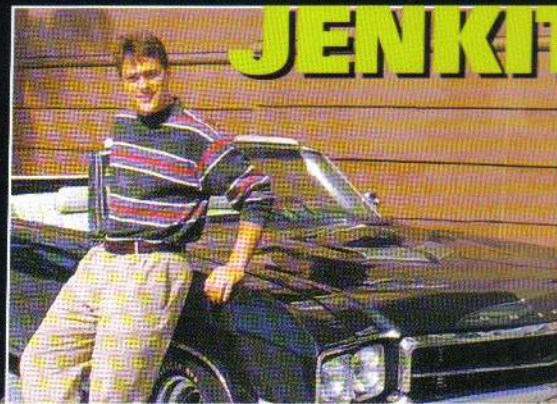


V8-PROJEKTI PELTISARJAT

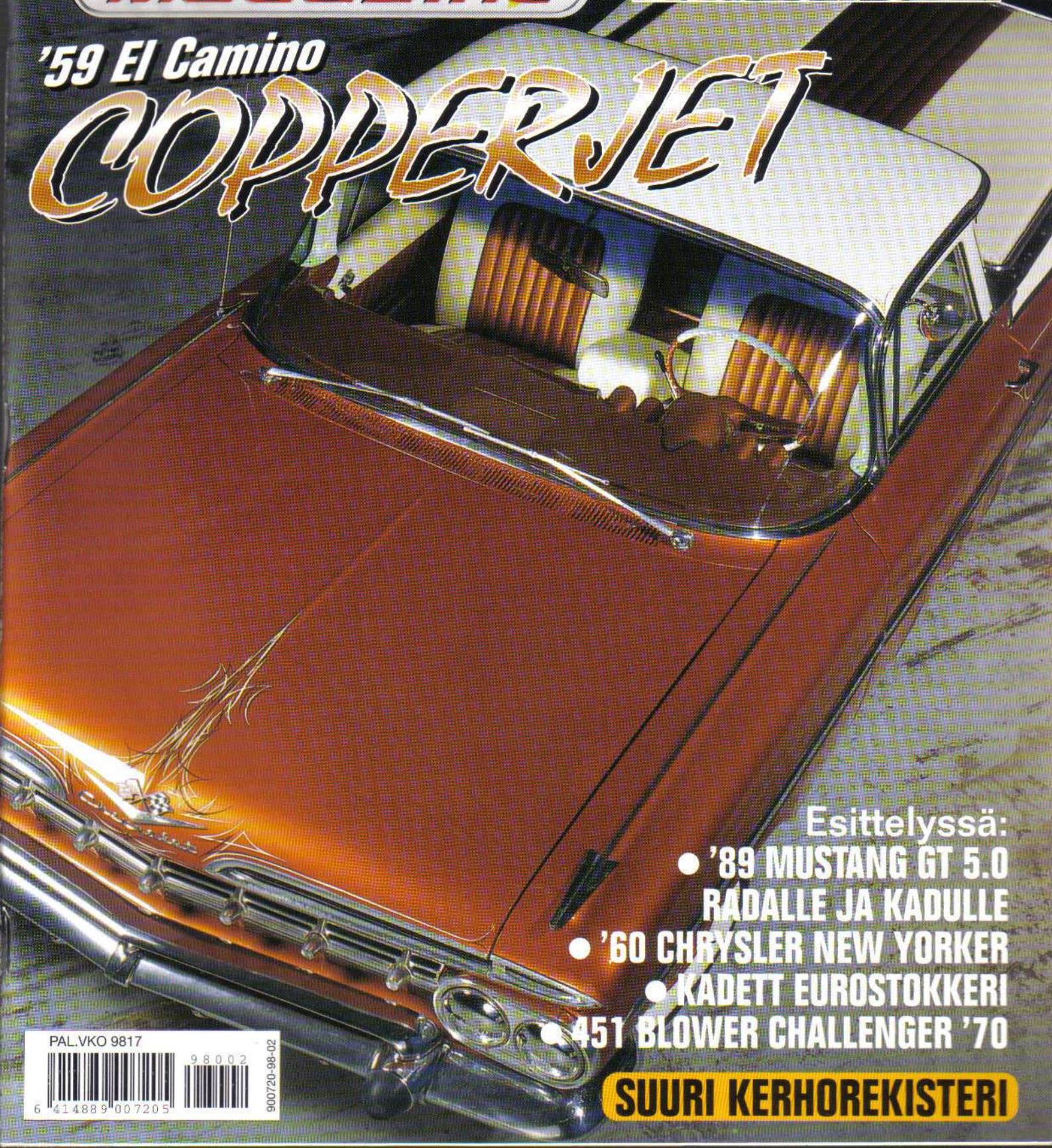
**TEEMU SELÄNTEEN
JENKIT**

2/98 Hinta 36 mk



'59 El Camino

COPPERJET



Esittelyssä:

