

REPROVERSIO 2005



Kalle Rantasärkän kalustoa tallin pihassa Ahlaisissa 1970-luvun lopulla. Kuva T-P Lange



LINJA-AUTO KUVASTO 1950-1992

JULKAISIJA

SUOMEN
LINJA-AUTOHISTORIALLINEN
SEURA R.Y.



Hannu Laitinen ja Kai Sillanpää

LINJA-AUTO KUVASTO 1950-1992

ILLUSTRATED BUS AND COACH CATALOGUE 1950-1992





SukuLinja, Mäntsälä

Linjalike Rajala Oy, Mäntsälä

Julkaisija: Suomen Linja-autohistoriallinen Seura r.y.
PL 128, 15111 LAHTI
Taitto: Hannu Laitinen
Kansi: Kalle Rantasärkän kalustoa
Kirjapaino: Esan Kirjapaino Oy, Lahti 1993

ISBN 951-96869-0-8

LUKIJALLE

Tämä kuvasto on syntynyt oikeastaan pakon sanelemana. Edellinen painos on loppunut ja suunnitelmassa oli tehdä laaja ja "kaikenkattava" teos suomalaisista linja-autoista. Sen kokoaminen noin vain harrastajavoimin osoittautui kuitenkin ylivoimaiseksi. Siitä syystä tästä ei tule täydellistä, sen tiedämme jo nyt. Oli ensinnäkin pakko rajata vain nokattomiin malleihin, vaikkakin vielä 50-luvulla valmistettiin runsaasti nokkamallisia linja-autoja. Pääosin ne kuitenkin olivat tehty niinsanotuille "vanhoille alustoille", eli olivat jo aiemmin koritettuja. Sodan jälkeinen uusien alustojen vaikea saatavuus oli tähän suurin syy. Yksittäiset linja-automallit ovat toinen suuri ryhmä, joka tietoisesti on jätetty pois tästä kuvastosta, vaikka juuri harvinaisuutensa vuoksi ne olisivat erittäin kiintoisa ryhmä. Suomessa oli vielä viisikymmentäluvulla useita korinrakentajia, jotka valmistivat tai peruskorjasivat muutamia linja-autoja vuodessa, mutta mitään yhtenäistä linjaa ei autoista löydy. Myöskään kuvia tai muita tietoja on vaikea jäljittää. Olemme kuitenkin kelpuuttaneet joitakin malleja tähän kuvastoon, lähinnä sellaisia, joita on aiottu valmistaa suurempiakin sarjoja. Syystä tai toisesta niitä on valmistettu vain muutama kappaletta, tai ainoastaan prototyyppi.

Yli neljäkymmenen vuoden tuotanto sisältää yllättävän monta erilaista korimallia, joista mahdollisimman monesta on pyritty saamaan tähän kuvastoon mailille tyypillinen valokuva. Samasta mallista on käyttötarkoituksen mukaan tehty erilaisia versioita, joita emme kuitenkaan tässä kuvastossa ole tarkemmin eritelleet. Varsinkin 50-luvulla olivat paikallisliikenne-, maaseutu- tai pikavuorot hyvin saman näköisiä. Erot olivat pääosin ovien määrässä ja sisustuksessa. Varsinaisia kaupunkibusseja oli vain kunnallisilla liikennelaitoksilla Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Kunnallisten liikennelaitosten korimalleista ei tässä kuvastossa ole täydellistä selostusta, on vain niinsanotut päämallit. Tulevaisuudessa on tarkoitus tehdä erillinen kuvasto kaikista liikennelaitoksille toimitetuista korimalleista tarkkoine selostuksineen.

Tästä kuvastosta on pyritty tekemään käyttäjän kannalta johdonmukainen. Alussa on aakkosjärjestyksessä käsitelty merkittävimmät koritehtaat ja näiden valmistamat korimallit aikajärjestyksessä vanhimmasta alkaen. Pienemmät korinvalmistajat ovat

omana ryhmänään samoin aakkosjärjestyksessä. Ulkomaisista korimalleista on vain Suomeen vuoden 1980 jälkeen myydyistä koreista esittely. Näistäkin puuttuu joitakin yksittäisiä malleja. Jokaisesta valmistajasta on pieni esittely ennen korimallien kuvia.

Hetku-lehdessä vuosien kuluessa julkaistut alustaesittelyt on muokattu ja täydennetty seuraavaksi kokonaisuudeksi. Loppuun on vielä kerätty tilastoja ja taulukoita, joilla uskomme olevan tässä yhteydessä merkitystä luotaessa kuvaa yli neljäkymmenen vuoden kehityksestä suomalaisessa korirakennuksessa.

Monelle lukijalle kuvastossa käytetty kooditus erimallisille koreille saattaa tuntua oudolta ja epäjohdonmukaiselta. Muutama selventävä sana lienee paikallaan. Koritehtaila ei aiemmin ollut minkäänlaista omaa mallimerkintää, ehkä yhtä valmistajaa lukuunottamatta, tai sitten käytettiin vain nimeä. Nytkään valmistajien käytettävät mallinumerot eivät aritmeettisessa suuruusjärjestyksessä vastaa aikajärjestyksiä, kuten yhdistyksen käyttämä numeerointi. Merkinnät ovat syntyneet 70-luvulla ja sen jälkeen erottamaan saman koritehtaan eri mallit toisistaan. Tästä johtuu, että myöhemmin esiin tulleet vanhemmat mallit ovat saaneet miinusmerkkisiä mallimerkintöjä. Olisi ollut vaikea muuttaa jo yleiseen käytäntöön vakiintunutta koodia, siksi oli vaittomampaa menetellä näin. Heittomerkit koodinumeron yhteydessä tarkoittaa yleensä suhteellisen pientä eroa päämalliin verrattuna. Numeron perässä oleva K-kirjain tarkoitti 70- ja 80-luvun alussa korotettua korimallia. Vuonna 1986 laadittiin uusi mallimerkintä, jota on pyritty käyttämään sen jälkeen valmistettuihin autoihin.

Olemme pyrkineet saamaan tämän kuvaston mahdollisimman kattavaksi aiemmin mainituin rajoituksin. Toivomme tämän kuvaston selventävän käsitystämme mallikkaasta suomalaisesta korinrakennuksesta. Taisihan olla -70 ja -80-luvun taitteessa aika, jolloin suomalaisessa linjaliikenteessä ei ollut yhtään ulkomailta valmistettua linja-auton koria.

Hannu Laitinen

SISÄLTÖ

Lukijalle	3
SLHS:n koodit	5
Alustatyytit	6

Kotimaiset korit

4

Ajokki Oy	7
Autokori Oy	12
Oy Haldin Ab (Boxer)	15
Oy Delta Plan Ab	17
Helko	20
Kabus Oy	22
Kiitokori Oy	23
Kutter Oy (Autokorirakenne Oy)	24
Kuopion Liikenne Oy	27
Lahden Autokori Oy	29
Lavian Autokori Oy	33
Taivalkori Oy	36
Trafo	37
Oy Wiima Ab	39
Bruno Ekman	44
Kalle Helander	44
Erikoiskori Oy	45
Heinola Karossi Oy/Jan Van Oy	45
Kaipio Oy	46
Oy Karia Ab	46
Oy Autokoriteollisuus Ab	46
Penko Oy	47
Linjakori Oy	47
Satakunnan Liikenne Oy	47
Valmet	48
Viipurin Linja-auto Oy	48
Yyterin Autokori	48
Korittamo Oy	49



Koritehtaita Suomessa	50
-----------------------------	----

Ulkolaiset korit

Neoplan	51
Mercedes-Benz	51
VanHool	52
Bova	52
Utic	52
Kässbohrer (Setra)	53
Aabenraa	53
Martins	54
Artic	54
Salvador Caetano	54
Alfredo Caetano	54
Camo	55



Alustat

Scania	56
Volvo	57
Leyland	59
Vanaja	60
Sisu	61
Bedford	62

Tilastoja	63
To the reader	64

SUOMEN LINJA-AUTOHISTORIALLISEN SEURAN LINJA-AUTOJEN KORIMALLEJA JA VARUSTELUA KUVAAVA SLHS-KOODI:

Tunnistettaessa eri linja-autoja on käytössä ollut monenlaisia merkkejä ja lyhenteitä. Ensimmäiset yhtenäiset ja yleisesti hyväksytyt koodit julkaistiin heti seuran perustamisen jälkeen vuonna 1978. Pääosin ne ovat edelleen käytössä. Syksystä 1986 lähtien on kooditus noudattanut uudistettua tarkempaa muotoa, jossa myös bussin varustelua on oletettu huomioon.

Koodit eivät ole kaikilta osin johdonmukaisia, johtuen alunperin hyvin suppeista lähtökohdista.

5

ESIMERKKI: Ku 10-2A-110-KN45+15-TS

Ku =	korin valmistaja (Kutler)	N =	istuimen rakennetapa (normaalista poikkeavat kohdat)
10 =	Korin perusmalli. Numerointi on SLHS:n johtokunnan määrittelemä. Perusmalli selviää linja-autokuvastosta sekä Hetku-lehdistä.	P =	peltikuppi-istuin
2 =	korin kolme metriä ylittävä korkeus kymmeninä sentteinä (esimerkissä korin korkeus 3,2 m)	M =	muovirunkoinen istuin
A =	perusmallin A-versio, eri versioiden tunnuksat määrittelee SLHS:n johtokunta.	N =	keinonahkapäällysteinen istuin
110 =	ovien lukumäärä oikealla sivulla akselien eri puolilla edestä alkaen lueteltuna	45 =	istumapaikkojen lukumäärä
1 =	1-lehtinen ovi	+	
2 =	2-lehtinen ovi	15 =	seisomapaikkojen lukumäärä
0 =	ei ovea	R =	täyskorkea rahtitila auton takaosassa
A =	painelimitoiminen ikkunaton matala apuovi	TS =	muu varustelu
S =	reunasta saranoitu (sedan-) ovi	C =	erillinen kuljettajan ovi
K =	istuimen käyttötarkoitus	D =	juoma-automaatti
K =	kaupunkiliikenne istuin, selkänojan korkeus ulottuu vain hartiatasoon	G =	matkustajien vaatekaappi
L =	lähiliikenneistuin, kiinteä täyskorkea selkänoja	H =	pyörätuolihissi
T =	turisti-istuin, säädettä selkänojan kaltevuus	I =	jäähdytysilmastointi
E =	enikoisrakenteinen istuin	J =	jääkaappi
		K =	pienoiskeittiö
		M =	erillinen kuljettajan makuutila
		N =	nostolaitteella varustettu rahtitila
		P =	pöydät
		R =	rahtiovi auton takaseinässä
		S =	henkilökohtaiset ilmasuuttimet
		T =	tummennetut sivulasit
		V =	videolaitteisto
		W =	WC



ALUSTATYYPIT

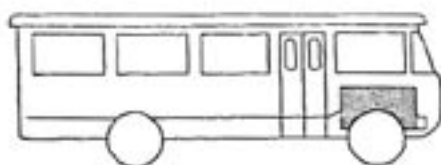
Linja-auton historiaa on selvät kehitysvaiheensa, jotka liittyvät pääasiassa moottorin sijaan autossa. Ensimmäiset linjat autot rakennettiin kuorma-auton alustoille. Kuorma-autoista perittiin pystysuoraan sijoitettu moottori ja kuljettajan paikka oli moottorin takana. Rakennus oli yksinkertainen. Hallintalaitteilla, kuten polkimilla ja vaihdetangolla voitiin käytännöllisesti katsoen suoraan hallita kymmenen osan tai laitteiden toimintaa. Kuva 1 esittää noikkamallin pääpiirteet.

KUVA 1
N-tyyppi



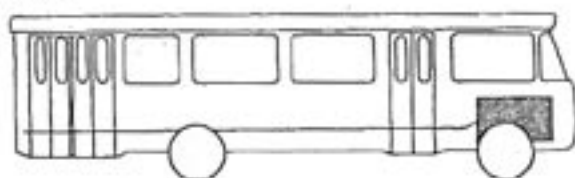
Sitä mukaa kuin ohjausjärjestelmä kehittyi ja akselistorakenteet sallivat yhä suurempia painoja, voitiin linja-auton lisääntynyttä kokonaispituutta käyttää matkustajain hyväksi. Kuljettajan paikkaa siirrettiin eteenpäin moottorin viereen ja korin tehollinen pituus lisääntyi. Tätä linja-autotyyppiä nimettiin "Bulldog-malliksi". Sillä oli monta etua. Kuljettajan näkyvyys oli huomattavasti parempi ja kuljettajan paikka oli paremmin erotettu matkustajailtasta. Kuva 2 esittää tätä ratkaisua. Näissä autoissa ovi oli sijoitettu pääsääntöisesti etuvivään taakse.

KUVA 2
B-typp



Tämän tyyppisissä kaupunkiautoissa käytettiin yleisesti rahastajaa, joka peri matkustajilta maksun. Rahastajan paikka oli tavallisesti linja-auton perässä, auton noustiin taka-akselin taakse sijoitetusta ovesta ja autosta poistuttiin etuakselin takana olevasta ovesta. Kuva 3 esittää B-tyyppin kaupunkiyliovesta.

KUVA 3
B-tyyppi



Useissa teollisuusmaissa henkilöstökustannukset muodostuivat yhä tärkeämmiksi myös liikennöitsijöiden taloudessa. Tämän vuoksi alettiin kehittää linja-autoa, jossa kuljettaja sekä ajaa, että perii maksun. Autoon nouseminen oli tässä tapauksessa tapahtuva mahdollisimman läheltä kuljettajaa.

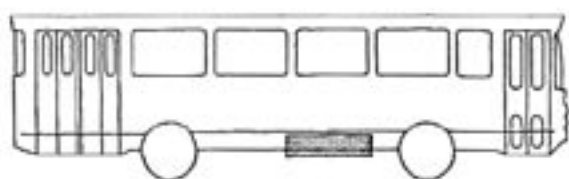
Ratkaisuksi tuli, että etuakseli siirrettiin taaksepäin, niin että moottori ja kuljettaja sijoitettiin kokonaan akselin etupuolelle. Ovelle jäi tällöin myös tilaa akselin etupuolelle. Kuvan 4 mukainen akselin etupuolelle sijoitetulla moottorilla varustettu linja-auto sai Suomessa lempinimen "Hetku".

KUYA 4
E-typoi



Liikenteen vilkastuminen ja pysäkkien seisonta-ajat laskivat huomattavasti keskinopeuksia varsinkin kaupunkilinjalla. Vaadittiin linja-autoja, joissa matkustajien vaihtuminen tapahtui nopeammin. Seuraava moottorin sijoitus merkitsi ensimmäisen nimenomaan linja-autoa varten kehitetyn moottorin, makaavan "pannukakkumoottorin" rakentamista. Moottori sijoitettiin etuakselin taakse, keskelle autoa lattian alle. Näin saatiin linja-autoon keskimoottori. Tarkoituksena oli saada auton etupäähän enemmän tilaa ja täten helpottaa ja jouduttaa autoon nousemista ja maksun perimistä sekä käyttää tehokkaammin hyväksi auton lattiapinta-alaa. Kuva 5 esittää Suomessa lempinimeltään "mahudri" tyypistä linja-autoa.

KUVA 5
K-typoi

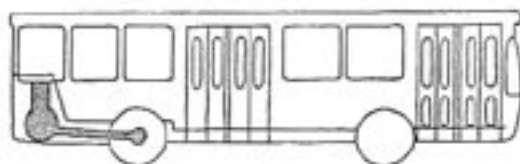


Lähes samat edut tarjosi myös toinen vaihtoehto, taakse sijoitettu moottori. Vain takimaisen oven sijoitus tuotti hankaluuksia. Auton sisäiseen matkustajavirtaan muodostui pussi, joka pidensi pysäkkiaikoja ruuhka-aikana. Viimeaikoina muotiin tulleet matalalattiabussit voidaan taas kilytännössä rakentaa ainoastaan sijoittamalla moottori taakse. Takamoottori autoissa on moottori ollut pitkän ja poikien tai makaavana. Kuva 6 esittää makaavaa moottoria auton pituussuuntaan, kuva 7 pystyssä olevaa poikittais-suuntaista moottoria.

KUYA 6
T-typoi



KUYA 7
T-tyydoi



Kuvaston kuvatekstien tiedot

The diagram illustrates the components of a Finnish vehicle registration plate. The plate itself is a white rectangle with black text, divided into four sections. Arrows point from labels to specific parts of the plate:

- korimallin valmistusvuodel** (Body model production year) points to the first section: **Aj 12**.
- SLHS koodi** (SLHS code) points to the second section: **HNB-944**.
- rekisteri** (Register) points to the third section: **1980-81**.
- ko. auton valmistusvuosi** (Year of vehicle production) points to the fourth section: **vm -80**.
- omistaja** (Owner) points to the fifth section: **Alhonen & Lastunen Oy 12**.
- alustan merkki ja malli** (Chassis mark and model) points to the sixth section: **Volvo B10M60**.
- kylkinumero** (Side number) points to the seventh section: **Kuva 21**.
- kuvaston kuvanumero** (Image number of the image) points to the eighth section: **(Aj 7000)**.
- koritehtaan mallimerkintä** (Body manufacturer's model mark) points to the ninth section: **(Aj 7000)**.

AJOKKI OY

AJOKKI OY, Tampere

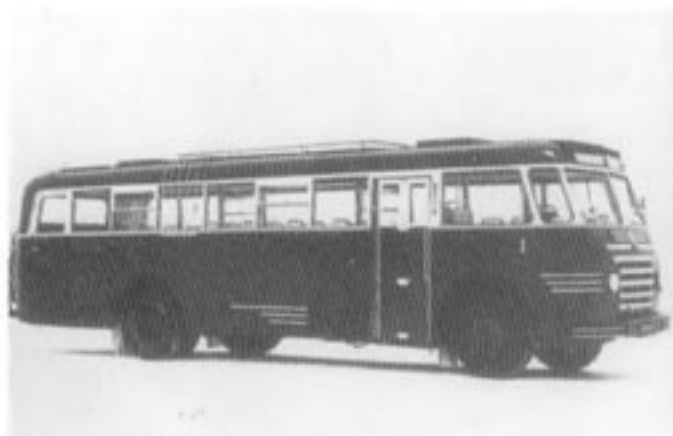
Perustettu v. 1942 kuuden suurehkon liikennöitsijän toimesta. V. 1952 siirtyi osake-enemmistö valtion laitosten haltuun. Yhtiö osti Delta-Plan ja Erikoiskorin vuonna 1982 ja Kiltokori Oy:n vuonna 1984. Vuonna 1987 Wiiman koritehtaan omistaja osti Ajokin tytäryhtiöineen. Myöhemmin yhtiöstä on muodostettu Carrus Oy. Ajokin korituotanto on vaihdellut vuosien 1950-1980 välillä 150 ja 200 valmistetun korin välillä.

