ensimmäiset isot 14 tonniset B50 alustat.

Sodan jälkeen vuonna 1945 B40-sarjan teko lopetettiin ja esiteltiin linja-auto B510. Auto oli aikansa mittapuun mukaan suurmenestys, sillä sitä valmistettiin vuosina 1945-52 peräti 3 841 kpl. Uutta oli muun muassa se, että autoa sai dieselmoottorisena (VDA/95 hv/2200 rpm 6.13 l). Vuonna 1947 ryhdyttiin valmistamaan isoa 70 matkustajan kaupunkilinja-autosarjaa B530 (B532 ja 533; VDB/135-moottori), joita valmistettiin vuoteen 1951 asti.

Henkilöautot

Henkilöautojen vuoden 1931 malliuutuuksina esiteltiin muun muassa pidempiakseliväliset, jäykempijousiset ja suurempivanteiset taksimallit (TRS = TR671 ja TRL = TR672; TR = trafikvagn, S = stad, L = land). Elokuussa 1933 esiteltiin PV563 ja PV654 mallit, jotka korvasivat PV652:n. Vuoden 1935 runsaasti huomiota herättänyt uutuuksia oli muotoilultaan edistyksellinen PV36 Carioca, mutta suurista odotuksista huolimatta autosta ei tullut menestystä.

Joulukuussa 1936 esiteltiin henkilöauto PV51, joka oli ensimmäinen Volvon hinnaltaan tuontiautojen luokkaa oleva henkilöauto. Vuonna 1938 seurasivat PV53-56 ja taksimallit PV801-802 ja PV810, joita valmistettiin peräti vuoteen 1958 saakka! Volvolla ryhdyttiin jo sodan aikana valmistautumaan sodan jälkeiseen aikaan ja yhtenä tärkeänä tavoitteena oli saada markkinoille kilpailukykyinen henkilöauto. "Sodan jälkeisen henkilöauton" suunnittelu aloitettiin vuonna 1943. Jo seuraavana vuonna, sodan yhä

jatkuessa, esiteltiin vuoden 1939 Pontiacia muistuttava (eli vanhannäköinen) PV60, jonka sarjatuotanto alkoi vasta vuonna 1946 ja toden teolla vuonna 1947.

Vuoden 1944 suurin uutinen oli kuitenkin "sodan jälkeisen henkilöauton", legendaariseksi tulevan "pienemmän" henkilöauton esittely. Kyseessä oli Volvo PV444, jossa oli 4-sylinterinen, kansiventtiilinen, 1414 cm³, 42 hv/3900 rpm B4B-moottori. Sen hinta oli 4 800 kr. Mallimerkintä PV444 tarkoitti 4-paikkaista, 40 hevosvoimaista ja 4-sylinteristä. Suunnittelutyön nopeudesta ja esittelyajankohdan aikaisuudesta huolimatta PV444:n sarjatuotanto alkoi vasta helmikuussa 1947. 12 000 suunnitellusta autosta oli tällöin jo myyty 10 181 ja niin myynti jäädettiin kahdeksi vuodeksi. PV444:ää hyödynnettiin vuonna 1949 niinkin, että tuolloin esiteltiin alusta PV445 (esi-Duett), joka oli eräänlainen kevyen luokan kuorma-auto (kuten aiempi PV61 /1946-50/ ja myöhempi P210 /1960-62/). Varsinaisen korillisen Duetin tuotanto alkoi vasta vuonna 1953.

Volvon toiminta oli PV444:n menestykseen asti rahoitettu kuorma- ja linja-autojen valmistuksella ja myynnillä. PV444 muutti tilanteen ja niinpä esimerkiksi vuonna 1949 valmistettiin ensi kerran enemmän henkilöautoja kuin linja- ja kuorma-autoja.

1.3.2. Suomen maantieliikenteen edellytykset luodaan

Ajoneuvoliikenteen synnyn ja kasvun edellytyksenä oli ihmisen ja hänen yhteiskuntansa tarpeiden lisäksi ennen kaikkea kunnan tiestö. Alla olevissa asetelmissä on nähtävissä tietoja Suomen teistä 1930-1950 (huomaa sodissa menetettyjen alueiden tiet).

vuosi	maanteitä km	kunnan- ja kyläteitä teitä yhteensä km	yleisiä
1930	29 062	29 500	58 562
1935	32 125	30 734	62 859
1939	33 775	34 361	68 136
1945	31 383	29 692	60 655
1950	34 308	27 692	61 999

Suomen ajoneuvokanta vuodesta 1930 vuoteen 1950 käy ilmi alla olevasta asetelmasta. Siitä näkee kuinka lama jarrutti ajoneuvojen määrän kehitystä 1930-luvulla. 1931 Suomen Volvo-kauppiaat möivät viisi Volvoa ja seuraavana vuonna saatiin kaupat aikaan 22:sta autosta. Vuonna 1932 kaksitoistahenkiseksi yritykseksi kasvanut Volvo-Auto muutti myymälähuoneistoon Unioninkatu 22:een, jonka kellaritilat olivat varaosavarastona. Vuoden lopussa ilmestyi Volvo-Viestin ensimmäinen numero (Volvolla oli Ratten-lehti).

Lamakausi oli syvimmillään vuonna 1932, jolloin koko Suomessa myytiin vain 775 autoa (1928 vastaava luku oli 9 555). Heikot markkinat johtivat siihen, että vuosina 1927-1936 Suomessa lopetti toimintansa 47 autoliikettä. Lama hellitti 1930-luvun puolivälissä ja talvisodan kynnykselle tultaessa oli jo päästy reilusti ennen lamaa olleisiin ajoneuvomääriin. Sota katkaisi taas kehityksen ja vasta 1950-luvun alkaessa päästiin vuoden 1939 ajoneuvomääriin. Sodan jälkeinen ajoneuvojen tuontisäännöstely ja maamme jälleenrakennustyö piti kuorma-autojen ja linja-autojen määrän korkeana suhteessa henkilöautoihin.

Ajoneuvojen määrät eräinä vuosina 1930-50 (vuoden lopussa; luvuissa ei ole sotilasajoneuvoja)

vuosi	henkilö- autoja	linja- ja seka-autoja	kuorma-, paketti- ja erikoisautoja	autoja yht.
1930	22 888	1 169	10 724	34 781
1935	19 905	1 856	12 050	33 811
1939	29 002	3 160	19 609	51 771
1940	8 824	2 482	15 855	27 161
1944	4 028	1 231	10 104	15 363
1945	6 230	1 482	18 598	26 310
1950	26 814	3 539	30 903	61 256

jatkuu

moottoripyöriä moottoriajoneuvoja
yhteensä (autot
ja mp:t)

1930	5 234	40 015
1935	4 941	38 752
1939	7 480	59 251
1940	890	28 051
1944	71	15 434
1945	423	26 733
1950	7 959	69 215

Liikenteen oli sujuttava lamasta huolimatta. VR aloitti vuonna 1931 linja-autoliikenteen. Sen ensimmäinen linja korvasi kannattamattoman henkilöjunaliikenteen reitillä Vuokatti - Sotkamo.

Vuonna 1923 perustettu Oy Autokoritehdas ja vuonna 1928 perustettu Oy Autoteollisuus - Bilindustri Ab yhdistyivät vuonna 1931 Oy Suomen Autoteollisuus Ab:ksi, ja seuraavan vuoden kesällä valmistuivat ensimmäiset Sisu kuorma-autot. Yrityksellä oli vuoteen 1934 asti yhteistyötä Volvon kanssa, muun muassa ensimmäiset moottorit olivat Pentoja. Tehdas valmisti vuosina 1932-39 918 autoa, ensimmäinen linja-auto tehtiin vuonna 1933. Valtio ja joukko teollisuusyrityksiä perusti vuonna 1943 Yhteissisu Oy:n, jonka nimi vaihtui vuonna 1948 Oy Suomen Auto-Vanajan Autotehtaaksi ja joka valmisti Vanaja-kuorma-autoja (tehdas liitettiin vuonna 1968 Suomen Autoteollisuuteen). Vuonna 1934 saatiin markkinoille ensimmäiset kotimaiset, Suomen Gummitehdas Oy:n valmistamat autonrenkaat.

Linja-autoliikennöinnin alkaessa Suomessa 1920-luvulla, autokaupan markkinat olivat amerikkalaisten automerkkien hallussa, esim. Fordilla oli vuonna 1926 62 % ja Chevroletilla vuonna 1927 30 % markkinaosuus. Ford oli halvempi, mutta Chevroletissa oli enemmän voimaa ja suurempi paikkaluku ja valoja varten akku. Kun ruotsalaisen Volvon ja suomalaisen Sisun valmistus ja myynti käynnistyi 1930-luvulla, ne alkoivat nopeasti vallata markkinoita amerikkalaisilta linja-autoilta. Alla olevassa asetelmassa on kuusi suurinta linja-automerkkiä, niiden kappalemäärät ja %-osuus vuosina 1930-1949:

vuosi	1930	1935	1939	1947	1949
	kpl/%	kpl/%	kpl/%	kpl/%	kpl/%
Volvo	-/-	210/12	814/27	717/37	1 072/36
Sisu	-/-	57/ 3	295/10	410/23	681/23
Chevrolet	432/32	511/28	628/21	274/14	291/10
Reo	172/13	427/23	505/17	173/ 9	188/ 6
Ford	190/14	91/ 5	170/ 6	72/ 4	74/ 3
Büssing N.A.G.	-/-	-/-	89/ 3	56/ 3	101/ 3

Vuonna 1933 Suomessa esiteltiin ensimmäinen "nokaton" linja-auto eli Volvo LV75-alustalle tehty Bulldog, malli sai tosin suosion vasta sotien jälkeen. Syksyllä 1937 Suomeen saatiin ensimmäiset PV51 ja

PV52:t, mutta ostajien mielenkiinnosta huolimatta amerikkalaisvalmisteiset hinnoiltaan edullisemmat henkilöautot hallitsivat markkinoita. Suomen Volvo-Auton liikevaihto oli vuonna 1937 41.9 ja seuraavana vuonna 64 miljoonaa markkaa (1990 rahassa 57.8 ja 94.4 milj.mk). 1930-luvun Volvo-Auton liikevaihdon kasvu perustui kuorma- ja linja-autoihin, henkilöautokauppa pysyi marginaalisena.

Volvo-Auto alkoi rakentaa aluetarkastajaverkostoa vuonna 1935 ja ensimmäisenä tarkastaja saatiin Vaasaan, alueena oli Pohjois-Suomi. Vuonna 1937 nimitettiin tarkastaja Itä-Suomeen ja vuonna 1938 Länsi-Suomeen, Etelä-Suomi hoidettiin pääkonttorista käsin. Toiminnan laajetessa ongelmaksi muodostuivat ennen muuta puutteelliset tilat, muun muassa autot jouduttiin huollattamaan vieraisissa korjaamoissa. Niinpä vuonna 1938 päätettiin rakentaa oma konttori, myynti- ja korjaamotilat sisältävä moderni rakennus Helsingin Sturenkatu 21:een. Talvisota viivästytti töitä, mutta rakennus valmistui vuonna 1940 ja sitä laajennettiin kolme vuotta myöhemmin. Ensimmäiset sotien jälkeiset Volvo henkilöautot saatiin vuonna 1948: peräti kaksi kappaletta! Sotia edeltäneen 18 piirin myyntiorganisaation piirien alueita pienennettiin niin, että syntyi 27 piiriä.

1930-luvulla liikenteen perusrakenteiden syntyminen jatkui: vuonna 1933 perustettiin Oy Matkahuolto Ab ja vuonna 1936 ensimmäinen ammattiautoilijoiden liitto, Henkilö- ja kuorma-autoliikennöitsijöiden Liitto (HKL). Heti sodan jälkeen vuonna 1945 perustettiin Ammattiautoliitto (Aal).

Liikennöitsijöiden ja muidenkin autoilijoiden vapaus alkoi rajoittua 1930-luvun lopulla. Valtio halusi osuutensa halvan polttoaineen käytöstä ja sääti 1.1.1939 dieselveron. Sodan uhka johti lopulta siihen, että syyskuussa yksityisautoilu kiellettiin kokonaan. Talvisota syttyi 30 marraskuuta, sotaa kesti 105 päivää ja rauha palasi 13. maaliskuuta 1940. Volvo-Auto toi sodan alussa maahan puukaasuttimia, mutta niiden lisenssivalmistus aloitettiin pian kotimaassa; samoin Volvo-Auto aloitti puuhiilen valmistuksen (Volvo teki Ruotsin henkilöautoihin PV53-56 sodan aikana 50 hv-tehoisen häkäkaasumoottorin ECG).

Välirauhan aikaa ei kestänyt pitkään. Jatkosota alkoi 26. kesäkuuta 1941 ja päättyi 5. syyskuuta 1944, mutta sotatoimet jatkuivat pohjoisessa 15. syyskuuta 1944 alkaneena ja 5. huhtikuuta 1945 virallisesti päättyneenä Lapin sotana.

Talvi- ja etenkin jatkosodassa Puolustusvoimat käytti runsaasti pakko-otoin käyttöön saatuja autoja:

	1941	1942	1943	1944
henkilö- yms. autoja		6 020	4 061	3 697
kuorma-autoja	10 461		7 525	6 013
linja-autoja	1 143		745	514
yhteensä	17 624	12 331	10 224	10 974

Näistä 906 autoa tuhoutui kokonaan tai osaksi ja loputkin palautettiin kovia kokeneina.

Sodan jälkeen autoilu, erityisesti linja-autoilu, oli sananmukaisesti renkaiden varassa, rengaspula helpotti vasta vuonna 1947 kotimaisen tuotannon käynnistytessä. Vuonna 1948 renkaiden mainostettiin olevan ulkomaalaisten tasoisia; voitiin todeta, että "raaka-aineet ensiluokkaisia" ja niin "nokialaisten" laskenut maine alkoi nousta. Kun oli käytössä kunnon renkaita, voitiin nopeuksiakin nostaa: vuoden 1948 uudessa autoasetuksessa säädettiin muun muassa linja-autojen nopeus 70 km/t ja yli 7 tonnisiin tuli jarrutehostin pakolliseksi.

Myös polttoainepula alkoi ratketa ja puukaasusta päästiin. Helmikuussa 1947 saatiin linja-autoihin kolmannes vaadittavasta bensiinimäärästä. Nestemäisten polttoaineiden säännöstely lakkasi helmikuussa 1949. Autokauppa lähti liikkeelle jo vuonna 1946 yhdysvaltalaisien ja englantilaisten autojen tuonnilla, osa tuonnista oli armeijoiden nk. ylijäämäautoja. Ammattiliikenteen uudelleen käynnistämistä helpotti vuonna 1949 kuorma- ja linja-autojen vapauttaminen ostosäännöstelystä. Talvisodan aikana alkanut ja vuonna 1949 päättynyt säännöstely ei varsinaisesti koskaan päättynyt ajoneuvojen tuonnin suhteen vaan se on jatkunut välillä heikentyen ja taas voimistuen tähän päivään asti.

Sodan jälkeisessä Suomessa nähtiin uusia automerkkejä. Vuonna 1948 Suomeen alettiin tuoda Fiateja (Finla Oy) ja seuraavana vuonna perustettiin Scania-Vabis autojen ja moottoreiden maahantuojaksi Oy Scan-Auto Ab - ensimmäiset Saab henkilöautot tuotiin Suomeen tosin vasta vuonna 1952.

1.3.2.1. Keski-Suomi: takamaasta omaksi tiepiiriksi

Keski-Suomen läänin alueen väkiluku lisääntyi lähes kolmanneksella vuodesta 1930 vuoteen 1950, läänin väkiluku oli viisivuositain kunkin vuoden lopussa:

vuosi	wäkiluku
1930	172 755
1935	174 871
1940	182 900
1945	192 221
1950	231 230

Vuonna 1939, ennen talvisodan syttymistä Hämeen läänissä oli yhteensä 18 447 km (7.9. km/asukas) ja Vaasan läänissä 39 009 km maantietä (9.0 km/asukas; Uudellamaalla 3.7 km/asukas). 1930-luvulla rakennettiin Vaasan läänissä ensimmäiset "kestotiet": vuonna 1930 kesto- ja puolikestotietä oli 2 km ja vuonna 1939 7.6 km. Keski-Suomen alueelle ei valmistunut ennen vuotta 1950 lainkaan kestoteitä. Liikenteen sujuvuutta paransi ennen kaikkea talviaurauksen lisääntyminen.

Henkilöautoilla ei jurikaan ajettu 1920- ja 1930-luvulla talvisin vaan autot pantiin talviteloille, pukeille, koska ei ollut pakkasnestettä ja moottorin jäätyminen oli ainainen ongelma. Kuljetusliikenteen oli silti sujuttava talvellakin. Ennen sotia esim. liikennöitsijät aurasivat tai aurauttivat usein omat linjansa - linja-auton nokalla oleva aura oli yleinen talvinen näky. Lasse Riihimäki muisteli liikenteen alkuaikoja vuonna 1973:

"1920-luvulla ei tunnettu asfalttiteitä, ei nastarenkaita eikä oikeastaan TVH:ta, joka olisi lumet aurannut. Maanomistajille - manttaalimiehille oli maanteistä nimetty manttaalia vastaava osuus, joka oli pidettävä kunnossa nimismiesten valvonnan alaisena." ... "Liikennöitsijöiden autoissa oli ns. kärkiaurat, autojen pyörissä oli amerikkalaisvalmisteiset Off-N-On tai Weed-merkkiset, myöhemmin ruotsalaiset Gunnebo-lumiketjut. Paljon myöhemmin ilmestyivät suomalaiset Fiskarsit."

Alla olevassa asetelmassa on Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiirin alueen yleisten, pinnoitettujen ja talviaurattujen teiden kilometrimäärä vuosina 1948 ja 1950.

	yleiset öljysora tiet	asfaltti	talviaurattu
1948	2 568	-	984
1950	3 174	-	2 404

Tieolojen parantaminen nähtiin Keski-Suomessa tärkeäksi. Niinpä Vaasan tie- ja vesirakennuspiirin alueeseen kuuluva Jyväskylän kaupunki anoi valtioneuvostolta vuonna 1946 Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiirin perustamista muun muassa seuraavasti:

"Jyväskylän kaupunki ja sen ympäristöllä oleva Vaasan lääniin kuuluva maaseutu kuuluvat Vaasan tie- ja vesirakennuspiiriin. Kun tämän piirin alue on varsin laaja, käsittäen sen hoidettavana olevat tiet noin viidenneksen koko maantieverkostosta, ja kun piirin hallintopaikka on Vaasan kaupungissa, joka sijaitsee piirin aivan toisessa, Jyväskylästä katsoen äärimmäisessä laidassa, on tästä johtunut, että Jyväskylän ja sitä ympäröivän maaseudun teiden hoito on osoittautunut Vaasan tie- ja vesirakennuspiirille ylivoimaiseksi tehtäväksi, ja tieolot siitä johtuen ovat täällä hyvin heikolla kannalla."

Piirihanke toteutui vuonna 1948, jolloin perustettiin Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiiri, tosin aluksi tilapäisenä alueenaan Vaasan läänin Laukaan ja Viitasaaren kihlakunnat. Vuonna 1950 piirin aluetta laajennettiin niin, että piiriin liitettiin Hämeen läänin Jämsän kihlakunnasta Jämsän, Jämsänkosken, Koskenpään, Korpilahden, Muuramen ja Säynätsalon pitäjät. Kun Keski-Suomen lääni perustettiin 1.3.1960, tuli tie- ja vesipiirin alueeksi läänin alue eli piiriin tuli lisäalueeksi Kuopion läänistä Hankasalmi ja Konnevesi ja Mikkelin läänistä Joutsa, Leivonmäki ja Luhanka. Kuhmoinen liitettiin lääniin vuonna 1974.

Jyväskylässä kaukolinja-autojen seisontapaikoiksi muodostuivat 1920-luvulla pääasiassa rautatieasema ja tori. Vuonna 1930 kaupunki osoitti linja-autoille Asemakatu 6:n tontin, joka aidattiin ja jonne rakennettiin lastauslava. Varsinaista linja-autoasemaa ei ollut, minkä vuoksi pakettitoimistona oli muun muassa läheinen bensiinin jakeluasema. Vuonna 1933 perustetun Oy Matkahuolto Ab:n toimipaikka, linja-autoasema, avattiin kesäkuussa 1934 vastapäätä rautatieasemaa Rantakatu 35:ssä (nyk. Hannikaisenkatu). Kyseessä oli kahden huoneen vuokrahuoneisto. Kun asemahuoneiston vuokrasopimus irtisanottiin,

otettiin vuonna 1938 väliaikaiseksi linja-autoasemaksi Opisto- ja Väinökadun kulmassa sijaitsevan entisen Torikahvilan huoneisto. Torin ja Harjun väliin rakennettu linja-autoasema otettiin käyttöön talvisodan aikana 17.12.1939. Rakennus purettiin vuonna 1963 seuraavana vuonna valmistuneen uuden asemarakennuksen tieltä.

Henkilöliikenteessä käytettiin 1920-luvulla huonojen teiden takia paljon linja-autoja kevyempiä henkilöautoja ja kuorma- ja linja-autojen välimuotoa, nk sekajunia. Talouden lama 1930-luvun alussa jatkoi näiden autojen käyttöä, mutta sen jälkeen ne katosivat: Jyväskylässä oli sekajunia vuonna 1938 vielä kolme, mutta vuonna 1939 ei enää yhtään. Kaukoliikenteeseen tuli huomattava parannus postiautojen alkaessa ajaa Helsinki - Jyväskylä linjaa vuonna 1934. Jussi Töysä aloitti saman vuoden vappuna liikennöitsijän uransa ostettuaan yrityksen Lauri Savolaiselta.

Rikkisen & Lievosen osakkeista puolet eli Rikkisen osakkeet siirtyivät vuonna 1941 arelaisille Kalle Heinoselle ja Kalervo Ansiolle ja jatkosodan päättymisvuonna 1944 Rikkinen & Lievonen Oy:n nimi muutettiin Jyväskylän Liikenne Oy:ksi. Yhtiöllä oli vuonna 1945 liikenteessä vain yksi auto. Ajoa haittasi etenkin rengaspula, renkailla ajettiin 270 kilometriä viikossa.

Sodan jälkeen linja-autoliikenne alkoi normalisoitua ja kasvavalle alalle lähti uusia yrittäjiä. Korpilahden Linja aloitti toimintansa vuonna 1946 ja vuonna 1947 Toivo Salosen linjoista perustettiin Keljon Linja Oy.

1.5. Hämeen Auto O/Y

---laatikko : -----

Häme = (päällikön)nuija, josta tuli sittemmin heimon nimi ja edelleen maakunnan (linnaläänin) nimi.

auto < automobiili = auto, kreikan itse; mobil, latinan liikkuva.

Tampereelle 19. joulukuuta 1922 perustettu Korpivaaran tytäryhtiö, Hämeen Auto Oy, oli aloittaessaan kaupungin ensimmäinen autoliike. Yrityksen perustajaosakkaat olivat:

Korpivaara & Halla Oy	55 kpl
Aarne Haarla	3 kpl
Esa Viitala	32 kpl
Otto Koskinen	10 kpl
yht.	100 kpl

Liike edusti aluksi Fordia, mutta edustus vaihtui vuonna 1924 General Motorsiin (GM). Yhtiön Helsingissä 27.11.1922 annetun yhtiöjärjestyksen ensimmäinen pykälä oli seuraava:

"Yhtiön nimi on Hämeen Auto O/Y, kotipaikkana Tampereen kaupunki, ja sen tarkoitus harjoittaa kauppaa autoilla, moottori- ja polkupyörillä sekä saman alaan kuuluvilla koti- ja ulkomaan tavaroilla ynnä siihen liittyvää tehdasteollisuutta."

Lasse Riihimäki valmistui vuonna 1922 ekonomiksi Helsingin kauppakorkeakoulusta; hänet oli saman vuoden helmikuussa kutsunnoissa vapautettu varusmiespalveluksesta. Riihimäen ensimmäinen työpaikka oli Lokomo Tampereella, missä hän työskenteli kirjeenvaihtajana ja pikakirjoittajana. Työpaikka jäi lyhytaikaiseksi, sillä jo vuoden lopulla hän siirtyi Kajaaniin Kainuun Rauta Oy:n konttoripäälliköksi. Tämäkään työsuhde ei kestänyt kauan, sillä vappuna 1923 Riihimäki nimitettiin Tampereella edellisenä vuonna aloittaneen Hämeen Auto Oy:n apulaisjohtajaksi. Siirtyessään Kajaanista Tampereelle uuteen toimeen Riihimäen oli myös käytävä esittäytymässä Helsingissä uusille isännilleen Korpivaara Oy:ssä. Tätä varten hänen, näin hän kertoi myöhemmin, oli turvauduttava 500 mk:n "maisterivekseliin", olihan lisäksi vielä juhlittava vappu vanhojen tovereiden parissa pääkaupungissa!

Uudessa työpaikassaan Riihimäki möi ensimmäiset linja-autonsa: 21 hevosvoimaiset 14-hengen viiksi-Fordit, mitä hän muisteli juhlapuheessaan vuonna 1960 seuraavasti:

"... möin niitä ensimmäisiä v. 1923 Tampereella ja olivat ne 14 hengen viiksi-Fordeja, joiden korit maksoivat 11.000 mk (1990 rahassa 16 493 mk). Hinnan halpuuden käsittää, kun niissä ei vielä ollut kattoikkunoita eikä puolituristi-istuimia ja ilmastointikin oli puoliautomaattinen, sillä sivuilla oli pegamoidi-sivukappaleet ja penkit olivat pitkin seiniä tai päin seiniä."

Riihimäki sai vuonna 1923 myös ensimmäisen ajolupansa jalkavaihteiseen Fordiin.

Kun Hämeen Auto Oy muutti Ford-edustuksensa vuonna 1924 GM-edustukseksi, alueeksi tuli koko Hämeen lääni, Mikkelin lääni ja Jyväskylän ympäristö. Aika oli vilkasta. Riihimäki möi muun muassa Väinö Paunulle tämän ensimmäisen linja-auton, Chevroletin, ja hän oli mukana perustamassa Tampereen Autotehdas Oy:tä.

1920-luvun autokauppa oli hyvin asiakasystävällistä, kun myyjät kauppasivat tuotteitaan talosta taloon. Lasse Riihimäki teki talvella 1924 rekipelillä, majatalokyydeillä, kahden viikon autonmyyntimatkan Vilppulasta lähtien Jämsän, Kuhmoisten, Vääksyn ja Lammin kautta Turenkiin. Kotimyyntin ohella puhelinmyynti oli merkittävää ja siinä oli tekniikan lisäksi osattava muitakin niksejä. Riihimäki muisteli eräitä näistä niksistä vuonna 1973 seuraavasti:

"Myös puhelin oli varsin tärkeä työväline autokaupassa ja puhelinluettelot lähdeaineistona, mutta yhteydet olivat hitaita. Keskusneitosille lähetettiin usein leivoskahvit ja suklaata koska oletettiin tämän jouduttavan puheluita; olihan tuloksena ainakin herttainen ääni keskuksesta joka sekun lyhensi odottavan aikaa."

Helmikuussa 1928 Hämeen Auto Oy perusti Jyväskylään sivukonttorin, joka aloitti toimintansa edellisenä vuonna valmistuneen Elokuvateatteri Salomen (Asemakatu 5, rakennus purettiin 1979) alakerran liiketiloissa. Kilpailua ei puuttunut, sillä yläkerrassa oli V. Nyströmin Autoliike Oy ja läheisyydessä oli kaupungin ensimmäinen autokorjaamo, Keski-Suomen Autola ja Konepaja Oy. Sivukonttorin johtajaksi nimitettiin yhtiön apulaisjohtaja Lasse Riihimäki.

Hämeen Auto oli perustamisaikanaan Riihimäen sanoin "Jyväskylän

ensimmäinen varsinainen avoin automyymälä näyteautoineen, lukuunottamatta apteekkari Tawastin rohdosmyymälän yhteydessä olevaa osastoa Fordin myyntiä varten."

Alkuaikojaan elävä autokauppa ei suinkaan käynnistynyt helposti. Riihimäki lähetti jo talvisaikaan, ilmeisesti aiempien omien autonmyyntikokemustensa mukaisesti, autonmyyjän rekipelillä Keski-Suomen pohjoisosiin. Kauppoja ei silloin vielä syntynyt, mutta keväämmällä kauppoja saatiin päätökseen.

