

JAPANILAISET MOOTTORIPYÖRÄT 50 V. SUOMESSA 1960-2010



Jutun teksti on pääosin lainausta kirjasta
"Japanilaiset moottoripyörät Suomessa 1960-1975".
Yhteenveto: Matti Paukkonen

Tammikuussa 2010 tuli kuluneeksi 50 vuotta siitä, kun ensimmäinen japanilaisvalmisteinen moottoripyörä, 125- kuutioinen Honda CB92 saapui Suomeen. Japanin Honda esiintyi ensi kerran suomalaiselle yleisölle 15.- 24. 1. 1960 Helsingin Eteläsataman Olympiapaviljongissa järjestetyssä Moottori-Talviajo - Turvallisuus- näyttelyssä.

Japanilaiset moottoripyörät 50 v. Suomessa

Maailmanvalloitukseen lähtenyt Honda oli vuonna 1959 tehnyt Otto Brandtin ja kahden muun Euroopan maan edustajan kanssa maahantuontisopimuksen. Suomen mp-markkinat oli edelläkävijänä myös kolmen muun japanilaismerkin osalta. Yamaha, Suzuki ja Kawasaki tulivat Suomeen myös aivan eturintamassa Euroopan tasolla.

Viime vuonna julkaistu Juhani Anttilan ja Olli Saarnion kirjoittama kirja "Japanilaiset moottoripyörät Suomessa 1960-1975", kertoo neljän japanilaismerkin tulosta Suomeen ja siitä, kuinka ne ottivat täysin hallitsevan aseman moottoripyörämarkkinoillamme 70-luvun alkuun mennessä. Sillä jo vuonna 1965 oli japanilaispyörien markkinaosuus yli 50 prosenttia.

Kirja kertoo japanilaisista moottoripyöräistä, mutta siitä huolimatta se on "sinivalkoinen" kirja, eli keskittyy aiheeseen nimenomaan suomalaisesta näkökulmasta. Kirjan sivuilla on myös runsaasti mielenkiintoisia yritys- ja henkilötarinoita neljän suomalaisen maahantuojan; Otto Brandtin/Honda, Arwidsonin/Yamaha, Bensowin/Suzuki ja Sumekon/Kawasaki osalta.

Japanilaiset moottoripyörät Suomessa 1960- 1975- kirjan loppukaneetissa todetaan osuvasti: "Vanhoista japanilaispyöräistä on tullut keräily ja entisöinnin kohde. Markkinat

mullistaneet japanilaispyörät ovat tulleet kypsään ikään. Kuin huomaamatta on tultu aikaan, jolloin japanilainen moottoripyörä Suomessa on täyttämässä 50- vuotta".

Moni muun maan merkin omaava mp-harrastaja mietti ja miettii, että mites tässä näin on käynyt. Sanontahan on "Maailma muuttuu Eskoseni", niin tässäkin kävi. Japanilaisten kunnianhimo tekniikan kehityvässä maailmassa oli se "kiihdytin", joka pudotti muut kehityksen kyydistä. Vasta 2000- luvulla on mp-maailmaan saatu jonkinlainen tasapaino eurooppalaisten ja USAn pyörävalmistuksen suhteen.

Allaoleva teksti kertoo siitä, miten japanilaiset rantautuivat Suomeen uuden ja ihmeellisen Honda-nimisen tuotteen kanssa, jonka toimivuuteen ja kestävyYTEEN monikaan ei uskonut. Hondan maahantuonnin taustat ja merkin ensiesittely Suomessa ovat merkittävä osa suomalaisen moottoripyöräilyn historiaa.

Ensimmäiset havainnot japanilaisista Suomessa

Ensimmäinen suomalainen merkintä japanilaisista moottoripyöräistä löytyy alan ainoan erikoisjulkaisun, Moottoriurheilulehden vuoden 1959 viimeisestä numerosta. Otsikolla "Japanin Honda" kerrotaan suomalaisten moottorimiesten tarinaa

Australiasta, jossa ”japsien Honda on saavuttanut suurta suosiota huolimatta siitä, että näyteikkunoilla on valikoimaa yltäkyllin”. Kuvissa ja tekstissä esitellään 247- ja 305-kuutioiset Dream-mallit sekä 125-kuutioiset Benly ja Super Sport.

