

FORD-MIEHEN PÄIVÄUNIA:

KASIFONIA PANNUHUONEESSA

Teksti Arto Kylmänen, kuvat Hannele

Rumpety, rumpety, rumpety, rump, rump...roaari Näin soi kivipesty Ford-faanatikon Kimmo Lappalaisen mielessä öin ja päivin. Kerran kuullun legendaarisen soundimasiinan — Ford 427:n - kasifonia ei antanut rauhaa ennenkuin moinen poppikone oli keulilla omassa 1967 Mustang Hardtopissa!

MEDIUM RRRR...

Syksyllä -88 vihjaisivat Leppänen Bros. Kimmolle heillä olevista Ford 427 Medium Riser sylinterikansista, aidosta Medium Riser 8V-imusarjasta sekä asiaankuuluvista tuplista Ford-Holley 625 cfm kaasuttimista. Hurahdus kapineisiin ja sitä myöten uppoaminen eksoottisten Ford-kompo-

nenttien mereen oli tosiasia. Ostettava on, tuumi Kimmo.

Ikävä piirre tällaisissa High Performance/Race-palikoissa on että niin moni itseään "ruuvajaässänä" pitävä on niiltä peukaloinut vuosien varrella suorituskykyä parantaakseen ja lähes aina huonoin tuloksin. Ilmeisesti jokainen Ameri-

kan takamailla asusteleva heppu on mielestään nerokkaampi ratkaisuissaan kuin kokonainen Fordin tekninen suunnitteluosasto.

Kaasuttimet, jotka ovat maineikkaan Holleyn Fordille (Fordin tarkkojen speksien mukaan) valmistamat, vaativat runsaasti työtä palatakseen taas alkuperäiseen toimintamoodiin. Ne luonno-

427

JA TARINA ALKAA

Alussa oli mies, joka haaveili oikeasta sporttista Amerikan pelistä. Pienen tutkailun ja asiaan paneutumisen jälkeen mies päätyi Fordiin, eritoten Mustangiin. Mäntyharjulta löytyi kullanuskeaa Ford Mustang HT 1967, joka miellytti tarpeeksi saadakseen ostopäätöksen aikaan. Kyseinen Mustang oli uutena aloittanut taipaleensa Kuopiossa autoliikkeen omistajan kesäautona, ollen siellä melko pitkään ennen lähtöään "kierrokselle". Vuonna 1985 Mäntyharjulla Mustia tutkiskellessa havaittiin jo pieniä puutteita kunnossa: Sisustuksessa ylimääräisiä merkkejä, pieniä kulumia, Keystoneit alla, ilmaiskarit takana, alustassa pientä epämääräisyyttä. Nämä eivät kuitenkaan miestä tavattomasti häirinneet, sillä jokaisessa tämänikäisessä autossa on pientä laitettavaa jos mieli saada aiheista mielensä mukaisen. Mies osti auton ja päätti aloittaa.

PUUHASTELUA

Pientä puuhastelua siis tarvittiin. Ensimmäiseksi jo haalistunut kullanuskeaa väri peitettiin kirkkaan punaisella Candyapple Red -sävyllä. Uusitut huippuluokan Koni-iskunvaimentimet vakaavoittivat menoa kesän ajoissa.

Seuraavana talvena työharjoituksia jatkettiin laajemmassa mittakaavassa. Musta, alkuperäinen sisustus kunnostettiin uuden veroiseksi. Ulkoasussa silmää häirinneet himmeät listat ja merkit uusittiin. Alustan nivelet uusittiin. Jouset vaihdettiin Fordin omiin HiPo-jousiin. Jarrut huollettiin. Alustaan lisättiin säädettävät Handling-kallistuksenvakaajat; eteen tuuman ja taakse 5/8":n vahvuiset. Lisäksi originelli 289-4V moottori, nelivaihteinen Top-Loader manuaalivaihteisto sekä taka-akselisto nostettiin pois ja siivottiin huolellisesti. Ei siksi, että niissä olisi ollut vikaa ja ne olisivat kaivanneet huoltoa, vaan silkan siistin ulkoasun tähden.

