



KOTKA KOLMANNESTA ULOTTUVUUDESTA

LUMO AUTOMOTIVE JA 1939 ADLER TYP 10 "AUTOBAHN" -SUOMESSA!

Graafisen osaston korviin kantautui huhu, että oman kunnan alueella on työn alla 1939 Adler. Pitihän sitä lähteä katsomaan Nurmijärven Karhunkorven teollisuusalueella toimivan Lumo Automotiven verstaalle.

**TEKSTI: MATTI OUVINEN
KUVAT: KIRJOITTAJA & MOBILISTIN ARKISTOT**

Uonna 2019 aloittanut Lumo Automotive tunnetaan enemmänkin custom- ja rodipajana, mutta alusta asti sen hallissa on tehty asiakkaille myös haastavia entisöintejä ja jopa tuning-puolen koritöitä. Lumon ja sen perustajan, Jussi Luntamon, erikoisala ovat juuri haastavat peltityöt.

Muutamassa vuodessa firma on kasvanut työllistämään seitsemän henkilöä, vaikka esimerkiksi maalaukset ja verhoilut teetetään alihankkijoilla. Töitä on Luntamon mukaan tälle porukalle tiedossa useammaksi vuodeksi eteenpäin.

Helmiukuussa verstaalla

oli työn alla mm. Cadillac Eldorado Biarritz, varhainen pyhimys-Volvo korinumerolla 123, parin rodin kokoonpano ja kunnianhimoisia customeja – ja ääriharvinainen 1939 Adler Autobahn. Toinen Adler-entisöinti, avo-Trumpf, oli juuri käyntimme aikana maalaamossa.

Daada-daada

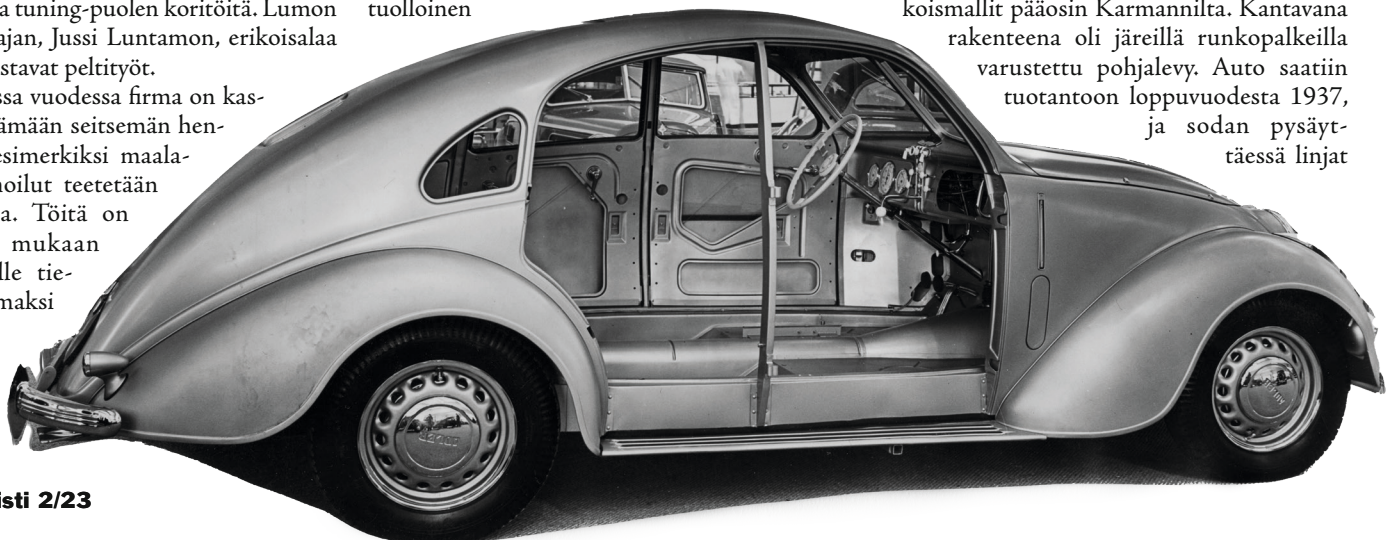
Ensimmäinen varsinainen autobahn – suomeksi moottoritie – valmistui 1932 Kölnin ja Bonnin väliin. Hitlerin kansallissosialistit panostivat moottoritieverkostoon, ja vuoteen 1936 mennessä niiden rakentaminen työllisti 130 000 henkeä.