Artikkelissa todetaan, että ”Japani on työntymässä länsimarkkinoille tuotteillaan, jotka kilpailukyvyllään ovat yllättäneet asiantuntijat. Siten on käynyt mm Honda-moottoripyörän kohdalla”. Lisäksi kerrotaan, että ”Otto Brandt ennustelee Hondalle Suomessa hyvää menekkiä ja on ottanut myydäkseen merkkiä. Toistaiseksi ei ole kuitenkaan tiedossa, koska pyöriä saadaan maahamme ja myyntiin. On mahdollista, että se tapahtuu ensi kevään kuluessa. Toivotaan niin”.

O.Y. Otto Brandt A.B. ja Honda-tuonnin aloitus

VIISIKYMMENTÄ- JA kuusikymmentäluvun vaihteessa Otto Brandtin myymälä sijaitsi osoitteessa Fabianinkatu 10. Yritys oli vuosien varrella toiminut Unioninkadulla, Heikinkadulla, Lönnotkadulla, Museokadulla ja toisaalla Fabianinkadulla. Moottoripyöräkauppa valtakunnassa kävi erinomaisen hyvin ja Fabianinkatu kympin isoilla näyteikkunoilla varustettuun myymälään kaivattiin kipeästi uutta myytävää.

Kesällä 1959 alkoi tapahtua. Myyntipäällikkö Seppo Valkama huomasi englantilaisen moottoripyöräjulkaisun sivuilla jutun, jossa kerrottiin japanilaisen Honda- tehtaan menestyksestä Man- saaren ajoissa. Japanilaiset kilpailivat ensi kertaa maansa rajojen ulkopuolella ja menestys oli rohkaiseva. Honda osallistui 125- kuutioisten luokkaan ja tuloksena oli kuudes sija sekä joukkuekilpailun voitto. Valkama innostui Hondasta ja kun Otto Brandtkin vakuuttelun ja ylipuhumisen jälkeen suhtautui ajatukseen japanilaisedustuksesta hyväksyvästi, asiaa lähdettiin selvittämään Japanin Suomen lähetystön kautta.

Tehtaaseen saatiin lähetystön avustuksella yhteys. Yhteydenoton jälkeen Hondan vastausta odoteltiin malttamattomasti. Käydyn kirjeenvaihdon jälkeen syksyllä 1959 Hondan

edustaja, herra K. Ishikawa lopulta saapui kaukaa Japanista vierailulle Suomeen. Brandt ja Valkama kävivät neuvottelua herra Ishikawan kanssa Fabianinkadun tiloissa. Otto Brandtilla ei ollut juurikaan myytävää tuona aikana, oli kovin hiljaista. Etelä- Esplanadin puolella, kolmannessa kerroksessa sijainneessa konttoritilassa kaksi Brandtin työntekijää oli valjastettu soittamaan vuorotellen Fabianinkadun myymälään, jotta vieraille muodostuisi käsitys yrityksen vilkkaasta toiminnasta ja kovasta kysynnästä. Liekö tällä ollut vaikutusta onnistuneeseen lopputulokseen, sillä sopimus japanilaisen sepän pojan Soichiro Hondan vuonna 1948 perustaman Honda Motor Co. Ltd:n, ja Loviisassa syntyneen Otto Johan Albin Brandtin 1905 perustaman O.Y. Otto Brandt A.B.:n välillä syntyi. Vuosina 1956-2000 Otto Brandtilla työskennellyt Alexander Sorento muisteli, että ”Suomessa Honda- sopimusta ei juurikaan noteerattu edes alan mediassa. Merkki oli pieni kummajainen, jota ei otettu vakavasti”. Honda Motor Co. Ltd:n edustaja, herra K. Yoshida kirjoittaa 21. lokakuuta 1959 päivätyssä kirjeessään, että ”meillä on jo edustajat Kreikassa, Benelux- markkina-alueella ja Suomessa. Askel askeleelta tulemme kasvattamaan koneidemme myyntiä Euroopassa”.