Pisteeksi 1:n päälle hankittiin alkuperäiset NOS pölykapselit ja asennettiin ne uusien orkiskokoisten valkosivurenkaiden kanssa ensisennusvanteille. Keystone Raidersit pantiin kiertoon. Näillä eväillä Mustang oli kuin raikas tuulahdus kuuskytluvulta. Auto ja mies myös palkittiin Ford Mustang Owner's Club of Finlandin koontumisajossa vuonna 1987 arvostetulla kerhon "Vuoden Auto" -kiertopalkinnolla.

Kaikesta tästä huolimatta ei auto tällaisenaan tyydyttänyt, sillä Rumpety-rump soundi voimistui takaraivossa koko ajan...



Kaksi 625 cfm Ford/Holley -kaasutinta lymyää "Cobra"-ilmanpuhdistimen alla.

Lehden mennessä painoon saimme iloisen viestin: Auto on juuri-ensi yrittämällä läpäissyt muutostasastuksen!

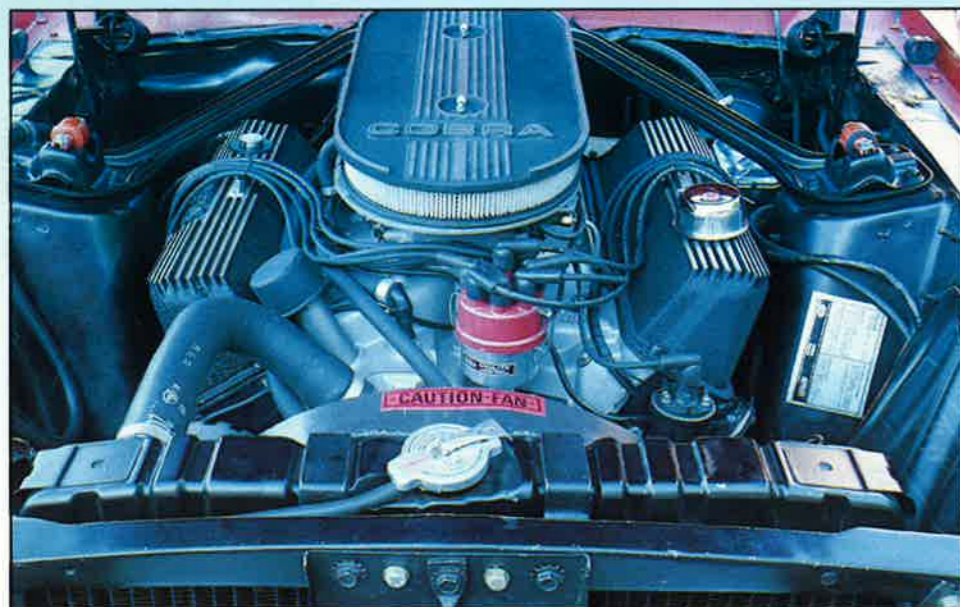


...jatkoa edelliseltä aukeamalta

liesiä purettiin ja lasikuulapuhallettiin sekä vietiin rekonstruotaviksi tunnukselle Ford-virtuosisille Auto-Harrasteeseen. Siellä havaittiin kaasutinmaakareiden aikaansaamiseksi lähes kaikkea mahdollista pienistä tulipaloista alkaen: Kaikki tasopinnat — samoin läppäakselit — olivat kieroja, sokeitten laippojen sadasosien tarkkuudella koneistetut bensareijat oli surutta porattu kaksinkertaisiksi ym. Kaikki korjattiin ja läppäakseleille tehtiin tefloniset puslat. Modifikaationa vaihdettiin alkuperäinen hieman hidas Hot Pipe -rikas-tinsysteemi moderniin sähköiseen ryyppyyn.