Sivumyymälän perustaminen Jyväskylään oli onnistunut ratkaisu, sillä ensimmäisen vuoden myynti ylitti odotukset. Jyväskylän piirin vuoden suhteellinen myynti nousi johtoasemaan koko maassa, mille seikalle GM Skandinavian julkaisussa oli omistettu kokonainen sivu nuoren johtajan potretilla varustettuna. General Motors Runor vuosikerta 1 n:o 6 marraskuu 1928 mainitsee:

"Vuoden yhdeksän ensimmäisen kuukauden Chevrolet -myynnissä Jyväskylän liike johti Suomen myyntiä: alueen tänä aikana rekisteröidyistä henkilöautoista 62 % ja kuorma-autoista 88 % oli Chevroletteja. Suomen keskiarvot vastaavasti 58 % ja 82 %."

Keskisuomalainenkin huomioi menestyksen ja lehdessä oli 29.6.1928 seuraava Hämeen Auto Oy:n toimintaa valottava uutinen:

Chewrolet-vaunulla suuri levikki Keski-Suomessa

Hämeen Auto Oy:n täkäläinen konttori ilmoittaa, että tähänastisiin tuloksiin saattaa olla tyytyväinen, sillä ennakkolaskelmat on täytetty. Tähän mennessä on Chewrolet-autojen myynti Keski-Suomessa enemmän kuin kaksinkertaistunut viime vuoden menekkiin verrattuna. Tämän on vaikuttanut näihin vaunuihin tehdyt tuntuvat parannukset sekä myyntikauden alussa tapahtunut huomattava hinnanalennus. Huomattavasti suuremmaksi olisi tähänastinen menekki noussut, ellei Tukholman kokoonpanotehtailla parhaana myyntikautena tapahtunut, vaikkakin lyhytaikainen työnselkkkaus, olisi viivästyttänyt tehtaan lähetyksiä. Eniten on kasvanut kuorma-autojen osto sekä yksityisten että ammattimaista kuljetusta varten, eikä ihmeikään, sillä Keski-Suomessa on tähän asti ollut kuorma-autoja suhteellisen vähän.

Lasse Riihimäki kirjoitti myöhemmin vuonna 1968 liikkeen värikkäitä alkuaikojia muistellen:

"Kun kuorma-autot tuolloin, kuten vielä pitkään myöhemminkin, tulivat alustoina, ilman ohjaamoja ja kun ohjaamot rakennettiin alustan päälle sovittaen niinkuin puku miehelle, viivästytti tämä suunnattomasti toimituksia ja kun koritehtaat olivat Tampereella asti, ei ollut muuta keinoa kuin suunnitella niiden

valmistusta täällä. Käännyin Blomin Ruumisarkkitehtaan, johtaja Martti Lounasvuoren puoleen ja niin yhdessä hiukan yksinkertaistutimme rakennetta ja mallia, mm. jättämällä toinen sivuovi pois (molempia ei voinut jättää) ja niin tilanne oli pelastettu, ohjaamoita alkoi valmistua, asiakkaat olivat tyytyväisiä."

Yksi näistä Blomin "koritehtaan" hytillä varustettuja Chevrolet-kuorma-autoista (rek. VA 1260) ostettiin vuonna 1928 Laukaan Kuusan Mannilan tilalle, missä sitä kuljetti palkkalaisena myöhemmin itsenäisenä kuorma-autolijana vaikuttanut autoilija Otto Hjelt. Toinen tällainen tilaustyönä valmistettu Chevrolet on yhä jäljellä Keski-Suomen tieliikennemuseossa Petäjävedellä. Saukkolahtelainen kiertävä kauppias Valde Parkkonen hankki sen vuonna 1928. Puusta ja vanerista oleva kori teetettiin kaupustelutarkoitukseen sopivaksi. Autolla ajettiin talvisodan syttymiseen asti vuonna 1939, jolloin se kätkettiin takavarikoinnin pelossa. Risto Höylä osti tämän oudolla tavalla säilyneen paikallista "koriteollisuutta" edustavan auton vuonna 1967 ja kunnosti sen museoautoksi.

Autojen ja niiden tarvikkeiden myynnin lisäksi Hämeen Autolla oli myös autokoulu ja autokorjaamo entisessä oluttehtaassa Vapaudenkatu 8:ssa eli Hämeenkatu 9:ssä (sittemmin tämä siirtyi hetkeksi Hämeen Autovarusteelle ja siellä toimi ainakin vuonna 1931 Jyväskylän Konepaja ja vuonna 1932 Jyväskylän Autokoulu ja Korjaamo, jonka omisti Oskari Tuomikoski). Puhelinluetteloä täydentävä lisäluettelo mainitsi vuonna 1930:

786 Hämeen Auto Oy., Autokorjaamo

Keskisuomalaisessa oli 10.4.1930 seuraava ajalleen tyypillinen reipas ilmoitus:

"Hämeen Auton Autokoulu ja Korjaamo Vapaudenk. 8, (Oluttehtaalla) puh. 786. - Autokoulumme paikkakunnan suurin ja täydellisin. Kokeneet opettajat. Täydelliset opetusvälineet. Autokorjaamomme ammattimiehet suorittavat autojen korjauksia huolella ja kohtuulliseen hintaan."

Hämeen Auton ja sen naapurissa olleen kilpailijan, Nyströmin autoliikkeen, viimeisten vuosien liikevaihdoista saa käsityksen niiden maksamia kunnallisveroja verratessa; huom. vuonna 1930 Hämeen Auto toimi vain ensimmäisen vuosipuoliskon ja Hämeen Autovaruste Oy jatkoi toisen vuosipuoliskon (1928 1000 mk oli ostoarvoltaan 1990 1475 mk):

vuosi	kunnallisvero, mk Hämeen Auto O/Y	kunnallisvero, mk V. Nyströmin Autoliike Oy
1928	9 968	2 744
1929	6 800	2 380
1930	3 160 (Hämeen Autov. yht. 3 776)	616 11 210

2. Hämeen Autovaruste Oy:n kuusi vuosikymmentä

2.1. Hämeen Autovaruste Oy:n alkuaikoja

2.1.1. Perustaminen

----laatikko : -----

varuste = Elias Lönnrotin Suomalais-Ruotsalaisen Sanakirjassa (1866-80) ensi kerran esiintyvä Antero Vareliuksen keksimä uudissana.

Jyväskylä oli maakunnallisesti Pohjois-Hämettä ja Keski-Suomea ja Vaasan lääniä; Vaasan ja Hämeen läänin raja oli Keljossa.

Hämeen Auto Oy (Tampere) ja sen sivukonttori (Jyväskylä) lopetti toimintansa kevätkesällä 1930 ja kesällä perustettiin Hämeen Autovaruste Oy. Uusi yritys toimi edeltäjänsä tiloissa ja sen nimi saatiin pienellä lisäyksellä entiseltä liikkeeltä. Johto säilyi Lassi Riihimäen käsissä. Lasse Riihimäki muisteli vuonna 1968 seuraavasti: "V.1929/1930 vaihteessa pääliike Tampereella luopui GM:n edustuksesta ja niinpä katsoin sopivan ajan tulleen perustaa oma yritys." Uudelle liikkeellä ei siis aloittaessaan ollut minkään automerkin edustusta.

Keskisuomalaisessa oli 17. heinäkuuta 1930 ilmoitus:

"Arv. Autonomistajat!

Täten koht. ilmoitamme avanneemme Hämeen Auto Oy:n entisessä liikehuoneustossa Asemakatu 5 täydellisen

Autovaraosa- ja tarvikeliikkeen ja tulemme pitämään kaupan m.m. Chevrolet- ja Ford- y.m. vaunujen varaosia sekä tunnettuja Goodrich Silvertown ja Lee-renkaita. Tulemme myymään sekä alkuperäisiä että erikoistehtaitten valmistamia varaosia.

Toivomme halvoilla hinnoilla ja nopealla toimituksella saavamme arv. ostajain suosion.

Hämeen Autovaruste O.Y.

Jyväskylä - Asemakatu 5. - Puhelin 701

Keskisuomalaisessa oli 22. heinäkuuta edelleen ilmoitus, jossa Hämeen Autovaruste Oy ilmoitti Hämeen Auto Oy:n lopettavan Jyväskylän

konttorinsa ja samalla tarjottiin ostettavaksi kuutta käytettyä autoa.

Hämeen Auton muuttumista Hämeen Autovarusteeksi voidaan seurata Jyväskylän kaupungin puhelinluetteloista, vaikka luetteloita ei 1930-luvulla suinkaan ilmestynyt vuosittain. Jyväskylän kaupungin ja sen ympäristön puhelinluettelo 1931 kertoi liikkeen toimipaikan muutoksesta ja mainitsi johtajan kotiosoitteen ja puhelinnumeron:

"Hämeen Autovaruste Oy., Asemakatu 5 701
- " - johtaja L. Riihimäki, Vaasankatu 4 702

Uuden yhtiön perustava kokous oli pidetty Jämsänkoskella 15. kesäkuuta 1930 ja johtokunnan ensimmäinen kokous oli 27. kesäkuuta. Yhtiöjärjestyksen vahvistamista koskeva valtioneuvoston päätös annettiin 22. heinäkuuta. Yhtiön asiakirjat jätettiin Jyväskylän kaupungin maistraattiin 3. syyskuuta ja liike merkittiin kaupparekisteriin 21. lokakuuta 1930, jossa se sai numeron 66,754.

Yhtiön sääntöjä valmisteltaessa käytettiin Hämeen Auto Oy:n yhtiöjärjестystä kirjaimellisesti konseptina. Tarvittavat muutokset tehtiin niihin lyijykynällä ja niin syntyi seuraava tarkoituspöytä:

"Yhtiön nimi on Hämeen Autovaruste O/Y, kotipaikkana Jyväskylän kaupunki, ja sen tarkoitus harjoittaa kauppaa autoilla, moottori- ja polkupyörillä sekä samaan alaan kuuluvilla koti- ja ulkomaan tavaroilla ynnä siihen liittyvää tehdasteollisuutta."

Pykälää muokattiin kuitenkin vielä, se kirjoitettiin puhtaaksi ja maistraattiin jätettiin seuraava lopullinen versio:

"Yhtiön nimi on Hämeen Autovaruste O.Y., kotipaikkana Jyväskylän kaupunki, ja sen tarkoitus harjoittaa kauppaa autoilla sekä autoalaan kuuluvilla koti- ja ulkomaan tavaroilla."

Yhtiön konseptissa oli lopussa käsin lyijykynällä kirjoitettu anomuslause ja selvitys merkittävistä osakkeista:

Aarne Haarla, johtaja	Jkoski	25 000 -
Lasse Riihimäki	" Jkylä	20 000 -
Heimo Riihimäki	Nuorukainen	5 000 -
O. A. Kankainen	Teknikko Tre	25 000 -
		yhteensä 75 000 -

Osakeyhtiön omistukseen vaadittiin osakeyhtiölain mukaan vähintään kolme omistajaa, mutta Hämeen Autovaruste Oy:n omistus muodostui kuitenkin loppujen lopuksi laajemmaksi eli uuden yhtiön osakkeita merkittiin:

Hämeen Autovaruste Oy:n osakeluettelo

25.8.1931 (osakkeen nimellisarvo oli 1000 mk; vuoden 1990 rahassa 1797 mk):

Sylvi Haarla	5 osaketta	(1-5)
Aarne Haarla	20 osaketta	(6-25)
Otto A. Kankainen	25 osaketta	(26-50)
Elli Riihimäki	5 osaketta	(51-55)
Heimo Riihimäki	5 osaketta	(56-60)
Lasse Riihimäki	15 osaketta	(61-75)

yhteensä 75 osaketta

KUVA

Myöhemmin perustajiksi mainittujen Aarne Haarlan, joka oli ollut kolmen osakkeen osakkaana jo emäyhtiössä Hämeen Autossa O/Y:ssä, O.A. Kankaisen (asui vuonna 1931 samassa kaupungin "neliössä", missä Hämeen Autovaruste sijaitsi, mutta muutti ilmeisesti samana vuonna Viipuriin) ja Lasse Riihimäen lisäksi heidän omaisensakin olivat siis muodollisesti perustamassa Hämeen Autovaruste Oy:tä. Käytännössä Riihimäen perheellä, Haarlan perheellä ja Otto Kankaisella oli

kullakin omistuksessaan kolmannes Hämeen Autovaruste Oy:n osakekannasta eli kullakin 25 osaketta. Näin omistuksen jakaantuminen kolmia ei ollut pelkästään muodollista osakeyhtiölain ehtojen täyttämistä; siihen olisi riittänyt vähintään kahden "ulkopuoleisen omistajan" yhteensä kaksi osaketta. Aika johti kuitenkin vuodesta 1936 lähtien osakkeiden keskittymiseen Riihimäen perheeseen, mikä lienee ollut alunperin tarkoituskin.

Omistusmuutokset vuodesta 1936 vuoteen 1946 olivat seuraavat:

- 2.9.1936 (kuusivuotiaalle) Aapo Riihimäelle siirrettiin osakkeet 21-25 (5 kpl Aarne Haarlalta, jolle jäi viisitoista osaketta /6-20/)
- 15.10.1936 (kahdeksanvuotiaalle) Heimo Riihimäelle siirrettiin osakkeet 31-45 (15 kpl Otto A. Kankaiselta, jolle jäi 10 osaketta/26-30 ja 46-50/)
- 15.10.1936 (kuusivuotiaalle) Aapo Riihimäelle siirrettiin osakkeet 46-50 (5 kpl Otto A. Kankaiselta, jolle jäi 5 osaketta /26-30/)
- 17.12.1936 (kuusivuotiaalle) Aapo Riihimäelle siirrettiin osakkeet 1-9 ja 11-20 (19 kpl Sylvi ja Aarne Haarlalta; Aarne Haarlalle jäi yksi osake /10/)
- 20.5.1943 (kaksivuotiaalle) Teppo Riihimäelle siirrettiin osakkeet 26-30 (5 kpl Otto A. Kankaiselta, joka jäi osakkeettomaksi).
- 22.5.1943 (tänä päivänä 13-vuotta täyttäneelle) Aapo Riihimäelle siirrettiin osakkeet 71-75 (5 kpl Lasse Riihimäeltä, jolle jäi 10 osaketta /61-70/)
- 24.3.1944 Hämeen Autovaruste Oy osti osakkeet 51-55 ja 61-69 (14 kpl, 5 kpl Elli Riihimäeltä ja 9 kpl Lasse Riihimäeltä, jolle jäi 1 osake /70/)
- 22.12.1945 (kolmikuukautiselle) Tuula Riihimäelle siirrettiin osakkeet 51-55 ja 61-63 (8 kpl Hämeen Autovaruste Oy:ltä, jolle jäi 6 osaketta /64-69/)
- 22.12.1945 (kolmivuotiaalle) Timo Riihimäelle siirrettiin osakkeet 64-69 (6 kpl Hämeen Autovaruste Oy:ltä, joka jäi osakkeettomaksi)

Näin Riihimäen perheen kolmannes oli muuttunut vuonna 1943 lähes koko yhtiön omistukseksi, kun Aarne Haarlalla oli vain yksi osake: Hämeen Autovaruste Oy:stä oli tullut käytännössä perheyhtiö. Huomattakoon, että Lasse Riihimäen kaikki lapset olivat vielä vuoden 1945 lopussa alaikäisiä, Heimo oli vanhimpana 17-vuotias, eli Lasse Riihimäki edusti holhoojana yhden omistamansa osakkeen lisäksi 53 osaketta. Vuoden 1946 alussa yhtiön osakkuudet jakaantuivat seuraavasti:

Aapo Riihimäki	34 osaketta	(1-9, 11-25, 46-50, 71-75)
Aarne Haarla	1 osake	(10)
Teppo Riihimäki	5 osaketta	(26-30)
Heimo Riihimäki	20 osaketta	(31-45, 56-60)
Tuula Riihimäki	8 osaketta	(51-55, 61-63)

Timo Riihimäki 6 osaketta (64-69)
Lasse Riihimäki 1 osake (70)

KUVA

Yhtiön johtokunnan pöytäkirjat eivät ole säilyneet täydellisesti, mutta omistusmuutokset vaikuttivat myös johtokunnan kokoonpanoon, kun verrataan vuosien 1930 ja 1945 johtokuntia:

1930 varsinaisina:

Aarne Haarla, O.A. Kankainen, Lasse Riihimäki
varajäsenet: Sylvi Haarla, Elli Riihimäki

1945 varsinaisina:

Aarne Haarla, Aune Riihimäki, Lasse Riihimäki

Viimeinen yhtiökokous, jossa Aarne Haarla oli itse läsnä, pidettiin vuoden 1950 maaliskuussa.

1940-luvulla sodan päätyttyä Hämeen Autovarusteen toiminnan tiimoilla esiintyy suunnitelma Lari Oy:stä. Nimi tuli Lasse Riihimäen etu- ja sukunimien alkukirjaimisesta. Yhtiön omistuspohjaa ja yhtiöjärjestystä suunniteltiin paperille 15.9.1946. Konseptissa, jossa käytettiin "entiseen tapaan" pohjana Hämeen Auton yhtiöjärjestystä, ja johon on lyijykynällä merkitty muutokset Hämeen Autovarusteeksi on edelleen Lari Oy:tä suunniteltu punakynällä. Paperin reunassa on punakynällä kirjoitettu "tuotesuunnitelmaa:

renkaat auto, renkaat polkupyörä, kumiletkut, konehihnat, kumijalkineita, kumitiivisteet, kumikaa...(epäselvää)"

Yhtiön omistus pohjaa suunniteltiin samalla:

Lasse Riihimäki, johtaja	25 000
Aune Riihimäki, rouva	25 000
Heimo Riihimäki, liikeapulainen	25 000
Aapo Riihimäki, opiskelija	25 000
Teppo Riihimäki, lapsi	25 000
Timo Riihimäki, lapsi	25 000
Tuula Riihimäki, lapsi	25 000
Hämeen Autovaruste Oy, osakeyhtiö	125 000
yhteensä	300 000 mk

Hämeen Autovaruste Oy:n varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidettiin 10.3.1950 Jämsänkoskella ja jossa olivat läsnä puheenjohtajana Aarne Haarla sekä Lasse Riihimäki ja Heimo Riihimäki, päätettiin muuttaa yhtiön nimi Lari Oy:ksi. 6.9.1950 päivätettiin valmis kirje asiasta Jyväskylän kaupungin maistraatille:

"Kun liikkeemme lähiaikoina muuttaa uuteen toimitaloonsa, on tarkoitus samanaikaisesti ottaa uusi toiminimi ja sen vuoksi asialla olisi kiire. Selitykseksi toiminimeen mainitsemme, että se johtuu allekirjoittaneen liikkeen perustajan etu- ja sukunimen alkukirjaimista."

Suunnitellun yhtiöjärjestyksen ensimmäinen pykälä kuului:

"Yhtiön nimi on Lari Oy, kotipaikkana Jyväskylän kaupunki ja sen tarkoitus on harjoittaa vähittäis- ja tukkukauppaa kaikenlaisilla kumialaan kuuluvilla koti- ja ulkomaan tavaroilla ynnä siihen kuuluvaa tehdasteollisuutta ja korjaustoimintaa sekä omistaa tarkoitusta varten kiinteistöjä."

Tarkoituksena oli siten ilmeisesti aluksi perustaa kumialan yritys, (liikkeeseen kuului tähän aikaan kumikorjaamo), jonka olisi omistanut Riihimäen perhe sekä perheen pääosin omistama Hämeen Autovaruste Oy. Kun Lari Oy:tä käsiteltiin Hämeen Autovarusteen johtoelimissä vuonna 1950, kyseessä ei liene enää uusi toiminta (liikkeen kumikorjaamon toiminta oli lopetettu vuonna 1949), vaan vain Hämeen Autovaruste Oy:n vieraalta tuntuneen Häme-alkuisen liikkeen nimen muuttaminen enemmän keskisuomalaisista asiakaskuntaa miellyttävämmäksi, joka sekin lopulta raukesi, kun 30.3.1957 pidetty yhtiökokous muutti yhtiöjärjestyksen ensimmäisen pykälän

seuraavaksi:

"Yhtiön nimi on Hämeen Autovaruste Oy kotipaikkana Jyväskylän kaupunki ja sen tarkoitus harjoittaa kauppaa moottoriajoneuvoilla ja tähän alaan kuuluvilla koti- ja ulkomaan tavaroilla sekä harjoittaa tähän alaan liittyvää toimintaa ja teollisuutta ja pitää autokoulua."

Yhtiön yhtiöjärjestys hyväksyttiin yhtiökokouksessa 12.12.1981 uusittavaksi osakeyhtiölain mukaiseksi.

-----laatikkoon-----

Osakkaana Karstulan Liikenne Oy:ssä

Liikennöitsijä Onni Heikkilä Karstulasta yhtiöitti toimintansa Karstulan Liikenne Oy:ksi. Perustava yhtiökokous pidettiin Karstulassa 15. marraskuuta 1947. Kun osakeyhtiön perustamiseksi tarvittiin kolme osakasta, muodostuivat uuden yhtiön osakkeiden omistussuhteet seuraaviksi: Onni Heikkilällä oli 139 osaketta, vaimollaan Lyyli Heikkilällä oli 10 osaketta ja johtaja Lasse Riihimäellä oli yksi osake. "Yhtiön hallituksen varsinaisiksi jäseniksi valittiin yksimielisesti Suomen kansalaiset liikkeenharjoittaja Onni Heikkilä, rouva Lyyli Heikkilä ja johtaja Lasse Riihimäki."

2.1.2. Asemakadulta Tellervonkadulle

Hämeen Autovaruste Oy jatkoi vuokralaisena toimintaansa Hämeen Auton tiloissa Asemakatu 5:ssä.

Lassi Riihimäen ensimmäinen vaimo oli jämsäläisen talon tytär. Appi joutui lunastamaan erään velan takauksen vuoksi Jämsän keskellä olleen Sillankorvan talon, jonka kellarissa oli autotallitilaa. Riihimäki halusi auttaa vaikeuksissa olevaa appeaan ja osti Sillankorvan, jossa ehti olla autokorjaamo 1920- ja 1930-luvulla. Toiminta ei ollut tuottoisaa ja niin helmikuussa 1932 Keskisuomalaisessa oli ilmoitus, jossa Hämeen Autovaruste tarjosi vuokralle Sillankorvan kiinteistöä. Talossa oli sittemmin matkustajakoti, kunnes siinä oli 1950-luvulla hetken aikaa Hämeen Autovarusteen sivupiste.

Jyväskylän uudella autoliikkeellä oli pian edessään toimipisteen muutto. Kun Hämeen Auto/Autovaruste menetti Chevroletin edustuksen naapurissa olevalle V. Nyströmin Autoliike Oy:lle, se edisti toiminnan muutosta ja muuttoa kilpailijan vierestä Asemakatu 5:stä Asemakatu 1:een (kulmatonttina myös osoitteena Rantakatu 31; 1907 rakennetussa tyyliiltään kansallisromanttisessa talossa oli aluksi Keski-Suomen kotiteosaitta, rakennus purettiin 1961). Paikalla oli sijainnut Jyväskylän ensimmäinen autoliike, Hj. E. Tawastin Jyväskylän Auto Osakeyhtiö ja sittemmin Aarne Makkosen omistama vuonna 1930 konkurssiin mennyt Kone ja Auto O.Y., minkä vuoksi kadun varren varsinaisen puisen liikerakennuksen lisäksi käytössä oli autokaupalle otollinen iso piha ja pihan perällä korjaamorakennus. Liikkeen ja johtajankin kodin osoitteenmuutos näkyi vuoden 1933 puhelinluettelosta:

"Hämeen Autovaruste Oy., Asemakatu 11701
 - " - johtaja L. Riihimäki, Yrjönkatu 181702

Aivan tarkka muuttopäivä ei ole tiedossa. Keski-suomalaisessa oli 29. lokakuuta 1930 ilmoitus, jossa liikkeen osoitteena oli vielä Asemakatu 5 ja seuraava ilmoitus, jossa osoite oli muuttunut Asemakatu 1:ksi oli vasta 4. elokuuta 1931; puhelinnumero oli ennallaan eli 701. Kaupankäynti lienee ollut vaikeuksissa koska ilmoituksettomana aikana kilpailijat ilmoittelivat näyttävästi. Jyväskylän kaupungin vuoden 1930 valtionveroluettelossa, joka on päivätty 7. toukokuuta 1931, on yrityksen osoitteena Asemakatu 1. Asemakadun aikana yrityksen henkilökunta pysyi pienenä jo johtajan monialaisuudenkin vuoksi. Lasse Riihimäki oli samalla johtaja, konttoripäällikkö, myyjä ja myyntipäällikkö. Varsinaista henkilökuntaa edustivat konttorin kirjanpitäjä, varaosamies ja muutama miestä, jotka purkivat käytettyjä autoja myytäväksi osiksi.

Vuodelta 1932 on säilynyt ensimmäinen kalustoluettelo, josta käy ilmi konttorin ja asiakaspalvelupuolen kalusto; luetteloon ei sisälly korjaamon työkaluja yms.:

1 kpl Varaosahyllyt ja lokeroakaappi
 1 " Painotuotekaappi
 1 " Matkasalkku
 1 " Kirjoituspöytä, Billnäs
 1 " Pöytä, pyöreä, "
 1 " Sohva "
 2 " Käsinojatuolia "

1 " Tuoli, tavall. "
 1 " Polkupyörä
 1 " Leimasintyyny
 1 " Vannelokerokaappi
 1 " Paperikori
 1 " Sakset
 1 " Kirjelaatikko
 1 " Akkunan pesulaite
 1 " Vaateharja
 1 " Saha
 1 " Viscard-reskontr.
 1 " Potkukelkka
 1 " Kassakaappi
 1 " Roneokaappi, johtokortteineen
 1 " Underwood kirjoituskone
 1 " Konekirjoituspöytä
 2 " Puhelinkoneita
 1 " Lokerokaappi
 1 " Reskontralaatikko
 1 " Korttilaatikko
 1 " Sanakirja Suom.ruots.
 1 " Paperikori
 2 " Mustetolppoja
 2 " Kirjelaatikoita
 1 " Kirjelävistäjä
 1 " Pankkisalkku
 1 " Kassalipas
 1 " - " -
 1 " Jarrunauha- ja paperiteline
 1 " Jarrunauhan katkaisija
 1 " Billnäs kirjoituspöytä
 1 " Peili
 1 " Vaatenaulakko
 1 " Käärelankateline
 1 " Kirjevaaka
 2 " Sylkiastioita
 5 " Nojatuoleja, topatt.
 1 " Varsiharja
 1 " Tukkopata
 1 " Sisävalaistuslaite (katkaisija)
 1 " Nimikyltti

Perjantaina 29. joulukuuta 1939 Jyväskylää pommitettiin.

Seuraavan päivän Keskisuomalainen kertoi tapauksesta seuraavasti:

"Eilen joutui Jyväskylä ensi kerran pommituksen kohteeksi, bolshevikkilientäjien käydessä puolen päivän tienoossa julistamassa Neuvostoliiton "rauhansanomaa", johon tällä paikkakunnalla sitten saatiin oikein käytännössä tutustua. Muutamia minutteja yli klo 12 alkoivat hälytyssireenit antaa hälytysmerkkejä ja pian sen jälkeen ilmestyi kaupungin ja lähiseudun yläpuolelle ryssien lentolaivue, käsittäen 7 konetta."

...

"Ryssät pudottivat muutamia kymmeniä räjähdys- ja palopommeja sekä ampuivat konekivääreillä maata kohti siviiliväestöä."

...

"Vaara ohi-merkki annettiin klo 13,40."

Pommeista ei kukaan kuollut, mutta konekivääriluoti surmasi yhden ihmisen. 31. joulukuuta Jyväskylää pommitettiin jälleen ja tällä kertaa ihmisuhreja oli parikymmentä ja useita rakennuksia vaurioitui pahoin, muun muassa Hämeen Autovarusteen pihanperän korjaamo kärsi vaurioita, joista Lassi Riihimäki laati oheisen tuhoutuneen omaisuuden luettelon. Siitä käy ilmi korjaamon kalustoa yms.

LAATIKKOON: POMMITUSTUHOLUETTELO

Oli selvää, että asemanseutu oli mahdollisten uusien pommitusten kohde ja niinpä vuoden 1939 lopun pommitukset aiheuttivat Asemakadun liikkeen varaston siirtämisen Keljon Sääksjärven rannalla olevaan Riihimäen huvilaan ja sieltä edelleen vuoden 1940 kuluessa uusiin liiketiloihin Tellervonkatu 7:ään. Keskisuomalaisessa oli 6. tammikuuta 1940 ilmoitus:

Liikkeemme muutettu
Tellervonk. 7:ään, puh 1702
Avoinna klo 7-9 ja klo 6-20
Hämeen Autovaruste Oy.

Lassi Riihimäki muisteli utta seutua vuonna 1951 ja vuonna 1970:

"Siihen aikaan tämä seutu oli kuin maalaiskylää, ihmiset kulkivat "kelteisillään" saunaan ja takaisin ja asumuksia oli harvassa."

...

