

SAMARANI ELI JENKKIAUTOFRIIKIN MUODONMUUTOS LADISTIKSI

ARTO WIEDERHOLM

Koko auton sielu on ehdottomasti tolppa-4, jota ei ajamalla rikki saa. Wikipedian mukaan on eräs irkutskilainen sahatyöläinen ajanut Samarallaan jo 28,5 miljoonaa kilometriä ilman murheita perusmoottorissa. Ainahan toki syöttö, sytytys- ja kaasunvaihtojärjestelmä jotenkin oireilee noihin kilometreihin, etenkin kun ne ajetaan pääasiassa yli 50 asteen pakkasessa. Niinpä marssinkin ensi töikseni paikalliselle katsastusasemalle, jossa sain hyvin asiallisen kohtelun. Tiesin nyt, että tiettyjä muutoksia ja vahvistuksia tehden vain taivas on rajana.

Moottoriksi olin suunnitellut 62-Buick Specialin alumiinikasia, tuota samaa, jota eri versioina on istutettu aina Roverista Saabiin. Tuttavani Vladimir toi kuitenkin minulle Murmanskista iskemättömän Samarankuiperäislohkon liikkuvineen. Varastossa se oli seissyt, mutta korroosiota ei näkynyt missään, sillä joka paikka oli suojattu männyn pihkalla. Tuote on tuttu jokaiselle, jolla on neuvostoaikaan ollut onni saada esimerkiksi ruplaluottosorvi, jyrsin tahi muu työstökone. Kanneksi tarjosi Kemoran liepeillä majaansa pitävä viripaja Aho 2.02/1.60 Manleyn ProFlow rosteriventtiileillä ja pronssiohjureilla varustettua äärimmilleen portattua Lotuksen kantta Ultradynen nenäkepillä, 0,582 tuuman nostolla. Kelpaisi pipo kiinnittää ARP:n CroMO-pinnapulteilla ja Saschin siipimuttereilla. Kansi oli jo maksettuna hyllyssäni, kun kuulin Väinäjoen varaosassa (nimi vapaasti suomennettu - paikka sijaitsee Narvan lounaispuolella lähellä Kohtlajärven rajaa) kaupan olevasta suoraan Samarankuiperäiseltä tehtaalta toimitetusta kansipaketista, joka oli paikalliselta kulakilta jäänyt taloudellisista syistä noutamatta. Soitto pomolle, ja matkaan. Reissu sinänsä olisi oman storynsa arvoinen, mutta siitä joku toinen kerta. Enää ei edes kirvele. Joka tapauksessa sai ProFlow lähteä kattamaan jonkun Barracudan tai muun Corollan moottorin yläpäättä. Orkkis on aina sitä itseään.

Entäpä ulkoruokintapuoli. Sanomattakin on selvää, ettei tällaista pakettia syötetä millään teelusikalla. Hylkäsin heti kättelyssä ruiskut ja muut bideet, sillä eihän kyseessä ollut mikään dieseli. Moparin SixPack oli harkittava vaihtoehto, etenkin, kun sen sai linkitettyä progressiivisesti niin, että alussa vain keskimäinen kaasari operoi. Kun puolipohjaa sitten pakotettiin pannuhuoneen puolelle tosissaan, olivat lopuksi kaikki urut selällään. Kiihdytyspumppu löytyy tietysti joka yksiköstä, eikä vain keskimäisestä, kuten katuversiossa. Jotain jäi kuitenkin puuttumaan. Ala- ja keskierrosvääntö olivat kohdallaan, eikä nykimistä ilmennyt, mutta Samaralle tyypillinen "halolla selkään lyönti" -tunne, kun mono hitsataan tiskiini, jäi jotenkin pehmeäksi. Myöhemmin kuulin, että Garretin HP-bensapumppu K-Jetronicin esipumpulla olisi saattanut poistaa tuon vaivan. Tällöin olisi kuitenkin alkuperäinen tankki saanut siirtyä ponttooniksi kannattelemaan jonkun laituria, sillä se ei siedä kovaa sykkivää painevaihtelua. Ja alkuperäistä oli tarkoitus käyttää mahdollisimman paljon. Tässä vaiheessa lyötiin lukkoon myös varatankin tyyppi ja sijainti: 20 litran neuvostoaikainen kanttihinkki lattahässäkkään takaseinään, varmistus Shmershin kangasvyöllä.

Ei muuta kuin kaiken pelastava netti käyttöön. Yliyön surffailu kyrillisten puolella johti tulokseen, johon ainakin vielä olen ollut sataprosenttisen tyytyväinen.

Zigulin Togliattin tehtaiden tilavuusvirtaprofessorin Josif Zugasvilin laskelmia ei saisi ohittaa silloin, kun on kyse aivotonäläisen voimayksikön janon tyydyttämisestä optimaalisesti kaikissa ajo-olosuhteissa. Siispä: Jikovin rekisterikaasutin 1 1/8:n ensiökurkulla mekaanisesti ohjatun toison porauksen ollessa kokonaista 1 7/8 ameriikanyksikköä. Milläpä sitten myllyn tarvitsemasta ilmasta otettaisiin oravaa pienemmät pölyhiukkaset pois? Punaisena lankana oli tietysti vähäinen vastus ja imusykkeen hyväksikäyttö. Ensimmäinen loppuun asti istutettu esitys oli New Yorkerin orgisputsarikotelo KN:n suotimella. Värisävyksi olin suihkuttanut Moparin Race Hemi Orangen. Vaan odotapas, kun pani konehuoneen kannen kiinni. Ei käynyt! Useamman tuskaisenkin kokeilun jälkeen päädyin 1,08 jalan alkuperäiskoteloon lyhennetyllä imutorvella.