Alumiininen kahdeksanreikäinen Medium Riser -imuraja omai taasen pari murtunutta venttiilikopan pultinreikää, mutta ei sen järjestyttävää, ihme kyllä. Helicoil teräskierteet pultinreikiin ja lasikuulapuhalluksella siistiksi — voila, imuraja tuli valmiiksi. Voi kuinka helppoa tämä onkaan... vaan kuinkas kävikään sylinterikansien kanssa? Huonosti, arvaavat terävät lukijat. Niin kävikin, mutta siitä tuonempaan.

Alunperin kannet "duunattiin" erään koneistamon toimesta hyvällä hinnalla vastaamaan Kimmon odotuksia hyvin toimivista kansista. Tässä vaiheessa ei ollut vielä varmaa tietoa siitä, tulevatko ko. kannet saamaan aitoa 427-lohkoa kiinnitys-alustukseen, sellaiset kun ovat melko hankalasti saatavilla. Eliikkä moottorin yläkerran palikat odottivat valmiina tallin hyllyssä mahdollista käyttöä tulevaisuudessa. Tästä johtuen oli mah-



Rautakakku on kuorutettu alumiini-imurajalla sekä ryyplakatuilla Cobra dress-up varusteilla. Kain Shelby'n konehuoneeseen kurkistaisi (lukuunottamatta Malloryn optista jakajaa, joka vielä vaihtuneekin parempaan).



Eikö teistäkin kaasupoljin vaikuta kutsuvallalta? Virheettömässä sisustuksessa asustava auton henki kuiskalle korvaan: "Paina, paina enemmän...". Vain tosimies voi pitää päänsä kylmänä autolla ajaessaan.

dotonta testata komponenttien toimivuutta ja reklamoida puutteellisuksista vastuullisille työn tekijöille kohtuullisen takuuajan puiteissa.

Kimmon LeMansin Cobra-syndrooma kuitenkin paheni pahenemistaan...sielu janosi kasifoniaa.

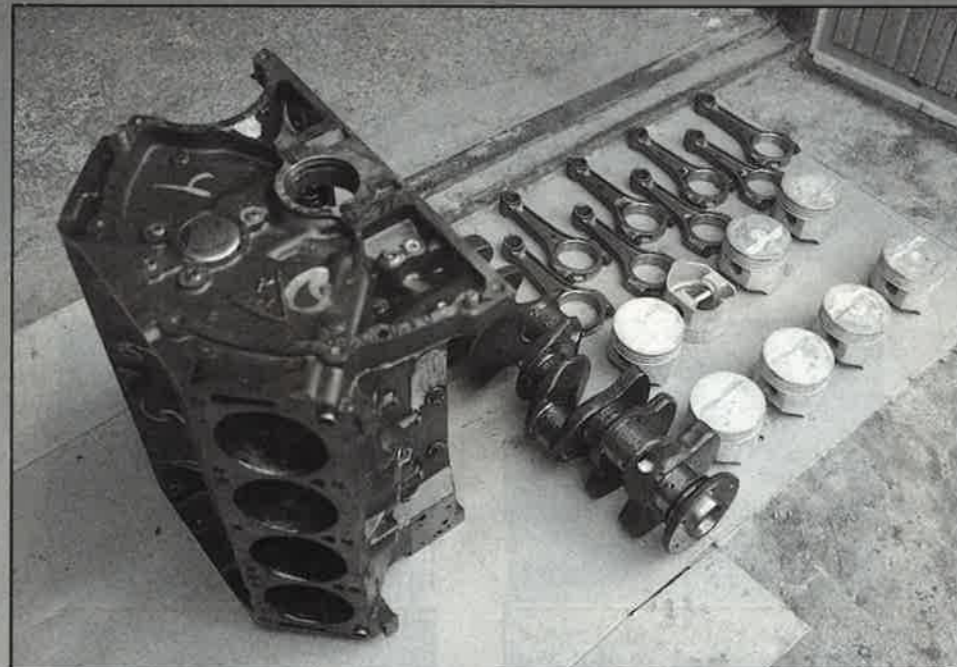
POLTE PAHENEEN

Edelläkuvatut kapineet tallin hyllyssä polttelivat paatunnuttakin originaalifireakkia siinä määrin, että niille oli hankittava seuraava. Voihan tekniikan vaihdon yrittää tehdä alkuperäisillä osilla ja niinkuin Ford olisi sen tehnyt, rauhoitteli mies vastustavaa ääntä sisällään. Osatoimitettiin otettiin yhteyttä ja esitettiin reipas toivomus 427:n alakerrasta ja oheislaitteista — mielellään tehdäsuusia, kiitos.