Tammikuussa 1960 Suomen kamaralle saapui ensimmäinen japanilaisvalmisteinen moottoripyörä. Se oli urheilullinen, TT-henkinen 125- kuutioinen Honda CB 92, jonka moottoritehoksi luvattiin vakiokoneelle uskomattomat 15 hv. Kaksisynterisen, yläpuolisella nokka-akselilla varustetun nelitahtikoneen maksimikierrosluku oli tehdaskilpakoneluokkaa, 10 500 kierrosta minuutissa. Hieman myöhemmin saapuivat seuraavat kaksi pyörää. Ne olivat vähemmän urheilullisen näköisiä ja peltisempiä, joskin kilpailijoihin verrattuna huomattavan modernin näköisiä. Pyörät olivat kaksisynterisiä ja myös yläpuolisella nokka-akselilla varustettuja. Isompi oli 305-kuutioinen Honda C 76 ja pienempi oli 250- kuutioinen C- 71. Kaikissa kolmessa pyörässä oli huippuvarustelu, muun muassa sähkökäynnistys ja vilkut.

Royal Enfieldin rinnalle tullutta uutta japanilaismerkkiä vastaanottamassa O.Y. Otto Brandt A.B.:n palkkalistoilla oli pieni, mutta innokas joukko ihmisiä. Tässä vaiheessa jo 66 -vuotiaan johtaja Brandtin ja myyntipäällikkö Valkaman lisäksi firmassa työskenteli raha-asioista vastannut Oton tytär Else-Maj von Schoulz ja myymälässä palvelivat juuri armeijasta kotiutunut ja yrityksen vahvuuteen palannut Alexander ”Sorro” Sorento, Bjarne Forsbom sekä pari varaosamyymälää.

Maahan saapuneet ensimmäiset pyörät kasattiin Fabianinkadun tiloissa ja niiden laadukkuutta, hienoa varustelua ja designia ihmeteltiin suuresti. Tammikuun vähemmän suosioilista moottoripyöräilykeleistä huolimatta Valkama ja Sorento lähtivät Suomenlinnaan vievälle jäätielle koeajamaan ensimmäistä CB 92 yksilöä. Jäätiellä saatiin käytännön vahvistus Hondan paperilla luvutulle kovalle suorituskyvylle. ”Se kulki kuin ohjus, koneen kier-



Suomen ensimmäinen Honda oli 125-kuutioinen CB 92 vm. 1960

rokset tekivät lähtemättömän vaikutuksen”, Sorento muisteli lähes 50 vuoden takaista ensimmäistä Honda- ajeluaan.

Japanin Honda esiintyy ensi kerran suomalaiselle yleisölle



Suomalaisen TT-ajon terävintä kärkeä Olympiapaviljongissa Japanin Hondaa ihmettelemässä. Harald Karlsson, Rafu Saastamoinen, Nils Schröder, Walter Bergtröm ja myhäilevä Otto Brandt.

SUOMEN MOOTTORILIITTO järjesti Hondan markkinoille tulon kannalta kuin tilauksesta Helsingin Eteläsataman Olympiapaviljongissa 15.- 24. tammikuuta Moottori- Talviajo- Turvalisuus- näyttelyyn. ”Japanin Honda esiintyy ensi kerran suo-

malaiselle yleisölle”, lupasi Moottoriurheilu-lehti näyttelyn ennakkojutussa.