Mallia Aj 4 teki myös Paunun omistama Korittamo Oy (Leyland-alustat).



Aj-3 1948-50
vm -49 Volvo

Kuva 1



Aj-2 -1952
vm -50 Matka-Autot 1
Sisu

Kuva 2



Aj-1 1953-57
IA-589 vm -55 Länsi-Linjat Oy 29
Scania-Vabis B 5153

Kuva 3



Aj 0 1958-59
HAC-378 vm -58 O. Mäntylä
Vanaja VLB/5700

Kuva 4



Aj 0' 1958-59
IP-852 vm -58 Frans Kovanen 15
Scania-Vabis B 5153

Kuva 5



Aj 1 1959-61
H2-434 vm -60 Irja Rohola
Scania-Vabis B 75

Kuva 6



Aj 2 1962
HBT-28 vm -62 V. Paunu Oy 2
Vanaja VLK 3-60/5150

Kuva 7



Aj 3 1961-62 K. A. Hämeenniemi 10 Kuva 8
VX-473 vm -62 Sisu B-72 SV/5900



Aj 4* 1965-67 V. Paunu Oy 8 Kuva 9
HTX-8 vm -65 Vanaja VLK 4-60/6000 - Myös Korittamo Oy:n malli



Aj 5 1963-67 Williams Buss Ab Kuva 10
AL-126 vm -66 Scania-Vabis BF 5659



Aj 6 1964-67 Pohjolan Liikenne Oy 56 Kuva 11
SGN-92 vm -67 Vanaja LE6-69/6100



Aj 7 1967-72 Linja-Ruponen Oy 5 Kuva 12
MNU-35 vm -68 Fiat 309



Aj 8 1968-72 Länsi-Linjat Oy 7 Kuva 13
HIN-7 vm -70 Scania B 11063



Aj 8* 1968-72 V. Paunu Oy 13 Kuva 14
HS-13 vm -69 Vanaja LK6-69/6000



Aj 9 1972-75 Järvisedun Linja Oy 9 Kuva 15
VBA-447 vm -74 Scania B 80 (Aj 5000)



Aj 9' 1975-77 M. Koski-Tuuri Kuva 16
TKJ-992 vm -76 Volvo B 5360 (Aj 5000B)



Aj 10 1977-83 Enon kunnan Liikennelaitos Kuva 17
SBR-631 vm -79 Sisu BK-84B0/5500 (Aj 5000D)



Aj 10' 1981-85 Peltosen Liikenne Oy Kuva 18
ONJ-542 vm -85 Scania F 112CLN60 (Aj 5000E)



Aj 11 1978-81 Jäppisen Liikenne Oy 16 Kuva 19
OHR-516 vm -79 Scania BR 116S63 (Aj 6000)



Aj 11' 1981-83 Kolvuranta Oy 3 Kuva 20
KEC-521 vm -81 Volvo B10M60 (Aj 6000 Jaspis)



Aj 12 1980-81 Aihonen & Lastunen Oy 12 Kuva 21
HNB-944 vm -80 Volvo B10M60 (Aj 7000)



Aj 12' 1981-85 Linjaliike Rajala Oy 24 Kuva 22
HSK-320 vm -84 Scania K 11260 (Aj 7000 Ametisti)



Aj 13 1983-85 Esko Manninen 5 Kuva 23
HPC-403 vm -84 Scania K 11260 (Aj 6000 Apollo)



Aj 14 1985-vm-85 Postlinjat 85303 Kuva 24
OAB-664 Leyl. Leop. PSU 3B-2L (vm-72) (Aj Express)



Aj 15 1985-90 Ykspetäjä Oy 5 Kuva 25
IAO-745 vm -88 Scania K 11260 (Aj Royal)



Aj 16 1987-92 Hyvinkään Liikenne Oy 9 Kuva 26
ZBE-869 vm -88 Volvo B 10M60 (Aj Victor)



Aj 17 1990-vm -90 Nevakivi Oy 10 Kuva 27
HFI-341 Scania K 113 (Aj Regal)



Aj 18 1991-vm -91 Valkeakosken Linjat 5 Kuva 28
JAE-701 Volvo B 10M60 (Aj Vector)



Aj 19 1992-vm -92 Linja-Karjala 305 Kuva 29
OFU-863 Volvo B 10B (Aj Fifty)

Ulkonaisesti vain vähän toisistaan eroavat korimallit ovat erotettavissa seuraavin perustein, on kuitenkin huomattava, että tässä mainitut eivät ole ainoita erotettavia kohtia, mutta ehkä parhaiten havaittavissa:

AJOKKI

0/0'	Ajovalojen sijoitus
5/6	Lasien korkeus
7/8	Lasien korkeus
8/8'	Linjakilven sijoitus
9/9'	Sivulasien koko
10/10'	Maski sekä sivulasien kehys
11/11'	Maski ja "lippa"
12/12'	Maski



Aj 00 1949-
vm -49 Jyväskylän Liikenne Oy 18 Kuva 30
Volvo



Aj 01 19.-58
IC-902 vm -55 Tampereen kaup. Liikennelaitos 161 Kuva 31
Scania-Vabis B 7159V



Aj 04 1960-64
HAV-9 vm -62 Tampereen kaup. Liikennelaitos 219 Kuva 32
Scania-Vabis BF7557



Aj 05 1967-75
XBM-154 vm -75 Jyväskylän Liikenne Oy 54 Kuva 33
Scania BR111M



Aj 06 1976-81
OEL-415 vm -77 Jäppisen Liikenne Oy 15 Kuva 34
Scania BF 11159A (Aj 5300)



Aj 07 1981-84
XHP-282 vm -83 Jyväskylän Liikenne Oy 83 Kuva 35
Scania K 11260 (Aj 8000)



Aj 08 1984-90
BFC-450 vm -90 Linja-autoyhtiö Lehtinen/TLO 9 Kuva 36
Volvo B 10R (Aj City)



AUTOKORI OY, Turku

Perustettu v. 1935. Perustajina Toivo Nieminen, Verner Arvela, Emil Heikkilä ja Volmar Mäkinen. Tehtaan pääartikkelina oli luonnollisesti linja-auton korit, joita valmistettiin vuosittain puolensataa (-63 45 kpl). Lisäksi tuotannossa oli kaikenlaisia erikoiskoreja myymäläautoista hautausautoihin. Henkilökuntaa 60-luvun alkupuolella oli noin 100. Ensimmäinen teräskori valmistettiin vuonna 1958 (malli -1). Tehdas siirsi toimintansa 1973 kokonaisuudessaan Lietoon ja samoihin aikoihin aloitti toimintansa Autokori Oy:n tytäryhtiö Oy Delta-Plan Ab.

12



Au -4 1948-51 Vekka Liikenne Oy
Volvo

Kuva 38



Au -3 1952-53 Someron Linja Oy 12
Leyland Comet

Kuva 39



Au -2 1948-51 Toimi Vento
RG-913 vm - Scania-Vabis B

Kuva 40



Au -1 1958-59 Verner Koski
TO-672 vm -59 Volvo B 61597

Kuva 41



Au 0 1960-64 Saaristotie Oy 6
TH-260 vm -60 Scania-Vabis B 5558

Kuva 42



Au 1 1961-65 Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy 22
UC-289 vm -62 Volvo B 65506

Kuva 43



Au 2 1964-67 Kainuun Liikenne Oy 67
OTK-50 vm -66 Scania-Vabis BF 7659

Kuva 44



Au 3 1964-68 Someron Linja Oy 20 Kuva 45
EOL-20 vm -67 Leyland Panther PSUR1-2L



Au 4 1967-77 Vesa Salminen Kuva 46
EAD-4 vm -70 Mercedes-Benz OH 11138 (Aura)



Au 5 1968-78 Pohjolan Turistiauto Oy 5 Kuva 47
KBL-705 vm -75 Scania BF 11159 (Aristo)



Kuopion Liikenne Oy, Varkaus



Au 00 1950-51 Turun Kaupungin Liikennelaitos 7 Kuva 48
TN-476 vm -50 Volvo B S-513 VDA



Au 01 1952-1952 Turun Kaupungin Liikennelaitos 14 Kuva 49
TF-401 vm -52 Leyland Royal Tiger LOPSU 1/1



Au 02 1961-63 Turun Kaupungin Liikennelaitos 8 Kuva 50
TEG-8 vm -63 Leyland Royal Tiger LCRT 1-1



Au 04 1966-67 Turun Kaupungin Liikennelaitos 29 Kuva 51
ENO-29 vm -67 Leyland Panther PSUR 1-1L



Au 05 1970-75 Turun Kaupungin Liikennelaitos 46 Kuva 52
EEA-46 vm -72 Scania BR 110M



De 07 1982-86 Linjalike L. Vesma Ky 22 Kuva 53
EKS-122 vm -83 Volvo B9M60 (Delta City S)



OY HALDIN AB, Vaasa

Perustettu 1936. Korit tunnettiin vuodesta 1950 alkaen Boxer-tuotenimellä. Boxer-kori oli ruotsalaisella lisenssillä puusta valmistettu liimakori. Tehdas pystyi 50-luvulla valmistamaan 5 koria kuukaudessa ja myöhemmin uuden tehtaan valmistuttua reilusti enemmän. Vuonna 1975 valmistui 79 koria. Koritehdas lopetti toimintansa vuonna 1978.



Bo 0 19.- 19.. Suomen Turistiauto Oy (Lelvo) Kuva 55
AR-671 vm -50 Volvo B 513



Bo 1 1953-56 Eero Lumiaho 33 Kuva 56
VZ-33 vm -56 Volvo B 61597



Bo 2 1957-59 Eero Lumiaho 35 Kuva 57
VZ-35 vm -57 Volvo B 61597



Bo 2' 1959-.. Juhani Linja Oy 5 Kuva 58
UH-545 vm -59 Vanaja VLK 550



Bo 2' 196.-63 Töysän Linja Oy 11 Kuva 59
XP-11 vm -62 Scania-Vabis B 5558



Bo 3 1963-65 Eino Jalo Kuva 60
TEE-58 vm -63 Scania-Vabis 5658V125



Bo 3' 1964-65 Haldin & Rose Oy 4 Kuva 61
YX-804 vm -64 Volvo B 71516



Bo 4' 1964-65 T. Makkonen Oy 41 Kuva 62
KBN-41 vm -64 Scania-Vabis B 5658



Bo 4 1964-70 S. Uusitalo 5 Kuva 63
YF-229 vm -64 Volvo B 61507 (vm-57)



Bo 5 1970-73 Hietalan Linja Oy 67 Kuva 64
SAE-767 vm -73 Leyland Leopard PSU3B-2L



Bo 6 1973-75 Savonlinja Oy 116 Kuva 65
MAR-291 vm -74 Volvo B 5760 (Boxer 300)



Bo 7 1974-78 Finne & Beijar Kuva 66
VHA-196 vm -77 Scania BF 86S59 (Boxer 300)



Bo 7K 1975-77 Nurmeksen Auto Oy 24 Kuva 67
SAS-444 vm -75 Volvo B 5860 (Boxer 300)



Bo 02 1965-67 Finne & Beijar Kuva 68
VUK-72 vm -67 Scania-Vabis B 5658



Bo 04 1967-70 Jyväskylän Liikenne Oy 62 Kuva 69
XPC-62 vm -69 Scania BF 11059A



Bo 03 1973-77 Jyväskylän Liikenne Oy 19 Kuva 70
XBU-219 vm -76 Ford R 1114



Bo 8 1977 Kb Göran Dahl Kuva 71
VHL-808 vm -77 Fiat 90 NC

Ulkonaisesti vain vähän toisistaan eroavat korimallit ovat erotettavissa seuraavin perustein, on kuitenkin huomattava, että tässä mainitut eivät ole ainoita erottavia kohtia, mutta ehkä parhaiten havaittavissa:

AUTOKORI

- 0/1 Sivulasien koko ja muoto
-2 Useita eri maskiversioita
4/5 Sivulasien muoto

BOXER

- 2/2' Etulasin muoto
2/2'' Tuulilasin yläpuolen muoto
3/3' Etulasien korkeus
4/4 Sivulasien koko
6/7 Takalasi

DELTA

- 5/6 Auton ja etulasien korkeus
6/7 Sivulasien muoto
8/8' Kiila / liima sivulasit
8A/8B Maskin muoto
8-3 / 8-5 Auton korkeus
10/11 Auton korkeus

KABUS

- 1/1' Lippa ja ajovalot
2/2L Puskurin muoto



OY DELTA-PLAN AB, Lieto

Perustettu v. 1973 Autokori Oy:n tytäryhtiöksi, toimitusjohtajana insinööri Almo Laukka. Yhtiö jatkoi Autokori Oy:n tuotantoa. Liedon Yliskulmalta hankittiin v. 1978 metallinöljyä varten tuotantotilaa. V. 1979 Delta-Plan meni osakkaaksi lisämelaiseen Erikoiskori Oy:n. Yhtiö myytiin osakkuuksineen Ajokki Oy:lle 1982. Henkilökuntaa yhtiössä oli vuonna 1980 yhteensä n. 380 ja korituotanto Erikoiskori mukaan lukien 280, lisäksi muiden ajoneuvojen korituotantoa noin 100. Samaan aikaan vienti oli tuotannosta n. 60 %.



De 1 1973-83 Y. Förlom Oy Kuva 72
TCM-710 vm -73 Volvo B 5860 (200/100 City)



De 2 1974 A.M. Suominen Kuva 73
TEE-916 vm -74 Scania BF 11059



De 3 1974-84 Wester Lines Kb Kuva 74
VHT-431 vm -78 Volvo B 5860 (Delta 400)



De 4 1976-79 Someron Linja Oy 100 Kuva 75
TLT-100 vm -77 Scania BR 14564 (Delta 100)



De 4 1975-78 Elorannan Liikenne Oy 9 Kuva 76
HKO-979 vm -78 Mercedes-Benz LP 913/4800 (Delta Mini)



De 5 1977-8 Oy Polarbus Ab 2 Kuva 77
AKA-145 vm -77 Scania BR 145 (Delta 500)



De 6 1977-84 Yhdysliikenne Oy 46 Kuva 78
UJH-701 vm -77 Scania BR 86s64 (Delta 300)



De 7* 1977-85 Halikon Sairaala Kuva 79
TPR-857 vm -81 Volvo B 57 * = myös Erikoiskorin malli (Delta 200)



De 8 1981-84 Karelia-Matkat Kuva 80
SCM-900 vm -82 Mercedes-Benz O303 15R (Delta Star)



De 8' 1984-86 Autolinjat Oy 7 Kuva 81
RLJ-777 vm -85 Scania K 11260 (Delta Star)



De 8-3A 1986-88 Vainio Liikenne Oy 50 Kuva 82
EAV-650 vm -85 Scania K 11260 (Delta Star 30)



De 8-5A 1985-88 Karhun Liikenne Oy Kuva 83
OPO-343 vm -88 Volvo B 10M60 (Delta Star 50)



De 8-3B 1988- Alhonen & Lastunen 24 Kuva 84
ICV-924 vm -89 Volvo B 10M60 (Delta Star 301)



De 8-5B 1988- O. Laaksonen Ky Kuva 85
EJV-513 vm -89 Scania K 11360 (Delta Star 501)



De 8-7B 1990- Vainion Liikenne Oy 60 Kuva 86
VL-60 vm -90 Scania K 113 TL (Delta Star 701)



De 9 1982-8.. Rovaniemen Linjat Oy 11 Kuva 87
TSN-571 vm -83 Scania K 112 (Delta Express)



De 10-A 1983-88 Eskelisen Lapin Linjat Kuva 88
LKM-393 vm -88 Scania K 11260 (9000 Super Star)



De 11-A 1986- Kainuun Liikenne Oy 88 Kuva 89
OPM-888 vm -88 Scania K 112 TL (Delta Jumbo Star)



De 10-B 1988- Onni Vilkas Oy 60 Kuva 90
LFC-281 vm -90 Scania K 113 TL (Delta Super Star)



20
HELSINGIN AUTOKORITEHDAS OY (Helko), Helsingin mlk. Perustettu 1933 Helsingissä, toiminta siirtyi Tikkurilaan v. 1937. Tehtaan omistivat O. A. Vatanen ja G. Ericsson, teknisenä johtajana toimi Olavi Vanttinen. Koritehtaan tuotantomäärät kohosivat 50-luvulla parhaimmillaan 125 koriin vuodessa työntekijämäärän ollessa kokonaisuudessaan noin 200. Korituotanto lopetettiin 60-luvun puolivälissä.



He-1 19...-51 Postilaitos PA-509 Kuva 91
 vm -50 Sisu B-52



He 0 1952... Ruponen Oy Kuva 92
 vm -52 Volvo B-614



He 1 19...-55 A. Lehtimäki Kuva 93
 HL-326 vm -..



He 2 1955-57 Helsingin Polasilaitos Kuva 94
 BM-286 vm -.. Vanaja VAL



He 3 1958 Väinö Pelttonen Kuva 95
 IO-960 vm -58 Scania-Vabis



He 4 1959-62 Seppälä & Saarinen Kuva 96
 HD-12 vm -52 Mercedes-Benz LP 323/4200



He 5 1962-65 Ab J. Tidstrand Oy Kuva 97
 UHE-62 vm -64 Scania-Vabis B 7663 (Mercurius)



He 01 19.- vm -52 HKL 172
AY-367 Scania-Vabis B-62V

Kuva 98
Kuva: Bo Ahlström



He 04 1961-65 HKL
AUN-71 vm -65 Scania-Vabis B 7563F

Kuva 99

21



Leppävaaran Liikenne Oy, Espoo



22

KABUS OY, Lahti

Perustettu 1977 Koiviston Auto Oy:n sisaryhtiöksi. Ensimmäinen Kabus linja-auto esiteltiin kesäkuussa -77. Vuosina 1981-86 korituotanto oli siirretty Varkauteen, alustatuotanto on koko toiminta-ajan ollut Lahdessa. Yhtenäisrakenteisia linja-autoja on Kabus Oy tuottanut noin 10 autoa vuodessa. Viime aikoina on myös kunnostetuille alustoille valmistettu uusia kaupunkibussien koreja.