Radikaali askel oli nyt otettu ja Mustangia ryhdyttiin valmistelemaan voimappia varten. Samalla käynnistettiin paperisota aiheesta, sillä vuoden 1967 Mustangia ei ole saanut tehtaalta ko. moottorilla. Shelby GT 500:sta tehtiin 50:n yksilön erä 427 MR-koneella. Ainoa vuosi, jolloin



Auton tasopisteet säilyvät takaluukkuun kurkistetessaakin: Tällaista ruudullista "kernimuovia" näissä uutena käytettiin.



Parikymmentä vuotta sitten säilyttyä Ford NOS -komponentteja juuri pahvilaatikoista kaivettuna ihasteltavaksi.

yleensä mitään 427-versiota sai Mustangiin oli 1968. Tällöin tarjottiin muutamana kuukauden ajan optiona 427 Low Riseria.

SILMÄT KIILUJAT TALLI-ILTOINA

Iso kone kaipaa reilut röörin toimiäkseen ja siksi talvella -88 kasvatettiin alkuperäiset 6 mm bensalinjat 10 mm kaliberiin. Myös tuplapakoputisto taivuteltiin isommasta 2.5" putkesta. Järeämpi nelipinoinen 9" taka-akselisto "Traction-Lok" kittikalukolla osottaui "must"-hankinnaksi koneen voimavaroja pohdittaessa. Harvahkon 3:00:1 perävälityksen otaksuttiin sopivan mainiosti näin kevyeen autoon. Tällaisen paketin eräs osatoimittaja kokosikin valmiiksi yksiköksi. Vaan keväällä koetettaessa tuntui auton takana olevan sanelimyyli. Takuukorjauksen jälkeen tuli perästä keivöllinen voimansiirron kolmanneksi lenkiksi.

Loppukaneetiksi siirrettiin akku painojakautuman tähden takakonttiin ja virran siirrosta keulaan huolehtii 50mm-fd- Anakonda kaapeli. Moottorikauppiailta vain ei kuulunut sykähdyttäviä uutisia. Rump-soundi häiritsi enenevässä määrin yöunia. Autollakaan ei juuri huvittanut ajella, kun se tuntui jotenkin "vajaalta". Eikä todellakaan löydy lohkoa Suuresta Amerikan Maasta, pohti Kimmo.

PÄIVÄUNISTA TODELLISUUTTA

Apu löytyi viimein kesällä -89 hyvältä kaverilta, joka lenteli usein USA:n suunnalla. Kaveri tiesi itärannikolla vaikuttavan vannoutuneen Fordmiehen, joka on huomaavaisesti taltioinut firman New Old Stock 427 -tavaraa. Häneen otettiin yhteyttä valokuvien kera ja kerrottiin milaisesta projektista on kysymys. Äijä mietti asiaa ja lähetti faxilla tiedon uudesta Side-Oiler -öljynkierrolla varustetusta 427-lohkosta, uudesta risiinporatusta LeMans-teräskampiakselista ja sarjasta LeMans-kiertokankia. Kaikki muutkin tarvittavat komponentit löytyisivät samasta paikasta. Maanantaina saapuessa faxissa oli päätökselle arvokkaiden osien ottamisesta varattu huima tunti aikaa. Yes, please! -viesti lähti samantien takaisin. Ankaria rahajärjestelijä ja torstaina lennettiin kauppa tekemään. Seuraavana maanantaina kannettiin ihania, rasvaisia Ford pahvilaatikoita talliin palvottaviksi.

