



CadillacNEWS



Cissen '54 elää!

Cadillac Series 62 Sedan 1954

**'56 Cadillac Eldorado
Biarritz**

**Kevään
tapahtumakatsaus**

Cadillac '59 Convertible

**Mistä Cadillac-hulluus
alkoi**

Truck Masters Hybrid




YSKIIKÖ KONE?

Kun kone uuvahtaa, otetaan avuksi Zetor!

Zetor on hylvaton traktoriravintola, jossa haukataan huikopala traktorien kupeessa ja pidetään joraten lystiä. Ruokalista tulvii suomalaisia makuja ja apetta saa pilkkua asti.


Starttaas jo – ja ota suunnaksi Kaivopiha!

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



Chico's kiidättää sinut lepposiin lomatuunnelmiin ja auringonpaahteen hellimiin makuihin.

Kruisaillemme Miamin makumaisemassa, jossa yhdistyvät amerikkalaisen ja karibialaisen keittiön parhaat äänimet. Kurvaa Chico'siin ja löydä oma suosikkisi kesän herkullisimmista annoksista!



chicos.fi

America on a plate

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



Pintaa vahingoittamatta!



LOUNAISSUOMEN
KUIVAJÄÄ
PUHDISTUS

0400 227 691

Soita 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-tenttelit, 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



Mietiskelin tuossa yhtenä iltana

montako autoa on tullut vuosien saatossa omistettua. Oikein kun pinnisteli muistiansa niin hämmästyksesi oli suuri, autoja tuli pikaisesti laskien 30 kpl! Ja varmaan joku oli vielä jäänyt unholaankin.

Tuosta luvusta suurin osa on ihan käyttöpelejä, ilmeisesti vaihtelunhalu on ollut suuri kun autot ovat vaihtuneet noin tiuhaan tahtiin, mutta tauti lienee tuttu varsinkin meille harrasteautoilijoille. Meillä tunnetaan olevan sellainen geneettinen poikkeama, että autokuume iskee vähintäänkin joka kevät ja monilla se onkin muuttunut jo krooniseksi. Sen seurauksena alkaa autoja kerääntyä monille enemmän kuin lääkäri määrää, pikaisesti kun ajattelee lähipiiriä niin yhdelle on autoja kertynyt 16 kpl, toisella 6 kpl kolmannellakin on tallissa ja pihalla 5 kpl, jne. varmaan tuttua monille meistä.

Eihän siinä mitään, kivahan se on kun leluja piisaa, mutta varsinkin täällä pk-seudulla se alkaa melko nopeasti muodostumaan ongelmaksi missä näitä aarteita säilyttää. Hyvät ja turvalliset tallipaikat on kiven alla ja jos sellaisen löytää niin hinta on helposti jotain ihan muuta kuin mihin lompakko antaisi myöten.

Jotkut ovatkin perustaneet jonkin sortin yhteisön, anoneet kaupungilta tonttia ja ryhtyneet rakentamaan hallia autojensa suojaksi. Se on tietenkin kätevä ja kaukaa viisas ratkaisu. Jotkut taas hankkivat

tallipaikan ympäristökunnista tai vaikkapa vähän kauempaakin, hintana vain vähäisempi vapaa-aika ja kustannukset pahinmillaan muutamiensa satojen kilometrien edesakaisesta suhaamisesta, ei se ole halpaa sekään.

Itse jos olisin tallipaikan tarpeessa, kallistuisin ehdottomasti tuohon ensin mainittuun vaihtoehtoon. Siinä on paljon hyviä puolia; uudet ja ajanmukaiset tilat, paloturvallisuus, turvallisuus yleensä - nykyaikaiset hälytys- ja valvontajärjestelmät jne. Lisäksi kun vuokrataan paikkoja myös ulkopuolisille saadaan monet kulut ja hankinnat verotuksessa vähennyskelpoisiksi. Kannattaa siis ottaa mietintään ja kerätä sopiva porukka kasaan, siitä se lähtee.

Haluan vielä muistuttaa

kaikkia jäseniä ja miksei muitakin harrastajia sunnuntaina 4.9. ensimmäistä kertaa järjestetävästä CCOF ratapäivästä Ahveiston Moottoriradalla Hämeenlinnassa. Tapahtuma on suunnattu kaikille Amerikkalaisten ajoneuvojen harrastajille, niin autoille kuin moottipyörillekin. Tapahtuma toteutetaan ns. melupäivänä, eli 110 db/4500 rpm on rajana (mittausmenetelmästä tulee vielä erikseen lisätietoja).

Lippujen myynti radalle on alkanut, nyt kannattaa olla nopea, sillä radalle myydään vain rajallinen määrä lippuja.