"Kun liikkeemme kolmisenkymmentä vuotta sitten sijoittui nykyiselle paikalleen Tellervonkatu 7:ään asuintalon yhteyteen, pidettiin tätä seutua syrjäkaupunkina ja kun asemakaava näillä seuduilla ei ole aivan suoraviivainen ja kadut lyhyitä, tuotti aluksi vaikeuksia reitin neuvominen

asiakkaille. Katsottiinpa jo tarpeelliseksi käyttää mainoksissa asemakaavakarttaakin. Myöhemmin on lähistölle syntynyt muitakin alan liikkeitä. Milteipä viime tingassa onnistuimme saamaan rakennusluvan autokorjaamoja ja sen laajentamista varten näinkin keskelle tulevaa suurkaupunkia, millä seikalla tulee olemaan merkitystä autopalvelun alalla, vaikkakaan ei laskelmista voi jättää pois suurempien tilojen hankkimista ei kovinkaan kaukana tulevaisuudessa."

Vuodesta 1942 vuoteen 1949 eli aikana, jolloin renkaista oli pulaa ja kaikki mahdollinen rengasaines oli yritettävä käyttää viimeiseen asti, Hämeen Autovarusteella oli sivutoimipiste eli kumikorjaamo Cygnaeuksenkatu 12:ssa. Korjaamolla oli parhaimmillaan töissä kymmenkunta miestä.

2.1.3. Lamasta sotaan ja pulaan

Miksi uusi yhtiö perustettiin kesäkuussa? 1920- ja 1930-luvulla autokauppa, varsinkin varaosakauppa, oli sesonkimaista ja paras sesonki oli kevätkesällä. Niinpä Hämeen Auto ei halunnut lopettaa toimintaansa ennen tämän sesongin päättymistä ja siten uusi yritys, Hämeen Autovaruste Oy, joutui aloittamaan "hiljaisena vuodenaikana". Kauppaa oli kuitenkin ryhdyttävä käymään. Lasse Riihimäki muisteli vuonna 1955 seuraavasti yritystoiminnan alkua:

"Ensimmäisinä päivinä soi puhelin yhtenä ja pankeista kyseltiin johtokunnan kokoonpanoa ja osakepääoman suuruutta ym. Tukku liikkeitä, joilta olin siihen asti ostanut tavaroita vanhan ja vakavaraisen liikkeen laskuun, olivat arkoja myymään luotolla ja useimmiten lähettivätkin jälkivaatimuksella. Annoin kuitenkin heille sellaisen vihjeen, että varmaan ensimmäiset laskut maksetaan, mutta pitääkö varanne viimeisten suorituksista."

"Pula-ajalta johtuu mieleeni eräs pankkiasia. Tarjosin diskonttavaksi 600 markan suuruista vekseliä, jossa oli useampia nimiä, evättiin diskonttaus ilmoittaen, että siinä on jo yksi nimi liikaa."

Oman yrityksen ensimmäiset kilpailuongelmatkin ilmenivät:

"Jouduimpa kohta alkupäivinä tekemisiin lain ankaran kourankin kanssa, kun nim. yleinen syyttäjä syytti vilpillisestä

kilpailusta. Uusi liike jatkoi nim. välittömästi edeltäjänsä Hämeen Auto Oy:n huoneustossa Asemak. 5, jossa samalla kohdalla, meidän päällämme toisessa kerroksessa toimi ponteva kilpailijamme (Nyströmin autoliike), jolle Chevrolet myynti oli siirtynyt. Kun uusi toiminimemme syntyi niin kivuttomasti lisäämällä entisen perään "varuste", lisäsin entisen liikkeen Chevrolet-kilpeen sanan "varaosia" ja siitä se rapsu, muistaakseni 200 mk. sakkoa tulikin. Chevrolet-vinoristimerkki oli rekisteröity merkki ja tämän käyttämisestä oli rakas kilpailijamme kannellut yleiselle syyttäjälle, vaikka mielestämme mainos palveli meitä molempia, kun se sijaitsi meidän välissämme."

Uudessa autoliikkeessä oli myös pian edustettuna uusi automerkki: Volvo. Volvo-Auto oli juuri tähän aikaan laajentamassa myyntiverkostoaan ja vuonna 1930 Suomessa oli merkin edustus seitsemällä paikkakunnalla eli Turussa, Tammisaarella, Viipurissa, Tampereella, Jyväskylässä, Vaasassa ja Oulussa. Edustus, joka ei anneta yritykselle vaan henkilölle, saatiin ilmeisesti virallisesti vasta vuonna 1935, koska vuonna 1960 Lasse Riihimäki vastaanotti Volvo Auton toimitusjohtaja Lars Ljungbergiltä hopeisen lautasen, johon oli kaiverrettu Jyväskylän piirin alue ja sanat "Lasse Riihimäki 25 v edustaja Jyväskylän piirissä Lars Ljungberg 1960". Jyväskylän piiri käsitti silloisen Jyväskylän talousalueen eli se oli lähes sama alue kuin tuleva Keski-Suomen lääni, sillä poikkeuksella, että piiriin kuului ja kuuluu yhä Kuorevesi, Rautalampi ja Vesanto, muttei Joutsa, Kuhmoinen eikä Pihtipudas. Lasse Riihimäki muisteli Volvon edustuksen tuloa vuonna 1955:

"Autoedustuksena heti alunperin oli meillä Volvo, joka edelleenkin on päämerkinä, mutta auto, jota vasta muutamia vuosia sitten oli alettu Ruotsissa valmistaa, oli outo, tuntematon ja kalliskin ja vallankin rahan kireyden vallitessa työläs myydä."

Teknisesti laadukastakaan autoa ei ollut vallan helppoa markkinoida:

"Kuvaavaa silloiselle kilpailulle voin mainita, että kun Volvo alunperin rakensi kuutosmoottorinsa 7 runkolaakerilla ja naapurin edustama kuutonen (Chevrolet) oli varustettu vain kolmella, hoksasi hän (Väinö Nyström) mainostaa autoaan sillä, että tällöin on moottori herkempi, kun ei ole liian paljon hankausta. Ei auttanut muuta kuin lohduttaa epäilijöitä, että kai tuossa merkissä seuraavana vuonna on vain k a k s i runkolaakeria, sillä vähempää ei juuri voisi ollakaan."

Hämeen Autovarusteen ensimmäisen vuoden, käytännössä puolen

vuoden, myynti oli 384 000 mk, mikä tuotti voittoa 7 800 mk (1990 rahassa 648 883 ja 13 180 mk). Volvojen myynti käynnistyi hitaasti. Ensimmäisestä tehtiin kaupat vasta vuonna 1931. Kyseessä oli Volvo kuorma-auto mallia LV62 eli "kantti kertaa kantti" 410 cm:n akselivälillä. Auton osti korpilahtelaisen Nurmisen puutavaraliikkeen käyttöön talousneuvos Jussi Nurmisen poika Eero Juhani Nurminen, jonka nimissä Korpilahden kirkonkylän saha tuolloin oli. Johtaja Väinö Nurminen muisteli vuonna 1991 tätä Korpilahdella olleen sahan Jyväskylän Lutakon myyntivaraston, (jonka varastonhoitajana hän itse toimi vuodesta 1934) aiemman Chevrolet -kuorma-auton tilalle hankittua Volvoa ja ajan liikennöintiä:

"Autolla ajettiin pääasiassa Korpilahdella toimivan sahan ja Jyväskylän Lutakossa olevan myyntivaraston puutavarakuljetuksia (halkoja Uuraisten suunnasta ja sahatavaraa Korpilahdella Jyväskylään). Auto oli aikalaisekseen vankka, "oikea työkalu". Se toimitettiin suoraan Korpilahdelle. Koppi lienee ollut valmiina toimituksessa, ehkä tehty Ruotsissa, mutta lavat tehtiin itse.

Silloin ajettiin kesät talvet, talvella lumiketjut vetävissä pyörissä; aamulla kuuma vettä jäähdyttäjiin ellei ollut lämmintä tallia (valtatiet olivat 1930-luvulla aurattuja, nimismiespiirit vastasivat, aurattiin kuorma-autoin; syrjäteiden linjat, esim. Korpilahti - Petäjävesi, aurattiin linja-autojen edessä olevin auroin). Kuorma-auto vaihdettiin vuonna 1937 seuraavaan Volvo kuorma-autoon (LV84D, joka oli Hämeen Autovarusteen 47. myyty Volvo), jossa oli jo pyöreämmät kopin linjat (kopin teki Niemisen koritehdas Turussa), tämän auton hain itse Turusta. Hämeen Autovaruste romutti ilmeisesti tällöin aiemman kuorma-auton. Meillä oli erikseen yksi mies autoja huoltamassa. Renkaat olivat suurin ongelma, alimitoitettuja, kuormitus liian kova kantokykyyn nähden, ja huonolaatuisia. Rengastyöt olivat arkipäivää tien päälläkin."

Lasse Riihimäki totesi 60-vuotiaalle Suomen Volvon toimitusjohtajalle Lars Ljungbergille Helsingissä 2. syyskuuta 1962 pitämässään juhlapuheessa sotaa edeltävästä Volvojen myynnistä:

"Pientä oli Volvon myynti ennen sotia, ja sota keskeytti myynnin pitkäksi aikaa kokonaan. Ei auto 30-luvun alussa ollut koreudellakaan pilattu, mutta puiseva ja tukeva, liiankin lujatekoinen, jottei silloisten säännösten vuoksi kantavuutta jäänyt niinkään paljoa kuin paljon heikompien kilpailijoiden merkeillä."

Talouden lama oli syvimmillään vuonna 1932. Kauppaa oli silti yritettävä käydä. Keskisuomalaisessa oli ilmoitus 22. huhtikuuta:

"Huolimatta valuuttasuhteista johtuneista yleisistä hintain korotuksista myydään Ruotsin kruunun alhaisen kurssin vuoksi VOLVO-laatuvaunuja miltei "kulta-ajan" hintoihin
Yksinmyyjä Keski-Suomessa:
Hämeen Autovaruste O.Y.
Jyväskylä Asemakatu 1. Puh 701.

Hämeen Autovaruste onnistuikin tänä vuonna myymään peräti neljä Volvo kuorma-autoa. Ostajina olivat Arvi Salonen Muuramesta, Onni Koskinen Jyväskylästä, Eino Lehtonen Saarijärveltä ja Lauri Forsman Jämsänkoskelta.

Vuosi 1933 oli Hämeen Autovarusteelle synkkä. Liike möi vain yhden uuden auton eikä siis ollut ihme, että vuoden liiketoiminnan tulos oli tappiollinen. Lasse Riihimäki muisteli vuonna 1955 tätä ankeaa vuotta:

"Tällöin pääsivät veroherratkin elementtiinsä, nimittäin verottamaan harkintansa mukaan liikkeen laatuun ja laajuuteen katsoen ja mätkäyttivät veroja tuntuvasti enemmän kuin edellisiltä voittoa tuottavilta vuosilta. Kyllähän liikkeen laajuus sitä edellytti, sillä olihan meillä henkilökuntaa, asiapoikaa lukuunottamatta kokonaista 3 henkeä ja vuosimyyntikin kokonaista 569.976:- (1990 rahassa 963 145 mk). Otin tuosta oppia eikä senjälkeen liike näyttänyt tappiota ..."

Vuoden 1933 ainoa myyty auto oli kuitenkin seurauksiltaan merkittävä. Auton, kuorma-auton alustan mallia LV72E (rek. VA-3550), josta tuli aikanaan myös Keski-Suomen ensimmäinen Volvo -linja-auto, osti nimittäin vuonna 1927 kuorma-autoilijan uransa aloittanut karstulalainen pientilallisen poika, työmies Onni Heikkilä. Hän osti auton velaksi ja sai sille liikenneluvan 27. marraskuuta 1934, mistä sanomalehti totesi:

"Pientilallinen O.A. Heikkilä Karstulasta on saanut luvan ammattimaiseen autoliikenteen harjoittamiseen yhdistetyllä henkilö- ja kuormavaunulla linjalla Karstula - Pylkönmäki - Myllymäki as. taksan ollessa 50 penniä henkilöltä ja 1 penni tavarakilolta kilometriä kohti."

Lasse Riihimäki muisteli tätä merkittävää kauppaa juhlapuheessa vuonna 1960:

"Ensimmäisen linja-volvon osti vuonna 1933 joht. Onni Heikkilä ensiksi kuorma-autona, muuntaen sen senjälkeen sekajunaksi (= pieni matkustamo ja lava) ja vielä kokonaan linjavaunuksi, jolla aloitti laajaksi paisuneen liikenteensä (= Karstulan Liikenne)."

Linjoja tuli lisää ja vuonna 1938 Heikkilä sai luvan Karstula - Jyväskylä linjalle. Lasse Riihimäen ja Onni Heikkilän elinikäinen ystävyys syntyi ensimmäisen liikesuhteen myötä.

Vuoden 1933 huono tilanne korjaantui kuitenkin jo seuraavan vuonna: Hämeen Autovaruste möi tällöin peräti seitsemän uutta Volvoa; neljä kuorma-auton (yksi LV71 ja kolme LV72) ja kolme linja-auton (LV74) alustaa. Yhden viimeksi mainituista osti multialainen liikennöitsijä Raitanen, auto siirtyi sittemmin Jussi Töysälle.

Lasse Riihimäki muisteli lamakaudesta selviytymisen keinona käytettyä, liikkeelle pitkään tuottoisaksi muodostunutta ja hänelle itselleen erityisen tärkeää käytettyjen osien uudelleen käyttöä, eli silloisella kielellä romutustoimintaa, vuonna 1955:

"Kun uusien autojen myynti ei olisi liikettä alunperin jaksanut ylläpitää ja kehittää, oli pakko tehdä myöskin käytettyjen autojen kauppaa ja harjoittaa niiden romuttamista ja käytettyjen varaosien myyntiä, jota on kuin perinteenä harrastettu edelleenkin. Parhaana kauppana muistan ehkä vuodelta 1932, kun ostin eräästä pakkohuutokaupasta 3 T-Fordia yhteiseen hintaan 675:- mk (1990 rahassa 1133 mk). Näistä valikoimalla parhaat osat yhteen autoon sain liikkeelle kunnollisen ajokin, loput osat myytiin varaosina ja kärryn akseleiksi. Näin saadulla autolla teinkin sitten perheen kanssa rengasmatkan Keuruu-Virrat-Ruovesi-Tampere ja yhtä rengasvaihtoa lukuunottamatta matka onnistui erinomaisesti. Auton vaihdoin paluumatkalla Jämsänkoskella 2.100 markan (1990 rahassa 3 524 mk) välirahalla hyvänlaiseen polkupyörään, josta vielä tuli muutama satanen."

Autokaupan tekniikasta hän totesi:

"Autokauppa tehtiin vakavasti oikealle lomakkeelle vuokrasopimuksena, sillä kysymyksenä oli vähittäismaksukauppa."

Lasse Riihimäki ei harrastanut juuri muuta kuin työtään, mutta hän oli kuitenkin mukana perustajajäsenenä vuonna 1935 perustamassa moottoripyöräurheiluseurana tunnetuksi tullutta Keski-Suomen moottorikerhoa. Moottoripyörät eivät olleet vieraita Riihimäen liikkeelle, sillä vuonna 1938 myytiin 15 ja vuonna 1939 7 moottoripyörää. Ekonomina hänestä tuli kerhon rahastonhoitaja vuosiksi 1936-1939.

Vuonna 1935 Hämeen Autovaruste möi ensimmäisen Hesselmanin moottorilla varustetun Volvon, jonka osti Mäki & Mäkilä (sittemmin

Jämsänkosken Liikenne). Näihin aikoihin solmittiin myös monet "merkkiuskolliset" kaupat. Esimerkiksi laukaalainen kuorma-autoilija Onni Virtanen osti toukokuussa Volvo LV72D kuorma-auton ja siitä lähtien aina 1990-luvulle asti perheen käytössä on ollut vain Volvoja niin kuorma- kuin henkilöautoina. Kyseinen kuorma-auto oli Keski-Suomen ensimmäinen paripyörällinen kuorma-auto, jota käytettiin myös henkilökuljetuksiin (lavalle laitettiin vain penkit) ja auto oli muunnettuna käytössä peräti vuoteen 1953. Virtanen maksoi auton lopullisesti vuonna 1936 voitettuaan raha-arvalla 100 000 markkaa (1990 rahassa 161 840 mk), mistä hän ei tosin silloin puhunut kenellekään. Pitkäikäinen oli sekin Volvo LV95-kuorma-auto, jonka sahanomistaja Heikki Paavola Karstulan Kangasahosta osti vuonna 1938 ja jolla ajettiin sittemmin 1960-luvun alkuun asti.

1930-luvun puolivälin lehti-ilmoituksissa tarjottiin myyntiin Volvojen lisäksi muun muassa Norton- ja Triumph-moottoripyöriä, Nokian renkaita, Hoffman kuulalakeereita ja Sem-magneettoja. Ajalle oli ominaista, että autonomistajat ostivat varaosat ja huollot tehtiin itse. Siten autonkuljettajista kehittyi tulevien korjaamojen kantahenkilökunta. Erikoistuminenkin alkoi, kun vuoden 1939 linja-autoaikataulussa oli ilmoitus: "K. Heikkilän Auto Korjausliike Taulumäki Volvo-huolto".

Lamalla alkanut ja sotaan päättynyt 1930-luku oli kuitenkin autokaupalle menestyksenkäs. Hämeen Autovarusteessa myytiin tällä ensimmäisellä 10-vuotiskaudella yhteensä 105 autoa (myyntikirjassa mainitaan 104), joista 54 oli linja-autoja. Lasse Riihimäki totesi vuonna 1955:

"V:sta 1939 olisi tullut loistovuosi, sillä 1940 odotettuja Olympialaisia silmällä pitäen liikennöitsijät tilasivat linjavaunuja runsaasti, kuka 4 kuka 5 kpl kerrallaan. Mutta sota keskeytti hyvät toiveet - autotilaukset peruuntuivat ja uusien autojen saanti loppui 4-5 vuodeksi kokonaan (tauko kesti käytännössä 7 vuotta)."

Johtaja Lasse Riihimäki oli määrätty sotilaspiirin toimesta vuonna 1935 Moottoriajoneuvojen ottolautakunta N:o 14:n jäseneksi ja kun talvisota syttyi, sotapalvelus jatkui omalla alalla.

Lokakuussa Suomen varautuessa sotaan Seinäjoen teollisuuspiiri perusti käskyn mukaisesti Jyväskylään Autovarikko 5:n (AutoV 5). Taloushallinnollisesti varikko oli Jyväskylän Suojeluskuntapiirin

Esikunnan alainen. Jyväskylän ajoneuvokorjaamot yms. yritykset määrättiin tekemään töitä varikon alaisuudessa. Varikon hallinto-osat sijoitettiin torin varrella olevan Kauppakoulun tiloihin. Yksikön päällikkö oli diplomi-insinööri, insinöörikapteeni Kalle Ihalainen ja varapäällikkö oli diplomi-insinööri, katsastusmies, reservin vänrikki Tauno Lipas.

Sodan uhan vuoksi inventoitiin erilaisten tärkeiden tuotteiden varastot ympäri Suomea. Kun lokakuun puolivälissä 1939 inventoitiin maan autonrenkaat ja lumiketjut, osoittautui, että Hämeen Autovarusteella oli Jyväskylän suurin rengasvarasto, sillä ulkorenkaita oli 50 kpl (6.00" x 16" 30 kpl), sisärenkaita 28 ja lumiketjupareja oli kolmet.

Sota syttyi 30. marraskuuta 1939 ja 1. joulukuuta "vapaaehtoinen II luokan nostomies, autoliikkeen johtaja, ekonomi" Lasse Riihimäki ilmoittautui varikon palvelukseen. Muita vapaaehtoisia olivat muun muassa huoltoaseman esimies Oskari Tuomikoski, josta tuli apulaistarkastaja, ja kumikorjaamon omistaja Valdemar Nokipii, josta tuli varaosa- ja rengasvaraston hoitaja. Riihimäki sai varikon kamreerin eli talouspäällikön tehtävän. Uudenvuodenpäivänä 1940 Riihimäki nimitettiin Puolustusministeriön esittelyssä sotilasalivirkamieheksi. Tähän aikaan varikon alaisuudessa työskenteli peräti 58 alan ammattimiestä. Lasse Riihimäki palveli varikolla koko talvisodan lomauttamiseensa 17.6.1940 asti. Palvelusaikaa kertyi siis 6 kuukautta ja 17 päivää.

Jatkosotaan varustauduttaessa Jyväskylään perustettiin Autovarikko 2 (AutoV 2):

"3313:n miehet saivat käskynsä 16.6.41 noin kello 17, jossa kokoontuminen oli määrätty Jyväskylän korkeakoululle samana päivänä kello 24.00 mennessä"

Miehet majoitettiin Kauppakoululle, jossa varikon johtokin oli. Varikon alaisuuteen määrättiin Jyväskylän alan yritykset:

"Paikkakunnalla olevat autokorjaamot Are, Nyström, Sisä-Suomen Moottori, Heikkilä ja Aarnio sekä kaksi rengaskorjaamoita varattiin varikon käyttöön. Autoliikkeiden varaosavarastot huomioitiin ja Jyv. Sk:piiriä (Suojeluskuntapiiriä) kehoitettiin takavarikoimaan piirin alueella olevissa kumikorjaamoissa olevat korjattavat renkaat."

Mainitut kaksi rengaskorjaamoja olivat Jyväskylän Kumikorjaamo ja Jyväskylän Rengashuolto ja lisäksi varikon käyttöön varattiin Valkosen Jäähdyttäjäkorjaamo ja L. Romppasen Moottoripyöräkorjaamo. Aluksi osa miehistä puuttui, muun muassa Lassi Riihimäki:

"Tarviketoimiston päälliköksi määrätty johtaja L. Riihimäki toimi moot.ajon.ottolautakunnassa"

Mutta Riihimäki saapui riviin 23. kesäkuuta.

Varikon alaiset korjaamot työskentelivät pääasiassa "rauhanaikaisessa kokoonpanossaan" entisissä tiloissaan ja laskuttivat töistään varikkoa tai suojeluskuntapiiriä. Varikko määräsi korjaamon johtajan, maksoi henkilöstön palkat ja korjaamossa suoritettiin töitä ainoastaan varikon kirjoittamien työmääräysten perusteella.

"Varaosa- ja tarvikevarasto perustettiin välittämään tarvikkeita autokenttävarikoille, paikallisille joukko-osastoille sekä skpiireille. Jakelun helpottamiseksi on varasto jaettu kolmeen erillään olevaan varastoon: tarvike- ja varaosavarastoon, kumivarastoon, sekä romu- ja ketjuvarastoon, joissa kussakin on varastonhoitajan apulainen.

Tavaran hankinta oli määrätty tapahtuvaksi Kväl:in (Kuljetusvälinosaston) välityksellä, mutta koska tämä olisi pakoittanut varikon pitämään suurta ja kallista varastoa, on varikko Kväl:ltä saanut erikoistapauksissa luvan toimittaa varaosia suoraan eri paikkakunnilla maassa olevista autoalan liikkeistä. Tämä toimenpide on suuresti helpoittanut toimintaa, etenkin mitä tulee Ford, Chevrolet ja Volvo auton varaosiin nähden, koska paikkakunnalla on mainittujen automerkkien edustukset. Paikallisia edustajia on sitäpaitsi kehoitettu pitämään monipuolista varastoa."

Tarviketoimiston henkilöstöön kuului päällikkö, varapäällikkönä toimiva varastonhoitaja, varastonhoitajan apulaiset edustaen varaosa- ja tarvikevaraston eri osastoja sekä varastoapulaiset ja toimistohenkilöt.

Varikon toiminta oli vilkasta. Vuonna 1941 korjattiin 301 henkilöautoa, 1173 kuorma-autoa, 114 linja-autoa ja 419 moottoripyörää. Tarvike- ja varaosavarasto lähetti 4679, rengasvarasto 369 ja romuvarasto 129 lähetystä.

Riihimäki oli varikon töissä 22. marraskuuta asti. Tuolloin hänet siirrettiin Laatokan pohjoisrannalla Pitkärannassa toimivaan Kanta-Hämeen Suojeluskuntapiirin perustamaan Autokenttävarikko

6:een.

"Esimiesasemassa olevista on siirretty sot.virk. Lasse Riihimäki, joka toimi varaosa- ja tarviketoimiston päällikkönä, Auto KV 6:een ja hänen sijaansa on siirretty sot.virk. B. Granberg, joka aikaisemmin oli varaosa- ja tarviketoimiston päällikön apulaisena."

Riihimäki oli autokenttävarikon korjaamonvalvojana 12. huhtikuuta 1942 saakka, jolloin hänet siirrettiin takaisin Jyväskylään Autovarikko 2:een laskutuksen tarkastajaksi. Hänet vapautettiin palveluksesta ja kotiutettiin alikersantiksi ylennettynä 3. lokakuuta 1942. Jatkosodassa hänelle kertyi siten palvelusaikaa 1 vuosi 3 kuukautta ja 11 päivää.

Riihimäen sodan ajan Jyväskylän sijoitukset mahdollistivat omankin liikkeen asioiden hoitamisen ja hänen ollessaan Pitkärannassa liikettä hoiti asepalvelusta vapautettu Risto Kantonen (Kantonen perusti sittemmin Volkswagenia ja Audia edustavan Jyväskylän Autotarvike Oy:n).

Sodan ja sitä seuranneen säännöstelyn aikana (autoalaa koskeva ensimmäinen säännöstelypäätös annettiin 29.6.1942) piti tulla toimeen sillä tavalla, jota oli ollut varastossa sodan syttyessä ja sillä uudella tai vanhalla, jota onnistuttiin hankkimaan. Valtakunnallisesti autovaraosia hankittiin toisaalta kotimaisten varaosien tuotantona (Jyväskylässä Puolustusvoimia varten Atko O/Y, Hienopaja Hehku ja Autokauppa ja -tehdas Oy) ja toisaalta autovaraosaliikkeiden normaalien kanavien kautta; muun muassa Ruotsista saatiin koko sodan ajan varaosia. Siten myynti koostui pääasiassa pienosien, kuten pulttien ja laakereiden, ja käytettyjen osien, kuten autoista romutettujen kärrynakselistojen, ja kivihiilen, puuhiilen ja pilkkeiden myynnistä. Viimeksi mainittuja valmisti sotia ennen muun muassa autokorjaamo pitänyt Oskari Tuomikoski Palokassa. Ainoat myydyt uudet ajoneuvot olivat Saksasta saatuja kolmi- ja nelipyöräisiä kaksitahtimoottorisia lavallisia Vidaleja. Esimerkiksi Hämeen Autovarusteen talvisodan aikainen lehti-ilmoitus 24.12.1939 kauppasi "Muutamia käyttökelpoisia käytettyjä Kuormavaunuja sekä hyviä kärrynpyöriä autonpyöristä tehtyjä, varastossamme Hämeen Autovaruste O.Y. Jyväskylä Asemakatu 1 Puh 1701 & 2112" ja lehti-ilmoitukset jatkosodan ajalta vuonna 1944 tarjosivat "Kärrynpyöränrenkaita KHM:n (kansanhuoltoministeriön) lupia vastaan" ja "Volvo pilkekaasuttimia" ja sodan loputtua vuonna

1945 "Volvo-varaosia", "Vidal-pakettivaunuja",
 "Nokia-autonrenkaita" ja "Akkuja".

Lasse Riihimäki muisteli vuonna 1977 häkäkaasun aikaa:

"Puuhiilen kanssa pelaaminen oli sottaista hommaa. Mutta häkälaitteilla vaan ajettiin. Vaikka auto oli laiskempi, niin se oli sitkeämpi kuin bensavehje. ... Kerran menin käytetyllä Volvolla Jämsään. Matkalla jouduin vaihtamaan hiilet Nurmisen sahalla Korpilahdella. Mutta sieltä sain niin hyvin poltetut hiilet, että pääsin pitkällä vaihteella Nikkarinmäenkin ylös Jämsänkoscikella. Se oli niin jyrkkä mäki, ettei sitä päässyt polkupyörälläkään."

Sota-aikana ja sitä seuraavana pula-aikana autoilua haittasi erityisesti renkaiden puute. Asiaa pyrittiin korjaamaan käyttämällä uudestaan entinen rengasmateriaali. Hämeen Autovaruste perusti syksyllä 1942 Cygnaeuksenkatu 12:een kumikorjaamon, jonka toiminta jatkui vuoteen 1949.