Ka 1 1977-81 Koiviston Auto Oy 69
HKL-669 vm -78 Kabus K110MDA/6200

Kuva 101



Ka 1' 1982-83 Kuopion Liikenne 134
KES-932 vm -82 Kabus K110SAB/7250

Kuva 102



Ka 2 1983-88 Kuopion Liikenne 203
KHC-287 vm -83 Kabus TD4/7250

Kuva 103



Ka 2H 1984- Kuiviston Auto Oy 378
ICJ-178 vm -85 Kabus T66/7000

Kuva 104



Ka 2C 1990- Kuiviston Auto Oy 309
VFE-419 vm -91 Volvo B 5865

Kuva 105

Kiitokori

KIITOKORI OY, Kausala

Tehdas perustettu 1943 (Kausalan Rakennuspuutyö Oy) ja korituotanto aloitettu 1946. Aluksi pääasiallinen toiminta keskittyi kuorma-autojen ohjaamojen valmistukseen. 50-luvun puolivälissä tehty tehtaan laajennus mahdollisti linja-autojen paremman tuotannon. Vuosituotanto linja-autojen osalta on ollut 70-luvun alkuun mennessä noin 10-20 koria. Viime aikojen päätuotantoala on ollut kirjasto- ym. erikoisajoneuvot. Kiitokori liitettiin Ajokki-konserniin 1984. Linja-autojen valmistus jatkui 1991 lähtien lopetetun Erikoiskorin malleilla.



Ki 1 1956- Salpausselän Liikenne Oy Kuva 106
IH-768 vm -56 Sisu



Ki 2' 1959-62 Toivo Putula Kuva 107
HZ-380 vm -60 Vanaja VLB 5700



Ki 3 1963 Pulkkilanharjun Liikenne Oy Kuva 108
HIF-76 vm -63 Sisu B-72SV/5900



Ki 4 1964 Pulkkilanharjun Liikenne Oy Kuva 109
HMB-24 vm -64 Sisu B 72SV/5900



Ki 5 1971-75 E. Sundell Kuva 110
AEP-906 vm -75 Fiat 314



Ki 6 1974 M. Mulari Kuva 111
ACV-812 vm -74 Fiat 314



Ki 7 1977-77 Veho Kuva 112
Mercedes-Benz LP 913 (Kiibus)

24



Ki 8 1979-81 Järviselän Linja Oy 3
VJP-827 vm -79 Scania BF 86S59

Kuva 113
(K-80)



Kutter

KUTTER OY (Autokorirakenne Oy), Espoo
Perustettu 1929 nimellä Autorakenne Oy. Vararikon jälkeen jatkettiin vuonna 1933 nimellä Autokorirakenne Oy aina vuoteen 1979 asti, jolloin nimeksi muutettiin jo tuotenimenä tunnetuksi tullut Kutter. 50-luvun alussa jonkin aikaa markkinoitiin koreja Akro-nimellä. Autokorirakenteen perustivat Harald ja Ernst Kutter sekä Lars Sarlin. Vuodesta 1984 lähtien pääomistaja oli Oy Matkahuolto Ab. Tuotanto lopetettiin ja koneet sekä kiinteistöt myytiin vuonna 1988 elokuussa. Keskimääräinen korituotanto oli reilut 100 kappaletta vuositain.



Akro -2 1950 Matkustajain Auto Oy 16
vm -50 Scania-Vabis B-62

Kuva 115



Akro -1 1951-52
vm -52 Reo

Kuva 116



Akro -0 1953-55 Suomen Turistauto Oy
AU-458 vm -55 Sisu B 66

Kuva 117



Akro/Ku 1 1954-56 Kolmilinjat Oy 12 Kuva 118
HU-55 vm -54 De Soto S-87ALP6



Ku 2 1958-57 Kossilan Liikenne Oy 2 Kuva 119
RD-226 vm -57 Volvo B



Ku 3 1957-59 Tuokila Oy Kuva 120
TC-544 vm -58 Vanaja VAL 571BD



Ku 4 1959-62 Jämsänkosken Liikenne Oy 10 Kuva 121
XM-839 vm -61 Volvo B 72507



Ku 5 1962-63 Linjalike Rajala Oy 3 Kuva 122
ZV-132 vm -62 Scania-Vabis B 7563



Ku 6 1963-67 Onni Vilkas Oy 61 Kuva 123
GDN-81 vm -67 Scania-Vabis B 7663



Ku 7 1967-70 Saimaan Osuus-Auto 39 Kuva 124
GIN-63 vm -68 Volvo B 5860



Ku 8 1970-78 Artturi Anttila Oy 30 Kuva 125
TLN-630 vm -77 Scania BF 11159 (Kutter 8)



Ku 9 1977-81 Lohinivaan Linjat Oy 19 Kuva 126
LCN-370 vm -79 Scania BF 11166AS (Kutter 9)



Ku 9' 1981-86 V. Pelttonen Oy Kuva 127
HON-157 vm -82 Scania BF 11059A vm-69 (Kutter 9)



Ku 9+ 1985 Onni Vilkas Oy 56 Kuva 128
RLS-356 vm -85 Scania BF 11059 vm -72 (Kutter 9)



Ku 9C 1983-85 Kb Berglunds Trafik 10 Kuva 129
USE-478 vm -84 Sisu BT 190C (Continental)



Ku 9C+ 1984-85 Yksipetäjä Oy 1 Kuva 130
HTC-284 vm -85 Scania K 11259 (Continental)



Ku 9S 1977-81 Pekolan Liikenne Oy 14 Kuva 131
HJP-614 vm -79 Scania BR 116S64 (Kutter 9S)



Ku 9SS 1981-85 Jämsänkosken Liikenne Oy 1 Kuva 132
XEV-101 vm -82 Volvo B 10M60 (Kutter 9SS)



Ku 9L 1984-85 Widjeskog 6 Kuva 133
VMX-143 vm -85 Scania K 11259 (Clipper)



Ku 10-2A 1986-88 U. Saresma 2
MHS-933 vm -87 Volvo B 9M60

Kuva 134
(Deca 320)



Ku 10-4A 1986-88 Turkujen Linjat
RMK-303 vm -86 Mercedes-Benz O303 15R

Kuva 135
(Deca 340)



Ku 10-6A 1986-88 Länsi-Linjat Oy 93
HXT-493 vm -87 Scania K 112 TL

Kuva 136
(Deca 360)



Ku 01 1988 Tampereen Kaup. Liikennelaitos
IBE-106 vm -88 Scania N 112

Kuva 137
(City)

TUOTANTOMÄÄRIÄ:

1931 55 koria
1956 99 koria
1975 153 koria

MALLEITTAIN SEURAAVASTI:

Kutter 1	148 koria
Kutter 2	166 koria
Kutter 3	100 koria
Kutter 4	310 koria
Kutter 5	137 koria
Kutter 6	395 koria
Kutter 7	500 koria
Kutter 8	1131 koria
Kutter 9	1201 koria
Kutter 10	238 koria

KUTTER

2-3	Viimeinen sivulasi takayläkuimasta
	2 pyöreä/3 terävä, pyyhkiöt ylhäällä
3/4	Tuulilasin korkeus, 4 pyyhkiöt alhaalla
5/6	Maskin "ripon" lukumäärä ja auton leveys
	5= 6 kpl, 2,4 m / 6= 5 kpl 2,5 m
9/9'	Takalasin koko
9/9+	Liimalasit (9+)
9C/9C+	Liimalasit (9C+)
9S/9SS	Tuulilasin korkeus
9SS/9L	Liimalasit (9L)
10-2/10-4	Auton korkeus
10-4/10-6	Auton korkeus

KUOPION LIIKENNE OY, Varkaus

Perustettu 1948. Teki linja-auton koreja omalle liikenneyhtiölle noin 10 kappaletta vuosittain. Vuonna 1956 valmistui 6 linja-auton koria. Sulautettiin Kabus Oy:n vuonna 1984. Korihuolto Varkaudessa lopetettiin 1988. Varkauden koritehtaalla valmistettiin kaikenkaikkiaan tasan 400 linja-autonkoria.



KuLi -1 195.-5. Kuopion Liikenne Oy
vm -.. Vanaja

Kuva 141



KuLi 0 Kuopion Liikenne Oy Bedford Kuva 142



KuLi 0' Kuopion Liikenne Oy 19 Mercedes-Benz OP 330F/5700 Kuva 143



KuLi 1 1963-67 Kuopion Liikenne Oy 100 Volvo B 63508 Kuva 144



KuLi 1' 1963-67 Kuopion Liikenne Oy 108 Bedford VAL14 Kuva 145



KuLi 2 1968-71 Kuopion Liikenne Oy 96 Leyland Leopard PSU3A-2L Kuva 146



KuLi 3 1971-78 Kuopion Liikenne Oy 73 Volvo B 5760 Kuva 147



KuLi 4 1977-81 Kuopion Liikenne 16 Scania BF 86S59 Kuva 148

KUOPION LIIKENNE

0/0' Linjakilven ympäristö
1/1' Linjakilven sijoitus

LAHDEN AUTOKORI

2/2' Tuulilasin korkeus
5'/5'2' Sivulasien koko
6'/6'2' Sivulasien koko
7/7' Linjakilpityyppi
8/8' Maskin muotoilu
9/9' Maskin muotoilu
10/10' Maskin muotoilu
11/11' Maskin muotoilu
12A/12B Maskin muotoilu
01/01' Maskin muotoilu

Lahden Autokori Oy

LAHDEN AUTOKORI OY, Vilähde

Perustettu 1945 Lahteen, josta jo noin vuoden kuluttua muutettiin omaan pieneen kiinteistöön Nastolan Vilähdeelle. Ensimmäinen linja-auton kori valmistui -47. Vuonna 1947 Kalle Saario tuli yhtiön toimitusjohtajaksi. Raudoitettuja puukoreja tehtiin vuoteen -58 mennessä noin 200 kappaletta, vuosituotannon ollessa noin 50 koria. 1958 valmistettiin ensimmäinen liimakori, viimeinen vuonna 1973, tänä aikana valmistettiin noin 870 liimakoria. Alumiinikorin prototyyppi valmistui maaliskuussa -67. Vuoteen 1987 elokuuhun mennessä oli valmistettu noin 1400 alumiinista linja-auton koria. Parhaimpina vuosina on koreja valmistunut noin 120 kappaletta.



La -2
HJ-724

1953-54
vm -53

Viljasen Liikenne Oy 12
Sisu B 64

Kuva 151

29



La -1
HI-516

1955-56
vm -55

Hämeen Linja 4
Vanaja VAL 610BD

Kuva 152



La 0'

1956
vm -56

Veljekset Pohjola Oy 9
Volvo B 63508

Kuva 153



La 0

1956-57
vm -57

M. Suomensyrjä
Sisu B 67

Kuva 154



La 1

1958-60
vm -60

Pielisen Kumi Oy 8
Sisu B 68/5900

Kuva 155



La 2
GE-813

1960-63
vm -63

Onni Vilkas Oy 94
Scania-Vabis B 7558

Kuva 156



La 3
ZOE-37

1963-73
vm -68

Leppävaaran Liikenne Oy 7
Scania B 11063

Kuva 157



La 4 1967-68 Sakun Linjat Kuva 158
ZFA-34 vm -68 Scania-Vabis B 56



La 5¹ 1969-78 Yhdysliikenne Oy 15 Kuva 159
IGN-44 vm -70 Volvo B 5860 (Lahti 10)



La 5² 1971-78 Savo-Karjalan Linja Oy Kuva 160
SBH-629 vm -76 Scania B 86S63 (Lahti 10)



La 6¹ 1973-78 T. Makkonen Oy 2 Kuva 161
KBC-102 vm -75 Scania BF 80S59 (Lahti 20)



La 6² 1970-78 Saaristotie Oy 12 Kuva 162
HJC-390 vm -76 Scania B 8647 (Lahti 20)



La 7 1977-82 Linjaliiike P. Kolvisto Oy Kuva 163
MCC-395 vm -79 Sisu BT 58 CR/5850 (Lahti 21)



La 7¹ 1978-82 Koskiliinjat Oy 12 Kuva 164
OHA-312 vm -78 Scania BF 11159 (Lahti 21)



La 8 1978-80 Keski-Suomen Liikenne Oy 14 Kuva 165
XCU-604 vm -80 Scania BR 116S (Lahti 11)



La 8' 1978-81 E. Sundell Kuva 166
TMJ-783 vm -78 Volvo B 5860 (Lahti 11)



La 9 1979-84 Someron Linja Oy 44 Kuva 167
T00-744 vm -80 Leyland Leopard PSU 3C-2L (Lahti 31)

31



La 9' 1984-86 Savo-Karjalan Linja Oy Kuva 168
SEM-279 vm -84 Scania K 8260 (Lahti 310)



La 10 1979-83 Saimaan Osuus-Auto 30 Kuva 169
RHP-130 vm -81 Sisu BK 87 EIT/5000 (Lahti 32)



La 10' 1984-86 Uralisten Liikenne Ky Kuva 170
XJM-272 vm -85 Volvo B 9M60 (Lahti 320)



La 11 1979-83 O. Kangas Ky Kuva 171
OJE-101 vm -80 Scania BR 116s72 (Lahti 330)



La 11' 1984-86 Velji Hautamäki Oy 1 Kuva 172
VOX-870 vm -85 Scania K 11260 (Lahti 330)



La 12-3A 1986-89 Mikkoilan Liikenne Oy 6 Kuva 173
IAO-988 vm -88 Volvo B 9M60 (Lahti 430 Falcon)



La 12-5A 1966-89 T. Makkonen Oy 23 Kuva 174
KJV-723 vm -87 Scania K 112 (Lahti 450 Eagle)



La 12-3B 1989- Lählinjat Oy 37 Kuva 175
OFV-975 vm -91 Scania K 11371 (Lahti 431 Falcon)



La 12-5B 1989- Wessman Ky 6 Kuva 176
JBA-622 vm -92 Scania K 11360 (Lahti 451 Eagle)



La 12-7B 1992- Pohjolan Liikenne Oy 108 Kuva 177
HFN-324 vm -92 Scania K 113 (Lahti 471 Golden Eagle)



La 01 1982-85 Koskiliinjat Oy 92 Kuva 178
OLR-892 vm -83 Volvo B 10M65 (Lahti 30)



La 01' 1985-88 Mäkelä Ky 6 Kuva 179
LJS-176 vm -87 Scania BF 11159A vm -76 (Lahti 300)



La 02 1989- Koskiliinjat Oy 401 Kuva 180
MJR-183 vm -89 Volvo B 5860 (Lahti 400)



La 02CM 1992 Saimaan Liikenne Oy 6 Kuva 181
RPE-982 vm -92 Scania N 113 (Lahti 402)

LAVIAN AUTOKORI OY

LAVIAN AUTOKORI, Lavia
Perustettu 1956, toiminta alkoi kuitenkin V Keto-Seppälä Oy:n nimellä jo 40-luvun puolella ja ensimmäinen kori valmistui vuoden 1949 lopulla. Pääosin korituotanto on mennyt V Keto-Seppälän käyttöön, mutta myös 50- 60-luvuilla eräät satakuntalaiset liikennöitsijät käyttivät Lavian Autokorin linja-auton koreja. Yhteensä noin koria 150 valmistui vuoteen 1980 mennessä. Sitä ennen vuonna -76 kuitenkin jo lopetettiin yhtiön ulkopuoliset työt. Lavian Autokorin korit muistuttavat kautta linjan suuresti Kutter-koreja, koska Kutter toimitti suurimman osan muotoon puristetuista pelti- tai lasikuituosista.



Lavia 4 1961-62 V. Keto-Seppälä Oy 56 Kuva 183
TAU-90 vm -62 Sisu B 63 ST/5900



Lavia 6 1967-69 V. Keto-Seppälä Oy 73 Kuva 185
EXN-73 vm -68 Scania-Vabis B 7670



Lavia 8 1973-75 V. Keto-Seppälä Oy 25 Kuva 187
TCL-125 vm -73 Scania B 11070



Lavia 3 1959-60 V. Keto-Seppälä Oy 48 Kuva 182
EV-409 vm -60 Sisu B 72 SU



Lavia 5 1963-66 V. Keto-Seppälä Oy 14 Kuva 184
EET-14 vm -65 Sisu B 68 SO/5900 (vm-55)



Lavia 7 1970-73 V. Keto-Seppälä Oy 16 Kuva 186
TAU-516 vm -73 Scania B 11070



Lavia 9 1975-82 V. Keto-Seppälä Oy 4 Kuva 188
TJC-234 vm -76 Scania B 11070

34

KORITEHDAS LEHTO, Raisio

Perustettu 1964. Autokori Oy:llä aiemmin toiminut insinööri Eino Lehto aloitti omaan patenttiinsa perustuvan teräskorin valmistuksen. Toiminta loppui kuitenkin jo vuonna 1968.



Lehto 3 1965-68 K. Rantasärkkä
TEV-354 vm -67 Leyland Leopard PSU3-2L

Kuva 190



Lehto 2 1964-65 Rantala & Muurinen (TLO)
TAF-12 vm -64 Volvo B 532 VDB vm -50

Kuva 189



Lehto 4 1968 J. Oksalahti 9
IOX-87 vm -68 Sisu B 83 SV/5000

Kuva 191

K. NUMMELA, Turku

Perustettu 1937 nimellä K. Nummela Autokoritehdas. 40-luvun puolenvälin jälkeen nimi muuttui K. Nummela Oy:ksi. Nummela edeltäjä Wulfin Ajokalutehdas ja Konepaja oli aloittanut jo vuonna 1916. Nummela tunnettiin erityisesti palloautojen ja muiden erikoisajoneuvojen valmistajana, mutta linja-auton korejakin valmistettiin parhaimmillaan 30-40 vuodessa. Viimeisimmät korit valmistettiin vuonna 1970.