Lisätiedot: www.cadillacclub.fi

Terveisin Jyrki J. Hytti

CadillacNEWS

Cadillac News nro 2/2011 • 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, syys ja talvi) • ILMOITUKSET/AINEISTOT Lehtien toimitukseen lähetettyjä kuvia voidaan käyttää myös yhdistyksen internet sivuilla. Lehteen tulevat artikkelit, ilmoitustilavaraukset ja -aineistot toimitetaan pääsääntöisesti sähköisessä muodossa osoitteeseen: cadillaclehti@gmail.com tai Jyrki J. Hytti, Pisanniitti 4 D 38, 02280 Espoo. Jos hyväksyttyä ilmoitusta ei tuotannollisista, toiminnallisista tai asiakaasta johtavasta 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 tilaamatta lähetetyistä aineistoista. • ULKOASU/TAITTO Jyrki J. Hytti • KANNEN KUVA Jyrki J. Hytti • Seuraava numero ilmestyy viikolla 34 • www.cadillacclub.fi





Perehdymme oikeappiseen auton pesuun ja pintakäsittelyyn - sivulla 26

Tässä numerossa

Puheenjohtajalta	5
Cadillac Clubin yhteistyökumppanit	6
'56 Cadillac Eldorado Biarritz	8
Mistä Cadillac-hulluus oikein alkoi?	13
Mestareiden jalanjäljissä	14
Kevään tapahtumakatsaus	16
Truck Masters Escalade Hybrid	18
Kulttuurit kohtasivat - törmäsin Cadillac-mieheen	20
Cisse Häkkisen entinen '54 Cadillac on herätetty henkiin	22
Erikoisempi Eldorado Brougham '57	24
Cadillaciin soveltuvia vaihto-osia - osa 1	25
Oikeaoppinen auton pesu ja pintakäsittely	26
Cadillac 1959 Convertible	28
Näin syntyvät kesän grilliruoat!	30



Cadillac Club of Finland ry JOHTOKUNTA 2011

PUHEENJOHTAJA

Sami Heteaho, 040 581 1089
sami.heteaho@pp.inet.fi

VARAPUHEENJOHTAJA

Jukka Tikkinen, 0400 475 093
jukka.tikkinen@netsonic.fi

RAHASTONHOITAJA

Mika Salonen, 041 501 6931
mikaw.salonen@elisanet.fi

SIHTEERI

Nina Fors, 050 536 7047
ninni.fors@gmail.com

WEBMASTER

Sami Heteaho
sami.heteaho@pp.inet.fi

JÄSENET

Tarja Naskali, 040 530 7948
tarja.naskis@luukku.com

Timo Huupponen, 050 336 1190
timppa.huupponen@netti.fi

Kari Reiman, 050 572 7996

Ari Naskali, 040 538 9855
ari.naskali@luukku.com

CadillacNEWS

Puheenjohtajalta



Talvi ja kevät ovat menneet niin nopeasti Cadillac Clubin kuvioita suunnitella ja toteuttaessa, että nyt on aika istua hetkeksi alas ja miettiä, että missäs sitä oikein ollaan ja mihin ollaan menossa.

Kevään näyttelyt Tampereelta, Helsingin kautta Lahteen olivat onnistuneita ja aivan erityisesti American Car Show, jossa clubin standilla oli täysi tohina koko pitkän pääsiäisviikonlopun yli.

Kesäpäivien järjestelyt ovat myös hyvässä vauhdissa ja tänä vuonna nähdäänkin Ahveniston ratapäivien yksityiskohtaisemmat valmistelut ovat myös käynnistymässä ja talkoovoimia tarvitaan.

Olen pyrkinyt tässä uudessa tehtävässäni olemaan suurin piirtein kaikessa mukana mitä Cadillac Clubissa tapahtuu ja olen sitä kautta tehnyt muutamia mielenkiintoisia havaintoja.

Ensimmäinen huomio oli se, että Cadillac Club mielletään clubin ulkopuolella pelkästään vanhemman kaluston harrastajien klubiksi. Edellä mainittu mielikuva on syytä oikaista, sillä Cadillac Club of Finland on nimenomaisesti Cadillac-merkkikerho kaiken ikäisille Cadillacille ja niiden omistajille. Olen seurannut kuinka jäsenrekisterissä alkaa olla nyt myös lähes uutta kalustoa, 2009-mallisen ollessa tällä hetkellä tuorein auto. Itse koen niin, että mitä laajempi kirjo Cadillac-kalustoa meidän jäsenistöllämme on niin se parempi.

Toisena havaintona olen pannut merkille, että meidän olisi ehkä hyvä miettiä yhdessä mistä ne tulevaisuuden Cadillac harrastajat tulevat ja miten huomioisimme vielä paremmin ne nykyiset perhejäsenet, jotka ovat olleet vanhempiensa mukana Cadillac Clubin toiminnasta pienestä asti ts. laittakaamme ajatukset siihen miten nämä nuoremmat jäsenet saadaan varmemmin clubin toimintaan mukaan heidän ohitettuaan teini-iän ja saatuaan ajokortin.