TOSI PUUHA KÄYNNISTYÄ
 Fordin laatuluokitusten mukaiset varastorasvat istuivat sitkeässä ja niitä pesekeltiin pitkään, jotta saatiin nuolaisukelpoinen puhtaus aikaan. Seuraavaksi oikaistiin veivien kierteet piporuuveja varten. 11:1 takomännät molyrenkaineen, spirolockeineen ja kelluvine tappeineen herket-

tiin silmukoihinsa sekä suoritettiin kokonaisuuden täydellinen tasapainoitus. Kaikki öljykanaavien aukot camferoitiin. Nyt päästiin aloittamaan koekasaus. Pientä tahmeutta esiintyi ja syytä mietittiin pitkään. Viimein selvisi, että lohko (parikymmentä vuotta vanha) on elänyt vuosien mittaan ja linjahoonaus muuttunut, vaikkakin 427:t kulkevat tuotantolinjalla vanhennusuunin kautta. Ratkaisuna uusi linjahoonaus ja ristiinpultatun lohkon spacerpalat merkittyinä oikeilla paikoillaan, oikein päin ja oikeassa momentissa. Vain näin hoonauksesta tulee virheetön.

Kasaustoiminta jatkui. Nokka-akseliksi oli valittu katukäyttöä ajatellen 300-asteinen hydraulinen malli ja se ajoitettiin tarkasti kohdalleen. Rullajakopäätä peittämään pultattiin lohkolle lisävahvuutta antava valurautainen kotelo. Pureuduttiin Hi-Volme öljypumppuun; vaihdettiin sen käyttöakseli järeämmäksi ja shimmittiin öljynpaineet 75 psi:n lukemaan. Asennettiin mekaaninen suurteho bensapumppu paikoilleen. Asennettiin loiskelevy öljypohjaan. Sovitettiin valmis yläkerta kohdalleen ja kiristettiin useassa vaiheessa momenttiinsa. Loput apulaitteet ruuvattiin kiinni ja niin oli vuorossa koesovitus tiukka konehuoneeseen.

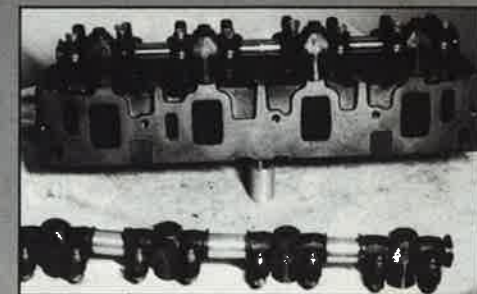
Ei mahtunut. Mustangin pannuhuone on tälle leveälle lyhytikuiselle moottorille todella ahdas koti. Nyt havaittiin jarrupääsilynterin olevan tarkemallia ja siten seitsemän millillä oikeaa leveämpi. Ford-kamaa tilalle ja johan mahtui!

Ford LeMans -ruuvauksessa edettiin HD-jäähdyttimen ja tuuletajan kehän asennuksiin sekä koko pitkät tie edelleen leikin loppuun asti, jolloin nielaistaan tyhjää ja suoritetaan ensistartti.

KARJASU HELMIKUUN PAKKASIIN

Tallinluisassa helmikuun iltana 1990 väännettiin vapisevin käsin virta-avaimesta... ja mitä kuuluaan: Rumpety, rumpety, rump, rump! Miljoona pientä hiirtä vilisti onnesta pitkän selkärankaan.

Puolen tunnin koekäytön jälkeen palautettiin Musti talliin ja myöhemmin tutkittiin otsa rypyssä mikä kumma tuo ihmisen omiukselta sylinterikansissa. Ahaa! Kansipahvi vuotaa, mutta miksi — nehän ovat juuri huolella asiantuntijoiden laittamat? Konepäijälle syyniin, jossa osoittautui "tarkistettujen" tasopintojen olevan kierot. Samalla päätettiin tarkistuttaa kaikki muukin oikealla asiantuntijalla vielä uudestaan. Väärin shimmatut tuplat venttiilijouset shimmittiin tasapareiksi ja vielä siten, että joka jousen alle tuli saman verran shim-milevyjä. Soikeat ohjurit korjattiin, kolmikulmaiset seetipinnat saatettiin oikeanmuotoisiksi ym. Myös pakoventtiileistä löydettiin kolme outoa venttiiliä ja niin päätettiin koko pakopuoli uusia



427-moottorin (Low-, Medium-, High-Riser-) kansien kannavissa se suurin ero pääasiassa pillee. Medium Riserissa ne ovat tämän korkuiset. Joka kansityyppille on vastavasti oma imurajansa. Keinuviipukaussissa on nähtävissä tehdyt ns. "turvapuslat".



