



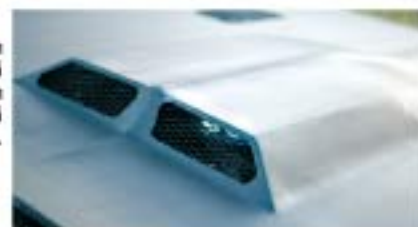
Mattamusta kuitukonepeitto on kiinni neljällä hood pinnillä. Ritilöistä kurkistavat Comp Turbon ahtimet.

Koimiosisten sivukuonojen muodot jätettiin ennalleen.

Tumman pleksin läpi hohtavat ledvalot luovat palaessaan futuristisen vaikutelman. Alkuperäisistä sähköistä käytettiin ainoastaan virtalukko.

Konepellin pähkä näyttää apukäsin näkövinkkelistä tältä.

Foose Nitro-kromiokot ovat näyttävä valinta. 10" x 20" takavanteen mahtuminen meni sen verran tukalle, että jousipakasta täytyi siirtää henkeli, joka pitää pakan kasassa.



si Comp Turbon CT461 P -trimmiä, joiden yhteenlaskettu massavirta on noin 120 lb/min. Tämä vastaa V8-moottorissa noin 1 000 hepan maksimivirtauksia. Alun perin kyseinen ahdin on suunniteltu 2,0–3,2 litran koneeseen ja 625 hevosvoimaan ahdinta kohti. Ahtopaine jätettiin maltilliseen 0,5–0,6 barin tasolle. Ruiskuksi valittiin Edelbrockin Pro-Flo 8-pisteruisku.

Painesykettä tasaamaan suunniteltiin painekotelo. Koska yksi sylinteri on iskutilavuudeltaan melkein litran ja kone täyttää kahta sylinteriä osittain yhtä aikaa, on kaasuläppien takana lähes kuuden litran vetoinen painekotelo eräänlaisena paineakkuna. Muutoin ilmaa jouduttaisiin imemään imuahdin huippuvirtauspiikillä kaukaa putkesta, mikä saattaisi johtaa imusarjan paineen epäedulliseen sykkeeseen. Kaikki turboihin liittyvät putket, laipat ja muut osat valmistettiin käsityönä. Välilähdyn tehtiin hitsaamalla kaksi normaalikokoista kennoa yhteen. Näin saatiin sisäänmenot molempiin alakulmiin ja ulostulo keskelle ylös.



Sävytetyn lasikaton läpi kelpaa ihastella tähtiä taivasta.

Luksusta lattiasta kattoon

Ennen sisustamista kabiini sai ylleen kerron Stingertin Roadkill-äänieristysmattoa. Peltinen kojelautta ja sen päällinen jätettiin alkuperäiseksi. Autometerin mittareille Samu teki vanerista ja lasikuidusta mittariston. Alkuperäisestä keskikonsolista leikattiin osa pois ja jatkettiin siten, että se ylsi kojelautaan kiinni. Konsoli, kojelautta, mittaristo ja turvakaaret maalattiin auton korin värin sointuviksi.



Läppäsiirron päälle tulevaa painekoteloä suunniteltiin tietokoneavusteisesti.



Penkeiksi valittiin Sparcon Milanot, jotka verhoiltiin uusiksi. Ovi- ja sivupaneelit tehtiin alusta lähtien; pohjalle kovalevy, muodot uretaanista, päälle lasikuitu ja lopuksi hi-onta sekä verhoilu. Takapenkin pohja tehtiin vanerista ja lasikuidusta. Sen päälle liimattiin eri vahvuisia vaahtomuoveja, jotka työstettiin haluttuun muotoon ja verhoiltiin. Turvakaarien peitoksi valmistettiin paneelit lasikuidusta. Verhoilumateriaaleiksi valittiin musta, sileä nahka ja harmaa Alcantara mikrokuitu. Tikkaukset tehtiin "Mopar-oranssilla".

Stereoiksi asennettiin Alpinen radioiPod-soitin ja sen perään DSP-prosessori. Etukaluttimina on JL Audion 6,5 tuuman erillisarja, diskantit kojelaudalla ja bassot ovissa. Akku sijoitettiin taka-akselin päälle, tavaratilan keskelle. JL-Audion 12 tuuman subbareille tehtiin suljetut kotelot lasikuidusta. Subikoteloiden väliin asennettiin saman valmistajan vahvistimet, joista toinen ohjaa aktiivisena etukaluttimaa ja toinen subbeja. Koonnitiin vanerista ja lasikuidusta paneelit, jotka verhoiltiin sisustan teeman mukaan nahalla ja Alcantaralla. Koston muodot määräytyivät turvakaarien mukaan, sillä ne yltävät aina takimaisiin jousenkiinnikkeisiin asti.