Kolmantena asiana olen huomannut, että alueelliseen toimintaan eri osissa maata täytyy löytää pientä lisäpotkua. Yhtenä tähän alueelliseen edustukseen liittyvänä ratkaisuna voisi olla Cadillac Clubin parempi esilläolo näytelystä myös "Ruhka-Suomen" ulkopuolella. Ajatuksena on, että meillä standi Oulun näyttelyssä keväällä 2012 ja muutamissa vastaavissa tapahtumissa niin, että vetovastuu olisi paikallisilla jäsenillä ja sitten muutama hallituksen jäsen & muita aktiiveja matkaa täältä eteläisemmästä Suomesta myös mukaan näihin näyttely yms. viikonloppuihin, tutustuaksen paremmin toimintaan ympäri Suomea.

Niistä tapahtumista, missä Cadillac Clubin tulisi olla vuonna 2012 esillä ottaisin mielelläni ehdotuksia vastaan, kuten myös alueellisen toiminnan kehittämistä.

Jäsenmaksujen ajankohdasta on tullut jonkin verran lisäkyselyjä ja vielä kerän selvytyksen vuoksi, eli jäsenmaksu menee aina kalenterivuoden mukaan, ei sen mukaan milloin on clubiin liittynyt. Jäsenmaksu maksetaan joka vuosi tammikuussa. Jäsenkortit myös suunnittelussa ja lisää infoa niistä ja niihin liittyvistä alennus yms. teemoista lisää kesän kuluessa.

Nähdään Kesäpäivillä, Cruisingeissa ja muissa kesän tapahtumissa!

Sami
040 581 1089

Ps. laitelkaa sähköpostia tulemaan tai ottakaa rohkeasti luuria vaan käteen jos on ideoita ja ajatuksia toiminnan kehittämisen suhteen, sillä yhdessähän me tätä clubia eteenpäin viedään.

Naiset Huom!

Ensimmäinen Naisten korjaamoilta järjestetään
28.9 klo 17:30 American Servicellä Konalassa.

Ilmoittautumiset:

Nina Fors, p. 050 536 7047 tai
ninni.fors@gmail.com

Cadillac Club of Finland ry, yhteistyökumppanit



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'sissa, 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.



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



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



Jyrki Advertising



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



K&K Kivinen Oy: 1993 perustettu perheyrytys, 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 Kuivajäähöyrypuhdistus: 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.



TUV NORD Finland Oy: Toimittaa vaatimustenmukaisuustodistukset ja vastaavuustodistukset tuontiajoneuvoille rautaisella ammattitaidolla. TUV NORD Finland Oy edustaa kansainvälistä TUV 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.

KERHOTUOTEKAUPPA

Cadillac Club of Finlandin KERHOTUOTTEITA voit ostaa helposti osoitteesta
www.cadillacclub.fi/fi/VERKKOKAUPPA/
 tai kerhotuotevastaava Sanna Lehojoelta, e-mail: jarkko.lehojoki@kolumbus.fi

Pikepaita
 Brodeerattuna Cadillac Club of Finland.
 Vär: Mustavalkoinen
 Koot: S,M,L
 Naisten koot: 36,38,40,42

20,-

T-paita
 Vär: Viinipu-
 nainen, Musta,
 valkoinen

20,-

Steenvarjo
 Vär: Hopea
 Painatus Cadillac Club of Finland

15,-

CCOF Avaimenperä

5,-

Huppari
 Vär: Viinipu-
 nainen

45,-

T-Paita
 Vär: Ruskea,
 Musta
 (naisten malli
 hieman
 kapeampi)

10,-

CCOF T-Paita
 Painatus molemmin puolin,
 V16 Cadillacin keula rinnas-
 sa ja takaosa selässä.
 Design Janne Kutja.

20,-

Naisten T-paita
 Vär: Vaaleanpu-
 nainen, vaalean-
 sininen
 Koot: S,M,L,XL

20,-

Sytkäri
 Vär: hopea, laser-
 merkkkaus Cadillac Club of Finland

4,-

Lippikset
 Kaikki mallit

10,-

Cadillac Club of Finland muki
 Vär: musta
 Kestävä painatus
 Alasalmen grafiikalla

10,-

Pick-Nick laukku
 Vär: Turkoosi,
 Musta

35,-

Huom! hinnat ei alv.rek.

Clubi ajoi kilpaa!

23.4. ajettiin Spinneri 200 Endurance heti American Car Shown jälkeen. Tämä Spinneri Magazinen järjestämä kilpailu on toimi samalla hyvin epävirallisena merkikierhojen välisenä mestaruuskilpailuna, jossa Cadillac Clubillakin oli oma joukkueensa, lisäksi mukana oli myös Cadillac Serkusten joukkue puolustamassa merkin kunniaa.

