

KAHDESTI ALOITETTU

Rovaniemi

JONI PAASO EHTI JO KERTAALLEEN KUOPATA ALOITTAMANSA COROLLA-PROJEKTIN JA MYYDÄ OSATKIN TOISEN AUTON TIELTÄ. VANHA SUOLA ALKOI KUITENKIN JANOTTA A JA ROLLA SAI UUDEN MAHDOLLISUUDEN. TOINEN YRITTÄMÄ KANTOI HEDELMÄÄ.



Tarroilla halutaan viitata auton japanilaiseen alkuperään sekä maan autokulttuuriin.



Joskus ajokorttiaikojensa alussa **Joni Paasolla** oli käytössään vanhemmiltaan lainaan saatu Toyota Corolla. Tuningtunteiden vallatessa miehen, nuori mies toteutti rakenteluintoaan Corollaan haalien osia sieltä täältä, asennellen niitä paikoilleen, samalla kuitenkin metsästäen ikiomaa kulkupeliä. Lopulta pihaan ilmestyi Mazda MX-5. Corollaan haalitut osat Joni laittoi myyntiin ja niistä saadut rahat sijoitettiin Mazdaan.

Mazda-projekti toimi Jonin varsinaisena opinahjona autonrakentelussa, ja erinomainen lopputulos esiteltiin GTi:n numerossa 2/2010. Joni ei ehtinyt pitkään Mazdasta nauttimaan, kun syksyllä 2009 edessä ollut muutto opiskelukaupunkiin Rovaniemelle

pakotti Levi-tunturin kupeesta kotoisin olevan miehen harmikseen luopumaan Mazdasta. Se soveltui turhan huonosti ympärivuotiseksi käyttöautoksi – eikä opiskelijalla ole varaa kahteen autoon. Kun kesäkelit olivat vielä päällä, ei autoa tarvinnut kauaa kaupata ja Joni oli taas autoton – tai no, se samainen takaspoileria lukuun ottamatta vakiokuntoinen Corolla päätyi taas Jonille käyttöautoksi.

TOINEN ALOITUS

Joni metsästi loppukesän itselleen omaa käyttöautoa, mutta aina mielenkiintoisen yksilön tultua vastaan siitä löytyikin joku oleellinen puute tai muuten täydellinen au-

