



CadillacNEWS

Kauden kasvo V

Janne Kutja

Cadillac XLR-V BVLGARI

CCOF ratapäivät

Ahvenistolla



Taivaallinen

Cadillac Ciel

- luksusta ja glamouria

CCOF pikkujoulukatsaus

Clubilaisten esittelyitä



Take a drive to Delicious Christmas

Nauti Amerikan parhaista paloista myös joulunaikaan.
Herkullista joulunodotusta!

CHICO'S
America on a plate

ESPOO: Iso Omena • Olari • Sello • Tapiola
HELSINKI: Arabia • Boulevardi • Forum • Itäkeskus
Kallio • Töölö • Viikki • Vuosaari
VANTAA: Jumbo • Myyrmäki • Tikkurila
TUUSULA: Pysäkkikuja

chicos.fi



YSKIIKÖ KONE?

Kun kone uuvahtaa, otetaan avuksi Zetor!

Zetor on hulvaton traktoriravintola, jossa haukataan huikopala traktorien kupeessa ja pidetään joraten lystiä. Ruokalista tulvi suomalaisia makuja ja apetta saa pilkkuun asti.

Starttaas jo – ja ota suunnaksi Kaivopiha!

RAVINTOLA ZETOR - MANNERHEIMINTIE 3-5 - KAIVOPIHA - HELSINKI - ZETOR.NET



Pintaa vahingoittamatta!

LOUNAIS-SUOMEN KUIVAJÄÄ PUHDISTUS

0400 227 691

Söitä tai tutustu ➤ Ispuhdistus.fi

SPIDERPRODUCT

Tuotanto ja palveluyhtiö Spiderproduct tarjoaa markkinointiviestinnän ammattilaisille tapahtumamarkkinoinnin työkaluja.

Spiderproductin tuottamat tuotteet ja palvelut perustuvat vahvaan ammattitaitoon ja yli 15 vuoden kokemukseen tapahtumamarkkinoinnin parissa. Spiderproductin tarjoamaan tuotevalikoimaan kuuluu mm. Ilmatäytteiset 3D elementit (myös Helium), Spider, Master-tenttelatuotteet, tarratuotteet asennuksineen, promootio/menekinedistämistuotteet, banderollit, surffiliput, suurkuvatulosteet, perustulosteet ja niiden jälkikäsittelyt.

Spiderproduct sijaitsee Espoossa, Juvan teollisuusalueella ja kauttamme saat laajan valikoiman tuotteistamme palveluineen ilman välittäjiä, suoraan maahantuojalta.

SPIDERPRODUCT OY

valmistus-maahantuonti-myynti-markkinointi
gsm 0400 675 977
email: info@spiderproduct.fi
Juvanteollisuuskatu 12, 02920 ESPOO

Pääkirjoitus

Aina välillä Clubin tapahtumissa

törmää ihmisiin jotka nurisevat että "miksi tuokin on tullut tuollaisella uudella Cadillacilla tähän tapahtumaan, eihän se ole edes mikään oikea harrasteauto".

Ilmeisesti näiltä henkilöiltä on jäänyt huomaamatta muutamakin varsin oleellinen seikka, kuten esimerkiksi se, mikä on kenenkin mielestä harrasteauto. Jonkun mielestä sen on oltava vähintään 25-vuotaa vanha ja viimeisen päälle entisoitu museoauto, toisen mielestä se on kunnon lauluauto, kolmannen mielestä se voi olla vaikkapa melko uusi, mutta harvinaisempi urheilumalli jne. Eli se voi todellakin olla lähes millainen Cadillac tahansa, jos se vaan tuntuu omistajastaan harrasteautolta.

Sitten on vielä toinen, se vieläkin oleellisempi seikka. Se on se, että Cadillac Club of Finland ry on merkkikerho - ei museoautoyhdistys. Merkkikerhoon ovat tervetulleita kaikki kyseisen merkin omistajat, olipa heillä sitten Cadillac museo-, harraste- tai vaikka käyttöautona. Tätä kautta saadaan mukavasti lisää väriä ja uusia kasvoja yhdistyksen toimintaan. Tämä näkyikin jo mukavasti jäsenluettelossa siten, että uusiksi tai uudehkoiksi laskettavien autojen osuus on ilahduttavasti kasvussa, sekä Clubin tapahtumissa, joissa on alkanut näkyä yhä enemmän tuoreita kasvoja.

Toinen muutos Clubin jäsenistössä on se, että selvää "harmaantu-mista" on havaittavissa ja ehkä sitä kautta tuntuu fanaattinen merkisokeus olevan väistynä ominaisuus. Monilla näyttää olevan toisena tai ties kuinka monentena harrastekohteena hyvinkin eri merkkisiä kulkineita. Varsinkin rodit tuntuvat olevan tämän ajan trendi ja niitähän ei kovin usein näe edes tekniikaltaan Cadillaceina, joten kyllä se Fordikin näyttää Cadillac-miehelle kelpaavan.

Eri alojen yrittäjiä tuntuu myös jäsenistössä olevan selvästi enemmän kuin väestössä keskimäärin, mistä lie sitten kertookaan. Onko Cadillac nimenomaan yrittäjien suosiossa? Jos näin on, niin mahdollisen maahantuojan kannattaisi varmaankin huomioida se tulevaisuuden markkinointiponnistuksissaan. Olisihan se hienoa saada postissa tyylikäs kirje jossa todetaan; Hyvä yrittäjä! Tervetuloa koeajamaan ennenkokemattoman upea Cadillac Ciel, kaikille Cadilla Ciel'in koeajaneille koeajolahjaksi laatikollinen Bollinger Special Cuvée -Samppanjaa!



Terveisin Jyrki J. Hytti



► RYHDY FANIKSI ja ota osaa valovoimaisessa merkkikerhossa.

Lisätiedot: www.cadillacclub.fi

CadillacNEWS

Cadillac News nro 4/2011 • ISSN 1237-7791 • **JULKAISIJA** Cadillac Club of Finland ry, c/o Sami Heteaho, Peukaloisentie 37, 01800 Klaukkala • **PÄÄTOIMITTAJA** Jyrki J. Hytti, puh. 050 320 7940, cadillaclehti@gmail.com • **ILMESTYMINEN** Lehti on Cadillac Club of Finland ry:n virallinen jäsenjulkaisu. Lehteä ei voi tilata, vaan se postitetaan kaikille jäsenmaksunsa suorittaneille CCOF:n jäsenille. Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa (kevät, kesä, syksy ja talvi) • **ILMOITUKSET/AINEISTOT** Lehden toimitukseen lähetettyjä kuvia voidaan käyttää lehden lisäksi myös yhdistyksen internet sivuilla. Lehteen tulevat artikkelit, ilmoitustilavaraukset ja -aineistot toimitetaan pääsääntöisesti sähköisessä muodossa osoitteeseen: cadillaclehti@gmail.com tai Jyrki J. Hytti, Pisanniitty 4 D 38, 02280 Espoo. Jos hyväksyttyä ilmoitusta ei tuotannollisista, toiminnallisista tai asiakkaasta johtuvasta syystä voida julkaista, CCOF ei vastaa ilmoittajalle mahdollisesti aiheutuvista vahingoista. CCOF:n vastuu ilmoituksen poisjäämisestä tai julkaisemisesta tapahtuneesta virheestä rajoittuu ilmoituksesta maksetun hinnan palauttamiseen. Toimitus ei vastaa tilaamasta lähetetyistä aineistoista. • **ULKOASU/TAITTO** Jyrki J. Hytti • **KANNEN KUVA** Jyrki J. Hytti • **Seuraava numero ilmestyy viikolla 11** • www.cadillacclub.fi





Taivaallinen Cadillac Ciel - luksusta ja glamouria - sivulla 18

Tässä numerossa	5
Puheenjohtajalta	6
Cadillac Clubin yhteistyökumppanit	8
Kauden kasvo V, Janne Kutja	12
Extra Luxuru Roadster Series-V BVLGARI	16
CCOF 1. ratapäivät Ahvenistolla	18
Taivaallinen Cadillac Ciel	19
Terveisiä Itävalasta	20
Cadillaciin soveltuvia vaihto-osia - osa 3	22
Mestareiden jalanjäljissä III	24
Harley-Davidson of Helsinki	25
Clubilaisen esittely I, Esko Myller	26
CCOF Pikkujoulut	27
Clubilaisen esittely II, Erkki Ratilainen	28
Peltikurssi	29
Clubilaisen esittely III, Allan Mutanen	30
Power Big Meet Västerås 2011	32
Naisten korjaamoilta	34
OEPFC kesäpäivät	

© Photo Jari Avikainen



Power Big Meet Västerås s. 30



CCOF ratapäivät s. 16

Puheenjohtajalta



Cadillac Club of Finlandin vuosi 2011 on mennyt myönteisten tullen nosteessa ja palstaa kirjoitellessa vielä hieman palaututaan pikkujoulujen urheiluaktiiviteeteista, kuten tuosta ilta-aikaan suoritusta tandemtyyppisestä kilvanhiihdosta määrällä nurmella.

Erityistä mielihyvää tuottaa se fakta, että olemme saaneet Cadillac Clubiin lähes 90 uutta jäsentä vuoden 2011 alusta alkaen. Sääntömääräisessä syyskokouksessa 26.11. käytiin läpi myös toiminnan kehitystä 2010 toteutumasta aina 2012 kattavan suunnitelman loppuun asti. Taloudellisesti asiat ovat hyvällä mallilla ja taustapeiliin katsoessa löytyy myös monenlaisia mu-

kavia uusia yhteisiä tapahtumia, kuten Elvis-show ilta Helsingin Grand Casinolla talvella, Stadin Cruisingien aloitus aina Ravintola Gringos Locosilta, American Beauty Car Show matka Haapsaluun Viron Cadillac Clubin vieraaksi heinäkuussa, ratapäivä Ahvenistolla syyskuun alussa, naisten korjaamoilta syyskuun lopulla muutamia mainitakseni. Clubin tapahtumissa hallituksen naisväki on myös satsannut kovasti perheen pienimpien ja nuorison viihtyvyyteen erilaisten aktiviteettien muodossa ja se otettu jäsenistöä ilolla vastaan. Syyskokouksessa saatiin merkittävä määrä uutta verta hallituksen toimintaan ja tässä kohtaa tietysti paikallaan iso käsi tehdystä työstä niille erovuoroisille, jotka päättivät jäädä pois hallituksesta tällä kertaa!

Tulevaan vuoteen 2012 liittyen meillä on muutama erityinen alue joihin haluamme kiinnittää vielä lisää huomiota:

Ensimmäisenä listalla on jäsenmaksujen maksaminen ajallaan tammikuussa, jotta ei suotta tuhlaa energiaa jäsenmaksujen metsästämiseen. Se ei ole millään muotoa antoisaa hommaa ja jokainen voisi ottaa sydämenasiakseen huolehtia maksusta ajallaan. Olemme painattamassa Clubilaisille uusia jäsenkortteja alkuvuodesta, jotka tulevat olemaan voimassa 2 vuotta kerrallaan. Jäsenkorttiin liittyen työstämme parhaila siihen sidottavia etuja yhteistyökumppaneiden ja tukijoiden kanssa. Varmistat jäsenkortin saamisen maksamalla jäsenmaksun ajallaan.

Toisena asiana on tiedottaminen ja sen tekeminen mahdollisimman paljon www.cadillacclub.fi -kotisivun, kotisivuilta löytyvän keskustelufoorumin, sekä clubin Facebook sivuston kautta. Cadillac Newsin ilmestyessä 4 kertaa vuodessa siihen ei millään saada kaikkea ajankohtaista asiaa samoihin kansiin, joten kannustaisin kaikkia jäseniä avaamaan omat tunnukset foorumille ja käymään kurkkaamassa erityisesti "tapahtumat" -liikko niin foorumilta kuin itse Cadillac Clubin nettisivuiltakin vähintään muutaman kerran kuukaudessa. Foorumilla voi käydä katsomassa päivityksiä myös ilman omia tunnuksia, siis rohkeutta tutustumaan sähköiseen viestintään. Pyydän aktiivisuutta myös sähköpostiosoitteiden ja muiden tietojen lähettämässä Clubin sihteerille, jotta voidaan varmistaa mahdollisimman hyvä tiedonkulku, silloin kun tarvitsee saada nopeasti suurempi joukko Clubilaisia kasaan esimerkiksi tapahtumien järjestelyitä ja yhdessä edustamista.

Kolmantena asiana on alueellinen toiminta. Hallituksessa yritämme nyt pähkäillä miten saisimme enemmän alueellista toimintaa aikaiseksi myös Etelä-Suomen ulkopuolelle, jotta saisimme lisää näkyvyyttä ja "me-henkeä" Cadillac Clubin osalta aikaiseksi kautta maan. Tavoitteena on myös saada innostettua yhä enemmän uusia harrastajia Clubimme toimintaan, sillä "Cadillac - Standard of the World" viesti menee paremmin perille, mitä paikallisempia kantavat voimat ovat, sillä täältä etelästä käsin ei ole kovinkaan helppoa alkaa kehittämään paikallista toimintaa ympäri koko laajan maamme. Tässä kohtaa pyytäisiin Länsi-Suomen, Pohjanmaan, Keski-Suomen, Itä-Suomen ja Pohjois-Suomen Cadillac-miehiä tai -naisia nostamaan kättä ylös ja ottamaan yhteyttä allekirjoittaneeseen! Yhtenä asiana tämän alueellisen toiminnan parantamisen eteen on päätös osallistua Oulun American Car Show tapahtumaan ensi keväänä omalla Cadillac Clubin ständillä. Oulun näyttelyn suunnittelusta ja toteutuksesta kiinnostuneet ottakaapa yhteyttä.

Cadillac Clubin puolesta toivotan rauhallista Joulua ja onnellista Uutta Vuotta kaikille! Vielä kerran oikein lämpimästi tervetuloa kaikki uudet vuonna 2011 liittyneet jäsenet.

Erityisen suuri kiitos myös yhteistyökumppaneille ja tukijoille vuodesta 2011, sillä ilman teitä Cadillac Club of Finland ry:n toiminta ei olisi aivan tässä muodossa mahdollista.

Terveisin
Sami

040 581 1089
sami.heteaho@pp.inet.fi

Cadillac Club of Finland ry UUSI HALLITUS

PUHEENJOHTAJA

Sami Heteaho, 040 581 1089
sami.heteaho(at)pp.inet.fi

VARAPUHEENJOHTAJA

Tuomas Jokinen
tuomas.jokinen(at)huulaaki.fi

RAHASTONHOITAJA/SIHTTEERI

Nina Fors, 050 536 7047
ninni.fors(at)gmail.com

TAPAHTUMAVASTAAVA

Tarja Naskali, 040 530 7948
tarja.naskis(at)luukku.com

JÄSENET

Heikki Muhonen, 0400 775 800
muhonen.heikki(at)gmail.com

Esa Kauppinen, 040 137 1800
DeVille1961(at)gmail.com

Jukka Koski, 050 524 5626
jkcaddillac66(at)gmail.com

Seppo Sydänmaa, 0400 606 093
paperinkuljetus(at)kolumbus.fi

Tomi Vuorenmaa, 040 801 4483
tomppa.22(at)hotmail.com



RYHDY FANIKSI
ja ota osaa
valovoimaisessa
merkkikerhossa.

Cadillac Club of Finland ry, yhteistyökumppanit



Arikas Oy: Olemme erikoistuneet raskaan kuljetuskaluston varaosien ja tarvikkeiden myyntiin, mutta toimitamme autokemikaalit, akut yms tarvikkeet myös Cadillac Clubilaisten autoihin.

Autofit Latokaski: Autohuolto/-korjaamo Espoon Latokaskessa ST1 huoltoaseman yhteydessä. Kaikkien merkki-en huollot ja korjaustyöt asiantuntemuksella

Boot Factory Oy: Käsintehdyt kotimaiset saappaat ja western bootsit Helsingin Konalasta, Suomalaista käsityö-kulttuuria yhdessä sen parhaista muodoista

Chicos: Amerikan parhaista paloista pääset nauttimaan lähimmässä Chico´issa, kun maut ja aromit kiidättävät sinut halki mantereen kaikissa Chicos ketjun 16:sta ravintolassa

Gringos Locos Helsinki: Salaperäisen Juanitan emännöimä viihtyisä, Töölön Kisahallin päädyssä sijaitseva 200-paikkainen tex mex-ravintola. Kesäkaudella janoisia ja nälkäisiä asiakkaita palvelee lisäksi 200-paikkainen upea kesäterassi. Cadillac Clubin cruisingillat alkavat täältä.

Harley-Davidson Helsinki: Amerikkalaista tyyliä ja perinteitä kahdella pyörällä. Täyden palvelun liike. 10% alennus CCOF jäsenille alkuperäisistä Harley-Davidson tarvikkeista.