Hämeen Autovarusteen edustama Volvo muodosti pääosan myydyistä autoista. Ennen vuotta 1950 henkilö- ja pakettiautojen myynti oli vähäistä, vain neljä autoa. Ensimmäinen Volvo-henkilöauton, PV53, ostivat joulukuussa 1938 suolahtelaiset Irja ja Sulo Anttila. Vuonna 1939 toivakkalainen autoilija Urho Häkkinen ja karstulalainen liikennöitsijä Onni Heikkilä ostivat PV56-autot. Volvojen lisäksi tänä vuonna myytiin kaksi Renault Juvaquatrea, joiden ostajina olivat R.J. Erkki Liikanen ja Matti Vehkala. Henkilöautoja tärkeämpiä olivat kuorma- ja linja-autot, joita myytiin 148 kappaletta. Erityisesti vuodet 1938-1939 olivat vilkkaita. Ensimmäiset varsinaiset myydyt linja-autot olivat ne kaksi "pitkänokallista" B11-alustaa, jotka jyväs kyläläinen liikennöitsijä Toivo Rikkinen ja "jousalainen" yhtiö Nojonen & Kuitunen ostivat vuonna 1936. Alla olevassa kuvasta käy ilmi liikkeen vuosina 1931-1950 vuosittain myymät uudet Volvot. Huomaa, että vuosina 1930 ja 1941-1946 ei myyty uusia Volvoja sekä että linja-autot ja kuorma-autot sekä paketti- ja henkilöautot on laskettu yhteen. Kaiken kaikkiaan Volvoja myytiin vuosina 1930-1950 156 kappaletta, joista linja-autoja ja kuorma-autoja oli 152 kappaletta ja henkilöautoja neljä.

KUVA

Autojen lisäksi liike möi vuosina 1938-1939 22 moottoripyörää, jotka kaikki olivat nk. länsipyöriä. Sodan aikana myytiin siis vain neljä Volvo kuorma-autoa, jotka kaikki olivat mallia LV127 ja ne menivät yrityksille: Haarlan Selluloosayhtiö (Lievestuore), Oy Keskus (Jyväskylä), Osuuskunta Mäki-Matti (Jyväskylä) ja Jämsän Osuusliike (Jämsä). Pula-aikana vuonna 1945 ja 1946 myytiin kuusi Volvo kuorma-autoa, joilla mainittiin SA-numero, eli kyseessä lienevät puolustusvoimilta saadut käytetyt autot. Kipeästi kaivattujen kuorma-autojen ostajina olivat:

kaksi LV122, Haarlan Selluloosayhtiö; yksi LV122, J. Nurmisen Puutavaraliike (Korpilahti); yksi LV83, Olavi Uusitalo (Jämsä), yksi LV85D, Matti Rautiainen (Konginkangas), yksi LV182D, Jämsänkosken Liikenne Oy ja yksi LV132D Viljami Rautiainen (Konginkangas). Vuonna 1947 kaupankäynti alkoi sitten käynnistyä ja tuolloin myytiin ensimmäinen dieselmoottorinen Volvo-linja-auto, se oli Jämsänkosken Liikenteen ostama B513.

Uusien autojen osalta pula hellitti todella vasta vuonna 1948 ja "Hämeenauto" möi 24 autoa. Vilkastuva linja-autoliikennöinti tarvitsi autoja. Muun muassa Korpilahden Linja osti vuonna 1948 ensimmäisen uuden linja-autonsa, Volvon. Kauppa versoi sittemmin monta lisäkauppaa: Lasse Riihimäen pienessä muistikirjassa on merkintä vuodelta 1965, jonka mukaan Korpilahden Linja ja Nurmisen saha olivat ostaneet ensimmäisen auton (kuorma-auto) vuonna 1931 ja vuoteen 1965 mennessä 11 linja-autoa ja 5 kuorma-autoa. Vuonna 1948 ostettu linja-auto oli Volvo B513D eli Bulldog-mallinen alusta, jonka kori tehtiin Helsingissä Kutterilla. Hämeen Autovaruste möi näitä alustoja tänä vuonna 7 kappaletta. Auton dieselmoottori osoittautui erinomaiseksi ja aluksi vierastettu tylppänokkainen korimallikin oli tilava.

Vuonna 1949 myytiin ensimmäinen sodan jälkeinen uusi henkilöauto. Se oli Simca Aronde ja ostajana oli Karstulan Liikenne Oy. Ajoneuvojen myynti ei rajoittunut moottoripyöriin ja autoihin. Maatilan poikana Lassi Riihimäki piti mielellään varastossa erilaisia maatalouskoneita, vaikka niiden tuotto jäikin ilmeisen vähäiseksi. Vuonna 1946 saatiin myyntiin ensimmäinen sodanjälkeinen Volvo-traktori ja ensimmäiset kaupat tehtiin vuonna 1947, Volvo T-21:n osti juokslahtelainen Yrjö Koskinen. Vuosina 1948 ja 1949 myytiin kumpanakin yksi T-22.

Sota-aika aiheutti monenlaista epävarmuutta liiketoimintaan ja saatavia jäi saamatta. Yritys laati vuonna 1940 muun muassa seuraavat tapaukset sisältävän epävarmojen saatavien selvityksen Jyväskylän kaupungin taksoituslautakunnalle eli verottajalle:

"Kytöoja, Paavo, Jämsänkoski, saatava 4.849:65. Ainoastaan autonajosta hankkiva, itse joutunut syksyllä sotapalvelukseen ja auto otettu puolustuslaitokselle, josta korvaus joutunut auton lailliselle omistajalle O/Y Volvo-Auto A/B:lle. Auto mennyt sodassa ala-arvoiseen kuntoon. Saatavamme johtuu auton ostossa tarvitun käsirahan rahoituksesta. Ei mitään ulosmitattavaa omaisuutta."

"Lähteinen, Kivijärvi, saatava Smk. 327:-. Velallinen ehkä vilpillisessä mielessä ilmoittanut väärän nimen ja osoitteen, eikä tavattu tällä nimellä mistään."

"Pölkki, Martti, Soini, saatava 3.671:50. Kaatunut rintamalla joulukuussa eikä jättänyt mitään omaisuutta."

Selvityksen lopuksi Lasse Riihimäki totesi:

"Lopuksi huomautamme, että liikkeemme myynti kärsi tuntuvasti loppuvuoden aikana autojen valtiolle oton johdosta sekä sen johdosta, että allekirjoittanut kohta lokakuun alussa joutui armeijan toimiin jääden liike vaillinaisen henkilökunnan huostaan."

Alla on kuvassa Hämeen Autovaruste Oy:n liikevaihto vuosina 1930, 1934 ja 1939-1950 miljoonaksi markaksi pyöristettynä ajan markkoina ja vuoden 1990 markoiksi muutettuna. Vuosien 1930 (huom. vain puoli vuotta) ja 1934 liikevaihdot ovat Riihimäen yksityispapereista, liikkeen tämän ajan tilikirjat ovat kadoksissa. Vuosien 1939-1950 liikevaihto on laskettu "inventaariokirjasta".

KUVA

Vuosien 1930-1938 liikevaihdosta saanee suuntaa antavan käsityksen, kun katsoo Jyväskylän kaupungin alueen kunnallisveron ja valtionveron veroluetteloiden verotustietoja; mukana on vertailun vuoksi vuosi 1939, jonka liikevaihto oli 1,4 miljoonaa markkaa (1930 ja 1938 1000 mk oli 1990 1690 mk ja 1476 mk):

 .. = asiakirjat hävitetty arkistosta

vuosi kunnallisvero, mk valtionveron määräämistä
 varten "vähentämättömän
 veronalaisen tulon
 määrä", mk

1930	616	ei veronalaista tuloa
1931	462	..
1932	930	10 400
1933	2 767	ei veronalaista tuloa
1934	3 009	..
1935	2 784	26 700
1936	2 452	..
1937	5 370	56 700
1938	7 677	87 400
1939	5 328	40 300

1930-luvun toiminta on verotustietojenkin mukaan ollut vilkkainta vuosina 1937-39, huippu koettiin vuonna 1938. Liikevaihtoa tarkasteltaessa on myös merkille pantavaa, että Hämeen Autovaruste ei loppujen lopuksi joutunut panemaan "lappua luukulle" sota-aikana, vaikka autoja ei myyntiin liiennytäkään, vaan liikevaihto jopa kasvoi esimerkiksi vuonna 1944. Liikkeen vuoden 1944 tulos oli hyvästä liikevaihdosta huolimatta tappiollinen 251 736 mk (1990 rahassa 138 099 mk), minkä johdosta johtokunnan pöytäkirjaan kirjattiin vuonna 1945:

"Syynä tilivuoden tappioon on osaltaan vaikuttanut kuusi korjaamon töiden keskeytykset ammattiväen puutteen takia ja kahden työnjohtajan vaihdokset vuoden ajalla."

Kun oli pula, kaikki myytäväksi saatava kävi kaupan. Lasse Riihimäki muisteli sota-aikaa ja sen jälkeistä pula-aikaa seuraavasti vuonna 1955:

"Sodan aikana ja sen jälkeisenäkin aikana autojen romutus joinakin vuosina oli liikkeen tärkeimpänä toimintana, jopa jotkut luulivat liikettä romukaupaksi."

2.2. Autokaupan puitteita 1950-luvulta lähtien

2.2.1. Volvo: pienestä autotehtaasta konserniksi

Autoistuminen jatkui maailmansodasta palautuvassa läntisessä maailmassa. Kansainvälistä kehitystä ei hievauttanut kuin hetkeksi kaksi öljykriisiä: vuonna 1956 Suezin kriisi ja vuonna 1973 Opec-maiden aiheuttama nk. öljykriisi.

Volvo oli sodan jälkeen yhä pieni pohjoinen autotehdas. Yritystä sen perustamisesta lähtien vuodesta 1927 johtanut toimitusjohtaja Assar Gabrielsson jäi eläkkeelle vuonna 1956 ja hänen seuraajakseen nimitettiin yhtiötä sittemmin menestyksekkäästi johtanut Gunnar Engellau. Hänen aikanaan vuosina 1956-71 yrityksen liikevaihto kymmenkertaistui 600 miljoonasta 6 miljardiin kruunuun. Engellauta seurasi vuonna 1971 toimitusjohtajaksi Pehr G. Gyllenhammar.

1960-luvun lopulle asti Volvon eri ajoneuvojen, henkilöautojen, kuorma-autojen ja linja-autojen, tuotanto oli ollut saman hallinnon alaista, mutta tuolloin Volvo oli kasvanut niin suureksi yritykseksi, että sen ajoneuvotuotantoa oli sektoroitava. Vuonna 1968 perustettiin ensimmäinen itsenäinen suunnittelusta, taloudesta ja markkinoinnista vastaava yksikkö eli linja-autoista vastaava Volvo Bus Corporation. Seuraavana vuonna muodostettiin erillinen kuorma-autosektori eli Volvo Lastvagnar AB. Henkilöautotuotanto, Volvo Personvagnar AB, eriytyi vuonna 1980. Samaan aikaan autoalalta laajentuneesta Volvosta tuli konserni ja Pohjoismaiden suurin yritys.

1960-luvun kuluessa Volvo alkoi laajentua autoalalla ostamalla sille tärkeitä yrityksiä tai solmimalla yhteistyösopimuksia. Vuonna 1969 Volvo osti sille yhtiön perustamisvuodesta 1927 lähtien koreja valmistaneen Svenska Stålpresnings AB:n puristamon

Olofströmsverken. Ulkomaisia yritysostoja harrastettiin erityisesti Hollannissa. Vuonna 1970 ostettiin 33 % hollantilaisesta DAF-yhtiöstä. Näin Volvo sai mallistoonsa siltä puuttuneen pienen henkilöauton eli DAF 66:n (syksystä 1975 nimeltään Volvo 66, valmistus loppui 1980). Seuraavana vuonna toiminta jatkui Hollannissa yhteistyösopimuksena Terbergin kanssa, joka ryhtyi käyttämään Volvon osia kuorma-automalleissaan ja tammikuusta 1975 lähtien Volvo omisti 75 % DAF:ista, jonka nimi muutettiin Volvo Car BV:ksi. Vuonna 1981 Volvon osuus yhtiöstä väheni 30 %:iin Hollannin valtion kasvattaessa osuuttaan. Renaultin kanssa solmittiin yhteistyösopimus vuonna 1979 ja vuonna 1988 Volvo Bussar AB osti British Leyland Bus Group Ltd:n koko osakekannan; maailmalla arvioitiin tuolloin olevan 65 000 Leyland ja 45 000 Volvo linja-autoa.

Yritysostot eivät rajoittuneet Eurooppaan. Yhdysvaltalainen kuorma-autoja valmistava White Motor Corporation laajentui vuonna 1951 ostamalla Sterling ja edelleen vuonna 1953 Autocar automerkit. Volvo ryhtyi yrittämään kuorma-autojen vientiä Yhdysvaltoihin vuonna 1958, ensimmäinen viety auto oli L375. Toiminta ei ollut tuloksellista ja ponnistelut lopetettiin vuonna 1961, mutta saadut kokemukset hyödynnettiin: muun muassa autojen testausta tehostettiin ja huomattiin olevan kysyntää isolle F-malliselle dieselille, mikä johti vuonna 1964 Titan TIPTOP:in syntyyn. Vuonna 1974 katsottiin olevan valmiita yrittämään uudelleen: ensimmäinen F86 lähti Yhdysvaltoihin.

White joutui selvitystilaan syksyllä 1980 ja Volvo osti sen kuorma-autotuotannon elokuussa 1981 noin 75 miljoonalla dollarilla. Näin syntyi Volvon sisaryhtiö Volvo White Truck Corporation. Yhtiön markkinaosuus oli 1980-luvun lopussa 4.9 % omassa luokassaan eli raskaassa Class 8:ssa. Yhtiöllä on kolme tehdasta. Tuotemerkit ovat Volvon lisäksi White, Autocar ja Western Star. Vuonna 1986 Volvo solmi yhteistyösopimuksen General Motorsin kanssa kuorma-autotuotannosta ja niin syntyi Volvo GM Heavy Truck Corporation, jonka kotipaikka on Volvo Whiten tiloissa Greensborossa North Carolinassa ja Volvo GM Canada Heavy Truck Corporation, jonka kotipaikka on Bramaleassa Ontariossa. Uudet yritykset olivat täydessä toiminnassa vuoden 1988 alussa. Volvo Whiten markkinaosuus kasvoi näin 10.1 %:iin raskaassa luokassa.

Kuorma-autojen ohella Yhdysvaltojen henkilöautomarkkinat olivat Volvolle erittäin tärkeät, kuten kaikille muillekin

autonvalmistajille. Yritykset tällä saralla onnistuivat niin, että Volvo möi vuonna 1973 enemmän autoja Yhdysvalloissa kuin Ruotsissa. Takaisku tuli vuonna 1976 Volvon myynnin romahtaessa, mihin oli syynä toisaalta huokeiden japanilaisten henkilöautojen markkinoille tulo ja toisaalta Ruotsin palkkojen rajusti nostamat Volvojen hinnat. Japanilaiset olivat tulleet jäädäkseen. Volvo ei ollut ainoa uhattu. Vuonna 1980 Japanissa valmistettiin ensi kerran enemmän autoja kuin Yhdysvalloissa - suhde oli 7.0 - 6.4 miljoonaa autoa. Volvolla tilanne saatiin kuitenkin hallintaan ja vuonna 1981 vietiin miljoonas Volvo Pohjois-Amerikkaan.

Volvo osti vuonna 1950 raskaita koneita valmistavan AB Bolinder-Munktell yhtiön (perustettu 1832 Eskilstuna Mekaniska Verkstad nimisenä, 1887 nimeksi Munktells Mekaniska Verkstad, johon fuusioitiin 1933 J & CG Bolinders AB; 1973 nimeksi Volvo BM AB). Ensimmäinen pyöräkuormaaja valmistui vuonna 1954 ja runko-ohjattu dumpperi vuonna 1963.

Vuonna 1985 yhdysvaltalainen vuonna 1903 perustettu Clark Equipment Companyn (jonka omistama Clark Michigan Company oli ostanut 1984 Daimler Benziltä 1897 perustetun Euclid Road Machinery Companyn; Daimler Benz oli ostanut Euclidin 1977 White Motorilta, joka oli edelleen ostanut sen 1968 General Motorsilta) ja AB Volvo yhdistivät maansiirtokoneiden tuotannon ja syntyi VME, jonka pääkonttori on Brysselissä. Yrityksen maansiirtokoneiden tuotemerkkeinä ovat yritykselle alkukirjaimillaan nimen antaneet Volvo BM, Michigan ja Euclid. Maailman suurimpiin kuuluva maansiirtokoneita valmistava, 7 600 työntekijän VME yhtymän liikevaihto oli vuonna 1989 1 177 miljoonaa USD.

Yritystojen kautta Volvo sai haltuunsa uusia tuotantolaitoksia, mutta sen lisäksi perustettiin sekä Ruotsiin että muualle maailmaan uusia autotehtaita. Ruotsiin rakennetut tehtaot olivat tuotantoteknisesti alansa edelläkävijöitä, ne erosivat esim. yhdysvaltalaisista ja japanilaisista uudenaikaisista robottivaltaisista tehtaista siinä, että niissä otettiin huomioon ihmisen työolosuhteet.

Vuonna 1964 käynnistettiin vanhan Volvon tehtaon läheisyydessä Torslandan tehdas, jonka vuosivalmistus ylitti 100 000 autoa. Torslandan tehdas perustui perinteiseen liukuhihnaan, mutta kymmenen vuotta myöhemmin aloitettiin tuotanto paljon huomiota herättäneessä uudenaikaisessa liukuhihnattomassa Kalmarin tehtaassa.

Tuotantoteknikkaa ryhdyttiin vuonna 1985 kehittämään edelleen. Pääideana oli, että kaikki asennukset tehtäisiin paikallaan seisoville alustoille eli jokainen työryhmä rakentaisi autonsa alusta loppuun. Kehitystyö johti uuden Uddevallan tehtaan avaamiseen vuonna 1989.

Ulkomaista kokoonpanoa varten perustettiin tehtaot vuonna 1963 Kanadaan, 1965 Belgiaan, 1968 Malesiaan ja 1973 Yhdysvaltoihin Virginiaan, missä toiminta ei käynnistynyt vaan sitä jatkettiin viimeistelytarkastuksina ja kuorma-autojen asennuksina.

Autojen tuotantoa pystyttiin tehostamaan eri tavoin: vuodesta 1927 vuoden 1952 alkuun mennessä, siis 25:n vuoden aikana, Volvo oli valmistanut 25 000 autoa, mutta vuonna 1979 Volvo valmisti jo peräti 320 000 autoa vuodessa! Yksittäisiä 1950- ja 1960-luvun suurimpia menestyksiä olivat henkilöautot PV444 ja Amazon. Sadastuhannes PV444 valmistui 24.1.1956 ja Amazon 12.2.1962. Viimeinen PV544 valmistui 20.10.1965 ja viimeinen Amazon 3.7.1970. Kaiken kaikkiaan PV444/544 -mallia valmistettiin 440 000 kpl ja Amazonia 666 322 kpl. Kuorma-autojen menestyksiä olivat 1960- ja 1970-luvulla valmistetut F86 ja F88, joita molempia valmistettiin yli 40 000 kpl. Linja-autojen menestysmalli oli 1960- ja 1970-luvun B58, jota valmistettiin 17 000 kpl.

1980-luvun lopun hyvien markkinavuosien jälkeen henkilöautojen myynti laski nopeasti, vuonna 1990 henkilöautojen myynti väheni Ruotsissa 17, Englannissa 11 ja Yhdysvalloissa 4 %. Tämä vaikutti Volvoonkin niin, että kustannuksia ja tuotantoa oli supistettava ja yritys joutui ilmoittamaan vähentävänsä 5000 työntekijää, pääosa Göteborgin Torslandan tehtaalta, vuoden 1991 loppuun mennessä.

Seuraavassa on katsaus Volvon autotuotantoon vuosina 1950-1990.

Henkilöautot

Ennen sotia Volvon henkilöautotuotanto ei ollut kannattavaa vaan yrityksen kannattavuus syntyi kuorma-autojen ja linja-autojen tuotannosta. 1950-luvun alussa Volvon menestyksen takasi vuonna 1944 esitelty ja vuonna 1947 tuotantoon saatu "sodan jälkeinen henkilöauto" Volvo PV444, josta tuli vuonna 1953 Ruotsin myydyin auto (samana vuonna esiteltiin Duetin esiversio PV445; sen valmistus henkilöautona alkoi 1955). Volvon ansiosta Ruotsin maantiet alkoivat värittyä: PV444:ää alkoi saada mustan lisäksi harmaana vuonna 1952

ja viininpunaisenakin vuonna 1953. Menestyksestään huolimatta auto alkoi 1950-luvun puolivälissä näyttää vanhanaikaiselta. Sen elinikää lisättiin uusimalla sitä hieman (mm. yhtenäinen etulasi) vuonna 1958, jolloin syntyi PV544.

Vuonna 1956 esiteltiin uusi henkilöautomalli: Amazon/120 (nimi oli aluksi Amason, kartanomalli P220 ilmestyi 1962). Näihin aikoihin Volvo lisäsi huomattavasti liikenneturvallisuutta varustamalla henkilöautot turvavöin. Volvo teki historiaa siinäkin, että kun vuonna 1959 eräissä Amazoneissa havaittiin valmistusvirhe kampiakseleissa, Volvo tiedotti asiasta ja uusi viallisen osan.

Vauhdikkaasta ajosta nauttiville esiteltiin tammikuussa 1960 Brysselin autonäyttelyssä urheiluauto P1800 (nk. Pyhimys-Volvo, uusi moottori B18B 100 hv SAE/5500 rpm; valm. loppui 1973, kaikkiaan 47 462 kpl). Auton kori valmistettiin ja autot koottiin Englannissa Jensenin toimesta vuosina 1961-63.

Kahdeksan vuoden iän saavuttanutta Amazonia mainittiin vanhanmalliseksi alan lehdistössä vuonna 1964. Kaksi vuotta myöhemmin eli vuonna 1966 esiteltiin mallisarja 140, jossa oli erityisesti kiinnitetty huomiota turvallisuuteen, kuten törmäyksessä sisäänpainuva ohjauspyörän akseli (B18A tai B -moottori 1778 cm³, 85 hv SAE; kartanoautoversio ilmestyi vuonna 1967). Vuonna 1968 kaikki 120- ja 140-mallit saivat uuden B20-moottorin (1986 cm³ 90 hv SAE/4700 rpm) ja syksyllä esiteltiin Volvon henkilöautojen lippulaiva, malli 164 (B30 -moottori, 6-sylinterinen, 2 978 cm³, 145 hv SAE/5500 rpm).

164:stä tuli vientimenestys, sen valmistus lopetettiin vuonna 1974 (valmistettu 153 023 kpl), kun esiteltiin USA:n vaatimusten mukaisin turvapuskuinein varustetut 240- ja 260-sarjat. Autoissa oli uudet moottorit B21 (2127 cm³, 97 hv DIN/5000 rpm) ja B27 (2664 cm³, 125 hv DIN/5250 rpm), joista viimeksi mainittu oli tehty yhteistyönä Renaultin ja Peugeotin kanssa. Kartanoautoversio 265 tuli myyntiin vuonna 1975, Italiassa Bertonilla valmistettava urheilullinen loistoauto 262C esiteltiin 1977 (valm. lakkasi 1981) ja 1979 myytiin ensimmäinen Volvon henkilöautodiesel (6-sylinterinen 2338 cm³, 82 hv DIN/4800 rpm), joka oli kehitetty yhteistyössä Volkswagenin kanssa 240-sarjaan.

1970-luvun puolivälissä Volvoissa ilmeni laatuongelmia. 140-sarja ja ensimmäiset 240- ja 260-sarjan autot eivät olleet samaa luokkaa kuin aiemmat hyvämaineiset Volvot; muun muassa vuosina 1975

ja 1976 valmistetut Volvot olivat ruosteherkkiä.

Vuonna 1982 esiteltiin vihdoinkin uusi 760-sarja, olihan edellisen uutuuden eli 240-sarjan esittelystä kulunut jo kahdeksan vuotta. 740-sarja seurasi vuonna 1984 ja 760/740 kartanoauto esiteltiin helmikuussa 1985 Chicagon autonäyttelyssä (Eurooppaan myyntiin vasta 1986) ja maaliskuussa Geneven autonäyttelyssä esiteltiin Bertonen suunnittelema 780. Vuonna 1988 saatiin tuotantoon 740 GLT, jossa oli uusi 2.3 litran 16-venttiilinen DOCH-moottori. Samana vuonna tuli myyntiin kuusiovinen kahdeksan hengen Volvo 740 Limousine.

Volvon yritysostot Hollannissa johtivat muun muassa uusiin aiempaa pienikorisempiin malleihin. Maaliskuussa 1976 Geneven autonäyttelyssä esiteltiin Hollannin tehtaan valmistama Volvo 343 (Renaultilta saatu B14-moottori, 1397 cm³, 70 hv DIN/5500 rpm) ja vuonna 1983 esiteltiin 360-sarja. Vuonna 1986 valmistettiin ensimmäinen etuvetoinen Volvo, urheilullinen 480ES (1700 cm³, 83 hv:n moottori). Mallista kehitettiin edelleen vuonna 1989 myyntiin tullut porrasperäinen 460, jossa oli päästöjä vähentävällä katalyysaattorilla varustettu suihkutussmoottori.

Vuonna 1990 Volvo esitteli mallivuoden uutuutena 760:n korvaavan 960-sarjan (uusi B6304F-moottori, 3.0 l, kaksi nokka-akselia kannessa, 24-venttiiliä, teho yli 200 hv) ja osittain 740:n korvaavan 940-sarjan. Toukokuussa Volvo esitteli tiukempien pakokaasunormien mukaisen uuden vähäpäästöisen ja voimakkaan kahden rinnakkaisen turbon syöttämän kuusisylinterisen henkilöauton DOCH-rivimoottorin (PCP, 2920 cm³, 272 hv/5000 rpm, vääntö 400 Nm/3000-5000 rpm). Kokeiluautoon 760:een asennettuna moottori kehitti 0-100 kmh kiihtyvyyden 6.5 sekunnissa ja huippunopeus oli 230 kmh.

Kuorma-autot

Kuorma-autojen tuotanto oli sotia edeltävänä aikana ollut Volvon kannattavin tuotesektori ja sotien jälkeisenä nopean kehityksen aikana yhä suuremmiksi ja voimakkaammiksi kasvavilla kuorma-autoilla oli entistä enemmän markkinoita.

Vuonna 1951 esiteltiin LV290C2 sarjan korvaava raskas L395 Titan (9.6 litran, 150 hv:n suorasuihkutus VDF-D96/150 -moottori, 4x2 12 tn, 6x2 17 tn ja 6x4 18 tn; 1954 turbomoottori TD96/185). Sarjan nimi saatiin yleisökilpailulla ja kyseessä oli ensimmäinen Volvon

nimellinen kuorma-auto (henkilöautoistakin oli nimen saanut vain Carioca). Titaneja valmistettiin vuosina 1951-1961 7 108 kpl.

Kaksi vuotta myöhemmin saatiin tuotantoon L385, joka sai vuonna 1954 nimen Viking (VDC/100 -moottori, 4x2 10 tn ja 6x2 12.8 tn; 1954 uusi moottori D67/115-125; 4x2 10.3 tn ja 6x2 14.5 tn sekä myös 4x4 12 tn; 1954 myös Volvon ensimmäinen turbodiesel TD96/185, 9.6 l, 185 hv). Sarjan ulkonäkö oli Titanista ja se oli periaatteessa aika tavallinen auto, mutta jostain syystä siitä tuli legenda. Vikingit olivat tuotannossa vuoteen 1962 ja niitä valmistettiin peräti 18 458 kpl.

Vuonna 1954 esiteltiin ensimmäinen F-mallinen eli tylppänokkainen L382 (A6/115-moottori, 4x2 12.5 tn) ja suosituiksi yleisautoiksi tulleet L370 Brage (A6/105-115-moottori, 4x2 9.5 tn) ja L375 Starke (D47/95-moottori, 4x2 9.5 tn; valmistettiin 1954-62 13 400 kpl).

Käytäntönä oli, että Volvo valmisti kuorma-autojen alustat, jotka sitten toimitettiin korinvalmistajille. Vuonna 1956 esiteltiin ensimmäisellä Volvon rakentamalla ohjaamolla varustettu F-mallinen L42 Snabbe (moottori max 120 hv, 4x2 n. 6 tn), jonka eri muunnoksia valmistettiin vuoteen 1975 asti reilut 10 000 kpl. Seuraavana vuonna ryhdyttiin valmistamaan Snabbea suurempaa L430 Trygge-sarjaa (moottori max 120 hv, 4x2 n. 8 tn), jota valmistettiin vuosina 1957-75 eri malleina n. 14 000 kpl.

