

# Tunnetko jo DAF:n?



Pienen auton puukenkien maasta!

Selaa

Selaa

DAF on hollantilainen automerkki, jonka pääkonttori sijaitsee Eindhovenissa.



Yrityksen perustivat konepajaksi veljekset Hubert "Hub" Jozef ja Willem "Wim" Doorne vuonna 1928.

Yritys aloitti 1932 perävaunujen valmistuksen, ja nimeksi tuli van Doorne's Aanhangwagenfabriek (DAF).

Kuorma-autojen valmistus Eindhovenissa alkoi vuonna 1949.

Samalla yrityksen nimeksi vaihtui van Doorne's Automobielfabrik.

Henkilöautojen valmistuksen DAF aloitti vuonna 1958.

Malli 600 herätti huomiota portaattomalla variaattori-voimansiirrollaan.

Pikkuautoa markkinoitiin helpolla ajettavuudella, nopealla liikkeellelähdöllä ja laadulla.



Suomessa DAF tunnettiin jo kuorma-autoistaan, ja pikkuauto sai jonkin verran huomiota lehdistössä.

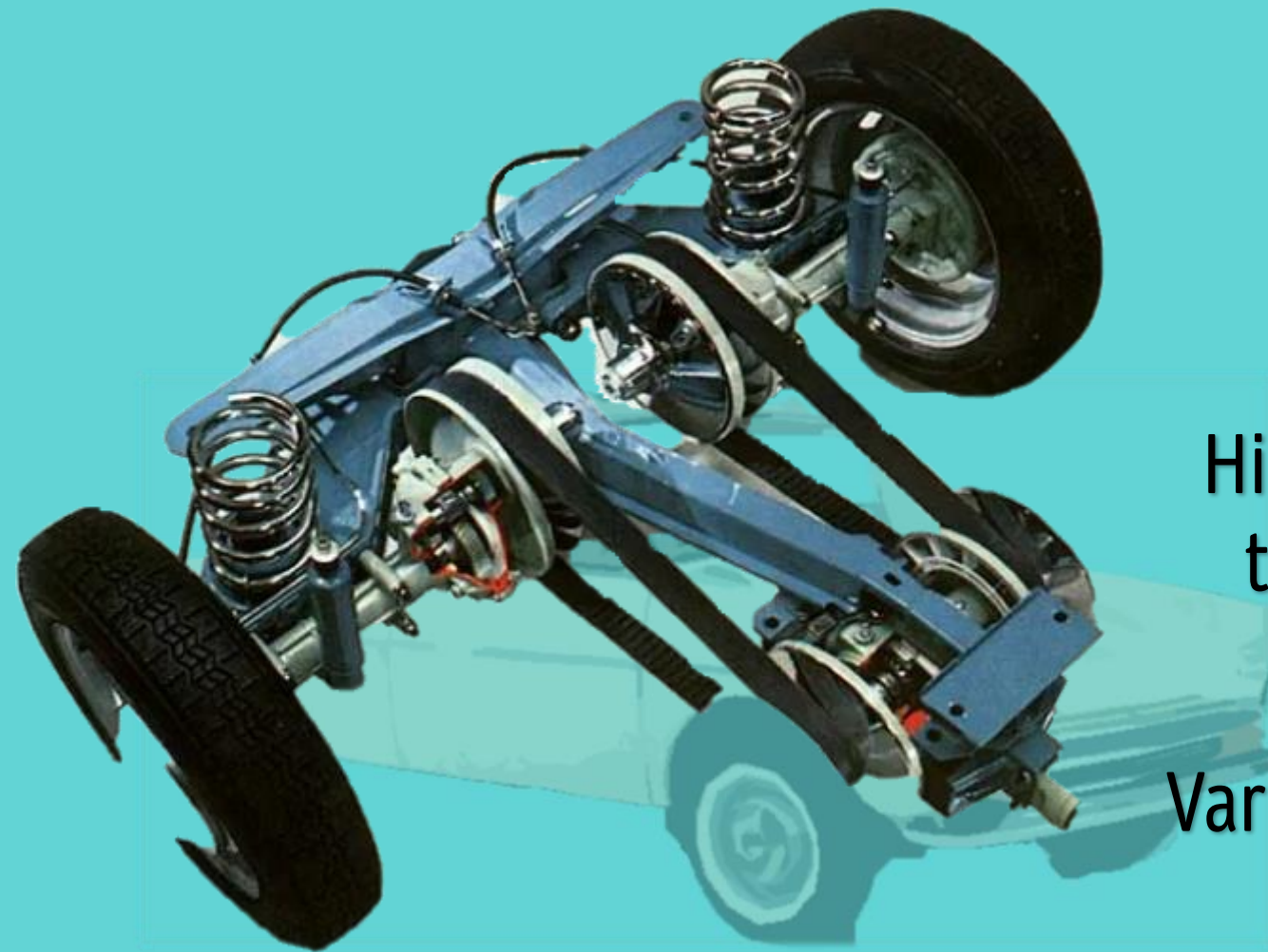


DAF:n moottorin iskutilavuus  
ja teho kasvoivat.

Esitekuvan malli 31 tuli  
markkinoille 1963. Sen oli  
muotoillut italialainen  
Michelotti.

Malleja 31, 32 ja 33 kutsuttiin  
kaikkia nimellä Daffodil.

Helppo ajettavuus ja nopea  
liikkelle lähtö muistettiin  
mainonnassa.

