



Hakkapeliitan vuosikymmenet

Valkoisten talviteiden aikaan

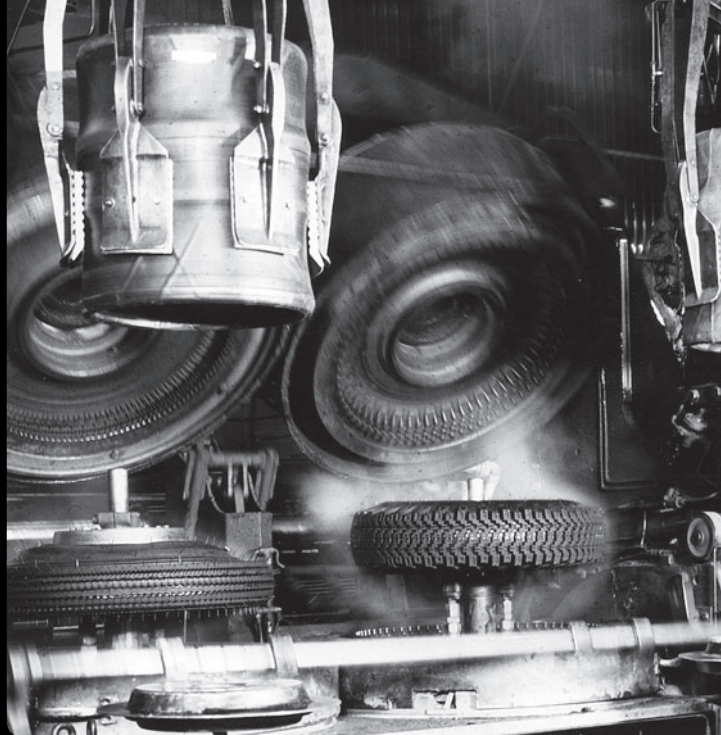
Maailman ensimmäinen talvirengas, Suomen Gummitehtaan valmistama Kelirengas, syntyi 1934. Silloin talviautoilijalla oli edessään luminen, usein auraamaton tie ja ajonopeutta tuskin yli 50 kilometriä tunnissa. Hakkapeliitan edeltäjä Kelirengas korvasi hankalat ja kalliit lumiketjut. Ensimmäiset Kelirenkaat oli tarkoitettu kuorma-autoihin.

Suomen Gummitehdas Osakeyhtiö oli kiinnostunut autonrenkaiden valmistuksesta jo vuosisadan alussa. Ensimmäisen kerran autonrenkaat mainittiin asiakirjoissa 1912, kun insinööri **Ragnar Gustafsson** lähti opintomatkalle Yhdysvaltoihin. 1920-luvulla laadittiin laskelmia ja tilattiin koemuotit Berliinistä. Päätös rengastuotannon aloittamisesta tehtiin 1931. Konetilausten ja opetteluun jälkeen pääsivät ensimmäiset renkaat markkinoille huhtikuussa 1933. Seuraavana vuonna rengasosastolla työskenneltiin jo kolmessa vuorossa, ja hinnastossa oli kymmenen rengasmallia.

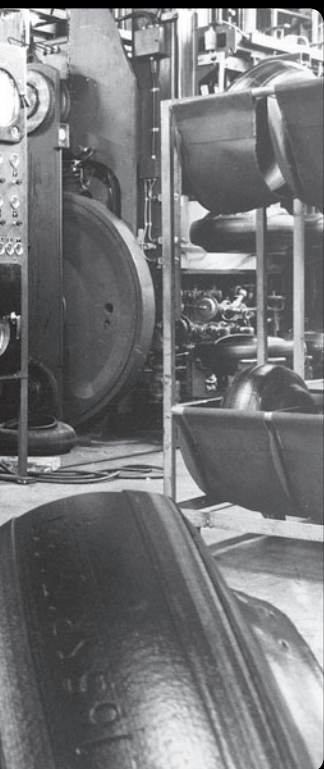
Pula-ajan aallonpohjan jälkeen renkaiden kysyntä kasvoi samaa tahtia liikenteen kanssa. Gummitehtaan rengasvalmistus laajeni koko ajan. Lokakuussa 1936 tilattiin kolme muuttia erityisesti lumiautonrenkaita varten. Näissä koneissa valmistuivat uudet



Suomen Gummitehtaan laboratorio perustettiin 1920. Laboratorio-työntekijöitä Nokian-tehtaassa 1950-luvulla.



