

Viestintäkonsultti, Ruutiukko Kai Nilson:

Kullervosta Valtraan – suomalaisen maataloustraktorin historiaa

* Esitelmä Ruutiukkojen lounaskokouksessa 27.04.2015

Vuonna 1901 toimitettiin ensimmäinen hehkukuulamoottorilla varustettu traktori Suomeen Eurajoelle. Se oli ruotsalaisvalmisteinen Avance. Ensimmäinen polttomoottorikäyttöinen traktori tuotiin Suomeen v. 1908. Se oli ruotsalaisvalmisteinen Saunderson A. Suomessa saatiin kotimaisen traktorin tulemistä odottaa vuoteen 1919 saakka.



Traktorista käytettiin aluksi nimitystä höyryauralaitos, sitten siitä tuli moottorivetäjä ja vasta paljon myöhemmin vakiintui tuotteen nimeksi traktori, joka tulee englantilaisesta sanasta tractor.

Turun Kullervo oli ensimmäinen

Turun Rautateollisuus & Vaunutehdas Oy aloitti ensimmäisen suomalaisen traktorin valmistuksen v. 1919. Nimeksi tuli Kalevalasta tuttu Kullervo. Kullervon isänä oli insinööri, vapaaherra Gustaf Woldemar Wrede. Wrede palasi suvun omistamaan yritykseen Turkuun Yhdysvalloista v. 1914, jossa hän oli ollut muutaman vuoden Jackson Automobile Companyn pääinsinöörinä Michiganissa. Kullervon prototyyppi valmistui v. 1918. Nelisynterisen Troy-merkkisen kaasutinmoottorin teho oli 30 hevosvoimaa, vaihteita oli kaksi eteen ja yksi taakse. Alun perin oli Kullervoa ajateltu Venäjän armeijan käyttöön, mutta vallankumous lopetti kaupankäynnin alkuunsa. Jonkin verran Kullervoja vietiin Puolaan, Viroon, Saksaan ja Ruotsiin. Valmistaja joutui kuitenkin taloudellisiin vaikeuksiin ja traktorin valmistus lopetettiin v. 1924. Kullervoa ehdittiin valmistaa 500 kappaletta.



Turun Rautateollisuus & Turun Vaunutehtaan Kullervoja ehdittiin valmistaa vuosina 1919–1924 noin 200 kappaletta.



Vaasa-traktoreita tehtiin 12 kappaleen sarja Halldin Oy:n konepajassa Vaasassa vuosina 1947–1948.

Vaasa-traktori tuli Vaasan kaupungista

Vuosina 1947–1948 valmisti vaasalainen Halldin AB 12 kappaleen sarjan Vaasa-merkkistä traktoria. Käyttövoimana oli 35 hv:n petrolimoottori. Vaihteita oli kolme eteen ja yksi taakse. Erikoisuutena oli kuljettajan istuimen kohdalle sijoitettu käynnistyskampari. Ensimmäinen koekappale saatiin valmiiksi v. 1942 ja tarkoituksena oli tehdä siitä puukaasukäyttöinen. Prototyyppi saatiin valmiiksi v. 1945 ja sarjan valmistus tuli ajankohtaiseksi. Mutta osien ja tarvikkeiden saaminen oli siihen aikaan erittäin hankalaa, eikä valtiolta niihin tarvittavan valuutan saanti ollut kiven alla. Tuotantokausi saatiin kuitenkin alkuun vihdoinkin v. 1947. Vaasa oli kuitenkin siinä vaiheessa jo auttamattoman vanhanaikainen ja valmistus loppui ensimmäiseen tusinaan.

Ideal oli Paraisten oma traktori

Paraisten Nilsbyn kylässä vuodesta 1936 lähtien aina 1940-luvun loppuun tehtiin Ideal-merkkistä traktoria. Valmistajana oli Nils Erikssonin veljensä kanssa omistama Erikssons Maskinverkstad. Ensimmäisissä malleissa oli rautapyörät ja ihan ensimmäisessä traktorissa puurunko, mutta puu vaihtui nopeasti rautaan ja kumipyörät syrjäyttivät rautapyörät. Osat otettiin romutetuista kuorma-autoista tai tehtiin itse. Niinpä Idealit eivät tekniikaltaan eikä ulkonäöltään olleet keskenään samanlaisia. Idealin valmistusmäärä jäi runsaaseen tusinaan mutta eräiden tietojen mukaan niitä olisi tehty 60 kappaletta.



Ideal oli Paraisilla sijaitsevan Erikssons Maskinverkstadin osittain romuautoista kerätyistä osista valmistama traktori. Niitä tehtiin 1930 ja 1940 -luvulla muutamia kymmeniä.



Vuosina 1949–1954 valmistettiin Tampereella noin 800 Takra-merkkistä traktoria. Takra kaatui kovan hintasodan uhrina vastassaan vahvat ulkomaiset merkit.

