

3000 G

Chrysler 300C Hemi '05

Suomen johtavaksi blingamoksi noussut SK-Autosound muokkasi hillitynharmaasta 300C:stä sellaisen Gangsta-kärryn, että sen mallinimeksi sopisi paremmin 300 G.



Chryslerin 300C on monessa suhteessa mielenkiintoinen automalli jo sinällään. Se mulisti amerikan automarkkinoita monella tapaa. Paitsi, että se oli pitkästä aikaa aito, iso muskeliauto, se muistutti ulkoisesti pitkälti Bentleyä – ja oli todella paljon sitä halvempi. Mallinimikin oli legendaarinen, ja periytyi 1950-luvulta, jolloin Chrysler aloitti niin sanottujen kirjainsarjamallien tuotannon. 300A oli aikanaan, vuonna 1955 Chryslerin nopein ja tehokkain versio, ja sitä paria vuotta myöhemmin seurannut suuri siipiauto, 300C, pystyi vakiokunnossa jopa 237 kilometrin tuntinopeuteen. Noilla lukemilla se olikin aikansa nopeimpia tuotantoautoja. Moottorina kirjainsarjassa oli alkuaikoina aina vuosi vuodelta kasvanut Hemi, myöhemmin ”tavallinen” isoloikko, kaiken kaikkiaanhan kirjainsarjaa tehtiin aikanaan L-kirjaimen saakka.

1990-luvun lopulla kirjainsarjaa jatkettiin uudella ja tehokkaalla, mutta oudon etuvetoisella ja kutoskoisella 300M-mallilla, jollaisia löytyy Suomestakin reilusti. Sitten firma teki totaalisen suunnan muutoksen, ja päätti palata juurille. Uuden, paljon M:ää jyhkeemmän 300C:n tehokkain versio oli esi-isiensä mukaisesti takavetoinen ja varustettu 354-kuutiotuumaisella Hemi-veekasilla, joka luovuttaa 340 hevosvoimaa. Suorituskyvyssäkin löytyy, lähes parituhattakiloinen tankki kiihtyy 0-100 km/h 6,4 sekunnissa ja sen huippunopeus on rajoitettu 250 kilometriin tunnissa. Moottorin Hemi-nimitys itsessään tulee muuten puolipallon muotoisista (hemispherical) kansien palotiloista, ja 300C:stä on nykyään saatavilla myös 6,1-litraisella 431-heppasella Hemillä varustettu SRT-8 -versio.

Nykyinen 300C-malli eri versioinaan ja sisarmalleinaan on yksi tämän hetken suosituimpia showstopperiaihioita maailmalla, ja sellainen löytyy myös todella monien MTV:itä tuttujen artistien tallista – mikä on tietysti ollut omiaan lisäämään mallin suosiota.

Aito SuomiHemi

Jutun yksilö edustaa Suomeen tuonnin alkupäätä, ja on rekisteröity jo vuonna 2004. Sinällään edustavassa vakiokunnossa C:llä ajeltiinkin puolisoitoista vuotta, kunnes auton omistanut Uba vaihtoi sen kaverinsa Villen kanssa rakenneltuun Nissan 350Zetaan. GTi:n 6/06 –numeron kannesta tutun Avalanchen omistanut Ville, jolla oli noihin aikoihin toisenlaiset kiinnostuksen kohteet, myi Kolmesatasten saman tien eteenpäin.

Uusi omistaja Petri toimitti auton heti, loppukesästä 2006, rakennettavaksi SK-Autosoundiin, joka aloitti mittavat muutostyöt.

– Tavoitteena oli rakentaa taatusti huomiota herättävä, näyttelykelpoinen ja sopivalla hifipaketilla varustettu auto ennalta sovitulla budjetilla, SK-Autosoundin Samu selvittää.

Aluksi tilattiin korisarja, jonka JDM Factoryn Marko löysi kontaktiansa kautta suoraan Japanista. Kentsylen tyylikäs DUB/VIP-henkinen setti sisälsi koko-

JATKUU ▶

naisen etupuskurin, sivuhelmat sekä takapuskurin alahelman. Japanista tuli tosin ensin kaksi vasemman puolen helmaa, mutta onneksi oikean puoleinen saatiin jälkitoimituksena – joskin vasta auton ensimmäisen näyttelyesiintymisen jälkeen.

– Lasikuituosien laatu itsessään oli uskomattoman hyvä, eikä niitä tarvinnut muokata ollenkaan, vaan matakasi hiominen riitti, Samu kertoo ihmetellen.