Kymmenien työtuntien jälkeen korjatut ja tinautetut takalokarit malettiin uudenvärisiltä. Lasikatte mallottama ja katon kaarevuusmuut tekivät.

Mutkia matkassa

Teknisiäkin murheita matkalle mahtui. Ensimmäinen yllätys oli jäähdytysveden pääsy pakosarjoihin, pakosarjan pulttien kautta. Mopareissa kun kaikki pakosarjan pultit menevät vesitilaan. Asennuksessa pultit jälkikiristettiin ensimmäisen käytön jälkeen, mikä avasi pulttien tiivistykset. Sen seurauksena koko halli täyttyi vesihöyrystä, jota tuli putkien täydeltä.

Toinen ongelma oli turbojen liika öljyn saanti, joka ilmeni sinisenä savutuksena. Se ratkaistiin tekemällä kaasarin suuttimelle paikka öljyniippaan, turbon päälle. Näin öljyn määrää on helppo säädellä. Öljyn vapaa paku öljypohjaan varmistettiin lisäämällä kampikammion huohotusta, ettei sinne syntyisi pienintäkään vastapainetta.

Ahtamisen tuottamat lisävaatimukset moottorinohjaukseen olivat liioilla Edelbrockin yksikölle. Harjoituksen jälkeen päädyttiin kotimaiseen, kilpailukäyttöön koeteltuun tuotteeseen, eli Tatch 6 Pro -ohjelmistoon. Sen Lite-versio tarjoaa kaiken sen, mitä rajunkin katuauton moottori tarvitsee tuottaakseen mahdollisimman paljon hyvin käyttäytyviä hevosia. Tärkein yksityiskohta on kampiakselille asennettu, 12-hampainen asentoanturikielie. Siten moottorin todellinen asento on selvillä koko ajan ja sytytysennakko ihanteellinen.

Ahdetussa moottorissa ennakon merkitys kasvaa rajusti nakutusvaaran takia. Nakutusta vastaan Tatchissa on ennakoja vähentävä toiminto, vaikkapa pienempioktanisemman bensan varalta. Tarkemman ajoituksen huomaa myös ajossa, moottorin pehmeämpänä käytöksenä ja pienempänä kulutuksena. Toinen merkittävä etu on sisäisen laajakaista-lambdan mukaan menevä, hyvin tarkka seosten reaaliaikainen säätö. Innovatiiviset ratkaisut eivät aina ole niitä helpoimpia, mutta kun hommat lopulta toimivat, on ratin takana helppo hymyillä. ☺



Hitsattavaa löytyi myös tuipelistä, joka oli lämpökäsitettävässä kinnossa.

Kymmenien työtuntien jälkeen korjatut ja tinautetut takalokarit malettiin uudenvärisiltä.

Lasikatte mallottama ja katon kaarevuusmuut tekivät.



Ratän leikkaamisessa ei voitu käyttää normaalia kattolaukkuleikkuria, koska reunojen säätimet tulivat liian lähelle kattopeltiä. Homma hoitui lopulta rällikällä. Myös lasikaton ipotus aiheutti päänsärkyä, kun kattopeltin reunan piti saada 6 mm L-mallinen kaantaus, eikä sopiva työkalu löytynyt. Lopulta pötkäukset tehtiin kantokoneella erillisin pelin-sukaleisin, jotka hitsattiin kattopeltin aukon reunan alle.



Kevennys-talokissa alkuperäiset puskurit vaihdettiin muotoilla tehtyihin lasikuituisiin.

Siuasta suorattiin Stinger Roadkill-äänieristysmatolla.



Ovipahvien ja sivupaneelien muodot haussa. Linjat haettiin uretaanilla, jonka päälle vedettiin lasikuitu.

Peräkotelin hifi-asennusten muodot määräytyivät turvakaarien mukaan, sillä ne yltävät aina takimaisiin jousenkiinnikkeisiin asti.

Chargerissa on Wilwoodin Ultralite-jarrut 12,75" levyillä ja nelimäntäisillä alumiinisatuloilla. Edessä on alumiiniravat ja rei'itetyt/uritetut levyt. Näillä tuli eteen kevennystä noin 15 kiloa.



Takavalot tehtiin alkuperäisiin kolyksiin. Tumman pleksin takana on Heilan ledvalot.



Tarpeeksi suurta cooleria ei löytynyt valmiina, joten sopira tehtiin itse, yhdistämällä kaksi kennoa vierokkään ja hitsaamalla yhteinen ulostulo ylös keskelle. Näin saatiin mahdollisimman yksinkertainen ahtoputkisto.

Hukkaportin asennelma yhdistää kollektorit. Portin jälkeiseen putkeen asennettiin viimeinen hiltsemään tuleva paikka. Putki loppuu eturenkään eteen, lokasuojan sisään.