

SUURI 50-LUKU SPESIAALI

JENKKIAUTOILUN YKKÖNEN

Street & Race

8•93

Hinta 32,00 sis. Ivv.

**MAAILMAN
NOPEIN KATUAUTO**

ASTU AVARUUSLAIVAAN:

59

SIIPPI

JENKIT

HISTORIAA

ESITTELYJÄ

DODGE, FORD

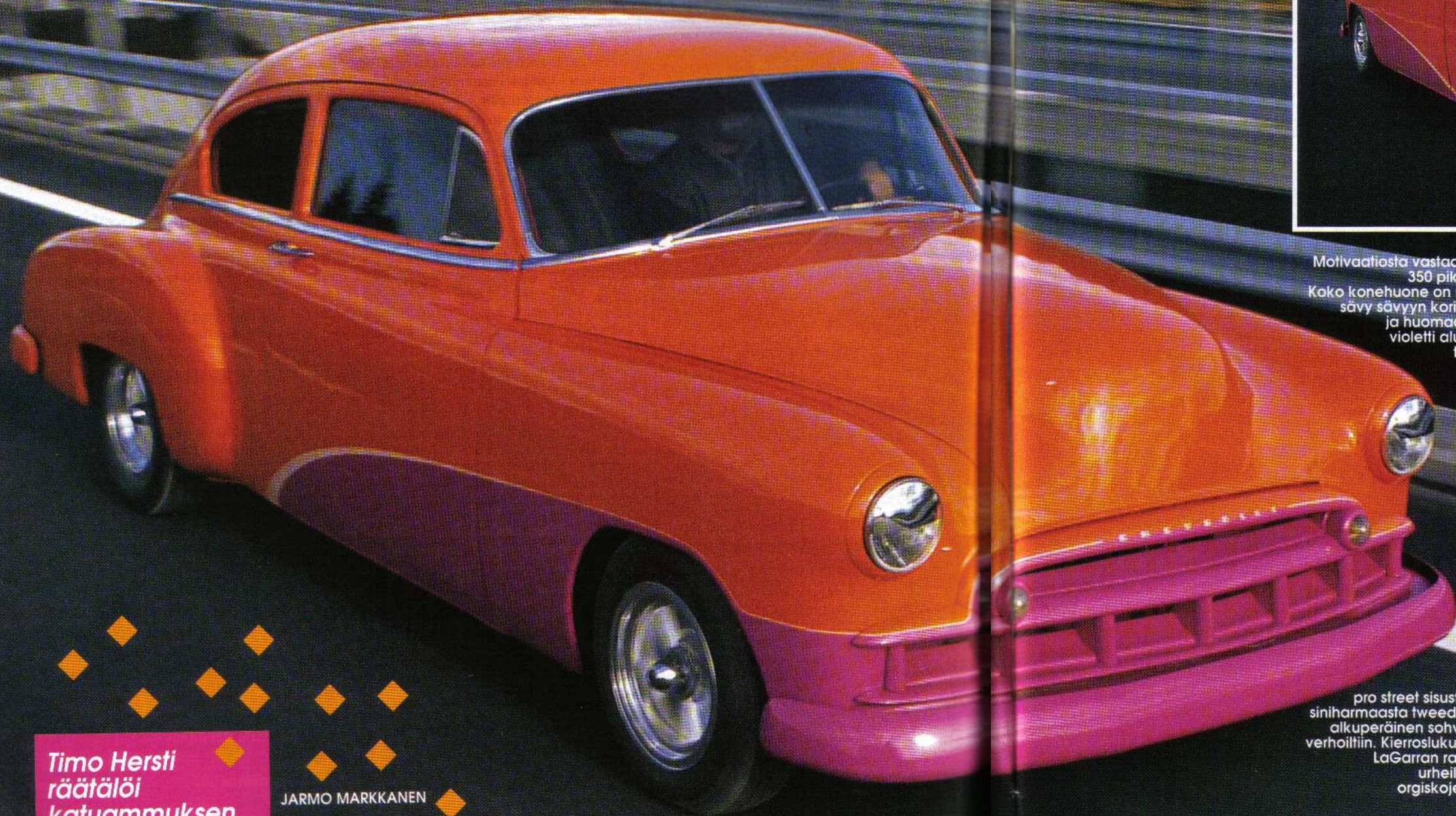
CHEVROLET

ja paljon muuta!