Adlerin huippumalli, 2,5-litrainen virtaviivamuotoiltu tyyppi 10 sai luonnollisesti lisänimen "Autobahn". Adlerin tuolloinen

pääsuunnittelija Karl Jenschke oli työskennellyt aiemmin Steyrillä Hans Ledwinkan alaisena ja vastannut pienestä Steyr "Baby" 50:stä ennen siirtymistään Adlerin palvelukseen.

Adler 10 "Autobahn" oli paitsi muotoilultaan tuoreinta tuulta, myös teknisesti moderni; siinä oli nelipyöränestejarrut ja neljä eteenpäin vievää vaihdetta. Erillisjousituksessa oli edessä päällekkäiset tukivarret ja takana heiluariakseli. Sähkötkin olivat saksalaisille poikkeuksellisesti 12 voltin järjestelmällä. Sen ajovaloilla olisi voinut pärjätä moottoritienopeuksissakin.

Autobahn oli saatavissa isolla kattoluukulla varustettuna neliovisena limousinena (tutummin sedan) ja avoautona. Lisäksi mallistossa oli yksittäiskappaleeksi jäänyt sport coupe. Nelioviset kokoteräskorit tulivat Ambi-Buddilta, erikoismallit pääosin Karmannilta. Kantavana rakenteena oli järeillä runkopalkeilla varustettu pohjalevy. Auto saatiin tuotantoon loppuvuodesta 1937, ja sodan pysäyttäessä linjat



vuonna 1940 vain 5 295 Adler Autobahnia oli valmistunut – valtaosa neliovisia sedaneita.

Suomessa Adlerin maahantuojana toimi Korpivaara & Halla. Vuoden 1939 autonäyttelyluettelon mukaan sen hinta oli 89 000 markkaa; samalla rahalla sai keskikokoisen amerikkanaunun – eikä tarvinnut tyytyä Fordiin tai Chevroletiin, vaan saattoi ottaa pienen Packardin tai kasikoneisen Buickin, Hudsonin tai jopa remmiahdetun Grahamin!

Ansiokkaan Citroën Suomessa -kirjan tekijöihin kuuluva Antti Pitkänen kertoo, että Korpivaaran maahantuontitilastoissa Autobahneja on kuusi. Ensimmäinen tuli jo tammikuussa 1938; uuden mallin tuotanto oli alkanut vasta myöhään syksyllä. Se myytiin insinööri Aleksi Patamalle – Eltsun kilpailuistakin tunnetulle automiehelle. Yksi kuudesta autosta tuhoutui maahantuontivaraston tulipalossa, joten liikenteeseen asti autoista päätyi viisi. Autoista neljä oli sedaneja ja yksi avo, joka on säilynyt mutta myyty maasta. Lisäksi luettelossa on yksi cabrio-limousineksi kirjattu, mutta sellaista korimallia ei Autobahnista ollut. Muiden kohalta emme tiedä, mutta Esko Rahkosen laanilla oli ainakin yksi umpikorinen yksilö.

Perheauto piirityksestä

Lumolla työn alla oleva auto tuli Suomeen perintönä Virossa. Se oli jäänyt Neuvostoliittoon saksalaisilta Leningradin piirityksen aikana, ja tyyppilliseen tapaan otettu käyttöön neuvostojen maassa. Siellä se oli ajossa sosialismin kaatumiseen asti – ja sen huomaa. Suomeen auto tuli Tartosta kymmenisen vuotta sitten. Se on ollut saman suvun omistuksessa 1950-luvulta lähtien!