Kytkimeksi riittää kapeilla alkuperäisrenkailla normaali isolohkon kytkin. Alumiininen erittäin kevyt HiPo-vaihtipyörä on spesiaalivaraa.

rosteriventtiileillä. Imupuolella säilytettiin Fordin omat venttiilit.

Lisäksi mäntien venttiilitaskut siivottiin — ei detonaatio iske. Ehkä tärkeimpänä modifikaationa poistettiin keinuviipukausselaista pitkittäisjouset ja korvattiin ne alumiinikangesta tehtyillä tarkkuuspuslilla, joiden päihin jätettiin tila terässhimmetä varten. Näin estyy suurien katastrofien synty työntöankovaurioiden sattuessa.

Gurun puuhatussa kansien parissa oli Kimmon aika pohdita tallessa hieman kitkaisen käynnistymisen ongelmaa. Koneen ollessa sopivasti pois nokalta avattiin se uteliaana uudestaan: "Pyhä päittäislaakeri!" kaikui huuto maan alla. Nimitettiin kampiakselin päittäislaakeri oli vaurioitunut liian pitkän kytkinakselin johdosta. Oikea kytkin akseli löytyi onneksi vanhalta 427-mieheltä Pasi Mikkoselta.

Ikävän välilooffensiivin päätyttyä päästiin taas sovittamaan voimappia terveine kansineen kotiinsa Mustin pannuhuoneeseen. Ruuvauksella pelattiin taas ja vihdoinkin starttaus: Mylly pyörähti hereästi käymään ja kävi myös todella puhtaasti nostattaen yleviä ajatuksia vuosien 1966 & 1967 LeMans-voitoista. Vuosista, jolloin Enzo Ferrari puri hattuaan ja Henry Ford II kilisti samppanjaliasaan.

KONEPULTTI KIINNI JA BAANALLE

Oikea Popkone soitti kauan kaivattua musiikkia Kimmon korvaan, mutta tien päälle ei vielä päästy. Konepelti ei luonnollisesti mennyt kiinni. Medium Riser -imuraja nousee sen verran korkealle, että reikä peltiin on välttämätön. Reikä tikattiin ja peitoksi sovitettiin (tietenkin) Fordin oma mattamusta "Short Boss"-scoopi. Lisälma ahtaassa takalan kuumassa pannuhuoneessa on sitaipaitsi enemmän kuin tervetullut.

Stereoita ei tuikka Ford-mies edes viitsinyt kytkeä, "kaikki sieltä lähtöisin oleva musiikki on silkkaa tuubaa kunnan kasifoniaan verrattuna" totesi Kimmo ja läimäytti pellin kiinni.

Ei tarvinnut kahta kertaa pyytää kirjoittajaa koeajolle, kun tilaisuus vihdoinkin vuosien odotte- lla jälkeä joutui. Ajo oli vaikuttava. Nykypäivän "isoihin viisiliitrisiin" kaseihin tottuneet ihmiset eivät osaa oikein kuvitellakaan, kuinka "vanhajan seitsemäliitrisen" isolohko vääntää maailman yösalaisin. Tällainen lyhytikuis- nen pata lisäksi kiittää hanakasti 6-7000 rpm lukemiin ja arvatkaapa miltä se silloin kuulostaa: Roaaaaaaarrrrr! Harvoin kuitenkaan on näin tehokas moottori (muistaen silkan kisataustan) tuntunut yhtä joustavalta käyttäjä ja samalla haluk- kaalta pieneen leikkiin, tiedättehän... "Kultaseni, eikö varvastasi kipristäisi yhtään?"