Huulaaki Ay: Etelä-suomen alueella toimiva perheyrittäjä, jonka palveluihin kuuluu erilaiset kiinteistöhuollon toimet (puiden kaadot, lumien pudotukset, työn suorittamista varten tarvittavat liikennejärjestelyt, kulkuesteet yms. ammattitaidolla.

Jamis Mark Oy: Kaikki PR-tuotteet yrityksille ja yhteisöille Jami´s Mark´in kautta. CCOF luottaa pääosin Jamin laajaan tarjontaan.

Jyrki Advertising: Mainonta, asiakaslehdet, esitteet, logot, lomakkeistot, käyntikortit, bannerit, nettisivut... ammatitaidolla, ajatuksella, aikataulussa ja aina edullisesti. Kuten tämäkin julkaisu!

Kalustetekniikka Oy: Erikoispuusepän tilaustyöt kokemuksella Helsingin keskustan lähesyydestä, erityisesti baarien ja keittiöiden mittatilauskalusteet joihin todella paljon erikoisosaamista.

K&K kivinen Oy: 1993 perustettu perheyrittäjä, joka keskittyy matkailuvaunujen, -autojen, sekä peräkärryjen myyntiin. Peräkärryissä useampi malli vuokrallakin ja autotrailereista löytyy isot koot ja painoluokat myös USA autojen kuljetukseen.

Kiinteistöhuolto J.Tikkinen Oy: Huollot, Siivoukset, Tuuraukset, Lumiurakointi. Päivystys 24h. Museokatu 42, Helsinki

Lounais-Suomen Kuivajääpuhdistus: Pintaa vahingoittamatta sooda, kuivajää ja höyrypuhdistusta.

Metro-Auto Oy, Helsinki: Merkittävältä autoalan toimijalta laadukkaat korjaamo- ja huoltopalvelut Cadillac autoihin.

Parttiputki Oy: Yritys suorittaa ammattitaidolla LVI-asennukset ja saneeraukset. Toimintaamme kuuluu öljylämmitys- ja kaukolämpölaitoksien urakointi.

Presco Oy: Viimeistelytuotteita huippuammattilaisille. Presta™:n etuna on puolen vuosisadan kokemus autokemikaalien valmistuksessa. Nämä korkealuokkaiset tuotteet ovat ihanteellinen valinta tämän päivän edistyneille yksikerros- ja kirkaslakkapinnoille.

Soul Kitchen: Helsingin Kalliossa sijaitseva 100-paikkainen Soul Kitchen on verraton vaihtoehto illanviettoon, seurusteluun ja nautiskeluun.

Spiderproduct: Tarjoaa markkinointiviestinnän ammattilaisille tapahtumamarkkinoinnin työkaluja vaikka avaimet käteen periaatteella. Liput, printit, bannerollit tai vaikka kokonaiset ständit

The Official Elvis Fun Club of Finland: Hengenheimolaisia, Cadillac meets Elvis

Tramigo Oy: Erikoistunut GPS/GSM seurantalaitten suunnitteluun ja valmistukseen vuodesta 2002 lähtien ja tuotteita myydään yli 120 maassa maailmanlaajuisesti. Tramigon tuotevalikoima kattaa tuotteet Ajoneuvojen, Moottoripyörien, Veneiden ja Henkilöiden seurantaan ilmaisen Smartphone tai PC ohjelmiston välityksellä. T22 mallista alennus Cadillac Clubin jäsenille.

TÜV NORD Finland Oy: Toimittaa vaatimustenmukaisuustodistukset ja vastaavuustodistukset tuontiajoneuvoille rautaisella ammattitaidolla. TÜV NORD Finland Oy edustaa kansainvälistä TÜV NORD Groupia Suomessa. Cadillac Club of Finland jäsenille -10% alennus yllämainituista todistuksista Suomessa.

Uudenmaan Rakentajapalvelu Oy: Nopea ja edullinen LVI-asiantuntija ja erikoisliike Nurmijärven Klaukkalassa. Varastostamme, maanrakennustarvikkeet, lvi-alan tuotteet, ammattilaisen työkalut.

V8 Magazine: Pitkäaikainen yhteistyökumppani, jonka julkaisun parissa suurin osa clubilaisista on varttunut.

Verhoomo Prima: Kun laatu ja tyyli ratkaisevat tiedämme mihin kääntyä

Zetor: Traktormiästen ja -naisten legendaarinen kantapaikka Helsingin keskustassa.

Uusi merkki käyttöön ensi vuoden alusta



Syyskokous päätti Clubin uudesta merkistä, joka korvaa vanhan, jo vuodesta 1989 palvelleen merkin. Sitä tullaan käyttämään ensi vuoden alusta ja ensimmäisenä on jo tehty uudet sisältäpäin liimattavat kaksipuoleiset ikkunatarrat, eli näkyvät sekä sisään, että ulospäin. Tarra on 7,5 cm halkaisijaltaan eli noudattelee samaa kokoa kuin monet amerikkalaisten kerhojen tarrat. Nämä tarrat tulevat verkkokauppaan tammikuun alussa. Seuraavaksi menevät tekoon uudet ja ennennäkemättömät metalliset maskimerkit, niiden olisi tarkoitus valmistua kevään aikana, kuitenkin niin että ovat valmiina sopivasti uudelle ajokaudelle.

Vuoden 2012 hallitus

Pikkujoulujen yhteydessä pidetyssä vuosikokouksessa valittiin yhdistykselle uusi hallitukselle 2012.

Uusi hallitus muodostui seuraavanlaiseksi:

Sami Heteaho	puheenjohtaja
Tuomas Jokinen	varapuheenjohtaja
Ninni Fors	rahastonhoitaja ja sihteeri
Tarja Naskali	tapahtumavastaava
Heikki Muhonen	
Esa Kauppinen	
Jukka Koski	
Seppo Sydänmaa	
Tomi Vuorenpää	

Muut avainhenkilöt:

Jyrki J. Hytti	päätoimittaja, Cadillac News
Anu Toikka	kerhotuotemyynti
Jani Heinonen	nettivastaava

Samalla otetaan käyt- töön odotettu jäsenkortti



Samaissa kokouksessa päätettiin ottaa käyttöön jäsenistön jo pitkään kaipaama jäsenkortti. Kortti tulee olemaan voimassa aina kaksi vuotta kerrallaan ja uusi lähetetään automaattisesti jäsenmaksunsa ajallaan maksaneille. Kortti on normaali luottokorttikokoinen muovikortti.

Kortti postitetaan kaikille jäsenmaksunsa maksaneille jäsenille maaliskuun 2012 loppuun mennessä ja on siis voimassa vuoden 2013 loppuun asti.

Parhaillaan on menossa neuvottelut yhteistyöyritysten kanssa jäsenistölle myönnettävistä alennuksista ja eduista. Ota yhteyttä suoraan pj. Sami Heteahoon jos haluat yrityksesi mukaan, Samin puhelinnumero on 040 581 1089 tai sami.heteaho@pp.inet.fi.

Ei ole Cadillac-ratsastajaa karvoihin katsominen



Kuluva vuosi 2011 on ollut Cadillac Club of Finlandin kannalta menestyksellinen ja erittäin paljon uusia kasvoja on liittynyt mukaan clubin toimintaan.

Yksi viimeisimpiä näistä 2011 aikana tähän mennessä liittyneistä jäsenistä on 8-vuotias mäyräkoira Moritz. Moritz osoitti erittäin vakuuttavaa aktiivisuutta Clubitoimintaa kohtaan Sappeella järjestetyissä pikkujouluissa ja päätti lopulta aamuyön tunteina liittyä oikein virallisesti Clubin jäseneksi.

Moritz ratsastaa sinisellä 1964 mallisella Cadillacilla. Cadillac News voisi lyödä vaikka vetoa, että Moritz odottaa jo kuumeisesti tuoretta Cadillac News numeroa 4/2011 jyrättäväksi!

Teksti Jyrki J. Hytti ja Sami Heteaho

Kauden kasvo V

Janne Kutja

"Autojen muotoilija"



Kävimme jututtamassa tämän hetken kovinta nimeä amerikkalaisten autojen kustomoinnin suunnittelun saralla.

Janne Kutja on syntynyt 1980 Tuusulassa ja valmistunut 2009 Lahden muotoiluinstituutista teolliseksi muotoilijaksi. Lapsuudesta asti Jannea on kiinnostanut autojen piirtäminen ja hän on siinä mielessä onnellisessa asemassa, että vuosien kuluessa on harrastuksesta muodostunut hänelle työ jossa viihtyy ja voi totettaa itseään.

No Janne, mistä alkuperäinen kipinä lähti kuvien tekemiseen?

Autot kiinnostivat alusta lähtien, mutta mitenkään vanhempien kautta ei kiinnostus ole herännyt, yläasteikäisenä alkoi sitten autojen piirtäminen kiinnostaa jo ihan tosissaan. Pääosin olen tehnyt duunit ihan kynällä, juurikaan en ole käyttänyt muita tekniikoita tai maalamista. Koulutukseltani olen teollinen muotoilija ja heti alusta oli mielessäni autojen muotoilu. Päätyökseni en ole teollista muotoilua varsinaisesti tehnyt.

Mistä sinut varsinaisesti tunnetaan? Nimesihän on jo alalla kuitenkin varsin tuttu.

Parhaiten minut varmaankin tunnetaan autojen muutostöiden suunnittelusta, uusien linjojen luomisesta, sekä tietenkin näistä kuvien tekemisestä joista suurin osa on asiakkaiden omista autoista. Yleensä niissä on lähtökohtana valokuva, jonka perusteella teen kuvan omalla tunnistettavalla tyyllilläni. Asiakkaani ovat tyypillisesti yrittäjiä, ilmeisesti he hieman paremmin ymmärtävät että tehdystä työstä pitää maksakin jotain.

Mihin suuntaan mielestäsi työsi ovat menossa, miten tyyli kehittyy?

Tuohon en osaa kovin pätevästi vastata, ainahan sitä tulee joitakin juttuja kehiteltä, mutta pääosin pyrin aina pitämään homman mahdollisimman kliininä. Maalauksia fine art meiningillä tulee ohjelmassa olemaan jatkossa enemmän.

Sinähän olet kiertänyt myös ulkomailta esittelemässä töitäsi, millainen on ollut vastaanotto?

Jenkkien taloustilanne on osunut kannaltani huonoimpaan mahdolliseen saumaan. Kun olin viime talvena esittelemässä duuneja Jenkeissä, kävin varmaan 30 yrityksessä, mutta ei se juuri mitään tuottanut.

Olen sikäläisen mittapuun mukaan vielä melko teini, siellä suunnittelijoiden ikähaitari alkaa jostain +50 vuoden iästä ja siellä on suunnittelijoita melko paljon, euroopassa taas ei niinkään muutostöiden suunnittelijoita. Jenkit eivät selvästikään luota vielä tämän ikäisen kaverin asiantuntemukseen. Niillä ei ole tapana juurikaan vastailla sähköposteihin, ovat kiireisiä ja saattavat puhua puhelimeen kesken kaiken vaikka ½ tuntia jne. Siinä tuntee oman arvostuksensa melko pieneksi.

Siellähän on näyttelyissäkin ihan eri meininki kuin meillä ja yleisö on selvästi iäkkäämpää jopa +70 vuotiaita, ei ole iltabileissä varmaan meno kovinkaan rock.

Onneksi täällä Suomessa on vielä ollut sen verran duuneja, ettei ison veden taakse ole mikään pakko vielä päästä tekemään niitä isoimpia duuneja.



Kun teet automuotoilua, mietit designeja ja suunnittelet choppauksia ja astekulmia yms. kuinka iso savotta tuollainen on?

Mitä useampaa paikkaa muutetaan sen vaikeampaa ja sitä enemmän on duunia saada kaikki stemmaamaan yhteen. Toinen asia on sitten kuinka hyvin olen samalla aaltopituudella asiakkaan kanssa. Asiakas ei aina välttämättä tajua, jos hän pyytää sellaisia asioita jotka eivät ole kertakaikkiaan kyseiseen kohteeseen sopivia tai ole edes meikäkäisen duunia.



Tämä musta Cadillac on kustomoitu versio Clubin uudessa paitakuvassakin esiintyvistä Cadillac V16 Series 90 Fleetwood 2-Passenger Coupe 1937 mallista. Ensijulkaisuna Cadillac News:ssä.



Sinähän olet myös saanut paljon julkisuutta lehdistössä. Muistan nähneeni sinusta juttuja joissakin ulkomaisissakin lehdissä vai mitä?

No joo, onhan noita artikkeleita ollut ihan kivasti ympäri maailmaa. Suomessa on ollut juttua ainakin V8-Magazinessa ja Ridin & Drivin-lehdessä oli oikein iso artikkeli. Samoin Autoliiton Moottori-lehdessä oli iso ja näyttävä artikkeli duuneistani. Maailmalla on ollut juttuja alan lehdistä niin USA:ssa kuin Australiassakin. Euroopassa on artikkeleita julkaistu Saksassa, Ruotsissa, Italiassa, Ranskassa ja ilmeisesti myös Puolassa (lehti ei tosin koskaan ole tullut minulle asti).

Miten teet ensimmäiset luonnokset? Teetkö pelkät muotoviivat ja siitä sitten vaihe kerrallaan eteenpäin, vai miten?

Joo kyllä toi on yksi tapa jolla tulee tehtyä. Ensimmäiset karkeat luonnokset joista pikkuhiljaa siirrytään valmiimpaan osittain kopioiden edellistä kuvaa seuraavaan paperiin kunnes haluttu muoto on saavutettu. Muoto myös saattaa kehittyä johonkin odottamattomaan suuntaan mikä on tämän menetelmän etuja. Joskus teen luonnostelua tietokoneella, aina vähän tarpeen mukaan. Jotkut alloittavat yhdestä kulmasta ja ikään kuin tulostavat paperin täyteen ja lopettavat sitten toiseen kulmaan, itselläni taas on tapana työstää kokonaisuutta aina jollain tavalla eteenpäin.

Teetkö myös CADilla kuvia, joihin tulee muotojen mitat jne?

Ei, en tee mallinnoksia itse, mutta pystyisin ne kyllä asiakkaalle tarpeen tullen teettämään hyvinkin sopivasti. Suunnittelin joku aika sitten vanteet yhdelle ruotsalaiselle asiakkaalle ja olin valmis teettämään myös mallinnokset niistä, mutta asiakas itse ei niitä halunnut. Kyseinen auto vanteineen pitäisi olla esillä Elmiassa ensi keväänä, sittenhän sen näkee mitä niistä vanteista tuli.

Mitenkäs noi autonäyttelyt, sinähän olet ilmeisesti melko usein niissä mukana, kuten esim. viime keväänä Lahden Classic Motor Showssa?

Lahden näyttelyn Work Shop oli ensimmäinen lajiaan Suomessa, se meni pikkasen eri suuntaan kuin mihin olin alunperin ajatellut. Itse odotin, että se suuntautuisi enemmän automuotoiluun, mutta nyt se oli enemmän jotain ihan muuta. Ei siinäkään mitään pahaa tietenkään ollut, hyvinhän se kuitenkin meni ja Lahden kaupunki oli kovin tyytyväinen, osastohan oli lähes koko ajan täynnä.

Tuleeko näyttelyistä kaupppaa vai onko siellä vain norkoilijoita?

Näyttelyt ovat erinomaisia tilaisuuksia, joissa on mahdollisuus olla itse paikalla ja jutella ihmisten kanssa, sekä löytää uusia asiakaskontakteja. Yllättävän monilla on kuitenkin mielen-



kiintoa auton muotoilua kohtaan ja ainahan siellä joku kauppaakin syntyy.

Sinulla näyttää olevan koneella melkoinen määrä tekemiäsi kuvia, miten olet hoitanut tiedostojen backupit?

No joo, onhan siellä muutamia tuhansia kuvia ja tietenkin paljon muutakin tärkeää materiaalia ja mulla on backupit muutamalla ulkoisella levyllä, joita pyrin pitämään eri osoitteissa. Voisihan se varmaan paremminkin olla järjestetty, mutta tällä mennään nyt ja toivotaan että se riittää.



”Sophia” 1940 Cadillac Coupe John D'Agostino

”Tämä kuva on John D'Agostinon seuraavasta kustomista johon olin mukana suunnittelemassa osaa muutoksista.”

• Cadillac wirewheels/ 1953 Cadillac hubcaps • Chopped & matranga style hardtop roof and sidewindows • Light mint green fadeaway paintjob. • Appleton spotlights • Dropped headlights • Custom made sidetrim • Restyled runningboards & molded fenders • Flushmount fenderskirts • Shaved doorhandles & enblems • Built by: OZ Kustoms

www.johndagostinokustomkars.com/underconstruction.htm



Esittelyssä Matin **EXTRA LUXURU ROADSTER**

Kävimme tervehtimässä jäsentämme Matti Haikalaa Vantaalla. Hänen omistuksessaan on suomalaisittain harvinainen uudempi Cadillac malli eli XLR-V BVLGARI edition vuosimallia 2007. XLR-V oli vuonna 2007 Cadillac kallein malli lähtöhinnan ollessa aika tarkkaan 100 000 taalaa, joka oli 23 000 taalaa korkeampi kuin seuraavaksi kallein eli STS-V samalla tekniikalla. Auto oli tarkoitettu selkeästi vastineeksi eurooppalaisille kilpailijoille, kuten Mercedes-Benz SL55 AMG, eli kyseessä oli todellakin kunniahimoinen hanke.