Nu -2 1950-52 Vainion Liikenne Oy
T-661 vm -52 Volvo B 617

Kuva 193



Nu -3 1950-52 Eino Aalto
vm -50 Volvo B 513

Kuva 192



Nu -1 1950-52 Antti Nikkilä 6
EM-977 vm -56 Scania-Vabis

Kuva 194



Nu 0 1957-vm - Pekka Laine 3 Volvo B Kuva 195



Nu 1 1960-62 VGX-95 Oravais Trafik Ab 9 Volvo B Kuva 196



Nu 1' 1960-62 VID-67 Pohjolan Liikenne Oy 95 Vanaja VLK 69/5150 Kuva 197



Nu 2 1962-64 IL-555 Raimo Aaltonen 2 Scania-Vabis B 5658 Kuva 198



Nu 2' 1963-vm -63 THC-50 Antti Nikkilä 10 Leyland Royal Tiger Cub Kuva 199



Nu 3 1966-67 EOT-67 U. Salonen (TLO) Scania-Vabis BF 7659 Kuva 200



Nu 4 1968-70 BTS-70 Toraniuksen Liikenne Oy Scania-Vabis B 7663 Kuva 201

35

Ulkonaisesti vain vähän toisistaan eroavat korimallit ovat erotettavissa seuraavin perustein, on kuitenkin huomattava, että tässä mainitut eivät ole ainoita erottavia kohtia, mutta ehkä parhaiten havaittavissa:

LEHTO		TAIVALKORI	
2/3	Sivulasien korkeus	1/2	Auton korkeus
NUMMELA		TRAFORA	
1/1'	Kattorakenne	2/3	Maskin yläosa ja ajovalot
2/2'	Kattorakenne	6-5A/6-5B	Auton korkeus
		6-5 /6-7A	Auton korkeus



TAIVALKORI OY, Harjavalta

Perustettu 1980, perustajina Antti Taipale ja Jorma Kulmala. Valmisti linja-auton koreja pääasiassa Someron Linjan tarpeisiin neljän vuoden aikana yhteensä 77 koria. Muille liikennöitsijöille Taivalkori teki 37 koria. Toiminta lopetettiin vuonna 1984.



Ta 1 1981-84 Auto-Arvela Oy 35
TUK-735 vm -83? Volvo B 10R

Kuva 202
(GL)



Ta 2 1981-84 Someron Linja Oy 90
TTR-790 vm -83 Mercedes-Benz O 303

Kuva 203
(GT)



Ta 01 1982-84 Oy Liikenne Ab 235
UPN-294 vm -82 Scania K 82CL160

Kuva 204
(GS)



Vilho Vesanen, Hartola

TRAFORA KORI

TRAFORA, Parainen

Trafo on Auto-Heinonen Oy:n tuotenimi. Perustettu vuonna 1974. Auto-Heinosen entinen (vuoteen 1988 asti) tytäryhtiö Matka-Autot Oy oli kuitenkin valmistanut linja-autonkoreja jo 40-luvulta lähtien. Välissä oli kuitenkin parin vuosikymmenen tauko. Vuosittain on valmistettu 4-7 koria vaihdellen suuresti eri vuosina. Kaikkiaan Trafo-koreja on valmistettu vajaa 150.



Tr 1 1975-77 Matka-Autot Oy 46 Kuva 205
TKH-546 vm -76 Volvo B 5860



Tr 2 1978-80 Raisio Linja Oy Kuva 206
TNK-102 vm -79 Leyland Leopard PSU3C-2L (100GT)



Tr 2' 1978-83 Matka-Autot Oy 11 Kuva 207
TSH-511 vm -83 Volvo B 5760 (vm-71) (100)



Tr 3 1980-83 Matka-Autot Oy 25 Kuva 208
TOV-625 vm -80 Volvo B 10M65 (101 GT)



Tr 4 1983-85 Matka-Autot Oy 62 Kuva 209
TTO-662 vm -83 Volvo B 10M65 (Finnliner)



Tr 5 1983-90 Matka-Autot Oy 21 Kuva 210
EAA-721 vm -85 Scania BF 110 vm-7 (Parliner)



Tr 5B 1991- Matka-Autot Oy 20 Kuva 211
GAP-520 vm -91 Scania K 113

38



Tr 6-5A 1986-88 Matka-Autot Oy 56 Kuva 212
EBT-356 vm -86 Scania K 11269 (Finnliner VIP)



Tr 6-5B 1990- Saariestotie Oy 1 Kuva 213
AFJ-401 vm -90 Scania K 11360 (Finnliner)



Tr 6-7A 1988-89 Matka-Autot Oy 4 Kuva 214
EJJ-294 vm -88 Scania K 112 TL (Finnliner 370)



Tr 6K 1988 Matka-Autot Oy 3 Kuva 215
EHJ-903 vm -88 Scania K 112 TL



Oy WIIMA Ab

WIIMA (Oy Uusi Autokoriteollisuus Ab), Vantaa
Perustettu 1953. Perustajat A. Wihuri ja R. Hellberg. Ensimmäinen kori valmistui vuonna 1954, sen vuoden tuotanto oli kokonaisuudessaan 24 koria. Wiima on valmistanut 200-270 koria vuosittain. Vuonna 1979 siirtyi tehdas silloisen toimitusjohtaja Ilmari Mustosen omistukseen. Ajokki-konsemin siirryttyä myös Mustosen omistukseen muutostettiin vuonna 1989 Carrus Oy. Koko Carrus Oy:n korituotanto on noin 800 linja- tai erikoisauton koria vuosittain.



Wi 1'
IF-488

1954-58
vm -55

Totu Salminen
Mercedes-Benz OP 311

Kuva 217



Wi 1
TJT-724

1957-58
vm -58

Jussilan Autoilike 34
Volvo B 63508

Kuva 218



Wi 2'
IY-370

1959-60
vm -59

Lahden Liikenne Oy 36
Volvo B 61597

Kuva 219
(M-59)



Wi 2
EJK-85

1960-64
vm -63

Veikko Juhala
Volvo B 61597

Kuva 220
(M-59)



Wi 2i
ACE-65

1961-63
vm -62

Olavi Satuli
Volvo B 65506

Kuva 221



Wi 2e
TEM-9

1960-63
vm -63

Aino Laaksonen (TLD)
Volvo B 65506

Kuva 222



Wi 3'
TR-926

1963-65
vm -65

Oras Liikenne Oy
Volvo B 75506

Kuva 223
(M-64)



Wi 3 1965-69 Tuovisen Liikenne Oy 3 Kuva 224
IRX-51 vm -68 Volvo B 5755 (M-64)



Wi 4 1968-76 Savonlinja Oy Kuva 225
MOS-73 vm -69 Scania B 11070 (M-68)



Wi 5 1968-76 Sukulan Linja Oy 5 Kuva 226
UAH-318 vm -73 Volvo B 5860 (M-68 LUX)



Wi 6 1974-85 Hämeen Linja Oy 16 Kuva 227
HSH-216 vm -84 Volvo B 5760 (K/N-100, K/N-200)



Wi 6' 1982-85 V. Jyrkälä Oy 2 Kuva 228
RJJ-302 vm -82 Volvo B 10M55 Nivel (K/N-101, K/N-201)



Wi 7 1975-80 Mertasen Linja Ky Kuva 229
SBV-757 vm -79 Scania-Vabis BF 7659 (M-100, M-200, M-300)



Wi 7k 1978-79 Lohinlinjan Linjat Oy 17 Kuva 230
LCN-303 vm -79 Volvo B 5860 (M-400)



Wi 8 1979-82 Linjamatka Oy 5 Kuva 231
AMU-105 vm -80 Volvo B 10M60 (M-301)



Wi 8k 1979-81 K Kamusen Liikenne
OHV-835 vm -80 Volvo B 5860

Kuva 232
(M-401)



Wi 8' 1981-85 Paikallislinjat Oy 49
UOL-349 vm -82 Volvo B 10M60

Kuva 233
(M-302)



Wi 8C 1983-86 Pielisen Liikenne Oy 17
SEE-417 vm -83 Volvo B 5760

Kuva 234
(M-303)



Wi 8D 1986-88 Laurilan Linja Oy 6
BET-635 vm - Scania K 112

Kuva 235
(M-304, M-305)



Wi 9 1982-83 Vantaan Liikenne Oy 80
URM-680 vm -83 Volvo B 10M60

Kuva 236
(M-352)



Wi 10 1983-90 Savon Matka Oy 4
KLE-745 vm -84 Volvo B 10M65

Kuva 237
(M-353, M-354)



Wi 11 1985-87 Liikenne-Pasma Ky 2
LJR-961 vm -87 Volvo B 10M60

Kuva 238
(M-500 Finlandia)



Wi 12 1988-91 P Tyllä Linja Oy 32
ZEA-932 vm -88 Scania K 113

Kuva 239
(M-310 Combi)

42



WI 12B 1991- Sipoon Liikenne Oy 301 Kuva 240
BGE-571 vm -92 Volvo B 10M65 (M-311 Combi)



WIIMA

1/1	Puu/teräskori, linjakilven muotoilu
2/2	Etupuskuri
2/2i	Etulasin korkeus
2/2e	Maskin muotoilu
3/3	Lipan muotoilu
4/5	Linjakilpi ja sivulasit
6/6'	takalasi, lipan koko, etu puskuri
7/7k	Auton korkeus
8/8k	Auton korkeus ja lipan muoto
8/8'	Lipan muotoilu
8/8C	Lipan muotoilu
10/10B	Perän muotoilu



WI 02 1960- HKL 423 Kuva 240
AÖ-782 vm -60 Scania-Vabis B 7563



WI 03 1961-65 HKL 429 Kuva 241
AH-678 vm -61 Scania-Vabis B 75



WI 04 1966-72 HKL 622 Kuva 242
BZB-84 vm -68 Sisu B-53SP/5850



WI 05 1969-75 Saaren Auto Oy 5 Kuva 243
ABX-359 vm -73 Volvo B 5959



Wi 06 1984- Suomen Turistiauto Oy 189 Kuva 244
BKJ-189 -vm -88 Volvo B 10M55+74 (K-202,N-202)



Wi 06M 1990- TAKL 108 Kuva 245
GAJ-544 -vm -90 Neoplan-Scania N 113 (K-202 matala)

43



Wi 07M 1992- Vantaan Liikenne Oy 223 Kuva 246
CBB-710 -vm -92 Scania N 113 (204 City L)



Jyväskylän Liikenne Oy, Jyväskylä

44

BRUNO EKMÄN, Pietarsaari

Paikallinen linja-autoliikennöitsijä, joka valmisti linja-autonkoroja pääasiassa omaan käyttöön. Muutamia koreja valmistettu myös lähialueen toisille liikennöitsijöille. Korinvalmistus on tapahtunut pääasiassa 60-luvun alkupuoleen mennessä.



Ekman 2 1963 Bruno Ekman 1
VHP-641 vm -63 Scania-Vabis B 75

Kuva 252



Ekman 4 1965 Sjöholm & Bergström 2
VFC-70 vm -65 Volvo B 61597

Kuva 254



Ekman 1 1961-62 Bjarne Håkars
YB-312 vm -62 Volvo B 72507

Kuva 251



Ekman 3 1964 M & O Majors 7
VAA-20 vm -64 Volvo B 71516

Kuva 253

KALLE HELANDER, Kuopio

Viipurista Kuopioon muuttanut Kalle (Kaarlo) Helander perusti vuonna 1940 Itä-Savon Liikenne Oy:n, jonka kaikki korit tehtiin itse. Tienhaaran Auton osakkaana olleelle Helanderille korin teko oli tuttua Viipurin ajoilta asti. 60-luvulla yhtiön nimi muuttui Savon Liikenteeksi, jolla ei enää ollut korituotantoa. 1966 yhtiö siirtyi Savonlinjan omistukseen.



Kalle Helander

Itä-Savon Liikenne Oy 16

Kuva 275

ERIKOISKORI, lisämi

Perustettu 1970-luvun alkuvuosina. Valmisteli alkuaikoina muutamia linja-auton, mutta päätuotanto käsitti myymälä-, kirjas- ja ym. erikoisajoneuvoja. Delta-Plan Oy:n omistukseen vuonna 1979 ja Ajokki-konserniin 1982. Lisämiessä valmistettiin Deltan tuotantomalleja "100 City", "200", "Mini" ja myöhemmin myös "Star 11/21". Carrus-yhtiöihin liittäminen jälkeen Erikoiskori on Kiitokori Oy:n alainen tuotantoyksikkö. Toiminta lopetettiin syksyllä 1991, pienoishenkilöautojen valmistusta on jatkettu Kiitokorin tehtailla Kausalassa.



ErK 1 1973-75 Pohjolan Turistiauto Oy Kuva 255
KAB-808 vm -73 Scania-Vabis B 7563 (vm -62)



ErK 2 1982-83 Postilaitos 83334 Kuva 256
LHJ-944 vm -83 Dodge PTH-S600



ErK 3 1990-91 Pohjolan Turistiauto Oy 117 Kuva 257
SJT-217 vm -90 Mercedes-Benz O 814 D (Star 11)

HEINOLA-KAROSSI OY, Heinola

Perustettu 1979. Pääasiassa pikkubussien sisustuksia ja korimuutoksia tehnyt yritys. Kesällä 1988 tapahtuneen konkurssin jälkeen tuotanto jatkui Espoon Autokorirakenne Oy -nimellä. Janvan nimi otettiin käyttöön 1989. Janvan Oy teki konkurssin keväällä 1993.



HeKa 1 1980-vm -81 S Kosonen Ky Kuva 258
Dodge



HeKa 2 1985-87 Helander ja Knit Ky 7 Kuva 259
vm -87 Scania S 82

Kaipio



KAIPIO OY, Tampere

Pääyhtiö perustettu 1891 nimellä G.R. Grundströmin Kassa-kaappitehdas. Vuonna 1931 ostettiin vararikoon ajautunut Tampereen Autokoritehdas Oy ja v. 1935 yhtiön nimi muutettiin Kaipio Oy:ksi. Vuonna -32 valmistui 73 koria ja -38 115 koria. Vuonna 1952 saatiin tuotetuksi 170 linja-auton koria, kaikkiaan Kaipiolle on koritettu arviolta 2000 linja-autoa. Tämän lisäksi valmistettiin kaikenlaisia erikoiskoreja ja kuorma-autojen hyttejä. Korinvalmistus lopetettiin vuonna 1955.



Kaipio 1 19...-...
vm ... N. T. Lahtinen
Volvo

1261



Kaipio 2 195...-...
Aarne Helmikkala
Bedford SB

Kuva 262



Kaipio 3 195...-...
Artturi Anttila

Kuva 263

OY KARIA AB

OY KARIA AB, Karjaa

Perustettu 1942 Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n sisaryhtiöksi. Karia valmisti raitovaunuja ja linja-autonkoreja. Linja-auton korit olivat todennäköisesti kaikki valmistettu Sisu alustoille. Yhtiö sulautettiin Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n keväällä 1961 ja jo saman vuoden lopulla lakkautettiin.



Karia 19...-...
Sisu B-52

Kuva 264

Oy Autokoriteollisuus Oy

OY AUTOKORITEOLLISUUS AB, Tapanila

Perustettu 1926 nimellä Virtasen Koritehdas. Nimi muutettiin vuonna 1930 Oy Autokoriteollisuus Ab:ksi. Aluksi päätuotteet olivat kuorma-auton hytit, lavat, kippilaitteet ym. erikoiskorit. Myöhemmin myös linja-auton korit. Vuonna 1950 omistajan vaihdoksen yhteydessä nimi muuttui Oy Linjakori Ab:ksi.



Virtasen Koritehdas
vm ... Matkustajain Auto Oy 14
Sisu

Kuva 271



PENKO OY, Seinäjoki

Perustettu 1941 Lauri Koiviston toimesta. Varsinainen linja-autojen korin valmistus alkoi 1945. Tehtaalla on parhaimmillaan pystytty uusien tilojen valmistuttua 50-luvun puolivälissä valmistamaan 3-4 linja-autonkorja kuukaudessa ja lisäksi tehtiin erikoisautoja, viimeksimainituista myymäläautojen osuus oli huomattava. 1956 tehtiin Penkolla 35 korja. Penkon korit olivat puusta tehtyjä liimakoreja. Penkon korituotanto on lakkautettu 1960-luvulla.



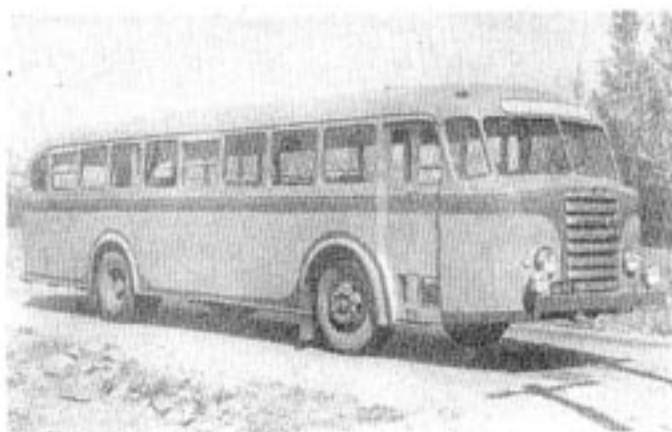
Penko 1 19
vm -50 J. Peltonen Oy 14
Scania-Vabis B-42

Kuva 265



Penko 3 195.-
vm -..

Kuva 267



Linjakori 1950-53 Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy
AO-94 vm -52 Volvo B 614

Kuva 268



Satakunnan Liikenne Oy 73
TA-184 vm -58 Scania-Vabis B

Kuva 274



Penko 2 195.-
vm -.. Bedford

Kuva 266

Oy LINJAKORI AB, Tapanila

Jatkoi vuonna 1950 Oy Autokoriteollisuus Ab:n toimintaa kolmen vuoden ajan. Tämän yhtiön pohjalta perustettiin Oy Uusi Autokoriteollisuus Ab vuonna 1953.

SATAKUNNAN LIIKENNE OY, Pori

Perustettu 1926, vuonna 1936 nimeksi tuli Satakunnan Liikenne Oy. Yhtiö valmisti omaan käyttöön koreja vuoteen 1959 asti yhteensä 64 kappaletta.

VALMET

48

VALMET OY, Tampere

Valmet (Valtion Metallitehtaat) valmisti lähinnä kunnallisille liikennelaitoksille paikallisbussien ja johdinautojen koreja -40 ja -50 luvuilla.



Valmet 1952 HKL 148-159
vm -52 Scania-Vabis B-62V

Kuva 270



VIIPURIN LINJA-AUTO OY, Viipuri/Imatra

Liikenneyhtiö perustettu 1931, mutta vasta osakekannan siirryttyä Oy Pohjolan Liikenne Ab:n omistukseen vuonna 1951 aloitettiin varsinaisesti omien korien rakentaminen. Sodasta palautettuja linja-autoja oli kuitenkin jo aiemminkin peruskorjattu, joi-takin hyvinkin perusteellisesti. Yhtiö valmisti 15 linja-auton ja 6 kuorma-auton koria. Kun 1954 liikennöitsijöiden oma autokori-valmistus asetettiin liikevaihtoveron alaiseksi, lopetettiin korin-valmistus.



