

# AMERIKAN RAUTA

Rakkaudesta Rautaan • 2/2012 • 8,90€

**MAATA RAAPIVA**  
CHEVY FLEETSIDE '89

HOT ROD  
HARVEST  
RUN

**TEKNIKKÄÄ:**  
Harrastepeli  
rokkaamaan

## WATSONIN JÄLJISSÄ

Klassinen mild custom FORD THUNDERBIRD '59

CHRYSLER LE BARON COUPE '78 • CHEVROLET IM PALA 20 HT '60 • PLYMOUTH DUSTER 340 '70  
LINCOLN SPORT SEDAN '49 • FORD TUDOR HOT ROD '28 • CHEVROLET 5-10/ ZIL '90

Suomalaisia työtä • www.amerikanrauta.fi  
PAL VKO 2013-05 120092  
Viljale mediat  
6 414887 009450

**SEMA SHOW 2012**

# WATSONIN JÄLJILLÄ

Monien näyttelyvoittajien rakentajana tunnetuksi tullut Timo Hersti sai puolivahingossa käsiinsä yhden suosikkimalleistaan, joka jalostui samantien legendaariselle Larry Watsonille kunniaa tekeväksi käyttökustomiksi.

Teksti: Tomi Eronen • Kuvat: Olli Lehtinen

Ford Thunderbird '59

Timo Hersti on tullut useimmille kotimaisille amerikaanauharrastajille tutuksi varmasti ainakin nimeltä, omaa Hersti AutoShopiaan Hyrylässä pyörittävä mies kun on ajanut yli 20 vuoden ajan näyttelyhalliin toistaan komeampia työnsä tuloksia.

Jostakin meidän on kuitenkin kaikkien aloitettava. Timpan kohdalla alku tarkoitti kuusnelosta neliovtoloppa-Impalaa, jonka hän hankki kavereineen kimpaa-autoksi ollessaan vasta 16-vuotias. Elettin vuotta 1980, eikä rakentelu Suomessa ollut ihan yhtä helppoa kuin nykyisin. Ajokortti-ikä odotellessa Letukka kuitenkin jalostui 350-pikkulohkolla ja 4-lovisella Muncie-maunaailla varustetuksi laitteeksi, jota käyttiin testaamassa varttimallilakin Hangon ekoissa katukissoissa. Tuloksena ollut 15,9 sekunnin aika oli itse asiassa ihan mukava silloin 20 vuotta takaperin, vaikka onkin nykyimppailla lähinnä uusien työsuuhedeesien tasoa.

Sitä kai Timppa innostuttiin ottaessaan työn alle maan tavan mukaan nelivieräisen '66 Novan, jonka muutti kaksiovisiksi. "Siitä piti tulla jonkinlainen katukilpuri, mutta se jäi kesken, ja myin sen broililehti", hän muistelee.

"Sitteen taisin ajella '65 Malibulla, jonka tilalle hankin siihen aikoihin autokauppa-hommia aloitelleelta Niemen Kimiltä '56 Packard Clipperin. Se oli myös tietyistä neliovinen, Suomi-auto kun oli."

Sitä autojen vaihtumistahti kiihtyi, samoin kuin rakentelutahtiinkin, ja maahantuntipöykälän muuttumisen myötä enemmän tai vähemmän vakioakuntoisia autoja kiersi Timpan käsissä liian monta luettelavaksi.

**ERIKOISEMPIIN AIHIOIHIN.** "Ensimmäinen itse Amerikasta hakemani auto oli '56 Ford, jonka ostin Kaliforniasta vuonna 1988. Meitä oli kolme kaveraa, ja lähdimme länsirannikolle kolmen viikon reissulle ostamaan autoja. Suunnitelman oli hankkia autot ja ajaa ne sinä aikana mantereen halki Floridaan. Minä ostain '56 Ford F-100:n, jonka kone hajosi jo osavaltion rajalla. Vuokrasimme sitten hinauskolmion, jotta olisimme voineet hinata viikustosta kaverin '53 pickiksellä. Sitä ei voinut kuitenkaan käyttää, koska veturin ohjauksessa oli niin paljon väljää, ettei sillä ajamisesta tullut sen kanssa yhtään mitään. Niin sitä sitten ajettiin läpi

Amerikan F-100 köyden jatkona. Kaverin '53 kesti kun sinä oli Letukan kone – minulla oli Fordin, joten eihän se kestänyt", Timppa selittää nauraen.