- '89 MUSTANG GT 5.0
RADALLE JA KADULLE
- '60 CHRYSLER NEW YORKER
- KADETT EUROSTOKKERI
- 451 BLOWER CHALLENGER '70

PALVKO 9817



98002
900720-98-02

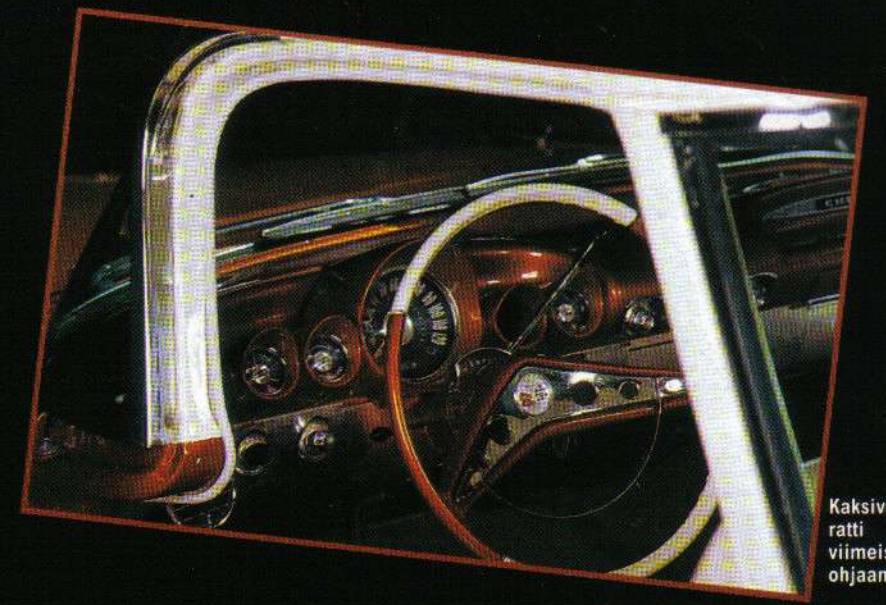
SUURI KERHOREKISTERI

'59 Chevrolet El Camino 305 TPI

Teksti Timo
Kuvat Teijo

COPPERJET

Mistä löytäis-äkkiä-käyttöauton,
eli miten läjästä ruostetta syntyi
'59 Copperjet!



Kaksivärinen
ratti
viimeistelee
ohjaamon.



Joskus tulevaisuudessa
takapyörät peittyvät
fender skirtseillä.

Timppa on puuhannut
kohta kymmenen
vuotta jenkkipelien
kanssa, ja tulosta
syntyy.

Ennenkuin päästään itse asiaan, niin vielä hieman taustaa, miksi päädyin rakentamaan Copperjetin käyttöautokseni.

Syksyllä 1996 sattui kaverin autoliik-
keessä silmiin auto, jonka olin aina ha-
lunnut itselleni customkohteeksi eli '51
Mercury! Auto syytti heti, ja vuosia hyvin
palvellut '49 Fleetline Letukka sai jäädä
Mercuryyn paikalle automyyntihalliin.

Mörkö oli ja on erittäin hyväkuntoinen
yksilö 4d kaappariovilla ja gangsteriipoil-
ia sun muilla himmeleillä, mutta ovien lu-
kumäärä plus katonkorkeus pisti silmään

pahasti. Asialle piti heti tehdä jotain ja
härveli olikin palasina tuossa tuokiössä.
Rautasahan kanssa heiluessani en hetki
muistanut, että Mercuryhän oli ainoa
käyttöautoni ja jostain täytyi hankkia joku
kottoero liikkumista varten...

Pickuppi tai paku sen pitäisi olla, mut-
ta töissä olin saanut veivata Hiacella niirin
paljon, että jaapanilaiset ei nyt oikein
syyttäneet.

EL RUOSTELÄJÄ

No, kaikki lehdet selattuani löytyi Veeka-
si-marketista kuva "hienosta" '59 El Ca-

minosta, joka näytti hintaansa nähden
varsin asialliselta ja nopeasti liikenteeseen
saatavalta kulkuvälineeltä. Eihän
auton myyjäkään maininnut puutteiksi
kuin pari pientä ruostereikää konepellissä
ja katsastusleiman...

Pikaiset tinkimiset puhelimesta ja pari
kaveria taalat taskussa matkaan kohti
Niisiä autoa hakemaan. Itse en päässyt
mukaan, joten luotin heppujen arvostelu-
kykyyn katsoa, että auto on siinä kunnos-
sa kuin myyjä sanoi sen olevan. Soitto öljy-
sheimkin pitäjästä vahvisti härvelin ole-
van ihan jees.