Lintikko ja Nurmi A. Anttila Oy
vm -54

Kuva 271



Valmet 19.- HKL 35
A-8148 vm -49 AEC DB Regal mark III

Kuva 269



Viipurin Linja-auto Oy (takana)
Volvo B

Kuva 272



Yyterin Autokori Oy Jussilan Autoliike Oy 23
Tu-695 vm -60 MB OP 330F

Kuva 273

KORITTAMO OY, Tampere

Wäinö Paunun korikorjaamo (1932-1950) teki nimensä mukaisesti vain korikorjauksia. Vuonna 1950 nimi muuttui Wäinö Paunu Oy:n koritehtaaksi ja vuonna 1957 Korittamo Oy:ksi. Korittamo oli läheisessä yhteistyössä Ajokin koritehtaan kanssa. Niinpä varsinkin myöhemmät mallit ovat lähes identtiset Ajokin mallien kanssa. Viimeisessä Korittamon tekemässä sarjassa oli Ajokin tokomät teräskorot, kun taas samoihin aikoihin Ajokin Paunulle tekemissä sarjoissa oli Korittamon valmistamat maskit. Viimeiset korit valmistuivat 1967, mutta vielä 1973-4 antisoitiin Sisu-museobussi (n:o 40).



Korittamo V. Paunu Oy 19
HL-165 vm -50 Leyland Tiger LOPS

Kuva 280



Korittamo V. Paunu Oy 22
HL-885 vm -52 Leyland Comet ECPO 1/L

Kuva 281



Korittamo V. Paunu Oy 31
HH-434 vm -53 Vanaja VAL 550BD

Kuva 282



Korittamo V. Paunu Oy 60
HD-906 vm -53 Vanaja VAL 5503D

Kuva 283



Korittamo V. Paunu Oy 50
IM-672 vm -57 Volvo B 635

Kuva 284



Korittamo V. Paunu Oy 68
IO-983 vm -60 Vanaja VLK 500/5000

Kuva 285



Korittamo V. Paunu Oy 57
HTX-57 vm -65 Leyland Royal Tiger LOPSU 1/1 (-51)

Kuva 286

KORITEHTAITA SUOMESSA

50

Nimi	Edeltäjä	Toimintav.	Seuraja	Kotipaikka
AJOKKI OY	—	1942–1980	Carrus Oy Ajokki	Tampere
AUTO-HEINONEN OY ks. Trafora	—	—	—	—
AUTOKAROSSI JA KORITEHDAS	—	1921–1923	Oy Autokoritehdas	Helsinki
Oy AUTOKORITEHDAS	Autokarossi ja Koritehdas	1923–1933	Suomen Autoteollisuus (Sisu)	Helsinki
AUTOKORI OSAKEYHTIÖ	Turun Autokorirakenne Nieminen & Kni	1935–1973	Delta-Plan Oy	Turku
Oy AUTORAKENNE Ab	—	1929–1933	Oy Autokorirakenne Ab	Helsinki
Oy AUTOKORIRAKENNE Ab	Oy Autorakenne Ab	1933–1979	Oy Kutter Ab	Espoo
AUTOKORITEOLLISUUS OY	Virtasen Koritehdas	1930–1950	Oy Linjakori Ab	Helsingin mlk.
Oy AUTOTEOLLISUUS Ab BILINDUSTRI	Munkkisaaren Autotalli ja Konepaja	1928–1932	Oy Suomen Autoteollisuus	Helsinki
BOXER, tuotenimi ks. Oy Haldin Ab	—	—	—	—
DELTA-PLAN OY	Autokori Oy	1973–1989	Carrus Oy Delta	Lieto
EKMAN BRUNO	—	19 –1965	—	Pietarsaari
ERIKOISKORI OY	Multi-Lift, Turku	197 –1989	Carrus Oy Kiltokori	Iisalmi
ESPOON AUTOKORIRAKENNE OY	Heinola-Karossi Oy	1988–1989	Janvan Oy	Heinola
Oy HALDIN Ab	—	1936–1978	—	Vaasa
HALÉN, VIKTOR	—	19 –19	—	Maalahti
HEINOLA-KAROSSI OY	—	1979–1988	Espoon Autokorirakenne Oy	Heinola
HELANDER, KALLE	Tienhaaran Auto Oy	1940–1967	Savon Liikenne Oy	Kuopio
Oy HELSINGIN AUTOKORITEHDAS Ab	—	1933–1965	Oy Primo Ab	Helsinki
HEIKO ks. edellä	—	—	—	—
IIKORI KY	—	198 –	—	Iisalmi
JANVAN OY	Espoon Autokorirakenne Oy	1969–1993	—	Heinola
JOKAKORI OY	—	198 –1992	—	Rovaniemi
KABUS OY	Koiviston Auto Oy	1977–	—	Lahti
KAPIO OY	Tampereen Autokori Oy	1931–1955	—	Tampere
OY KARIA AB	Oy Suomen Autoteollisuus Ab	1942–1961	Oy Suomen Autoteollisuus Ab	Karjaa
KAR-PE OY	—	19 –19	—	Pori, Vähärauma, Luvia
KASEVAN AUTOKORITEHDAS	—	1924–19	—	Tampere, Järvenpää
V. KETO-SEPPÄLÄ OY	—	1950–1956	Lavian Autokori Oy	Lavia
KIITOKORI OY	Kausalan Rakennuspuutyö Oy	1943–1989	Carrus Oy Kiltokori	Kausala
L KOIVISTON AUTOLIIKE	—	19 –	Penko Oy	Seinäjoki
KORITTAMO OY	V. Paunu Oy:n koritehdas	1957–1975	—	Tampere
KORPIVAARA & HALLAN KORITEHDAS	—	1920–19	—	Helsinki
KORVENSUUN KONEKORJAAMO JA AJOKALUTEHDAS -	—	192 –	—	Mynämäki
K. JA V. KOSKEN AUTOKORITEHDAS	—	192 –	—	Turku, Raunistula
KUOPION LIIKENNE OY	—	1948–1984	Kabus Oy	Varkaus
Oy KUTTER Ab Ks. Oy Autokorirakenne Ab	—	—	—	—
I KÄCKLUND	—	1920–1926	—	Helsinki
LAHDEN AUTOKORI OY	—	1945–	—	Villähde
LAVIAN AUTOKORI OY	V. Keto-Seppälä Oy	1956–1980	—	Lavia
KORITEHDAS LEHTO	—	1964–1968	—	Turku
LIKENNÖITSIJAIN AUTOKORI OY	—	1937–19	ei tehnyt yhtään koria	Helsinki
Oy LINJAKORI Ab	Oy Autokoriteollisuus Ab	1950–1953	Oy Uusi Autokoriteollisuus Ab	Hels.mlk.
LINTIKKO ja NURMI AUTOKORI	—	19 –19	—	Pori
MALMIN AJOKALUTEHDAS	—	19 –19	—	Helsinki, Malmi
MATKA-AUTOT OY	—	194 –1974	Auto-Heinonen/Trafo	Parainen
OY MAT-CAR AB	—	19 –	—	Raisio
MESSUKYLÄN AUTOKORITEHDAS OY	—	19 –19	—	Tampere
MUNKKISAAREN AUTOTALLI JA KONEPAJA	—	1924–1928	Oy Autoteollisuus Ab Bilindrusti	Helsinki
MÄNTSÄLÄN AJOKALUTEHDAS	—	1913–19	—	Mäntsälä
NIEMINEN & KUMPPANIT	—	—1933	Turun Autokorirakenne Nieminen & Kni	Turku
K NUMMELAN AUTOKORITEHDAS	Wulffin Ajokalutehdas ja Konepaja	1937–194	K Nummela Oy	Turku
K NUMMELA OY	K Nummela Autokoritehdas	194 –1970	—	Turku
PENKO OY	L Koiviston Autoliike	1941–196	—	Seinäjoki
J. RAINON PUUSEPÄNLIIKE	—	192 –19	—	Mynämäki
SATAKUNNAN LIIKENNE OY	—	19 –1959	—	Pori
STARBUS AY	—	198 –	—	Heinola
SUNDQVIST & AIKKINEN	— (Ford-edustaja, Turku)	192 –19	—	Mynämäki
OY SUOMEN AUTOTEOLLISUUS AB	Oy Autoteollisuus Ab Bilindrusti	1931–1981	Oy Sisu-Auto Ab	Helsinki
SUOMEN VANNE- JA LIKASUOJATEHDAS	—	1922–1927	Turun Autokoritehdas Oy ...	Turku
TAIVALKORI OY	—	1980–1984	—	Harjavalta
TAMPEREEN AUTOKORITEHDAS (OY)	—	1924–1931	Grunström (Kaipio Oy)	Tampere
TIENHAARAN AUTO OY	—	1928–1940	Kalle Helander	Viipuri
TRAFORA	Matka-Autot Oy	1974–	—	Parainen
TURUN AUTOKORITEHDAS OY	—	1927–193	—	Turku
TURUN AUTOKORIRAKENNE NIEMINEN & KNI	—	1933–1935	Autokori Osakeyhtiö	Turku
TURUN RAUTATEOLLISUUS JA VAUNUTEHDAS	—	19 –19	Suomen Puutti ja Konehdas	Turku
UUDENKAUPUNGIN TELAKKA	—	19 –19	—	Uusikaupunki
OY UUSI AUTOKORITEOLLISUUS AB	Oy Linjakori Ab	1953–1979	Oy Wiima Ab	Helsingin mlk/Vantaa
VALMET	—	194 –	—	Tampere
VANKORI OY	—	198 –	—	Kankaanpää
VIRTASEN KORITEHDAS	—	1925–1930	Oy Autokoriteollisuus Ab	Helsinki
OY WIIMA AB	Oy Uusi Autokoriteollisuus Ab	1979–1989	Carrus Oy Wiima	Vantaa
VIIPURIN AUTOKORI OY	—	1936–1940	—	Viipuri
VIIPURIN LINJA-AUTO OY	—	19 –19	Pohjolan Liikenne Oy	Viipuri-imatra
WULFFIN AJOKALUTEHDAS JA KONEPAJA	—	1816–1937	K. Nummela Koritehdas	Turku
YYTERIN AUTOKORI	—	19 –19	—	Pori

NEOPLAN

Maahantuonti: Suomen Neoplan Oy, Bussijörssi Oy ja Neoplan. Saksalainen yhtenäisrakenteinen linja-auto. Useita eri malleja, joista Suomeen on tuotu 1985 alkaen erikokoisia N 200-sarjan Jetliner-malleja, 3,55 m korkeaa N 116 Citylineria, puolitoistakerroksista N 117 Spacelineria ja N 122 Skyliner-kaksikerroksibussia. Neoplanin moottorivaihtoehtoina oli pikkubusseissa M-B ja MAN, isoissa M-B ja Scania. Tähän mennessä on tuotu runsaat 40 bussia.



N 208 JETLINER
HUM-292 vm -85

Velj. M ja P Ruoti
malli ennen vuotta 1986

Kuva 301
(JETLINER)



N 208 JETLINER
IFL-255 vm -90

Grandellin Liikenne Oy
malli vuodesta -86 alkaen

Kuva 302
(JETLINER)



N 116 CITYLINER
SJT-846 vm -90

Aaro E Mäkelä Ky
malli vuodesta -85 alkaen

Kuva 303
(CITYLINER)



N 117 SPACELINER
BNV-853 vm -90

Westerlines 18
malli vuodesta -85 alkaen

Kuva 304
(SPACELINER)



N 122 SKYLINER
GAC-866 vm -90

Lindholm Lines 6
malli vuodesta -85 alkaen

Kuva 305
(SKYLINER)

MERCEDES-BENZ

Maahantuojat: Oy VEH0 Ab. "Mersuja" on tuotu maahan kautta aikojen lähinnä alustoina. Vuonna 1961 STA sai kaksi O321 mallista "Mersua". 80-luvun puolessavälin tuotiin näitä Saksassa tehtyjä kokonaisia O 303-linja-autoja Suomeen muutamia ja vuosikymmenen lopussa useampia. Autot olivat Lahden MM-kisoissa 1989 kisajärjestäjien kuljetuksissa mukana. Alkuperäisellä Mercedes-Benz-korilla olevien linja-autojen kokonaismäärä jää parinkymmenen auton tienoille.



MB O 303 1975-92
ZEH-580 vm -89

Omnibussit Satuli Oy

Kuva 306
(MB O 303 - 15 RHD)

VAN HOOL

Maahantuojat: Rapeli Oy. Belgialainen suuri korin valmistaja, jonka mallistosta Suomeen on tuotu pääasiassa Alizée-mallista turistikoraa. 80-luvun lopulta alkaen myös samaa korimallia pikkubussina. Astral/Astrobel-kaksikerrosbussia tuotiin myös muutama kappale. Alustoina on ollut pääasiassa Scaniaita ja Volvoja, mutta myös joitakin Mersuja. Pikkubusseista monet ovat yhtenäisrakenteisia MAN-alustakomponentein. Suomeen on tuotu vuosina 1984-92 toista sataa Van Hool linja-autoa.



Van Hool Astrobel
BNT-703 vm -89

Oy Liikenne Ab 340
Scania K 113 TL

Kuva 308



Van Hool Alizée
KKM-628 vm -88

E Itkonen Ky 6
Scania K 11260

Kuva 307



Van Hool Alizée
JBA-339 vm -91

Suomen Turistiauto Oy 94
Volvo B 10 M-60

Kuva 309
Lähiliikenneversio

BOVA

Maahantuojat: Oy Okto Ab. Hollantilainen linja-autotehdas, jonka laajasta tuotannosta Suomeen on tuotu vain Futura-mallia. Yhtenäisrakenteiseen koriin saa joko DAF tai M-B moottorin. Suomeen tuotiin 85-90 kahdeksantoista Bovaa.



Bova Futura
HXV-102 vm -87

Linjalinke P Koivisto Oy 2
Bova Futura FHD12

Kuva 310

UTIC

Maahantuojat: Alfa Bus Oy ja Beta Bus Oy. Portugalilaisen koritehtaan valmistama Granade-niminen korimalli. Tuotiin 4 kappaletta Suomeen 80-luvun puolen välin paikkeilla.



Utic Granade
IBL-922 vm -88

Vekka Liikenne Oy 22
Scania BR 145 (-78)

Kuva 311

KÄSSBOHRER - SETRA

Maahantuoja: Finstra Ky. Saksalaisen suuren linja-autotehtaan yhteisrakenneinen tuote, jossa on käytetty pääasiassa Mercedes-Benz-moottoreita. Suomeen on tuotu Setraa jo 60-luvun alussa (malli S 6), varsinainen tuonti oli kuitenkin 80-luvulla ja malleina oli S 208 H, S 209 H, S 210 H ja HD, S 211 H ja HD, S 215 H, HD, HDH ja HR sekä S 216 HDS. Setra ei ole muuttunut 10 vuoden aikana ulkoisesti kuin keulamaskin osalta, kromatusta mustaksi syksyllä -83. Vuonna -91 esiteltyä S 300-sarjaa ei toistaiseksi ole Suomeen tuotu. Kaikkiaan Setroja on Suomeen tuotu vuosina -82-90 noin 130 linja-autoa.



Setra S 208 H
HOP-975 vm -82

Yhdysliikenne Oy 10
maski vuoteen -83 asti

Kuva 312



Setra S 211 HD
SEJ-490 vm -84

Linja-Karjala Oy 395
maski vuodesta -84 alkaen

Kuva 313



Setra S 215 HR
IFV-591 vm -91

Nurmijärven Linja Oy 22

Kuva 314



Setra S 216 HDH
AFJ-516 vm -90

O Laaksonen Ky

Kuva 315



Setra S 216 HDS
AFB-742 vm -89

Pauli Ketonen Oy (Länsimatkat)

Kuva 316

AABENRAA

Maahantuoja: Finstra Ky. Tanskalainen suurehko koritehdas, jonka Setran valmistaja Kässbohrer osti 1980-luvun lopulla. Suomeen on tullut kolme Volvo B 10R-alustaista Aabenraa-kaupunkibussia, kaikki ovat käytössä Turussa TLO:n liikenteessä.



Aabenraa
AFB-815 vm -89

Kari Nieminen Ky
Volvo B 10 R-59

Kuva 317

54

MARTINS

Maahantuojat: Rapeli Oy. Pienehkö portugalilaisitehdas, jonka Madeira- ja Azores-malleja tuotiin Suomeen muutama kappale 80-luvun loppupuolella.



Martins Madeira
BAN-871 vm -86

Oy Tolkis Auto Ab 12
Volvo B 58-60 (-77)

Kuva 318

ARTIC

Maahantuojat: Bussipörssi (Autopori Oy). Jugoslavalainen TAZ-tehtaan valmistama linja-auto. Suomeen tuoduissa busseissa on FAP-tehtaan lisenssillä valmistama M-B:n moottori. Vuosina 1988-89 tuotiin Suomeen 16 Artic 350 mallista linja-autoa, joita osin varusteltiin Suomessa. Myös matalampaa Artic 320 -mallia tuotiin yksi näyteauto, joka jäi Suomeen.



Artic 350
EHR-801 vm -88

Lyttylän Liikenne Oy 1
FAP-Artic D1428V

Kuva 319

SALVADOR CAETANO

Maahantuonti: Alta Bus Oy ja Beta Bus Oy. Suurehkon portugalilaisen koritehtaan tuotannosta tuli Suomeen malleja Beta (yksi- ja kaksikerroksisia), Mini Beta (pikkubussi) ja Beta City (kaupunkiauto). Kokonaismäärä oli runsaat 20 linja-autoa.



S Caetano Beta shd
OON-155 vm -87

Kainiun Liikenne Oy 55
Scania K 112

Kuva 320



S Caetano Beta City
IEM-229 vm -89

Vekka Liikenne Oy 29
Volvo B 58-60 (-75)

Kuva 321



S Caetano Beta 400
TFC-128 vm -90

Linjayhtymä Oy
MAN

Kuva 322

ALFREDO CAETANO

Maahantuonti: Alfa Bus Oy ja Beta Bus Oy. Portugalilaisen koritehtaan valmistamia erikorkuisia Bravo Panoramic-nimisiä koreja tuotiin 80-luvulla Suomeen kymmenkunta kappaletta.