Cadillac Clubin lisäksi kisaamassa olivat Amerikanautokerhoista mm. Corvette Club of Finland, Classic Chevrolet Club of Finland, F-Body Club of Finland jne. Kisa oli nimensä mukaisesti 200 kierroksen mittainen ja vaati kuskeilta jo jonkinlaista kestävyyttä ja kykyä ajaa tasaisia kieroksia. Joukkueet olivat nelimiehisä, joten väliin tuli sopivasti varikkokäyntejä kilpailua varttamaan.

Cadillac Clubin joukkue päätyi lopulta sijalle 11 ja Cadillac Serkukset sijalle 9, tästä vielä sijoitukset paranivat yhdellä kun Corvette Clubi hylättiin sääntöjen vastaisesta toiminnasta johtuen. Koko kisan voitti 4 V Team joka muodostui erittäin nopeista virolaisista kuskeista, eivät kyllä vaikuttaneet ihan tavallisilta harrastajilta.

Kisa oli kaikenkaikkiaan todella hauska ja jatkossa ollaan ilman muuta mukana vastaavissa kapinoissa.

Cadillac Clubin joukkueessa ajoivat: yläkuvassa vasemmalta Tuomas Jokinen, Jyrki Ikäläinen, Tomi Vuorenpää ja Paavo Kaarasmaa.

Cadillac Serkusten joukkueessa ajoivat: alakuvassa vasemmalta Jouni Hytti, Tapio, Renqvist, Pekka Rautakoski ja Jyrki Hytti.

Kilpailu ajettiin Kart'in Clubin upealla radalla Koskelassa, Helsingissä.



'56 Cadillac Eldorado Biarritz



Eldorado saatiin kilpien väliin toukokuussa 2010. Siinä oli jo hieman aihetta juhlaankin.



Harrasteautoilu alkoi '55 Buick Roadmasterin kanssa. Alun perin oli kyllä 50-luvun Cadillac haussa, mutta hinta/laatu suhteeltaan sopivaa ei tullut vastaan. Buick oli mielestäni myös hieno peli ja siitä pääsi sopi-vasti kauppoihin. Caddy oli kyllä mielessä aina silloin tällöin, mutta väliin tuli pari muuta avoautoa, kun katottomat autot alkoivat niin kovin paljon kiinnostamaan. Eka Cadillac oli 2002 hankittu '62 Convertible, joka tuli käytyä aika laajasti läpi.

Pahin Cadillac-kuume ei sillä kuuskakkosella-kaan oikein kunnolla helpottanut, vaan alle oli saatava 50-luvun peli ja mieluiten avonaisena. Tämä tavoite ei ollut ihan helppo toteuttaa, ehkä ensisijaisesti sen vuoksi, että avojen hinnat ovat aina olleet melko korkeita. Kun asuntoasiat yms. alkoivat olla mallillaan, oli aika harkita vakavissaan harrastekuvioden tilannetta. Tulin siihen tulokseen, että kerranhan tässä vain eletään ja jos jotain tosissaan haluaa, on sitten toimittava sen mukaisesti. Vaadittiin aika radikaaleja päätöksiä rahoituspuolen kuntoon saatamiseksi. Pitkän ja tuskallisenkin pohdinnan

jälkeen syntyi päätös luopua Buickista. Asiaa oli tullut pyöriteltyä jo vuosien ajan, mutta luopuminen tuntui silti melko vaikealta. Kun päätös oli valmis, sitten vain toimeksi. Myynti otti oman aikansa ja uusi koti Buickille löytyi Berliinistä.

Uuden auton hankinta ei sekään ollut ihan helppo juttu. Myyntipalstoja tuli tarkkailtua reilun vuoden verran. Ehdokkaita arvioitiin ja joitain käytiin katsomassakin. Ehdokkaita oli lähinnä USA:sta ja Ruotsista. Onneksi tuli kesän 2007 aikana puhuttua suunnitelmista tutuille. Sain syksyllä vinkkiä Suomessa myynnistä olevasta

avoprojektista. Auto ei ollut yleisesti myynnissä vaan tieto siitä välittyi lähinnä "viidakkorummun" kautta. Soittelin samantien myyjälle ja autosta juteltiin puhelimessa pitkä tovit sähköposti tuodessa vielä lisävaloa kuvien muodossa. Projektin tuntui mielenkiintoiselta, joten ajeltiin vaimon kanssa Vaasan suunnalle katsomaa autoa.