Kipinä

Matin Cadillac harrastus alkoi vuonna 2004 kun tuttavapiiriin oli hieman aiemmin ilmestynyt salakavalasti Cadillac Seville STS 1998–2004 välillä tehtyä korimallia. STS jutteli Matille kovasti ja lopulta polte oli niin sietämätön, että piti



itsellekin hankkia ajoautoksi STS. No, lähes ajamaton STS kaikilla mahdollisilla varusteilla löytyikin aika nopeasti ja näin Matista tuli ”Cadillac Man”. Uusi hankinta sai nimekseen ”ykkönen” kilven mukaisesti eli HAI-1. Jo ennen tätä STS:n hankinta oli pientä kipinää ilmennyt hankintaprosessin yhteydessä, kun pojalle ostettiin Ylioppilaslahjaksi klassinen 70-luvun Corvette.

Matti kertoi myös, että nuorena sellainen aivan ensimmäinen kipinä jenkkiautoihin tuli kotipuolessa Mäntässä kun Paperitehtaan Patruunan Scherlachiuksen perheellä oli uusia De Sotoja ja Chryslereita, mutta lopulta nuorempa na ympäri maailmaa työn perässä kiertäneenä ei tuota autoharrastusta tullut aloitettua.

Lahjan hankinta

Matti ajeli Cadillacillaan tyytyväisenä kunnes 35-vuotis hääpäivä alkoi olla ovela ja kysymys kuului, että mitä häälahjaksi? No, tietenkin Cadillac ja eteen sattui Amerikan-maan ilmoituksissa Ohiossa Canton McKinley Grand Hotellin aulassa nähtillä majaileva vain 37 000 mailia ajettu, täysin originaali 1973 vuoden Eldorado convertible. Auto kuului paikallisen klassikko autojen dillerin valikoimaan, joka oli 2007 jouluna Ebay:ssä myynnissä. Matti pyysi poikaansa tutkimaan, millä summalla auto liikahtaisi aulas-

SERIES-V BVLGARI

Teksti ja kuvat Sami Heteaho ja Matti Haikalan arkistot



ta. Huuto ja ostajalle edullinen ajankohta täsmäsivät ja lopulta auto matkasi Vantaalle; tosin se oli perillä vasta hääpäivän jälkeen. Auto ristittiin ”kakkoseksi” eli HAI-2.

Ei kahta ennen kolmatta

2009 kesällä alkoi tehdä mieli jotain Suomessa hieman eksoottisempaa kalustoa ja XLR:n muotoilu miellytti erittäin paljon. Lopulta 2009 syksyllä tärppäsi ja Floridasta dealer huutokaupasta löytyi lähes ajamaton XLR-V, josta tehtiin kaupat, European Pro Corporationin Chris Nyströmin avustuksella. Auto saapui suomeen 2010 keuhattalvella ja todellakin oli täysin uudenveroinen. Autolla on ajettu tähän päivään mennessä vajaat 13 000km ja se on selkeästi kauniiden päivien ulkoiluauto.

Kun Matti pääsi ensimmäistä kertaa istumaan ratin taakse Suomessa tallilla kaverin kanssa ja ihmettelemään mitä tuli lopulta hankittua, niin autosta ei enää niin vain päästyäkään ulos sillä akku oli tyhjä. XLR:ssä ovien lukotkin toimivat sähköisesti napilla ja jos virrat sattuivat loppumaan niin ovet eivät aukea. Onneksi matkassa oli puhelin mukana ja herrat pystyivät soittamaan autosta Matin pojalle, että tee jotain. Omistajan käsikirjasta lopulta selvisi, että penkin vieressä on vajeritoiminen yhteys oven lukkomekaniismiin. Lisäksi takapuskurissa on pieni luukku, jonka takana on avaimenpesä, jonne mukana seurannut perinteinen avain sopii



ja vapauttaa takaluukun. Sitä kautta päästään sisään mikäli jäädään ulos sähköjen loputtua. Hieman kyseenalainen toiminto tämä, mutta autoon on ilmeisesti haluttu lopulta tehdä kaikki mahdollinen sähkötoimiseksi insinöörivoiman näytöksenä. Tätä insinööriinosaamisen näytettä seurasi myös 3 huoltomanuaalia noin 1300 sivua ohjeita jokaisessa, sekä niitä täydentävä DVD levy.

Kilpiin

Seuraavana edessä oli katsastussavotta Suomeen ja homma aloiteltiin hankkimalla vaatimuksenmukaisuustodistus Suomen tyyppihyväksyntää varten Cadillac Clubin yhteistyökumppanilta TÜV-Nordilta. Tämän jälkeen perinteiset päivitykset eli E-hyväksytyt valot yms. ja auto oli valmis katsastukseen. Leima tuli ja XLR:stä tuli ”kolmonen” eli HAI-3. Cadillac News jää seuraamaan mihin malleihin loput 996 vapaata HAI- kilpeä lopulta asennetaan. Tässä välissä käytiin myös automaattilla ja hengitettiin syvään! XLR-malleja on Suomessa nyt kilvissä 4 kappaletta, joista 2 ovat nämä jäseniemme

XLR-V ja Allan Mutasen XLR malli, joka on myös esillä tämän lehden CCOF:n jäsenten esittelyissä.

Mitä se on syönyt?

General Motorsin lähihistorian valikoimista löytyi kaksi mallia, joita voidaan selkeästi kutsua urheiluautoiksi eli kaikkien tuntema Chevrolet Corvette ja tämä uudempi tuttavuus eli Cadillac XLR (2004–09). Jälkimmäisen suuntaus on selkeästi enemmän luksusurheiluauto melko karuun Corvetteen verrattuna. XLR esiteltiin Allanté-mallin seuraajaksi vuonna 2003 Detroitin autonäyttelyssä, mutta autoilla ei ole mitään yhteistä. Tätä luksusimagoa korostettiin vielä 2005 esitellyssä XLR-V-mallissa kutsumalla italialainen design- ja muotimaailmasta kuuluisa Bvlgari brandin takana oleva Nicola Bulgari antamaan autolle pieni lisäsäväys kabiinin muotoileeseen. Autosta löytyykin jälkeenästä yhteistyöstä ”BVLGARI” -logo nopeusmittarin ympäriltä, joka ehkä tuo mieleen lähinnä Bvlgarin kellot.

Corvetten muodot ovat pyöreän pehmeät ja kurvikkaat kun taas XLS on äärimäisen kulmikas terävine muotoineen; autoa kutsutaankin ”Origami-autoksi” japanilaisen paperintaittelutaiden mukaan. Tätä Cadillacin muotokielen suuntausta kutsutaan nimellä ”Edge”, joka tarkoittaa reunaa/särmää. Tämä muotokieli on selkeästi nähtävissä myös 2003 alkaen CTS -mallissa sekä 2005 alkaen STS -mallissa. XLR:ää pidettiin niin merkittävänä uutuutena, että se valittiin vuoden autoksi 2004 Pohjois-Amerikassa. XLR-V jakaa merkittävän osan komponenteistaan ja rakenteista C5 Corvetten kanssa ja perustuu suoraan samaan GM:n Y-alustaan säädettävien takaripustuksineen jne. Korin materiaali on lasikuitua ja katto alumiinia.

Insinööritaidon ylivoimaa ja luottokortteja

XLR:ssä on muutamia erittäin monimutkaisia ratkaisuja, joista päällimmäisenä voisi mainita sähköisesti sisään taittuvan alumiinisen kovan katon, joka on melko hengästyttävä palapeli ja sen toteutuksen tekniset haasteet on helppo ymmärtää kun näkee katon avauksen/sulke-



misen käytännössä. Katon ollessa alhaalla takaluukussa voi säilyttää esim Visaa, Dinersia, Masteria, mutta mitäpä muuta Extra Luxus Roadsterilla ratsastava mukanaan kantaisikaan? Takaluukku sulkeutuu ja aukeaa sähköisesti, jotta kortteihin pääsee käsiksi mahdollisimman kivuttomasti.



Mielenkiintoinen yksityiskohta on myös se, että XLR:ssä ei ole lainkaan avainta vaan tuollainen RFID:n pohjalta toimiva tunnistin joka "bongaa" kuljettajan muutaman metrin etäisyydellä autosta avaten ovet ja vastaavasti lukitsee ne kuljettajan poistuessa auton läheisyydestä. Auto käynnistyy napista, jossa palaa vihreä valo ja sammuu napista, jossa palaa punainen valo (sama nappi, mutta väri muuttuu). Kabiinissa istuessa autosta jää erittäin hyvä fiilis ja jopa Eucaluptyspuinen paneelointikin istuu ihan hyvin, sillä onhan lopulta kyseessä luksus sportiksi suunniteltu auto.



Let there be force!

Kuva luksus sportista hämärtyy hetkeksi kun koneen lyö tulille, sillä mekaanisesti ahdettu V8 käynnistyy todella vihaisesti murahtaen ja hentoinen remmiahtimen vinkuna jää kuulumaan taustalle. Moottori on erittäin kierrosherkkä ja voimaa löytyy kotitarpeiksi koko käyntialueelta. Ne jotka omaavat kokemuksia mekaanisesti ahdettujen autojen ajamisesta tietävät, että voima on läsnä koko ajan ja tämän Mattikin koki käytännössä ensimmäisenä ajokesänä moottorin rampilla. Aavistuksen kosteahko moottorin mutkainen kiihdytysramppi meinasi tehdä tepposet kun katsoi olan yli vasemmalle ja paina

noa samalla jalan lattiaan niin oltiin välittömästi poikittain reunavalleja kohti! Matilla oli tuuria kun ketään ei juuri silloin tullut takaa.

Auto on myös erittäin helppo ajettava vaikka paukkua on paljon ja matka-ajossakin melutaso on matala moottorin kierrosten ollessa moottoritienopeuksissa vain noin 1200. Polttoaineenkulutus ei näiden harrastelaitteiden osalta yleensä ole kovin oleellista, mutta Matti sanoi kokeilleensa muutamaan kertaan miten vähän XLR-V:llä voi päästä kun oikein "sukkasillaan" ajaa ja silloin ajotietokoneen näyttää matkajossa 8,5 litraa ja kaupungissa 11 litraa satsalla (viralliset lukemat edempänä erikseen).

Tässä vaiheessa on hyvä hieman perehtyä tuohon maagiseen V-kirjaimeen uudemmissa Cadillaceeissa.



Mikä V-Series?

Cadillac V-Series on nimi hyvin korkealla suorituskyvyllä varustetuille malleille, joita GM:n moottoriurheiluun ja urheiluautojen tekniikkaan keskittyvä yksikkö tekee Cadillac divisioonalle. Näitä V-Series versioita on tehty CTS, STS ja

XLR malleista. Kaikki V-Sarjan mallit omaavat erittäin tehokkaita mekaanisesti ahdetut V8 moottorit yhdistettynä 6-vaihteiseen auto-maattiin, mutta CTS-V malliin voi saada myös 6-vaihteisen manuaalin. Alustaratkaisut ja jarrut näissä V-Sarjan autoissa vastaavat auton tehoa/luonnetta. STS-V ja XLR-V ovat Northstar-koneisia ja CTS-V on samalla varustettu samalla koneella kuin uusiin ZR1 Corvette, mutta aavistuksen miedompänä.

Cadillac on saanut Pohjois-Amerikassa merkittävää nostetta myynnin suhteen V-Sarjalaisilla ja ehkä myös luonut merkin imagoa uudeleen myös erittäin urheilullisen malliston kautta. Ennen V-Sarjan tuloa markkinoilla, eivät TOP GEAR, FIFTH GEAR kaltaiset moottoripäiden suosikkiohjelmat juuri Cadillacia noteeranneet. Cadillac on onnistunut tässä imagon uudista-

misharjoituksessaan ja suurin ostajaryhmä V-Sarjan autoille on 30-45 vuoden ikähaarukassa.

V-Sarjaa varten on olemassa aivan omia ratakoulutus kuviota, omia keskustelupalstoja, joista tässä muutama tunnetuin:

<http://www.cadillacvserieslab.com>

<http://www.vseries.net>



XLR-V tekniikkaa ja varusteita



Moottori:

4,4 litrainen Northstar V8 mekaanisesti ahdettuna. 443 hv, 561 Nm. Moottorin iskutilavuutta pudotettu perusmallin 4,6 litran koosta hieman, jotta se kestävyys samalla tasolla myös ahdettuna. Neljä välijähdyntintä. Käytännössä 4,4 litraisen lohko, mənät yms. ovat kauttaaltaan järeämpää tavaraa. Teknisesti moottori on lähes sama kuin STS-V:n malli, joka tuottaa 469 hv. Tämä 26 hv tehoero STS-V hyväksi samasta koneesta, johtuu lähinnä siitä, että STS:n konehuoneessa on enemmän tilaa imu- ja pakosarjan muotoilun suhteen vapaammin virtaaville ratkaisuille.

Jarrut: vakiona Corvette Z51 optiopaketissa olevat tehokkaammat jarrut.

Rengaskoko: 19-tuumaa, edessä 235/45-19 ja takana 255/40-19 (Pirelli "Run Flat").

Vaihteisto: 6-vaihteinen automaatti.

Mitat: Akseliväli 2685 mm, Pituus 4514 mm, Leveys 1836 mm, Korkeus 1280 mm.

Paino: tankattuna 1740 kg.

Kiihtyvyys: 0-100 km/h: 4,6 sek. 0-160 km/h 11,2 sek, 0-402m 13,0 sek.

Huippunopeus: 250 km/h (rajoitettu).

Kulutus L/100km: Yhdistetty 15,6 - matka 9,7

Varusteita:

- Ilmastoidut ja lämmitettävät nahkaverhoillut istuimet
- Avaimeton käynnistys
- Sähköisesti avautuva katto (valmistettu Mercedesen ja Porschen yhteisyrityksen toimesta)
- HUD (Heads Up Display) eli mittaristo lukemat heijastetuvat tuulilasin alareunaan.
- Navi, äänentoistojärjestelmä ja DVD-soitin toimivat kaikki 7" kojelaudassa olevan kosketusnäytön kautta ja haluttaessa tätä kautta pääsee myös Internetiin.

Ainoa varuste mistä V-mallin omistaja jää paitsi "perusmalliin" verrattuna on aktiivinen vakiono-

peussäädin, joka seuraa etäisyyttä tutkan avulla edessä ajavaan. V-mallissa tutkan viemät tilat puskurissa on varattu välijähdyntimelle.

Noin yleisesti voisi sanoa, että XLR:ssä on niin käsittämätön määrä toimintoja ja varusteita, mikä pistää Cadillac News'in epäilemään vahvasti, että onko kukaan koskaan oppinut käyttämään niitä kaikkia?

Valmistusmäärät

XLR mallia valmistettiin vuosina 2004-2009 15448 kpl, joista 2006-2009 välillä XLR-V:n osuus yhteensä 2 137 kpl. Matin auton valmistusvuonna 2007, tehtiin 410 kpl XLR-V mallia joista mustalla sisustuksella 31 kpl.

Kiitokset Matille ja kyllä tässä nyt jäi sellainen olo, että näitä meillä harvinaisia XLR- kuin myös V-sarjan malleja yleensäkin pitäisi saada Suomen teille lisää !



KAIKKI ALKUPERÄISTÄ JA

AITOA HARLEY-DAVIDSON -TAVARAÄ!

Harley-Davidson
OF HELSINKI

MITÄ JOULULAHJAKSI?
HARRRIKKA
TIETENKIN!

MEITÄ POKINEKONTTIIN:

- AJOVARUSTEET
- VAPAA-AJAN VAATTEET (NAISILLE OMA MALLISTO)
- HD VAUVOJEN JA LASTEN VAATTEET
- LEMMIKKIELÄINTARVIKKEET
- LAHJATAVAROITA, LOMPAKOITA, VYÖNSOLKIA, KELLOJA, ZIPPOJA, TAULUJA, PIENOISMALLEJA, PYYHKEITÄ, TYYNYJÄ JA PALJON MUUTA

TERVETULOA!

Cadillac Club of Finland ry:n 1. ratapäivä Ahvenistolla



Pohdittiin erään toisen Cadillac-harrastajan kanssa, että mitähän sellaista uutta keksitään Cadillac Clubille mitä varmasti ei ole kenelläkään tullut mieleen. Toinen harrastaja heitti, että ratapäivä! ...hmm, ratapäivä siis mitä mitä -repeilin.