Automaattiset "Bag-O-Matic" paistopuristimet otettiin käyttöön 1960-luvun alussa. Itsestään täyttyvä paistotyyny korvasi käsin renkaan sisään asetettavan tyynyn.



Rengasaihioita uudella rengastehdaalla 1969. Taustalla Autoform-puristimet.

Tuoreet renkaat siirtyvät paistomuoteilta kuljettimelle. Uusi rengastehdas 1970-luvun alussa. Kuva Pauli Lehtioksa.



Lumi-Hakkapeliitat. Ne opittiin tuntemaan Hakkapeliittoina, lumisten teiden voittajina.

Sota-ajan haasteet

Talvisota ja jatkosota olivat vaativaa aikaa Suomen Gummitehtaalla. Yhtiö keskittyi puolustusvoimien tarpeisiin. Pääosassa olivat kuorma-auton renkaat ja erikoistuotteet, kuten lentokoneen renkaat.

Tuontiyhteyksien tyrehtyttyä raaka-ainepula oli väistämätön. Romukumin ohella käytettiin saksalaista tekokumia, bunaa. Myös kemikaaleista oli puute. Reseptejä piti soveltaa, jolloin renkaan koostumus vaihtui jo ennen kuin ajokokemuksiakaan oli saatu.

Sodan ponnistusten keskelläkin Gummitehtaalla uskottiin tulevaan. Uusi rengastehdas valmistui 1945, ja sodan päätyttyä pystyttiin vastaamaan valtavaan rengastarpeeseen.

Autolla pääsee

Autoistuminen pääsi Suomessa vauhtiin 1950-luvulla. Olympiavuonna 1952 rekisteröityjen henkilöautojen määrä ylitti ensi kertaa kuorma- ja linja-autot. Vapautettu autonrenkaiden tuonti merkitsi uudenlaista kilpailutilannetta. Reklamaamiosastolla riitti töitä! Vuonna 1959 yhtiön nimi ajanmukaistettiin Suomen Kumitehdas Osakeyhtiöksi.

Suomen teistä aurattiin jo yli puolet. Vuonna 1956 syntyi Haka-Hakkapeliitta, jossa oli edeltäjänsä nähden kaksin verroin kantavaa kulutus pintaa. Tämä rengas oli haka kulkemaan koviksi jäätyneillä teillä.

Perinteistä puuvillakoordia korvaamaan renkaiden runkomateriaaliksi vaihtui rayon-kuitu eli selluloosapohjainen viskoosi. Lujaa ja kestävää rayonia valmisti suomalainen Oy Cord-Tuotanto, joka myöhemmin sulautui Suomen Kumitehtaaseen.

Hakkapeliitan johdolla suomalaiset autonrenkaat vierivät kansainvälisille näyttämöille. Teknisten kumitarvaroiden ja renkaiden vientiä oli aloitettu jo 1920-luvulla, mutta sota katkaisi kehityksen. Vienti mainittiin ensi kerran omana alueenaan toimintakertomuksessa 1959. Samana vuonna Ruotsiin perustettiin Finska Gummi Ab, joka myi heti kättelyssä 8500 rengasta.

Nastarenkaan voittokulku

Suomen tieliikenne siirtyi 1960-luvulla moottoriteiden ja asfaltin aikaan. Autojen määrä kolminkertaistui, ja renkaista tuli Suomen Kumitehtaan kärkituote. Talviliikenteen turvallisuudesta keskusteltiin, mielipiteitä oli niin nastojen puolesta kuin teiden kulumista vastaan. Liukuesteiksi oli tarjolla monenlaista niittiä, jouta ja hokkia.