– Toisaalta sitä voi edellyttää jo sarjan hinnan perusteella.

Raskasta hifiä

Äänentoistopuolella päädyttiin käyttämään Pioneerin monipuolisinta nuppia, AVIC-HD1BT:ä, sekä Rockford Fosgaten Power-sarjan erittäin laadukkaiksi tiedettyjä laitteita.

Äänen säätöön käytetään kämmenmikrolla bluetoothin välityksellä toimivaa Rockarin DSP:tä. Uusiksi muokattiin niin etu- ja takaovien alaosat kuin kojelaudan keskiosa ja yläpintakin. Ovipaneelit katkaistiin puolesta välistä ja niiden alaosin istutettiin eteen kolme ja taakse kaksi paria 6,5” midbassoja, joiden ympärille tehtiin vielä valaistut pleksisireneikat. Ovien yläosiin leivottiin paneelit, joihin diskantit istutettiin. Kojelaudan päälle muotoiltiin paikat kolmelle Pioneerin ohjelmälähteelle sopivaksi ja maalattiin.

Takakontin laitoihin asennettiin neljä 12-tuumaista subia suljettuihin lasikuitukoteloihin. Kaksi subia on kiinnitetty magneetit ylöspäin, kaksi taas magneetti alaspäin. Erikoisen ja todella siistin toteutuksen kruunaa kontin keskelle tehty kauko-ohjattava vahvistinteline. Kolme päällekkäin asetettua päätettä rullaa rakkimäisestä pinosta porrasmaiseen asetelmaan sähkömoottorin avulla. Näin asennus on näyttävä, mutta samalla jää käyttöön hieinan tavaratila, kun vahvistimet ovat päällekkäin. Ratkaisu mahdollistaa myös pääsyn tavaratilan välipohjan alle, jonne on asennettu kaikki ilmajousien ohjainkomponentit.

Myös takaluukun sisäkanteen tehtiin paneeli, johon upotettiin 6,5 tuuman kaiuttimet sekä ledirivistö. Viime silauksena paneeliin maalattiin kynäruiuskulla Rockarin logo. Hifiasennukset maalattiin auton alkuperäisellä hopeanharmaalla sävyllä, ja ne koristeltiin ulkokuoren liekkiteemaa mukailen. Kaikki sisäosien maalatut pinnat lakattiin mattapintaisiksi.

Alkuperäinen nahkaverhoilu purettiin, ja TiCaBon Tiiti muotoili istuimet paremmin silmään sopiviksi ja takapuolta tukeviksi. Penkit myös verhoitiin uudelleen tummalla ja vaaleamman harmaalla nahalla ja niihin ommeltiin tehosteeksi vaaleat tuplatikkaukset. Etuistuinten selkänojiin muotoiltiin paikat Pioneerin 6,5” näytöille, niskatuet piennettiin ja kuskin istuimeen asennettiin todellisenä luksusvarusteenä myös hieromalaite. Takapenkki muutettiin kaksipaikkaiseksi, keskimmäinen niskatuki poistettiin selkänojasta ja istuinosan keskelle tehtiin konsoli kuuden ilokaasupullolle. Konsolista tehtiin vaihdettava, toinen versio sisältää baarivarusteita...

”Esso-katto”

Sisäkattoon muokattiin kattokonsoli, johon upotettiin sarja ledivaloja. Konsoli maalattiin ulkokuoren mukaisella liekkiteemalla, ja alkuperäiset kauhukahvat ja sisävalot poistettiin. Hauskana yksityiskohtana katto verhoitiin tiikerikuvioisella (lue Esso) oranssilla kankaalla, joka rikkoo mukavasti sisustan muuten hillityn yleisilmeen. Samasta tiikerimateriaalista tehtiin muuten myös messukäyttöön hameverhoilija-Tiitille. SK-Autosoundin pojat saivat myös tiikerikuvioiset vyöt, räppäri Iso-Oo taas tilasi farkut ”Esso-lahkeilla”.

Ulkokuoreen osalta ei tyydytty pelkkien kuituosien lisäksi. Kylkien parturointi hoitui varsin helposti, alkuperäiset kylkilistat oli nimittäin poik-



Etuovien alareunoihin tehtiin asennuspaneelit kolmelle 6,5” midbassolle, diskanteille tehtiin paikat kyynärnojen yläpuolelle.



