

Ensimmäinen suomalainen auto – Korvensuu 1913

Korvensuun kylän ihme

Kalle Kirstilä kirjoitti Turun Sanomissa 6.7.2005: *"Missä valmistettiin ensimmäiset suomalaiset autot? Japanilaisen autoteollisuuden ylivoiman aikana jo kysymys saattaa tuntua kummalliselta, mutta harvapa jäljittää vastausta Vehmaan ja Mynämäen puolella välissä sijaitsevan Korvensuun kylään."*

Korvensuu 1913:n syntyhistoria

Korvensuu 1913 on ensimmäinen Suomessa valmistettu auto. Ensimmäinen ja ainoaksi jäänyt kappale valmistui Vapun päiväksi 1913. Auto kehitettiin ja valmistettiin Mynämäkeläisen tehtailijan Frans Engelbert Lindströmin (1874-1918) ideasta, jota hän oli kehitellyt mielessään jo jonkin aikaa ennen kuin hän v.1910 kokosi maatalouskonetehtaansa työmiehistä neljän hengen tiimin, jolla prototyypin valmistus tehtiin. Kellään tiiminjäsenistä ei ollut aikaisempaa kokemusta autoista - paitsi ehkä Frans Varjolla, joka tietävästi osasi ajaa autoa. Tiimissä Bernard Lehtonen sorvasi moottorin, Oskari Suvanto teki taontatyöt ja Oskari Aro peltityöt.

Frans Lindströmille auton rakentaminen oli ensisijaisesti ammattitaidon osoitus eikä alun perin sarjavalmistusta ollut edes ajateltu. Autosta ei ollut piirustuksia eikä muutakaan varsinaista suunnitelmaa, mutta tehtailijan tavoitteen mukaisesti se piti tehdä kokonaisuudessaan Korvensuun tehtaassa. Kaikki osat pyrittiin tekemään itse. Ainoastaan magneetto, sytytystulpat, taka-akselien laakerit, rasvapumppu ja renkaat ostettiin muualta. Mietoisista kotoisin oleva satulaseppä Lehto teki auton sisäverhoilut. Kaikki muu oli Korvensuun tehtaan oman väen valmistamaa.

Moottori

Autossa on 2-sylinterinen 4-tahtinen rivimoottori, joka on ilmajäähdytteinen kuten myöhemmin valmistetuissa saksalaisissa Volkswageneissa. Moottorissa ei ollut erillistä sylinterikantta vaan sylinteri ja kansi oli valettu yhtenäisenä osana. Kampikammio on kevytmetallivalua, joka ei ollut

Korvensuun tehtaalle tuttua tekniikkaa, mutta tarvittavan valutyön lupasi tehdä kiertävä ammattimies kulkurivaluri Karvonen, joka onnistuikin työssään hyvin. Valun yhteydessä hän teki tekstin "Korvensuu" kampikammion sivuluukkuun, joka on ainoa paikka koko autossa, jossa auton merkki on näkyvissä.

Moottorin tehoksi on arvioitu n. 10 hevosvoimaa, jolla saavutetaan n.30 - 40km tuntinopeus.

Moottorin venttiilien sijoittelu ja tekniikka on melko erikoinen. Sylinterien palotilasta on laajentuma sivulle, jossa venttiilit sijaitsevat. Sivulaajentuman alaosa on pakokanavaa, keskellä on sylinterin muuhun palotilaan yhteydessä oleva tila ja ylinnä on imukanava. Pakoventtiileiden varret ovat alaspäin ja ne saavat liikkeensä nokka-akselilta. Imuventtiilit ovat pakoventtiilien kanssa samalla suoralla, lautaset pakoventtiilien kanssa vastakkain ja varret ylöspäin. Imuventtiilit aukeavat sylinterissä imutahdin aikana syntyvän imun voimasta ilman minkäänlaisen mekanismin apua. Tällaista ratkaisua olivat saksalaiset kokeilleet joissakin moottoreissa huonoin tuloksin ja olivat siksi luopuneet sen kehittelystä. Korvensuu-auton moottorin on kuitenkin todettu toimivan hyvin.

Sylinterin, imukammion ja palotilan rakenteen sekä irrotettavan sylinterikannen puuttumisen takia sylinterien valmistaminen on vaatinut erikoistekniikkaa. Ylhäältä imukanavan ulkopuolelta ja imukanavan ja palotilan väliseen seinämään on tehty imuventtiilin kohdalle ensin niin suuret reiät, että pakoventtiilin vastapinnat on voitu työstää palotilan puolelle ylhäältä päin. Sen jälkeen imuventtiilin kohdalla olevaan imukanavan ja palotilan väliseen reikään on tehty kierteet ja kierrettävä tulppa, jossa on imuventtiilin varren läpivienti ja ohjain sekä venttiilin palautusjousi. Tulpan palotilan puolelle jäävä ulkoreuna muodostaa imuventtiilin vastapinnan. Kun tulppa kierretään imuventtiilin kanssa paikoilleen imukanavan ja palotilan väliseinämässä olevaan reikään, se samalla sulkee palotilan. Imukanavan yläpuoliseen reikään on asennettu ns. ryyppytyshanalla varustettu tulppa. Ryyppytyshanaa käytetään silloin, kun moottoria käytetään petrolilla, jolloin käynnistyksen yhteydessä

ryppytyshanasta voidaan antaa parempilaatuista polttoainetta. Korvensuun tehtaassa kehitettiin pulara-aikana oma niin hyvälaatuinen polttoainesekoitus petrolista ja eetteristä, että ryyppytystä ei tarvittu.