Peter Kulla oli tuonut auton paria vuotta aiemmin USA:sta, kaupat oli tehty eBay huudon kautta. Cadillac oli iso projekti, painotus sanalla ISO. Ruoste oli nakertanut korin helmat hyvin huonoon kuntoon, eikä matkustamon lattia juuri paljoa parempi ollut. Ei auto muutenkaan mikään varsinainen helmi ollut kuntonsa puolesta. Kaikesta huolimatta se vaikutti ihan tehtävissä olevalta peliltä, kun oli sitä hieman tarkemmin tutkinut. Plussana olivat jo valmiiksi hankitut monet korjauspellit ja muutoinkin auto vaikutti osiltaan melko täydelliseltä. Tämän täydellisyyden toteaminen oli hieman työlästä, sillä auto oli purettuna osiin tuolloin. Iso bonus olis se, että Caddy oli Eldorado-mallia. Itse olisin kelpuuttanut "normaalin" avon myös, mutta toki Eldo oli ollut haaveissa. Plussat ja miinukset kun ynnäili yhteen niin eteen tuli kaupan teko. Tässä oli sellainen auto mikä miellytti ja tuntui omalta heti alkuunsa, vaikka tuleva työmäärä hieman hirvittikin.

Kun Eldo saapui omaan talliin lokakuussa 2007, olo oli hieman epätodellinen kun pitkään haaveiltu auto oli vihdoinkin siinä. Vesalaisen Mika hoiteli projektin kuljetuksen kotitalille. Muutamia päiviä piti ensin vain ihmetellä ja inventoida pahvilaatikoissa olevia osia, sekä korin kuntoa muutenkin. Töitä tulisi olemaan melkoisesti, sillä kaikki pitäisi käydä läpi tavalla tai toisella. Tämä ei minua itseäni sinänsä haitannut, sillä nyt oli ainakin hyvä syy ja mahdollisuus tehdä autosta sellainen kuin halusin.

Visuaaliset asiat ovat itselleni tärkeitä, joten haluan auton olevan esimerkiksi väritykseltään sellaisen, mikä miellyttää omaa silmää, eikä ole sellainen mitä tulee melkein joka nurkalla vastaan. Jo ennen auton ostoa olin visioinut tulevan harrastepelini olevan jotain metallinhoitoista vaalean vihreän sävyä. Tässä tapauksessa kävi hauska sattuma, sillä Eldo oli jo tehtaalta lähtenyt vihreänä. Sisätilat ovat verhoiltu teemaan sopien metallivihreällä ja valkoisella nahalla.

Tehdasvarusteluun kuuluivat 365 veevasi ja automaatti, molemmat tehostajat, värilasit, sähkötoimiset ikkunat, 6-way penkki, antenni, takaluukun avaus ja lukitusmekanismi sekä automaattinen valonvaih-taja. Eldot varustettiin myös vakiona tehtaan omilla Sabre erikoisvan-teilla, joihin kietaistiin renkaat miljonäärivalko-sivuilla. Vuonna 1956 näitä Eldorado Biarritz malleja valmistettiin 2150 kappaletta. Uutuu-tena oli saatavilla myös hardtop coupe Eldorado Seville.



Kun inventaario oli suoritettu ja mielessä oli tarkka kuva kokonaisuudesta, oli aika tarttua käytännön töihin. Korin kunto oli suurin haaste koko jutussa ja tuntui luontevimmalta ottaa se heti alkuunsa työn alle.

Koppa valmisteltiin hiekkapuhallusta varten ja kun se saatiin suoritettua, päästiin varsinaisesti asiaan. Hiekkapuhallus ei varsinaisesti tuottanut mitään yllätyksiä, ne paikat mitkä oli arvioitu huonoiksi olivat sellaisia edelleenkin. Peltihomeat lähtivät käyntiin takaluukun lattian takareunan tekemisellä. Tämä oli sellainen sopiva verryttely ennen vaativimpiin kohteisiin siirtymistä. Vaikka peltityöt taitavat yleensä olla monelle sellaista pakkopullaa, niin täytyy kyllä myöntää, että suurimmaksi osaksi itse kyllä pidin tästä vaiheesta. Oli todella palkitsevaa, kun leikkeli huonot kohdat pois, sovitti uutta peltiä tilalle ja lopulta näki valmiin kokonaisuuden.

Pala palalta koppa harsittiin kuntoon. Valmiit korjauspalat auttoivat mukavasti monessa vaiheessa, mutta vähintään yhtä paljon oli väänneltävä peltiä myös suorasta levystä. Osa pel-tiosista teetettiin peltisepänliikkeessä tehtyjen sapluunoiden mukaan, jotkut sitten kotitallissa omin käsin. Peltikirurgiaa kesti reilun puolen vuoden verran.

Samaan aikaan tuumailin myös muita juttuja joita voisi tehdä sopivina välipaloina, mikäli pellin vääntely alkaisi väsyttää. Toinen iso juttu mitä laitettiin vireille samaan aikaan oli kromiosien kunnostus. Tämä on sellainen aikaa ja valuuttaakin vievä vaihe, joten se oli syytä startata jo hyvissä ajoin. Ensimmäinen satsi osia toimitettiin Eskilstunaan työstettäväksi sisältäen puskurien osat ja vähän muutakin.