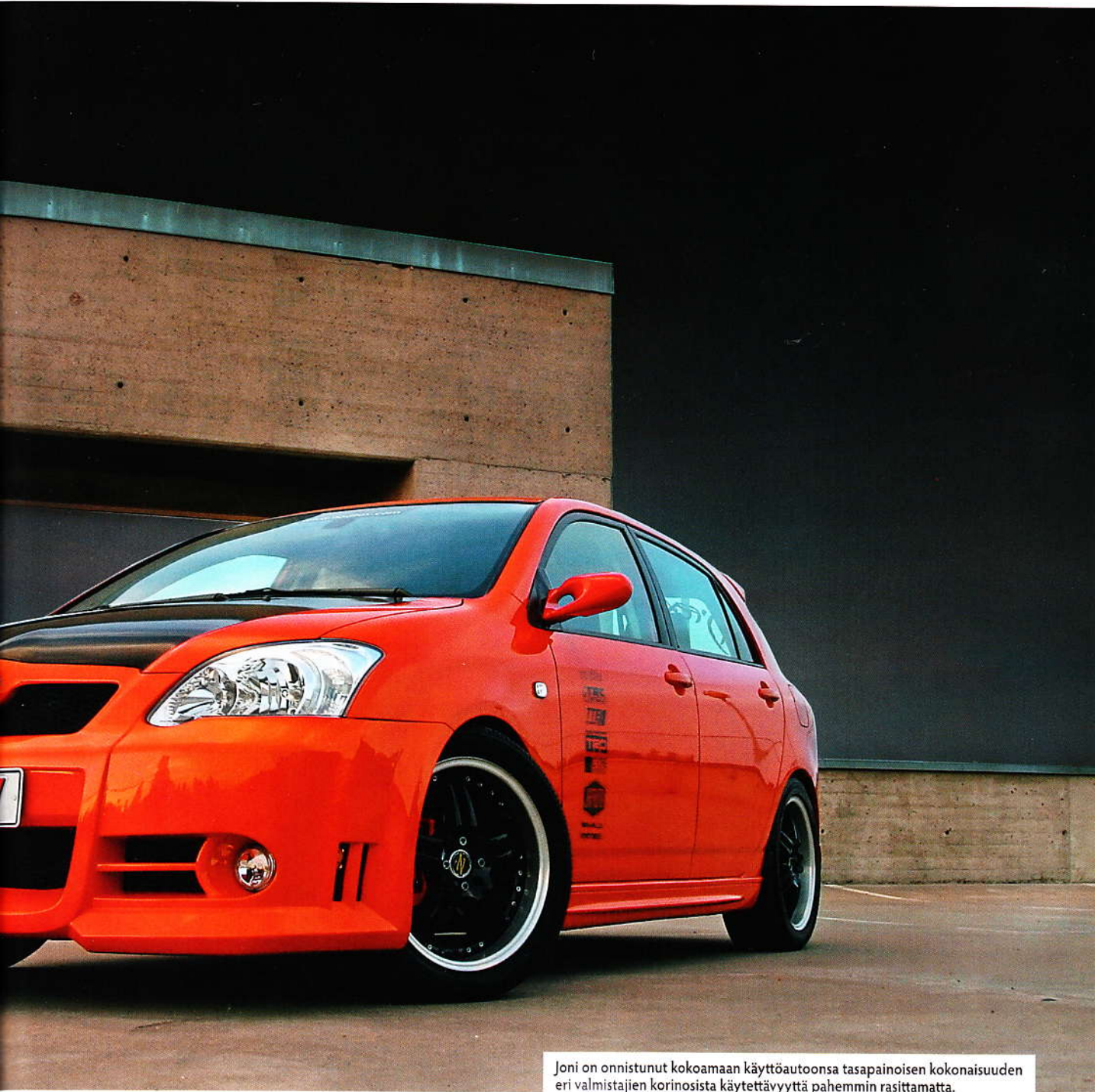
to ei vaan sopinut budjettiin.

– Pientä perfektionistin vikaa kun on, niin on melkein mahdoton tehtävä löytää itseä täysin miellyttävä auto, Joni kiteyttää kohtaamansa haasteet.

Sopivien yhteensattumien saattelemana Jonilla vanhemmiltaan lainassa ollut Corolla saikin jäädä Jonille, ja eräänä päivänä iski se kuuluisa ahaa-elämys: Vaikkei 110 hevosvoimaa niskoja niksauttanutkaan, niin auto oli mitä erinomaisin käyttöautona, niin miksepä sitä voisi vielä hieman parannellakin!

Oivalluksensa innoittamana Joni päätti laittaa äänentoiston parantamisen alulle.

– Lähtökohdaksi otin sanonnan ”yksinkertainen on kaunista”. Tavoitteina oli välttää älytön kaapeliähky ja säilyttää auton



Joni on onnistunut kokoamaan käyttöautoonsa tasapainoisen kokonaisuuden eri valmistajien korinosista käytettävyyttä pahemmin rasittamatta.



kuljetuskapasiteetti.

Yhteistyöhön valjastettiin Autostudio, jonka asiantuntemuksen ja palvelun Joni sanoo olleen ratkaiseva tekijä. Soittimeksi valikoitui Pioneerin DEH-5100UB, jonka Joni sijoitti alkuperäisen soittimen tilalle Caliberin kehikon avulla. Alkuperäiset kajarit saivat lähteä sekä etu- että takaovista. Etuoviin Joni mahdutti pienellä sovittelulla laadukkaana merkinä tunnetun Bostonin BAPRO60-erillissarjan. Yhtäläisyyden vuoksi matalimpien taajuuksien toistosta huolehtimaan päätettiin valita Bostonin kärkipään tuote, 12-tuumainen G5.