Volvon kuorma-autojen valikoima täydentyi vuonna 1959 suurimmalla sarjalla, kun esiteltiin L495 Titan (D96/150-162 tai TD96/185-230 -moottori, 4x2 15.2 tn, 6x2 21 tn ja 6x4 22 tn) ja L485 Viking (D67/125 tai uusi Volvon toinen turbodieselmoottori TD67/150; 4x2 14.5 tn, 6x2 16.5 tn ja 4x4 13 tn). Nämä molemmat sarjat olivat menestyksiä, sillä Titaneja valmistettiin vuosina 1959-65 12 429 kpl ja L485 Vikingejä vuosina 1959-65 peräti 21 780 kpl.

Vuonna 1961 esiteltiin L465 Starke (D47/95-moottori, 4x2 10.7 tn) ja L475 Raske (D47/95 tai TD47/140-moottori, 4x2 11.5 tn), joita valmistettiin vuosina 1961-65 yhteensä n. 10 000 kpl. Raskessa oli Volvon kolmas turbodieselmoottori eli tällöin kaikkiin moottorikokoihin sai halutessaan turbon.

Seuraavana vuoden alussa esiteltiin F-mallinen ensimmäisellä kippiohjaamolla (= tiptop) varustettu L4571 Raske TIPTOP (TD47/120-moottori, 4x2 12 tn), joka oli myös ensimmäinen, joskin lyhyt, askel sodan jälkeen kehitettyjen mallisarjojen korvaamisessa. Vuonna 1964 esiteltiin F-mallinen L4851 Viking TIPTOP (D67/125 tai

TD 67/150-moottori, 4x2 14.5 tn). Raske ja Viking L4851 olivat lyhytikäisiä, koska muu paitsi ohjaamo oli vanhaa. Ohjaamo jatkoi elämäänsä uusissa malleissa F84/85 ja F85/86, jotka yhdessä F88:n kanssa tekivät Volvosta kansainvälisesti merkittävän kuorma-autojen valmistajan.

Vuonna 1964 esiteltiin myös F-mallinen Titan TIPTOP L4951 ja L4956 (TD96/230-moottori, 4x2 16 tn /4951/ ja 6x2 22 tn /4956). Nämä kehitettiin Yhdysvalloissa kesken jääneestä projektista ja siitä kehitettiin Volvon lippulaiva, jossa oli muun muassa paras mahdollinen moottori. Yritys onnistui ja Titanilla päästiin eurooppalaisten raskaiden F-mallisten kaukokuljetusautojen eli rekkojen valmistajien joukkoon. Titan TIPTOP jäi lyhytikäiseksi, koska se oli tavallaan jo seuraavana vuonna esitellyn F88:n prototyyppi.

Vuodesta 1965 tuli Volvon kuorma-autotuotannon käännevuosi. Silloin esiteltiin täysin uusi kuorma-automallisto (System 8), joilla mentiin Keski-Eurooppaan, vallattiin Iso-Britanian ja Australian markkinat ja päästiin jälleen Yhdysvaltoihin. uuden malliston synnyn pääsyyinä oli vanhanaikaisen näköisen ja tekniikaltaan 1950-luvun alusta ja kauempaakin olevan Titan-malliston korvaaminen. Malliston sarjat pysyivät tuotannossa 1970-luvun puolivälin tienoille ja uusia täydentäviä sarjoja esiteltiin eri vuosina, esim. uusi voimakkaalla moottorilla (TD120A/330) varustettu F89 esiteltiin vuonna 1970. Etenkin F86, N88, F88 ja F89 -sarjoista tuli menestyksiä, niitä valmistettiin yli 20 000 kpl, F86 ja F88 peräti yli 40 000 kpl. Mallistoon kuuluivat:

F82 (Snabben seuraaja; D36A/65 tai D39A/80-moottori, 4x2 6.1 tn), valm. 1965-72.

F82S (D39B/80-moottori, 4x2 6.1 tn) valm. 1972-75 856 kpl.

F83 (Tryggen seuraaja; D36A/65 tai D39A/80-moottori, 4x2 8.4 tn), valm. 1965-72.

F83S (D39B/80-moottori, 4x2 8.4 tn) valm. 1972-75 1 567 kpl.

N84 (D50/5.1 l/107-117-moottori, 4x2 11.8 tn), valm. 1965-72 7 822 kpl.

F84 (D50/107-117 tai TD50/165-moottori, 4x2 12.5 tn), valm. 1968-74 4 128 kpl.

F85 (D50/107-117 tai TD50/147-moottori) valm. 1965-76 12 387 kpl (1976 uusi F85S).

N86 (D70/144-150 tai TD70/185-207-moottori, 4x2 16 tn, 6x2 22 tn ja 4x4 13 tn), valm. 1965-73 12 785 kpl.

F86 (D70/144-150 tai TD70/185-210-moottori, 4x2 16.5 tn, 6x2 22.5 tn ja 6x4 25 tn), valm. 1965-79 peräti 40 796 kpl!

N88 (D100/9.6 l/166-200 tai TD100/260-moottori, 4x2 16.5 t, 6x2 22 tn ja 6x4 25.8 tn), valm. 1965-73 peräti 20 142 kpl!

F88 (G88 lähes sama, mutta eteenpäinsiirtyvä etuakseli; D100/165-200 tai TD100/260-290-moottori, 4x2 19.5, 6x2 24 tn ja 6x4 26 tn), valm. 1965-77 peräti 40 125 kpl!

F89 (ja G78 ja CH230; TD120A/330-moottori, 4x2 17 tn, 6x2 23 tn ja 6x4 26 tn), valm. 1970-77 kaikki yhteensä peräti 21 005 kpl!

Yhtenä syynä Volvon autotuotannon sektorointiin oli 1960-luvun lopun ongelmat kuorma-autojen tuotannossa (mm. lastentaudit System 8 komponenteissa), mikä johti tappiolliseen tulokseen. Kun Volvo oli menestynyt ennen sotia nimenomaan kuorma-autojen markkinoinnissa, niin nyt voitiinkin henkilöautojen menestyksellä korvata tappiot. Äärimmäisenä keinona harkittiin jopa kuorma-autovalmistuksen lopettamista, mutta lopulta päädyttiin suurin investoinnein uusia viidessä vuodessa koko kuorma-auto-ohjelma. Siten vuosien 1973-78 kuluessa kaikki Volvon kuorma-automallit uusittiin ("vanhoista" uusittiin 1976 F85S; TD60/180-moottori, 4x2 15 tn, valm. 1976-78 1 429 kpl).

1970-luvun alussa F-malleista tuli menestyksiä, mihin oli syynä erilaiset niitä suosivat säädökset. Volvolla uskottiin kuitenkin myös N-mallien tulevaisuuteen ja päätettiin uusia 1965 esiteltyt N86 ja N88-sarjat, kyseessä oli nk. projekti 6000. Projektilla oli neljä tavoitetta: edellistä sukupolvea suurempi kantavuus, vaativille asiakkaille tehokkaampi moottori, parempi käyttövarmuus ja kuljettajalle parempi työympäristö. Vuoden 1965 voimansiirtokomponentit pidettiin suurinpiirtein ennallaan. Voimakas moottori saatiin isoimpiin uusiin malleihin vuonna 1970 esitellystä F89:n 12-litraisesta moottorista. Nokan mallissa päädyttiin aiemman pitkänokkaisen ja F-mallin välimuotoon. Koko etuosa oli kipattavissa. Näin syntyi vuonna 1973 N7-, N10- ja N12-sarjat. Vuonna 1975 sarjoihin liitettiin uusi tehokas T(errain)-ride-teli (20 tn, sittemmin 26 tn), josta tuli osasyynä menestykseen, sillä se mahdollisti todella vaativat maansiirtokuljetukset tms. Näiden sarjojen monia komponentteja

käytettiin sittemmin vuosina 1977-78 esitellyissä F-autoissa.

Uuden sukupolven N-kuorma-autoja olivat:

N7 (TD70/207-212-moottori, 4x2 20.5 tn ja 6x2 25.5 tn), valm. 1973-86
12 258 kpl.

N10 (TD100-101/250-300-moottori, 4x2 21 tn, 6x2 26 tn ja 6x4 34 tn
sekä 6x6 27 tn), valm. 1973- .

N12 (TD120-121/329-385-moottori, 4x2 21 tn, 6x2 26 tn ja 6x4 34 tn
sekä 6x6 27 tn), valm. 1973- .

Koska F82 ja F83 olivat 1970-luvun vaihteessa iäkkäitä ja kevyet ja keskiraskaat kuorma-autot olivat uusimisen tarpeessa, mutta muut Volvon samanaikaiset projektit estivät isot investoinnit, perustettiin vuonna 1971 yhteistyöelin eli nk. kuorma-autoklubi, johon kuuluivat Volvon lisäksi Saksasta Kleiner-Humboldt-Deutz (tuote Magirus-Deutz), Hollannista DAF ja Ranskasta Saviem (tuote nyk. Renault). Klubilaiset valmistsivat yhteisesti komponentit, vaikka lopulliset tuotteet erosivat eri tehtailla. Näin syntyivät vuonna 1975 Volvo F4 (F406-408) ja F6 (F608-614) sarjat, joista F6:sta tuli menestys:

F4 sarja (F406-408; D39/80, myöh. TD40/126-moottori, 4x2 5.5-7.5 tn),
valm. 1975-86 9 262 kpl.

F6 sarja (F609-614; pääosin TD147-180-moottorit, 4x2 9-13.5 tn),
valm. 1975-85 peräti 36 477 kpl!

Vuonna 1978 esiteltiin F86:n (1965) korvaava jakeluauto F6S ja yleiskuorma-auto F7, josta viimeksi mainitusta tuli menestys:

F6S (TD60/180-moottori, 4x2 16 tn), valm. 1978-85 9 736 kpl.

F7 (TD70/212-245-mootttori, 4x2 20.5 tn, 6x2 25.5 tn ja 6x4 27.5 tn),
valm. 1978-86 peräti 35 540 kpl!

Sarjat suunniteltiin yhdessä F10-12 projektin kanssa (näin saatiin mm. ilmastointilaitte ensi kerran alempaan kokoluokkaan). Autot olivat teknisesti paljon sukua F86:lle. Koska F7:n piti soveltua monenlaiseen ajoon, kuten maansiirtoajoon, sen moottoriin oli saatava lisää tehoa. Kookasta TD100-moottoria ei haluttu käyttää. Ensimmäiset kokeilut turbomoottorien imuilman jäähdyttämisessä oli tehty jo vuonna 1963 (ensin vesi jäähdyttimenä). Kokeissa

TD96-moottorista saatiin ulos 100 hv enemmän eli 325 hv, ja sittemmin saatiin toisesta koemoottorista irti 400 hv, mutta mitkään sen ajan voimansiirtokomponentit eivät olisi kestäneet näitä tehoja. Tulokset hyödynnettiin vasta vuosina 1978-79 esitellyissä moottoreissa, kun TD70-moottoriin laitettiin Intercooler, välijäähdytin, ja syntyi TD70F-moottori. Intercoolerin sai vuonna 1979 isompaankin moottoriin. F7:sta tuli menestys joka puolella maailmaa ja siitä tuli "Truck of the Year 1979". F6S:ää käytettiin lähinnä jakeluautona pohjoismaissa.

Vuonna 1977 esiteltiin ensimmäiset nykyaikaiset 80-luvun sukupolven raskaat kuorma-autot. Näiden kehitystyöhön saatiin paljon valmista tekniikkaa jo aiemmista N-sarjan N10 ja N12 autoista, kuten samat rungot ja niistä kehitetty voimansiirto. Uusinta oli kuljettajan työmukavuuden parantaminen. Ohjaamo oli ripustettu edestä ja takaa jousitukselle, kuljettajan ja matkustajan istuin oli jousitettu ja autossa oli ensimmäisenä eurooppalaisena kuorma-autona ilmastointilaitte ja pölysuodatin. Syyskuussa 1979 Volvo esitteli Frankfurtin autonäyttelyssä ylellisen "asumismukavuutta" tarjoavan ja sittemmin menestyneen F12:n Globetrotter-ohjaamon, joka oli 520 mm korkeampi kuin tavallinen F12-ohjaamo. F10 sai Globetrotterin vuonna 1983 ja F16 ensiesitelyssään vuonna 1987. Tiedot koskevat malleja vuosina 1977-83 (valmistus jatkuu):

F10 (1965 F88:n seuraaja; TD100/10 1/250-300-moottori, 4x2 20.5 tn ja 6x2 25.5 tn).

F12 (1970 F89:n seuraaja; TD120/12 1/330-385-moottori, 4x2 20.5 tn, 6x2 25.5 tn ja 6x4 33.5 tn sekä 6x6 25.5 tn).

F10- ja F12-sarjoja parannettiin vuonna 1983: kokonaispainoja lisättiin kussakin versiossa n. 0.5 tn, lyhyttä ohjaamo pidennettiin, alusta uusittiin kokonaan ja moottoreita, etenkin F10:n Intercooler-moottoria, kehitettiin vahvemmiksi ja polttoainetaloudellisemmiksi. F10 sai vuonna 1984 tittelin "Truck of the Year 1984"

Syyskuussa 1985 Frankfurtin autonäyttelyssä esiteltiin F10:n Eurotrotter-ohjaamo, jossa Globetrotterin etuosa oli "kyhmyinä" tuulilasin etupuolella tavallisessa päiväohjaamossa. Uutta oli myös "klubikuorma-auton" F6:n (1975) korvaava FL6-sarja (611, 614 ja 616) ja F7:n (valm. loppui 1986) korvaava FL7- ja FL10-sarja. Näissä oli uutuutena mukava ohjaamo ja kokonaan uusi TD71-moottori ja

ilmajousitus molemmilla akseleilla; Volvo oli toisena valmistajana maailmassa valmistanut täysilmajousitetun kuorma-auton. Seuraavana vuonna esiteltiin "klubikuorma-auton" F4:n (1975) korvaava FL4. Näin uutuudet olivat:

FL4 (TD41/122 4x2 7.5 tn).

FL6 (TD61/152, 180-207-moottori, 4x2 11-16.5 tn).

FL7 (TD71/230-245-moottori, 4x2 19 tn, 6x2 25.5 tn ja 6x4 27.5 tn sekä 8x2 31 tn ja 8x4 33 tn).

FL10 (muuten identtinen FL7:n kanssa, mutta moottorina F10:n TD101/275-299).

Vuonna 1987 kaikki raskaiden kuorma-autojen 6-, 7-, 10- ja 12-litran moottorit sai Intercoolerilla varustettuna ja uuden 16-litran koneen sai vain sen kera. Vuoden varsinainen uutuus oli kuitenkin viimeksi mainitulla voimakkaalla rivimoottorilla varustetun kuorma-automalliston uuden lippulaivan raskaan F16-sarjan julkistaminen:

F16 (TD162F/465-moottori, 4x2 21 tn, 6x2 26 tn ja 6x4 34 tn).

Näin vuoden 1959 lippulaivasta, 22 tonnin 230 hevosvoiman Titanista oli edetty 34 tonnin 465 hevosvoiman F16:een.

Linja-autot

1950-luvun alussa Volvon linja-autot olivat vanhanaikaisia, kun niiden tekniikka oli suurelta osin peräisin sotia edeltävältä ajalta. Oli aika uusia mallisto perusteellisesti. Uusista malleista tuli pitkäikäisiä, sillä niitä valmistettiin 1960-luvun puoliväliin asti.

Vuonna 1951 lopetettiin B530-sarjan valmistus (valm. 1947-1951 400 kpl) ja vuonna 1952 suositun B510-sarjan valmistus (valm. 1945-1952 peräti 3 841 kpl!). Tilalle tulivat vuonna 1951 B6550, B615 ja B6151 ja vuonna 1952 B635. 33-37 matkustajapaikkaisesta B615:stä tuli myyntimenestys: vuoteen 1964 mennessä oli valmistettu yli 6000 kpl VDC-moottorillista satahevosvoimaista versiota (1964 D67/115-moottori). Ensimmäinen turboahdettu pitkille matkoille

tarkoitettu linja-auto valmistui vuonna 1955. Se oli B635 (TD96AS/185), joita myytiin yli 3 500 kappaletta vuoteen 1965 mennessä. Siten 1950-luvun linja-autot olivat:

B6550 (=B655; keskellä alustaa oleva horisontaalinen eli makaava D96AL/150-moottori), valm. 1951-1963.

B615 ja B6151 (D67C/125, 11.25 tn), valm. 1951-1965.

B635 (etumoottorillinen D96B/162, 13.75 tn) valm. 1952-1965.

1950- ja 1960-luvun vaihteessa linja-autojen 600-sarja korvattiin 700-sarjalla ja edelleen 1960-luvun puolivälissä esiteltiin 50-sarja (ei pidä sotkea 1938 B50:een, 1940 B52:een tai 1940-luvun 500-sarjaan). Siten suosittua B615-sarjaa seurasi vuonna 1962 B715-sarja, mutta sitä valmistettiin vain kolme vuotta. Vuonna 1965 esiteltiin B655:tä ja B755:tä seurannut keskikoneinen linja-auto B58, jossa oli ensi kerran tarjolla horisontaalinen turbomoottori. Auto ylsi erinomaiseen myyntiin, sillä niitä valmistettiin vuosina 1966-1979 peräti yli 17 000 kpl! Vuonna 1966 B715:tä seurasi modernisoitu etumoottorinen malli B57, jonka suurimmat markkinat olivat Suomessa ja Norjassa:

B58 (1965-72 HD100A/120- ja turbomoottori 170, 15.5 tn ja 1972-76/76-79 HD100D/170- ja turbomoottori 242, 16 tn).

B57 (1966-70 D70A/140 ja turbomoottori 170, 14.5tn; 1970-75 D70B/150 ja turbomoottori 192, 14.5 tn; 1975-76 vain turbomoottorilla TD70E/210, 14.5 tn; 1976-78 sama mutta 15 tn; 1978-83 TD70H/213, 15 tn).

Vuonna 1970 alettiin valmistaa BB57 mallia ja vuonna 1971 esiteltiin täysin uusi kaupunkilinja-auton alusta B59, jossa moottori oli horisontaalisesti taka-akselin takana, lattia oli erittäin alhaalla, alle 60 cm maanpinnasta, ja pyörät kääntyivät 60 astetta.

BB57 (1970 D70A/140 ja turbomoottori 170, 14.5 tn; 1970-75 D70B/150 ja turbomoottori 192, 14.5 tn; 1975-78 TD70E/210, 14.5 tn; 1978-83 TD70H/213, 14.5 tn).

B59 (1971-78 THD100D/210, 16 tn).

Vuonna 1978 alkoi B10R:n valmistus ja vuonna 1979 B58 korvattiin

B10M:llä, josta oli tarjolla useita eri versioita, kuten 5-7 akseliväliä, single, one and half ja double-deckereitä jne. sekä aloitettiin B6FA:n valmistus:

B10R (1978-82 THD100DB/210, 16.5 tn; 1982-84 THD100EB/210, 16.5 tn; 1985- THD101GC/245, 16.8 tn).

B10M (1979-82 THD100DC/242, 16.5 tn; THD100DD/276, 16.5 tn; THD100EC/245, 17 tn; 1982-88 THD100ED/276, 17 tn; 1985-88 THD101KC/310, 17.3 tn).

B6FA (TD60B/180, 11 tn).

Vaikka linja-autoilla (ja junalla) matkustaminen oli vähentymässä yksityisautoilun lisääntyessä, mukavien ja pitkiin matkoihin pystyvien linja-autojen, turistibussien, kysyntä oli ilmeinen. Vuonna 1984 Volvolla aloitettiin turistibussiksi tarkoitettun C10M linja-auton valmistus. Autosta saadut kokemukset hyödynnettiin edelleen B10M:n kehitystyössä, joka johti vuonna 1988 esiteltyyn Volvon linja-automalliston lippulaivaan B10M MKIII:een:

C10M (1984-86 THD101KC/310, 17.3 tn).

B10M MKIII (1988, TD101 ja 102 moottorien versioita 242-340 hv, 18 tn).

2.2.2. "Suomessakin jo yli miljoona autoa!"

Sodan ja pulan jälkeen päästiin vähitellen normaaleihin oloihin. Tiestön parantuessa 1950-luvulla liikenne saattoi muuttua kalustoltaan vanemmaksi, kantavuudet kasvoivat - paripyörät ja erikoisesti rengaskoot suurenivat ja renkaiden aiemmat laatuongelmat loppuivat. Alla olevassa asetelmassa on Suomen tiestön kehitys vuosina 1950-1990:

vuosi	maanteitä km	paikallisteitä km	yleisiä teitä km
1950	32 489	27 301	59 886
1955	34 644	28 172	62 816
1960	37 208	30 063	67 271
1965	38 892	28 761	67 653
1970	39 870	32 109	71 979
1975	39 926	33 415	73 341
1980	40 272	34 412	73 341
1985	40 789	35 059	75 848
1990	40 867	35 505	76 717

Vuosien 1927/1946 tieasetukset uusittiin helmikuussa 1954, jolloin paikallistietkin otettiin valtion hoitoon. Varsinaiset asiaan liittyvät neljä lakia säädettiin toukokuussa ja ne tulivat voimaan vasta vuoden 1958 alusta. Näin pääosa kunnan- ja kyläteistä, n. 26 000 km, siirtyi valtiolle vuosina 1959-1964.

Jos teiden laatu, muttei niinkään määrä lisääntyi, niin ajoneuvojen määrä kasvoi nopeasti sotien jälkeisenä aikana. Vaikka säännöstelyä kesti periaatteessa vuoteen 1962, oli rajoituksia sen jälkeenkin.

Olympiavuonna 1952 ajoneuvojen tuontisäännöstelyä helpotettiin huomattavasti, mutta seuraavana vuonna entinen käytäntö jatkui, silloin tosin vapautettiin vihdoin autojen varaosat ja tarvikkeet hintasäännöstelystä. Vuonna 1957 purettiin henkilöautojen maittainen tuontirajoitus eli asiakas sai päättää minkä maalaisen ja merkkisen auton hän osti. Seikka ei kuitenkaan vaikuttanut paljoakaan, koska henkilöautojen tuonti oli kokonaisuudessaan

säänneltyä. Samana vuonna kuorma- ja linja-autojen tuonnin säännöstely lopetettiin, sitä olikin kestänyt kahdeksantoista vuotta. Iloa heikensi kuitenkin se, että kalliita linja- ja kuorma-autoja sekä traktoreita ostettaessa ajoneuvo oli maksettava ennen tullausta. Määräys purettiin lokakuussa 1959. Rahoitus vaikeutui jälleen seuraavana vuonna 1960, kun Suomen Pankki kehoitti pankkeja rajoittamaan tuontiluottoja sekä muita kestokulutushyödykkeisiin tarkoitettuja luottoja.

Suomi liittyi EFTA-vapaakauppasopimukseen ulkojäsenenä vuonna 1961. Päätös merkitsi myös vapautta autokauppaan ja vihdoin vuonna 1962 autojen tuontisäännöstely purettiin, mutta samalla säädettiin progressiivinen hinnan mukaan määräytyvä 40-90 % autovero. Tätäkin iloa himmensi vuonna 1959 kumotun maksukäytännön eli "käteismaksu ennen tullausta" ottaminen jälleen käyttöön (kumottiin 1968, mutta käytettiin jälleen mm. 1970 ja 1973 ja purkautui 1979). Vuonna 1963 vain tavaran kuljetusta varten rakennetut enintään 1700 kilon painoiset pakettiautot (näin syntyivät nk. piilofarmarit) ja kuorma-autot vapautettiin autoverosta. Henkilöautojen kaupan vapautuminen 1960-luvun alussa aloitti myös jatkuvasti kasvavat vaihtoautojen markkinat.

Vuonna 1965 vakuutusyhtiöitä kiellettiin rahoittamasta autokauppaa. Seuraavana vuonna henkilöautojen tuontia ryhdyttiin jälleen säännöstelemään. Säännöstelyä kesti vain puoli vuotta, mutta sitten korotettiin autoveroa. Suomen markka devalvoitiin vuonna 1967 ja syyskuussa henkilö- ja pakettiautojen tuonti pysäytettiin kokonaan. Päätös kumottiin kuitenkin jo tammikuussa 1968. Elokuussa 1973 aloitettiin henkilöautojen tuontisäännöstely, joka päättyi keväällä 1974.

Erilaisista rajoittavista toimenpiteistä huolimatta autokanta kasvoi tasaisesti ja miljoonan auton raja ylitettiin vuonna 1973. Alla olevassa asetelmassa on rekisterissä olleiden moottoriajoneuvojen lukumäärät viisivuosittain vuosina 1950-1990 ja jakson muutosprosentti:

vuosi	henkilö- autoja	linja- autoja ja erikoisautoja	kuorma-, paketti- autoja yhteensä
1950	26 814	3 539	30 903
1955	85 448	4 458	51 670
1960	183 409	5 778	67 705
1965	454 291	6 979	84 371
1970	711 968	8 116	107 926
1975	996 284	8 651	135 032
1980	1225 931	8 963	157 933
1985	1546 094	9 017	191 504
1990	1926 326	9 287	282 116

jatkuu

vuosi	moottoripyöriä yhteensä	moottoriajoneuvoja (autot&mp:t)	vuotuinen muutos %
50	7 959	69 215	158.9
1955	57 230	198 806	185.6
1960	103 463	360 355	81.3
1965	75 636	621 277	72.4
1970	44 139	872 149	40.4
1975	49 085	1 189 052	36.3
1980	43 377	1 372 371	15.4
1985	50 738	1 797 371	31.0
1990	59 716	2 277 445	26.7

----laatikkoon-----

Liikenteen kasvulla on ollut hintansa. Tässä "laatikossa" olevasta asetelmasta käy ilmi tieliikenneonnettomuuksissa vuosina 1945-1990 kuolleet ja loukkaantuneet.

vuosi	kuolleet	loukkaantuneet
1945	300	1 368
1946	296	1 706
1947	353	2 101
1948	398	2 587
1949	330	2 803
1950	375	3 224
1951	373	3 407
1952	373	4 201
1953	424	5 105
1954	442	5 553
1955	498	6 185
1956	556	6 737
1957	559	7 136
1958	548	7 337
1959	649	8 138
1960	765	9 716
1961	786	11 256

1962	810	12 175
1963	913	12 498
1964	964	14 163
1965	1 049	15 914
1966	1 098	14 827
1967	973	15 345
1968	939	14 370
1969	1 006	15 248
1970	1 055	16 028
1971	1 143	16 026
1972	1 156	15 985
1973	1 086	15 859
1974	865	14 167
1975	910	14 157
1976	804	11 706
1977	709	11 309
1978	610	8 701 (tilastointi-
		periaate muuttui
		vuoden alusta)
1979	650	8 762
1980	551	8 442
1981	555	9 072
1982	569	9 117
1983	604	9 373
1984	541	9 198
1985	541	9 563
1986	612	10 762
1987	581	10 752
1988	653	11 909
1989	734	11 434
1990	619	11 634

-----laatikkoon-----

-----laatikkoon-----

1970-luvun alun synkät onnettomuustilastot pakottivat miettimään keinoja tilanteen parantamiseksi. Seuraavassa on lueteltu tieturvallisuuteen vaikuttaneiden määräysten voimaantulovuosi:

- 1972 ajovalojen käyttöpakko
- 1973 tiekohtainen nopeusrajoituskokeilu
- 1974 (vuoden alusta) 80 km perusnopeus (syynä pääasiassa energiakriisi ja niin rajoitus purkautui sen myötä)
- 1975 turvavöiden käyttöpakko
- 1977 promillelaki, mp:n kypäräpakko
- 1978 tiekohtaiset nopeusrajoitukset, huomiovalot
- 1979 (vuoden alusta) talvirengaspakko
- 1981 standardit: valonheitinten pesulaite, takaikkunan lämmitys, takaistuimen turvavyöt
- 1982 tieliikennelaki
- 1983 rikesakko
- 1987 talvikauden nopeusrajoituskokeilu, turvavyön ja turvaistuimen käyttöpakko takaistuimella
- 1990 moottoripyöräkortti

-----laatikkoon-----

Ammattiautoilijoiden ennen sotia alkanut järjestäytyminen jatkui. Vuonna 1951 ryhdyttiin perustamaan Ammattiautoliiton (taksit) lääninyhdistyksiä: ensimmäiset syntyivät Hämeen ja Turun ja Porin lääneihin. Ammattiautoliitto otti vuonna 1953 kielitoimiston suosituksen jälkeen käyttöön ammattinimikkeen taksi, joka sitten vähitellen syrjäytti muun muassa nimikkeet henkilövuokra-autoilija ja pirssikuski. Asiakaspalvelu tehostui ulataksien myötä; Suomen ensimmäinen ula-taksikeskus aloitti Turussa vuonna 1954. Vuonna 1945 perustettu Ammattiautoliitto lakkautettiin 1955 ja tilalle perustettiin Suomen Kuorma-autoliitto (KAL) ja Suomen taksiliitto.