Tampereelta tuli Takra-traktori

Tampereella päätettiin v. 1946 aloittaa traktorien valmistus. Hankkeen käynnistäjänä oli Takra Oy, joka valmisti autojen varaosia, kiramoja ym. Niinpä traktorin nimeksi tuli Takra. Prototyypin kehityksestä ja valmistuksen aloituksesta vastasi konepajan tekninen johtaja Aulis A. Lumme. Takran prototyyppi valmistui v. 1948 ja seuraavan vuoden keväällä tapahtui sen ensi esittely Kangasalan Maamiesseuran 40-vuotisjuhlassa. Kesäkuussa 1949 oli saatu kuusi traktoria valmiiksi ja sovittu että myyjäksi ryhtyy SMK Oy. Vuonna 1951 nousi vuosituotanto 100 traktoriin ja seuraavana vuonna määrä tuplaantui. Tuotantotavoitteeksi asetettiin 500–600 traktoria ja rakennettiin uusi tuotantolaitos v. 1954. Takrassa oli 35 hv:n bensiini- tai petrolikäyttöinen Waukesha-moottori, vaihteita oli neljä eteen ja yksi taakse. Takra jäi kuitenkin dieselkäyttöisen

Fordson Majorin varjoon, ja hintakin oli ostajille liian korkea. Viime hetkessä yritettiin Takraan sijoittaa Perkinsin diesel, mutta se ei enää auttanut. Ei auttanut sekään, että v. 1950 oli kutsuttu Valmetin Tourulan tehtaalta dipl. ins. Olavi Sipilä Tampereelle panemaan lisää vauhtia Takran kehityksen ja tuotantoon. Takran valmistus lopetettiin v. 1954 ja valmistusmääräksi jäi 800 kpl. Takran hinnan kilpailukyvyttömyys johtui sekä kilpailevien merkkien maahantuojien hintadumppauksesta että myös keinotekoisesti korkealla pidetyn markan arvosta.

Jyväskylässä Valmet Oy aloittaa traktorin valmistuksen

Valtion Metallitehtaiden Rautpohjan tykkitehdas Jyväskylässä aloitti v. 1944 neuvottelut ruotsalaisen Bolinder Munktellin kanssa traktorien lisenssivalmistuksesta. Neuvottelut sujuivat suotuisasti, mutta kun tykkitehtaan neuvottelijoiden piti maksaa Bolinder Munktellille lisenssimaksuna 450 000 markkaa, ei lisenssivirasto myöntänytkään heille valuuttaa. Volvo osti Bolinder Munktellin v. 1950 ja jatkoi traktorien valmistus aina 1980-luvulle saakka, jolloin se myi tuotantonsa Valmetille.

Marraskuussa 1950 syntyi osakeyhtiö Valmet Oy (lyhenne sanoista Valtion Metallitehtaat). Entisellä tykkitehtaalla Rautpohjassa oli kuitenkin jo sitä ennen ryhdytty kehittämään maataloustraktoria. Sen runkona oli englantilaisen majuri Bobjoyn suunnittelema erikoislaatuinen puolidieselmoottori. Traktorin prototyyppi valmistui v. 1949. Sen kohtaloksi koitui kuitenkin juuri tuo erittäin vaikeasti käynnistettävä moottori. Arvovaltaisen vierasjoukon läsnä ollessa ei esittelytilaisuudessa saatu traktoria käyntiin, ei edes hinaamalla. Tehtaan johdon kiinnostus loppui siihen ja käynnistettiin uusi projekti.

Projektin vetäjäksi kutsuttiin dipl. ins. Olavi Sipilä, joka oli hetken ollut mukana myös Takran valmistuksessa. Samalla siirrettiin traktoriprojekti entiselle kivääritehtaalle toiselle puolelle Jyväskylää Tourulaan.

Vuosi 1951 oli Valmet-traktorin alkuvuosi

Vuonna 1951 koottiin ensimmäiset Valmet-merkkiset traktorit. Nämä toimitettiin sen kehitystyössä mukana olleille maanviljelijöille, koska varsinaista myyntiorganisaatiota ei vielä ollut. Tätä vuosilukua, 1951, pidetään Valmet- ja Valtra-traktoreiden syntymävuotena.



Valmet 15A sai kansan suussa nimen ”Piikkilangan Kiristäjä.” Sitä seurasi nopeasti hieman tehokkaampi malli Valmet 20.



Valmet 502 vuosimallia 1971. Väri oli keltainen ja ruskea. Traktorin kiilamainen keulan muoto säilyi pitkään Valmeteissa.

Seuraavana vuonna valmistui ensimmäinen 75 traktorin sarja ja Valmetin virallinen ensiesittely tapahtui kesän maatalousnäyttelyissä. Tuotenimi oli Valmet 15 A ja siinä oli 14 hv:n petroli/bensiinimoottori, vaihteita oli kolme eteen ja yksi taakse, paino 780 kg. Tämä malli tuli myöhemmin kansan suussa kuuluisaksi ”Valmetin Piikkilangankiristäjänä”.