6 414887 284103
728410-93-8

**SUOMI-UUTUUS
49 CHEVY PRO STREET**



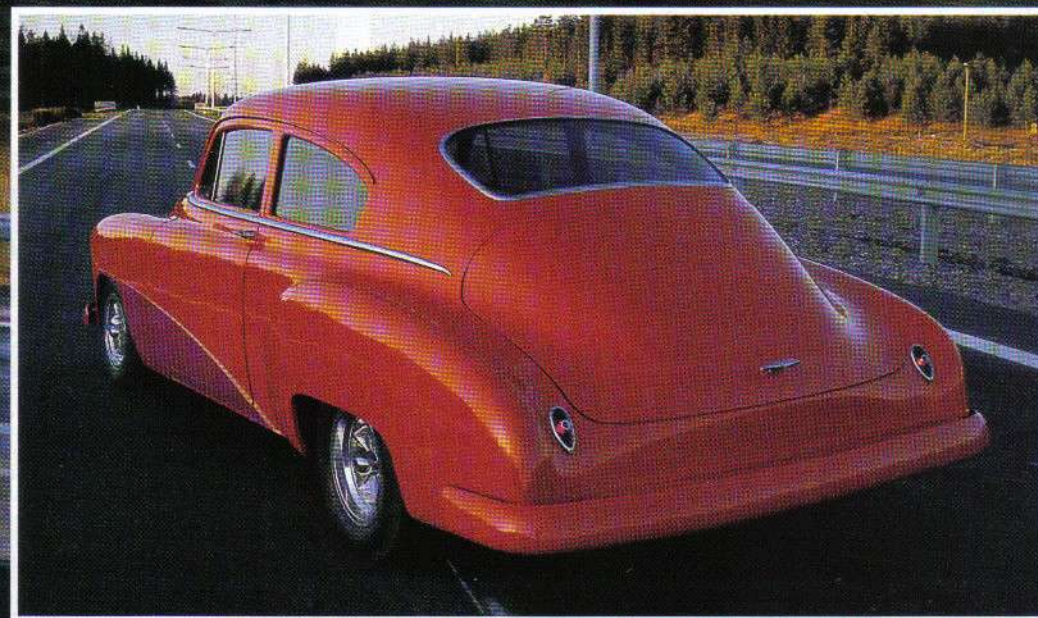
Timo Hersti
räätäloi
katuammuksen,
jollaisia on totuttu
näkemään vain
Amerikan teillä.
Pirteässä
sämpylässä
sykkii pirteä
Chevyn 350
pikkulohko.

JARMO MARKKANEN

1949 Chevrolet Fleetline Pro Street

HYRYLÄN HÄVITTÄJÄ

Yhtenäistä ilmettä saatiin,
kun takapuskurista
poistettiin pystykävyt,
hitsattiin palaset yhteen ja
värjättiin korin oranssilla.
1939 Fordin pisaravaloja
koristavat pienet, siniset
blue dotsit.



Motivaatiosta vastaa Chevyn
350 pikkulohko.
Koko konehuone on maalattu
sävy sävyyn korin kanssa
ja huomaa, kuinka
violettii alue jatkuu
täälläkin.



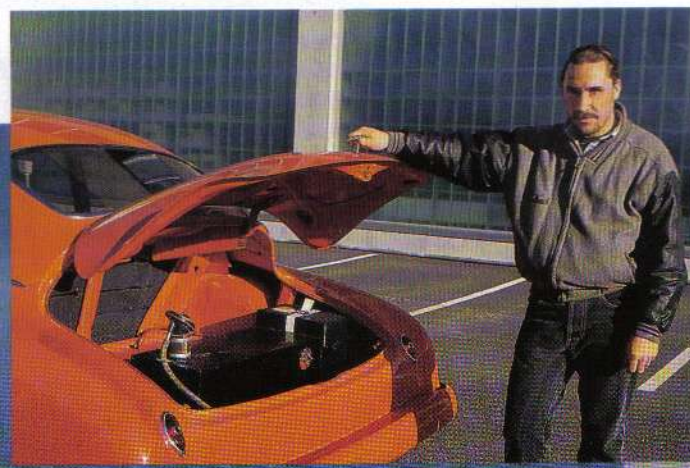
Maukas
pro street sisustus syntyi
siniharmaasta tweedistä, jolla
alkuperäinen sohvipenkki
verhoiltiin. Kierroslukumittari ja
LaGarran ratti tuovat
urheilullisuutta
orgiskojetauluun.