Volvo Auton pitkäaikainen, vuodesta 1929 toimitusjohtajana ollut Lars Ljungberg jäi eläkkeelle vuonna 1964 ja hänen seuraajakseen nimitettiin Ernst Knappe, joka oli toimitusjohtajana vuoteen 1972.

Sturenkadun aikanaan modernit tilat alkoivat käydä 1950-luvun lopulla auttamattoman ahtaiksi ja niin yritys vuokrasi vuonna 1963 Helsingin Hernesaaresta tontin, johon hankittiin lisäalueet vuosina 1964 ja 1967. Hernesaareen sijoitettiin uusi varaosavarasto ja uusien autojen huoltokorjaamo. Vuonna 1970 ostettiin alue Vantaan Kaivokselasta, jonne valmistuneisiin tiloihin siirryttiin vuonna 1972, Sturenkadulle jäi henkilöautojen huolto- ja myyntitilat. Samana vuonna toimitusjohtaja Knapen seuraajaksi kutsuttiin Rolf Ehrnrooth ja Volvoja rekisteröitiin ensi kerran Suomessa yli 4 000 kpl (4 076 kpl) eli merkillä oli 4 % Suomen markkinaosuudesta.

1970-luvun alussa Volvo työllisti noin 2 600 suomalaista Suomessa ja Ruotsin tehtaiden työväestä noin kolmannes oli suomalaissyntyisiä. Volvo oli "suomensukuinen" auto, mistä syystä Suomen valtio hyväksyi vuonna 1977 Volvon Saabin rinnalle (Saabilla oli autotehdas Uudessakaupungissa) valtiollisia ja kunnallisia hankintoja suoritettaessa. Vuonna 1988 AB Volvo möi osakkeitaan ulkomaille ja Suomessa runsas 3 500 uutta Volvon omistajaa merkitsi 500 000 osaketta.

Volvo on menestynyt sodan jälkeisillä Suomen kasvavilla automarkkinoilla. Autokilpailut olivat erittäin paljon käytetty mainoskeino, mutta Volvo ei ole juurikaan tullut tunnetuksi kilpa-autona. Silti Volvollakin on kilpailtu. Vuosina 1964-66 Suomessa nähtiin rallipoluilla aikanaan maineikas PV544 kilpa-auto (rekisterinumero ALU-2), jota kuljettivat Holger ja Hans Laine. Auto siirtyi sitten Pentti Airikkalalle ja Curt Nelskylälle.

Vuonna 1987 OY Volvo Auto AB täytti 60 vuotta. Asiaa juhlistettiin

Kaivokselassa kolmipäiväisellä juhlanäyttelyllä "Volvon voimannäyte Suomessa". Volvon hankittua osuuksia DAF:sta, Volvo sai mallistoonsa aiempaa pienempiä henkilöautoja. Silti Suomessa markkinoitavassa mallistosta kaivattiin keskisuuria henkilöautoja. Vuonna 1989 Suomen Volvo-myyjät alkoivat markkinoida Renaulteja, mikä osoittautui erinomaiseksi ratkaisuksi.

Seuraavassa asetelmassa on nähtävissä kaikki Suomen autot ja Volvon osuus kappaleina ja prosentteina sekä Volvon kappalekasvu edellisestä vuodesta vuosina 1958-1959. Ajoneuvomäärästä nähdään, että Volvo pystyi kasvattamaan osuuttaan jatkuvasti 1980-luvun lopulle asti. Kappalemääräisesti rajuin kasvu oli vuodesta 1978 vuoteen 1979, jolloin Volvojen määrä lisääntyi 71 700 autosta 83 094 autoon eli lisäys oli 11 394 autoa. Eniten lisääntyivät henkilöautot 53 001:stä 63 702:een eli lisäys oli peräti 10 701 autoa!

Volvojen osuus Suomen autokannasta 1958-1988

vuosi	kaikki autot	Volvojen %-osuus kaikista autoista	Volvojen kpl-kasvu edel. vuodesta
1958	200 023	5.955	2.97
1959	225 622	6.904	3.05
1960	258 425	8.196	3.17
1961	302 671	10.059	3.32
1962	349 734	12.268	3.50
1963	395 931	14.903	3.76
1964	469 429	19.005	4.04
1965	544 856	22.057	4.04
1966	602 092	25.596	4.25
1967	655 757	29.911	4.56
1968	685 475	32.502	4.74
1969	752 696	36.766	4.88
1970	828 010	42.528	5.13
1971	880 056	47.306	5.37
1972	947 906	52.678	5.55
1973	1 028 120	56.899	5.53
1974	1 076 208	60.921	5.66
1975	1 139 967	64.721	5.67
1976	1 181 473	66.673	5.64
1977	1 227 646	68.654	5.59
1978	1 270 802	71.700	5.64
1979	1 329 558	83.094	6.24
1980	1 392 827	89.304	6.41
1981	1 452 631	95.286	6.55
1982	1 532 697	101.147	6.59
1983	1 597 956	106.422	6.65
1984	1 667 987	111.632	6.69
1985	1 746 615	117.877	6.74

1986	1	828	949	124	285	6.79	6 408
1987	1	919	719	131	162	6.83	6 877
1988	2	034	166	137	919	6.78	6 757

Volvojen %-osuus autolajeittain viisivuosittain 1960-1985 käy ilmi seuraavasta asetelmasta. Siitä nähdään miten Volvo on lisännyt osuuttaan kaikissa muissa paitsi pakettiautoissa, joissa Volvon laskuun vaikutti nk. piilofarmareiden kieltäminen vuonna 1972; Volvo kun ei valmista varsinaisia pakettiautoja. Kuorma-autoissa osuus oli vuonna 1985 jo lähes kolmannes ja linja-autoissa vajaat puolet.

vuosi	ha	ka	pa	la
1960	1.00	7.57	2.46	35.93
1965	2.74	12.89	3.28	36.55
1970	3.99	15.10	6.48	36.75
1975	4.66	20.19	5.23	38.40
1980	5.65	23.39	3.54	39.57
1985	6.25	27.38	1.99	42.74

Linja-autojen ehdoton markkinajohtaja Volvo vakiinnutti jo ennen sotia kasvaneen markkinaosuutensa, kun toisena olleen Sisun osuus väheni. Scania oli uusi kasvava merkki. Alla olevassa asetelmassa on kuusi suurinta linja-automerkkiä, niiden kappalemäärät ja %-osuus vuosina 1956-1975:

	1956	1960	1965	1970	1975			
Volvo	1	718/35	2	111/36	2 541/37	2 983/37	3	322/38
Scania (-Vabis)		448/ 9		740/13	1 370/20	2 158/27	2	881/33
Sisu	1	195/24	1	251/21	867/12	760/ 9		833/10
Mercedes-Benz		69/ 1		146/ 3	433/ 6	558/ 7		538/ 6
Vanaja		407/ 8		840/14	945/14	836/10		404/ 5

Huom. 1930-luvun linja-autovaltamerkki Chevroletin osuus oli vuonna 1956 enää 2 %

1950-luvulla dieselmootoreiden saatavuuden myötä linja-autot ja kuorma-autot muuttuivat puukaasu- ja bensiininkäyttöisistä dieselkäyttöisiksi. Alla olevassa asetelmassa on linja-autojen polttoaineen mukaan verrattu kymmenen vuoden kehitystä eli vuotta 1946 vuoteen 1956.

	1946	1956
polttoaine	kpl/%	kpl/%
puukaasu	846/75	
bensiini	206/18	1 159/..
kaasuöljy	51/ 5	2 343/67

huom. 1956 luvussa vain yksityiset linja-autot

1950-luvun alussa Suomen teille ilmestyi kaksi sittemmin varsin suosituksi kasvanutta länsimaista henkilöautomerkkiä. Vuonna 1950 tuotiin ensimmäiset Volkswagenit ja vuonna 1952 ensimmäiset Saabit. 1960-luvulla aloitettiin japanilaisten henkilöautojen maahantuonti: ensimmäiset eli Datsun Bluebirdit tuotiin Suomeen vuonna 1962. Seuraavassa on asetelmin esitetty 10 suurinta rekisterissä olevaa automerkkiä sekä eräitä muita sijoja Suomessa viisivuosittain 1960-1985 sekä tietoja vuoden 1990 merkkikohtaisista ensirekisteröinneistä:

vuosi	merkki	kpl-määrä
1960	Ford	31 254
	Moskwitsch	24 457
	Skoda	22 075
	Volkswagen	18 817
	Opel	9 773
	Mercedes-Benz	9 488
7.	Renault	8 530
	Austin	8 368
	Pobeda	8 283
10.	Volvo	8 196
1965	Ford	74 979
	Volkswagen	66 982
	Moskwitsch	42 579
	Opel	31 717
	Skoda	28 725
	Fiat	25 920
7.	Volvo	22 057
	Austin	19 528
	Simca	18 190
	Peugeot	17 767
	Mercedes-Benz	16 914
1970	Ford	132 586
	Volkswagen	117 332
	Opel	57 588
	Fiat	56 999
5.	Volvo	42 528
	Moskwitsch	40 725
	Toyota	34 683
	Datsun	29 970
	Austin	24 604
10.	Renault	23 041
1975	Ford	166 233
	Volkswagen	135 161
	Fiat	107 895
	Toyota	90 435
	Opel	78 257
	Datsun	71 346
7.	Volvo	64 721
	Saab	50 534
	Mercedes-Benz	31 892
10.	Renault	29 871
	Moskwitsch	24 449
1980	Ford	172 963

Toyota	130 049
Fiat	123 133
Datsun	120 726
Volkswagen	114 515
Saab	103 227
Opel	91 735
8. Volvo	89 304
Lada	76 421
Mercedes-Benz	45 508

11. Renault	29 901

1985 Toyota	191 901
Nissan-Datsun	189 922
Ford	181 833
Opel	121 489
Saab	121 451
6. Volvo	117 877
Fiat	117 093
Lada	113 041
Volkswagen	111 914
Mercedes-Benz	64 036

14. Renault	24 265

Vuosi 1988 oli ennätysellinen henkilöautojen myynnissä, sillä uusia henkilöautoja rekisteröitiin 176 771 kpl, mutta iloa ei kestänyt pitkään. Vuosi 1989 oli hyvä myyntivuosi, mutta vuonna 1990 autojen myynti "romahti". Tosiasiassa kyseessä oli paluu normaaliaikaan vuoden 1988 huipun jälkeen: henkilöautoja rekisteröitiin 139 093, mikä oli 21 % vähemmän kuin vuonna 1989. Sama seikka näkyi rahassa, kun Tukkukaupan keskusliiton suurimmista toimialoista autoalalla oli heikoin myynnin kehitys: Autotuojat ry. myynti oli vuonna 1990 13 263 miljoonaa markkaa, mikä oli vähennystä edellisestä vuodesta 19.9 %.

Vuodelta 1990 on tiedossa tätä kirjoitettaessa vain tänä vuonna rekisteröidyt uudet autot. Bensiinikäyttöiset henkilöautot "kymmenen kärjessä" (kaikkiaan rekisteröitiin 171 247 autoa, joista henkilöautoja 139 093) näkyy alla:

Toyota	18 847
--------	--------

Opel	15 698
Nissan	13 674
Lada	11 252
Ford	8 949
Mazda	8 881
Volkswagen	8 804
Peugeot	8 458
9. Volvo	7 121
Mitsubishi	6 002

14. Renault	2 880

Alla olevassa asetelmassa on 1990 rekisteröidyt uudet Volvo ja Renault henkilöautot malleittain (kaikki henkilöautot yhteensä 139 093 kpl ja 308 mallia; Huom.: mukana myös vanhoja malleja jos kyseessä uudelleenrekisteröinti (Volvo 1800 S, 264 ja 544):

Volvo:

25. Volvo 740 ja 760	1 882
27. Volvo 460	1 814
37. Volvo 240	1 226
Volvo 440	1 226
51. Volvo 340 ja 360	592
62. Volvo 940	345
140. Volvo 960	25
217. Volvo 480	4
Volvo 760 Limousine	4

249. Volvo 1800 S	1
Volvo 264	1
308. Volvo 544	1

Renault:

20. Renault 19	2 087
57. Renault 5	407
63. Renault 21	320
131. Renault 25	30
160. Renault Trafic	17
195. Renault Espace	7
Renault Espace Quadra	7
204. Renault 21 Quadra	5

Raskaassa kalustossa Volvo ei ole ollut vain linja-autojen markkinajohtaja vaan tilanne on ollut sama kuorma-autoissa. Vuonna 1987 Suomen puutavara-autoista Volvojen osuus oli 31.6. % ja vuonna

1987, Volvon täyttäessä 60 vuotta, Suomessa rekisteröitiin 1 129 Volvo -kuorma-autoa, mikä merkitsi 27.7 %:n markkinaosuutta myynnistä. Johto-osuuden erona seuraavaan kilpailijaan oli 325 autoa. Vuoden 1990 uusien kuorma-autojen (yht. 4 184) "kymmenen kärjessä" on myös Volvo:

```

-----
1. Volvo          1 197
   Scania         811
   Mercedes-Benz  807
   Sisu           720
   Man            137
6. Renault       68
   Mitsubishi     68
   Iveco          75
   Man-Volkswagen 22
   Daf            56
-----
11. Toyota       46
-----

```

Volvo oli vuonna 1990 dieselhenkilöautojen markkinaosuuksissa (yht. 7 215) kuudennella sijalla (260 kpl) ja yritysmyyynnissä (yhteensä 43 839 kpl) viidennellä sijalla (3 251 kpl).

Volvo Auto oli siten vuonna 1990 ainoa maahantuoja, joka pystyi heikentyneillä markkinoilla toimittamaan enemmän autoja kuin vuonna 1989. Yhteenlaskien Volvon ja Renaultin lisäys oli 298 kappaletta. Volvo kasvatti markkinaosuuttaan vuodesta 1989 vuoteen 1990 4.3 %:sta 5.1 %:iin ja Renaultin vastaavat luvut olivat 1.2 ja 5.1 %.

Keski-Suomen läänin alueen väkiluku ei merkittävästi lisääntynyt vuodesta 1950 vuoteen 1990, mutta alue vaurastui ja kaupungistui, mikä vilkastutti myös tieliikennettä. Alla olevassa asetelmassa on vuonna 1960 perustetun Keski-Suomen läänin väkiluku 1950-1990 kunkin vuoden lopussa:

```

-----
vuosi väkiluku
-----
1950 231 230
1955 243 883
1960 251 850

```

1965 253 274
 1970 242 540
 1975 241 094
 1980 242 904
 1985 247 693
 1990 251 239

Alla olevassa asetelmassa on Keski-Suomen teiden kehitys viisivuosittain 1950-1990 (huom. 1961; 1950 ja 1955 kyseessä on Keski-Suomen lääniä pienempi tiepiiri, josta puuttuu Hankasalmen ja Joutsan sekä Kuhmoisten tiemestaripiirit; ne liitettiin 1960 ja 1974):

vuosi	maanteitä km	paikallisteitä km	yleisiä teitä yhteensä km
1950	1 540	1 028	2 568
1955	1 864	1 562	3 456
1961	2 371	1 702	4 073
1965	2 393	1 908	4 319
1970	2 502	2 091	4 593
1975	2 626	2 201	4 827
1980	2 675	2 269	4 944
1985	2 689	2 335	5 024
1990	2 676	2 390	5 079

Teiden kilometrimäärän lisäksi teiden tasokin parantui oleellisesti. Silti kelirikot olivat vielä 1950-luvulla pahana riesana. Vuonna 1955 oli todella paha kelirikko, kun maanteistä peräti 76.5 % oli kelirikossa (paikallisteistä ei ole arviota). Kaksi vuotta myöhemmin sama toistui, jolloin Jyväskylä oli käytännöllisesti katsoen maanteiden kannalta motissa, mutta onneksi junaliikenne toimi.

Oheisessa asetelmassa on nähtävissä Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiirin alueen yleiset tiet ja niistä öljysora- ja asfalttipinnoitteisten sekä talviaurattujen teiden km-määrä viisivuosittain 1950-1975 (tilastollisista syistä teiden yhteismäärä eroaa joinain vuosina hieman yllä olevan asetelman luvuista):

vuosi	yleiset tiet	öljysora	asfaltti	talviaurattu
-----	-----	-----	-----	-----

1950	3 174	-	-	2 404	
1955	3 456	-	-	..	
1960	4 058	117	49	3 514	
1965	4 319	679	279	4 129	
1970	4 557	744	543	4 584	
1975	4 829	771	778	4 829	(eli 100 %)
1980	4 920	1 026	879	4 920	
1985	5 024	1 155		900	5 024
1990	5 077	982	964	5 077	

Keski-Suomen ensimmäinen asfalttikestopäällystetie tehtiin vuonna 1957 välille Jyväskylä - Muuramen raja. Läänin kestopäällystetiet jakaantuivat vuonna 1970 seuraavasti:

laatu		km	

asfalttibetoni		161	
sora-asfalttibetoni			382
bitumiliuossora		194	
öljysora		744	

yht		1 537	
eli 33 % yleisistä teistä (koko maa 32 %)			

Keski-Suomen keskeinen valtatie eli "Eurooppa 4" valmistui ja avattiin kestopäällysteisenä vuonna 1973 välillä Jyväskylä - Oulu. Alueen 1980-luvun suurin tieinvestointi "Vaajakosken moottoritie" ja Jyväskylän rantaväylä sekä Kuokkalan silta avattiin vuonna 1977/1979 ja 1989.

Suomen ja Keski-Suomen ajoneuvokanta viisivuosittain 1950-1990 näkyy alla olevasta asetelmasta:

S = koko Suomi
 KS = Keski-Suomen lääni
 mp = moottoripyörät
 Huom. autojen osalta vuoden 1960 Keski-Suomen luku on vuoden 1961 luku

-----vu

osi	S autot	S mp:t	KS autot	KS mp:t
1950	61 256 9 782		
1955	85 448	49 288	
1960	183 267	103 463	14 399	6 522
1965	454 854	76 507	26 307	5 166
1970	711 968	46 458	39 036	2 748
1975	996 284	49 085	55 265	2 795
1980	1 225 931	43 377	67 716	2 348
1985	1 746 615	50 738	84 929	2 625
1990	2 217 729	59 716	111 247	3 199

Vuonna 1985 Keski-Suomen autokanta jakaantui niin, että läänin 84 929 autosta oli henkilöautoja 75 973, pakettiautoja 5 508, erikoisautoja 574, linja-autoja 361 ja kuorma-autoja 2 513.

Jyväskylässä linja-autojen kaukuvuorojen pituudessa päästiin vuonna 1951 samaan kuin, missä oltiin oltu ennen sotia. Seuraavana vuonna eli Olympiavuonna Jyväskylästä ajettiin ensimmäinen pikalinja Helsinkiin: matkustusaika lyheni yli kaksi tuntia! Arkkitehti Kauko Tiihosen suunnittelema uusi linja-autoasema valmistui 1964.

1950-luvulla alkoi Jyväskylän seudun linja-autoliikenteen keskittyminen. Are osti vuonna 1954 Jyväskylän Liikenteen, josta tuli yrityksen ensimmäinen tytäryhtiö. Jyväskylän Liikenne osti vuonna 1967 Keljon Liikenne Oy:n, vuonna 1977 Korpilahden Linja Oy:n ja vuonna 1978 Välisen Linja Oy:n. Näin yhtiöllä oli hallussaan kaupungin lähi- ja paikallisliikenne. Vuonna 1984 Koiviston Auto Oy osti Jyväskylän Liikenne Oy:n.

Autokaupan vilkastuminen 1960-luvulla näkyi uusina yrittäjinä, uusina automerkkeinä ja uusina nykyaikaisina toimitiloina. Vuonna 1963 Sisä-Suomen Autokeskus Oy siirtyi kokonaan uusiin toimitiloihin Vapaaherrantielle. Scania-Vabiksia ja Saabeja myyvä Scan-Auto perusti Jyväskylän piirin 16.3.1965 (Kauppakatu 6; 1978 Alasinkadun uudet toimitilat). Samana vuonna 1965 "Hämiksen" 1930-luvun naapurille, V. Nyströmin Autoliikkeelle, valmistui asiakaspalvelutilat sisältävä uudisrakennussiipi Kalevankatu 6:een. Vuonna 1971 alkoi Arelan rakentaminen Seppälänkankaalle, rakennus

valmistui vuonna 1974 ja helmikuussa 1985 avattiin Are Oy:n Arelan autokaupan palvelukeskus (1981 Fordin ohella automerkkeinä Mazda ja Wartburg).

2.3. Hämeen Autovaruste Oy vapautuvan autokaupan aikana

-----laatikkoon-----

"Hämiksen" merkistä

Hämeen Autovaruste Oy:n yrityserkkinä, logona, käytettiin Hämeen Autolta omaksuttua tekstiä, kunnes Heimo Riihimäki suunnitteli 1950-luvun puolivälissä "autologon" ja esitteli sen Aapo Riihimäelle, joka virtaviivaisti logon autoa ja liiketunnus otettiin käyttöön vuonna 1959. Graafikko Matti Louhi uusi sen palkkimaiseksi vuonna 1985.

-----laatikkoon-----

2.3.1. Johdon ja omistuspohjan muutoksia; organisaatio

Käytännössä perheyhtiöksi vuosina 1936-1945 muuttuneen Hämeen Autovarusteen omistusrakenne oli vuoden 1946 alussa seuraava:

Aapo Riihimäki	34 osaketta (1-9, 11-25, 46-50, 71-75)
Aarne Haarla	1 osake (10)
Teppo Riihimäki	5 osaketta (26-30)
Heimo Riihimäki	20 osaketta (31-45, 56-60)
Tuula Riihimäki	7 osaketta (51-55, 61-62)
Timo Riihimäki	6 osaketta (64-69)
Lasse Riihimäki	1 osake (70)

KUVA

Vuonna 1957 Lasse Riihimäen poika, Suomessa, Yhdysvalloissa ja Englannissa taloustiedettä opiskellut 27-vuotias BA Aapo Riihimäki nimitettiin yhtiön apulaisjohtajaksi.

1960- ja 1970-luvulla tehdyt pienet osakemuutokset olivat:

27.12.1966	Hämeen Autovaruste Oy lunasti osakkeet 31-34 (4 kpl Heimo Riihimäeltä, jolle jäi 16 osaketta /35-45 ja 56-60/)
27.10.1967	Hämeen Autovaruste Oy lunasti osakkeet 35-36 (2 kpl Heimo Riihimäeltä, jolle jäi 14 osaketta /37-45 ja 56-60/)
10.6.1968	Aarne Haarlalta yksi osake /10/ siirtyi hänen pojalleen metsänhoitaja Ara Haarlalle
16.9.1969	Ara Haarlan yksi osake /10/ siirtyi Teppo Riihimäelle
9.11.1972	Aapo Riihimäki möi kaksi osaketta /19-20/ Tuula Liposelle

Toimitusjohtaja Lassi Riihimäki luopui johtajuudestaan 30.4.1973 eli hän tuli toimineeksi yhtiön toimitusjohtajana 43 vuotta, mutta Riihimäki ei suinkaan jäänyt syrjään, sillä hän jatkoi johtokunnan toimivana puheenjohtajana. Hänen seuraajakseen toimitusjohtajaksi nimitettiin aiemmin apulaisjohtajana ollut Aapo Riihimäki.

Toimenpiteestä ei kuitenkaan aiheutunut mitään merkittävää muutosta. Aapo Riihimäki muisteli vuonna 1991 omaa asemaansa:

"Minä olin lähinnä hänen (isän) neuvottelukumppaninsa ... ei meistä pojista kukaan koskaan hänen auktoriteettiaan sinänsä ollut halukas kiistämään ... (vaikka hän alkoi sairastella) hänen valvova silmänsä oli kaikkialla ja myöskin hänen patriarkaalinen johtamistyylinsä oli se, että hän ei koskaan vetänyt jyrkkää rajaa mihin hän ei sekaantunut ... mutta kun hän asui (toisin kuin monet muut menevät johtajat) samalla tontilla, hän oli samalla talonmies ja yövahti ... Johtokunta

ei koskaan näytellyt mitään osaa. ... (Hänen) vanha tyylinä oli, että nousi kuudelta ylös ja aloitti vaikeiden asiakkaiden karhuamisella, illalla yhdentoista aikaan viimeiset puhelut ... moni siinä sai talousopetusta."

-----laatikkoon-----

Aapo Riihimäki

-----laatikkoon

Yhden Ara Haarlan omistaman osakkeen oston jälkeen yhtiö oli vuonna 1969 kokonaan Riihimäen perheen hallussa. Yhtiölle lunastetut kuusi osaketta poistettiin osakeluettelosta eli siten yhtiön osakemäärä väheni 75:stä 69:ään. 1.8.1974 ylimääräinen yhtiökokous korotti yhtiön osakepääomaa eli muutti yhtiöjärjestyksestä siten, että yhtiön osakepääomaksi tuli 51 750 mk jaettuna 5 175:een 10 mk:n osakkeeseen. Uusia osakkeita saivat merkitä vain entiset osakkaat. Yhtiön osakeosuudet olivat 8.10.1975:

Johtaja Lasse Riihimäki	75 osaketta
Toimitusjohtaja Aapo Riihimäki	1 798 osaketta
Myyntipäällikkö Teppo Riihimäki	1 124 osaketta
Korjaamopäällikkö Timo Riihimäki	824 osaketta
Herra Heimo Riihimäki	674 osaketta
Luotonvalvoja Tuula Liponen	674 osaketta

yhteensä 5 169 osaketta

Pitkään ja vakavasti sairastanut Lasse Riihimäki allekirjoitti 7.1.1978 Kinkomaan sairaalassa erokirjeensä:

"Sen johdosta, että minua vaivaavan sairauden vuoksi en katso voivani enää riittävällä tehokkuudella hoitaa tointani yhtiönne johtokunnassa, ilmoitan anovani välittömästi eroa yhtiönne johtokunnan jäsenyydestä ja puheenjohtajan tehtävistä."

Lasse Riihimäki kuoli 4.3.1978. Riihimäen eron aikoihin myös yrityksen pitkäaikainen konttoripäällikkö Tuovi Lehtinen jäi eläkkeelle.

Lasse Riihimäen kuoltua hänen osakkuutensa jaettiin perinnönjaossa maaliskuussa 1979 lasten kesken. Yhtiön omistuspohja laajeni Heimo Riihimäen kuoltua 1982 ja lasten (Kari, Laila eli Lila, Mika ja Pasi Riihimäki) periessä hänen osakkuutensa.

1980-luvun alussa moni "Volvo perheen" piirimyyjä vaihtui. Hämeen Autovarusteen tuloskin heikentyi siinä määrin, että päärahoittajana ollut maahantuoja huolestui, yhtiön tarkkailua lisättiin ja Volvo Auton edustajat tulivat mukaan yrityksen hallitukseen. 8.5.1984 pidetyssä yhtiökokouksessa oli puheenjohtajana Volvo Auton hallintojohtaja Tore Bäckström ja sihteerinä oli Volvo Auton Keski-Suomen piirin piiripäällikkö Pentti Huovinen. Puheenjohtaja painotti kokouksen lopuksi:

"... hallitus pyrkii kaikissa toiminnoissaan yhtiön edun mukaisiin ratkaisuihin ja tämä työskentely edellyttää myös osakkaiden varauksetonta hyväksymistä ja tukea. Vaikka yhtiössä on saatu lyhyessä ajassa paljon aikaan ollaan terveyttämässä vasta tien alussa. Osakkaiden edun mukaista on, että kaikki puhallamme yhteen hiileen emmekä toimi hajoittavasti."

Volvo Auton puuttuminen yhtiön hallintoon johti lopulta siihen, että yrityksen toimitusjohtajaksi nimitettiin aiemmin talouspäällikkönä ollut Aaro Makkonen. Tilanne ei tästä kuitenkaan parantunut sen enempää maahantuojan kuin yrityksenkään kannalta.

Aapo Riihimäki oli vuonna 1983 kutsunut sisarensa Tuula Liposen aviomiehen, hotellinjohtaja Timo Liposen Hämeen Autovarusteen johtokuntaan.

-----laatikkoon-----

Timo Liponen

Timo Liponen syntyi 16.12.1947 Kinkomaalla Muuramessa. Hän kävi keskikoulun jälkeen kauppaopiston ja avioitui vuonna 1970 Tuula Riihimäen kanssa. Työelämä vei matkailu- ja majoituselinkeinon pariin. Vuodet 1970-1971 Liponen työskenteli SAS:in palveluksessa Tukholman lentokentällä, mistä hän siirtyi syksyllä 1971 Rantasipille Summassaaren hotellin vastaanottoon. Siellä hän oli puoli vuotta ja siirtyi pariin vuodeksi Jyväskylään hotelli Laajavuoren vastaanottoon ja edelleen kahdeksi ja puoleksi vuodeksi Rantaloman keskusmarkkinoinnin kokousmyyntiin ja sitten Skandinavian alueen myyntipäälliköksi: asuinpaikkana oli Jyväskylä ja työpaikkana pääasiassa Tukholma.