Vahvistimiksi valikoitui yhteistyökumppanin omasta tuotepereheestä kaksi kappaletta T-2200-päätteitä, joista toisella ohjataan erillissarjaa ja toisella subbaria. Virtapuolen Joni hoiti alkuperäiseltä akulta peräkonttiin käyttäen Autostudion kaapeleita, Stingerin haaroittimia ja Caliberin liittimiä, unohtamatta Autostudion yhden faradin kondensaattoria.

Tilansäästö oli asennuksia ohjaava voima,



joten vararengas sai jäädä tallin nurkkaan ja vararengaskotelon täytteeksi tuli suositusmittojen mukaan valmistettu suljettu kotelo subbarille. Kontin lattian Joni korotti subbarin tasaan jättäen kondensaattorin piiloon lattian alle.

Vahvistimet Joni halusi kuitenkin esille, joten lattiatilaa säästään Joni asensi vahvistimet sopivasti kallelleen takapenkkiä vasten lattian päälle. Maksimaalisen kuun-

telunautinnon saavuttamiseksi Joni vaimensi asennusvaiheessa Vibroplastilla ovet ja takakontin kauttaaltaan sekä mahdollisia resonansseja tuottavia kohteita ympäri autoa.

– Ei tarvitse olla edes tarkkakuuloinen huomatakseen eron ennen vaimennusta ja vaimennuksen jälkeen, perustelee Joni auton kunnollista vaimennusta.

Sittemmin meni vielä akku päivityk-

”Lähtökohdaksi otin sanonnan yksinkertainen on kaunista. Yhtenä tavoitteena välttää älytön kaapeliähky.”



Perän ilme rakentuu TTE:n takaspoilerista sekä MS Designin takahelmasta ja pakoputkiston tuplauostuloista auton molemmin puolin. Lisäsävyksen antavat osittain tummennetut takavalot.



seen ja tiimikaverin avustuksella laitteisto säädettiin Jonin korvaa miellyttäväksi. Dramatiikkaa tuomaan Joni asensi konttiin vielä hyllystä löytyneet LED-spotit sekä hausaksi yksityiskohdaksi Japanin TV:stä tutun Domo-Kun-hahmon kuvastamaan auton alkuperäismaata ja sen rakentelukulttuuria.

– Certainly Domo-Kun approved! kuittaa Joni. Toinen startti oli otettu.

VISIOT SYVENEVÄT

Alun perin tarkoitushan ei ollut alkaa autoa sen isommin rakentaa, sen käyttöluonteesta ja myyntitarkoituksista johtuen. Niin vain kävi, että talven kolkutellessa ovelle Joni havahdutti fiilikseen ettei enää haluakaan luopua autoasta.

Paikallaan ollut TTE:n takaspoileri ei enää riittänyt ehkäisemään väärään autoon astumista, joten lisää piti saada. Tuulitakkikansan suosiman automallin niukka osavaliokoma antoi sopivasti haastetta –

ja samalla oivan mahdollisuuden rakentaa jotain sellaista mitä ei joka päivä tule vastaan.

Homma lähti siitä, että Joni raapi kaikki listat ja merkit irti autosta, jonka seurauksena paljastui karu totuus maalipinnan kunnosta. Maali oli haalistunut, mutta maalaukselta kuitenkin vältyttiin, sillä tiimikaveri **Juha Karjalainen** onnistui palauttamaan alkuperäisen kiillon huolellisella myllytyksellä.