Joo, olihan se, mutta vain päällisin
puolin, kuten seuraavana päivänä tallilla
todettiin. Purin autosta sisustan pois,
ihan vain katsoakseni millaisessa kun-
nossa lattia on ja samalla kolusin koko
auton läpi. Miten taas sattui niin, että
veli jenkki oli parsinut pelin läjään lasi-
kuidulla, niiteillä, nauoilla, rautalangalla,
haloilla, pahvilla, vanerilla ja tynnyrillisel-
lä kittiä.

Kolme painokelvotonta sanaa suurella ää-
nenvoimakkuudella sanottuani, ajoin Mercu-
ryn ulos tallista ja räjäytin El Ruosteläjän mut-
tereiksi seuraavien kahden päivän aikana.

PELTIÄ JA VIELÄ KERRAN PELTIÄ

Runko ja kori käväisivät hiekkapuhalta-
mossa jo seuraavalla viikolla ja kenellek-
kään ei tullut enää yllätyksenä, että hissi-
koneenliimaa saisi levittää muuallekin
kuin konepelltiin.

Peltityölistä oli suurinpiirtein tällainen:
hytin lattia kokonaan, lavan pohja koko-
naan, takakyljet kokonaan, puolet perä-
laudasta, lavan takakotelot, hytin taka-
seinä, kattokourut, siipiin n. 20 erikokois-
ta plänttiä plus ovien ja etulokkareiden
normaalit 20 ruostereikää. Laitoin sa-
mantien tilauksen Chevy's Onlyn kautta



Etupuskurin grille guard on alkuperäinen lisävaruste.

COPPERJET...

Amerikkaan kylki- ja helmepelleistä. Niitä odotellessa aloitin peltityöt niiltä osin, missä pärjäsi kotimaisella metritavaralla. Hommat etenivät kohtuullisella vauhdilla ja reilun kuukauden kuluttua kori olikin jo muuten hitsattu, mutta kyljet uupuivat.

Samalla muutin hieman lavan ja hytin rakennetta. Lavan etupäässä pohjan alla on nykyään samantyylinen tavaratila kuin ns. uusikoppaisissa Caminoissa eli sinne pääsee käsiksi penkin takaa. Alkuperäinen takaseinähän on alas asti ummessa, jolloin korin pohjan ja lavan pohjan väliin jäi suuri kotelo hukkatilaa hytin seinän ja taka-akseliin väliin.

Kylkipeltejä edelleen odotellessa iskin rungon kimppuun. Jarrut uusiksi, kaikki kuluneet nivelet vaihtoon ja kiiltävä musta maali päälle. Uudet iskarit,

pakoputket, jarru- ja bensalinjat – niin runko oli taas valmis työnnettäväksi korin alle.

TEKNIikka CAMAROSTA

Tässä vaiheessa otettiin aikalisä, kun moottorikin olisi hyvä ruuvata kiinni ennen kopan takaisin pulttaamista. Olin jo vähän aikaa miettinyt, mitä senkin asian kanssa tekisi, kun auton oma nelisatanen motti ja 350 laatikko näyttivät myös kaipaavan huomiota osakseen. Nykyiset bensiinin hinnat ja auton käyttöautoksi tekeminen saivat kovasti pohtimaan muita vaihtoehtoja.

Pitkään ei tarvinnut ostopäätöstä pätkäillä, kun kohdalle osuivat kolaroidun Camaron 305 TPI-moottori ja TH 700 4R -laatikko. Hintakin oli heti kohdallaan, joten Camaron tekniikka modernisoitui laakista. Vanhalle motille löytyi ostaja samantien ja mikäs oli vihellellässä, kun moottoriswap-pi kävi kerrankin kuin elokuvissa.

Peltityöt saivat taas vauhtia uusien osien saavuttua. Projektin aloituksesta noin kolmen kuukauden kuluttua pultattiin alustastaan valmiiksi maalattu kori takaisin ajovalmiseen runkoon.

Siitä alkoivat mittavat maalauspuhjetit ja värien valinnan vaikeus. Neorexissa tuli käytä useamman kerran tutkimassa Sikkensin värikarttoja ja visioina oli löytää väriyhdistelmä, joka olisi tyyliin sopiva; jotain ihan muuta kuin suht yleiset punaiset, siniset, vihreät ja valkoiset tai niiden yhdistelmät.

Mielestäni valinta osui vähintäänkin nappiin. Metallinen kuparinväri korostaa auton linjoja parhaalla mahdollisella tavalla ja kermanvalkoinen tuo sitä kaivatua fifties-henkeä.

Pohjatöitä hinkatessa kului rattoisasti parin kuukauden illat ja viimeisetkin osat oli pintamaalattu loppukesästä 1997.