Aihiot eivät olleet todellakaan parhaasta päästä, mutta todella hienot niistä tulivat. Toi-

sessä satsissa oli suuri määrä erilaisia sinkki-valuosia. Ihan kaikkea ei ole vielä pinnoitettu uudelleen, mutta ehkä ajan kanssa. Takapuskurin päädyt olivat ongelmalliset, sillä ne ovat alumiinivalua. Kromaukseen niitä ei huolitettu, joten ainakin toistaiseksi pinnoite on tehty toisella tapaa.

Pieni mutta kokonaisuudessa kuitenkin näkyvä asia oli pulttien, aluslevyjen ja sekalaisten pikkuosien keltapassivointi. Osien pitää olla tietenkin puhtaat ennen sinkkiä ja keltapassivointi käsittelyä. Erilaisia pikku hilpeitä tuli jynssättyä puhtaaksi varmaan tuhatmäärin eri metodeilla. Ei ehkä kaikista antoisinta puuhaa, mutta välttämätön paha jos haluaa tehdä autostaan mieluisan.

Alkusyksystä 2008 oli aika siirtyä seuraavaan vaiheeseen isompien komponenttien kun-

nostuksessa. Kori nostettiin pois rungolta, sitä ennen siihen oli toki hitsattu tukikehikko sisään. Sain kaveriltani lainaksi koripukin joka pienellä modifioinnilla kävi Cadillacille, kiitokset Seppäsen Sepolle. Pukin avulla kopan sai käännettyä kyljelleen ja sain näin viimeisteltä alustan ja lopulta maalattua sen. Pintapeltien viimeistelyä ja maalauksen pohjatyöt tehtiin myös kätevästi tulevan talven aikana. Runko oli aikaisempiin vaiheisiin nähden monta pykälää helpompi juttu, suorastaan rutiinia.

Rungosta riisuttiin kaikki irtoava pois ja osat vietiin toiseen hiekkapuhallukseen. Sen jälkeen ne saivat kiiltävän mustan maalipinnan pulverimaalaamossa. Pulverin valitsin siksi, että lopputulos on kestävä ja maalaus tulee hoidettua omalta kannalta katsottuna vähällä vaivalla. Vääntäsen Ismo hoiteli maalaukset näiltä osin ja se oli todella iso apu, töitä kun riitti projektissa muutenkin.

Eldon ostamisen ensimmäisenä vuosipäivänä tallissa näyttikin melko erilaiselta vuoden takaiseen verrattuna. Kori oli ehjä ja sen pohja oli maalattu, runko ja akseliston osat kiittelivät uudessa maalissaan. Kanterilta USA:sta, sekä TA Motorilta hankin alustaan kaikki uudet kulusosat ja nippelit. Pidin syksyllä lomaa muutama päivän ja sain näin Cadillacin ”Nummelan tuotantolaitoksen” alustalinjan hetkeksi aikaa käyntiin. Oli hieno fiilis laittaa uutta ja puhdasta osaa paikalleen. Jos vuotta aiemmin oli ollut vähän ristiriitaisia fiiliksiä tämän projektin onnistumismahdollisuuksista, niin tässä vaiheessa oli jo vahva usko, että auto tästä vielä tulee.

Talvi 2008-09 meni pintamaalauksen pohjatöiden valmisteluissa. Olin päätenyt siihen ratkaisuun, että maalaan auton itse tässä ensimmäisessä vaiheessa. Syyt olivat pääosin taloudelliset, mutta halusin itse kokeilla rajojani myös tällä saralla. Kevään tullessa ja ilmojen lämmitessä aloin ruiskuttamaan uutta väriä pintaan. Sävy oli haettu mahdollisimman lähelle originaalia käyttäen nykyajan värikarttoja. Rel-



Ekan kesän ajeluiden perusteella tiettyjä lastentauteja oli havaittavissa. Korjausta varten oli helpointa purkaa autoa hieman. Tässä vaiheessa homma menee jo rutiinilla.

lun kartasta löytyi sävy joka näytti hyvältä. Maalausohjeet hoituivat kesän aikana.

Keväällä oli myös aika aloittaa tekniikan tarkistelu. Moottori vaikutti hyvältä aihiolta ollen vielä stanukoossa. Laatikon vein Nätkinille Poriin. Koneen osat tilasin Jenkeistä ja kun kaikki tarvittava oli koossa, lohko porattiin .030 ylikokoon ja tehtiin muutakin tarvittavaa työstöä. Käytännössä kaikki kulutusosa on uutta moottorissa ja Hydramatic on myös täysremontoitu. Syksyllä 2009 talli oli täynnä asennusvalmiita osia ja kokonaisuuksia. Kone ja laatikko asennettiin ensin rullaavalle rungolle. Näiden lisäksi oli hyvä tehdä pakoputkisto, pistää tarvittavat jarru- ja polttoaineputket kiinni ynnä muuta tarvittavaa. Tämän jälkeen koppa nostettiin takaisin rungon päälle. Tämä oli jälleen iso virstanpylväs tässä projektissa.