Kattava valikoima korinosia löytyi kuin löytyikin Saksasta TRC-Tuningilta, jonne Joni jätti pitkän listan tavaraa tilaukseen onnistuttuaan neuvottelemaan kelvollisen pakettihinnan setistä. Tilauslistalta löytyivät esimerkiksi etupuskuri, taka- ja sivuhelmat, sumuvalot, madallusjouset, kirkkaat sivuvalot ja hyvä nippu muuta pienempää osaa.

Tuhtia pakettia odotellessaan Joni päivitti autoon pisteosia sinne tänne, kuten T-Sport Celicaan tarkoitetut OBX Racing -poljinpinnat sekä Bär Accessories -kangasmatot.

Vaikka talvea menttiin, niin Joni ei anta-

nut sen hidastaa muutoksien tekoa käyttöautoon. Heti TRC-Tuningin tilauksen saavuttua, Joni veivasi alle H&R:n 45 millillä madaltavat jouset.

– Vaikka alun perin olinkin hieman skeptinen siitä putoaako auto tarpeeksi pelkillä jousilla, niin nietoksien väistely ja hiipiminen auraamattomilla teillä osoitti epäilykseni turhiksi, vahvistaa Joni madalluksen onnistumisen.

OSAT PAIKALLEEN

Talven aikana Joni haali osia kasaan, päättäen kuitenkin jättää korisarjan asennuksen keväämmälle, jotta talvesta selvittäisiin ilman isompia käytettävyysongelmia. Jotain pientä käytettävyyttä rasittamatonta, kuten esimerkiksi putkistomuutokset, Joni kuitenkin touhusi isänsä avustama talven aikana.

Talvella sattui myös löytymään se kauan metsästetty uusi projektikin, mutta se sai jäädä odottamaan vuoroaan rauhassa, sillä jo toistamiseen aloitettu Corollan

rakentaminen haluttiin viedä tällä kertaa loppuun saakka. Uudessa projektiautossa sattui kuitenkin olemaan Jonin silmää miellyttävät Zero Wheelsin ZE05 Black -vanteet. Vanteiden koko oli 7x17 tuumaa ja niiden päälle oli kiepautettu 225/45 kesärenkaat. Pienen talvisen liukastelukoeajon jälkeen Joni huomasi yllätyksekseen setin sopivan Corollaan.

Lumikinosten kiihdyttävä työn alle otettiin korisarja. Ajatuksena oli sovittaa se ensin paikalleen ja maalata sitten irrallaan. Itse sovitus meni kuten aina on tapana. Muovinen hyvälaatuinen TTE:n etupuskuri ei istunut täysin, vaan sitä piti muokata sieltä täältä, jotta konepellin sai kiinni. MS Designin valmistama takahelma oli tarkoitettu vanhemman mallin Corollaan, joka on perältään aavistuksen eri muotoinen. Lukuisten lämpöhoito- ja muotoiluoperaatioiden jälkeen takahelmakin istahti paikalleen. Lasikuituiset TRC-Tuningin val-

mistamat sivuhelmat menivät sitten puolestaan paikalleen ilman sovittamista – ja ei kun maalaamaan.

Karjalaisen Juha alkoi ammattimiehenä hoitaa hommaa, mutta urakka tyssäsikin heti alkuunsa, sillä Corollan värikoodin perusteella löytyneistä väri variaatioista ei yksikään täsmännyt autoon. Ei auttanut kuin valita lähin, joka onneksi on niin lähellä alkuperäistä, ettei sitä äkkinäinen erota. Maskiverkkojen, logojen ja sumuvalojen kiinnittämisen jälkeen auto alkoi jo erottua kaupan parkista.

– Ulkokuori ei vielä täydellisesti miellyttänyt tässä vaiheessa, summaa Joni.

Pisteen i:n päälle toi mustaksi teipattu konepelti.

OUTRO

Kyseisen korimallin Corolla kuuluu siihen kategoriaan, jota harvemmin näkee rakennettuina tässä mittakaavassa. Ja ennen kaikkea, auto toimii edelleen päivittäisenä

käyttöautona.