Bravo Panoramic
HEB-334 vm -88

Vekka Liikenne Oy 34
Scania BF 11059A (-75)

Kuva 323
(matala)

55



Bravo Panoramic
IAM-931 vm -87

Elorannan Liikenne Oy 11
Volvo B 5860 (-71)

Kuva 324
(korkea)

CAMO

Maahantuojat: Rapeli Oy. Suomessa eniten myyty portugalilaiskori. Vuosina 1987-91 on maahan tullut erinäköisiä Lissabone-kaupunki- ja lähiliikennebusseja, Canelas 350- ja Riviera-turistimalleja sekä jokunen pelkistetty Oporto-maaseutukori. Yksi Riviera-turistikori on tehty nielbussiksi. Useimmat Camot on rakennettu kunnostetuilla Volvo- ja Scania-alustoille, mutta myös uusia Scaniaa ja Volvoja sekä jokunen Mercedes-Benz ja Sisukin on koritettu Camolla. Kaikkiaan Suomeen on tulut noin 90 Camo-koria.



Camo 2
ZEV-759 vm -89

Sipoon Liikenne Oy 348
Volvo B 58-60 (-73)

Kuva 326
(Camo Riviera 350)



Camo 1
EKB-999

Teuvo Suvanto Ky / Askaisten Auto Oy 20
vm -88 Volvo B 58-60 (-77)

Kuva 325
(Camo Canelas 350)



Camo 01
BCN-451 vm -87

Sirolan Liikenne Oy 56
Volvo B 58-60 (-73)

Kuva 327
(Camo Lissabone)



Camo 02
SJK-152 vm -90

Liikenneyhdistys Andersson 12
Volvo B 58-60 (-76)

Kuva 328
(Camo Lissabone)

SCANIA

Scanian juuret juontavat yli sadan vuoden taakse, 1891 perustettiin Ruotsissa Södertäljössä Vagnfabriks-Aktiebolaget i Södertälge. Tästä sai alkunsa Vabis. Englantilainen polkupyöränvalmistaja Humber & Co perusti Malmöön tytäryhtiön Svenska Aktiebolaget Humber & Co:n 1896. 1900 vasta perustettu ruotsalainen yritys Maskinfabriks-Aktiebolaget Scania i Malmö otti toiminnan nimilnsä, näin syntyi Scania. Scania menestyi hyvin ja kymmenen toimintavuoden jälkeen neuvoteltiin jo yhdistymisestä södertäljeläisen pääkilpailijan kanssa. Vuonna 1911 tehtiin sopimus ja uuden yrityksen nimeksi tuli osake-enemmistön omistajan mukaan AB Scania-Vabis.

Suomeen perustettiin 1949 Oy Scan-Auto Ab, tätä ennen maassamme oli Scania-Vabis suhteellisen harvinainen merkki linja-autoissa, vain puolensataa rekisteröityä bussia. Scania-Vabis yleistyi seuraavina vuosina huomattavasti, vuonna 1956 9% linja-autoista oli Scania-Vabiksia. Seuraavana vuonna purettu tuotantokäynnöstely mahdollisti lopullisen läpimurron Scania-Vabiksen suosiolle Suomessa.

Jo 40-luvun lopulla Scania-Vabis oli keskittynyt täysin bulldog-alustoihin. Merkin nokkabussit ovat näin jääneet meille lähes tuntemattomiksi. Aluksi myytiin jokunen etukammiodieselein varustettu B10-, B20- ja 2B20-sarjan alusta, sitten suoravaihteisia B40- ja B60-alustoja. Viimeksimainittua tyyppiä tehtiin myös hetkumallisen BF-versiona (Frambyggd), josta esimerkkinä Tampereen Liikennelaitoksen uljas museoauto Ajokin korilla vuodelta -54. 40- ja 60-sarjat saivat puolestaan antaa tietä voimakkaimmille 51- ja 71-malleille. Sarjan loppupään "seiskaykkösissä" esiteltiin uutuutena painoilmajarrut. Vuonna 1953 Scania-Vabis esitteli yhtenäisrakenteisen C-sarjan C50 Metropol-mallin, jota Scania-Vabis valmisti amerikkalaisen Mack-esikuvan mukaan.

Vuosina 1958-59 korvattiin alustojen aiemmat voimansiirtimet uusilla D7- ja D10-moottoreilla ja näin syntyivät mallisarjat 55- ja 75. Ulospäin näkyvinä tuntoimerkkeinä olivat uudet hallintalaitteet: sittemmin tutuksi tullut luunvalkoinen "Vabiksen ratti" ja teräksenharmaa kojetaulu kahdella suurella mittarilla. Moottorit panttiin uusiksi ja vahvemmiksi taas vuosina 1962-63, jolloin sekä iskutilavuuden litroihin että autojen mallimerkintänumeroihin lisättiin yksi yksikkö. Saatiin mallit 56 ja 76. Etumootorialustojen vanha korkea peltikojelaut korvattiin vuonna 1967 uudella laakeammalla ja lipalla varustetulla mallilla.

1968 oli merkkipäivä Scanian historiassa. Vanha valmistaja-yhtiö Scania-Vabis ja lentokoneista sekä henkilöautoistaan tunnettu SAAB yhdistettiin Saab-Scaniaksi ja bussien valmistus siirrettiin Södertäljestä Katrineholmiin, missä ennestään toimi konserniin niin ikään liitetty koritehdas SKV (AB Svenska Krosseriverkstäderna). Tällöin poistui tuotenimestä loppuosaa "Vabis" ja mallimerkinnot muutettiin moottorien iskutilavuuksia vastaaviksi. Kahdeksan litraisista 56-malleista tehtiin 80-sarja ja 11 litran moottoreilla varustetuista 76-malleista 110-sarja. Ulospäin näkyi myös luunvalkoisten ohjauspyörän korvaaminen harmaila ratella. Vuonna -68 alkoi myös takamoottorisen komponenttialustan sarjavalmistus. Tämä poikittaismoottorinen BR110-alusta pohjautui pari vuotta aiemmin esitellyn CR76/110-bussin tekniikkaan. Alusta oli kokonaisrakenteisen sisämallinsa tavoin tarkoitettu lähinnä kaupunkiliikenteeseen, mutta sitä käytettiin pikavuorobusseihin. Myös myöhemmin valmistettua "hiljaista bussia" eli CR111M-katuria tarjottiin vuodesta -73 alkaen pelkkänä alustana BR-merkinnällä. Tällaisen bussin tunnistaa molemmilla sivuilla taka-akselin takana sijaitsevista jäähdyttimistä, sekä tyyppilisestä alustan mukana seuranneesta laatikkomaisesta "takamuksesta".

1971 olivatkin sitten esittelyvuorossa pitkittäin asetetulla takamoottorilla varustetut varsinaiset maanteliikennealustat. Nämä olivat jälleen komponenttityyppisiä. Alusta käsitti vain etu- ja takakappaleet ja akselivälin kantava rakenne muodostui koritehtaan rakentamasta kehikosta. Akseliväli oli näin koritusvaiheessa vapaasti valittavissa suunnilleen 4800-7300 mm rajoissa (auton pituus n. 10-13 m). Valittavissa oli kaksi mallia: kallistettulla turboahdettulla DS8-rivikuivattulla varustettu BR85 ja peräti 14,2 litran ahtamattomalla V8-moottorilla voimattu BR145. Meil-



lä painavaperäiset sataneläjävitokset pysyivät vuoteen -75 asti harvinaisuuksina 8 tonnin akselipainorajoituksen vuoksi. Lahden Autokori onnistui kuitenkin rakentamaan BR145:lle Lahti 10-alumiinikorin rajoituksia noudattaen. Koski & Koski sai yhden tällaisen joulukuussa 1972 ja J.E.Klemetti toisen vuonna -73. Koski & Kosken TBE-222 on säilytetty museointia varten. Vuonna 1975 BR85 syrjäytyi hivenen tehokkaammalla ja jonkin verran uudistuneella BR 86-mallilla, etumoottoripuolella tapahtui vastaavat uudistukset, joiden seurauksena 80-malleista tuli kaksikuutisia ja satakympeistä 111-malleja.

Vuosi 1978 toi mukanaan kaksi uutta takamoottorialustaa. Maanteliopuolella BR145 syrjäytyi pystyyn asetetulla DS11-rivikuivattosella varustetulla BR116-mallilla ja poikittaismoottorinen BR111M-katurialusta sai seuraajakseen BR112-mallin, jossa toteutettiin taas uutta meluntorjuntatekniikkaa, kahdesta jäähdyttimestä siirryttiin takaisin yhteen. Tämä sijoitettiin kuskipuolellesse sivulle akselien välille, olva tunnistuskeino tälle mallille.

80-luvun alussa uusittiin sitten koko bussimallisto. 1981 syrjäytyivät B-bulldogit S-malleilla S82 ja S112 sekä BF-hetket F-malleilla F82 ja F112. Näitä malleja, varustettuna tunnusomaisella laakealla epämääräisen muotoisella konekopilla siitä esiin pistävine jämaköine pitku vahdekkepeineen tuli meillekin joidenkin vuosien ajan (ei tosin S112-mallia), mutta viime vuosina ovat Scaniakin etumoottorialustat menneet lähinnä kehitysmaamarkkinoille, joilla tämä karu ja vahva rakenne on yhä paikallaan. 1982 BR-mallit 86 ja 116 syrjäytyivät K-malliston tieltä. Näitä K82- ja K112-malleja sai nyt myös täyspitkällä rungolla varustettuna. BR112-katuri ja siitä kehitetty BR112A-niveltuuppari pysyivät vanhoine merkintöineen tuotannossa vuoteen -83 asti, jolloin ne korvattiin uudistetuilla N112-malleilla. Vuosikymmenen puolivälissä K82 sai uuden 8,5 litraisen, käyntiääneltään erikoisen "raksuttavan" DS9-moottorin ja mallimerkinnän K92.

1988 koki Scanian mallisto, sekä kuormurit että bussit, kättävän uudistuksen, jonka seurauksena syntyivät "kolmosmallit": mm. bussialustat K93, K113 ja N113 nelipuolaisine turvaratteen ja taas pyöreine mittareineen. Vuonna -90 täydentyi tuupparien valikoima linjaliikenteeseen tarkoitettulla L113-alustalla, jossa moottori on takana pitkittäin, mutta K-mallista poiketen kallistettuna 60 astetta. N113-mallista on puolestaan saatavana matalalattiaversio.

SCANIA-ALUSTOJA VUOSINA 1945-1992

Alusta- tyyppi	Malli	Akseli- väli dm	Tuotannossa	Moottori- malli	Sylint. lukum.	Tyyppi**	Iskutil. dm ³	Teho hv	Sallittu kok.paino kg
B	B10-sarja		45-49		4	E	5,65	90	9000
B	B20-sarja		46-48		6	E	8,47	135	12000
B	2B20-sarja		48-50		6	E	8,47	135	12000
B	B40-sarja		50-53		4	S	5,65	90	9000
B	B60-sarja		50-54		6	S	8,47	135	12500
B	B51	53	53-58		4	S	6,23	100	11000
B	B71	53, 59	54-58		6	S	9,35	150	12500
B	B55	58	59-62	D7	6	S	7,17	125	12500
B	B75	53, 58, 63	59-63	D10	6	S	10,26	165	13000
B	B56	53, 58, 63	62-68	D8	6	S	7,79	140	13000
B	B76	58, 63, 70	63-68	D11	6	S	11,02	190	13800
B	B80	53, 58, 63	68-75	D8, DS8	6	S,ST	7,79	147,190	13500
B	B110	58, 63, 70	68-75	D11	6	S	11,02	190	13800
B	B86	47, 63	75-81	D8, DS8	6	S,ST	7,79	163,205	12500-14000
B	B111	58, 63, 70	75-81	D11	6	S	11,02	203	14000
B	B82	47, 55, 60	81- '87	DS8	6	ST	7,79	211	
mm	B860-sarja		49-54		6	S	8,47	135	
mm	B71	48, 55, 61	54-56		6	S	9,35	150	13500
mm	B73	58	56-58		6	S	9,35	150	14500
mm	B75	57	59-63	D10	6	S	10,23	165	16000
mm	B56	54, 59	*64-68	D8	6	S	7,79	140	14500
mm	B76	57, 59	63-68	D11	6	S	11,02	190	14800-15500
mm	B80	54, 59	68-75	D8, DS8	6	S,ST	7,79	147,190	14500
mm	B110	58	68-75	D11	6	S	11,02	190	14800-15500
mm	B86	54, 59, 66	75-81	D8, DS8	6	S,ST	7,79	163,205	14900-16400
mm	B111	59, 66	75-81	D11	6	S	11,02	203	14900-16400
mm	B111S	59, 66	78-81	DS11	6	ST	11,02	280	16400
mm	F82	56, 60	81-'85	DS8	6	ST	7,79	211	17500
mm	F112	56, 60, 65	81-'88	DN11, DS11	6	S,ST	11,02	187,305	17500
T	BR110		68-73	D11, DS11	6	S,ST	11,02	190,228-260	15500
T	BR85S		71-75 '77	DS8	6	ST	7,79	190	14300
T	BR145		71-78 '79	D14	8	S	14,2	260	15500-16500
T	BR111		73-78	D11	6	S	11,02	190-203	15300-16500
T	BR86S		75-82	DS8	6	ST	7,79	205	16500
T	BR116S		78-82 '83,86	DS11	6	ST	11,02	280	16500
T	BR112		78-83	D(N)11, DS11	6	ST	11,02	205,250	
T	K82		82-84 '85	DS18	6	ST	7,79	231	
T	K112		82-88	DN11, DS11, DSC11	6	S,ST	11,02	194,305,333	
T	N112		83-88	DS11	6	ST	11,02	242,263	
T	K92		84-88	DS9	6	ST	8,5	245	
T	K93		88-	DS9	6	ST	8,5	253	
T	K113		88-	DS11, DSC11	6	ST	11,02	310-381	
T	N113		88-	DS11, DSC11	6	ST	11,02	245-257 (nível 310)	
T	L113		90-	DS11, DSC11	6	ST	11,02	257-320	

* = Käyttöönottovuosi Suomessa

** = E on etukammiodiesel, S on suorasuihkutudiesel, T on turboahdettu, DS- ja DSC-mootoreissa on lisäksi ahtoilman väljähdähdys.

Ennen B51/B71-mallien esittelyä merkittiin alustojen akselivälit mallisarjaturunnuksen viimeistä numeroa muuntelemalla: esimerkiksi B60-sarjassa B62 ja B63. Tämän jälkeen on käytetty kaksinumeroista lihetä, joka ilmoittaa akselivälin desimetreiksi pyöristettynä, esim. B75 70 on akseliväliltään 6950 mm.

VOLVO

Linja-autona Volvo on ensimmäisen kerran esiintynyt 20-luvun loppupuolella, tällöin vielä kuorma-auton (LV 68) alustalle rakennettuna. 1931 tehtiin alusta LV 70B erityisesti bussikäyttöä ajatellen. Suomeen ensimmäiset Volvot ilmestyivät näihin aikoihin. Pari vuotta myöhemmin rakennettiin alusta LV 75, joka LV (lastvagn) merkinnästään huolimatta oli suunniteltu pääasiassa bussikäyttöä varten. Valtaosa 308 alustasta päätyikin linja-auton alustaksi. Vuotta myöhemmin eli 1934 olikin aika jo kypsä "täysiverisen" linja-autonalusta esittelyyn. Tätä B 1-sarjaa valmistettiin sekä nokkamallisena että bulldogina (nokaton). Kehitys oli nopeaa ja jo parin vuoden päästä tulivat tilalle B 10- ja B 20-sarjat. Valintamahdollisuus "piikkiä" ja bulldogin välillä säilyi edelleen. Suomessa varsinkin B 20-sarjan autojen elämänsäkaaret venyivät melkoisen pitkiksi, monet näistä sodat nähenistä ajoneuvoista huristivat vielä 50-luvun lopulla, ja ilahduttavaa kyllä, toimivia museokappaleita on säilynyt. Esimerkkinä Someron Linjan ja Vainion Liikenteen komeat B 22FC-yksilöt. Vielä ennen vuosikymmenen loppua ehdittiin esitellä raskas B 40-sarja sekä vieläkin väkevämpi B 50, josta ei tosin tullut menestystä.

Neljäkymmentäluvun alussa valmistui piirustustaloudelta täysin uusi bulldogmallinen B 510-sarja, jonka tuotanto pääsi alka-

maan vuonna 1946. Halukkaat salivat uutukaisensa edelleen bensinimootorilla varustettuna, mutta vakuumootorina oli Volvon ensimmäinen "oikea" diesel, etukammio-tyyppinen VDA. Hieman myöhemmin tämä malli sai raskaamman "veljen" suu-rempiemootorisen B 530-mallin myötä. Ensimmäinen ilmajarrullinen Volvo-bussi oli juuri tämä B-530 malli. Etukammio-tyyppiset olivat kuitenkin vain nopea väliväline Volvon moottorikehityksessä. Ensimmäinen suorasuihkutudiesel, VDA:n kokoinen VDC-moottori esiteltiin vuonna 1950. Suurempi VDB sai puolestaan seuraajakseen VDF-dieselin vuotta myöhemmin. Moottorien uusimisen yhteydessä uusiutui taas myös linja-automallisto: B 510 syrjäytyi uudella B 615-mallilla ja B 530 vähän myöhemmin mallilla B 635. Eräänlaiseksi välimalliksi syntyi B 725, jossa 635:n moottori yhdistettiin pienemmän mallin runkoon. Bulldog-ratkaisu sai rinnalleen nyt muita nokattomia alustatyyppejä. Oli saatavilla 615-malliin pohjautuva B 614, myöhemmin B 6151-malli. Tässä moottori oli sijoitettu etuakselin etupuolelle (E-tyyppi/hetku), viimeksimainitun mallin suosio jäi Suomessa lyhytaikaiseksi. Suurempi uutuus oli keskimootorinen (K-tyyppi/mahuni) B 655-malli, jossa käytettiin 635:n moottorin makaavaa versiota. Suomessa kuusivivertosen suosio oli häilyvä samoin kuin mallin mainekin. Edellä esitelty valikoima täydentyi 50-luvun lopulla

kevyellä L 375 "Starke" kuormurin tekniikkaan pohjautuvalla B 705-mallilla. Vuonna 1962 tuli uusi raskaampi B-715 hetkualusta, jonka myötä turbotekniikka tuli Volvo-busseihin. Vielä vuonna 1963 korvattiin B 655-mahuri uudistetulla B 755-mallilla.