Vuonna 1963 esiteltiin Kometa-Hakkapeliitta – tuttu Haka-Hakkapeliitta, johon Kovametalli Oy valmisti kovametallikärkiset nastat. Vuoden 1965 Hakkapeliitta oli ensimmäinen varta vasten nastoitettavaksi suunniteltu rengas. Suomen Kumitehdas kampanjoi ahkerasti nastarenkaiden ja niiden oikean asennuksen puolesta.

Nokialaisia renkaita vietiin 1960-luvulla pariinkymmeneen maahan, joukossa Pohjoismaiden lisäksi Englanti, Sveitsi ja USA. Neuvostoliittolaiset edustusautot Leningradissa ajoivat nekin nastoitetuilla Hakkapeliitoilla.

Kansainväliseen lentoon Hakkapeliitta pääsi myös autourheilun kautta. Mainiikkaan Monte Carlo -rallin vuoristo-osuuksilla suomalaiset talvirenkaat olivat arvossaan. **Pauli Toivosen, Rauno Aaltosen** ja **Timo Mäkisen** menestys synnytti käsitteen Lentävät suomalaiset – The Flying Finns.

Vyörenkailla vientiin

Talvirenkaan runko oli 1960-luvulle saakka ristikudosta koostuen kullittain toisiinsa nähden sijoitetuista kerroksista. Uusien autojen suorituskykyyn ja ajo-ominaisuuksiin sopi kuitenkin paremmin vyörenka, joka yleistyi nopeasti 1970-luvun alussa.

Oy Nokia Ab, joksi Kumitehdas oli yhdistynyt 1967 puunjalostuksen ja Kaapelitehtaan kanssa, oli pian fuusion jälkeen käynnistänyt uuden rengastehtaan. Ensimmäinen vyörakenteinen talvirengas oli Hakkapeliitta Radial 06 syksyllä 1970. Seuraava askel oli teräskudoksinen vyörenka. Teräsvyörenkaat vauhdittivat erityisesti raskaiden renkaiden vientiä, muun muassa Valmetille Brasiliaan. Henkilöauton teräsvöinen talvirengas Hakkapeliitta 08 näki päivänvalon 1977.

Joulukuussa 1971 tehtaalla vietettiin Miljoonaviikkoa, kun ajoneuvon ulkorenkaiden vuosituotanto oli ylittänyt miljoona kappaletta. Pian öljykriisi alkoi kuitenkin nostaa kumin hintaa ja nakertaa renkaiden kysyntää. Autoilijat pohtivat ajamisen kustannuksia. Nokialaiset renkaat halusivat voittoa kuluttajien luottamuksen myös säästävyydessä. ”Aja suomeksi Hakkapeliitoilla. Vain 2 penniä kilometri!”, lupasi mainos vuonna 1976.

Testimenestystä

Luminen talvite oli enää vain muisto, kun teiden suolauksesta oli tullut arkipäivää 1980-luvulla. Ajo-olosuhteet vaativat talvirenkailta kulumiskestävyyttä ja pitoa märällä. Kuljettajien toiveissa olivat pieni polttoaineen kulutus ja äänettömyys. Uuden sukupolven Hakkapeliitan kehitystyö alkoi 1978 ja kaksi vuotta myöhemmin esiteltiin NR 09. Rengas toi mukanaan yllätyksen: perinteiset imukupit olivat

Kansainväliseen lentoon Hakkapeliitta pääsi myös autourheilun kautta. Mainiikkaan Monte Carlo -rallin vuoristo-osuuksilla suomalaiset talvirenkaat olivat arvossaan.

muuttuneet virtaviivaiseksi nuolikuvioksi.