Hetken naureskeltuamme sanoin, että asia selvä niin tehdään, sillä tämä olisi selkeästi jotain uutta mitä kukaan ei taatusti arvaa. Siitä lähti homma käyntiin ja tein Ahvenistolle varaukseen saman tien ns "melupäivänä" 110 dBA melurajalla.

Tapahtumasta päätettiin tehdä kaikille avoin, jotta saadaan varmasti runsaasti kalustoa paikalle niin Clubilaisilta kuin muiltakin kutsutuilta. Lauantai 3.9. oli erittäin sateinen ja Ahvenistolla ajettu Endurance kisa jouduttiin viemään läpi vesisateessa. Mutta sunnuntaina kun aamu valkeni niin keli oli mitä hienoin, eli

jo aamusta aurinkoa ja lähemmäs + 20 °C, joten kävi säiden suhteen todellinen munkki. Ilta-päivällä oltiinkin sitten ratamontussa jo lähellä hellelukemia.

Aamulla oli muutama perhonen vatsassa. Tapahtuma kun oli kaikille avoin, eikä tiedetty tuleeko 3 vai 3000 kävijää, joten jännitys oli käsin kosketeltavissa kun väkeä alkoi saapua. Ahvenisto ratamonttu täytyi aika nopeasti. Tarkkaa kalusto- ja ihmismäärää ei tullut laskettua, mutta katsastimme radalle kaiken kaikkiaan 75 ajoneuvoa, jota voi pitää erittäin

hyvänä määränä. Katsastuksessa käytiin läpi, ettei kabiinissa ja konehuoneessa suurempaa irt-osaa, eikä ajoneuvossa ole nestevuotoja. Melutaso toki myös mitattiin ja merkattiin jokaisesta ajoneuvosta. Ajoneuvot luokiteltiin omiin nopeusluokkiinsa, jotta radalla voi päästää myös sydämensä kyllyydessä. Alkuun käytiin hieman läpi rata-ajan teoriaa allekirjoittaneen johdolla, sekä liput yms. turvallisuuteen liittyvät asiat. Olimme hankineet paikalle myös asianmukaisen ensihoito ja raivausyksikön, sekä siivouspartion ollaksemme valmiita mahdollisten haaverien sattuessa.

Päivä alkoi klo 11 yllämainituilla katsastuksilla yms. ja radalle päästiin tositoimiin heti klo 13, kuten ohjelmassa oli luvattu. Alkuun päästettiin



neljä ajolinjakoulutusletkaa liikkeelle, jotta nekin jotka eivät ole radalla aiemmin ajaneet pääsevät jyvälle oikeista linjoista. Nopeisiin autoihin asennettiin tämän ajolinjakoulutuksen jälkeen ponderit joilla saatiin ajanotto pelaamaan maali-ivian kohdalta.

Kalusto oli radalla ja tapahtumassa hyvin kirjavaa mistä itse tykkäsin kovasti. Mustang-miehiltä oli radalla todella hienoja Pro-touring tyyliin tehtyjä 60-lukulaisia, viimeisen kopan vauhtikoneita ja pitkälle rakennettua välimalliakin. Corvetteja oli paikalla 90-luvun alkupuolen ZR1 mallista C6:iin asti. Cadillac Clubilaiset kävivät myös aktiivisesti ulkoiluttamassa 1-piirjarruin varustettuja siipiautojaan, mikä oli mielestäni hyvinkin katu-uskottava teko näin päivinä!

Yksi päivä helmistä oli Juspen mattamusta Desoto '52 limo 502 cid tekniikalla ja täytyy sanoa, että auto näytti ja kuulosti mahtavalta se myös kulki erittäin kovaa aina kun suora aukeni, paras aika 1:58.1.

Päivän nopein aika meni jo aiemmin mainitsemani Juvosen Timpan punaiselle ZR1:lle ja aikakorttiin merkittiin asialliset lukemat 1:34.9. Lasse Weck kellotti mustalle '58 avo Eldoradolle ajan 2:05.1 ja Jokisen Tuomas -myöskin Cadillac Clubista -riivasi diesel-maasto-pikkariaan aikaan 2:02.8, vaikka moinen torni näytti välillä nurin menevänkin. Paikalla nähtiin myös 427 Cobra joka olisi ollut hieno nähdä myös radalla, mutta ikävä kyllä sähkövika esti sen ja SVT-1 Mustang Cobrasta meni puolestaan ahtimen remmi poikki.

Radalla ei juuri kämmejä sattunut koko päivänä, se oli myös hieno juttu. Paikalla oli siis todella paljon hienoa kalustoa ja käykääpä lehden lisäksi vilkaisemassa kuvat Cadillac Club Facebook tai Clubisivuilla: www.cadillacclub.fi.

Hieno päivä kaiken kaikkiaan ja suuret kiitokset Cadillac Clubin puolesta kaikille kävijöille!



Taivaallinen Cadillac Ciel - Luksusta ja Glamouria

Katso linkit: www.cadillac.com/vehicles/concept-nav/ciel_concept.html
www.pebblebeachconcours.net/pages/3022



Cadillac on ottanut suuren harppauksen kohti ylimmän premium-luokan markkinoita tämän nelipaikkaisen Cadillac Ciel -avoautokonseptin kautta. Ciel astui par-rasvaloihin legendaarisessa Pebble Beach Concours d'Elegance tapahtumassa elokuussa Californian Carmelissa.

Vastaanotto konseptille oli huikea ja sai jopa Lähi-Idän GULF-alueen paksulompakkoiset Arabit konttailemaan auton ympärillä samalla shek-kivihkoa kaivaen! Todellisesta show stopperista siis puhutaan, eikä Cadillacilla ole rehellisesti sanoen kymmeniin vuosiin ollut mitään tämän luokan uutuutta, jonka voisi myös ajatella siirtyvän myös tuotantoon kuten lehdistön syväkurkut tietävät kertoa.

Tuotantoon mennessään tämä Ciel olisi malliston ehdoton lippulaiva ja nostaisi Cadillacin takaisin kulta-aikojen loistoon jälleen lunastamaan paikkansa sloganin "Standard of the world" takana.

Yksi parhaita asioita Ciel mallissa on se, ettei se tuo mieleen mitään muuta autoa vaan on selkeästi luotu omaksi itsekseen sivuille liikaa vilkuilematta. Ehkäpä joku muu jossain muualla miettii kohta, että tämä ja tämä näyttää aivan "Cadillacmaiselta", sillä sen verran vahvasti tässä on uuden esikuvan tuntua. Cadillac on tulos-takaisin ja lujaa !

"Ciel" on ranskaa ja tarkoittaa taivasta, joten kyllä tässä korkealle kurotellaan oli lopullinen päätös auton tuotannon aloittamisesta mikä tahansa. Mielestäni tuo ranskankielinen nimi Ciel (lausutaan C-L) istuu nimeksi erittäin hyvin, kun muistetaan Cadillacin nimen takana alun perin oleva Ranskalainen tutkimusmatkailija *Antoine de la Mothe Cadillac* (1656–1730), jonka sukuvaakunan mukaan myös

kaikki Cadillac tunnuksat on näihin päiviin asti jalostettu. Herra de la Mothe Cadillac perusti myös Detroitin (Ville d'Étroit = salmen kaupunki) aikanaan 1700-luvun alussa.

Cadillac Automobile Company perustettiin vuonna 1902 tai voi sanoa että *Detroit Automobile Company* nimi muutettiin Cadillaciksi Antoine herran mukaan. Miksipä ei siis vauhditettaisi uutta tulemistakin alkuperäisten Cadillac-juurien kautta ranskan kielellä *Antoine de la Mothe Cadillacin* nimen hengessä 109 vuotta siitä kun Cadillac-saaga laitettiin itämään ?

Cadillacin 2000-luvun alkupuolella lanseeraama Edge-design muotokieli on tässä Ciel-mallissa viety äärimmilleen ja allekirjoittanut pitääkin autoa yhtenä viime vuosien konsepti-autojen ehdottomista kohokohdista. Varsinkin auton kylkilinja on silmiä hivelevä katseltavaa helman listan viedessä muotoa ylöspäin kohti auton peräosaa, jolloin auto saadaan näyttämään todella matalalta. Yli viiden metrin pituisen auton muodoissa on sellaista keveyttä, että sitä harvoin tulee vastaan. Keulan ja perän ilmeet ovat myös varsin katu-uskottavat, jopa aggressiiviset. Jostain kaukaa mieleeni heijastuu myös Rivan klassisten Aquarama veneiden muodot.

Tekniikan osalta sen verran, että auto varus-



tettu 3.6 litraisella V6 bensiinimootorin ja sähkömoottorin yhdistelmällä, joka tuottaa 425 hp tehoa ja 583 Nm vääntöä. Teho välittyy 22" pyörien kautta tiehen. Varustelistalta löytyy kaikki mahdollinen maan ja taivaan väliltä kuten kuvitella saattaa ja vähän päälle.

Jos Ciel aikanaan menee tuotantoon niin varmaan tiettyä kohtia hieman hiotaan ja tuotannollistetaan, mutta toivotaan ettei muotokieli erkane liikaa tästä mestariteoksesta. Kiperimmät kysymykset tuotannon aloittamisen osalta ovat varmaankin muotoilullisesti nuo kattoratkaisut eli lähdetäänkö liikkeelle vain avolla vai pitääkö seurana olla myös 4d HT heti perään.

Toivotaan, että luksusautojen potentiaalinen asiakaskunta tekee riittävän monta invaasiota ja soittoa pääkallopaikalle. Olisi todellakin hienoa saada tämä helmi tuotantoon ja toivotavasti joskus meidänkin nähtäväksi ihan myös liveinä näinä erikoisina aikakirjoihin merkattavina aikoina, jolloin Liikenneministeri Kyllönen tekee kaikkensa asentaakseen meihin radiolähettimiä, antureita ja muita maailmanlopun käytyröintijärjestelmiä kolehdinkeruutarkoituksissa meidän yhteiseksi hyväksi ?



Terveisiä Itävallasta



Harri Mikkola lähetti meille terveiset Itävallan suunnalta, jossa hän on vaikuttanut jo vuosia. Harrilla oli tuo Vainion Hessulta aikanaan hankittu keltapunainen '59 ihan jokapäiväisessä ajossa vielä 2000-luvun alkupuolelta Puola - Itävalta akselilla aina vuoteen 2006 asti ja pienen autokorjaamon varastollinen työkaluja ja varaosia mukana.



Vaihteistoremontti valmis. Pekka Taskinen Järvenpäästä huolsi vaihteiston. Hyvin on toiminut.

Sitä ei aina keskieuroopassa välttämättä joka huoltamolta varaosia löydy. Tästä autosta on V8 Magazinessä kuva numerossa 8/2011 Cadillac Clubista kertovan jutun osana, silloin kylläkin vielä Hessun omistuksessa.

Harri kunnosti Cadillacin kokonaan 2003-2004 välillä sissimäistä luonnetta osoittaen



Tältä se näyttää kun tunkee '59 pikkuautojen sekaan...

kori hiottiin kirkkaalle käsikonstein ja kevyesti puhaltamalla. Ovien ja etusiipien sisäosa samalla menetelmällä. Tuumaakaan ei suomalainen korpisoturi antanut periksi. Sen jälkeen maalia päälle ja hienossa kunnossa on pinta pysynyt. Muuten on menty ihan perushuolloilla. Tällaisia autoja on keskieuroopassa aktiiviliikenteessä todella vähän, joten '59 kyllä herättää paljon mielenkiintoa eikä vähiten suomalaisten rekisterikilpien vuoksi! Aivan viime vuosina auto ollut vähemmällä ajolla työkiireiden vuoksi, mutta kyllä sitä säännöllisesti ulkoilutetaan.

Myös varaosia ostellaan autoon ihan säännöllisesti tulevaisuutta ajatellen, jotta ollaan sitten aikanaan omavaraisia kävi ympärillä mitä tahansa ja Harri sanoo, että Cadillac pitää olla



Tässä ollaan A1 Ringin leirintä alueella ja meikäläinen on avannut päivän ensimmäisen Formulajuoman.

PS. Eräs Sami Heteaho tutustui juuri tämän auton kyydissä ensimmäisen kerran '59:n tarkemmin kun ajeltiin Puolasta Katowicen alueelta Itävaltaan A1 ringile F1 kisoihin Tsekin läpi sellainen 1300 kilometrin matka. Hieno ja raskas reissu kertakaikkiaan ja mahdollon Cadillac-kärpäsen purema jäi muistoksi.

Cadillaciin soveltuvia vaihto-osia - osa 3

Sähköpuolen apulaitteita

Julkaistu alunperin
Cadillac News 1/1995

VM	SOLENOIDI
50-52	Cad 50-52 Buick 51-53 Special Kokeile myös muita kaapeliajoneuvojen eriläisiä: Chev 49-54 pass. ja sedan, edely Chev 51-55 1/2 - 1 1/2 forward control Chev 51-55 1/2 Corvette 52-55, 60s Gmc 49-51, 51 1/2, 255 (tely) Gmc 51-54, 1-350-25 (CO) Gmc 52-54, 1/2 Gmc 55 ser 100- 500, 51 Pontiac 49-54
53	Cad 53 Buick 53 Super 500, Roadmaster 70
51-55	Cad 54-55 Buick 54-56 Cad 56 ennen konetta 37579 Gmc 55, 5 syl, 250ci, ser 100-250, 1/2 Rousset 57 Nash 55 Amb Special, 50 V4 Nash 57 Olds 54-55 Pontiac 55 Packard 55 36 ser 60, 80 Rambler 57-58, 8 syl
56	ennen konetta 37579 sama kuin 54-56 jälkeen konetta 37579 sama kuin 54-63
57-63	Cad 56 jälkeen konetta 37579 Cad 57-63 Chev 61-62, pass. & 1/2 Chev 63, pass. 1/2 8 cyl, 327 cid Chevy 11-62 Corvair 61-64 Corvette 61-63
64-65	Cad 64 Cad 65 Laitteet sovelletaan erilaisiin autoihin tarvittaessa Buick Special 64-65, 6 cyl Buick Special 64-65, 400 cid, 1/2 Gmc sport Chevelle 64-65 Chev pass. 64, 290 cid, 281 cid, 327 cid Chev pass. 65, ei 403 cid Chev 65-66, 5 syl, ser 2,4 ja 6, ja 21, ei automaatti Chev 66-62, ei B Chev 66-64 Chevy 11-64-65 Corvair 65 Corvette 64-65 Gmc M, J, G, F ser 16-50 Jeep 65-66, V8, 225 cid Olds 388-64 Olds 65 Olds 185 64-65 Pontiac 65 coup. comp. engine starter 1100/300 Rambler 65, 199 cid Temple 65, 376 cid, 430 Temple 65, 389 cid, 430/100

VM	RATIKATONMOOTTORI Convertible top motor
57-62	A) staattinen numero: ERF 4170, 4180, 4190 ERF 4003 tai ERF 4100 moottori perään Cad 57-58 Chev 59, 1 tyyppi Cad 59, 1 tyyppi Olds 57-58 Buick 57-58 Olds 59, 1 tyyppi Buick 59, 1 tyyppi Pontiac 57-58 Cad 57-58 Pontiac 59, 1 tyyppi
	B) staattinen numero: ERF 4001 staattinen perään Cad 59, 2 tyyppi Buick 59, 2 tyyppi Chev 59, 2 tyyppi Olds 59, 2 tyyppi Pontiac 59, 2 tyyppi
	C) staattinen numero: ST 15458 staattinen perään Cad 59, 3 tyyppi Chev 60 Cad 60 Olds 59, 3 tyyppi Buick 59, 3 tyyppi Olds 60 Buick 60 Pontiac 59, 3 tyyppi Chev 59, 4 tyyppi Pontiac 60
61	Cad 61 Buick 61 Chev 61 Olds 61 Pontiac 61 Musiin 57-60 staattinen sopu pinnalla kaks 7200 staattinen kaksipinnalla kaks 7200 staattinen kaksipinnalla kaks
62	Cad 62 Buick 62 Chev 62 Olds 62 Pontiac 62
63-64	Cad 63-64 Buick 63-64 Chev 63-64 Olds 63-64 Pontiac 63-64
65-66	Cad 65-66 Buick 65-66 Chev 65-66 Olds 65-66 Pontiac 65-66



TUV NORD
Tuontiajoneuvojen
vaatimustenmukaisuus- ja
vastaavuustodistukset.
www.tuv.fi

**Verhoileminen
ei ole vain työtä,
se on elämäntapa"**

VERHOOMO PRIMA
Porvoonkatu 15, 00510 Helsinki
puhelin 0400 949 549, e-mail: lasse@verhoomoprime.com

PARTTIPUTKI OY
LVI-työt • öljynpoltinhuolto ja asennusliike
puhelin 0400 401 612
Väinämöisenkatu 9, 00100 Helsinki

**KIINTEISTÖHUOLTO
J. TIKKINEN OY**
• Huolto ja siivous
• Tuuraukset
• Lumiurakointi
Museokatu 42 B 26
00100 Helsinki
fax (09) 454 3006
jukka.tikkinen@netsonic.fi
24 h päivystys 0400 475 093

ARIKAS LTD OY
HYÖTYAJONEUVOJEN VARAOSAT JA TARVIKKEET
ARIKAS LTD OY
HUOLTOTIE 1, 04300 TUUSULA
PUH. 010 778 5000

KALUSTETEKNIikka OY
Erikoispuusepän tilaustyöt
Heikki Muhonen
tel +358 9 774 5520 fax +358 9 774 55210 gsm +358 400 775 800

Nopea ja edullinen LVI-asiantuntija
**Uudenmaan
Rakentajapalvelu**
Uudenmaan Rakentajapalvelu Oy
Metsäkyläntie 7
01800 Klaukkala
Reino Parta GSM - 0400 264 135
Timo Huupponen GSM - 0400 295 689
etunimi.sukunimi@uudenmaanrakentajapalvelu.fi

Matkailuautot ja -vaunut, työmaavaunut, peräkärryt,
varaosat ja tarvikkeet.
Meiltä myös isot autotrailerit USA-autoille.