Seuraava suuri bussimalliston uudistus tapahtui 1965-66 rinnan "kuorma-autoperheen" uusimisen kanssa. Siinä missä kuormuripuolella puhuttiin "System 8"-sta viitaten uusiin 82-88-, myöhemmin myös 89-malleihin, saivat uudet bussimallit viitoilla alkavat numeromerkinnät. Kevein malli oli B 54-bulldog, seuraavana tuli B 57-hetku ja malliston huipulla hallitsi keskimuotoorinen B 58. Kaikkiin malleihin sai turbomoottorin, josta tuliikin sittemmin vakiotavaraa. "Täysikasvuinen" bulldog-alusta tuli takaisin Volvon mallistoon vuonna 1969, kun B 57-mallista kehitettiin BB 57, jonka lyhyemmät versiot syrjäyttivät samalla B 54-mallin. Samoin vuonna 1970 näki päivänvalon lähinnä kaupunkiliikenteeseen tarkoitettu B 59-takamoottorinen malli (T-tyyppi/tuuppari). Suomeen ensimmäinen Volvo-tuuppari tuli keuhalla -72 HKL:lle. Tässä vaiheessa Volvolla ei ollut lainkaan kevyempää pienempiä busseihin soveltuvaa varsinaista linja-auton alustaa. Asia korjattiin vuonna 1977, jolloin vastaavan numerolleen F-kuormurin pohjautuva pienipyräinen B 609-malli tuli markkinoille.

Viimeisin koko malliston käsittänyt uudistus alkoi 1978, jolloin myös mallimerkintäjärjestelmä uusittiin. Ensiksi oli vuorossa B 59, jonka korvaaja sai tunnuksen B 10R. B tarkoittaa bussia, 10 moottorin iskutilavuutta litroina ja R moottorin sijaintipaikkaa

alustassa (Rear engine = takamoottori). Vuotta myöhemmin uudistettiin B 609-mallia ja samalla nimi vaihtui B 6F:ksi, jossa F tarkoittaa etumoottoria (Frambyggd tai Front). Tästä pikkumallista esiteltiin myös hetkuversio joka sai tunnukseksi B 6FA. Suursuosikiksi osoittautunut B 58 jäi eläkkeelle niinkään 1979 vuoden lopulla esitellyn B 10M-mallin (M = Mittmotor tai Midships) myötä. Pitkäikäisimmäksi viitosmalliston jäsenistä jäi näin vanha kunnon B 57-hetku BB-sisarineen. Niiden tilalle pohjoismaisille markkinoille tuli 1982 esitelty "säätömahuri" nimeltään B 9M. Vanhojen mallien valmistus jatkui edelleen lähinnä kehitysmaita varten, näistä käytettiin uudistettuja mallimerkintöjä B 7FA (hetku) ja B 7F (bulldog).

Uudentyyppinen pitkäakselivälinen mahurialusta C 10M esiteltiin vuonna 1984. B 10M:stä poiketen moottori oli sijoitettu juuri taka-akselin etupuolelle. Alustan rakenne mahdollisti suuret tavaratilat ja mallia tarjottiin aluksi vain valmiina turistibussina sveitsiläisen Ramseier + Jenzer AG:n rakentamalla korilla varustettuna. Tämä yhtenäisratkaisu ei saavuttanut sille asetettuja tavoitteita ja niinpä alustoja koritettiin vuosina 1986-87 Wil-malla Someron Linjalle kaksitoista kappaletta.

Takamoottorialustojen valikoima täydentyi vuonna 1991, kun esiteltiin B 12-tuuppari. Tämä 12-litraisella moottorilla varustettu malli on tarkoitettu lähinnä turistibussien alustaksi. Vuonna 1992 tuli markkinoille makaavalla 10-litraisella koneella varustettu B 10B, jossa moottori on taka-akselin takana. Tämä malli korvasi B 10R-alustan.

VOLVO-LINJA-AUTONALUSTAT 1950-1992

Alusta- Malli tyyppi	Akseli- väli mm	Tuotannossa	Moottori- malli	Sylint. lukum.	Tyyppi ***	Iskutil. dm ²	Teho hv	Sallittu kok.paino kg
B B 510 FE			FE	6	B	5,65	105	
B B 510 VDA	4200-5200	n. 46-51 *55	VDA	6	E	6,13	100	
B B 530 VDB		n. 47-52	VDB	6	E	8,6	130	
B B 615	5200-5900	51-65 *66	VDC, D67A-C	6	S	6,13/6,73	100-125	10200-11250
B B 635	5200-6300	52-65 *67	VDF, D96A,B	6	S	9,6	150-162	13000-13750
B B 705	4700-5500	*59-63	D47A	6	S	4,7	95	
B B 725	5200-5900	*54-64	D96A,B	6	S	9,6	150-162	10750-11250
B B 54	4700-5200	*67-70	D50A, TD50A	6	S/ST	5,1	107-147	
B BB 57	5000-6500	69-83 *85	D70A,B TD70A,B,E,H	6	S/ST	6,73	170-213	14500
B B 609	3850-4450	77-78	D 60A	6	S	5,48	120	9000
B B 6F	3850-4450	78- *83	TD60A	6	ST	5,48	180	9300
E B 614		*52	VDC	6	S	6,13	100	
E B 715	5000-6000	62-65 *67	D67C, TD67C	6	S/ST	6,73	125-150	14500
E B 57	5000-6500	66-83 *84	D70A,B TD70A,B,E,H	6	S/ST	6,73	140-213	14500-15000
E B 6FA Mk II	4450-5060	82- *85	TD60B	6	ST	5,48	180	12000
K B 655	5000-6000	51-63 *65	VDF, D96AL	6	S	9,6	150	14000-15000
K B 755	5500-6000	63-65 *67	VDF, D96AL	6	S	9,6	150	15000
K B 58	5000-6500	65-79 *81	HD100A,D, THD100A,D	6	S/ST	9,6	165-260	15500-16500
K D 10M	4600-7000	79-	THD100-103**	6	ST	9,6	225-340	16500-17300
K B 9M	4600-8500	82-	THD100-101**	6	ST	9,6	217-245	16000
K C 10M	7000	*85-87	THD101GD, KC	6	ST	9,6	276-310	17300
T B 59	5500-6600	71-78 *79	THD100A, D	6	ST	9,6	210-230	16000
T B 10R	5500-6700	78-92	THD100, 102**	6	ST	9,6	217-245	16500-16800
T B 10B		92-	THD102, 103**	6	ST	9,6	245-340	
T B 12		91-	TD122FH, FL, TD123ES	6	ST	12,0	356-405	

* = Suomessa käyttöön otettu

** = Useita eri versioita saatavilla

*** = B on bensinmoottori, E on etukammidiesel, S on suorasilkutusdiesel, T on turboahdettu.

Akselivälien merkintä Volvolla eri malleissa:

1950-luvun puoliväliin asti merkittiin eri vaihtoehdot mallitunnuksen viimeistä numeroa muutelemalla. Esimerkkeinä B 510-sarjassa mallit B 511, B 512 ja B 513 joiden akselivälit ovat 4200, 4700 ja 5200 mm. B 615-sarjassa malli B 617 on 5200 mm. B 635-sarjassa mallit B 637 ja B 638: akselivälit 5500 ja 6000 mm.

1950-luvun puolivälistä vuoteen 1965 asti käytettiin kaksinumeroista akselivälikoodia, joka liitettiin mallitunnuksen perään.

03 = 4700 04 = 5000 05 = 5200 06 = 5500
07 = 5900 08 = 6000 14 = 5000 16 = 5500
18 = 6000 97 = 5900

Esimerkiksi malli B 71516, akseliväli 5500 mm. Huomaa: malissa B 63508SJAV on akseliväli 6300 mm (pidennetty).

B 54-, B 57- ja B 58-alustoista alkaen koodi ilmaisee selväkielisemmin akselivälin. Esimerkkinä B 59-60 ja B 9M-46, joiden akselivälit ovat 6000 mm ja 4600 mm.



Artturi Pasma, Molkojärvi



59

Tourusen Linjat, Äänekoski

LEYLAND

Leylandin pikkukaupungissa Englannin Lancashiressä toimivalta Leyland Motorsilla on kokemusta bussialustojen rakentamisesta vuodesta 1900, mutta Suomessa "Leukul" tunnetaan parhaiten sotiemme jälkeiseltä ajalta. Varhaisimpia meillä liikkuneita Leylandeja olivat Tiger-bulldogit ja nokkamalliset Cometit.

Tutuilimpia Suomessa lienevät kuitenkin tahtaan mahurialustat, joiden sarjavalmistus alkoi vuonna 1950 Royal Tiger-mallin myötä. Huomattavia Royal Tiger-asiakkaita olivat Turun Kaupungin Liikennelaitos (TuKL) ja Helsingin Kaupungin Liikennelaitos (HKL). Nämä varhaiset "Lopsut" olivatkin varsin pitkäikäisiä ajoneuvoja, V Paunu Oy esimerkiksi uudelleenkoristi vv. 1965-67 toistakymmentä HKL:ltä ostettua alustaa.

Royal Tiger-mallin "pikkuveli" oli Tiger Cub, jota myös tuotiin Suomeen pieni määrä 50-luvulla. Alkuperäisen Royal Tigerin korvasi v. 1955 Royal Tiger Worldmaster, jossa oli mm. suurempi 680-moottori ja Wilson-vaihteisto.

Raskas Worldmaster ja kevyt Tiger Cub saivat vuosien myötä kaksi välimallia. Toinen näistä oli Royal Tiger Cub, eräänlainen

kevennetty Worldmaster pienemmällä 600-moottorilla. Toinen taas oli 1959 esitelty Leopard. Vuonna -61 esiteltiin pidemmät Leopard PSU3-mallit, joista tuliinkin meillä kaikkein suosituin Leyland-mallisarja.

Takamoottoriset Leylandit ovat olleet meillä harvalukuisempia. Englannissa v. 1964 esiteltyä Panther-alustaa tuotiin perikymmentä kappaletta. 1970-luvun suuren Leyland-uutuuden, yhtenäisrakenteisen National-bussin tuonti jäi yhteen kappaleeseen. Tämän HKL:lle tarkoitetun olleen bussin osti v. 1974 Tourusen Linjat Oy. Auto liikennöi Äänekosken ja Suolahden väliä muutamia vuosia ja myytiin urheiluseuralle yksityiskäyttöön.

Leylandin viimeisin maahantuoja ja pitkäaikainen yhteistyökumppani Oy Suomen Autoteollisuus Ab lopetti Leopard-alustojen markkinoinnin 1970-luvun lopulla ja viimeiset alustat koritettiin vuonna 1980. Myös tämän jälkeen on esitelty uusia malleja. Leyland-tehtaiden linja-auto-osaston omistaa nykyisin Volvo Bus ja Leyland-merkki on pikkujalijaa katoamassa Britanniankin markkinoilta.

Leylandin Suomeen tuotuja alustamalleja (ei Comet-malleja)

Alusta tyyppi	mallisarja/ malli	aks. väli	moott.	vaih- teisto	Suomessa rekist.	K	PSU3-2L	5900	600	P	1964-68
B	90 LB-2 ton	3430	2,6 l	K	1967	K	PSU3-2L	5900	680	P	1966-68
B	Tiger PS1	5334	7,4 l	K	1948	K	PSU3A-2L	5900	680	P	1968-73
B	LOPS4/1	6553	600	K	1951	K	PSU3B-2L	5900	680	P	1971-74
						K	PSU3C-2L	5890	680	P	1975-80
							Panther				
						T	PSUR1-1L	5640	680	P	1966-68
						T	PSUR1-2L	5640	680	P	1967
							National				
K	Royal Tiger LOPSU1/1	5334	600	K	1952-53	T			510		1974
K	LOPSU2/2	6200	600	K	1957						
K	Tiger Cub LOPSUC1/1	4930	350	K	1954						
K	LOPSUC1/3	4930	350	K	1956						
K	Royal Tiger Worldmaster LCRT1-1	5490	680	P	1961-67						
K	LCRT2-1	6100	680	P	1965-67						
K	Royal Tiger Cub LRTC1-1	5490	600	K/P	1962-65						
K	LRTC1-2	5490	600	K/P	1963-65						
K	Leopard L1	4930	600	K	1960-63						
K	PSU3-1L	5900	600	K	1963-67						

Leyland moottorit:

Malli tilavuus teho

350	5,76 l	90 hv
510	8,2 l	200 hv (ahdettu)
600	9,8 l	125-150 hv
680	11,1 l	150-202 hv

kaikki suoria kuusisylinterisiä suoravaihteisdielseloita

Vaihteistot:

K = käsivaljainen mekaaninen

P = puoliautomaattinen

VANAJA

Vanajan Autotehdas Hämeenlinnassa valmisti linja-auton alustoja vuodesta 1950 lähtien aina vuoteen 1971 saakka. Vuonna 1968 tehtiin osi Oy Suomen Autoteollisuus Ab (Sisu) ja Vanaja-autojen tuotanto lopetettiin vähitellen. Vanajalla oli myös yksityisten liikennöitsijöiden keskuudessa lukuisia kannattajia, jotka eivät ryhtyneet kuitenkaan käyttämään Sisua, vaan tuontialustoja, joten merkin katoaminen merkitsi samalla kotimaisten alustojen markkinaosuuden pienenemistä.

Ensimmäiset Vanaja-alustat olivat nokkamallisia, mutta bulldog-mallisen B-sarjan (dieselinä BD) valmistus alkoi myös heti 50-luvun alussa. Takatuupperit tulivat ohjelmaan jo vuonna

1956, jolloin VAT 4800-alustaa valmistettiin kaksi kappaletta. Mahureiden valmistus alkoi 50-luvun lopulla, jolloin Paunu tilasi 20 alustan sarjan VLK 500- ja VLK 600-alustoja. Vanaja oli liikenteessä vuonna 1963 yhteensä 586 kappaletta ja prosenttiosuus linja-autokannasta 12,3.

Vanajan mallisto uusiutui viimeisen kerran vuonna 1967. Reilutehoisen moottorin käytön takamoottoriautoissa esti tuohon aikaan kahdeksan tonnin suurin sallittu taka-akselipaino, joka varmaankin on ollut suurena jarruna takatuuppareiden yleistymiselle aina 1970-luvun puoleenväliin saakka.

VANAJA-ALUSTAT 1950-1971 (nokattomat alustat)

Alusta- tyyppi	Malli	Akseli- väli mm	Otettu käyttöön w.	Moottori- malli	Sylint. lukum.	Iskutil. dm ³	Teho hv
B	VAL 55 B	5500	51-52	White 160 AX (bensliini)			
B	VAL 520, 521 BD	5200	53-55	Saurer F-130 **	6	8,0	130
B	VAL 550, 551 BD	5500	53-59	Leyland 0.350**	6	5,76	100
B	VAL 570, 571 BD	5700	57-59	AEC AV470**	6	7,69	112-125
B	VAL 610, 611 BD	6100	53-58				
B	VLB	5500-6100	58-62	AEC AV470	6	7,69	125-136
B	VLB 1	6100	60-62	Leyland 0.600	6	9,8	147
B	VLB 2	5700	58-59	AEC AV470	6	7,69	125
B	VLB 4	5500-6100	58-62	Leyland 0.350/375/400	6	5,76/6,16/6,54	100/110/131
B	VLB 5	5700	60	Hudson (bens.)		5,0	170
B	VLB 6	6100	61	Leyland 0.680	6	11,1	165
B	VLB 35	4300	62	Leyland 0.350	6	5,76	110
B	VLB 40	4300-6100	62-65	Leyland 0.400	6	6,54	131
B	VLB 47	5700-6100	62-67	AEC AV470	6	7,69	136-144
B	VLB 60	5700-6100	62-65	Leyland 0.600	6	9,8	147
B	VLB 69	6100	64-66	AEC AV690	6	11,3	164-200
B	LE 6-47	5900	67-71	AEC AV470	6	7,69	144
B	LE 6-50	5900-6300	67-71	AEC AV505	6	8,19	163
B	LE 6-69	5900-6900	67-70	AEC AV691	6	11,3	217
E	VLB 7	5700	61	AEC AV590	6	9,6	150
K	VLK 500	5000	58-60	AEC AH470	6	7,69	125-136
K	VLK 550	5500	59-61	AEC AH470	6	7,69	125-136
K	VLK 600	5334	58-60	AEC A220	6	11,3	164
K	VLK 2-500	5000	61-62	AEC AH470	6	7,69	136
K	VLK 3	5000	61	AEC AH470	6	7,69	136
K	VLK 47	4300	64	AEC AH470	6	7,69	144
K	VLK 60	5150-6100	62-67	Leyland 0.600	6	9,8	147
K	VLK 69	5150, 5450	62, 67	AEC AH690, 691	6	11,3	164, 217
K	VLK 68	5450	67-70	Leyland 0.680	6	11,1	165
K	VLK 3-60	5150-6000	62-64	Leyland 0.600	6	9,8	147
K	VLK 3-68	6250	64	Leyland 0.680	6	11,1	165
K	VLK 4-60	6000	65	Leyland 0.600	6	9,8	147
K	VLK 4-68	6000	67-70	Leyland 0.680	6	11,1	165
K	LK 6-68	6000	67-71	Leyland 0.680	6	11,1	165-202
K	LK 6-69	6000	68-71	AEC AH691	6	11,3	217
T	VAT	4800-5200	56-57	AEC AV470	6	7,69	112-125
T	VLT 47	5400-5700	66	AEC AV470	6	7,69	144
T	VLT 2-47	5400	66-67	AEC AV470	6	7,69	144
T	LT 6-50	5400-6000	67-71	AEC AV505	6	8,19	163
T	LT 6-68	5500	67-68	Leyland 0.680	6	11,1	

** = Tyypillisimpiä moottoreita, saatavana ollut useita eri merkkejä ja malleja



SISU

Cheiseen luetteloon on kerätty Sisun linja-autoalustojen mallit jaoteltuna alustatyyppien mukaan. Alustat on pyritty järjestämään ikäjärjestykseen, taulukossa on ilmoitettu vain valmistuksen aloitusvuosi. Sisu lopetti bussialustatuotannon 1980-luvun puolivälissä.