Syksy kului rattoisasti osia asennellessa ja Eldo alkoi vaikuttaa ihan oikealta autolta. Sähköt tuli käytyä läpi, tekniikan loppuhieromista mm. jäähdytysjärjestelmän osalta ja kymmeniä muita juttuja. Ensistartin hetki lähenee väijäämät-

tä ja tämä on eräs jännittävempiä hetkiä. Pienen herättelyn jälkeen 365 jyrähti henkiin ja Eldo oli valmis liikkumaan omin voimin ensi kertaa kenties vuosikymmeniin. Isommat koeajot saivat kuitenkin jäädä seuraavaan kevääseen sillä ilmat olivat jo kylmenneet.

Vaikka Cadillac jo näyttikin autolta tässä vaiheessa, oli jäljellä vielä runsaasti työtä. uudet lasit tulivat Kuttilasta ja sisusta koottiin vielä tässä vaiheessa vanhojen verhoilujen kanssa. Suurin jumppa talven 2009-10 aikana oli kattokehikon kanssa. Se oli osittain puutteellinen, joka aiheutti omat haasteensa. Osia oli tullut etsiskeltä, mutta ainoa mitä löytyi oli hyvin huonokuntoinen, mutta silti kallis kehikonraato. Sitä ei ostettu vaan käyttöön otettiin vaihtoehto B eli Classic Chevyn etukaari, joka näytti silmä-määräisesti arvioiden hyvin samalaiselta, mutta tulisi luonnollisesti olemaan hieman liian kapea. Saahan siihen peltiä lisää väliin, ajattelin, ja sellainen tilattiin. Joitakin muitakin osia hyödynnettiin Classic Chevyn tuotevalikoimasta ja loput



Kauppakirjat on allekirjoitettu ja Eldo hetkeä ennen nostamista kuljetusauton kyytiin.

Projekti alkoi alustan hiekkapuhalluksella. Näin saatiin selkeämpi kuva projektin tilasta.



Tekniikka koottiin uusista osista ja asennettiin rungolle ennen koria. Näin oli helpompi rakennella pakoputkistot yms. tarvittavat jutut paikalleen.

Peltityöt olivat suurin haaste projektissa ja niitä riittikin melkoisesti. Pala kerrallaan homma kuitenkin edistyi ja koppa saatiin ehjäksi. Takakyljet olivat iso projekti. Korjauspalat tehtiin suorasta pellistä kotitallissa vääntelemällä tai sapluunoiden mukaan peltisepänliikkeessä.



Syksyllä 2009 auto herätettiin henkiin, kenties vuosikymmenten hiljaiselon jälkeen. Talvi oli ehtinyt tulla eikä kunnan koeajolle päästy, mutta ainakin se liikkui jo omin voimin.

tehtiin itse. Kehikko oli varsinainen palapeli mutta toimiva siitä kuitenkin tuli. Nostomekanismin osat sai helpolla hankittua ja se olikin ehkä helpoin osuus tässä koko projektissa. Uusi katto kangas tehtiin käsityönä tähän autoon tumman vihreästä canvas-materiaalista Reijo Kulmalan toimesta loppukesästä 2010.

Keväällä 2010 oli totuuden hetket käsillä, kun oli aika lähteä auton kanssa ensimmäistä kertaa tien päälle. Koeajoa kertyi parisenkymmentä kilometriä kun ohjauskulmat oli ensin säädetty ja sitten suoraan katsastuskonttorille kuulemaan tuomio.

Kevään aamut olivat vielä varsin vilpoisia, lämpötila oli muutaman asteen plussalla kun ajoin auton katto alhaalla konttorille (rättiähän ei vielä tässä vaiheessa autossa ollut). Kaikki oli inssin mielestä ok joten Eldo sai kilvet ensi yrittämällä. Auton saaminen kilpien väliin oli upea juttu reilun 2,5 vuoden puurtamisen jälkeen. Kotimatalla mieli oli korkealla eikä paljon leveämpää hymyä olisi naamalle saanut millään!

Kesä 2010 oli pitkä ja kuuma, tämän parempia olosuhteita ei olisi avoautoiluun voinut toivoa. Pieniä lastentauteja oli havaittavissa, mutta koko kesä autolla tuli aina tilaisuuden tullen ajeltua, lähinnä kotinurkissa. Forssan Pick Nick tapahtumassa tuli käytyä muutaman paikallisen jutun lisäksi. Syksyllä auto ajettiin talliin ja tehtiin joitakin korjauksia ja parannuksia tiet-

tyihin asioihin mitä kesän ajeluissa oli tullut ilmi.

Sisusta oli vielä keskeneräinen ja sen eteen työt alkoivat syksyllä 2010. SMS Autofabrics USA:sta toimitti uudet nahat. Itse rakentelin uudet verhoilujen pohjat, putsasin ja maalasin peltiosat, sekä penkkien rungot. Kun materiaalit olivat saapuneet, sisustan osat siirrettiin jälleen Reijo Kulmalan hoiviin. Verhoilu tehtiin luonnollisesti orginaalien mallien mukaisesti. Takaluukun verhoilun tein itse alusta loppuun. Kovalevystä tehtiin pohjat ja sopivan oloista materiaalia pintaverhoiluksi löytyi kotimaisista valikoimista.