Takapenkin keskiosaan asennetun ilokaasupullon tilalle on olemassa myös baarivarusteita sisältävä konsoliversio.

keuksellisesti kiinnitetty ilman ruuveja. Tai helppous oli enimmäkseen teoreettista, nimittäin liimaa sai poistaa kuusi tuntia kädet ruvella...

Ovenkahvojen poisto ei sekään hoitunut ihan käden käänteessä, niiden jäljiltä jäivät melkoisen suuret reiät, jotka oli hitsattava umpeen. Tässä tapauksessa pelti ei myöskään saanut venyä kummempin...Oviin asennettiin sähkösolenoitit, joiden avulla ovet avautuvat kaukosäätimellä.

Takaluukun kannesta poistettiin Chrysler-merkki ja jääneet reiät hitsattiin umpeen. Mielenkiintoisena yksityiskohtana Chrysler-logo maalattiin luukkuun, tällä kertaa dollarinkuvalla varustettuna.

– Konepellin valulomia suunnittelin alkavani hitsaamaan migillä, mutta sitten huomasin koko konepeiton olevan alumiininen, Samu muistelee nauksien.

Lopulta luomet tehtiinkin lasikuidusta, ja ne muokattiin kiinteiksi jatkeiksi peltiin. Keulalle huikean silauksen tekee Bentley-tyyppinen billet-maske, joka ei siis ole kromipintaista muovia kuten monet samantyylliset halpaosat.

Rockarin harmaata ja liekkejä

Maalauksesta päätettiin tehdä kaksivärinen, ja toisena sävynä säilytettiin alkuperäinen harmaa. Näin välttyttiin ovenvälien ja konehuoneen ynnä muiden korinväristen paikkojen maalaukselta.

– Toinen, tummemmanharmaa sävy poimittiin Rockarin kamojen pinnasta, Samu valottaa.

Suuret alueet ja viimeisen kirkaslakkapinnan suihi SK-Autosoundin naapurissa Jarkko, erikoismaalauksista vastasi FAW-Designin Jeppe. Straipaukset hoiti Jude niin ikään FAW-Designilta. Tummemman ja vaaleamman harmaan rajaaja Jeppe taiteli liekkikuvion, jonka pohjalle maalattiin haamusponsoritekstit. Logot näkyvät vain tietyistä kulmista, kun toisesta suunnasta katsottuna ne sulautuvat liekkikuvion pohjaväriin.



Juden sutimat straipit jatkuvat myös uudessa kattokonsolissa.



Takakontin vahvistinpino liikkuu sähköllä mahdollistaen pääsyn käsiin tavaratilan pohjan alle sijoitettuihin ilmajousituksen komponentteihin.

KUKA KUSKAA

Petri
Ikä: adult
Ammatti: gangsta
GTI-diagnoosi: Sitä saa mitä ei tilaa



Takaluukusta poistettiin Chryslerin merkki, ja sen tilalle maalattiin dollarin kuvalla varustettu.

Lopputuloksena hienosta 300C:stä on tullut persoonallinen, mutta kuitenkin tietyllä tavalla hillitty ja edustuskelpoinen kulune, joka ei häpeä missään näyttelyssä missään päin maailmaa ja näyttelyssä sitä tullaankin kierrättämään. Petrin 300C:ssä on sopivasti show'ta ja sopivasti liitraitaa – niin kuin kunnon Gangsta Ridessa kuuluu ollakin. 50 Centille ei kuulemma Suomen-vierailun aikaan kelvannut kuljettimeksi äijälle varattu Town Car Limo, vaan alle olisi pitänyt saada vaikka Hummer. Jotenkin tuntuu, että tämä Kolmesatanen G olisi saattanut sopia tarkoitukseen...

JATKUU



speksit

Chrysler 300C Hemi '05

Moottori

» 5.7 32V HEMI V8 » AEM Brute Power Intake » NOS-ilokaasusetti

Voimansiirto

» 5-vaiht. automaatti

Alusta ja jarrut

» Airbagit.comin ilmajousitus ja säädettävät iskarit » alkuperäiset 345 mm levyt edessä, 320 mm levyt takana

Vanteet & renkaat

» TSW Carlton 22" » Pirelli 265/35 -22

Korimuutokset

» Kenstyle-korisarja (etupuskuri, sivuohjelmat ja takapuskurin alaosa) » Bentley-tyyppinen billett-verkko-maski » konepeltiin tehty valoluomet

» ovenkahvat poistettu » kylkilistat poistettu » takaluukun kansi sheivattu » erikoismaalaus