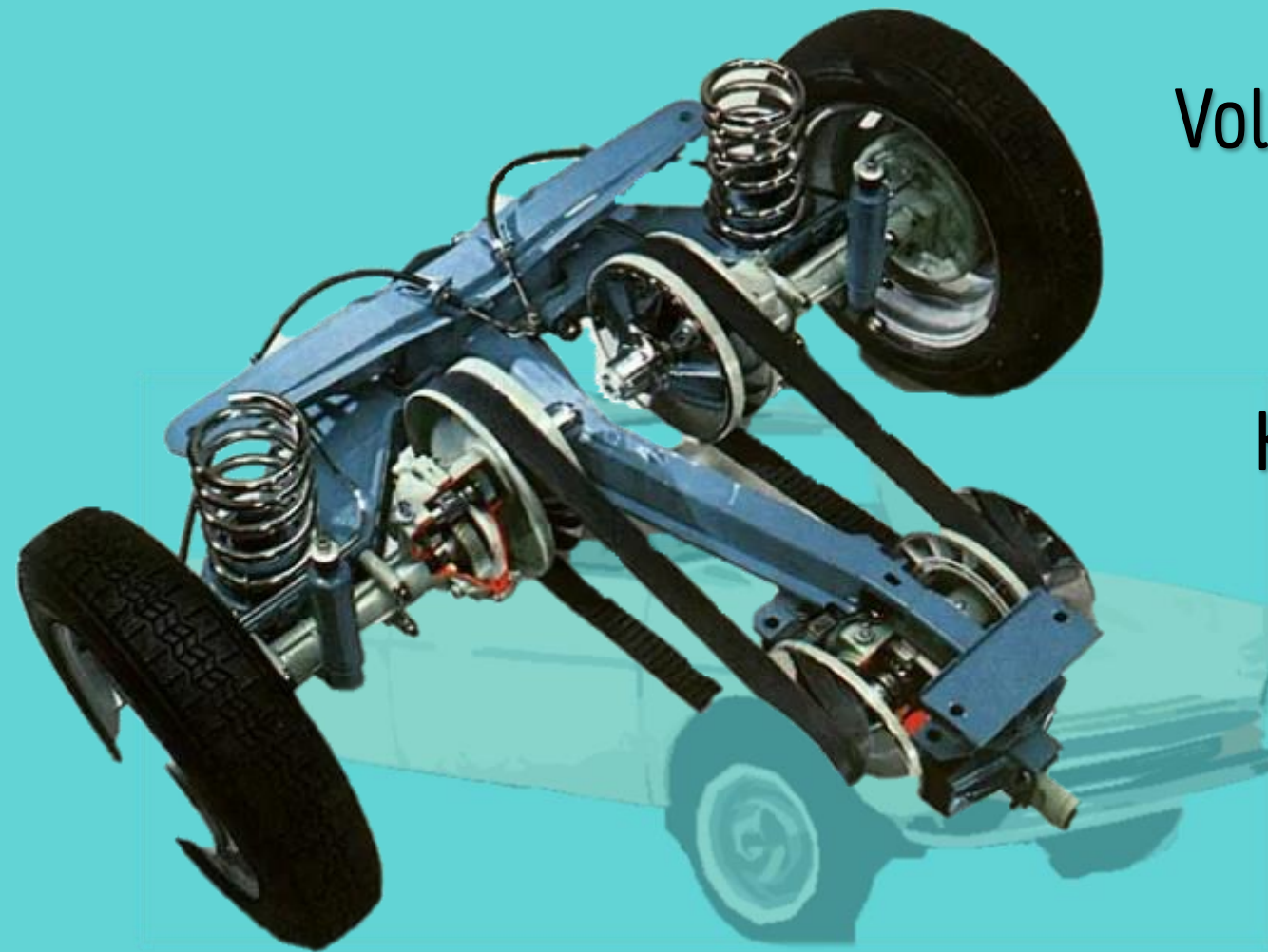


Variomatic eli jatkuvasti muuttuva välityssuhde oli DAF:n erikoisuus.

Voimansiirto perustui halkaistuihin hihnapyöriin ja kiilahihnoihin. Hihnapyörien puoliskojen lähentyessä toisiaan, kiilahihna joutui ulommalle kehälle ja välityssuhde kasvoi.