Kromia saa Chevystä hakea ja violetin maskin viimeistelee persikanvärinen tekstiitys.

Alustaa madallettiin tuntuvasti, mutta itse kori säilytettiin omissa mitoissaan. Tummat lasit istuvat hyvin kirkkaaseen maalaukseen.



Timo Hersti on luopunut matkalaukkujen kuljettamisesta ja takakontin täyttävät polttoainesäiliö ja akku.



Alusta tehtiin ajettavaksi. Fordin ysituumainen taka-akseli tuettiin coil over -iskareilla ja Impalan neliinlinkillä.



Hyrylästä, Tuusulasta tulee maassamme uusia uria laukova street rodi. Timo Hersti otti aihioiksi vähemmän rakennetun nelkyt-viiskytluvun vaihteen Chevyn ja valitsi tyyliksi pro street, jossa ulkonäköä enemmän panostettiin hyviin ajo-ominaisuuksiin.

Chevy on mainio esimerkki oikeaoppisesta street rod -ajattelusta. Ulkokuori on vanha, mutta tekniikka vastaa huomattavasti uudempia autoja; alustasta löytyy

jopa kolmekymmentä vuotta tuoreempia komponentteja. Painopistettä madallettiin, jousitusta jäykennettiin ja jarruja parannettiin. Kun muutokset vielä tehdään huolellisesti, niin ei ole mitään järkisyttä miksei rodeja sallittaisi ja hyväksyttäisi katsastuksessa.

Suomi-auto

Elettiin vuotta 1990, kun tapahtumat alkoivat kehittyä. Timolla oli työn alla avomallin 1957 Chevrolet, jossa oli puurtamista riittä-

miin. Hän ei edes etsinyt uutta projektia, mutta niin vain sellainen tuli tallin pihaan puoliväkisin.

– Yks kaveri kertoi, että Keski-Suomessa oli semmoinen ja semmoinen auto, joka vois olla kauppan. Sitä lähettiin uteliaisuutta katsomaan. Chevy oli niin hyvässä kunnossa ja halpa, että se oli suorastaan pakko ostaa pois, kertoo Timo.

1949 Chevrolet on alkuperäisen Suomi-auto ja Timosta tuli sen kolmas omistaja.

– Hauska pikku yksityiskohta oli mukana tullut rekisterikirja eikä nykymallin mukainen rekisteriote, jatkaa rakentaja.

Chevyä oli alettu rakentaa 80-luvun alussa, mutta inspis oli jossain vaiheessa loppunut. Pohja oli maalattu kirkkaankeltaiseksi ja kaikki etupään pultit olivat punaisia kuten sen ajan tyyliin kuului. Chevy ostettiin ilman tekniikkaa. – Ei kiitos, orgiskuton sai jäädä sinne. Jos en muuta siinä vaiheessa tiennyt, niin ainakin

sen, ettei auto tule koskaan liikumaan vanhalla tekniikalla!

Uskomatonta miten roddaus joskus on sattuman kauppa. Timo nimittäin ei koskaan ollut suunnitellut tai himoinnut street rodia...

Viisseiskan rakentamista jatkettiin ja neljäysi vain seisoi toista vuotta pihassa. Sinä aikana suunnitelmat katuhävittäjästä kypsyivät ja kun sen työaika koitettiin, tiedettiin tarkalleen mitä haluttiin.

– Ei kiitos, orgiskuton sai jäädä sinne. Jos en muuta siinä vaiheessa tiennyt, niin ainakin

Kori kuntoon

Koppa oli yllättävänkin hyvässä kunnossa. Helmat ja takalokasuojien reunat olivat kadonneet sekä pohjaa koristi pari pientä reikää. Runko puolestaan oli aivan ehjä. Etulokasuojat olivat matkan varrella vaihtuneet jonkin toisen auton osiin eivätkä istuneet kovin asiallisesti.

Timo tarttui hitsauskoneeseen ja parsi korin kasaan. Takalokasuojiin hitsattiin Jenkeistä ostetut valmiit korjauspalat. Helmat

väännettiin itse kantikoneessa.

Kori säilytettiin täysin alkuperäisissä mitoissaan, mutta sitä toki kustomoitiin hieman. Osa listoista sekä merkit raxittiin pois ja niiden reiät paikattiin umpeen. Puskurit ovat nekin auton omat, mutta takaa poistettiin pystykävyt ja palat hitsattiin yhteen. Takavaloiksi sovitetiin klassiset '39 Fordin tear dropit, joiden keskellä loistavat pienet blue dotsit.