Seuraava huomattava tuoteinnovaatio oli v. 1957 julkistettu Valmet 33D, joka oli ensimmäinen traktori, jossa oli suoraruiskutuksella varustettu dieselmoottori. Vuonna 1964 kohautettiin alan kilpailijoita lanseeraamalla Valmet 565 synkro, jossa oli synkronoitu vaihteisto. Muutaman vuoden kuluttua eli v. 1969 Valmet toi markkinoille ensimmäiset nelivetomallinsa Valmet 900 ja Valmet 1100. Ne olivat jo suuria traktoreita, joiden moottoreissa oli yli 100 hv:n tehot. Valmetissa oli ensimmäisenä Euroopassa turboahdettu nelisylinterinen dieselmoottori. Moottorin valmistajana oli Valmetin Linnavuoren tehdas Nokiolla.

Traktorit muuttavat Jyväskylästä Suolahteen

Traktorituotanto muutti uusiin tuotantotiloihin Suolahteen v. 1969, samana vuonna kuin Saabin valmistus alkoi Uudessakaupungissa. Syksyllä v. 1971 tuli tehtaalta jälleen uutuuksia ja väri vaihtui. Nyt Valmet oli rungoltaan ja konepeitoltaan ruskea, muutoin keltainen. Myös ulkomuoto oli muuttunut radikaalisti, Valmetin tunnisti sen kiilamaisesta siluetista.

Valmet osti Volvon traktorituotannon

Lokakuussa 1979 allekirjoitettiin sopimus, jolla Valmet ryhtyi yhteistyöhön Volvo BM:n kanssa. Tästä alkoi ns. pohjoismaisen traktorin suunnittelu. Käytännössä se tarkoitti sitä, että Volvo lopetti traktorituotantonsa. Yhteistyön alkuaikana oli traktorin nimenä markkinointisyistä johtuen Volvo BM Valmet. Uudet, nyt punamustiksi maalatut traktorit, esiteltiin Suomessa v. 1983, ja v. 1986 oli traktorin merkki jälleen pelkkä Valmet.

Valmet yllätti jälleen v. 1988. Silloin ruvettiin tarjoamaan asiakkaalle traktorista viisi eri väri vaihtoehtoa: punainen, sininen, keltainen, valkoinen ja vihreä. Sitten tulivat yhä tehokkaammat traktorit ns. Power Plus -mallit markkinoille.



1980-luvulla valmistuivat ensimmäiset ”pohjoismaiset” Valmet-traktorit, kun Valmet oli ostanut Volvo BM:n traktorivalmistuksen v.1979. Kuvassa Volvo BM Valmet.



Vuoden 2001 aikana muuttui Valmet-traktorin nimi ja siitä tuli Valtra. Myös valmistajayhtiö oli nyt nimeltään Valtra Oy.

Isännät vaihtuivat tiheään ja nimeksi tuli Valtra

Valmetin traktorituotanto siirtyi vasta muodostetulle Sisu-konsernille v. 1994. Tuotenimi Valmet jäi paperikoneille, sen käyttöoikeus oli rajattu vuoteen 2001. Tuotteesta tuli Valtra – Valmet, jonka käyttöoikeudeksi sovittiin kolme vuotta. Sisu fuusioitui Partekiin v. 1997 ja traktoriryhmän nimi muuttui Valtra Oy:ksi. Traktorista tuli pelkkä Valtra v. 2001. Seuraavana vuonna vaihtui omistaja jälleen, nyt oli ostajana Kone Oy. Vuonna 2004 kansainvälinen traktorivalmistaja Agco osti Kone Oy:ltä Valtran. Samaan konserniin liitettiin myös



Sisu Power, entinen Linnavuoren Tehdas, nykyiseltä nimeltään Agco Power. Tänä päivänä Valtra-traktoreita valmistetaan Suomessa, Brasiliassa ja lisenssivalmistuksena Turkissa. Uusi Valtra-malli (kuva yllä) sai tänä vuonna Pariisin SIMA-näyttelyssä vuoden koneen tittelin.



Kai Nilsonin entinen työkaveri Seppo Hietala ilahdutti Ruutiukkoja kauppamatkustajan rallilla.

Aihekuvat: Kai Nilson

Henkilökuvat ja kooste: Markku Rauhalahdi

Muutamia lyhytkestoisia traktoriprojekteja

Pitää tässä vaiheessa ehkä mainita muutamasta muusta traktoriprojektista Suomessa, joiden kesto oli lyhytaikainen. Uudellamaalla maatalousnäyttelyssä esiteltiin v. 1948 kaksipyöräinen puutarhatractori Atom/Myyrä. Valmistus loppui 1950-luvun puolessavälissä. Myyrän valmistajina olivat Oy Wikberg ja Auto-Taito Oy.

Vuosina 1966–68 koottiin Fiskarsin Porvoon tehtaalla muutama sata Volvo BM -traktoria. Tämä lisenssivalmistus loppui lyhyeen. Mekes Oy Parkanossa kehitti v. 1965–66 takavetoisen kuljetustraktorin Muuli 4000:n. Protosarja käsitti kymmenen konetta ja siihen yritys loppui.

Teksti: Kai Nilson