



Kuin pienennös oikeasta kuorma-autosta oli tämä 1957-59 Borgward kevytkuormuri. Taisi Suomessa mennä juuri ja juuri kuorma-autoksi. Moottori on sama bensiinikäyttöinen rivinelonen, joita myös Borgward Isabella henkilöautoissa käytettiin. Takana oli paripyörät, lavalla pituutta noin 3.4metriä ja hytti taisi olla kolmelle? Kaunis ja kaupunkikelpoinen auto. Sitäkin voi pohtia, ovatko nykyaikaiset kaappi - pakut syrjäyttäneet lopullisesti avolavan tarpeen. Toisaalta, miten olisi pieni kustannusvertailu? Kysypä vaikka nykyaikaisen umpipakun takaovien hintaa varaosana ja vertaa sitä avolavaisen puusta tehdyn perälaudan hintaan.

Mietin monesti, mikä hyötyarvo on pickup kokoisen auton lavalla nykyaikana. Sehän on hölmön pieni. Kysyn, auttaisiko tarpeissa tuollainen, tyypillisesti 1950-60-luvuilla nähty, "ei minkään kokoinen"? Vaikkapa Nalle-Sisun mittoihin tehty, mutta nykyaikaan modernisoitu turhia tekniikan ansoja tarjoamaton "kevytkuormuri". Entä jos sellaisen lavalle tulisi pituutta jotkut reilut kolme metriä, löytyisikö sille aitoa käyttöä?

Tiedän peräkärriä sadat vaihtoehdot. Mutta eikö peräkärriä (rajoitus 80km/h) ja nykyisen kalliin ja aivan suotta sataaviittäkymmentä kulkevaksi rakennetun (ajopiirturilla rajoitetun) herkkugarustetun pakun väliin jää yhden kokoluokan aukko? Onko hinnaltaan ja huolloltaan halvemman ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävän peruspakun aika todella ohi? Pakutyypin, joka kulkee kylläkin kulkee kattonopeudet kattavasti, mutta josta ei ole pizzataksin "kiireisiin".

Ehkä se jonkun mielestä merkitsisi paluuta ajassa taaksepäin, mutta olisiko se haitaksi? Se kun ei edes ole ainoa aihealue, jolla vaatimustasoa toivotaan nykyisin rukattavaksi taaksepäin. Ihan terveydenkin nimissä.



Saksalaiset valmistivat jo 1930-luvulla nättejä ja notkeita, tavallisen henkilöauton kokoisia pienoiskuorma-autoja. Tässä ennen sotaa tehdyn Framo ym. tehtaan Itä-Saksassa sotien jälkeen tehty jatkomalli, eli (IFA) Framo/Barkas 1953. Lavalla on pituutta pari metriä ja kantavuutta ehkä 700 kg. Kuin japsi-pickup autojen esikuvamalli mutta isommalla lavalla. Kuvan MR- luokkaan elpyneen auton omistavat veljekset Jousi, Turku.



Anteeksi nyt Herr Volkswagen, mutta onko kamalampaa umpipakun esitystä nähty? Sietämätön tavarankorkeus ja tolkuttoman ruma ja ”ylileveä” kate.



Suomessa ei kuorma-autoilijoilla pulavuosina ollut varaa ostaa kuin ”yhden koon” kuormureita. Silti kyytejä otettiin laidasta laitaan. Tälläkin autolla saatettiin normaalisti kuljettaa kevytkuormaa kuten maitoa, mutta jos tuli tilaus vaikka salaojaputkikuorman viemisestä - sehän pantiin onnistumaan! Ja, tietty, samalla autolla. Kuvassa neukkukauden GAZ, ehkä mallia 1955-57?



Kansa sahailee edelleen erilaisia umpiautoja vaikka avolava-autoiksi. Kuka muka hui- kuka kotitarpeisiin. Eikö muka elpymään, näkymään ja hyödyttämään voisi nostaa myös ennenaikaisesti hyljättyjä järeämpiä tavara-autoja? Tämä Lada versio oli näytteillä Tallinnassa 1997. (Kuva: Ove Roos)



Jos autoa käytetään enimmästään harvaan asutulla ja kiireettömällä maaseudulla, ja silloinkin vain joskus, miksi ei puukaasuauto? Tällaisen GAZ 1949 auton rakensi itselleen Jouko Mäki - Petäjä Kannuksessa muutama vuosi sitten. Auto on itärajan takaisia

jälkituonteja. Ei tullut kuulemma auto+ sota-ajan Imbert puukaasuvarustelulle kummoista hintaa. MR- hyväksynnän jälkeen ei tulisi edes ”dieserveroa”.



1960-luvulla uutta olivat umpikaappiin rakennetut säleövet. Yhdet riesat nekin. Talvioloissa aina jumissa eivätkä hellivän ergonomisia edes nosteltaviksi. Auto on Elannon 1964 Hanomag Kurier Diesel, oikein ”kuljettajaa hellivästi” rattivaihteella - jossa vaihdekepin liikuteltavuus jähmeni pakkas ja sohjokeleillä usein arpapeliksi. Auton huippunopeus oli tuskin 90km/h mutta hyvin selvittiin! Ehkä saman autoyksilön osti muuten aikoinaan vaihtoautona Klaus Bremer ja minä myöhemmin häneltä. Lienee yhä tallessa Markku Pönkäsellä Hausjärvellä. Etten veikkaisi sitä yksilöä ainoaksi selviytyjäksi Suomessa?