



# Moonshine Express

Teksti: Tomi Eronen • Kuvat: Tuukka Erkkilä • Malli: Venla Savukja

**CHEVROLET SERIES 3200 PICKUP '57.** Kellontekijänä laajalti tunnettu pitkän linjan moottorimies Stepan Sarpaneva päätti rakentaa firmansa käyttöön vähän erilaisen työkalun, joka noudattaa viimeistellyllään miehen kelloista tuttua huolitellun raakaa tyylää.

**K**ellomiesten keskuudessa maailmanlaajuisesti tunnetulle Stepan Sarpanevalle kävi aikoinaan niin kuin niin monille meistä. Lukio meni miten meni, joten jatkokoulutuspaikkaa ei voinut varsinaisesti valita. Stepanin isä Pentti Sarpaneva oli korisuurinpitelijä, joten äitinsä yllyttämänä Stepan kiti päätyä hakemaan kultaseppäkoulun, minne ei kuitenkaan päässyt. Toisena vaihtoehtona olivat kelloseppäopinnot, ja siellä tärppäsi.

Kelloseppävalmistuttuaan Stepan päätyi opiskelemaan lisää kelloitaan kullattamaan Sveitsiin, missä hän teki myös toita esimerkiksi maineikkaille Piaget kellomekanikoille. "Ensimmäiset omat kelloni tein vuonna 1999", Stepan kertoo. Tuore kellontekijä tulikin pian tunnetuksi autojen ja moottoripyörien maailmasta lainatuilla yksityiskohdillaan, ja tilauksia kelloista alkoi kertyä siihen malliin, että vuonna 2003 Stepan perusti oman Sarpaneva Watches -yrityksensä, jonka kotipaikaksi tuli Helsinki. Autoja ja pratka miehiä olikin rakennettu jo vuosia. Uloitra ei sovi sitäkään tosiasiaan, että miehen vuonna 1999 suunnittelema Time Tramp -kello perustui juuri Harrikan kickstartin piinon-rattaaseen. "Amerikkalaisia vehkeitä on ollut laidasta laitaan, alkuperä-

Chevrolet Series 3200 Pickup '57



## ”Päätin hankkia firmalle työkalun, joka herättäisi ehkä ihmisissä positiivisia mielikuvia.”

sistä kustomoihin, ja aikoinaan oli myös korinvalhto. Kadetta ynnä muita eurooppalaisiaakin rakennelmia.”

Allekirjoittaneelle Stepanin autoista on jäänyt parhaiten mieleen 90-luvun alkuvuonna näytellyssä nähty huikea komea '55, jota näytti joka puolelta juuri tehtaasta liukuhilnalla rullanneelta.

”Alkuaan se olikin enemmän alkuperäisyyden kunnioittamista ja museoautoja, myöhemmin rakennetut alkoivat kiinnostaa enemmän. Oli minulla yksi '52 Chevykin, johon Kari B Mikkonen teki aika villin maalauksen.”

**TOISENLAINEN TYÖKALU.** ”Pick-upin rakentaminen lähti siltä, että minulle tulee näiden kellojen tekemisen kanssa työaika 15 000 kilometriä vuodessa. Sikälihan olen onnekas, että vain vähän näitä kelloja Suomessa, vaikka iso osa niistä päättyi Aasiaan. Firman käytössä olevan '98 Transporterin mittarin oli kertynyt kuitenkin jo puoli miljoonaa kilometriä, joten päätin hankkia firmalle työkalun, joka herättäisi ehkä jotain positiivisempia mielikuvia ihmisissä”, Stepan selittää.

Ei idea mitenkään yhtäkkiä Stepanin päähän palkkautunut, vaan haave 50-lukuisesta autoavasta oli lyvenyt mielessä jo parinkymmenen vuoden ajan.

Pari vuotta takaperin sopiva alho laitetiin hakuun.