On vaikea kuvitellakaan, kuinka hankalaa



Aihio oli kuulemma jo ennestään pilattu, joten rikos ei ole suuri. 1946-48 Lincoln Continental muuttua muotoaan Lumon peltiartesaanien käsissä. Konseptiauto kantaa nimeä "Illusion". Voimalinja V12-Jaguarista on jo paikallaan taka-akseleineen. Avokatto on suoraan 2000-luvun Audi A4:stä!



Adler-tehtaan johtoa ihmettelemässä Typ 10:n mallia. Toisena vasemmalta pääsuunnittelija Karl Jenschke.



Johtaja Korpivaara esittelee Adler 10 Cabriota presidentti Svinhufvudille. Yllä yksi sedan-mallisista Suomi-autoista kuvattuna vuonna 1948, lipputanko ja kaikki!



Suomi-avoauto, jolla mm. Jaguar-miehenä tunnettu Erkki Blomroos liikkui 1950-luvun lopulla. Ehkä rätkikattoja tuli kaksikin; jos Cabrio-Limousineksi kirjattu auto olikin kuitenkin avo?

Adlerin kanssa eläminen on ollut sodanjälkeisessä Neuvostoliitossa – ei ettäkö siihen olisi lännestäkään saanut helposti osia tehtaan autotuotannon loppumisen jälkeen. Autoa on tekoahengitetty ja paikattu antaumuksella, ja koko pohja ja korin alapuolisko on yhtä ratsupaikkaa toisen päällä. Koska mahdollisuutta sähköhit-saukseen ei Neuvostoliitossa aina ollut, suuri osa paikoista on rätkitty paikalleen kaasulla, joten pintapellitkin ovat paikoin varsin aaltoilevat. Neuvostoaikana auton keulaan oli peruuttanut kuorma-auto, mutta jostain suhteita käyttäen oli onnistuttu hankkimaan hajonneiden etulyhtyjen tilalle ehjät Boschin lampunlasit!

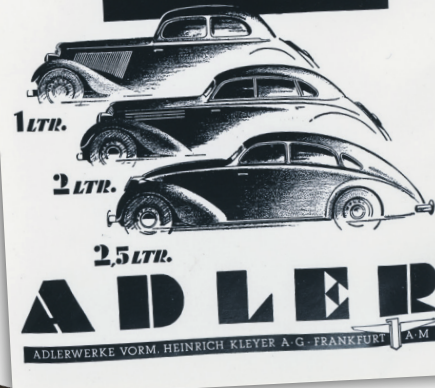
Alkuperäisen moottorin antauduttua – kuulemma vasta 80-luvulla – Adler on liikunut Willysin sivuventtiilikoneella. Sen räytyi siis olla lend lease -Jeepistä peräisin. Willy-moottori on yhä käyntikuntoinen. Vaihteistosta löytyi useita korjattuja rattaita, mutta voimansiirtopaketti on kokonaisuudessaan tallella. Saksalaisen Adler-kerhon kautta auton nykyinen omistaja on onnistunut hankkimaan autoon kuuluvan 2,5-litraisen kuutosen ja muita puuttuvia osia.