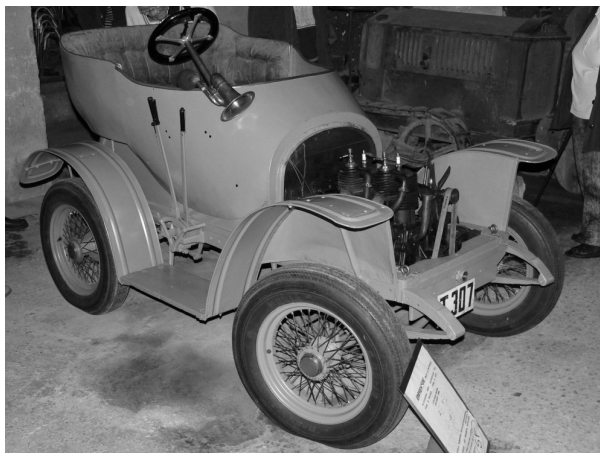
Moottorin pyörimissuunta on päinvastainen kuin yleensä ja käynnistys tehdään käsin veivillä vastapäivään kiertäen. Syy tähän on työnjohtaja Varjon päätös asentaa moottori autoon siten, että vauhtipyörä tuli moottorin takapuolelle.

Moottorin ilmajähdytystä ovat varmistamassa kolme samalla akselilla pyörivää 6-lapaista tuuletinta, jotka saavat käyttövoimansa lattahihnan välityksellä kampiakselilta.

Roiskevoitelun tehostamiseksi moottoriin on lisätty myöhemmin käsikäyttöinen öljypumppu.

Vaihteisto

Autossa on alun perin ollut amerikkalaisvalmisteinen planeettavaihteisto, mutta auton myöhempi omistaja, valmistusaikana tehtaalla oppipoikana työskennellyt sittemmin tehtailija Lindströmin tyttären kanssa avioitunut Juho Koski suunnitteli ja valmisti siihen uuden vaihteiston, jossa on 3 vaihdetta eteen ja yksi taakse. Vaihdekeppi kuten myös käsijarru on sijoitettu valmistusajan tapaan korin ulkopuolelle auton oikealle sivulle. Käsijarru vaikutti takapyörien jarrurumpujen ulkopuolisiin jarruvanteisiin.



Kori ja alusta

Auton runsaasti pyöreitä muotoja sisältävä kori suunniteltiin kahdelle henkilölle. Tilaa oli siis kuskin lisäksi yhdelle matkustajalle. Ohjauspyörä oli auton oikealla puolella. Kori oli jousitettu sekä etu- että taka-akselistaan puolielliptisillä lehtijousilla - korin joka kulmassa yksi pakka, joissa kussakin oli 9 päistään ohenevaa ja kapenevaa jousilehteä.



Auton myöhemmät vaiheet

Auton ensimmäinen "koeajo" tapahtui jouluna 1912 tehtaan sisätiloissa ja myöhemmin paikallislehden mukaan tehtailija Lindström oli hurauttanut autollaan merijäätä pitkin 50km:n matkan Turkuun. Lehden mukaan autosta oli jo 5 kpl:n tilaus, mutta sitä ei kuitenkaan koskaan valmistettu protokappaletta enempää.

Tehtailija Frans Lindström kuoli 21.2.1918 punaisten surmattua hänet Laitilan Pehtsalossa ja auto siirtyi hänen poikansa omistukseen. Jonkin ajan kuluttua Lindströmin veli Oskar Rekola osti auton itselleen ja sattui ajamaan sillä kolarin, jonka seurauksena on muutama lommo ja mm. auton etumaski on kolarivaurioiden takia vaihdettu 1920-luvulla alkuperäisestä poikkeavaan ja auton tyyliin sopimattomaan puimakoneen seulalevystä tehtyyn maskiin. Vuonna 1949 Frans Lindströmin vävy Juho Koski osti auton itselleen ja korvasi alkuperäisen amerikkalaisen vaihteiston itsesuunnitelmallaan vaihteistolla. Myös alkuperäiset 28-tuumaiset pyörät on vaihdettu renkaiden vaikean saatavuuden takia pienempiin jo useaan kertaan. Nykyinen rengaskoko on 16 tuumaa.

Auto oli viimeksi rekisterissä v.1924, mutta se on edelleen ajokuntoinen. Vuonna 2007 auto oli edelleen Frans Lindströmin suvun hallussa, om. Kaarlo Junnila.

Mikko Laihonen

Lähteet:

- 1) Turun Sanomat 6.7.2005
- 2) Korvensuun tehdasalueen historia, toim. Ere Viitasalo, Huolin seudun kylät ry., Mynäprint Oy 1999, s.18-21 ja 57-59.
- 3) Lujalan suku, Marketta Kännö, Gummerus, Saarijärvi 1999, s.93
- 4) Tekniikan Maailma n:o 3/1969 s.14-17.
- 5) Arkistolaitos (www.narc.fi):Suomen sotasurmat 1914-1922
- 6) Turun Sanomat 12.8.2001
- 7) Kuvat Mikko Laihonen