Uutuudesta tuli pitkäikäinen menestystuote. Viides miljoonas Nollaysi valmistui 1987. Tekniikan Maailman talvirengasteisteissä Hakkapeliitta saavutti neljä perättäistä voittoa. Lehti totesi NR 09:stä: ”Paras koskaan testaamamme talvirengas.”

Renkaiden kokeilutoiminta oli kehittynyt jatkuvasti. Aluksi kestopestejä teetettiin linja-autoilla ja takseilla. 1960-luvulla testaus keskittyi Nokialle omien ajajien voimin. Hakkapeliittojen tuotekehitys sai uudet koordinaatit 1986, kun Nokian Renkaiden testikeskus perustettiin Ivaloon.

Pitoa on

Pohjoinen rengasvalmistaja halusi keskittyä vaativiin olosuhteisiin ja erikoistuotteisiin. Nastattomat talvirenkaat tekivät tuloaan, ja nokialainen vastaus ilmestyi 1991. Kokonainen talvirengasperhe vieri markkinoille 1996: Hakkapeliitta 1 jatkoi perinteistä sarjaa uudella numerolla ja ympäristöystävällisin nastoin varustettuna; NRW 1 tarjosi nastatoman vaihtoehdon.

Nokian Renkaat palasi juurilleen itsenäiseksi pörssiyritykseksi 1995 erikoistuen vahvasti talvirenkaihin ja metsäkonerenkaihin. Vuosituhannen päättyessä lanseerattiin Vianor-rengasketju. Vuodesta 2005 alkoi Hakkapeliittojen rynnitys myös Venäjällä. Tuotekehityksessä pohdittiin jo älyrengasta sekä luonnonkumin mahdollisia seuraajia. Hakkapeliitta aikoo taitella teiden herruudesta pitävästi.

Teksti: Anna Lyyra-Seppänen

Kuvat: Vapriikin kuva-arkisto

Lähteet:

Nokian Renkaiden ja Nokia Oyj:n arkistot

Kumi – Kumin ja Suomen Kumiteollisuuden historia. Tampereen museot ja Kumiteollisuus ry 1998.

Pekka Ruusukallio: 50 vuotta suomalaisia autonrenkaita. Tampereen kirjapaino 1982.

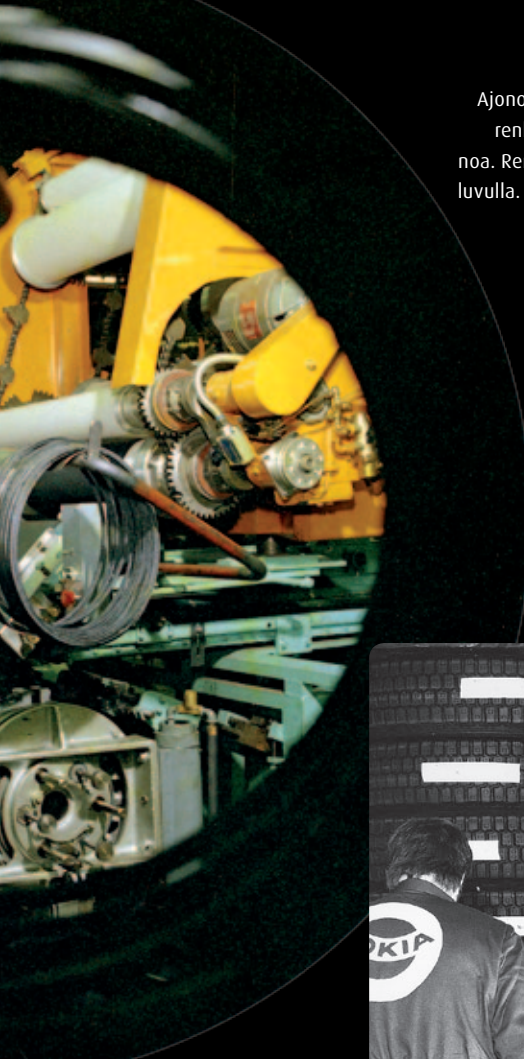
60 vuotta kumia. Suomen Gummittehdas Osakeyhtiö 1958.