Auto kilkutettiin verhoon Primaan, jossa Vanttisen Lasse sai tehtäväkseen suunnitella koko sisustuksen. Mitään

muita visioita ei oikein ollut, paitsi värit, joiden tuli olla mahdollisimman lähellä auton pintavärejä. Ukko hoitikin homman kunnialla himaan värjäämällä keinonahat prikulleen saman värisiksi auton kanssa ja ompelemalla maukkaan tuckenroll-tyylisen kokonaisuuden. Pilkkuna öön päälle väsättiin vielä lavaa peittämään sisustuksen kanssa sointuva kate.

LEIMA JA LIIKENTEeseen

Vielä täytyi nikkaroida sähkötyöt. Eniten päänavaava aiheutti ruiskumoottorin piuhasarjat, jotka piti saada toimimaan auton oman sähköjärjestelmän ja mittareiden kanssa. Hommasta ei varmaankaan olisi tullut mitään ilman Topin sähköalan tuntemusta, joten kiitosta vaan. Jopa moottorin tietokoneen Service Engine Soon -varoitustulot on paikallaan Camaron omassa mittaristossa.

Sähkötyihin kun ryhdyttiin, niin tulipa samalla värkättyä oviin '62-mallisen



Lavakatteen raita jatkuu tyylikkäästi hattuhyllyyn.



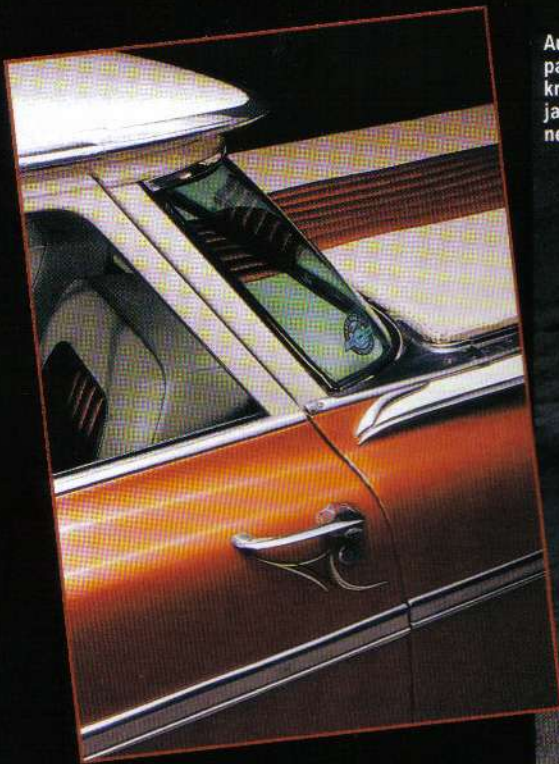
Sävy sävyyn -verhoiluissa ohjaamossa lisähohtoa tuo kojelaudan alapelti, joka on Impalan varusteita.



Rakentamisessa on haettu 50-60 -lukujen henkeä, jolloin mukaan kuuluvat Fiesta-kapselit ja valkosivurenkaat.



Autossa on paljon kromilistoja ja -osia, kaikki ne on säästetty.



COPPERJET...

Oldsin sähköfönarit, nykyaikainen hälytyslaite, keskuslukitus ja tietty kunnan stereot kaukosäätövehkeillä. Muista "elvis-varusteista" voisi vielä mainita kaikki tehostajat, ilmastointilaitteen ja sähkö-säätöisen jakkaran, joka on ehkä alkujaan Cadillacista, vuosimallista ei kyllä ole hajuakaan.

Käynti leimakonttorilla olikin lähinnä muodollisuus ja kilvet ruuvattiin kiinni n. 9 kuukauden kuluttua projektin aloittamisesta.

Koko tämän talven auto on palvellut jokapäiväisenä käyttöautona ja himmeli on toiminut erinomaisesti. Tekniikka on osoittautunut hintansa arvoiseksi, kulutusluke-mat pyörivät siinä 12 l/100 km tasolla ja tämä huom. talvella! Pientä höystä on vielä tehty, kun Amerikasta tilattu kuparinvärinen

matto ja Fiesta-kapselitkin vihdoinkin saapuivat tänne pakkaseen. Platu kävi pensselöimässä loppusilauksen maukkaiden pinstraiippien muodossa ja samalla auto sai nimekseen Copperjet.

Niin joo, nyt pääsee taas sen "oikean" projektin kimppuun, eli merkkuria silpomaan, mutta siitä sitten lisää joskus.



Rapa-Ripa ideoi nimen auton lennokkaista silivistä, ruiskumoottorista ja väristä.

Nykyiset bensanhinnat ovat mitä ovat, joten käyttöauton konehuoneeseen sovitettiin modernimpi Camaron ruiskutekniikka.