Variaattoreita käytetään nykyään muun muassa moottorikelkoissa ja moposkoottereissa.

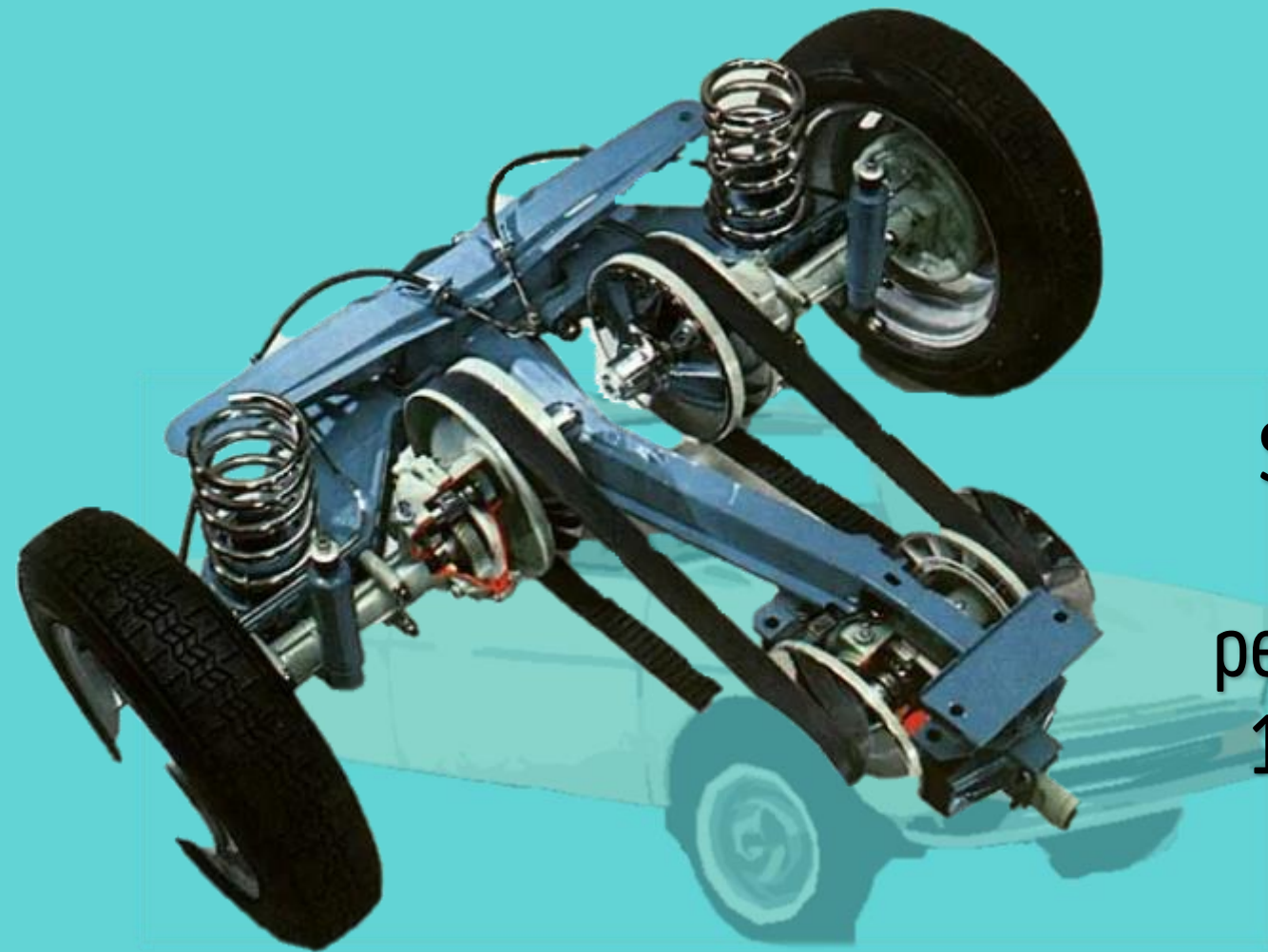
Variaattorinsa ansiosta DAF:n väitettiin kulkevan pakilla yhtä kovaa kuin eteenpäin.