Opetusministeri Heikki Hosian avaaman tapahtuman vetonaula, uusi Honda, komeilikin Otto Brandtin osastolla ja herätti ansaittua huomiota. Lisäksi näyttelytarkoituksiin aukileikatun 250- kuutioisen C 71- irtomoottorin avulla esiteltiin valmistajan huipputekniikkaa. Tekniikan Maailma raportoi näyttelystä kertoen, että ”uutuuksista ovat mielenkiintoisimmat Honda- tehtaan suuritehoiset, sähkökäynnistyksellä varustetut pyörät”. Honda CB 92:n äärellä monet näyttelyvieraat, mukaanlukien useat kisakuskit, olivat varmoja siitä, että kone ei voi kestää luvattuja kierroslukuja. Esittelijöinä toimineilla Brandtilla, Valkamalla ja Sorennolla oli täysi työ yrittää saada yleisö vakuuttuneeksi Hondan korkealuokkaisista materiaaleista ja -valmistustekniikasta, jotka mahdollistavat sekä kestävyuden, että korkean tehon ja kovat kierrokset.

Hondan markkinointi käynnistyi näyttävästi kokosivun ilmoituksella vuoden ensimmäisessä Moottoriurheilu- lehdessä. Ilmoituksen allekirjoittajina olivat sekä Otto Brandt, että Honda Motor Co Ltd. Tokio Japan. ”Honda on unelma, Honda on tosi”, kerrottiin mainoksessa ja pyörämallisto esiteltiin otsikolla ”Katsokaa mitkä arvot vakiopyörissä”. Lisäksi mainos antoi tyhjentävän vastauksen kysymykseen ”Miksi Honda on ajanmukaisin?”.

NÄIN SIIS käynnistyi japanilaisten Suomen valloitus 50- vuotta sitten Hondan johdolla. On huomattavaa, että japanilaisten moottoripyörien tuonti Suomeen alkoi aikaisemmin kuin japanilaisten autojen tuonti. Toinen perinteinen prätkäkauppias, Arwidson, toi ensimmäiset Yamahat maahan vuonna 1964. Bensow oli uusi toimija mp- kuvioissa, kun se aloitti Suzukin

NELITAHTINEN
HONDA



**ENITEN MYYTY MOOTTORIPYÖRÄ
MAAILMASSA**

12 mallia 50—305 ksm, 4,5—28,5 hv, pieni polttoaineen kulutus. HONDA moottoripyörät ovat eri luokissa kilparadoilla saavuttaneet yhdeksän maailmanmestaruutta.

HONDA vakiopyörillä on maailmanmestaruus myyntiluvuissa. Olisi sensaatio, jos joku toinen merkki ylittäisi nämä luvut.

Lähetätkää minulle sitoumuksetta esittelylehtiset Honda moottoripyöristä.

Nimi:

Osoite:

OTTO
OY BRANDT AB
FABIANINKATU 10 HELSINKI
Puhelimet 66 45 64 & 63 00 08

markkinoinnin samana vuonna, joskin Motor Kone niminen firma oli tuonut muutaman Suzukin jo pari vuotta aiemmin. Toinen uusi yritys alalla oli Sumeko, joka aloitti Kawasakin maahantuonnin vuonna 1966.

LISÄÄ MIELENKIINTOISTA tarinaa aiheesta kannattaa lukea "Japanilaiset moottoripyörät Suomessa 1960-1975" -kirjasta, jota saa useimmista kirjakaupoista ja Alfamer- nimisen kustantajan myymälästä tai nettikaupasta www.alfamer.fi. Japanilaispyörien tarinat jatkuvat seuraavassa Huimapyörässä, aiheena 60-luvun kilpatoiminta Eltsussa ja Päitsissä.

Kuvassa näkyy Otto Brandtin kolme sukupolvea. Takana vasemmalla Otto Brandt, joka aloitti Hondan maahantuonnin ennakkoluulottomasti 50- vuotta sitten. Takana keskellä hänen poikansa Tor Brandt, joka tuli yhtiön johtoon vuonna 1971. Oikealla takana ja edessä istumassa Tor Brandtin poika Stefan Brandt, joka aloitti yrityksen toimitusjohtajana vuonna 1984.



Kerhomme jäsen, Japsistara Seppo Kankola ajelee ensimmäisellä moottoripyörällään, 125 kuutioisella Honda C92 :lla, eli "pikku Lehmällä".



The Vintage Japanese Motorcycle Club of Finland