Sopiva, tummanvihreä '57 Chevy Pickup löytyi varsin nopeasti US-Tradingin kautta. Ajokuntoiseksi kutsutussa aihiossa ei ollut jarrua, mutta se oli alkuperäinen V8 ja maalauslaitto, ja osittain täydellinen.

”Muille ei ollut niin väliä, vaikka se olikin vähemmän haluttu pitkä malli. Tämä 3200-han on yhtä pitkä kuin 3/4-tonniset kuorma-automaismmat 3600set.”

Vaikka pituutta on melkein puoli metriä tumpasta 3100-stappista enemmän, on pitkälavainen tosiaan perinteinen puolen tonnin paku.

”Pitkästä lavasta on oikeasti hyötyäkin, tohon menee moottoripyörä suoraan kyytiin”, Stepan toteaa.

**TEHTY AIETTAVAKSI.** ”90-luvulla tuli viletettyä autotallissa aika paljon aikaa, nyt totesin järkevämmäksi etsiä projektille toisen tekijän ja keskittyä omiin töihini”, Stepan jatkaa tarinaa Letukan rakentamisesta.

Vastuu Letukan rakentelusta annettiin Hersti Auto-Shopille, joka purki auton ensi töikseen ooliin. Runko hiekkapuhallettiin ja maalattiin, ja siihen ledtiin tarpeelliset muutokset ajettavuuden modernisointia ajatellen. Niitä tuli-

kin kutoitullisen paljon, koska Stepan halusi autosta nimenomaan päivittäisessä ajossa toimivan käyttövehkeen. Alkuperäinen etuakseli korvattiin hammastanko-ohjauksella varustetulla Heidsin Mustang II -tyyppisellä apurungolla, joka sisälsi myös 11-tuumaiset levyjarrut. Takapään Fordin 8-tuumaisista perää tukemaan tuli nelijäseninen TPI-ruiskuku ja OÄ:n colloverit. Eteen asennettiin myös madallavat olka-akselit, jotta auto saatiin lähelle katuja ilman ilmajousia.

Käyttövarmuutta ja parannusta taloudellisuuteen haettiin myös muulla tekniikalla, joka koostuu '84 Corvetten vakioakselista 3500-pitkälukosta ja 80-luvun puolivälissä Vanista kotoisin olevasta nelivaihteisesta automaattista.

”Täysin remontoitu ja blueprintattu moottori löytyi yhdeltä tuhtavaltani, ja se koottiin ensimmäisessä vaiheessa kaasarin kertra. Tulevaisuudessa koneeseen on tarkoitus asentaa takaisin sen alkuperäinen TPI-ruiskuku Megasquirtin ohjauksena ja samalla moottorin muuteleaan flexifueliksi. Täytyyhan sitä vähän ympäristöäkin ajatella”, Stepan selittää. L.

**METALLIN SIELU.** Viimeistelyn suhteeseen Stepanilla oli selvät väköt. Sisusta käytin läpi 50-luvun hengessä alkuperäisyyttä kunnioittaen. Penkki verhoitin kuitenkin tuok 'n'rolli tyylillä punaisella ahdolla nahalla ja Väntisen Lasse tallellisellä sisävalaistuksen penkin värisen koristeetikan verhoilunpeneelin. Vaihteenvalitsin säilytettiin rattipultissa, jonka päähän kiinnitettiin uudelleen maalattua alkuperäisrukkia.

”Halusin säilyttää shifterin rattipöydässä senkin takia, että auton piti ajettua istuimien-palkat kolmelle. Kaikille asennettiin myös uudet turvavyöt.”