Nimenomaan Letukkamies Timppa pitkään olikin, vaikka muunkin merkittäviä autoja pihassa kävi.

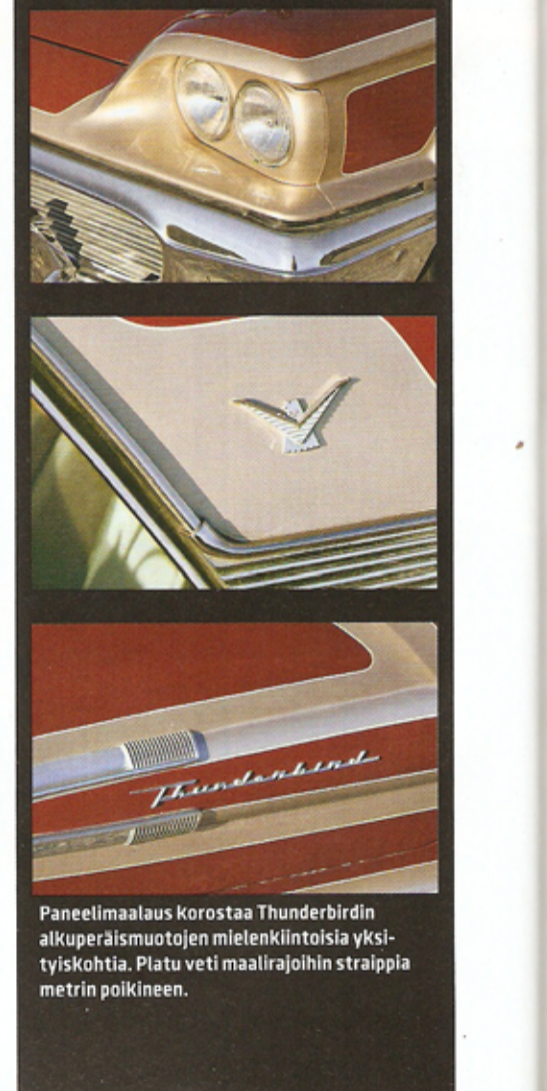
"Melkoisena raatona hankittiin '57 avo Bel Air oli ensimmäinen oikeasti iso projekti, jota ennen olin kyllä muuttanut useamman auton kaksiovisiksi. Nova-projektin jälkeen kun niitä joutui tekemään tuttavillekin. '57:sta oli konttiin lastattaessa sahattu lasin karmi irti, jotta auto saataisiin mahtumaan sisään, ja siinähän oli käynyt sellainen vahinko, että karmi olikin jäänyt Jenkkeihin. Auto oli muutenkin niin mätä, että se kiersi useammalla harrastajalla ennen minulle tuloaan. Ensimmäisiä osia hankin Jenkeistä '57 avoa rakentaessani, ja löytyihän se puuttuva rarkimkin listoineen sikäläisen klassikko-Chevy-kerhon kautta."

Nykyään tuokin kuuloistaa aika helppoa, mutta silloin osia hankittaessa oli tilattava ensin kuvasto, minkä jälkeen yritettiin saada faksilla tavaraa tulemaan. Vastauksia saatiin odottaa viikotolkulla, mitä tietysti tapahtuu toisinaan tänäkin päivänä. Mistään käytetyistä osista ei myöskään käyttäenään saanut kuvia, vaan oli aina ostettava sika sähkössä yleensä maksaan kaiken etukäteen – ellei sitten saanut järjestettyä tuttua noutajaa paikalle.

Tuolloin maamme tiettävästi ainoa '57 avo myytiin pian valmistumisensa jälkeen Savon suunnalle, ja Timppa kävi todentamalla vuoroaan odotellessa '49-luiskaperän kimppuun. '49 rakennettiin ajan hengen mukaisesti Pro Street -tyyliin, kuitenkin ilman yllilyöntejä kuten Pro Stock -slikejä katuautossa. Oranssi-violetiksi maalatun auton sisustus verhoiltiin myös "modernilla" harmaalla tweed-kankaalla, mutta mitään Hondan kojetoilua Timppa ei sornutut Letukkaan asentelmaan. Auto on vielä 20 vuoden päästä valmistusasteen pääpiirteissään samassa asussa kuin silloin. Se kieliiin vahvasti tyyliänsä, ja esimerkiksi Timpan on tullutkin sittemmin laajalti tunnetuksi.