Aiemmin ilman yhtään alaista työskennellyt Timo Liponen nimitettiin vuonna 1979 Laajavuoren hotellinjohtajaksi, jolla oli n. 160 alaista. Laajavuoren työskentelyä kesti viisi vuotta. Timo Liponen totesi myöhemmin lyhyesti: "Rantasipi koulutti minut." Lanko, Hämeen Autovaruste Oy:n toimitusjohtaja Aapo Riihimäki pyysi häntä vuonna 1984 yrityksen hallitukseen ja seuraavana vuonna Liponen ryhtyi yrittäjätaloukselta Hämeen Autovarusteen toimitusjohtajaksi.

-----laatikkoon-----

Vuoden 1984 alussa Tore Bäckström tiedusteli Timo Liposelta olisiko tämä valmis autoliikkeen johtajaksi, mihin Liponen vastasi asiaa silloin vielä kovinkaan vakavasti ottaen että, "Miksei jos yrittäjähajalta pääsee." Kysymys oli kuitenkin vakava ja parin kuukauden päästä keväällä Bäckström otti asiassa uudestaan yhteyttä. Uuden tilanteen synty näkyi muun muassa siinä, että 19.5.1985 pidetyssä yhtiökokouksessa puhetta johti Heikki Toikka ja joulukuussa pidetyssä ylimääräisessä yhtiökokouksessa valittiin kokonaan uusi hallitus. Vuonna 1985 Timo Liponen, ostettuaan Aapo Riihimäeltä pääosan tämän osakkeista, jätti hotellinjohtajan tehtävät ja ryhtyi yrittäjähajalta yrityksen toimitusjohtajaksi. Yhtiön käyttökate oli vuonna 1984 2.5 miljoonaa markkaa miinuksella ja suhteet maahantuojaan olivat ensimmäisenä parannettavien asioiden listalla. Yritys oli kriisissä ja Liponen totesi työntekijöille:

"Nyt on kyse meidän kaikkien, sinun ja minun, voitosta tai häviöstä. Työpaikat saadaan säilymään kaikille, jos budjettitavoite saavutetaan."

ja Keski-Suomen Kauppalehden haastattelussa tammikuussa 1985:

"Yhtiön rahoitusliikenne oli pielessä. Lainat olivat lyhytaikaisia maahantuojan lainoja, ne piti saada pankeista ja vakuutusyhtiöistä pitemmille maksuajoille. Jos tämä ei olisi onnistunut, en olisi koko kauppaan lähtenyt." ... "Myynti on Volvon keskimääräisen markkinaosuuden alapuolella. Jo tämän vuoden aikana tavoitteena on ottaa tuo jälkeenjääneisyys kiinni, ja kolmen vuoden sisällä ylittää selvästi keskiarvon yläpuolelle."

Tähän aikaan Hämeen Autovarusteelle tarjoutui myös tilaisuus olla pilottina Volvon sisäisen johtamiskoulutuksen ohjelmassa Big Lift. Ongelmien ratkaiseminen aloitettiin, kun käynnistettiin sisäiset eli työntekijöiden ja ulkoiset eli asiakkaiden asennetutkimukset. Seitsemän suurinta kuorma-autoasiakasta kutsuttiin kertomaa ongelmistaan: "Se oli totuuden hetki." Yhteiset ponnistelut onnistuivat ja vuonna 1985 Hämeen Autovarusteen vuoden 1984 tappio oli käännetty samansuuruiseksi voitoksi.

Yhtiön ja maahantuojan välisten ongelmien yhteydessä yhtiön omistus muuttui oleellisesti, kun Aapo Riihimäki möi 10.1.1985 kaikki

osakkuutensa Hämeen Autovarusteessa uudelle toimitusjohtajalle Timo Liposelle (1647 osaketta) ja veljilleen Teppo ja Timo Riihimäelle (kummallekin 100 osaketta).

Ylimääräinen yhtiökokous päätti 12.12.1986 korottaa yhtiön osakepääomaa 51 750:stä markasta 62 850 markkaan tarjoamalla merkittäväksi uusia 10 markan nimellisarvoisia osakkeita. Läsnaolijoista ilmoittivat merkitsevänsä osakkeita:

Timo Liponen	840	osaketta
Teppo Riihimäki	135	"
Timo Riihimäki	135	"

Muut osakkaat eivät käyttäneet merkintäoikeuttaan. Liponen osti edelleen 7.11.1987 Kari Riihimäen osuuden eli 138 osaketta.

Siten Hämeen Autovaruste Oy:n omistus oli 31.12.1990:

Liponen Timo	2 625
Liponen Tuula	724
Riihimäki Lila	137
Riihimäki Mika	138
Riihimäki Pasi	138
Riihimäki Teppo	1 408
Riihimäki Timo	1 109

yhteensä 6 279

KUVA

Yhtiökokous 8.5.1984 muutti yhtiöjärjestyksestä niin, että hallitukseen kuului kolmesta viiteen varsinaista jäsentä ja kaksi varajäsentä. Edelleen yhtiökokous 24.4.1987 päätti hallituksesta, että "Yhtiöllä on hallitus, johon kuuluu vähintään kolme (3) ja enintään kuusi (6) jäsentä." Varajäsen-käytäntö siis lopetettiin.

Yhtiön johtokunnan rakenne oli vuodesta 1950 vuoteen 1990 seuraava (yhtiökokous oli pidettävä huhtikuun loppuun mennessä, jolloin myös uusi hallitus valittiin ja aloitti):

- 1950 varsinaisina:
Lasse Riihimäki, Aune Riihimäki, Heimo Riihimäki
varajäsen: Aarne Haarla
- 1951 varsinaisina:
Lasse Riihimäki, Aune Riihimäki, Heimo Riihimäki
varajäsen: Aapo Riihimäki
- 1952-60 varsinaisina:
Lasse Riihimäki, Aapo Riihimäki, Heimo Riihimäki
varajäsen: Aune Riihimäki
- 1961-64 varsinaisina:
Lasse Riihimäki, Aapo Riihimäki, Heimo Riihimäki
varajäseninä: Aune Riihimäki, Teppo Riihimäki
- 1965-72 varsinaisina:
Lasse Riihimäki, Aapo Riihimäki, Teppo Riihimäki
varajäseninä: Heimo Riihimäki, Timo Riihimäki
- 1973-77 varsinaisina:
Lasse Riihimäki, Aapo Riihimäki, Teppo Riihimäki
varajäseninä: Tuula Liponen, Timo Riihimäki
- 1978-82 varsinaisina:
Aapo Riihimäki, Teppo Riihimäki, Timo Riihimäki
varajäseninä: Tuula Liponen, Aaro Makkonen
- 1983 ensimmäinen hallitus
varsinaisina:
Aapo Riihimäki, Teppo Riihimäki, Timo Riihimäki
varajäseninä: Timo Liponen, Aaro Makkonen
toinen hallitus (13.7.-)
varsinaisina:
Aapo Riihimäki, Aaro Makkonen, Pentti Huovinen
- (Volvo Auton Keski-Suomen piirin päällikkö)
varajäseninä: Timo Liponen, Tore Bäckström
(Volvo Auton hallintojohtaja)
- 1984 ensimmäinen hallitus
varsinaisina:
Aapo Riihimäki, Aaro Makkonen, Pentti Huovinen,
Arimo Ristola (KERA:n aluejohtaja)
varajäseninä: Timo Liponen, Tore Bäckström

toinen hallitus (13.12.-)

varsinaisina:

Timo Liponen, Heikki Toikka (Heikki Toikka Ky:n tj),
Juhani Markkanen (G.W. Sohlbergin johtaja; aiemmin
Hämeen Autovarusteen korjaamopäällikkö)

varajäseninä: Tuula Liponen, Sinikka Multanen
(Hämeen Autovarusteen konttoripäällikkö,
hallituksen sihteeri)

1985

varsinaisina:

Timo Liponen, Juhani Markkanen, Heikki Toikka,
varajäseninä:

Tuula Liponen, Sinikka Multanen

1986-90

varsinaisina:

Timo Liponen, Heikki Toikka, Juhani Markkanen, Reijo
Aalto (Gummerus Oy:n talousjohtaja)

Tellervonkadun uudisrakennuksen valmistuminen vuonna 1959 mahdollisti yrityksen organisaation kehittämisen. Siihen asti ahtaissa oloissa työpaineet oli ratkaistu periaatteella "lisää miehiä ja ylitöitä". Vuosi 1960 oli aikamoisen muutoksen aikaa, kun yrityksessä oli kolme työnjohtajaa ja organisaatiossa eriytyi todellisia osastoja: konttori, autonmyynti, varaosat ja korjaamo. Autoasentajia oli enimmillään yli puolensataa ja varaosamiehiä oli toistakymmentä, kontorissa oli konttoripäällikkö Tuovi Lehtisen alaisuudessa puolenkymmentä työntekijää.

Hämeen Autovarusteen juhliessa 60-vuotisuuttaan asiaa juhlistettiin muun muassa pikkujouluissa 15.12.1990 jakamalla pitkäaikaisille työntekijöille kunniakirjat. Yritystä omistamattomien työntekijöiden kunniakirjojen jakolistasta, joka käsittää 39 henkilöä, käy selkeästi ilmi se, että työntekijät ovat pysyneet Hämeen Autovarusteen palveluksessa sinne kerran tultuaan. Kunniakirjat olivat "vuosikymmenittäin":

"tasaiset"	työsuhteen	nimi
palvelus-	alkamispäivä	
vuodet		
35 vuotta	03.11.1951	Mäkinen Matti
25 vuotta	16.03.1964	Kuokkanen Asko Juhani
	02.04.1964	Frondelius Veijo Olavi
	01.06.1964	Välivaara Matti Kalevi
	21.09.1964	Honkanen Jouko Antero
	19.01.1965	Mäkinen Juhani
	01.06.1965	Lahtinen Salme Sanelma
	22.11.1965	Sammalisto Erkki Juhani
20 vuotta	17.10.1966	Jaatinen Jaakko Olavi
	30.01.1967	Kolehmainen Jaakko Aarne Olavi
	23.04.1968	Lamberg Erkki Markus

		Kullervo
	14.10.1969	Kinnunen Martti Emil
	26.01.1970	Korpela Risto Antero
	31.08.1970	Salonen Riitta-Liisa Kaarina
	14.09.1970	Väisänen Juhani Antero
	24.09.1970	Ahokas Eero Väinö Kalevi
	02.11.1970	Lindgren Kari Juhani
	03.12.1970	Jämsen Seppo Antero
15 vuotta	16.02.1971	Aarrelampi Rauno Urmas
	15.06.1971	Pääkkönen Juhani Matti
	11.10.1971	Rahkonen Pentti Ensio
	12.06.1972	Ylönen Tuomo Antero
	05.07.1972	Tikkanen Keijo Aulis
	07.08.1972	Rajahonka Pirkko Helena
	20.01.1973	Laine Erkki Tapio
	12.07.1973	Kettunen Leila Kaisu
	09.10.1973	Hiekkänen Veikko Olavi
	10.12.1973	Heinonen Pentti Juhani
	22.07.1974	Pellinen Mauno Tapio
	02.09.1974	Rennicke Saku Armas
	06.11.1974	Ruopas Juhani Antero
	04.08.1975	Seppälä Arvo Juhani
10 vuotta	10.02.1976	Aaltonen Alpo
	25.10.1976	Leinonen Ritva Helena
	13.06.1977	Naukkarinen Pertti Juhani
	15.09.1977	Nissinen Timo Juhani
	14.11.1977	Tourunen Raimo Olavi
	20.03.1980	Kortelainen Timo Johannes
	15.09.1980	Nieminen Voitto Einari

Alle kymmenen vuotta olivat Hämeen Autovarusteissa olleet seuraavat
33 henkilöä:

työsuhteen alkamispäivä	nimi
18.05.1981	Tarén Reijo Juhani
11.11.1981	Arvola Aulis Kullervo
11.03.1985	Vesalainen Heikki Tapani
02.09.1985	Pappi Esko Eino
18.11.1985	Ahonen Jussi
02.12.1985	Taipale Arvo Antero
03.03.1986	Salonen Ari Juhani
02.06.1986	Liimatainen Pekka
01.10.1986	Miinalainen Kalevi Reino
19.01.1987	Kortelainen Kirsti Anne-Maarit
23.02.1987	Andström Harald Janne Heikki
14.09.1987	Koivikko Martti Juhani
28.09.1987	Kauppila Jarmo Aulis
04.11.1987	Nieminen Mauri Armas
30.05.1988	Mönkkönen Pasi Juhani
05.06.1988	Kuusela Rauno Tapio
13.06.1988	Ekman Pertti Tapani

28.08.1988	Liimatainen Antero Kari
19.09.1988	Kärkkäinen Jorma Kalevi
24.10.1988	Mäkinen Simo
28.03.1989	Majala Jyrki Kalevi
05.06.1989	Väliaho Mika Antero
24.07.1989	Tarén Mika Juhani
26.09.1989	Parikka Teuvo Pekka
26.02.1990	Hannukainen Antti
05.03.1990	Haro Elisa Irmeli
26.03.1990	Pekkala Pasi Valdemar
04.06.1990	Lehti Harri
04.06.1990	Virenius Vesa Juhani
25.06.1990	Ylönen Timo Olavi
05.09.1990	Sonninen Lauri Henriikki
01.11.1990	Ritvanen Juha Tapani
12.11.1990	Autio Leena Helena

Lisäksi yrityksen omistajista kolme oli sen palveluksessa:

työsuhteen alkamispäivä	nimi
01.06.1959	Riihimäki Timo Heikki August
16.07.1971	Liponen Tuula Annikki Augusta
01.01.1985	Liponen Timo Tapani

Siten Hämeen Autovarusteessa työskenteli 31.12.1990 yhteensä 75 henkilöä.

Yritys oli vuonna 1990 organisoitunut toimitusjohtajan (Timo Liponen) johtamiin osastoihin, joiden johdossa oli osastopäällikkö: talouspäällikkö (Esko Pappi) ja konttoripäällikkö (Leena Autio), henkilöautojen myyntipäällikkö (Jouko Honkanen), kuorma-autojen myyntipäällikkö (Teijo Seppälä), korjaamopäällikkö (Keijo Tikkanen) ja varaosapäällikkö (Asko Kuokkanen).

Hämeen Autovaruste Oy täytti 60-vuotta kesällä 1990, juhlapäivänä yrityksen väki oli "matkoilla" ja juhlat vietettiin 15. syyskuuta kutsuvieraiden täyttämässä Kuormaajantien autonmyyntihallissa. Juhlassa puhui toimitusjohtaja Timo Liposen lisäksi Volvo Auton toimitusjohtaja Rolf Ehrnrooth ja yhtenä autoliikkeelle ominaisena kohokohtana oli kahden Volvon uuden mallivuoden 1991 henkilöautomallin, Volvo 940 ja 960 paikallinen paljastaminen ja ensiesittely.

2.3.2. Tellervonkadulta Seppälänkankaalle

Tellervonkatu 7:n pieni puutalo osoittautui pian pulan hellittäessä ja autokaupan vilkastuessa pieneksi. Vuonna 1950 aloitettiin kivisen myymälä- ja konttoritilat sisältävän uudisrakennussiiven työt. Rakennuksen suunnitteli arkkitehti Matti Hämäläinen ja sen urakoi Teora. 1100 neliömetrin uudisrakennus valmistui vuonna 1951.

Vuonna 1953 avattiin yrityksen Jämsän myymälä, joka toimi samoissa tiloissa kuin yrityksen sivupiste 1930-luvulla: osoite oli "Sillankorva puh. 255". Samana vuonna perustettiin ensimmäinen jyväskyläläinen varsinainen autoromuttamo Keljon alikäytävän luo eli "Maailmanlopun tuolle puolen Romula", jonka osoitteena oli Korkeakoskentie 1, puh. 5515. Käytetyillä osilla oli kysyntää ja mainoslauseenakin käytettiin sanontaa: "Ellei muualla niin Hämeenautossa". Romuttamo eli autohajoittamo siirtyi vuonna 1963 Seppälän teollisuusalueelle Vasarakatu 22:een pystytettyyn puolikaariparakkiin.

Sodan jälkeen autot tulivat maahantuojilta Helsingistä tai Turusta melko raakileina, ja maahantulo- ja luovutushuolto piti tehdä Tellervonkadun pihalla, mistä kärsivät niin työntekijät kuin asiakkaat. Lasse Riihimäki totesi vuonna 1955: "Lisääntynyt uusien autojen saanti ja niiden huolto pakotti myös viime vuoden alussa perustamaan autokorjaamon." Kyseessä oli Kortesuonkatu 1:ssä oleva kerrostalon siipirakennus, mihin vuokratilaan varustettiin varsinainen autokorjaamo, jossa työskenteli työnjohtaja ja vajaa 10 miestä. Tilat olivat kuitenkin riittämättömät raskaalle kalustolle ja henkilöautojenkin korjauksissa ja huolloissa oli pääliikkeen kaukaisuuden vuoksi ongelmansa.

Tilaongelmat alkoivat ratketa, kun vuoden 1959 heinäkuussa voitiin viettää Tellervonkatu 9:ssä arkkitehti Raimo Halosen suunnitteleman ja Heimo Nygren & Kump. urakoiman uuden toimitalon harjannostajaisjuhlaa. Talo valmistui samana vuonna ja siinä oli katutasossa myymälä-, konttori- ja varaosatilaa yhteensä 550 m² ja toisessa kerroksessa autokorjaamo ja -huoltotilaa 750 m². Harjannostajaispuheessaan Lasse Riihimäki totesi tyytyväisenä muun muassa:

"Syyt, miksi olemme olleet miltei pakotettuja ryhtymään monenkin ja ehkä omastakin mielestämme näin suureen yritykseen ovat monet. Ensinnäkin liikkeemme täyttää 30 vuotta ja suhteet asiakkaihin laajassa maakunnassa, tulevassa omassa läänissä vaatii parempaa huoltoa heidän ajokeilleen. - Ellei merkin edustaja pysty sellaisen järjestämiseen, menettää hän piankin asiakkaansa toisille.

Myyntimme käsittää paljon tilaa vieviä autoja, linja- ja raskaita kuorma-autoja, joita ei pienissä tiloissa huolleta eikä korjata. Ja mihin isot sopivat, mahtuvat myöskin pienet ikäänkuin täytteeksi. Myymmehän paljon pikku Fiatteja, Morriksia ja Volvoja.

Entinen myymälä on rakennettu säännöstelyn ollessa kireimmillään niinkuin hätäratkaisuna, missä varastotilat ovat ahtaat ja epäkäytännölliset. Kun saamme kaikki saman katon alle, on paljon tehoisampi työskennellä."

Uudenaikainen korjaamo loi puitteet sillekin, että Hämeen Autovarusteesta tuli virallisesti Volvo-merkkikorjaamo. Entiseen Tellervonkatu 7:n myymäläsiipeen avattiin tässä yhteydessä diesel-korjaamo ja baari.

Uudetkin tilat osoittautuivat aikanaan ahtaiksi, erityisesti suurentuvan raskaan kaluston huollot ja korjaukset olivat ongelmallisia. Yrityksen vaihtoautohalli muutettiin heinäkuussa 1969 Tellervonkadulta väljempiin tiloihin Pienteollisuustaloon Tapionkatu 4/Yrjönkatu 31:een ja keväällä 1970 otettiin käyttöön ilman sen suurempia juhlia uudet Tellervonkatu 9:n siiveksi pihaan tarkoin suunnitellut laajat korjaamotilat, jotka käsittivät 660 m² ja joihin sisältyi 11 kuorma-auton korjauspaikat, korjauskeskus ja peltikorjaamo. Lasse Riihimäki kommentoi lehtihaastattelussa yrityksensä toimitilojen sijoitusratkaisuja:

"Viime vuosien näkemykset korjaamojen oikeasta sijaintipaikasta ovat olleet ristiriitaisia. Jokin vuosi sitten korjaamot yritettiin ajaa kaupungin ulkopuolisille teollisuusalueille. Mutta korjaamotyö on enemmän palvelualaa kuin teollisuutta. Asiakkaalle, etenkin henkilöauton omistajalle, soveltuu parhaiten sijainti, josta on lyhyt matka keskikaupungille joko toimeen tai asioimaan. On kylläkin myönnettävä että suurkorjaamojen sijainniksi sopivat teollisuusalueet, mutta nepä suurkorjaamot ovatkin saamassa kilpailijakseen hajakeskitetyn, pienemmistä yksiköistä koostuvan organisaatiotyypin. Autokorjaamo ei siis tule lähiaikoina katoamaan varsinaisen kaupunkialueen maisemasta. Tätä näkemystä seuraten Hämeen Autovarustekin on päättänyt pysyä entisellä sijaintipaikallaan ja sen puitteissa parantaa kunkin osastonsa toimintaedellytyksiä ..."

Riihimäen perusteluista ja ennustuksista huolimatta autokaupalla

oli edessään muutto riittävien puitteiden äärelle Seppälänkankaan teollisuusalueelle. Keskustassa oli jatkuvana ongelmana tilojen ahtauden lisäksi parkkipaikkojen vähäisyys, lähellähän oli ALKO:n myymälä. Seppälänkankaalle lähdön edellytyksenä oli alueen kunnolliset tieyhteydet.

Hämeen Autovaruste hankki Seppälänkankaalta ensiksi kolmen hehtaarin tontin ja myöhemmin vielä yhteensä kahden ja puolen hehtaarin lisätontit. 15. huhtikuuta 1974 vietettiin uuden Kuormaajantie 8:n raskaalle kalustolle tarkoitetun toimitalon avajaisjuhlaa, jossa kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Erkki Vasama piti paljon huomiota herättäneen "sosialisointipuheen".

Henkilöautopuoli seurasi raskasta kalustoa Seppälänkankaalle vuonna 1983. Seppälän autohajoittamon toiminta lopetettiin näihin aikoihin. Yhtiökokous oli päättänyt 24.4.1982: "...yhtiön toiminta keskitetään Seppälänkankaalle..." ja toimitusjohtaja Alpo Riihimäki selvitti Volvo-Viestissä tulevan muuton syitä vuonna 1982:

"Tähän mennessä on kulunut paljon aikaa pelkästään autojen siirtelyyn, ja kun kunnostus on tapahtunut eri paikoissa, on toiminta ollut hieman tehottoman tuntuista. Nyt palvelu nostetaan asiakasta tyydyttävälle tasolle."

Kuormaajantiellä oli tilaa rakentaa. Vuonna 1988 valmistui uusi toimistotiloja ja autonmyyntihallin sisältävä rakennus.

Jyväskylän liike ei luonnollisesti riittänyt laajan piirin asiakaskunnan palveluun. Vuonna 1984 Keski-Suomessa oli Jyväskylän lisäksi Volvon huoltopisteitä seuraavasti:

Jämsä: KESOIL-huolto Jämsän stoppi Oy
 Keuruu: ESSO-huolto K Pikkusaari Ky
 Viitasaari: Korjaamo Saarinen Oy
 Äänekoski: SHELL-huoltoasema K. Kinnunen (uusi tulokas)

2.3.3. Volvojen ohella Simcoja, Fiateja ja Renaulteja

Hämeen Autovaruste ilmoitti vuonna 1964 Keskisuomalaisessa, että "33 toimintavuoden aikana myymistämme Volvo-autoista oli 31.12.63 81 % rekisterissä." Yritys on luonnollisesti myynyt pääosan Keski-Suomessa käytetyistä Volvoista. Samoin yritys on huoltanut ja myynyt varaosia Volvoihin. Alla on asetelma, josta käy ilmi läänin Volvo-kanta sekä Volvojen laadusta kertova käyttöikä.

 Keski-Suomen 10. suurinta ja 1974 tai sitä ennen käyttöön otettujen henkilöautojen osuus vuonna 1988 rekisterissä olleista henkilöautoista.

automerkki	määrä	vuonna 1974 tai sitä ennen
	1988	käyttöön otettujen autojen %-osuus vuoden 1988 autoista

Toyota	10 950	12.02
Nissan-		
Datsun	10 026	9.09
Lada	8 258	2.94
Ford	7 613	19.93
Saab	7 544	9.58
Opel	7 113	14.94
7.Volvo	5 209	26.51 eli neljännes kannasta vähintään 15-vuotta käytössä
Fiat	4 954	9.81
Volkswagen	4 877	28.19
Mazda	3 011	4.31
11.Mercedes-		
Benz	2 648	22.12
19.Renault	813	17.46

Edelleen Keski-Suomen Volvo-henkilöautojen jakauma vuonna 1988 oli käyttöönottovuoden mukaan:

KUVA

Lasse Riihimäki totesi vuonna 1951 yrityksensä auto- yms. kaupasta:

"Keski-Suomeen on välitetty vuodesta 1930 parisataa Volvo kuorma- ja linja-autoa. Nyt myös Fiat ja Morris autot sekä Norton ja Triumph moottoripyörät, Volvo traktorit ja Nokia renkaat. Alamyymiä on maakunnassa yli 30."

Kaiken kaikkiaan Hämeen Autovaruste möi vuosina 1950-1969 (1931-1969) yhteensä 1 613 uutta Volvoa (1 756), joista linja-autoja ja kuorma-autoja 774 (914) ja henkilö- sekä pakettiautoja 839 (842).

Alla olevassa kuvassa on nähtävissä Hämeen Autovaruste Oy:n vuosittain vuosina 1950-1969 myymät uudet Volvot. Huomaa, että linja-autot ja kuorma-autot sekä paketti- ja henkilöautot on laskettu samaan lukuun.:

KUVA

Linja-autojen myynti väheni ja kuorma-autojen myynti kasvoi, kuten näkyy alla olevasta asetelmasta, joka kuvaa myyntiä vuosina 1956-1969:

la = linja-auto
ka = kuorma-auto

vuosi	la	ka
1956	11	11
1957	1	3
1958	5	25
1959	18	50
1960	24	43
1961	13	42
1962	15	45
1963	14	40
1964	12	61
1965	6	54
1966	8	31
1967	12	44
1968	8	42
1969	8	57

Lasse Riihimäki piti henkilökohtaisesti kirjaa uransa aikana myymistään autoista. Erityisesti liikennöitsijät ja muut ammattiautoilijat olivat hänelle tärkeitä. Pienessä ruskeassa muistikirjassa on seuraava luettelo:

"1965 loppuun toimitetut autot liikennöitsijöille"

	la+ka+ha		alkaen	vuodesta
Leo Aro	4+ 6+ 1		1953	
Eelis Hirvi	12+ 1+ 5		1938	
Joutsan Auto Oy	6		1936	
Jyväskylän Liikenne Oy	29+	2	1936	
Jämsänkosken Liikenne Oy	26+ 2+ 3		1935	
Karstulan Liikenne Oy	33+ 1+ 4		1933	
Keljon Linja Oy	19+	1	1937	
Eemil Kivelä	3			
Koivuranta Oy	8+	1		
Korpilahden Liikenne Oy ja Nurmisen saha	11+ 5		1931	
Enne Mäkelä	4+	1	1949	
V.A. Nieminen	12+	1	1937	
Rautalammin Auto Oy		5		
J.A. Röman	8+ 2+ 1		1937	
Savon Matka Oy	7+ 1			
Helvi Tarvainen	2			
Eino Turunen	17+	1	1948/1928	
Töysän Linja	10+	2		
V.J. Välinen	1			
yhteensä		217+17+23		

Vuoteen 1965 mennessä suurin asiakas oli siis Onni Heikkilän perustama ja vuonna 1947 yhtiöitetty Karstulan Liikenne Oy, joka osti vuoden 1965 jälkeen Töysään yhtymiseensä 28.6.1985 mennessä vielä 21 linja-autoa ja yhden kuorma-auton eli yritys osti vuosina 1933-1985 yhteensä 54 linja-autoa ja 2 kuorma-autoa. Keski-Suomen kaikkien aikojen suurin Volvo-linja-autojen käyttäjä oli kuitenkin Jyväskylän Liikenne Oy, jolla oli ollut vuodesta 1939 syyskuuhun 1988 mennessä yhteensä 310 autoa, joista 88 oli Volvoja.

Sodan jälkeen Volvo-henkilöautojen maahan saanti oli hyvin rajoitettua. Esimerkiksi vuonna 1953 Hämeen Autovaruste möi 7 Volvoa, vuonna 1954 kaksi ja vuonna 1957 neljä. Näinä aikoina yritys möi siten muitakin automerkkejä, etenkin Simcaa, Fiatia ja Morrasta sekä nk. itämoottoripyöriä. Näiden muiden merkkien myynti oli varsin runsasta. Simcoja myytiin vuosina 1949-1959 117 kappaletta (Olympiavuonna 1952 peräti 55 kpl), Fiateja vuosina 1950-1962 235

kappaletta (huippuvuotena 1958 53 kpl, 1952 0!, ensimmäinen Fiat 1400 saatiin vuonna 1950) ja Morrissa vuosina 1950-1962 253 kappaletta (1961 37 kpl), joista osa oli kuorma-autoja. Nasheja myytiin vuosina 1951-1954 kolme ja Ramblereita vuosina 1958-1962 viisi kappaletta. Mainittakoon, että tammikuun 19. päivänä vuonna 1959 luovutettiin 3000. sodan jälkeen tuotu Fiat jyvaskyläläiselle proviisori Juhani Kalliolalle Hotelli Jyväshovissa (Fiat 600 maksoi tuolloin 525 000 mk; 1990 rahassa 41 858 mk).