Kun Samara tuli minulle, hoiti sen höpinäputkiston virkaa MopoSportin rypyttömistä viikattu peltisari, Applen etutuubi ja Marteliuksen takasellainen, tietysti alapinnoitteella. Nämä saivat heti osoitteekseen Kuusakoski Oy:n. Tilalle vaihdoin Kovilin vakiot takaosastaan hieman hengitystä helpottavaan muotoon modifioituna, ja resonoivan peltisarjan tilalle laitoin venäläistä valutuotetta 60 asteen kulmalla. Ja desibelirajat alittuvat! Tehonsiirrossa kampailli kaksi tasavahvaa vaihtoehtoa. Eka ajatus oli HT 700 Hurstin limpulla ja 8-pulttisella kitkaperällä. Pidin kuitenkin kaikenlaista mehun vatkaimista muuntimissa tarpeettomana, uppoaisihan siihen muutama orlovilainen orhivoima turhaan. Loppupelissä asfaltin kärsimisestä vastaa viisiportainen synkronoitu pakkolaatikko á la Rossija. Vetarit ovat panssarivaunuterästä, sisempinä nivelinä tripondit, ulompina vakionopeusnivelet kolmen tuuman rullapesillä. Nyt sutii!

Korin perusmuoto oli alkuperäisenä minun silmääni passeli, mutta joitain muutoksia siihenkin tehtiin. Käytimme tallilla aivoriihimenetelmää, ts. kaikkia ehdotuksia mietittiin, mitään ei tyrmätty heti. Sanaa mahdoton ei tunnettu. Woodysta, eli puukylkifarkun ja Targa-katon yhteisjujasta se sitten aukesi. Targaa muistuttava vinyylipintainen b-pilari saisi jäädä ennalleen. Onhan väitetty, että ensimmäistä puoliavokattoa piirtäessään John Fitzgerald Targa olisi sirrisilmän tutkinut satelliittiteitse vakoiltuja kuvia ensimmäisistä Samarankuiperäisistä. Tosin Samara oli tuolloin nimeltään vielä suunnitelma Gaz 201. Ainoa kylkilinjaan tehtävä lisäys oli turvallisuudenkin vuoksi pelkääjän oveen asennettu Samsonite-lukitus liman hälytintä. Katto hiottiin 270-paperilla matakasi ja puhdistettiin kuuteen kertaan silikoninpoistoaineella. Pikakiljun valmistuttua pidettiin talkoot, ja seuraavana päivänä valmis pärekatto tervattiin. Valmiina se oli asiallisemman näköinen kuin kertaalleen paikoilleenkin asennettu Hortensia-roof. Sivuhelmojen ulkonäköä korostettiin suoraan Bemarista otetuilla Zenderin levikkeillä. Sulavalinjaisen Samarankuiperäisen ilmeen on pilannut mielestäni keula. Sen ilme tuo eittämättä mieleen neeke. . . , korjaan muunmaalaisen, toisen värisen henkilön eteenpäin rullautuneen alahuulen. Ei kun uusiin puihin siis. Olin jo pitkään tutkailut vastaantulevien autojen nokkapeittoja. Silmämääräisesti arvioituna 123-korisen MB:n torpedopellin keskiosan kaarevuus sekä sivulle että eteen oli sama kuin Samarankuiperäisen. Eikä vanhan silmä taaskaan pettänyt. Grillin johtotähkineen annettiin tulla reilusti eteen. Näin saatiin tilaa mahdolliselle

sähköflektillekin, ellei oma propelli pitäisi löylyjä rajoissa. Peltityöt pohjineen veivät leijonanosan rojeltä, yli 3 tuntia. Ensimmäinen maalausyritys Fordin Blum-Grazy evergreenillä sai muulta talliväeltä tylyn tyrmäyksen. Siispä hionta matakasi - käsin tietysti, sillä ei autoja myllytetä tehtaallakaan, miksi siis nyt. Lopulliseksi pinnaksi valikoitui tummanvihreä Miranol ilman Flakea. Ja katso!

Hihvipuoli oli mietinnöistä helpoimpia. Hyväksyttävissä ei ollut (Suomen asemia kuunnellessa) muuta kuin Jalta-radio integroidulla kolmen watin kajarilla. Vennäällä, pitkiä kuulostellessa olisi vaihtoehtoja löytynyt. Eetteriharavaksi ruuvattiin 27 tuuman kuitupiiska

vasempaan c-pilariin, kallistus 12 astetta eteen.

Sisustus on saanut olla toistaiseksi lähes koskemattomana. Ruuman etuseinään on kyllä jo ommeltu seospuuvillarätti Vileenin värisenä, ja siihen piikkilangalla Orjalan kalut. Yhteydenpito varikolle hoituu, kunhan tilatut heebelit saapuvat, venäläisellä handsfreellä (rukveeraparat).

Projekti on ollut antoisa. Alkuperäisiosien määrä todistaa panetteluksi väitteen, jonka mukaan tuotteliain venäläinen keksijä olisi Reguspatof (Reg. US. Pat. Off.).