K&K Kivinen Oy
Valimontie 1, 04300 Tuusula, e-mail: kkkivinen@co.inet.fi
www.kkkivinen.fi, puh. (09) 273 1707, fax (09) 273 1706
Kari Kivinen 0400 817 217, Karo Kivinen 0400 439 579

Jyrki Advertising
Mielestäsi on ehkä graafinen ilme,
brändin rakentaminen, markkinointi-
suunnitelma, mainoskampanja, pak-
kaussuunnittelu, myymälämarkkinoin-
timateriaali tai digitoteutus - tai vaikka
nämä kaikki. Onnistuaksesi ja ollak-
sesi ajassa mukana yksi toimisto riit-
tää, saat kaiken samasta osoitteesta.
Vaivattomasti!
Ota yhteyttä ja pyydä tarjous!
Jyrki Advertising, Pisanniitty 4 D 38
02280 Espoo, jyrki.hytti@gmail.com
050 320 7940

Mestareiden jalanjäljissä III

Tämän juttusarjan tarkoituksena on seurata yhden -59 Cadillacin kunnostusta raadosta täysin entisöidyksi museoautoksi



Jokainen auton kunnostaja tai entisöijä tietää kuinka hankala on löytää tiettyjä pisteosia. Ennen internetiä osien etsiminen oli huomattavasti työläämpää, mutta toisaalta osat saattoivat olla huokeampia jos niitä löytyi.

Nykyään monelle tutuksi tulleet nettihuutokaupat ja muut erilaiset sivustot, joiden kautta pystyy etsimään osia suoraan rapakon takaa ovat helppo tapa tutustua tarjontaan. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin se, että myös kysyntää on ja useimmiten löytyy joku toinen joka on valmis maksamaan vielä vähän enemmän. Jos kyseessä on vieläpä vähän valmistettu erikoismalli, ovat alkuperäiset osat käytännössä mahdottomia löytää tai alyttömän hintaisia.

NOS osana tunnetut alkuperäiset, mutta uudet varaosat ovat todella harvinaisia ja hinnat kipuavat tähtitieteellisiksi. Tietenkin nykyään valmistetaan uustuotantona moneen malliin kulutusosia ja joihinkin merkkeihin jopa kokonaisen auton pystyy rakentamaan tarvikeosista. Näin ei kuitenkaan ole sen meille lähinnä sydäntä olevan merkin eli Cadillacin kanssa.

Cadillacin löytyy hyvin kulutusosia, kumi- ja tiivisteosia, verhoilumateriaaleja, valoja, linssejä ym. Mutta sitten kun päästään koristeosiin niin tarjonta tyssä kuin seinään. Mikä sitten avuksi kun syöpynyt alkuperäisosia tai sen hinta ei herätä ostohaluja? Siihen saattaa löytyä ratkaisu nykytekniikasta.

Nykyään lähes kaikki teollinen suunnittelu tehdään tietokoneella, tarkemmin sanottuna 3D mallintamisen avulla. Kyseisessä työvälineessä osa tai esine suunnitellaan virtuaalisessa ympäristössä, eli jonkintyyppisessä CAD ohjelmassa kolmiulotteiseksi tilavuusmalliksi. Ohjelmia ja tapoja on tarjolla vaikka millä mitalla, mutta käytännössä lopputuloksena on aina tietokoneen ruudulla pyörítettävä malli.

Sitten kuvaan astuu nykyaikaiset valmistustekniikat, joiden tarjonnasta voidaan valita muutama harrastekäyttöönkin soveltuva toiminto. Yksinkertaisin ja varmasti käytetyin myös harrastuspuolella lienee laserleikkauksenakin tunnettu plasmaleikkaus. Tätä työvaihetta varten ei tarvita kolmiulotteista tilavuusmallia, sillä osat leikataan esimääritellystä levytavarasta. Tarvitaan vain polku, mitä leikkauspää seuraa. Tällä tekniikalla saadaan valmistettua tasomaisia kappaleita, jotka voidaan tarvittaessa särmätä tai prässätä lopulliseen muotoonsa.

Vesileikkurilla päästään samaan lopputulokseen, joskin leikkausjälki on siistimpää ja materiaalina voidaan käyttää muutakin kun metallia. Kun haetaan kolmiulotteisempaa osaa joka täytyy olla myös kestävä on vaihtoehtona CNC koneistus. Tätä työvaihetta varten tarvitaan kolmiulotteinen tilavuusmalli, jonka avulla kappale jyrsitään muotoonsa tietokoneohjelmoidun jyrsimen avulla. Tekniikalla pystytään tekemään monimutkaisiakin osia ja jos kyseessä on harrastajan käyttöön tuleva yksittäiskappale ei osan päästökulmia juuri tarvitse huomioida.

Monimutkaiselle osalle tarvitaan moniakselinen CNC jyrsin mikä saattaa rajata koneistamot vähin ja suuret koneistamot eivät välttämättä tee yksityisten tilauksia.

Jos osa ei joudu kovin suurelle rasitukselle voisi eräänä vaihtoehtona olla 3D tulostus, joka on harrastajille vielä hieman hämärän peitossa. Alkuperäisnimeiltään rapid prototyping eli pika-prototyyppi kuvaa hyvin sitä mitä 3D tulosteet vielä jokin aika olivat. Ne olivat heikkoja ja hauraita lähinnä näköismalleja, mutta nykyaikaiset lasersintraus laitteet ja ABS tulostimet pystyvät valmistamaan kappaleita jotka kestävätkin jopa satojen kilojen rasitusta. Tietenkin huomioottaen kappaleen suunnittelu ja materiaaliavuuus.

Uutena piirteenä ja varsin mielenkiintoisena harrastajan kannalta on materiaalien laaja kirjo. Malli voidaan tulostaa tavanomaisella värittömällä tai väriillisellä muovilla esim. ABS:llä, mutta lisänä ovat nykyään lapikuultavista aina kirkkaisiin muovilaatuhiin ja uskokaa tai älkää ruostumattomaan teräkseen. Onpa tuttavapiirissä tulostettu vihkisormuksetkin hopeasta, sulhasen itse suunnittelemana tottakai. Toinen vaihtoehto on tulostaa osa edulliselle ja hauraalle materiaalille ja käyttää sitä mallinteena esimerkiksi hiekkavalussa jossa muovi palaa pois sulan metallin tieltä. 3D tulostusta tarjoaa Suomessakin jo varsin moni yritys, mutta tässäkin tapauksessa edullisempi vaihtoehto on käyttää hyödyksi ulkomaisia palveluntarjoajia jotka pys-

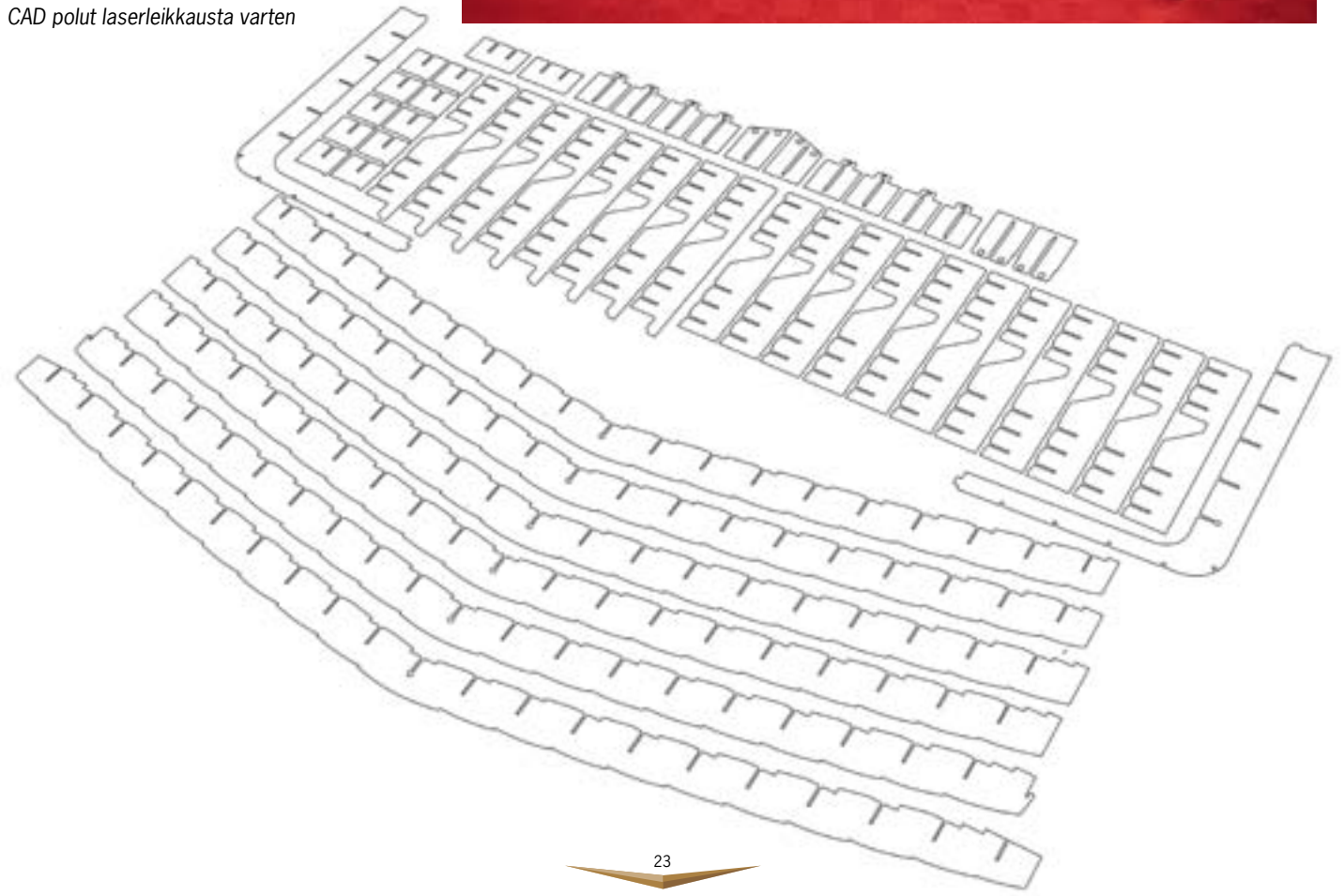


tyvät hinnoittelemaan kappalee huomattavasti kilpailukykyisemmin.

Myös 3D suunnittelua eli mallin tekemistä tarjotaan hyvin, mutta jos tuttavapiiristä löytyy alan osaa voi se osoittautua huomattavasti edullisemmaksi vaihtoehdoksi. Eivät nämä vaihtoehtoiset valmistustavatkaan edullisia ole mutta tilanteessa jossa osaa ei vain yksinkertaisesti löydy, ovat ne erittäin huomionarvoisia. Suosittelen ottamaan selvää vaihtoehtoista toimintamenetelmistä ennekuin se kuuluisa kirves lentää sinne kaivoon.

Eräänä esimerkkinä edelliseen voitaneen pitää viisysin maskia joka hapettuu usein kiillotuskelvottomaksi vuosien saatossa. Uutta maskia ei tietenkään ole tarjolla ja virheettömät ovat hinnoissaan. Bulletteja lukuunottamatta se on kuitenkin vain elaksoitua 2 mm alumiinia, joten miksipä ei tekisi uutta.

CAD polut laserleikkausta varten



Esittelyssä uusi yhteistyökumppanimme Harley-Davidson of Helsinki

Kävin haastattelemassa Harley-Davidson of Helsinki liikkeen vetäjää Marko Lindholmia ja kuulostelemassa alan viimeisiä trendejä. Vilkaistaan ensin kuitenkin yrityksen historiaan ja kuten nettisivujen osoitteeseen, josta vielä saattaa bongata historian havinaa eli yritys toimi aikanaan eri omistuspohjalla Konalassa Hoghaus nimellä.

Keväällä 2010 Jussi Salonoja hankki osakekannan haltuunsa ja lähti viemään yritystä kohti uusia nousevia tuulia. Marko hyppäsi ruoriin kesällä 2010 sopivien yhteensattumien summana oltuaan MP-alalla jo yli 15 vuotta erilaisissa tehtävissä.

Harley-Davidson brändi ja imago olivat jostain sellaista, mikä todella veti puoleensa. Itse Harley-Davidson voi tänä päivänä ehkä paremmin kuin koskaan ja on pystynyt erittäin hyvin vastaamaan Harley entusiastien tarpeisiin. Alati laajenevasta Harley-Davidson mallistosta löytyy pyörä jokaiseen makuun. Harley-Davidson myyntiin liittyy myös yksi erityinen piirre, eli asiakassuhteet ovat erittäin pitkiä ja asiakkaat myös hyvin merkkiuskollisia. Marko kertoi, että tämän hetken puhutuin ja halutuin malli on Dyna Switchback malli, joka on ikään kuin kombinaatio touring-pyörän mukavuutta ja sportti-kustomin keveyttä maustettuna 103" moottorilla.

Mitä palveluita Harley-Davidson of Helsinki tarjoaa?

Moottoripyörien lisäksi saatavilla täydelliset huollon palvelut moottoreiden kunnostuksesta viritukseen. Pyörien kustomoinnit tehdään Harley'n omien, sekä tunnettujen Aftermarket brändien bolt-on osilla, joiden valikoimissa vain mielikuvitus on rajana. Kaikki tarvittavat säädöt muutosten jälkeen tehdään dynossa, jossa ajetaan pyörä joka päivä vuoden ympäri. Myös moottoripyörien säilytyspalvelu löytyy valikoimista. Vaatevalikoima kattaa tyylikkää vetimet vauvasta vaariin ja kotieläimiäkään unohtamatta.

Harley-Davidson of Helsingin tyylikäs liike löytyy Vantaalta osoitteesta Ulkonäyttynkuja 6, 01660 Vantaa eli Pähkinärinteen nurkilla Vanhan Porintien varrelta. Ammattitaitoinen henkilökunta palvelee asiakkaita kuudella kielellä ja kahvipannusta löytyy aina kuppi kuumaa valmiina! Cadillac Clubilaisille myös 10 % alennus alkuperäisistä Harley-Davidson tarvikkeista. Oheiset kuvat ovat HD superlauantaista tältä syksyltä.

Koko henkilökunnan puolesta toivotan Cadillac Clubilaiset tervetulleeksi poikkeamaan milloin vain vaikka koko perheen voimin!

Terveisin
Marko Lindholm, Tj.
www.hoghaus.fi



'50 Cadillac 4D Sedan ja Esko Myller



Saanko esitellä: Lentäjä, lentokerhon puheenjohtaja, kone-entisöijä, putkiliikkeenä hallituksen puheenjohtaja, moottoripyöräilijä, laskettelija ja Cadillac-harrastaja Esko Myller Joensuusta!

Jo lapsena Eskolla oli Cadillac mielessä, kun kahvipakettien keräilykortteja pyöritteli käsissään. Vuosikymmenet meni töitä tehdessä isänsä aikoinaan perustamassa putkiliikenessä. Kun päästiin 90-luvulle, päätti Esko viimein hankkia unelmiensa johtotähden, 50-luvun pyöreälinjaisen kaunokin.