Sodan jälkeen moottoripyörien markkinointi alkoi vuonna 1952 länsipyörien myynnillä. Tänä Olympiavuonna niitä myytiin 37 kappaletta. Vuosina 1953-1955 myytiin pelkästään yhtä itäpyörämerkkiä, Czepeliä, yhteensä 88 kappaletta. Vuonna 1956 alettiin jälleen saada länsipyörä Triumphia, joita myytiin vuoteen 1962. Vuosina 1964-1965 kaupattiin myös muutamia uutuuksia eli japanilaista Yamahaa. Yhteensä vuosina 1956-1965 myytiin 39 moottoripyörää. Kaiken kaikkiaan Hämeen Autovarusteen sodan jälkeinen uusien moottoripyörien myynti oli vuosina 1952-1965 154 moottoripyörää.

Lasse Riihimäki kertoi lehtihaastattelussa vuonna 1958:

"... Kuorma- ja linjavaunurintamalla taas on kysyntä siirtymässä raskaampiin merkkeihin, mikä taas johtuu siitä, että esim. raakapuun kuljetuksissa on siirrytty enemmän autokuljetuksiin eikä 200-300 km:n kuljetus täällä ole enää harvinaista. Näihin tarkoituksiin on ruotsalainen Volvo diesel osoittautunut taloudelliseksi. - Raskas ja pitkänmatkan kuljetus onkin siirtynyt dieselkäyttöiseksi, joskin paikallisissa jakelukuljetuksissa ja rakennusajoissa ovat bensiinivaunut paikallaan.

Sotien jälkeen olivat moottoripyörät erikoisen kysytyjä, mutta tuntuu niiden ostohalu vähentyneen ja nyttemmin on myöskin pikkuvaunut tulleet niiden tilalle. Lisäksi tuonnin vähin helpotuttua käytettyjen autojen hinnoissa on tapahtunut laskua ja moni on tyydyttänyt ensimmäisen moottorikärpäsen pureman ostamalla käytetyn auton. - Myöskin ilmastolliset seikat vaikuttavat tähän osaltaan. Ennen oli moottoripyörä metsätyönjohtajien välttämätön väline, mutta nyttemmin hekin ovat siirtyneet pikkuautojen kannalle.

Autohan kuuluu nykyään välttämättömiin välineisiin, jolla on näköaloja avartava vaikutus paitsi kotimaan tuntemuksessa että ulkomaille tehtävien matkojen muodossa. Monilla se korvaa kalliin kesähuvilan hankkimisen, kun voi suunnata retken minne milloinkin haluaa."

Volvojen myynti, erikoisesti henkilöautojen, käynnistyi siis sodan jälkeen hitaasti. Seuraavassa on joitain merkkitapauksia

Volvojen myynnissä 1950- ja 1960-luvulla.

Ensimmäinen sodan jälkeinen Volvo-henkilöauto myytiin vuonna 1950. Se oli samalla ensimmäinen Hämeen Autovarusteen myymä PV444, ja ostajana oli Keljon Linja Oy:n toimitusjohtaja Artur Streng. Seuraavana vuonna myytiin jo kaksi Volvo henkilöautoa, joista toisen, PV444, osti SKF:n insinööri L. Törnroos ja toisen, taksimallin P832, osti autoilija Eino Turunen. Lisäksi myytiin yksi P834-alusta Jyväskylään "Somman perillisille"; auto varustettiin Suomessa ruumisautoksi (1960 Jyväskylän hautaustoimistolle ja 1964 Nyströmin autoliikelle, jossa muutettiin avolavaiseksi huoltoaseman käyttöön, tuhoutunut). Olympiavuonna 1952 Volvo PV444 Specialeja myytiin jo seitsemän kappaletta (ainakin yksi, Keski-Suomen puhelinpiirin päällikkö insinööri Eero Soralahden ostama, on entisöity Keuruun Lihjamossa Veikko Hautasen toimesta) ja myytiin ensimmäinen PV445-alusta, ostajana oli Matti Lehtonen Keljonkankaalta.

Ensimmäiset kaksi legendaarista Volvo Viking kuorma-autoa myytiin vuonna 1955 ja ostajina olivat Nurmisen saha (Korpilahti) ja Rauta ja Romu (Jyväskylä). Samana vuonna Korpilahden Liikenne osti kaksi Volvo B72505 linja-autoa eli nk. "Hetkuja", joissa moottori oli etuakselin etupuolella. Ne olivat jo isompia linja-autoja, isompi oli 52.hengen.

Ensimmäinen Volvo L370 Brage myytiin vuonna 1956 Äänekoski Oy:lle. Vuonna 1958 myytiin 46 autoa, joista 25 oli kuorma-autoja ja niistä 17 oli L37507 Eatoneita (Starke) - mallista tuli yksi aikansa suosituimmista kuorma-autoista Keski-Suomessa. Samana vuonna myytiin kahdeksan henkilöautoa, joiden joukossa olivat kolme ensimmäistä P120 Amazonia, joiden ostajina olivat A. Ahlström (Jyväskylä), K-S metsänhoitolautakunta (Jyväskylä) ja liikennöitsijä Eelis Hirvi (Äänekoski). Seuraavana vuonna myytiin ensimmäinen P122 Amazon Sport tohtori R. Sotamaalle.

Kun autojen myynti lähti toden teolla liikkeelle 1960-luvun alussa ja vuositasolla päästiin yli sadan uuden Volvon myynteihin, huippuvuosia olivat vuosi 1964 (193 autoa, joista henkilöautoja peräti 120 kpl ja kuorma-autoja 61), 1967 (172 kpl) ja 1969 (191 kpl). Hankasalmelainen kuorma-autoilija Vilho Matilainen osti ensimmäisenä L49506 Titanin vuonna 1960 ja Titan oli sekin ensimmäisen turbomoottorinen kuorma-auto, jonka jämsänkoskelainen autoilija Sipri Toivonen osti vuonna 1961. Ensimmäinen "Pyhimys-Volvo" eli urheilullinen P1800 meni johtaja

Toivo Poikolaiselle Hankasalmelle. Vuonna 1966 jyvaskyläläinen rakennusmestari Aatos Pelkonen osti ensimmäisen 144:n. Tuolloin myytiin 110-sarjaa enää yksi kappale, 120-sarjaa kuusi kappaletta, mutta 130-sarjaa 53 kappaletta.

Ketkä ostivat Volvoja? Alla on lueteltu automalleittain Hämeen Autovarusteen autokaupan vapautumisvuonna 1962 myymien henkilöautojen (29 kpl) ostajien ammatti/yrityksestä nimi ja asuinkunta/yrityksen sijaintikunta siten kuin se on merkitty myytyjen ajoneuvojen kirjaan:

```

-----
automalli ammatti kunta
-----
PV544-11134 työnjohtaja Luhanka
            isännöitsijä Multia
            metsäteknikko Uurainen
PV544-11234 ekonomi Helsinki
            Sport varatuomari Helsinki
            Jämsänkosken Jämsänkoski
            Liikenne Oy
P12134 Amazon insinööri Jyväskylä
            sahanomistaja Multia
            piiriesimies Hankasalmi
            pankinjohtaja Keuruu
            Karstulan Karstula
            Liikenne Oy
            maanviljelijä Toivakka
            tohtori (lääkäri) Jyväskylä
            lehtori Jyväskylä
            johtaja Saarijärvi
            liikennöitsijä Äänekoski
P12234 Amazon tohtori (lääkäri) Laukaa
            Sport tohtori (lääkäri) Jyväskylä
P13134 Amazon maanviljelijä Korpilahti
            2-ovinen metsänhoitaja Keuruu
            rouva Jyväskylä
            autoilija Jyväskylän mlk
            Yhtyneet Jämsänkoski
            Paperitehtaat
            konttoripäällikkö Jyväskylä
            hammaslääkäri Jyväskylän mlk
            opettaja Jämsä
            johtaja Jyväskylä
            tohtori (lääkäri) Jämsänkoski
            viilari Jämsä
-----

```

Luettelosta näkyy selvästi, että ajan Volvoja kuljettivat ylempien sosiaaliluokkien edustajat, ammattiautoilijat sekä huonoilla teillä autoilevat metsäammattilaiset.

Autojen lisäksi Hämeen Autovaruste möi muitakin ammattikoneita.

Vuonna 1962 mainostettiin Volvon traktoreita ("punaisia"; Munktell valmisti ensimmäisen traktorin 1913), yleiskuormaajia, metsäleikkureita ja hinattavia leikkuupuimureita. Alla olevassa asetelmassa on yrityksen vuosina 1947-1969 myymät traktorit (150 kpl; traktorimallit: T-21, T-22, T-24, T-31, T-36, T-230, T-320, T-350, T-400, T-425, T-600 ja T-800; Valmetin ja Volvon yhteistyönä tuottamat traktorit tulivat myyntiin vuonna 1983, jolloin markkinointi siirtyi pois Volvo Autolta; puimureita myytiin vuosina 1960-1962 18 kpl):

KUVA

Maatalouskoneiden ohella tärkeitä tuotteita ovat olleet maansiirtourakoitsijoiden, teollisuuden, kuljetusliikkeiden ja julkishallinnon käyttämät "keltaiset" teollisuuskoneet. Volvo Penta venemoottoreiden myynti on ollut marginaalista.

Tämän päivän Hämeen Autovarusteen toiminnassa Volvo Auton maahantuomien VME-yhtymän valmistamien BM-kuormaajien myynti vain

sivuaa yritystä, mutta huolto on sitäkin tärkeämpi sektori (yhtymän Michigan ja Euclid -koneiden markkinat ovat Suomessa vähäiset). Myynnin kappaleluvut olivat nimittäin 1980-luvun alussa sen verran pieniä, että Volvo Auto suurensi myyntipiirejä ja tässä yhteydessä Keski-Suomi siirrettiin vuonna 1984 Tampereen piirille (Pirkanmaan Autokeskus Oy), jonka alueellinen edustaja työskentelee Hämeen Autovarusteen tiloissa.

Vuosien 1988-1990 aikana Volvo BM koneita myytiin Keski-Suomeen vajaat sata kappaletta:

malli	nimike	painoluokka	kpl
uudet koneet:			
L30	pyöräkuormain	6 tn	4
L50	pyöräkuormain	8 tn	6
L70	pyöräkuormain	10 tn	14
L90	pyöräkuormain	13 tn	15
L120	pyöräkuormain	16 tn	5
A25	maansiirtodumpperi	39 tn	2
6300	kaivurikuormain	10 tn	2
		yhteensä	48
vaihtokoneet:			49
		yhteensä	97

Markkinaosuudet olivat kyseisinä vuosina:

vuosi	Volvo BM markkinaosuus %
1988	42.9
1989	44.4
1990	54.2

Myynnin siirtymisestä huolimatta Hämeen Autovaruste säilytti BM-huollon ja tänään "Hämiksellä" on erinomaiseen tulokseen yltänyt yksi maan parhaista huoltoyksiköistä. Kahdella autolla omankin piirin ulkopuolella liikkuvaan huoltoryhmään kuuluu viisi miestä eli työnjohtaja ja neljä asentajaa.

Hämeen Autovarusteessa pidettiin Lassi Riihimäen kehittämän järjestelmän mukaisia uusien myytyjen autojen myyntiluetteloita aina vuoteen 1986 asti (1980-luvulla tosin jo rinnan atk-kirjanpidon kanssa), mutta kirjat eivät ole säilyneet aukottomasti vuodesta 1970

lähtien.

1980-luvun lopulla "Hämiksen" automerkkien valikoima laajentui, sillä Volvo Auton ostaessa Autorexin Volvo-myyjät alkoivat vuonna 1989 markkinoida Renaulteja. Hämeen Autovaruste allekirjoitti Renaulttien myyntisopimuksen toukokuussa 1989.

Uusien Volvojen myynnit olivat 1970-1990:

KUVA

Renault-henkilöautoja ryhdyttiin myymään kesällä 1989 ja niiden myynnit olivat 1989-1990:

-----	-----
vuosi	kpl
-----	-----
1989	56
1990	73

Vaihtohenkilöautojen myynnit olivat vuosina 1984-1990:

vuosi	kpl
1984	596
1985	n. 600
1986	n. 580
1987	n. 720
1988	638
1989	638
1990	590

Merkille pantavaa on se, että kun myydään suhteellisen kalliita henkilöautoja, vaihtoautosuhteeksi muodostuu yli kaksi, minkä johdosta vaihtoautoihin sitoutuu huomattavia pääomia, jotka on saatava liikkeelle.

Linja-autojen ja joukkoliikenteen käyttö väheni 1970- ja 1980-luvulla, mikä vähensi linja-autojen muutenkin kilpailtuja markkinoita. Hämeen Autovarusteelle aiemmin niin tärkeät linja-autojen myynnit vähenivät, kunnes ne hyytyivät kokonaan 1980-luvun alussa. Yrityksessä ei ole koskaan ollut puhdasta linja-autojen markkinointiin erikoistunutta myyjää. Huolto ja varasosakauppa jatkuivat. Vuonna 1989 ja 1990 myytiin yksi linja-auto kumpanakin vuonna.

Volvoja oli käytetty takseina ennen sotia ja vielä hetken aikaa sotien jälkeenkin, mutta 1950-1970-luvulla myynnissä olleet henkilöautomallit olivat silloisten taksien mittapuun mukaan sisätiloiltaan liian pieniä. 240-sarjan (1974) ja etenkin 740-sarjan (1984) jälkeen Volvot ovat yleistyneet takseina. Jyväskylään perustettiin vuonna 1987 Timo Liposen ja Jyväskylän Taksit ry:n puheenjohtaja Lasse Hurmeen idean pohjalta Volvo taksiklubi. Vuonna 1990 Volvolla oli takseissa n. 25 % markkinaosuus ja on ilmeistä, että uusi 900-sarja tulee takaaman tämän osuuden säilymisen.

Volvo-autoilla on luonnostaan luotettava maine, mutta nykyaikainen autoliike ei menesty vain myymällä teknisesti laadukkaita autoja vaan asiakkaille on myös tarjottava luottamusta herättävää palvelua. Hämeen Autovarusteessa parannettiin 1980-luvun lopulla erityisesti yrityksen palvelun tasoa. Samoihin aikoihin uusien autojen myynnin käydessä vilkkaina, runsaasti pääomaa sitovat

käytettyjen autojen varastot kasvoivat nopeasti ja niitä oli saatava pienemmiksi. Yhtenä ongelmana oli käytettyjen autojen kauppaan vanhastaan liittyneet runsaat epäluulot. Vuonna 1988 lanseerattiin näyttävästi palvelua korostava 16-kohtainen markkinointiohjelma "Tavoittemme on olla paras" ja myytävien käytettyjen autojen takuita tehostettiin, kun "Hämis" ensimmäisenä suomalaisena autoliikkeenä testasi jokaisen myymänsä käytetyn auton (SFS-kuntotestaus).

Toimitusjohtaja Timo Liponen totesi vuonna 1990 tulevaisuuteen viitaten:

"Tänään 60 % liikevaihdosta tulee henkilöautoista, mutta 60 % tuloksesta tehdään korjaamalla ja varaosilla eli se tulee korostumaan tulevaisuudessa."

Alla olevassa kuvassa on Hämeen Autovaruste Oy:n vuosien 1950-1990 liikevaihto miljoonaksi markaksi pyöristettynä asianomaisen vuoden rahassa sadalla jaettuna (jotta olisi vertailukelpoinen vuoden 1963 rahauudistuksen jälkeiseen rahaan) ja vuoden 1990 rahaksi muutettuna. Liikevaihtoluvut ovat sikäli vain suuntaa antavia, että eri vuosien tiedot on saatu eri lähteistä: 1951-66 liikkeen "inventaario- ja tasekirjan" ilmoituksista, 1967 veroilmoituksen verollisesta myynnistä, 1968-80 liikevaihtoveroilmoituksista ja 1981-1990 tilinpäätösasiakirjoista; vuoden 1957 tilikirjat ovat kadonneet.

KUVA

Tappiollisia vuosia oli vain nimellisen tappion vuosi 1953 ja sitten

vuosien 1979 ja 1980 erinomaisen liikevaihdon jälkeen 1980-luvun alun pahimmillaan viiden miljoonan markan tappioon päätyneet ja yrityksen omistusmuutoksiin johtaneet vuodet 1981, 1982 ja 1984. Niitä seurasivat 1980-luvun lopun hyviin liikevaihtoihin yltäneet vuodet; "lamavuosi" 1990 oli hyvästä liikevaihdosta huolimatta lievästi tappiollinen.

2.4. Kuusi vuosikymmentä lyhyesti

Vuonna 1922 Tampereelle perustettu Hämeen Auto O/Y perusti Jyväskylään Asemakatu 5:een sivukonttorin vuonna 1928. Konttorin johtoon siirtyi yrityksen silloinen apulaisjohtaja ekonomi Lasse Riihimäki. Vuonna 1930 liike itsenäistyi kolmen "perheen" omistamaksi Hämeen Autovaruste Oy:ksi, Riihimäki jatkoi yrityksessä omistavana johtajana. Uuteen toimipaikkaan Asemakatu 1:een muutettiin vuonna 1931 ja vuoden 1940 alussa siirryttiin Tellervonkatu 7:ään. 1930-luvun alun laman jälkeen autokauppa vilkastui, päätuotteena olivat käytettyjen autojen ja varaosien lisäksi Volvo -kuorma-autot ja -linja-autot.

Liike pystyi toimimaan sotien ja niitä seuranneen pula-ajan aikana. Osakekauppojen kautta yrityksen omistus keskittyi Lasse Riihimäen perheelle. Uusien, vuonna 1959 Tellervonkatu 9:ään valmistuneiden, toimitilojen myötä liiketoiminta laajeni korjaamopalveluihin, organisaatio kehittyi ja Lasse Riihimäen yritystä omistavat jälkeläiset astuivat liikkeen palvelukseen. Tiloja laajennettiin vuonna 1970. Maahantuontisäädösten helpotuttua henkilöautojen kauppa alkoi kasvaa 1950-luvulla, raskaiden Volvojen ohella myytiin Simca, Morris ja Fiat henkilöautoja. Autokauppa "vapautui" vuonna 1962, jolloin Volvosta tuli ainoa Hämeen Autovarusteen myymä automerkki. Myös käytettyjen autojen kauppa alkoi kasvaa.

Hämeen Autovaruste muutti keskustasta Seppälänkankaalle: Kuormaajantie 8:ään valmistui vuonna 1974 raskaan kaluston uudet tilat, henkilöautopuolen uudisrakennus valmistui vuonna 1984 ja autonmyyntihalli 1988. Perinteisen auton myynnin ohella ajatus palvelutoiminnasta alkoi korostua.

Lasse Riihimäki siirtyi vuonna 1973 yhtiön hallituksen toimivaksi puheenjohtajaksi, jolloin toimitusjohtajaksi nimitettiin

Riihimäen poika, silloinen apulaisjohtaja Aapo Riihimäki. Lasse Riihimäki kuoli vuonna 1978: monipuolisen "isällisen" johtajuuden aika päättyi. Hämeen Autovarusteen ja maahantuojan suhteiden huonontuessa omistuspohja muuttui vuonna 1985, jolloin Lasse Riihimäen vävy Timo Liponen ryhtyi yrittäjänä liikkeen toimitusjohtajaksi. Uuden toimitusjohtajan toteuttamalla uudistuksilla ja koko henkilökunnan (31.12.1990 75 henkilöä) yhteisellä työllä tappiot saatiin käännettyä voitoiksi. Edessä olivat yrityksen autonmyynnin "huippuvuosi" 1987 ja liikevaihdon "huippuvuodet" 1988 ja 1989 (1989 ryhdyttiin myymään myös Renaulteja). Näitä huippuvuosia seurasi kuitenkin vuosikymmenen vaihteen "laman" synnyttämä epävarmuus: yrityksen 60-vuotisjuhlavuonna 1990 Hämeen Autovaruste Oy oli siten samanlaisen haasteen edessä kuin perustamisvuonna 1930.

Organisatorisesti tarkasteltuna Hämeen Autovaruste on kasvanut elinkaarensa eri vaiheissa yrittäjävetoisesta, yhden miehen omistamasta ja johtamasta yrityksestä nykyaikaiseksi organisaatioksi, jossa on monenlaisia eriytyneitä toimintoja, osastoja, palveluita ja johtamisen tasoja. Hämeen Autovarusteessa on silti säilynyt yrittäjävetoinen johtajuus, ja toteutetuilla markkinointistrategioilla yritys on onnistunut välttämään kasvaneille organisaatioille tyypillisen byrokratisoitumisen.

Yrityksen eri kasvun vaiheet ovat tuoneet esiin omat kriisinsä, joiden kautta Hämeen Autovaruste on kasvanut ja säilynyt kilpailukykyisenä läpi vuosien. Tänäpäin Jyväskylässä on enää kaksi "vanhaa" autoliikettä, Hämeen Autovaruste Oy ja Nyström Oy (per. 1925), joista ainoastaan Hämeen Autovaruste on säilyttänyt merkkiedustuksen.

Hämeen Autovarusteen elinkaaren eri kasvun vaiheissa toteutetut strategioiden ja toimintatapojen muutokset ovat auttaneet vastaamaan ympäristön uhkiin; selviytymällä vaikeistakin ajoista yritys on säilyttänyt vahvuutensa. Asiakaskeskeisyys, palvelujen laadun korostaminen, markkinointistrategioiden tehokas toteuttaminen ja erityisesti motivoitunut henkilökunta ovat olleet Hämeen Autovarusteen tunnusmerkkejä pyrittäessä tavoitteeseen "olla paras" nykyaikaisessa kilpailussa. Historiaa vasten tarkasteltunakin Hämeen Autovaruste Oy:n toimintaa kuvaa hyvin tunnuslause, jota käytettiin Hämeen Autovaruste Oy:stä vuonna 1987 Volvon teettämässä, kolmikielisessä videofilmissä, ja joka esitettiin Madridin Volvon

kansainvälisessä konferenssissa samana vuonna:

"WHERE THERE IS A WILL
THERE IS A WAY"

"MISSÄ ON TAHTO,
SIELLÄ ON KEINOT"

Lähteet

Haastattelut (1990-1991)

Tuovi Lehtinen
 Timo Liponen
 Tuula Liponen
 Väinö Nurminen
 Aapo Riihimäki

Lisäksi lukuisia yrityksen henkilökunnan jäseniä ja muita autoilun menneisyydestä tietäviä on vaivattu yksittäisillä kysymyksillä.

Painamattomat lähteet

Hämeen Autovaruste Oy:n arkisto (Jyväskylä).

Jyväskylän kaupungin verotoimiston arkisto: Jyväskylän kaupungin veroluettelot (valtionvero)

Jyväskylän kaupunginarkisto: Rahatoimiston arkisto, Jyväskylän kaupungin kunnallisverojen kantokirjat

Karstulan Liikenne Oy:n arkisto (Kalevi Oikari, Karstula)

Riihimäen sukuarkiston Hämeen Autovaruste Oy:tä koskevat osat (Jyväskylä).

Sota-arkisto (Helsinki): Koskimies, Tapio. Selvitys Autokenttävarikko 2:sta (24.5.1985); Autovarikko 5:n asiakirjoja 1939-1940; Autovarikko 2:n toimintakertomus vuodelta 1941; Autokenttävarikko 6:n toimintakertomus vuodelta 1942

Sotilaslääkintäarkisto (Helsinki): Lasse Riihimäen sotilaskantakortti.

Vilkuna, Kirsti. YTT 46 Organisaation rakenne ja toiminta sekä YTT 53 Yrityksen johtaminen, harjoitustyöt 14.1.1989 Jyväskylän yliopiston taloustieteen laitos.

Painetut lähteet

Aitamäki, Kaarlo. Autoilu ennen ja nyt. Mänttä 1977.

Alanko, Ilmari. Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiiri 1948-1978. Jyväskylä 1979.

Bengtson, Sven. Bussarna. Autohistorika 1-2/77.

Busshandbok Norden Volvo. Kungälv 1988.

Historical facts about bus products - the Volvo Bus Corporation's products over the years (esite 1987).

- Kaarna, Pertti. Ajetaanpa automobiililla. Helsinki 1989.
- Kare, Kauko. Ammattina autokyyditys. Tampere 1974.
- Karppinen, Eino. Liikennevakuutus 1925-1975. Lahti 1975.
- Karppinen, Eino. Autokatsastusmiesten yhdistys 1927-1977. Helsinki 1977.
- Keskinen, Pentti. Hyrysyste tuleee! Tampere 1989.
- Keski-Suomi yrittää. Jyväskylä 1978.
- Lindh, Björn-Eric. Volvo henkilöautot 20-luvulta 80-luvulle. Torino s.a.
- Markkanen, Erkki. Keski-Suomen taloushistoria. Keski-Suomen historia 2 (toim. Jokipii, Mauno). Jyväskylä 1988.
- (Volvo) Marketing Bulletin 2, 1986.
- Moisala, U.E.. Auto Suomessa. Jyväskylä 1983.
- Olsson, Christer. Volvo - kuusikymmentä vuotta kuorma-autoja. St. Gallen 1987.
- Perko, Touko. Auto mullistaa tieliikenteen 1920-1930-luvulla - tiepolitiikalle ja tienpidolle uudet vaatimukset. Suomen teiden historia II. Helsinki 1977.
- Perko, Touko. Kohti modernia tiepolitiikkaa. Suomen teiden historia II. Helsinki 1977.
- Perko, Touko. Maanteiden rakentaminen 1918-1939. Suomen teiden historia II. Helsinki 1977.
- Perko, Touko. Tieverkon uudennainen käyttöarvo. Suomen teiden historia II. Helsinki 1977.
- Perko, Touko. Sota-ajan paha taantuma ja tieliikenteen uusi tuleminen. Suomen teiden historia II. Helsinki 1977.
- Pynnä, Kari. Romahdus - ensirekisteröinnit 1990. Tekniikan Maailma 3.91.
- Raevuori, Yrjö. Linja-autoliikenteen vaiheet. Tampere 1948.
- Sihvonen, Martti J. Hevosvossikan ohjaksista autoyhtyrityksen perustajaksi. Keski-suomalainen 10.3.1990
- Silvennoinen, Kari. ARE yhtymä 1924-1984. Jyväskylä 1987.
- Skogström, Väinö. Tienpidon teknisestä kehityksestä. Suomen teiden historia II. Helsinki 1977.
- Stolze, Rainer. Automobiili - vuosisatamme kuvajainen. Kouvola 1983.

Suomen Virallinen Tilasto (SVT) Moottoriajoneuvot

SVT XXXVI Liikennetilastollinen vuosikirja.

Tommila, Päiviö. Jyväskylän kaupungin historia 1837-1965 I-II. Jyväskylä 1970 ja 1972.

Valjakka, Urho. Jyväskylän kauppiasyhdistys 1940-1954. Jyväskylä 1954.

Viherjuuri, L.M. Auton ja autokaupan historiaa itsenäisyytemme aikana, Korpivaara & Halla Oy:n osuus siinä 1917-1942. Helsinki 1942.

Viitaniemi, Matti. Suomen linja-autoliikenteen historia I. Jyväskylä 1978.

Viitaniemi, Matti. Töysän Linja Oy 1934-1984. Keuruu 1984.

Viitaniemi, Matti. Scan-Auto Keski-Suomessa 1965-1985. Jyväskylä 1985.

Viitaniemi, Matti. Koiviston Auto Oy 1928-1988. Jyväskylä 1988.

Viitaniemi, Matti. Jyväskylän Liikenne Oy 1939-1989. Jyväskylä 1989.

Viitaniemi, Matti. Pakettitoimistosta
keskusliikenneasemasuunnitelmiin - Jyväskylän matkahuollon
vaiheita. Pysy lujana omalla maalla! - Erkki Lehtiselle omistettu
juhlakirja. Studia Historica Jyväskyläläensia 40. Jyväskylä 1989.

Vilkuna, Janne. K-SMK 1935-1985. Jyväskylä 1985.

Vilkuna, Kustaa. Mikä oli hämä? Arx Tavastica 2. Hämeenlinna 1970.

Volvo 1927-1986. s.l. & s.a.

Volvo-viesti (Volvo Auton asiakaslehti).