Pohjasta korjattiin ruoste-vaurioit ja kardaanitunnelia korotettiin taka-akselin kohdalla, jotta uusien tukitankojen kiinnitysrauta mahtui paikalleen.

Uudet akselistot

Runko katkaistiin edestä, noin paloseinän kohdalta ja alkuperäinen etupää hylättiin. Tilalle sovitetiin 1975 Camaron etuakselisto kokonaisuudessaan ja pakettiin kuuluivat pallonivelet, kierrejouset, kolmiotuenta ja levyjarrut. Samaisesta Camarosta poimittiin myös rattiputki ja vaihteiston tuki.

– Swappi oli ajateltua helpompi, sillä rungot ovat yhtä leveät. Ainoastaan täytyi katsoa oikea kiinnityskulma, että auto saatiin haluttuun asentoon.

– Pykälät sanovat, että koko etupään saa vaihtaa kunhan hitssaumat tarkastutetaan. Joissakin rajatapauksissa voidaan vaatia lujuuslaskelmia, mutta tässä ei pitäisi olla ongelmia, jatkaa Timo.

Taka-akselisto on myös luvalista vaihtaa. Modernimpi ja alkuperäistä paljon kestävämpi taka-akseli on Fordin 9-tuumainen. Perään toteutettiin '65 Impalan alkuperäisillä tukivarsilla four link-tuenta. Tukirautojen korvakkeet otettiin myös Impalan rungosta ja ne kiinnitettiin neljäysin raamiin. Ajettavan alustan täydentävät kierrejousitetut coil over -iskunvaimentimet.

Pysähtymisen varmistavat edessä levy- ja takana rumpujarrut. Ne varustettiin nestejarrutehostajalla, jonka pienikokoisena saa siististi asennettua piiloon runkoon eikä maavara pienene.

Pikkulohko

Koneen vaihtoon tarvittavat luvat saatiin ongelmitta ja runkopalkkien väliin pultattiin uutta, tehokasta 350 Chevyn veekasivoimaa. Pikkulohko pitää sisällään nelipulttisen alakerran, takokampiakselin, alkuperäiset kiertokanget, 10:1 puristeiset männät, 292 turbo-kannet, ratasjakopään ja ka-

dulle melkoisen "kauhean" roller-nokan: asteita 316/319 ja nostoa 0.680 tuumaa.

Menoveden saannista huolehtivat Holleyn sininen sähköpumpu, Holleyn 750 cfm tuplapumpukaasari ja Victor Jr imusarja. Malloryn kärjetön jakaja hoitaa sytytyksen ja pakokaasut poistuvat peltisarjojen kautta avaraana tuplapakoputkistoon, joka päättyy taka-akselin kohdalle. Koneen vaakuuksena toimii Accelin kierrosrajoittaja. Huoleton ajonautinto kesähelteillä varmistettiin sähköflektillä, joka asennettiin alkuperäiseen jäähdyttimeen.

Jokainen Chevyn nähnyt tai oikeastaan kuullut aistii koneen pirteiden hieman epätasaisista, mutta erittäin asiallisista soundeista.

Koneen jatkona on TH-350 autotomaatti, johon sovitetiin 3500 kierroksen stall speedin 8" turbiini ja shift kit. Isonivelisen kardaanin kautta voima kulkee jo mainittuun Fordin perään, josta löytyvät levylukko ja 5.43 välitys.

– Peräruuvi tuli sattumalta ja on ihan mahdoton katukäyttöön: kone kiertää 80 km/h nopeudessa 4000 kierrosta. Tosin kyllä kiihtyy. Talvella tilalle vaihdetaan maltillisempi 3.90 välitys, huomauttaa Timo.

Kirkasta oranssia

Timo on melkoinen monitoimimies ja hän teki myös kaikki maalausten pohjatyöt. Varsinaisesta ruiskutuksesta vastasi Risto Luukka.

– Ideassa halusin noudattaa esittomia nykytrendejä, joten hallitsevaksi perusväriksi valittiin erittäin kirkas Porschen oranssi. Sitä täydentää perusvioletti kylkikuvio, joka jatkuu maskiin asti. Rajakohtaan hahmoteltiin eteenpäin kapeneva persikanvärinen raita, kuvailee Timo.