– Toisinaan on tullut pieniä käyttöautolle ominaisia käytön jälkiäkin, joita on sitten jouduttu korjailemaan, kuvailee Joni yhteistä taivaltaan auton kanssa.

Tapahtumissa, joissa Joni on Corollaa käyttänyt näytillä, on auto herättänyt mielenkiintoa niin nuorissa kuin myös varttuneemmassa väessä.

Tämä tarina ei anna kuin yleiskatsauksen ulkokuoren muutoksiin. Autossa on paljon pieniä yksityiskohtia, jotka vain tarkkasilmäiset huomaavat. Jonilla on omien sanojensa mukaan jotain ajatuksia Corollan ja talven varalle, toisaalta auton tulevaisuus on vielä hämärän peitossa. Pihassa kun odottaa vuoroaan turbotekniikkainen projektiaihio.

– Vastaantuleva, vakio tylsältä näyttävä kaupakassi voi katkea sisäänsä valtavan määrän potentiaalia. Eron tekee ainoastaan se, kuka jaksaa osien vähydestä ja miljoonasta muusta samanlaisesta autosta huolimatta lähteä kaivamaan sen esiin. //



KUKA KUSKAA //

Joni Paaso
 Ikä: 21
 Ammatti: Opiskelija
 Paras muutos: Hifien päivitys ja Domo-Kun.
 Mitä tekisin toisin: Ottaisin työn alle aikaisemmin.



SPEKSIT //

MOOTTORI

// TRD paneelisuodatin

VOIMANSIIRTO

// vakio

ALUSTA

// H&R-jouset, madallusta 45 mm

JARRUT

// jarruosat maalattu punaiseksi

VANTEET/RENKAAT

// Zero Wheels ZE05 Black 7x17" // Infinity INF-05 -renkaat 225/45 // takana 5 mm levikepalat // TRD:n lukolliset venttiilinhatot

KORIMUUTOKSET

// TTE Compressor -etupuskuri // TRC-Tuning-maskiverkko // Hella-sumuvalot // TRC-Tuning-sivuhelmat // MS Design -takahelma // MS Design

-tuplaulostulot molemmin puolin // TTE-takaspoileri // kylkilistat poistettu // merkit poistettu // FK Hyperstyle -peilit (vilkut poistettu) // hiilkuitu-look takapuskurin suoja // Pakfeifer-antenni // kirkaat sivuvilkut // takavalot tummennettu // konepellin keskiosa teipattu mustaksi // omavalmiste roiskeläpät // JDM-tarroja

SISUSTAMUUTOKSET

// OBX Racing -poljinpinnat // Bär Accessories -kangasmatot // omavalmiste TRC-Tuning-kynnyslistasomisteet // takakontissa sininen spottivalaistus

SOUNDIT

// Pioneer DEH-5100UB -mp3-soitin // 2 kpl AutoStudio T-2200 -vahvistimia // 6,5" Boston BAPRO60 kaksitie-erillissarja // 12" Boston BAG5124 -subwoofer // 1F AutoStudio CAP-1R -kondensaattori // AutoStudio-johdotukset + Stinger-jakoblokki // ovet ja takakontti vaimen-

nettu Vibroplastilla // keskikonsolissa erillinen basson tasonsäädin // Exide Maxxima Deep Cycle -akku

NUMEROIDEN MUKAAN

// 110 Hv, 150 Nm

TULOSSA

// Mahdollisesti lisää ihmeteltävää kaudelle 2011.

KIITOKSET

// isälle ja äidille avusta sekä tallin lainasta // Jennalle tuesta ja ymmärryksestä // noD'fexin koko poppoolle // Joke Simonen // Juha Karjalainen // AutoStudio/Aki // TRC-Tuning/Mike // Mainos Harila/Tuula // JV Autofiksaus/Jari Bliippo // AutoXPAT // muut projektissa avustaneet ja hengessä mukana olleet.