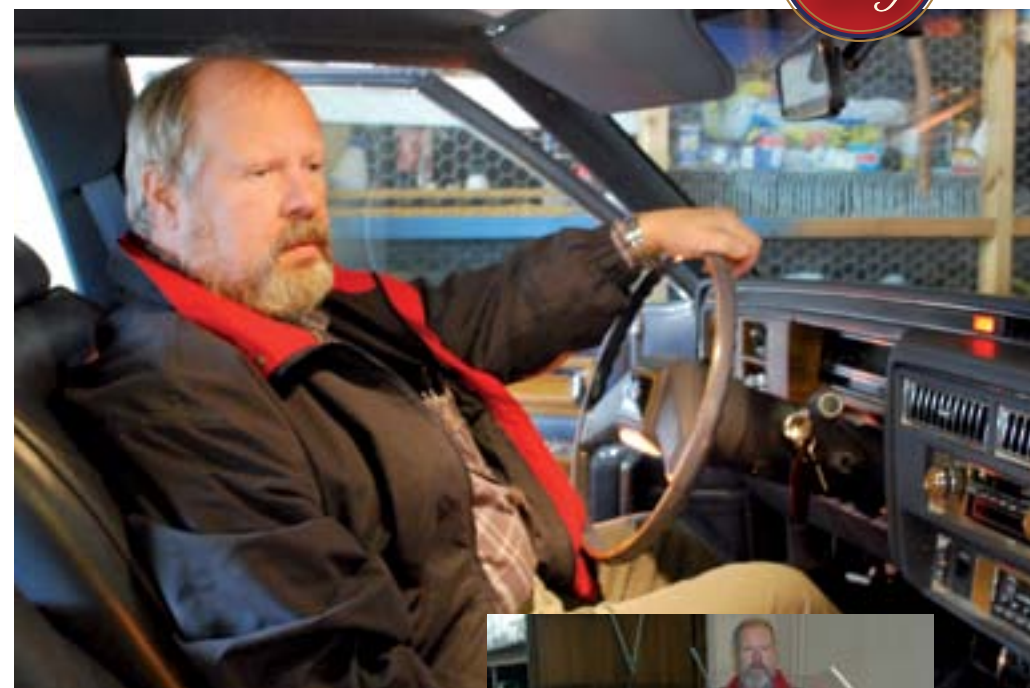
1990 Esko löysi itselleen Cadillacin Californiasta. Lisäkuvia ei tarvinnut lähetellä, hän luotti Yrjö Bremerin autotuntemukseen, joka myös hoiti auton Suomeen. Vm 1950 Cadillac 4D sedan series 62 oli nyt Eskon!

Cadillac on maalattu Virossa. Paikka löytyi kaverin suosittelamana. Vientimatalla alkoi vaihdelaatikko ryytylemään mutta perille pääsivät. Eestissä liikkeen pojat ottivat laatikon kinaloon ja käyttivät sen suomessa kunnostettavana samalla aikaa kun autoa maalattiin. Verhoilu on myös vaihdettu, se aloitettiin Joensuussa ja saatettiin loppuun Helsingissä. Moottoriakaan ei ole unohdettu, se on täysin kunnostettu.

Pientä huolta aiheuttaa tuulilasin haperoitunut tiiviste. Uusi on hankittu jo vuosi sitten, mutta aikaa vaihtamiseen ei meinaa löytä. "Saamattomuutta" sanoo Esko.

2001 lähisukulainen oli menossa naimisiin, ja Esko oli luvannut hääparille Cadillac-kyödin. Mutta juuri silloin Eskon Cadillac oli remontissa. Mutta mies pitää sanansa! Vihjeen avulla Helsingistä löytyi edustuskelpoinen neliovinen 1983 Cadillac Fleetwood Brougham. Ja niin he saivat toisensa, nimittäin Esko ja Cadillac (hääpari myös).

Huviajeluille Esko ei ehdi, ei edes Vappu cruisailuun. Cadillacit pidetään ajokuntoisina pienien hyötyajojen kautta. Kauppa ja pankkireissut ovat sopivia, joskus jopa mökille. Kii-



reellä ei kannata mennä tankkaamaan, sillä jutukavereita ilmestyy aina, sanoo Esko. Nykyiset huoltotoimet rajoittuvat lähinnä imuroidmiseen...

Menopelejä on Eskolla ehtinyt olemaan useita, Ranskalaisia autoja puolenkymmentä ja moottoripyöriä jonoksi saakka. Nyt tallissa oli vuonna 2011 hankittu BMW 1600 GT matkapyörä, jo neljäs suoraan itse tuotuna Euroopasta.

Hallinnollisten hommien lisäksi Esko on siis myös lentäjä. Karelia lentokerholla on Cessna 172 jolla tehdään mm. päiväyslentoja tulipalojen havaitsemiseksi. Arvatkaa onko Eskolla päiväyslentoja? Kyllä!

Jotta kerholla ei käy aika pitkäksi, ovat he hankkineet Ruotsista Englantilaisen vuoden 1956 Auster Mk 5:den raadon entisöitäväksi (Kangasverhoitu kone). Hommia tehdään talloilla ja se vie aikaa.

Tiesittekö että vanhaa konetta ei saa noin vain alkaa korjaamaan? Siinä pitää olla ilmailu-



laitoksen hyväksymä lentokoneasentaja valvomassa ja rakennuslupa. Onneksi sama ei päde autohommissa: Täytyy olla ajoneuvohallintokeskuksen hyväksymä automekaanikko... Lentämään meinaavat päästä 2013.

Cadillac Clubin jäsenenä Esko on ollut pari-kymmentä vuotta. Kiireet ovat aina päällä, siksi clubin tapahtumissa ei ole törmäily.

Eli, jos jossain pärisee lentokone, joku tulee isolla moottoripyörällä vastaan, joku ajalee harvemmin liikenteessä nähdyllä cadillacilla tai rinteessä joku laskettelee sun ohi, niin kannattaa morjesta, se voi olla juuri Esko Joensuusta.



Cadillac Club of Finlandin Pikkujoulut 25.-27.11.2011



Lisää kuvia Clubin foorumissa ja Facebookissa...



Vietimme tänä vuonna vaihteeksi Pikkujoulua hieman pääkaupunkiseudun ulkopuolella sateisessa, mutta vähälumisessa hiihtokeskuksessa. Väkeä saapui paikalle oikein mukavanlaisesti eli yli 50 tonttua plus 2 mäyräkoiraa. Tuttuja kasvoja oli paikalla paljon ja ehkä ensi vuonna jo uudempiakin jäseniä näkyy enemmän? Eikös niin?

Tarjan kanssa aloittelimme tapahtuman suunnittelun hyvissä ajoin alkusyksystä ja saimmekin mukavasti aktiviteetteja aikaiseksi viikonlopulle.

Perjantaina paikalle tuli 18 juhlijaa valmistautumaan lauaintain koitokseen. Illalla pidettiin Cadillac/Elvis-aiheinen tietokilpailu, jonka suvereeni voittaja oli Jukan, Janin ja Andrein joukkue. Joukkueet palkittiin kostein palkinnoin. Tietokilpailun ohessa grillailtiin ja syötiin makkaraa niin että napa ruskasi! Kiitos makkaralahjoituksesta. Virkistävä sauna odotti aamulla valmiina. Puolen päivän jälkeen paikalle alkoi saapua loput juhlijat.

Klo 14 jälkeen aloiteltiin sääntömääräinen kokous ravintola Vohvelissa. Sami kävi läpi 2010 toteuman, 2011 tilanteen ja tulevan 2012 budjetin. Allekirjoittanut on pitänyt kuu-kausittaista "jootä" clubin rahakirstun osalta, jotta tiedämme koko ajan missä ollaan menossa.

Keskustelu kokouksessa oli eläväistä ja käytiin myös läpi plussat, miinukset ja lähitu-levaisuuden kehityskohteet. Yhtenä suurena mielenkiinnon kohteena kokouksessa oli mahdollinen liittyminen Cadillac LaSalle Clubiin viralliseksi affiliaatiksi ja tämä saikin laajaa kannatusta. Päätettiin myös, että otetaan pöydälle Kunniajäsenyyden kriteerien määrittäminen ja Kunniajäsenien mahdolliset nimeämiset lähitu-levaisuudessa. Päätettiin myös, että aloitellaan Clubin v. 2014 koittavan 25-vuotisjuhlavuoden tapahtuman suunnittelu jo heti alku vuodesta.

Kokouksessa nimettiin myös uusi hallitus eli 2012 hallituksessa jatkavat Sami Heteaho, Ninni Fors, Tarja Naskali ja Tuomas Jokinen. Uusina valittiin mukaan Esa Kauppinen, Heikki Muhonen, Jukka Koski, Seppo Sydänmaa ja Tomi Vuorenpää. Jani Heinonen aloittaa vastaan CCOF-nettisivuista ja Anu Toikka jatkaa kesällä vastaanottamaansa kerhotuotekaupan

hallintaa. Kokous oli antoisa ja keskustelun henki erittäin rakentava. Tästä on hyvä lähteä kehittämään taas kerhon toimintaa eteenpäin.

Kokouksen jälkeen keräännuttiin takapihalle harjoittamaan kuntoilua. Tarja oli tullut naisten korjaamoiltaan Viialasta asti ja silloin samalla koristeltiin Tarjan askartelemat tandemhiihtosukset CCOF-teemalla. Tandemlankkusuk-silla hiihdeltiin nurtsia pitkin 60 m, jonka jälkeen yritettiin heittää frisbee ämpäriin. Jos heitto ei osunut, joutui kiertämään sakkokierroksen. Kaatumisia, pieniä haavoittumisia, erilaisia tyy-lejä ja hienoja suorituksia nähtiin. Dopingiakin oli ehkä käytetty, mutta se katsottiin läpi sormien. Tandemhiihdon ykkössija meni Jukolle ja Kaitsulle. Urheiluosuituksen jälkeen oli aika vähän hengähtää, saunoa ja valmistautua iltajuhlisiin.

Ravintola Vohvelissa nautittiin ensin joulupöydän antimista, jonka jälkeen itse Pukki ilmestyi paikalle. Ensin jaettiin lahjat lapsille, sitten muille kilteille tontuille. Kiitokset Pukille, joka ehti taas tulla juhliimme. Viime kesäpäiven kalakisan suvereeni voittaja Petteri oli iltapä-västä lähtien toiminut reippaana arpamyyjänä ja Petterin myyntipuheet ja taidot hakevat vertais-taan. ISO KIITOS Petterille, kaikki arvot saatiin myytyä! Petteri ja Tarja toimivat onnettarina, Timpan juontaessa arpajaiset ja Ninnin kiikut-taessa palkintoja onnellisille voittajille. Timppa viihdytti porukoita kesken arpajaisien spontaanilla soololaululla. Suuret kiitokset arpajaispal-kinnoista Chico's, Zetor, Presco, Viking Line, Esa, Jani & Co.

Arpajaisien jälkeen päästiin asiaan, kun Merciless Rockers kiipesi lauteille. Lavalla oli alusta lähtien ruuhkaa, innokkaitten rockkarei-den nautiskellessa rytmeistä. Anu oli ottanut

Kiitos kaikille, kivaa oli!

Kesäpäivät 8.–10.6.2011 Seahotell Mäntynie-mi, Pyhtää (kts. forum/tapahtumat)

"Se fiilis!" Sanoo Erkki Ratilainen Kuopiosta



Jäsenesittelyä varten sihteerimme Ninni otti yhteyttä Kuopioon ja sopi minulle ta-paamisen. Osoite löytyi helposti ja Cadil-lac vielä helpommin. Perä näkyi avoimes-ta parkkikatoksesta melko selvästi.

Kun elämäntavat pannaan kerralla remonttiin, voi jokainen arvata että se on välillä aika raasta-vaa aikaa. Jos tavoitteissa pysytään, on välillä palkittava myös itseään, näin teki Kuopiolainen Erkki Ratilainen.

Yli 40 vuotta Erkki on harrastanut mootto-ripyöriä. Tällä hetkellä kaksipyöräisiä menope-lejä löytyy pariin kappaletta. BMW 1100 RS matkapyörä, ja hiukan harvinaisempi Unkarilai-nen 250 cc sivuvaunullinen Pannomia vuodelta 1957. Jälkimmäisellä passaa mennä kummitte-lemaan Kuopion öisille kaduille.

Entisenä kultaseppänä Erkki ymmärtää laadun merkityksen, olisiko siinä ollut syy että nelipyöräistä "palkintoa" etsittäessä oli juuri Ca-dillac haennassa?

Kun varsinainen ostohetki oli edessä syk-syllä 2010, oli jo sopiva Cadillac löytynyt. Mutta kuinka usein sitä kuuleekaan, että loppusuoral-la joku muu on käynyt ostamassa sen pois, näin kävi myös Kuopion miehelle. Katariina vaimo sai kuulla tämän uutisen puhelimessa, ja kun toisensa niin hyvin tuntevat, pystyi hän päättämään Erkin olleen melkoisen pettynyt. Katariinan rohkaisevien sanojen saattelemana etsintä jatkui.

Yhdessä nettiä selaillen löytyikin sopiva Cadillac Tuusulasta. Myyjä vakuutti sen olevan ilmoituksen mukaisessa kunnossa. Mitä teki Erkki? Hyppäsi junaan ja matkusti Helsinkiin. Asemalla oltiin vastassa, jo tässä vaiheessa tiesi Erkki mitä tulevan piti. Viimeiset muodol-lisuudet ja kaupat kiinni.

Erkki omisti ensimmäisen jengin, Cadillacin!

Ennen kotimatkaa liikkeen pojat vaihtoivat rântäsateessa auton alle kauppaan kuuluneet talvipyörät, jotka arvioitiin melko vanhoiksi mal-lin perusteella? Ei ole tämä yksilö paljoa hank-aurannut tai suolavettä juonut.

Siinä se oli, neliovinen Cadillac Fleetwood sedan vuodelta 1991, kauniin punaisena. Säh-



köihilleitä on auto täynnä ja tilaa on puolelle suvulle. 4,9 litrainen V8 pitää matkavauhdin kohdallaan kohtuu kulutuksella.

Erkki on Cadillacin toinen omistaja. Vanhois-ta ajoista muistuttaa alkuperäinen C-kasettisoitin. Siinä passaa ajellessa kuunnella Jussi Raittisen "Aave Cadillac" biisiä. Tunnelmaan pääsikin tutus-tumaan viime juhannuksena, kun Erkki cruisaili lähiseudun tanssilavojen maisemissa, ikkunat raollaan ja kesäillan ilmaa nuuhkien.

Kesällä matkaa tuli taitettua muutama tuhat kilometriä.

Kerhon tapahtumiin ei vielä ole päästy koska ovat toistaiseksi olleet aika kaukana, molem-mat liittyivät kuitenkin heti jäseniksi. Tässä siis vinkki kerholle, kokeilkaa joku tapahtuma tänne Pohjois-Savon suuntaan...

Pientä murhetta on ollut ilmastoinnin kanssa joka hajosi, toistamiseen. Korjausapua löytyy tuttavan kautta sillä Erkin selkä ei nyt anna tehdä mitään remonteja, ja se kuuluisa kunnan oma tallipaikka puuttuu. Vinkkejä on haettu Clu-bin foorumin kautta ja apuakin on jo saatu.



Vanhojen autojen kunnostuskurssi Jämsässä - Hitsausta ja Pellin muotoilua

Kuulin keväällä huhuja Jämsän Ammattiopistolla järjestettävästi vanhojen ajoneuvojen kunnostukseen tarkoitettuista Hitsaus- ja Pellinmuotoilukursseista. Otin yhteyttä Jämsään ja sain paikan varattua kurssille 19.-21.5. (to-la). Luvassa oli hitsauksen perusteiden opettelua ja monella ehkä enemmänkin osaamisen parantaminen. Pääsimme tekemään hitsausharjoituksia TIG:llä ja kaasulla ammattilaisten johdolla. Tämä lisäksi ohjelmassa oli pellin muokkausta kutistamalla ja venyttämällä, sekä englannin pyörän käyttö.



Maestro Flander näyttää miten edetään

Näitä kursseja ovat olleet ideoimassa opettajat Ossi Kattilakoski, Pekka Niemiharju Jämsä Ammattiopistolta, sekä Retro-lehden Veli Tirkkonen. Keskeisenä hahmona pellinmuokkauksen osalta oli myös Antero Flander, jota voi syystä pitää Englanninpyörän käyttöön liittyen tietynlaisena nykyajan uranuurtajana, sillä hän on tehnyt niin-kin vaativia hankkeita Englanninpyörällä, kuten Uspenskin katedraalin kaikki yhdeksän kullanhoidtoista kupolia! Itse opetustapahtuma verstaan puolella vedettiin Pekan ja Anteron toimesta Ossin katsoessa päällepäin projektipäällikön ominaisuudessa että kaikki toimii.



Paikkojen hitsausta kaasulla

Jämsän lyhytkurssihankkeen tavoitteena on rakentaa kokonaisuus, jossa vanhojen ajoneuvojen entisointi ja kunnostaminen ylipäänsä saadaan muokattua ammatilliseksi koulutusohjelmaksi. Näissä vuoden 2011 kursseissa pääpaino vielä ollut harrastajissa ja näistä saadun palautteen, sekä oppien kautta alkaa laajempien tutkintoon tähtäävien koulutusohjelmien suunnittelu. Peltikurssiin on olemassa myös jo jatko-osa ja syksyllä pidettiin myös ensimmäinen vanhojen ajoneuvojen sähkökurssi.