Victor Hoving: Suomen Gummittehdas Osakeyhtiö 1898–1948.

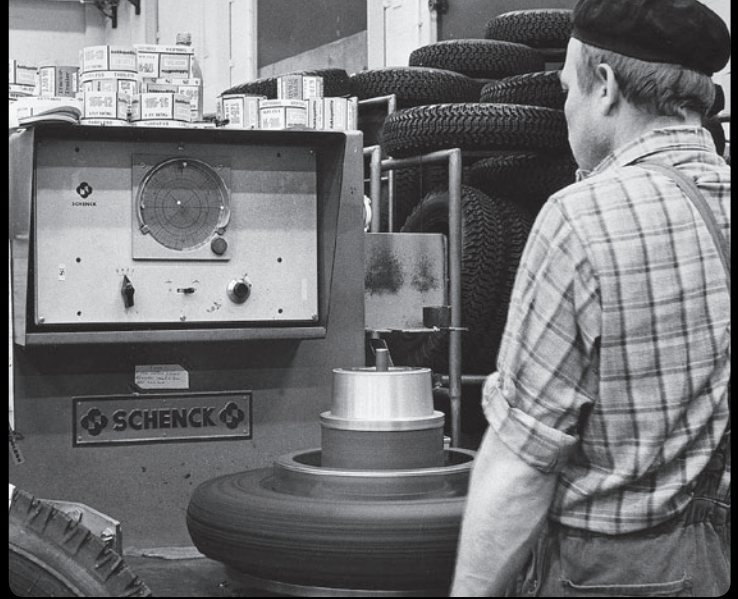
Tekniikan Maailma 1953–1989

Kalle Toiskallio (toim.): Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa. SKS 2001.

Renkaan kokoonpanija
1970-luvun lopulla.
Kuva Ensio Kauppila.



Ajonepeuksien kasvu vaati renkaalta hyvää tasapainoa. Renkaan mittaaja 1960-luvulla. Kuva Pauli Lehtioksa.



Hakkapeliitat olivat 1960-luvulla kasvavan viennin ykköstuote.

Kuorma-auton Hakkapeliittoja lastataan autoon 1967.



Hakkaa päälle!

Breitenfeld 1631, Lech 1632, Lutzén 1632... Kolmekymmenvuotisen sodan maineikkaiden taistelujen etunenässä Keski-Euroopassa ratsastivat Ruotsin armeijan suomalaiset ratsumiehet, hakkapeliitat. Nimitys syntyi härmäläisten hyökkäyskomennosta "Hakkaa päälle".

Hakkapeliitat ratsastivat suomenhevosilla, aseinaan kaksi ratsupistoolia ja miekka. Varustukseen kuuluivat kypärä, nahkahaarniska ja teräksinen rintapanssari. Taistelutaktiikka oli rohkea: vihollisen kanssa pyrittiin heti lähikontaktiin. Hakkapeliittojen pelottava rynnäkkö ratkaisi taistelun usein jo alkuunsa. Hakkapeliittoista tuli esikuva uudenaikaiselle ratsuväelle.

Suomessa syntynyt **Torsten Stålhandske** nousi hakkapeliittojen päälliköksi ja koko ratsuväen kenraaliksi. Stålhandsken aloittaessa uraansa hänen komppaniasaan taisteli myös parikymmentä ratsumiestä Nokian emäpitäjältä Pirkkalasta.

Kolmesataa vuotta myöhemmin voittoisat Hakkapeliitat kengittivät uuden ajan nopeaa ratsuväkeä – autoja.

Teksti: Anna Lyyra-Seppänen

Lähteet:

Arvi Korhonen: Hakkapeliittain historia 1-2, WSOY 1939 ja 1943.

Jussi T. Lappalainen: Sadan vuoden sotatie. Suomen sotilaat 1617–1721. SKS 2001.

Seppo Sauri: Suomalaisen suuret taistelut, Otava 2002.