Run-ko-pohja-kom-

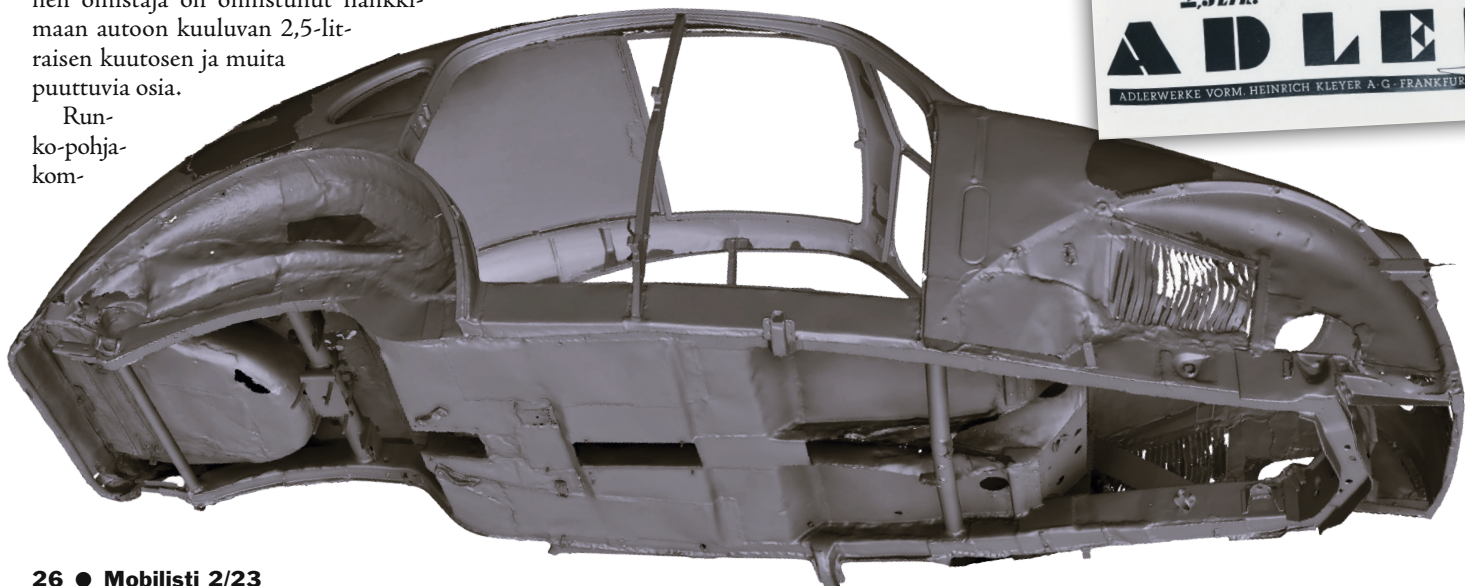


Sich selbst treu bleiben..

Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Fahrkomfort sind ein Konstruktionsprinzip. Bis zu 9 Liter Zylinderinhalt löste es ADLER erfolgreich durch Frontantrieb. Bei größeren Wagen aber wird Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Fahrkomfort besonders gehoben durch Verminderung des Luftwiderstandes. – So baute ADLER wieder als Pionier einer neuen Entwicklung den 2,5 Liter 6 Zylinder als Stromformwagen. Und blieb so seinem Prinzip treu.



binaation korjaaminen vaikuttaa täysin kuolleenä syntyneeltä ajatukselta; ensin pitäisi purkaa lukemattomia paikkoja ja niiden alla olevia paikkoja, jonka jälkeen jäljellä olisi jotain rippeitä, eikä edes mallia. Tässä vaiheessa moderni teknologia tulee apuun. Lumolla päätettiin tehdä 3D-mallinnos pohjalevystä – ja samalla koko korikuorilosta.



3D-mallista saadaan kaikkien pökkauksien ja palkkien mitat tarkasti, jolloin korin yläosa pitäisi voida istuttaa uuden takaisinmallinnetun pohjalevyn päälle.