Homma pyörähti torstainaamuna klo 08:30 käyntiin kahveilla ilmoittautumisineen ja siitä jatkettiin tunnin verran työturvallisuus/hitsaustekniikan perusteilla. Tämän jälkeen oli vuorossa roima pläjäys Englanninpyörän käytön teoriaa ja miten se vaikuttaa oikein käytettynä pellin henkiseen elämään.

Sitten olikin jo lounaan paikka, jonka jälkeen päästiin itse asiaan eli hitsausharjoituksiin TIG:llä ja kaasulla. Itse tykästyin kovasti tähän harjoitukseen, jossa hitsattiin kaasulla peltiä yhteen ilman suurempia ulkoisia täyteaineita eli laitettiin vain sauman alussa, keskellä ja lopussa pienet pisteet kiinnikkeiksi sellaisesta rautalangasta, jolla rakennuksilla sidotaan raudoituksessa käytettäviä rautoja toisiinsa elikkä hyvin hiilipitoista pehmeää mustaa rautaa. Tämän jälkeen sulatettiin kaasuhitsausliekillä puoliskot toisiinsa. Tässä menetelmässä pohjatyön laatu korostuu, mutta lopputulos vaatii todella vähän siivoamista ja on myös hyvin muokattavissa Englanninpyörällä vaikka suoraan sauman päältä materiaalikovuuk- sien ollessa melko yhteneviä.

Pellinmuotoilu aloitettiin suoralta pelliltä Englannin pyörällä ja allekirjoittanut päätti tehdä takalokasuojan johonkin kuvitteelliseen laitteeseen. Aluksi tuli käytettyä aivan liikaa voimaa

kitojen välissä kappaleeseen ja vähän päästä huomasi, että liike itse asiassa on se millä saa enemmän aikaiseksi kuin pelkällä voimalla, sillä runsaalla liikkeellä ja vähemmällä voimalla kappale "venyy" tasaisemmin ja on helpompi pitää muoto hallussa.

Lokasuojaa tehdessä kutistaminen oli yksi keskeinen työvaihe, että pelti alkaa taipua tai kaartua ja rypyt taas sileäksi Englanninpyörällä. Lopullinen muoto oli sellainen, että ehkä siitä kehtaa kuvan jopa lehteen laittaa ja reunat ajeltiin teustausmielessä sikkikoneella (tämä siis tuo materiaaliin vääntö yms. lujuutta ja/tai sitten vain muotoa silmälle). Englanninpyörällä oli myös mahdollista käytettävyyss lommien yms. oikaisussa, eli esimerkiksi vasaralla lyötiin kuplan lokasuojaan lommo ja muutamalla vedolla Englanninpyörässä muoto palautui alkuperäiseksi.

Kädestäpitäen oppimista oli siis kokonaista kolme päivää, joista jokaisesta tuli nautittua täysin siemauksin. Itse kurssilla oli todella kotoisa ja lämmin ilmapiiri, josta kiitos hankkeen vetäjille ja toki myös kurssille osallistuneille.

Tällaiselle kurssille olisi hyvä jokaisen koodia tai power pointtia työkseen vääntävän nyky-Neandertalilaisen osallistua, sillä kertaakaan noiden kolmen päivän aikana ei tullut työt mieleen. Osa porukasta painoi vielä iltamyöhäiselläkin hommia omien kappaleidensa kanssa, se jos mikä kertoo motivaation oppimiseen olevan korkealla. Uskoisin, että opettajilla on myös mieleinen tehtävä, sillä kurssilaiset olivat taustaltaan todella erilaista väkeä, ja se teki juttutuokioista mielenkiintoisia varsinkin kun sovittiin, että esitelyt hoidetaan vasta kurssin puolivälissä, niin ei synny ennako-odotuksia mistään. Kurssilaisia oli ympäri Suomea.

Kurssista jäi todella hyvä maku, sekä Englanninpyörän piirustukset, joten sellaisen tekeminen tässä kohta edessä!

Hienoa, että joku kehittää tällaisia koulutuksia nykyajan Angry Birds Suomessa! Kiitos!

Linkit:

<http://vanhatajoneuvot.blogspot.com/2011/01/ensimmäinen-hitsaus-ja-peltikurssi.html>
Lisätietoja peltikursseista ensikevälle voi kysellä ao. yhteyksien kautta: Jämsän Ammattiopisto: Kirsi Salonen, 040-3414453, kirsi.salonen@jao.fi tai Ossi Kattilakoski, 040-3414369, ossi.kattilakoski@jao.fi



Yksi kurssilainen kuvitteelliseen vermeeseen tehdyn lokarinsa kanssa

Allan Mutanen ja unelmien täyttymys

Mikä se on: Se on musta, avo, matalahko, särmikäs, huomiota herättävä ja virtaviivainen taideteos? Se on vuoden 2006 Cadillac XLR (Extra Luxury Roadster) Northstar 4.6 ltr V8 koneella. Se on Joensuulaisen Allan Mutasen unelmien täyttymys!

Allan on reippaana miehenä aloittanut työnteot jo 16-vuotiaana. Amerikkaa on aina ihannoitu ja siellä myös useasti käyty. Jenkkiautoja on ollut ja mennyt, mm. Pick-Up, Camaro ja uutena ostettu Buick '87.

Aitoon Amerikan filikseen päästiin jo kahdeksan vuotta sitten kun Allan hankki itselleen Harley Davidson Road King Classicin, kromia ja filistä USA:n maalta. Siisti!

Allan oli siis päättänyt palkita itsensä 30-vuoden työputkesta. Omaa yritystä pyörittäessä oli tunteja kertynyt. Avo olisi kiva pääpalkinto! Etsintöjen jälkeen löytyi helmi, Saksassa oli myynnissä Virosta palautunut auto. Joensuulainen maahantuontifirma Jep Jep Oy hoiti tarkistukset ja muut kiviä, ja niin marraskuussa 2010 auto oli uudella omistajallaan. Edes pieni pakkahan (-20 °C) ei estänyt koeajoa, tietenkin avona! Ensikuvan onnellisesta omistajasta napasi kaveri Harri Mynttinen.



Aivan mieletön! Auto on yksityiskohtia täynnä! Konehuone on taideteos, logoja myöten. Konepellin äänieristeet on myös viimeistelty isolla Cadillac logolla.

Avaimia ei Allanin tarvitse etsiä, sillä niitä



ei ole, kaikki toimii pienellä kauko-ohjaimella. Ovisia ei ole myöskään kahvoja, vain pienet sähköiset napit oven reunassa. Kun ollaan valmiina ajoon, painetaan start-painiketta ja matka voi alkaa. Kori ei ole peltiä vaan komposiittia. Alumiinia löytyy vanteista ja kahteen osaan sähköisesti taittuvasta katosta. Iskuvaimentimet on täytetty nestemäisellä metallilla joiden jäykkyyttä ohjataan sähköisillä magneeteilla. Mittaristo heijastuu tuulilasille ajoa helpottamaan.

Meille Cadillac harrastajille on ilmastointi perusvarusteita, mutta tässäkin on menty askel eteenpäin, nahkapenkeissä on viilennysjärjestelmä. Vaaleaa nahkaa ja aitoa eucalyptus puuta. Lattiamatot väriin sopivat ja Cadillac logoilla tietenkin. Takana tulijalle maisema on kaunis! Upeat Cadillacin muodot, viiru valot ja neljä isoa putkea! Hörr hörr...

Sen verran paljon tässä Cadillacissa on sähkölaitteita, että kerran akku tyhjentyi kun Allan tutustui autonsa herkkuihin.

Perheauto tämä ei ole, sillä takakonttiin mahtuu pari pientä kassia, jos katto otetaan alas. Kilometrejä on Cadillacissa vasta reilut 20 tkm joista Allanin käsialaa 8 tkm.

Useissa tapahtumissa on jo käyty, toistaiseksi paras reissu oli viime kesänä Katri vaimon kanssa, Hämeenlinnan HD-esittelyn kautta Forssaan USA autoja katselemaan. Mikä mah-

taa olla Allanin ilme, kun kohta eka teini saa ajokortin? "Iskä, lainaako autoa?"

Allan vieraili myös Helsingin American Car Show:ssa. Siellä ehdoton pysähdyspaikka oli Clubimme näyttävä osasto, jossa jäsenhaku täytettiin.

Allanilla on rakenteilla Amerikan mallinen omakotitalo, ja siihen kupeeseen kahden auton talli.

Haaveita pitää aina olla että jaksaa painaa, näin on myös Allanilla joka haaveilee vielä joskus omistavansa 50-luvun pyöreälinjaisen Cadillacin. Ei ehkä tarvitse odottaa pitkään, jos vaikka hankit kolmen vuoden päästä sen itselleen 50 v. lahjaksi?

Tervetuloa Clubiin Allan! Tapahtumissa nähdään!

PS. Matkalla Allan käytti minut erään veneliikkeen luona, jossa oli 2-ovinen "laiva", eli -59 coupe...



Power Big Meet Västerås 2011

Heinäkuun alussa kesäloman kohokohta Västeråsın Power Meet oli taas käsillä. Käsittämätön määrä jenkki-autoja zoomailtavana kolme päivää, jonka aikana työ- tai siviili-asiat eivät tulisi mieleen. Tärkeimpiä mietittäviä asioita, joita olisi väistämättä edessä: kävisikö katsomassa tuota horisontissa hämmöttävää Cadillacia vai menisikö romutorilta etsimään osia viisvitosprojektiin.



Peliin ja tunnelmaan mukaan pääsemiseksi pitää ensin tietoenkin kääntää syläri kohti läh-töruutua ja mennä Tukholman laivalle katsasta-maan pienimuotoinen autonäyttely. Eli Poweriin suuntaavat heimoveljet ja heidän kuljetuskalus-tonsa päivän kunto. Tapahtuma alkaa siis jo Suomen puolelta satamasta.

Ruotsin puolella Västeråsın kaupungissa eteneminen tiivistyy jonottamiseksi. Jonot ovat Power Meetissä asia, jota ei voi välttää. Vain muutama sisäänajotie tapahtuma-alueelle ai-heuttaa aamuruuhkat. Lisäksi kaupungissa jo iltapäivällä pyörivä cruising hidastaa alueelta poistuvaa liikennettä. Pahimmillaan jonoissa menee parikin tuntia lyhyellä matkalla, mutta pakollinen cruising kuuluu tavallaan tapahtuman "formaattiin".

Jonojen takia kulkupelissä on hyvä olla jääh-dytysjärjestelmä kunnossa. Pari tuntia ryömin-tävauhtia ajaminen 30 asteen helteessä kuvaa hyvin tekniikalta pahimmillaan vaadittavaa kes-totestää.



GM:n kaluston esittelyyn tehty Futurliner-bussi oli tuotu Ruotsiin ja oli ihmeteltävänä jo keskeneräisenä. Huonoon kuntoon päässyttä runkoa oli jo kunnostettu ja moottori oli valmiina, mutta paljon oli vielä tekemättäkin. Osien saanti tähän projektiin lienee vaikea, koska samanlaisia on tehty vain 12 kpl! Tällä bussilla ajaminen on ollut aikanaan yhtä juhlaa: korkealla sijaitsevasta lentokonetyylisestä ohjaamosta on hyvät näkö-alat liikenteeseen.

50- ja 60-luvun Cadillac-merkkisistä autoista kiinnostuneelle tapahtuma on yhtä tuskaa: kaik-kia mielenkiintoisia autoja ei ehdi millään näke-mään! Ruotsalaiset ovat ymmärtäneet Cadillacin arvon jo varhain ja tuoneet noita malleja maahan ennen kuin maailmalla oli niitä osattu laajemmin arvostaa. Erityisesti 50-luvun lopun mallit ovat kiitettävästi edustettuna ja monissa tapauksissa kunnoltaan huippuluokkaa.

Romutorilla kuppikauppiaat loistavat pois-saolollaan. Vaikka vaatemyyjä on paljon, myös auton osia myyviä, siis tavallaan niitä oikeita

kauppiaita on paljon. Useat Powerin romutorin myyjistä tekevät osakauppaa ammatikseen ja siksi heidän osatarjonta on keskiverto autotallin tyhjentäjää laajempaa. Samasta syystä hinnat eivät ole edullisia, mutta pääasia on kuitenkin, että autonosia on tarjolla.

Hyväkuntoisista osista joutuu maksamaan joka paikassa enemmän, mutta romutorilla sen tekee mieluummin kuin netissä, koska ennen ostopäätöstä pääsee itse tarkistamaan osan kunnon. Monet osamyymäjät pitävät varastoa kulu-tusosista Ruotsissa. Ison harrastajamäärän ta-kia menekkiä riittää, joten vain varastoa pitävät myymäjät voivat pärjätä osamyymntibisneksessä.

Iltacruisingissa ruotsalaiset näyttävät mallia miten vanhoja jenkki-autoja käytetään. Käytetään oikein tai väärin, riippuu katsojasta. Mukana autovirrassa näkee hienokuntoisiakin autoja ja joskus sellaisessa käytössä, josta todennäköisesti jää käytön jälkiä. Näyttelykun-toisten autojen konepellin tai takaluukun päällä istuminen hirvittää, mutta kukin käyttää omaa autoaan parhaaksi katsomallaan tavalla.

Matkan saldoksi romutorilta löytyi vain muutama pikkuosa Cadillaciin. Vaikka mahdol-lisuudet olivat otolliset, ei minun tapauksessa kysyntä ja tarjonta kohdanneet. Kolme päivää kului todella nopeasti. Asiaan vihkiytymätön voi-si tosin ihmetellä, miten ajan saa kulumaan kun järjestettyä ohjelmaa Power Meetissä on todel-la vähän. Jos se täytyy selittää, sitä ei voi ym-märtää. Paremmin ei kesälomaa voisi viettää!

Suomen suurin ja kaunein harrastelehti.



Jos et usko, osta irtonumero tai tilaa se!

35 €

Kun toimit nopeasti, saat uudet lehdet vanhaan hintaan!

/vuosi, kun teet tilauksesi vielä tämän vuoden puolella.

Voit tehdä tilauksesi osoitteessa www.riding.fi tai soita 050 401 6355

Naisten korjaamoilta 28.9. American Service Oy:n tiloissa

Saavuimme Konalaan American Servicen tiloihin sovituksi klo 17.30. Hallissa oli vassassa kolme haalareihin sonnustautunutta herrasmiestä, jotka ystävällisesti toivotivat meidät tervetulleiksi. Jännityksen laukaisemiseksi meille tarjoitiin kahvia, pullaa ja pientä suolaista.

Naiset saivat lyödä viisaat/tyhmät päänsä yhteen sekä suunnitella mieltä askarruttavia kysymyksiä ja niitä olikin sitten joka lähtöön. Kysymyksiä esittäessämme pyysimme ystävällisesti miesväkeä siirtämään sen hymyn pyllyyn. Ehkäpä henkilökunnan asenne oli kuitenkin kohdallaan, koska ei meille sentään naurettu päin naamaa, mitenköhän lie sitten meidän poistutua? Naiset saivat olla luvan kanssa blondeja, miesten kuunnellessa sivussa. Ihan kuin meitä olisi käytetty taas vähän hyväksi, miehetkin saivat siinä sivussa vastauksia mieltä askarruttaviin kysymyksiin, joita he eivät itse olisi edes kehdanneet esittää.



Henkilökunnan Herrasmiehiä

Seuraavaksi siirryimme jo konepellin alle. Paikalle oli hankittu 1946, -57, -68 ja -98 Cadillacit, että pääsisimme näkemään mikä autoissa oli oikein muuttunut eri vuosikymmenillä. Totesimme, että moottorit ovat aivan erinäköisiä eri vuosimalleissa. Löysimme kuitenkin jokaisesta myös yhtäläisyyksiä; kaikissa oli moottori, virranjakaja, akku sekä pissapojansäiliö. Öljytikut oli kyllä jemmattu ihme paikkoihin.

Vaihdelaatikkoon, moottoriin ja tehostimeen löytyi omat mittatikkunsa. Onneksi uudemmassa mallissa ne oli myös värikoodattu. Opimme myös, että jäähdytysnesteitä on erivärisiä ja eri värejä ei saa sekoittaa keskenään. Pinkki oli meidän suosikki!

Tehtaan suosittelemat ”suklaanapit” Northstar-koneellisiin autoihin olivat täysin uutta tie-



'46 Pellin alla oppii parhaiten



Lisää henkilökunnan Herrasmiehiä

toa, myös osalle miehistä. Niillä ehkäistään siis jäähdyttimeen kennon vuotoja, sekä muita mahdollisia vuotoja, joita syntyy alumiinikoneen elämisestä. Tätä ei edes maahantuoja aikanaan mainostanut, mutta napeille löytyy ihan GM:n osanumerotkin ja ne ovat seuraavaksi ostoslistalla. Vuotoja kun löytyi muutamastakin autosta. Nappeja voi kysellä South West Tadelta.