Sisusta

» istuimet muotoiltu uudestaan ja verhoiltu tumman- ja vaaleanharmailla nahoilla » hierova kuljetajan istuin » takapenkki muutettu 2-paikkaiseksi, sisäkattoon muokattu konsoli ledivaloin » ovipaneleita ja kojelautaa muokattu ja maalattu

ICE

» Pioneer AVIC-HD1BT -multimediaikeskus » 2 kpl AVD-W6200 -näyttö » Rockford Fosgate 3sixty 2 bluetooth DSP » 10 kpl T162S-midbassoja » 3 kpl 152S-keskiääniä » 6 kpl T1-diskantteja » 2 kpl T162C-koaksiaaleja » 4 kpl T212D4-subbareita, 2 T8004-vahvistinta » T1001-vahvistin

Teho ja suorituskyky

» yli 340 hv / yli 525 Nm » 0-100 km/h vakiona 6,4 s

Varusteet

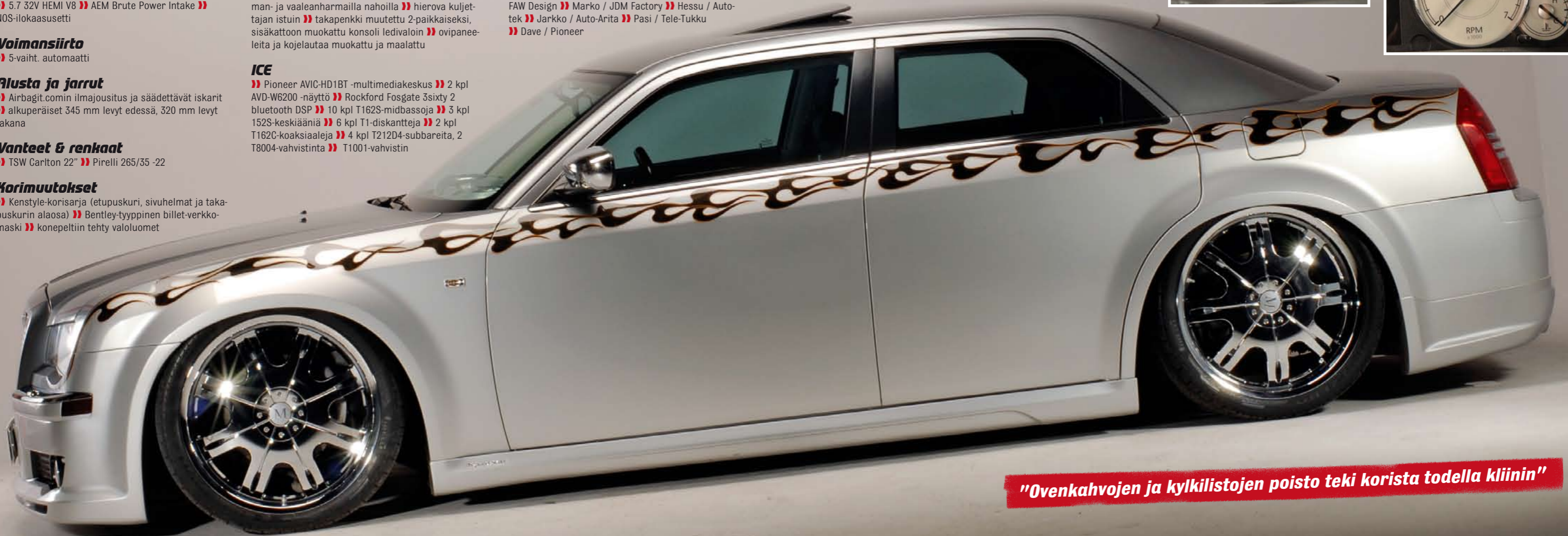
» kaikki sähkölelut » kattoluukku » automaatti-ilmastointi » peruutusutka* "essokatto"

Samu kiittää

» omistajaa hauska projektista » Jani, Mika, Iso-Ö / SK-Autosound » Tiiti / TiCaBo » Jeppe, Jude / FAW Design » Marko / JDM Factory » Hesse / Autotek » Jarkko / Auto-Arita » Pasi / Tele-Tukku » Dave / Pioneer



Tässä kuvassa näkyy liian paljon muutoksia kuvatekstissä lueteltavaksi. Huomion ansaitsevat ainakin uudelleen muotoillut ja verhoillut penkit sekä kuskin hieromalaite, jonka säädin näkyy istuimen kupeessa.



"Ovenkahvojen ja kylkilistojen poisto teki korista todella klinin"