Volvo osti DAF:n henkilöautotuotannon  
1970-luvun puolivälissä. DAF 66:sta  
tuli tällöin Volvo 66.

Kuorma-autojen tuotanto jäi kaupan  
ulkopuolelle.

Se on jatkunut DAF-nimellä  
Eindhovenissa, vaikka yhtiö kuuluu  
nykyään kansainväliseen PACCAR-  
konserniin.



Viimeinen alun perin DAF:na suunniteltu malli esiteltiin Volvo 343:na vuonna 1976. Siinäkin oli vielä Variomatic.

Suomalaiset autotoimittajat ajoivat Volvo 343:lla Keimolan radalla peruuttamisen maailmanennätyksen 1978. Ennätys, vuorokauden aikana liki 1770 kilometriä, on edelleen voimassa.

Hollannissa on ajettu kilpaa DAF-merkkiluokassa – peruuttamalla.

# DAF ja autokauppa Suomessa



VR:n Volvo L 246 -kuorma-auto, perässään DAF:n valmistama puoliperävaunu.  
Vuosimalli 1951. Kuva Suomen Rautatiemuseo CC BY-NC-SA 4.0.

Oy Suomen Autoteollisuus Ab  
(myöhemmin Sisu Auto) toi ja  
kokosi 96 DAF:n kuorma-autoa  
jo 1951.

DAF:n henkilöautojen  
maahantuonnin aloitti Wihuri-  
yhtymän omistama Autola Oy  
1958.



Suomessa säilyi autojen tuontisäännöstely toisen maailmansodan jälkeen.

Säännöstelyn tavoitteena oli säästää ulkomaista valuuttaa.

Tuontilisenssejä myönnettiin pitkälti ennen sotia vallinneen tuonnin perusteella.

Kuorma-autoja tuotiin runsaammin jälleenrakennuksen ja talouden vauhdittamiseksi.



Ford kuorma-auto tukkilastissa 1940-luvun lopulla ilmeisesti Lapissa.  
Kuva Lusto - Suomen Metsämuseo CC BY 4.0.



S.P.J. Keinäsen autoliike. Kuva elokuvasta Keinänen III Makupalloja. KAVI.

Autotuonnin vaatimaa valuuttaa oli mahdollista hankkia vientikaupalla. Suomesta vietiinkin mm. puolukoita Iso-Britanniaan.