American Servicen pojat totesivat, että enemmän vikoja löytyy uudemmissa Cadillacista, koska niissä kaikki toimii tietokoneiden avustuksella (-98 STS:ssä on 32 tietokonetta ohjaamassa eri toimintoja). Vanhemmissa on puolestaan selvästi vähemmän tyyppivikoja. Huollot kannattaakin suorittaa aina ajallaan sillä se on kuin laittaisi rahaa pankkiin.

Renkaanvaihtovinkkinä saimme hyvän knopin koskien vanhempaa kalustoa, eli kannattaa nostaa ensin toinen kylki ylös, näin leveämmänkin renkaan saa paremmin ututettua lokarin välistä paikalleen.

Tunkki kannattaa sijoittaa etuoven puoleen väliin, koska auton etupää on painavampi. Käytäjänuuaali on hyvä olla aina mukana, takakontin luukun sisäpuolella voi olla tallella valmistajan ohje. Vanhemmissa malleissa puskureihin on tehty valmiit kolot tunkkia varten. Kauheaa ajatella, että puskurista nostaa pitäisi nostaa, sehän voi mennä piloille! Renkaasta löytyi vaikka mitä tietoja, muistakaa olla tarkkana niiden rengaspaineiden kanssa. Muista tarkistaa reisuun lähdetessä, että myös vararenkaassa on ilmaa.

Eräs innostui jo vaihtamaan koria, kun pohjasta löytyi ne nipsnaps-nappulat. Naisethan haluavat usein vaihtelua vaikkapa väriin, ja totesimme, että korikin voidaan jatkossa vaihtaa näppärästi tienpäällä lennosta

Punainen valo kojelaudassa tarkoittaa aina, että olisi enemmän kuin suositeltavaa pysähtyä HETI ja tarkastaa tilanne konepellin alta. Kaiva minihame takakontista tai avaa paidan ylänapit ja nosta konepelti ylös. Jos apujoukot eivät heti pysähdy, soita jollekin Cadillac Clubilaiselle. Keltainen valo ei ole niin ”vaarallinen”. Mutta toki kannattaa selvittää senkin syy pysähtymällä vaikkapa seuraavalle huoltisalle. Bensakanisteri kannattaa olla aina mukana ja täynnä. Vanhemmissa malleissa ei bensamittari aina nimittäin toimi, sen vuoksi kannattaa tankata varoiksi aina kun näkyy huoltoasema.

Jos Cadillac ei starttaa, bensaa voi laittaa

myös vähän kaasuttimeen (löytyy sen ison ruuvattavan mötikän alta) ja tarkistaa, että siinä ”sakkakupissa” näkyy bensaa. Jos bensa haisee niin vika todennäköisesti muualla kuten vaikkapa sytytyksessä.

Saimme myös tietää, että pahan hajuiset nesteet ovat yleensä merkki jonkin asteisesta viasta. Silloin tulisi hakeutua hoitoon lääkärille tai muulle asiantuntevalle korjaamolle. Osaamme antaa myös hinurikuskille ohjeita mihin saa kiinnittää hinausvajerin.

Talveksi olisi hyvä saada auto pukkien päälle, etteivät jouset löysty ja kumeista tule kolmi-on mallisia. Renkaat tulisi muutenkin säilyttää viileässä ja valolta suojattuna. Talviseisontaan olisi suositeltavaa, että tankki olisi täynnä, ettei sinne muodostu töhnää. Useamman vuoden säilytykseen tankin pitäisi olla tyhjä. Saatiin lahjaksi myös purkilliset ainetta, jota laitetaan bensatankkiin talveksi, niin ettei bensa vanhene.

Tämän informaatiotulvan jälkeen, voimme vain todeta, että kannattaa pitää lähellä sel-lainen mies-/ poikaystävä, joka on perehtynyt Cadillacin sielunelämään. Elämä on silloin huomattavasti helpompaa. Kerhon toiminnassa mukana oleminen luo myös uusia kontakteja ja apua löytyy puhelinsoiton päästä ympäri Suomen tai jopa Virossa ja Ruotsissa asti.



'57 työn alla ja sihteeri tarkkana

Toivottavasti tämä kokemus lisäsi naisten uskallusta lähteä Cadillacin rattiin. Miksi yleensä naiset sitten istuvat pelkääjän paikalla? Onko niin, että meiltä puuttuu rohkeutta istua ratin taakse vai eivätkö miehet uskalla antaa meille sitä silmäteräänsä ajeltavaksi? Jokainen voisi



”Miesparkki”

katsoa peiliin, missä mennään....

Tosi paljon kiitoksia ”puuhapussista”, jonka American Servicen pojat olivat naisille hankineet. Nyt kaikki vaan laittamaan Cadillacia talviseisontaan! Boot Factoryn Saija kävi myös paikalla ja kutsui meidät tutustumaan bootsien valmistukseen. Clubin Foorumille päivitetään ta-paumasta infoa kunhan ehditään.

American Service on perustettu 1990, vuodesta 1992 se on sijainnut samassa osoitteessa Konalassa. Firmassa on kolme ammattilaista töissä. Pojat hoitelevat vain Amerikan-autoja.

Illan koottu tietopläjäys:

JOS AUTO EI STARTTAA:

- Pumppaa ensin hiukan, jos bensa haisee niin moottorin bensansaanti ei ole ongelmana.
- Jos tulpat ovat kastuneet (bensa haisee, eikä ”lupaa” startatessa) niin odota noin tunti ennen uutta yritystä.
- GOGO:n käyttö on riskaabelia, se voi vaikka tuhota moottorin. Kokeile mieluummin reilusti kaataa bensaa suoraan kaasuttimen kurkkuihin muutama kymmenen senttilittraa kerrallaan ja koita sitten startata uudelleen.
- Varmista myös, että puolan johto on varmasti kiinni sekä puolan että virranjakajan päässä. Tarkista myös etteivät akun navat eivät ole löystyneet.
- Varakanisteri on hyvä olla mukana ja täynnä, tarkista bensamittarin toimivuus.
- Sähköä on, jos valot palavat kirkkaina. Uuden auton akulle suositellaan vain latausvirtaa tyhjentyneeseen akkuun suoraan napoihin, mutta ei käynnistystä. Miinus ensin pois latausta ottavasta autosta.
- Apuvirtaa annettaessa käynnistyskaapeilla ensin plus napaan kaapeli ja siten johonkin moottorin kiinnikeosiin josta saa suoran kosketuksen metalliin. Hanki kunnan paksut käynnistyskaapelit Cadillaciisi. 5-6 metriä on hyvä pituus.

ÖLJYT

- Kun moottori on kylmä, ovat myös öljyt kylmät ja auto kannattaa aina ajaa rauhassa lämpimäksi.
- Jos öljyä on liikaa, tulee sinistä savua. Tarkista että öljytaso on oikea (katso ohjekirjasta miten tarkistetaan).
- Öljyt vaihdetaan harrasteautossa tyyppilisesti kerran vuodessa. Öljynsuodatin on tärkeää vaihtaa aina öljynvaihdon yhteydessä. Käyttöautot huoltokirjan mukaan, josta on tietenkin luettu ajatuksella myös kohta ”olo-suhteet, joissa huoltovälejä on lyhennettävä”.

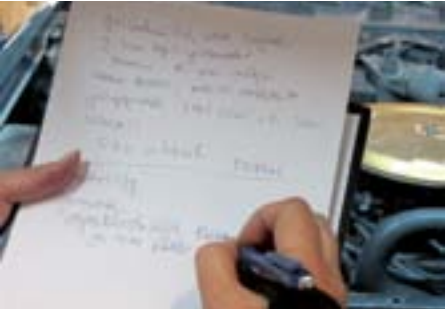
JÄÄHDYTINNESTEET:

- Vanhemmissa autoissa vertaa kokemuksia, jos joku mittari eri asennossa kuin yleensä.

Tärkeimmät korjauskohteet ovat alusta, jarrut, nivelet, vaihteistot jne. Nykyautoissa on eniten elektroniikkakorjauksia. Korjausten määrät ovat riippuvaisia ajotavasta ja innokkuudesta huoltaa ajokkiaa. Jenkkien tekniikka on aivan erilaista kun japanilaisissa. Vuodesta 1990 eteenpäin huoltoväli on tyyppilisesti 15–30 tkm.

Suomessa lämpötilavaihtelut vaikuttavat suuresti auton kestoikään ja öljyt eivät kestä pitkään olosuhteissamme, joten sokean ohjekirjan tuijottamisen sijasta kannattaa huoltoväliä tarvittaessa vaikka lyhentää. Säännöllinen huolto uudesta asti pidentää merkittävästi auton elin-

ikää (kuten myös auton pito puhtaana, jotta se ei ala ruostua).



maalipintoja täytettäessä, sillä jarruneste vie maalit mukanaan. Jarrunesteiden vaihto esim. 5-vuoden välein, ettei järjestelmään kerry liikaa vettä.

RENKAAT

- Rengaspaineet on merkattu renkaaseen (paitsi 50-luvun ristikokudosenrenkaissa).
- Vaihdon yhteydessä tarkasta pyörimissuunta (kts. nuolet, rotation sana tai vastaavaa).
- Erityisesti rätirenkaat on hyvä säilyttää viileässä ja pimeässä.
- Kts. tunkin paikka ja tarkista onko ohjeita, ja onko alkuperäinen tunkki olemassa.
- Kardaanikäsijarru ei pidä ollenkaan jos toisen takapyörän nostaa ilmaan (tarkista onko autossasi sellainen).

RENKAIDEN PULTTIEN AVAUS:

- Katso kuskin paikalta: oikea puoli, avaus kierrä oikealle ja vasen puoli, avaus kierrä vasemmalle. Tämä ominaisuus löytyy vain joissain vanhoissa autoissa. Pyörän pultin päässä saattaa olla merkintä R tai L ilmaisten kierresuunnan.

TALVISÄILYTYS:

- Jos mahdollista, nosta auto pukeille rungon varaan, ettei paino jää jousille ja pyörille.
- Siirtele ja työntelee autoa säilytyksen aikana, jos ei mahdollisuutta nostaa autoa ylös.
- Ota akku irti talveksi, ja jos mahdollista säilytä se lämpimässä ja ladattuna. Hanki aina kunnan merkkiakku.

HINAUSTARPEEN SATTUESSA

- Katso hinauspaikka runkopalkista tai vastaavasta, ei tukivarista yms.
- Ilmoita vakuutusyhtiölle hinattaessa, mihin haluat viedä auton. Nämä jenkit on syytä viedä niitä ymmärtävälle korjaamolle, ettei tule lisää ongelmia.



Flemari 26–28, Kallio, Helsinki

GET YOUR RIBS AT FLEMARI 26



www.soulkitchen.fi

Official Elvis Presley Fan Club Finland (OEPFC) kesäpäivät Vantaalla

Heinäkuu alkoi Cadillac Clubilla kiireisenä. Perjantaina oli Stadin cruising, jossa oli ennätysmäärä Cadillac-kalustoa liikenteessä. V8 Magazinessa numero 8/2011 oli juttu clubistamme, osa kuvista on kyseisen Cruisingin aloituksesta Gringos Locosilta. Lauantaina muutamia Cadillac Clubilaiset, jotka ovat myös OEPFC:n jäseniä, vierailivat kesäpäivillä Hotelli Vantaalla.

Vantaalle mentiin tietty paikalle Cadillacilla. Kosket Porvoosta kävivät hakemassa meidät ja saavuimme parhiksi juuri Elvis-tavaroiden huuto-kauppaan. Paikalla oli myös Ed Bonja, mies joka toimi Elviksen kiertueorganisaation virallisena valokuvaajana, sekä kiertue managerina vuosina 1970–77. Edin kameran jälkeä ovat useimmat 70-luvun Elvis-sinkku- ja LP-kannet, kiertuekuvakirjat, sekä julisteet ym. promomateriaali. CCOF lahjoitti Edille muistoksi Clubin lippiksen ja hupparin.

Ed kävi ensimmäisen kerran Suomessa vuonna -99 ja on sen jälkeen vierailut mielellään täällä joka vuosi Elvis Fan Clubin kesätahtumassa vuodesta 2006 alkaen. Hänellä on ollut neljä valokuvanäyttelyä Suomessa: vuonna 1999 Pieksämäellä, 2006 Helsingin Kiasmasa, 2007 Kotkassa ja 2008 Kuopiossa.



KERHOTUOTEKAUPPA

Cadillac Club od Finlandin KERHOTUOTTEITA voit ostaa helposti osoitteesta www.cadillacclub.fi/fi/KERHOTUOTTEET/ tai kerhotuotevastaava Anu Toikka, anu.toikka@aina.net, puh. 050 377 2077

CCOF

Huppari
Värit: Musta, myös lasten kokoja
40,-

T-paita
Värit: Resheka, Musta (myös lasten kapeampi)
10,-

keilapaita
rinnassa CCOF prodeeraus koot S-XXL
47,-

Lippikset
Kakki mallit
10,-

CCOF T-paita
Painatus molemmin puolin, V15 Cadillacin kuva rinnassa ja takana selässä.
Design Janne Kujala.
20,-

Sytkäri
Väri hopea, lasimerkkinä Cadillac Club of Finland
4,-

Naisen T-paita
Värit: Vaaleanpunainen, vaaleansininen
Koot: S, M, L, XL
20,-

Cadillac Club of Finland muki
Väri musta
Kestävä painatus Aluslahen grafiikka
10,-

Cadillac Club of Finland muki
Väri musta
6 mukia ylt.
50,-

Pick-Nick laukku
Värit: Turkoosi, Musta
35,-

CCOF Avaimenperiä
5,-

Steenvarjo
Värit: Hopea
Painatus Cadillac Club of Finland
15,-

T-paita
Värit: Vinipunainen, Musta, valkoinen
Design Aluslahen
18,-

Laisten T-paita
vaali pun., musta, valkoinen
18,-

Nuku yösi rauhassa! Tramigo T22
varashäly ja GPS Tracker ilmoittaa suoraan kännykkään jos autosi liikaa luvatta.
Varkautapauksissa voit jäljittää sitä reaaliaikaisesti. Suomalainen tuote jolla 2 vuoden takuu, maksat käytöstä vain tekstarin hinnan. www.tramigo.net

CCOF:n ja Tramigon yhteistyönä voit hankkia T22:n jäsentarjoushintaan 250 € (norm 329€), lisätietoja osoitteesta myynti@tramigo.com

Jamis.fi All pr-items

Hietalahdenkatu 10 00180 Helsinki Finland
+358 50 533 3313 jarmo.saramo@jamis.fi
+358 40 505 7678 jamiitheman@hotmail.com
www.jamis.fi

HUULAAKI

TYÖSKENTELEMME KORKEALLA TASOLLA

- puunkaodot
- lumenpudotukset
- kattojen & rännien pesut
- muut korkean paikan työt

Vakautettua ja koulutettua henkilökuntaa, tetta koul

www.huulaaki.fi **040 483 79 44**

AUTOFIT
Huoltaa sel!

Autosi Huoltaa
Autofit – Latokaski
p. 020 7459 722
Palvelemme ark. 07.30–17.00
autofit.latokaski@autofit.fi

TÄSSÄKÖ SINUN YRITYKSESI MAINOSPAIKKA?

Soita 040 581 1089 tai info@cadillacclub.fi ja saat tarjouksen jota et voi vastustaa.



MetroAuto huoltaa ja palvelee.

MetroAuto on valmistajan valtuuttama Cadillacin huolto- ja varaosaliike. Meillä on vuosikymmenten kokemus Cadillacin tekniikasta. Palvelemme Cadillac -asiakkaita ammattitaidolla Espoossa, Helsingissä, Tampereella ja Turussa.

HUOLLON AJANVARAUS
p. 010 615 1000 arkisin klo 07.00-17.00 tai 24/7 www.metroauto.fi

Huolto avoinna arkisin klo 07.00-18.00.



TERVETULOA!

Cadillac -huoltopisteet:

MetroAuto

ESPOO, Koskelontie 19
HELSINKI, Hernepellonkuja 12
TAMPERE, Taninkatu 3
TURKU, Tierankatu 12

Gringos Locos

KAUPUNGIN PARASTA TEX-MEXIÄ!

Tervetuloa herkuttelemaan!

RAVINTOLA.FI

Ma-to 16-22 • Pe 16-00 • La 13-00 • Su 13-22
Mannerheimintie 17, Helsinki • puh. 010 4233 230

*Autot
tulee
Amerikasta.*



ESITTELYT • TEKNIKKAA JA TIETOA • TAPAHTUMAT • HARRIKAT • KISAT • V8-MARKET • TYTTÖKALENTERI



THE FINEST of FINISHING PRODUCTS

AMMATTILAISTUOTTEITA JO VUODESTA 1953

