

SUOMALAISET MUOVIAUTOT

Volvo 140-sarja

Teksti & kuvat: M. Kalliomäki / Kiitokset haastattelusta Esko Mäenpälle

www-toteutus: VOLVOLANDIA.com / Tuotantoyhteistyö 2006

Monet Volvo-harrastajat muistavat piirimyyjillä, kaupoissa, toreilla ja huoltoasemilla myytävänä olleet Volvo-leikkiautot. Nopealla vilkaisulla autot saattavat näyttää leluilta, mutta tarkkojen mittasuhteiden, lukuisten yksityiskohtien ja hyvän viimeistelyn perusteella ei ole liioiteltua kutsua niitä myöskään pienoismalleiksi. 140-sarjan vuosimallit voi erottaa toisistaan, ja autojen värikysetkin noudattavat suhteellisen uskollisesti esikuviansa värikarttoja. Joitakin pieniä puutteita ja epäkohtia voi tarkka silmä havaita, mutta autojen varsinaista kohderyhmää, hiekkalaatikolla mellastavia pikkupoikia asia tuskin on aikanaan häirinnyt.

Vihdin Nummela - Suomen Torslanda

Autojen valmistaja on Vihdin Nummelassa toiminut T:mi H.Ståhlberg. Yritys oli aloittanut toiminnan muovin parissa jo 1950-luvun lopulla ja päätyi piakkoin valmistamaan myös autoja. Ensimmäinen malli ohjelmistossa oli 50-luvun loppupuolen Ford Thunderbird, johon muotit oli toimittanut ulkomailta muuan merimies. Seuraava tuotantoon otettu henkilöauto oli Mini, jonka mallinnuksen innoittajana oli osin myös Timo Mäkisen menestys rallipoluilla kyseisellä ajopelillä. Muotit tehtiin itse ja Miniä valmistettiin kahdessa mittakaavassa, 1:16 ja 1:32. Yrityksen toiminta oli tässä vaiheessa vielä suhteellisen vaatimatonta ja se perustui pääasiassa kahden miehen yhteistyöhön: Holger Ståhlberg toimi "tehtaanjohtajana", ja Esko Mäenpää vastasi muottien valmistuksesta ja suunnittelusta.

Mäenpään ja Ståhlberg-yrityksen menestyksekkäs yhteistyö jatkui aina 1980-luvun loppupuolelle asti, vaikka Mäenpää jättikin yhtiön vuonna 1980. Sen jälkeenkin hän teki muotit kaikkiin Ståhlbergin malleihin ja muidenkin suomalaisten yritysten promootiomalleihin (Nyrhinen, Emek-muovi). Ståhlbergin tuotanto jatkui aina 1980-luvun lopulle asti, ensin Holgerin johdolla, ja hänen kuoltuaan 53-vuotiaana hänen poikansa johdolla. Parhaina vuosina yhtiö valmisti noin 50 000 autoa (tehdas valmisti muitakin automerkkejä ja jonkin verran myös raskaampaa Volvo-kalustoa.)

1967-1972

Volvoon päästiin käsiksi 1960-luvun lopulla ja esikuvaksi valittiin kesäkuussa 1967 esitelty 142S. Mallin suunnittelu aloitettiin perusasioista. Esko Mäenpää meni paikallisen autoliikkeen vaihtoautohalliin, otti käytetyn 142:sen työn alle ja mitan kanssa selvitteli tulevan muovimallin mittasuhteita. Mitat muutettiin muoteiksi mittakaavassa 1:20 (muoviauton pituus noin 23 cm) ja lopputulosta voi kuvailla erittäin onnistuneeksi.



© M. Kalliomäki / VOLVOLANDIA.com 2006

Kuva: Jos muovista konepeltiä voisi raottaa, pitäisi sen alta löytyä B18 tupla-SU:lla varustettuna. Näillä eväillä n nuori automies ollut vahvoilla hiekkalaatikon ympäriajoleikeissä.

Nummelassa ei kuitenkaan jääty lepäilemään laakereille onnistuneen ja hyvin menestyneen 142S-mallin jälkeen, vaan Göteborgin Torslandassa tehdyt muutokset löysivät nopeasti tiensä myös muoviautoihin.



KUVA: Kuvassa vuoden 1972 mallisatoa. Pieni kokardi on kadonnut konepelliltä, S-kirjain on poistettu tyyppikilvestä ja ovenkahvat on upotettu oviin. Samaan hintaan auton saattoi hankkia myös mustalla nk. DL-maskilla. Etuistuinten niskatukia ei kuitenkaan esikuvasta poiketen autoissa vielä ollut.

1973-1974

Vuodeksi 1973 140-sarja koki elinkaarensa mittavimmat uudistukset, ja suurin osa ulospäin näkyvistä uudistuksista tehtiin myös muovi-Volvoihin. Vuoden 1974 mallikirjoon lisättiin myös 145-kartanomalli. 4-ovinen malli ei kuulunut missään vaiheessa Ståhlbergin valikoimaan.



Kuva: Hopean väriset puskurit ja pohjalevy antavat mallille selvästi lisää ulkonäköä. Kojelauta ei kuitenkaan muovimalleissa vielä vaihtunut uudempaan, mutta autoihin saatiin Volvon turvallisuusajattelua ilmentäneet niskatuet.



© M. Kalliomäki / VOLVOLANDIA.com 2006



© M. Kalliomäki / VOLVOLANDIA.com 2006

Kuvat: Vuoden 1974 mallien näkyvin muutos olivat suuret turvapuskurit, joiden luvattiin kestävän 8 kilometrin tuntivauhdilla tapahtuva törmäys ilman vaurioita. Muoviautoilla en suosittelen kuitenkaan kolarikokeita tekemään, sillä varaosien saatavuus voi olla erittäin heikkoa. Muita uudistuksia olivat pienen tuuletusikkunan poistuminen ja bensakorkin siirtäminen luukun alle.



Kuva: Ensimmäistä 142-mallia valmistettiin myös pienemmässä 1:32-mittakaavassa. Tällöin auton pituus oli noin 14cm eikä autossa ollut ikkunoita. Kuvan "täysikokoinen" yksilö voisi metalliväristä päätellen olla vaikka B20E-moottorilla varustettu 142 GL -malli. Sellainen ei olisi hullumpi pirssi myöskään mittakaavassa 1:1.

Volvos värde varar

Volvos värde varar - Volvon arvo säilyy, sanoo vanha mainoslause. Tämä pitää paikkaansa myös muovi-Volvojen kohdalla. Sadoistatuhansista valmistetuista malleista on suuri osa tuhoutunut vuosien saatossa, ja jäljelle jääneet yksilöt ovat erittäin haluttuja keräilykohteita ympäri maailmaa. Keräilijöitä löytyy niin Suomesta, Ruotsista, Hollannista kuin Amerikasta ja Japanistakin. Toisinaan mallit vaihtavat omistajaa huomattavistakin rahasummista Internetin huutokaupoissa ja pienoismallimarkkinoilla. Toisaalta hyvällä tuurilla hyvän 142:sen voi löytää vaikka lähimmältä kirpputorilta.



Kuva: Kaikille aika ei ole ollut yhtä armollinen. Kasa reissussa väsyneitä Suomi-Volvoja odottamassa viimeistä matkaansa muovisulattoon. Toisaalta puutteellinenkin malli voi olla keräilijälle hyvä varaosien lähde. Kuvan valkoinen 142 on ulkoasustaan päätellen palvellut elinkaarensa ehtopuolen kovassa kisakäytössä.

Teksti ja kuvat: M. Kalliomäki
Kiitokset haastattelusta Esko Mäenpälle