Kauppaa käytiin käytetyillä autoilla - usein sodat kiertäneillä, hyvin käytetyillä autoilla.



Oy Konela Ab lahjoitti tuhannennen Moskvitsh 402 henkilöauton metsätekn. Erkki Miettiselle 24. lokakuuta 1956. Luovuttamassa Konelan tj. Lasse Jaakkola. Kuva Erkki Voutilainen 1956. Museovirasto CC BY 4.0.

Vuonna 1948 päättyi polttoaineiden tuontisäännöstely ja Suomi solmi YYA-sopimuksen Neuvostoliiton kanssa.

NL:n kanssa Suomi kävi kahdenvälistä clearing-kauppaa, joka toi Suomeen autoja NL:sta. Muistakin itäblokin maista oli poliittisesti yksinkertaisempaa tuoda autoja ja muita tuotteita.

Neuvostoliitosta autot lähetti vientiyhtiö V/O Avtoexport ja Suomessa niitä myi NL:n omistama Oy Konela Ab.



Autoliike Autola Oy, Heikinkatu 9. Kuva Eric Sundström 1927.  
Helsingin kaupunginmuseo CC BY 4.0.

Autola oli jo vuodesta 1922  
alkaen tuonut Suomeen  
mm. Packardeja.

Autola sai Volkswagenin  
edustuksen vuonna 1950.  
Kaksi vuotta myöhemmin  
Wihuri perusti  
Volkswageneita varten  
oman maahantuontiyhtiön,  
VW-Auto Oy:n.



Näyttelyn DAF Daffodil 1960-luvulla. Kuva Olavi Sallinen. Mobilian kokoelmat.

Autojen tuonnin vapautuminen vuoden 1962 alusta avasi valtavan markkinan, jota pyrittiin täyttämään, mistä vain autoja oli saatavilla.

Vuonna 1958 säädetty tilapäinen autovero sekä myöhemmät valuutta- ja verosäännökset suosivat kuitenkin pieniä autoja.

Autolan tarve uusille edustuksille, DAF:n helppo ajettavuus ja tehtaan halu vientiin saattoivat tuoda merkin Suomeen.



DAF:n maine oli hyvä, mutta autot olivat kokoonsa ja suorituskykyynsä nähden kalliita.

Variaattorivoimansiirto myös nosti polttoaineenkulutusta.

DAF:ia pidettiin lehdistössä erityisen sopivana naiskuljettajille, ikääntyneille ja esimerkiksi sotainvalideille.

DAF:t hankittiinkin yleensä erityisestä syystä.

SOS-kilpi otettiin käyttöön vuonna 1966. Kilpi osoitti autossa olevan hätätilanteesta. Auto on DAF 750. Mobilia Liikenneturvan kokoelmat.



Hyvinkään Autolan käytettyjen autojen myynti ja näyttely hallissa. Hallin seinällä olevassa kyltissä lukee: "Volkswagen säilyttää etumatkansa." Hyvinkään autola toimi VAG-autojen piirimyyjänä Hyvinkäällä vuoteen 1996 saakka. Kuva Voitto Kivi, 1960-luku. Hyvinkään kaupunginmuseo CC BY-NC-ND 4.0.

1960-luvulla käytettyjen autojen kauppaa tehtiin vielä kaupunkien kerrostalojen kellareissa ja kadunvarsilla.

Autoliikkeet olivat kuitenkin aktiivisia ja kasvoivat.

Rahoitusehdot olivat yhä tiukkoja, osamaksuajat lyhyitä ja korot korkeita. Öljy puolestaan oli hyvin halpaa.



Maahantuojien edustajille  
alkoi nousta autopalatseja  
eri puolille maata.

Nykymittapuulla ne olivat  
vielä vaatimattomia.

Autokauppa eli  
nousukautta aina 1973  
öljykriisiin asti.



Sakun Auto Oy:n autoliike Nurmijärven  
kirkonkylässä 1974 Kuvassa myös liikkeen  
johtaja Sakari Jauhiainen vuonna 1971.