Nokkamallit (N-tyyppi)

Malli	Akseliv. mm	Valmis- tettu v.	Moottori- malli	Iskutil. dm ³	Teho hv	Kokonais- paino kg
S-323	3800	1932-	Penta	3,27	65	4800
S-342		1934-	Penta	3,27	65	4800
S-342 KV		1934-	Penta	3,27	65	4800
SO-4		1934-	Olympia	3,62	75	6500
SH-4 L		1935-	Hercules		85	6500
SH-2 L		1935-	Hercules	3,62	85	6500
SH-3 L		1935-	Hercules	3,62	85	6500
SH-5		1935-	Hercules		80	8500
SH-7		1935-	Hercules	7,02	95	7500
SH-7		1935-	Hercules	7,02	95	7500
SH-5		1937-	Hercules		85	8500
SH-5 R		1937-	Hercules	7,02	95	8500
SH-5 RD		1937-	Hercules	7,02	95	8500
SHD-5		1937-	Hercules Diesel	4,26	79	8500
SH-6 L		1937-	Hercules	7,02	95	7000
SH-7		1937-	Hercules		85	7500
SHD-7		1937-	Hercules Diesel	4,26	79	7500
SHD-7		1937-	Hercules Diesel	4,26	79	7500
SH-8		1938-	Hercules	7,02	95	8000
SH-8		1938-	Hercules		85	8000
SHD-8		1938-	Hercules Diesel	4,26	79	8000
SH-10		1938-	Hercules	7,02	95	9000
SB-10		1938-	Buda	7,00	125	9000
SH-15		1939-	Hercules JXC		90	8000
SH-15		1942-	Hercules JXC		90	8000
S-15 L		1945-	Sisu AMG	5,04	90	9500
LG-50		1946-	Sisu AMG	5,04	90	9000
LG-50 L		1946-	Sisu AMG	5,04	90	9500
LG-51		1947-	Sisu AMG	5,04	90	9500
LH-51		1948-	Sisu AMH		145	9500
LG-51		1948-	Sisu AMG Diesel		75	9500
L-54 SI		1949-	Sisu AMI		110	9600
L-54 SH		1949-	Sisu AMH		145	9600
L-54 LO 300		1950-	Leyland O.300 Diesel	5,01	75	9600
L-54 HD JXH		1950-	Hercules JXH Diesel		99	9600
L-60 SI		1951-	Sisu AMI		110	9500
L-60 Hn512 DG		1951-	Henschel Diesel	5,43	95	9500
L-61 SI		1951-	Sisu AMI		110	9600
L-61 Hn512 DG		1951-	Henschel Diesel	5,43	95	9600

Etumoottoriset (B-tyyppi)

SJ-10		1936-	Junkers		75	8500
SH-5 R		1937-	Hercules	7,02	95	8500
SHD-5		1937-	Hercules Diesel	4,26	79	8500
SH-80		1938-	Hercules	7,02	95	8000
SHD RXB-101		1938-	Hercules Diesel		125	12000
SB-10		1939-	Buda Diesel		83	9000
B-52 SI		1948-	Sisu AMI		110	9600
B-62 SI		1951-	Sisu AMI		110	9600
B-62 Hn 512 DG	5120	1951-	Henschel Diesel	5,43	95	9600
B-65 Hn 512 DG		1952-	Henschel Diesel	5,43	95	11000
B-64 Hn 512 DG	6250	1952-	Henschel Diesel	5,43	95	11000
B-66 LO 350		1954-	Leyland O.350 Diesel	5,74	105	11400
B-67 LO 350		1954-	Leyland O.350 Diesel	5,74	105	11400

B-68 LO 350	5900	1954-	Leyland O.350 Diesel	5,74	105	11400
B-67 SU		1955-	Leyland O.375 Diesel	6,15	115	10800
B-72 SO		1956-	Leyland O.350 Diesel	5,74	105	11400
B-72 SU		1956-	Leyland O.375 Diesel	6,15	115	12000
B-73 SP		1956-	Leyland O.680 Diesel	11,07	165	13200
B-63 ST		1957-	Leyland O.600 Diesel	9,83	147	12000
B-74 SP		1957-	Leyland O.680 Diesel	11,07	165	13800
B-75 SP	6250	1961-	Leyland O.680 Diesel	11,07	165	15000
B-72 SV	5900	1962-	Leyland O.400 Diesel	6,55	135	12600
B-76 SV		1962-	Leyland O.400 Diesel	6,55	135	12600
B-57 SV	5250	1963-	Leyland O.400 Diesel	6,55	135	10800
B-76 SU		1964-	Leyland O.375 Diesel	6,15	115	
B-63 SP	5900,6500	1964-	Leyland O.680 Diesel	11,07	165	14400
B-76 BM	5900,6500	1967-	Cummins Diesel V8-185	7,70	185	15000
B-76 SVT	6500	1968-	Leyland O.401 Diesel	6,55	165	
B-91 BO		1970-	AEC 505 Diesel	8,20	163	16000

Etumoottorimallit (E-mallit) dieselillä

B-70 SU	5800	1959-	Leyland O.375	6,15	115	13200
BH-90 BO	5500	1974-	AEC 505	8,20	154	14500

Takamoottorimallit (T-mallit)

dieselillä paitsi BT-59 JA joidenauto

B-77 ST		1962-	Leyland O.600	9,83	147	14400
B-79 SP		1963-	Leyland O.680	11,07	165	15600
B-53 SP	5850	1967-	Leyland O.680	11,07	165	17000
B-58 SP	5850	1967-	Leyland O.680	11,07	165	16000
B-78 BM	5900	1967-	Cummins V8-185	7,70	185	15000
BT-59 BO	5400	1970-	AEC 505	8,20	163	16000
BT-53 BY	6400	1971-	Leyland 801 (V8)		277	17500
BT-53 SP	5850	1971-	Leyland O.680	11,07	189	17500
BT-58 SP	5850	1971-	Leyland O.680	11,07	189	17500
BT-53 CR	5850	1972-	AEC 760	12,45	197	17500
BT-69 CR	5850	1972-	AEC 760	12,45	197	17500
BT-58 CR	5850	1974-	AEC 760	12,45	197	17500
BT-58 BVT	5850	1976-	Leyland O.510	8,20	200	17500
BT-69 BVT	5900	1976-	Leyland O.510	8,20	220	17500
BT-69 JA		1979-	(Trolleybussit)		150	18000
BT-71 BVT		1979-	Leyland O.510	8,20	200	17500
BT-69 EIT		1980-	Valmet 611	6,67	197	17500
BT-190 C		1981-	Cummins LT10	10,00	258	17500

Keskimoottorimallit (K-mallit) dieselillä

B-65 SP	6250	1955-	Leyland O.680	11,07	165	15600
B-80 SV	4000	1954-	Leyland O.400	6,55	125	10000
B-83 SV	4000, 5000	1956-	Leyland O.400	6,55	135	13200
B-84 SV	5000, 5500	1958-	Leyland O.400	6,55	135	13200
B-84 CVT	4000, 5000, 5500	1959-	Leyland O.401	6,55	165	13200
BK-84 SV		1970-	Leyland O.400	6,55	135	13200
BK-84 CVT	5000	1970-	Leyland O.401	6,55	165	13200
BK-84 BO	5500, 6000	1970-	AEC 505	8,20	163	13200
BK-82 SP	5500, 6000	1971-	Leyland O.680	11,07	189	
BK-86 SP	6000	1975-	Leyland O.680	11,07	189	
BK-87 CIT	4500-5500	1977-	Valmet 611	6,67	173	17000
BK-87 EIT	4600-6000	1980-	Valmet 611	6,67	173	17500
BK-190 D	6000-6500	1981-	DAF DKTL 1160	11,60	252	17500
BK-160 D		1983	DAF DKCL 1160	11,60	220	17500
BK-200 D	Niveauto	1983-	DAF DKFL 1160	11,60	270	

Lisäksi 60-luvun alussa on pikabusseja tehnyt Sisun kuorma-auton KB-24 SD alustalle akselivälillä 3200 ja 4000 mm.



Piippolan Auto Oy, Oulu



Orni Vilkas Oy, Kotka

BEDFORD

Englantilainen Bedford tuli tunnetuksi Suomessa sodan jälkeisinä aikoina. Tällöin säännöstelystä johtuen oli liikennöitsijöiden vaikea saada haluamiaan alustoja ja usein oli otettava se mitä oli tarjolla. Vähättelettä mitenkään Bedfordia, se varmasti teki tehtävänsä kunnialla, Bedford ei vain kuulunut koskaan Suomen valtamerkkeihin.

Bedfordin takana on Vauxhall Motors; perinteikäs brittiläinen autotehdas, joka joutui v. 1925 amerikkalaisen General Motorsin omistukseen. Vauxhall valmisti kaupan jälkeen jenkkipiirustusten mukaisia pieniä Chevrolet-kuorma-autoja, jotka kuitenkin syrjäytyivät uuden Bedford-nimisen malliston tieltä huhtikuusta 1931 alkaen. Samana vuonna valmistuivat ensimmäiset Bedford-bussit.

Parhaimmillaan Suomen bussikannasta oli Bedfordeja 6 %

vuonna 1956, kappalemäärä tuolloin oli 223. Vuonna 1975 oli rekisterissä enää 74 bussia, osuus linja-autokannasta 1 %.

Oheissa nokattomien Bedford-alustojen mallimerkintöihin ja teknisiin tietoihin. Vanhemmassa, vuoteen 1968 asti käytetyssä koodituksessa mallisarjatunnusta seurasi kirjain tai luku, joka ilmaisi moottorityypin. 1968 siirryttiin kolmikirjaimiseen tietokonekoodiin, jossa ensimmäinen kirjain ilmaisi mallisarjan, toinen moottorityypin ja kolmas auton kokonaispainoluokan. Näiden lisäksi on vielä toistaiseksi selvittämättömiä lisämerkintöjä.

Alusta- tyyppi	Malli	Moottori	Valm. vuodet	Isku- tilavuus l	Teho hv *	Huomaa
B	SBG	Bedford 300 bens.		4,93	110	SB-alustojen
B	SBO	Perkins R6	1953-57	5,56	108	aks.väli
B	SB1	Bedford 300	1957-61	4,93	97	v. -55 alkaen
B	SB3	Bedford 300 bens.		4,93	110	5486 mm
B	SB5	Bedford 300	1961-86	5,42	105	
B	SB8	Leyland 0.350		5,76	90	
B	SB13	Leyland 0.370		6,08	115	
B	VAS1	Bedford 300	1961-67	4,93	97	VAS-alustojen
B	VAS2	Bedford 214 bens.		3,52	100	aks.väli
B	VAS5	Bedford 330	1967-86	5,42	105	4170 mm
E	VAL14	Leyland 0.400	1962-67	6,54	131	kaksi etuaks.
E	VAL70	Bedford 466	1967-72	7,60	150	kaksi etuaks.
E	VAM3	Bedford 300 bens.		4,93	110	VAM-alustojen
E	VAM5	Bedford 330		5,42	105	aks.väli
E	VAM14	Leyland 0.400	1965-67	6,54	131	4900 mm
E	VAM70	Bedford 466	1967-70	7,60	150	

Merkinnät vuodesta 1968 alkaen:

Mallisarja: N = SB-sarja

1. kirjain P = VAS-sarja

T = VAM-sarja

W = VAL-sarja

Y = keskimuotori

Moottori: J = Bedford 330

2. kirjain L = Bedford 500 138 hv

M = Bedford 500 157-160 hv

N = Bedford 500 206 hv

R = Bedford 466 150 hv

Painoluokat: K = 6500 kg

3. kirjain M = 9000 kg

P = 10000 kg

Q = 10000 kg

T = 12500 kg

V = 16000 kg

* = "Hevosvoimat" tässä yhteydessä brittiläisiä Braked horsepowers



Kuopion Liikenne Oy, Varkaus

KORITEHTAIDEN TUOTANTOMÄÄRIÄ 1956

Tehdas	Uusia koreja	Täyskorjauksia
Ajokki	111	6
Autokori, Turku	51	10
Kutter	99	3
Haldin	50	8
Helko	66	10
Kiitokori	10	5
Lahti	37	2
Nummela	32	8
Penko	31	4
Kuopion Liikenne	6	-
YHTEENSÄ	493	56

KORITEHTAIDEN TUOTANTOMÄÄRÄT 1975

Tehdas	Kotimaa	Vienti	Yhteensä
Wiima	176	110	286
Delta	150	90	240
Ajokki	125	47	172
Kutter	153	8	161
Lahti	104	2	106
Kiitokori	14	1	15
Haldin	79	-	79
YHTEENSÄ	801	258	1059



KORITEHTAIDEN TUOTANTOMÄÄRÄT 1982-1992

Kotimaa + vienti = kokonaistuotanto

TEHDAS	1982	1983	1984	1985	1986
Ajokki (Carrus Oy Ajokki)	95+99=194	78+69=147	71+57=128	47+47=94	69+88=157
Delta (Carrus Oy Delta)	93+95=188	113+52=165	65+69=134	58+79=137	78+93=171
Heinola Karossi	29	28	42	22	19
Kabus Oy	11	13	9	13	16
Kiitokori *	1	7+1=8			
Kutter Oy	112+31=143	129+29=158	102+28=130	121+18=139	86+4=90
Lahden Autokori Oy	66+13=79	92+4=96	63+5=68	45+16=61	44+30=74
Taivalkori Oy	32	35	32	-	-
Trafora Oy	5	7	10	6	5
Wiima (Carrus Oy Wiima)	115+124=239	154+61=215	132+28=160	166+28=194	168+26=194

TEHDAS	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Ajokki (Carrus Oy Ajokki)	106+65=171	74+90=164	65+106=171	28+105=133	15+105=120	10+99=109
Delta (Carrus Oy Delta)	97+75=172	66+95=161	74+80=154	66+78=144	43+89=132	40+90=130
Heinola Karossi (Janvan)**	18+1=19	13+9=22	18+12=30	14+3=17	7+5=12	2+6=8
Kabus Oy	12	6	4	11	13	6
Kiitokori Oy (Carrus)				8+30=38	12+25=37	6+21=27
Kutter Oy	100+20=120	43+9=52	-	-	-	-
Lahden Autokori Oy	71+19=90	75+17=92	81+11=92	78+0=78	71+3=74	47+20=67
Taivalkori Oy	-	-	-	-	-	-
Trafora Oy	5	3	3	6	-	-
Wiima (Carrus Oy Wiima)	156+38=194	186+19=205	182+25=207	162+12=174	147+16=163	82+41=123

* -84 lähtien tuotanto liitetty Ajokki-konsernin lukuhiin

-90 lähtien Kiitokori Oy Carrus (Erikoiskori)

** vuodesta 1990 Janvan Oy

TO THE READER

This publication is the second edition of the Illustrated Bus and Coach Catalogue published by SLHS (Suomen Linja-autohistoriallinen Seura r.y.) in 1979. In this volume we try to cover all the most typical forward control bus and coach bodywork designs in Finland during the period 1950-1992. Our original intention was to produce an even more complete volume but we were forced to make several omissions. As said, all the normal control vehicles which still enjoyed a limited popularity in the early 1950s have been omitted, as have also most of the van- and truck-based minibuses. As a matter of curiosity, however, the normal control Dodge/Erikoiskori post bus, which was acquired by Finnish Post Office in 1982 and 1983, is illustrated.

The catalogue is inevitably a tribute to Finnish bodybuilders: certainly some 98 percent of the buses and coaches which have been operated by Finnish PSV operators have had Finnish-built bodywork. In the 'fifties and 'sixties there were a number of attempts to import complete vehicles from abroad: most successful were the German Büssings with Emmelmann coachwork of which some twenty were imported, unfortunately not illustrated in this catalogue. The real import boom came in the '80s with Setra, Van Hool and the Portuguese Camo forming the top three. The boom is over now and the exchange rates have brought about a re-exportation boom instead: many Finnish operators have realised that they can make good business by selling their newish Setra, Mercedes or Van Hool coaches abroad. The total number of PSVs with imported bodywork in Finland has thus diminished considerably again.

The Finnish PSV chassis builders have not been as fortunate as the bodybuilders. Both Sisu and Vanaja which were very strong in the 'fifties are no more in the business: the two companies merged in 1968, the last Vanaja vehicles were delivered in 1971 and 1985 saw the end of Sisu's PSV production, the vehicles were bodied until 1988. There is still a curious chassis manufacturer in Finland: the Lahti-based Kabus owned by the large PSV operator, the Koiviston Auto group. Kabus has built nearly one hundred vehicles for KA group only since 1977 and has also bodied all the chassis save one Ajokki 10-bodied vehicle. Kabus bodywork (model codes 2 and 2C illustrated on page 22) has also been fitted on reconditioned Volvo B58 chassis.

Summary of the contents of this catalogue

Pages 7-39 cover the production of the best-known (major and some minor) manufacturers, some production figures are available on page 63, for translations see below. On pages 44-49 we have tried to illustrate the production of some less-known manufacturers which have either built only a small number of normal-size PSV bodies or which have closed long ago, e.g. Kaipio, an erstwhile major builder which went out of business in 1955. On page 50 you will find a regrettably very incomplete list of Finnish bodybuilders and pages 51-55 cover the most typical imported body designs from the "import boom" era. On pages 56-62 we have tried to give some basic information on the most commonplace PSV chassis in Finland. This part of the publication is again very incomplete: for instance, we had to omit the Mercedes-Benz vehicles due to the large number of van and truck chassis models applied to PSV operation. Page 63 con-

tains, as said, some production figures of major Finnish bodybuilders.

Translations of some terms

Page 50 (bodybuilders in Finland): Edeltäjä=predecessor, Seuraaja=successor, Kotipaikka=based in.

Pages 56-62 (chassis model lists): Alustatyyppi=type of chassis considering the position of the engine. N=normal control front-engined chassis, B=forward control chassis with engine located over the front axle and short front overhang, E=l/c chassis with engine positioned in front of the front axle and long front overhang, K=l/c chassis with engine between the axles and T=l/c chassis with rear engine. See also page 61 Akseliväli=wheel base, Valmistettu/Tuotannossa= years in production, Suomessa rekist./otettu käyttöön= years in registered new in Finland, Sylint.lukum.= number of cylinders, Moottori/Moottorimalli=engine model designation, Iskutil./Tilavuus=swept volume, Teho hv=output in horsepower and Sallittu kok.paino=maximum GVW.

Page 63 (production figures of major bodybuilders): Uusia koreja=new bodies (incl. rebodies), Täyskorjauksia=rebuilds, Kotimaa=home market, Vienti=export and Yhteensä=Kokonaistuotanto=grand total.



Explanations of the illustrations (e.g. illustration no.21)

Years in production	Operator of the particular vehicle illustrated	Fleet number	Illustration reference number
SLHS model code	Aj 12	1980-81	Alhonen & Lastunen Oy 12
Registration mark	HNB-944	vm -80	Volvo B10M60
Year new for the vehicle illustrated			Kuva 21 (Aj 7000)
			Bodybuilder's own model designation