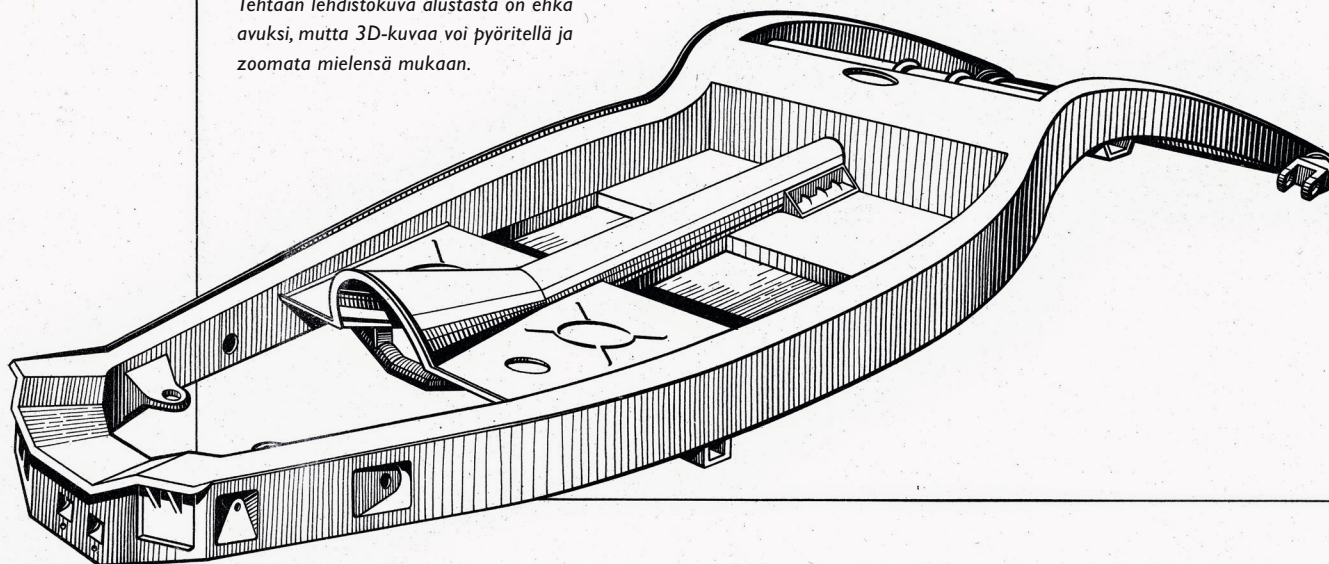
Laserajan apuja

3D-skannauksen teki Ruuvauspaja/JKM Innovations Oy kädessä pidettävällä Artec Leo-skannerilla. Sen tuottamasta datasta saatiin kolmiulotteinen malli koko korista. Siitä saadaan mitat uusien osien valmistamiseen, ja se toimii myös dokumentointina auton nykytilasta. Koritöihin erikoistuneella Lumolla on aiemmin 3D-skannausten pohjalta esimerkiksi NC-koneistettu puusta mallinteita autojen peltiosien valmistamiseen. Ruuvauspaja taas on käyttänyt skannausta paitsi korjauspeltien mallintamiseen, myös kilpa-autojen turvakaariin. Kori skannataan, josta saadaan kaikki pinnat, sisälle mallinnetaan kaariputket CAD-ohjelmistolla ja suunnitellaan turvakehikko etukäteen mutkineen ja viisteineen. Valmiiksi taivutetut ja päistään oikeanlaisiksi laserleikatut putket on helppo kasata paikalleen.

3D-skanneri pystyisi parhaimmillaan jopa kymmenesosamillin tarkkuuteen, mutta se ei ole korin skannaamisessa tarkoituksenmukaista. Mattapintainen, esimerkiksi pohjamaalattu pinta on paras luettavaksi, siinä ei ole serria häiritseviä kiiltoja. Itse skannaus ei ole vaikein tehtävä, vaan sillä saadun tietomäärän käsitteleminen, joka vaatii tietokoneelta todellista vääntöä. Ohjelmistot ja välineet eivät ole vielä harrastelijalle järjellisisä hinnoissa, mutta palveluja tarjoavat useatkin firmat. Laitteet voidaan tuoda paikan päälle, eivätkä kustannukset ole mahdottomia – etenkin jos täytyy tehdä korvaavia osia tyhjistä johonkin harvinaiseen kohteeseen. Sellainen on esimerkiksi Adler Autobahn, joka vielä ehkä joskus liikkuu jälleen Viron kilvissä. ●



Tehtaan lehdistökuva alustasta on ehkä avuksi, mutta 3D-kuvaa voi pyöritellä ja zoomata mielensä mukaan.



55.