Vaikka hytti vaikutti hyväkuntoiselta, kyllylä siitiin puhallettiin uusiin, samoin hyttiin tyypilliseen tapaan ruostuneet alakäynnit. Paikattavaa löytyi myös oven alareunasta, astinlaudoista sekä takalokasuojien etuosista. Lavasta jätettiin siinä olleet lisälaidat pois, ja lavan pohjan lankut uusittiin. Uu-siksi menivät myös kaikki kumiosat sek sekä kromipinnat. Kuten puskurit, ovenkahvat, maski ja lampunkäytösset – oikeastaan ajan autossa ei kyllä hankittaisi kromipinnoja.



Alkuperäisenä säilytetty ohjamo maalattu koljelausta myöten kiiltävämältä. Kojelauda ja sisäkaton verhoilu muusilla aidoilla nahalla Lasse Väntisen.

Chevrolet Series 3200 Pickup '57

Chevrolet Series 3200 Pickup '57



Lavan lankut on tehty uusiksi ja käsitetty meliäivavahalla, koska lakkipinnan arvettiin halkellevan kosteudesta.

Moottorina on blueprintattu '84 Corvetten 350, joka on tosin toistaiseksi varustettu monipistekrukaan sijaan kaasuvälineillä. Pakarisarjat ovat myös perinteisiä pakisarivyyppiä.

toja ollut, vaan puskurit ja maski oli maalattu liian värillä. '57-han eroaa sinällään edellisistä muokkaloista selvimmän juuri äveriäämmin näköisellä maskillaan.

”Dudet säilyvät eteen ja taakse toimitti kuitilla. Heti alkuaan minulla oli mielessä, että autoon pitää saada 18-tuumaiset peltivaanteet. Netissä kuitenkin kirjoitettiin, että nuo Wheel Vintiquesin isot Rally Wheelsit olisivat huonolaatuisia ja lähtökohdaisen kieroja. Ostin silti teliaiset huuhista väliittämättä, ja täsapaioitettessa kävi ilmi, että ne olivatkin hyvin suorat – ihan samaa luokkaa kuin uusien autojen alkuperäisvaanteet.”

Kun on nähnyt Sarpanevan suunnittelemaa kelloja, ei ratkaisu jättää kori peltipuhalle pinnalle ihmetytä yhtään. Stepanin kelloisakin kun toistuvat puhtaasti, välillä raa ankin näköiset metallipinnat.

Ihan puhtaasta peltipinnasta ei kuitenkaan

ole Pickupin tapauksessa kyse, vaan puhallettu pelti on suojattu lakalla.

”Ensinnäkin vedettiin kirkas lakka, joka ei näyttänyt hyvältä, joten päätin ruiskuttaa mattapintaa. Metallipinta on sinällään komea, mutta kun puhtaaseen metalliin vedetään maali-

päälle, siitä ikään kuin katoaa sielu”, Stepan selittää ja jatkaa: ”Ihmiset tulevat usein kokeilemaan pintaa ja huutoasemalla joku kysyi äskettäin, että onko pinnan patina alto. Miten sen nyt ottaa – onhan se, tavallista.”

**Faktaa**

Chevrolet Series 3200 Pickup '57 • Omistaja: Sarpaneva Watches • Paikka: Helsinki.

**MOOTTORI:** '84 Corvetten 350 CID V8, puskurivaihteinen, tuplapulttikko. **VOL-****MANSIIRTO:** TH700R4-automatti. **Fordin** **8"** perä. **ALUSTA:** Heidsin Mustang II -etupää putkivaijerisilla ja hammastanko-ohjauksella. **droppioika-akselit.** takana 4-link ja

**QÄi-colloverit.** **JARRUT:** Wilwoodin 4-puskurivaihteiset sarjat ja 17" levyt edessä, isot rummut takana. **VANTEET:** Wheel Vintiquesin '18" Rally Wheelsit. **RENAKAT:** 235/55 R18. **Sisusta:** Tuok'n roll -verhoilu alkuperäisen sohvanpenni, uusi tittirattiputki.



”Kun puhtaaseen metalliin vedetään maali päälle, siitä ikään kuin katoaa sielu”, Stepan selittää.