Maalausteemasta ei tingitty missään kohtaa ja oranssilla värjättiin niin runko, pohja, konehuone, takakontti kuin myös sisusta kojetaulua myöten. Tyylikkäästi violetti ja persikanvärinen raidoitus jatkuu konehuoneen puolella. Niin ikään puskurit, maski ja lampunkehukset maalattiin.

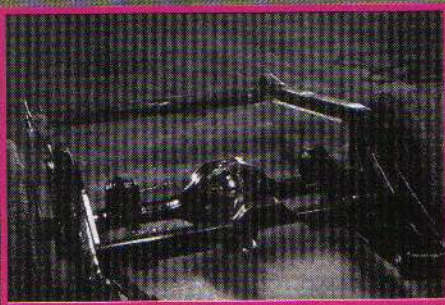
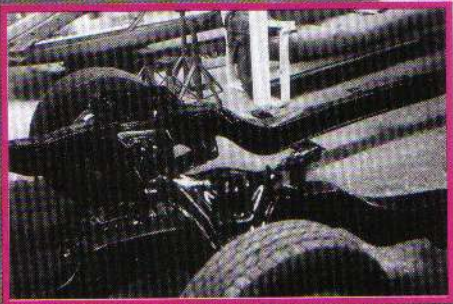
Kiiltäviä osia jätettiin Chevyyntä niukalti: ylin kylkilista ja ovenkavhat. Tyyliin sopivat erittäin hyvin ajattomien American Racing -vanteiden kopiot, joiden alkuperäinen röpelöpinta on kiillotettu hohtavaksi. Niillä pyörivät



Rodin riittävästä suorituskyvystä kertovat nopeasti katoavat takavalot ja mustat viivat, jotka jatkuvat jatkuvat...

Ara Suomi-kuuti oli astheellista ylösteidän hyvin säilynyt ja parhaimmat vuosivaiat löytyivät takakokonaistista

Vanha runko poikkesi muuttokokoaista ja tilalle hitsattiin '76 Camaron etupää kokonaisuudessaan. Nestetehostajalla käytettyä levyjärjestystä jatkavat pysäytymisen



Paran tui-linkä edoatessa se tuiokasta ja yläpää hakien kaja varten tui tyi tehdä yläpääminen paikallispötkki

Kappa hinkoitiin polttoaineeksi ennen moottoria. Kaikki pohjaa ruukkaa sisältöä ja korahuonetta myöten ruiskutettiin Porscheen oranssilla



edessä 165 ja takana 235 mm leveät renkaat.

Massiivista ilmettä ja toimivaa oranssin vastakohtaa luovat tummenneet lasit, jotka tehtiin alkuperäisten mukaan.

Sisäverhoilu on sanalla sanoen herkullinen ja todella onnistuneesti noudattaa jenkkiläisten pro street -ajokkien luomaa linjaa. Alkuperäiset istuimet ja itse suunnitellut ovipaneelit Car-verhoon ompeli harmaalla tweedillä. Sävy sävyyn verhoiltiin niin kattoverhoilu kuin lattiamatot.

Yleisön suosikki

Projektin valmistuminen otti pari vuotta.



- Sitä tehtiin harrastuksena aina kun aikaa ja viitseliäisyyttä oli. Itse työnä sanoisin, että tällaisen street rodin rakentamista ei kannata pelätä, sillä se on enimmäkseen täynnä selkeitä perusjuttuja, sanoo tekijä ja lähettää kiitokset: Chevy's Only ja Ripa.

Hyrylän hävittäjä valmistui viime tipassa sesongin päätteeksi ja syyskuussa Timo pääsi ensi kerran pommittamaan katuja. Van-Han Hot Hobby Car -näyttelyssä Vantaalla Timo kuskasi sämpylänsä niin yleisön kuin tuomareiden sydämiin: peoples choice ja autoluokan (kaikki autot samassa kilpailuluokassa) voitto!

- Talvella tehdään pientä viimeistelyä ja keväällä Chevy katsastetaan. Siinä ei pitäisi olla ihmeempää, onhan kaikki työt tehty tarkasti ja sääntöjen sallimissa rajoissa, sanoo Timo.

Paljastuupa samalla miehen haave seuraavasta projektista, jollaista on käyty tsekkaamassakin: 1949 Chevrolet Delivery! Ja farmarista syntyy tietysti - pro street.