**KOMEA SARJA.** "Sitähän se tahti sitten kiihtyi, ja autoja alkoi valmistua kovempaan tahtiin", Timppa ynnälee.

Vähitellen rakentajille kehittyi väkisin omia tunnistettavia tyyliänsä, ja esimerkiksi niin Boydin kuin D'Agostinonkin



Paneelimaalaus korostaa Thunderbirdin alkuperäisimmoisten mielekkyysta yksitvyyksia. Rauta veti maalarin johnin strajalla metrin polkokeen.



Ulkokuoren värit valittiin myöskin yleiseen erikoisvärisein ja värin siltinä on lyhyene alkupeleisluostan haassa.

luomuksissa on ollut oma, tunnistettava yhteinen tyylinä autosta toiseen. Timpan tapauksessa se linja alkoi oikeastaan väriytyksensä perusteella Copper-Jet -nimen saaneesta '59 El Caminosta. Sen jälkeen työn alle päätyi museokilpin sämpylä-Mercury, jonka entisöinti vieti niin pitkälle, että neliovinen Sport Sedan muuttui kaksiovisiksi ja matalampikatoiseksi.

Mercuryn jälkeen Timppa näperteli uuteen asun Esa Mikosen vanhan '53 avo-Buickin, jota seurasi viininpunainen choppattu '50 Caddy. '30 lavaroid jatkoi tyyliä Caminosta tuttua kaavaa Fiesta-kapseliseen ja tuttuine kuparinruskeine väreineen. Seuraava rakentelukohte oli edelleen Timpalta löytyvä '41 Lincoln korimaliner, jonka jälkeen hän rakensi viisivotosen itselleen ja viininpunaisen Elviraksi nimetyn vaimolleen Helenille – kaikki samalla tinkimättömällä tyyllillä.

"Thunderbird tuli minulle viime syksynä sattumalta, vaikka olinkin aina tykännyt korimalista varsinkin Watson-tyyliin maalattuna mietona kustomina", Timppa selittää.

"Sitä tarjottiin vaihdossa erääseen

**Vähitellen rakentajalle kehittyy oma tyyliänsä. Timpan kohdalla linja alkoi muotoutumaan kuparinruskeasta '59 El Caminosta.**

Ford Thunderbird '59



Kuparinruskeus ja samppanjajoulun viidollinen eritys on hyvin edukseen kesäilman aurinkon laskeissa.

## Larry Watson kohosi korin linjojen parhaita puolita korostavilla scallop-maalauksillaan kustomkulttuurin legendaksi.

minulla olleeseen '32-lasikuitukoppaprojektin."

Koska malli oli ollut pitkään mieleisten hankintakohdeiden listalla, hän päätti pistää eurot jonoon ja vaihtaa roduprojektin kalliimpaan. Joskus takavuosina Jenkeistä uustuotu T-bird oli varsin hyvässä ja räpeltämättömässä alkuperäiskunnossa, muttei kuitenkaan mikään museoauto.

"Se ei ole mitään muista, eikä sitä ole myöskään hitsailtu. Maalipintakin oli minulle tulleessa alkuperäinen muutamia paikkamaalauksia lukuun ottamatta."

Eikä Timppalla toki ollut tarkoituksena sitä alkuperäisyyttä säilyttää, mutta aihio oli erittäin hyvä.

**WATSONIN JÄLJILLE.** Maalauksesta oli heti selvillä, T-bird saisi ylleen legendaarisesta Larry Watsonin Vino Pasiano Thunderbirdistä tutun kuvioinnin hieman mukailtuna. Selvää oli heti ainakin myös se, ettei autoa lähdeittäisi tyyliänsä kustomiksi, mutta maalauksessa noudatettaisiin täydellisesti

Watsonin oppeja. Kyseinen herrahan kuuluu kustomkulttuurin legendoihin, ja häntä voitaneen hyvällä syyllä pitää syynä uusien autojen miedon kustomoinnin suosion kasvuun. Vasta pari-kymppinen, Von Dutchia esikuvanaan pitänyt Timpan keksi 50-luvun lopulla kustomoida autoja maalaamalla ne siten, että scallop-maalauksella korin linjojen parhaita puolita. Uudessa Cadillac Broughamista haaveilut Watson hankki itselleen budjetinrajalaisuuden vuoksi uuden '58 Thunderbirdin, johon toteutti yhden varmasti maailman tunnetuimpiin kuuluvan maalauksen. Candyppuunin ja hopeanvärisillä scallopeilla koristeltu auto sai ilmeisesti syvänpunaisen värinsä perustalleen nimen Vino Pasiano, ja se sai jäljitteillään jo heti tuoreeltaan samasta ympäristöstä. Kyllä, Bellflowerin seudulla liikkui 50-luvun lopulla toinenkin vastaavilla grafiikoilla varustettu Squarebird, joka kylläkin oli pohjaväriltään sininen. Sittemmin kummit Watsonin autosta on rakennettu lukemattomia ja heraan oma autokin on palautettu alkuperäiseen

komeuteensa.