Kuvat Matti Rintala, Nurmijärven Sanomat.  
Nurmijärven museo CC BY-NC-ND 4.0.



1980-luvun kuluessa talous lähti kiihtyvään kasvuun.

Lainansaanti helpottui erityisesti vuosikymmenen lopun kasinotaloudessa.

Autokauppaa tehtiin yhä isompien lasiseinien takana, mutta edelleen myös pihojen perällä.

Autoliikkeet olivat vielä yksityisiä ja paikallisia, mutta ketjuuntuminen oli nopeaa.



Kim-Auton liikerakennus Klaukkalassa 28.10.1987. Merja Ylioja. Nurmijärven museo CC BY-NC-ND 4.0



Kaupunginportin Auto Oy:n automyymälä Hyvinkäällä 1996. Kuva Ari Peltonen, Aamuposti.  
Hyvinkään kaupunginmuseo CC BY-NC-ND 4.0.

Sitten tuli 1990-luku,  
pankkikriisi ja syvä lama.

Autoliikkeitä kohtasi  
konkurssiaalto ja ala  
järjestyi uudelleen. Muutos  
koski kahta kolmasosaa  
kaikista liikkeistä.

Laman jälkeen ala keskittyi  
entistä vahvemmin  
ketjuiksi. Tehtaiden oma  
maahantuonti kiihtyi.



Lappeenrannan Harapainen: automarketti, polttoaineiden automaattiasema ja autoliike yhdyskuntarakenteen ja nelikaistaisen väylän kohtaamispaikassa. Kuva Scanfotokuva.  
Lappeenrannan museot CC BY 4.0

2000-luvun alkua leimasi kasvu, optimismi, kuluttaminen ja lisääntyvä huoli ympäristöstä.

Autoalan suuri yhteiskunnallinen haaste oli vastata turvallisuuden ja lähipäästöjen kysymyksiin. Niihin vastaukseksi nähtiin elektroniikka ja diesel.

Autokauppa keskittyi markettien kylkeen, kaupunkien sisääntulojen ja ohitusväylien varsiin.

Vähittäiskauppa keskittyi vahvoille yksityisketjuille.

Suomalainen autokauppa on kulkenut pitkän tien 2020-luvulle. Viimeiseen vuosikymmeneen mahtuu valtavia teemoja, kuten:



Vapaus valita - auto on monivuotinen ohjelma, jonka tavoitteena on tarjota tietoa autoilusta ja liikkumisen tulevaisuudesta sekä tuoda niiden ympärillä käytävään keskusteluun uusia näkökulmia.

Vapaus valita auto -ohjelman taustalla ovat autoalan toimijat: Autoalan Keskusliitto ry, Autotuojat ja -teollisuus ry sekä Autoalan Tiedotuskeskus.

Autoalan tiedotuskeskus on näyttelyn kumppani ja tarjoaa kertomuksen Pienestä autosta puukenkien maasta.

Myös muiden liikennemuotojen kohdalla on järjestäytytty ja tehdään näkyvää edunvalvontaa.

*Autoalan jatkuva keskittyminen, vanhojen merkkien ja liikkeiden katoaminen*

*Uudet toimijat alalla ja verkkokauppa*

*Keskustelun polarisoituminen*

*Yhteiskäyttö- ja yksityisleasing omistuksen vaihtoehtoina*

*Auton imago ilmastonmuutoksen keskellä*

*Käyttövoimamurros ja tulevaisuuden kysymykset*

Kuinka sitten Autolan kävi?

1960-luvun kuluessa Wihuri tytäryhtiöineen toi maahan yli tusinaa automerkkiä, joista Oy Autola Ab edusti suurinta osaa.



1970-luvun lopulla suurin osa näistä – erityisesti englantilaisista - merkeistä oli kadonnut markkinoiltamme.

VW-Audi meni Keskolle. Euroopan Chryslerin jäänteet siirtyivät Peugeotin maahantuoajalle, S-ryhmälle.

Autola vaihtoi autotuonnista tarvikekauppaan.