**MAALAUKSELLA KUSTOMOITU.** Timppa poimi T-birdinsä uudet värisävyt oikeastaan auton erikoisväriseistä, siten säilyneestä alkuperäisyydestä. Pohjaväriksi hän valitsi kuparinruskean ja kuului sen päälle hän ruiskutti samppanjajoulun värin. Pöytä värin väimeistä Timpan taitelutellen strajpein.

"Tein konepellin päälle ja kattoon raidat, joita Watsonin autossa ei koskaan ollut, vaikka mies niitä muiden autoihin ja hiukan myöhemmin rakentamassaan kuuluisaan '59 Cadillaciin tekiinkin", Timppa kertoo.

Korimutoksia hän ei Thunderbirdinsä lähtenyt tekemään, mällään on melkoisen kustomhenkinen jo tahtaan jäljiltä. Mäkeään Bellflowerin tyyliin kuluneita lake pipeja Timppa ei autonsa halunnut, vaikka sellaiset Watsonin Ukkoisissa olivatkin jo sen ensimmäisessä asussa.

"Ostettaessa auton alla olivat tyhmittä näyttäneet Torq Thrustit ja valttavat Isot renkaat, jotka vaihdoin peltivanteisiin



MOONIN LANCER-KAPSELEIN.

Yörenkaat korvattiin myös sopivamman kokoisilla miljonärivalkosivuisilla Goodyearin rätkkumeilla, jotka viimeistelivät period perfect -ilmeen.

Alkuperäinen 300-heppainen Thunderbird Special -nimellä tehtaan listalla kulkenut 352-iso lohko ja Cruise-O-Matic -automaatti olivat hyvässä kunnossa, eikä Timpan ole toistaiseksi tarvinnut tehdä teknikkalle mitään huoltohommia kummempaa. Auton korkeus saatiin tyyliin sopivammaksi katkaisemalla etujousista kierroksen verran.

"Täksä laitoin 2-tuumaiset droppipalat, siellä kun on lehtiäiset."

Mitään enemää Timppa ei T-birdinsä kalpaa – se on tällaisenaan mukava kesäkäyttöauto ja kunniamansioitus Watsonille. Se ei siis ole myöskään myynnissä.

Parakaasa Timppalla on työn alla monien mielenkiintoisten asiakasprojektien ohella '38 avo-Buick, joka valmistuu keväällä. Vuosi on vielä epävarma, mutta tarkoituksena olisi saada se valmiiksi kaudelle 2013. Joskus asiit kuitenkin viivästyvät kokeneemmälläkin rakentelijalla, varsinkin jos tulee muita pienempiä projekteja välillä. Buickin väliprojektina kun Timppa tuli tehneeksi myös Lincolnissa päivityksen, johon sisältyi uusien etuvalojen ohella esimerkiksi värin vaihto candyvähreään... **ETA**

Enemää Timppa ei kesäkäyttöautonsa toimivaan T-birdinsä kalpaa, ja valloksa siihen olisi mitään keksiskään ilman ylllyöntien pelkoa. No, ehkä ne lake pipet voisi vielä istata.

Alla olleat Torq Thrustit paksuin kumein Timppa vaihtoi siimpin miljonärivalkosivuisiin ja peltivanteisiin Moonin Lancer-kapselien.

**FORD THUNDERBIRD '59 • OFISTAJA:** Timo Hersti, ikä 48 • **PAIKKA:** Hyrylä.

**MOOTTORI:** Thunderbird Special 352 cid FE V8. **TEHO:** 300 hv. **VOIMANSIRTO:** Cruise-O-Matic -automaatti, takaveto. **ALUSTA:** edessä jousia madallettu kierroksella, takana 2" droppipalat. **KORIMUUTOKSET:** Watson-tyylinen scallop-maalauks. **VANTEEET:** 15" peltivanteet, Moonin '53 Dodge Lancer -tyypiset kapselit. **RENKAAT:** Goodyear 6.7015" miljonärivalkosivut