Yhteenvetona projektista voisi todeta sen olleen ehdottomasti haastavin ja isotöisin minä kanssa olen ollut tekemisissä. Työtunnit lasketaan tuhansissa ja on rahaakin palanut ihan riittävästi. Autossa ei ole varmastikaan yhtään nippeliä tai ruuviakaan, jota ei olisi jollakin tavalla käsitelty. Kaikesta huolimatta Eldorado ei ole virheetön, työtä vaativia kohteita löytyy omalle vaativalle silmälle tulevillekin vuosille. Puutteet ovat osittain tietoisia, sillä jostakin oli toisinaan hieman oikaistava, jotta homma saadaan järjestäytyä ajassa edes jollakin tavalla kuntoon. Kun autolla pääsee välillä ajamaan, antaa se inspiraatiota ja voimia jatkaa projektia myöhemmin ihan eri tavalla. Lisäksi kun muistelee mistä on lähdetty liikkeelle, onhan sitä jo tässäkin vaiheessa saanut aika kivasti asioita aikaiseksi n.

3,5 vuoden aikana.

Vaikka edellä kuvattu saattaa kuulostaa helpolta, ei se sitä ole ollut. Toki aiemmista projekteista saatu kokemus ja tietotaito ovat auttaneet. Monet kerrat on ollut kuitenkin tarpeen istahtaa alas miettimään muutamaksi toviksi tai jopa viikoiksi alitajunnan prosesseihin, miten jonkin hankalan kohdan saa tehtyä kuntoon. On vaadittu mielikuvitusta ja asioiden tarkastelua avoimin silmin laajalla katseella, ilmeisin ratkaisu ei aina välttämättä ole se järkevin tie. Kärsivällisyys ja jaksaminen raahautua tallille illasta toiseen kysyvät joskus luonnetta, sekä asioiden selvittelyä ja tietynlaista projektipäällikön roolia niiltä osin kun ulkopuolisia palveluja on joutunut käyttämään.

Projektin aikana saatu/käytetty lukuisia kontakteja ulkomaille osien hankinnassa. Projekti on vaatinut myös tuhansia kilometrejä auton ratin takana istumista kun osia on viety tai tuotu syystä tai toisesta paikasta A paikkaan B jne. En kuitenkaan valita, sillä itsehän tämän pidemmän polun valitsin. Vastapainoksi projekti on ollut varsin opettavainen kokemus ja positiivisia fiiliksiä on ollut paljon enemmän kuin negatiivisia. Koen Eldoradon olevan tähänastisen "harrasteurani" päätyön. Ja mikä parasta, nyt alla on vihdoin se kauan haaveiltu 50-luvun Cadillac, vieläpä avonaisena Eldoradona.

Teksti: Ninni Fors

Mistä Cadillac-hulluus oikein alkoi?



Ja nyt SE ISKI taas... kun surffailtiin edellisen viikon illat netissä tutkimassa yhtä Eldoa Amerikan maalla. Ruvettiin nauruskelemaan, että miten tähän on oikein jouduttu. Olisi kiva tietää, miten muut kohkalotoverit ovat joutuneet Caddyjen pauloihin. Mikä oli Sinulla se eka kimmoke, miksi Caddy?

Meillä kaikki alkoi aikoinaan kun olimme käymässä äitini luona Itä-Suomessa. Siinä keskustassa on iso parkkihalli, mihin usein jätettiin auto. Äitini oli sanonut joskus aikaisemmin, että siellä autohallissa seisoo joku "todella hurja, iso hieno auto". Kun kyläilin äitini luona, kävimme yhdessä kurkkimassa, vieläkö se seisoo tallissa.

Satuinpas yhdellä kesäkyläilyreissulla mainitsemaan tuolle huonommalle puoliskolle, että "oletkos huomannut mikä tuolla alemmalla parkkitasanteella on, se on seissyt siellä jo pitkään?" Yksi kurkistus kaiteen yli ja sinnehan se lähti kirmaamaan kerrosta alas. Kun ehdin perästä paikalle, siellähän se oli selällään asfaltilla tutkimassa alustaa ja moottorin alla olevaa öljytahraa. Siinä sitten kierreltiin pölyistä '59:iä, tutkittiin kromeja ja piirrettiin pölyiseen ikkunaan reiät, että näkisi sisälle. Se "jokin" rupesi kummankin päässä juttelemaan. Sinänsä harvinaista, minunhan olisi pitänyt naisena ruveta toppuuttelemaan, kun noita romuja oli

ennestäänkin kertynyt nurkkiin ihan enemmän kuin omiksi tarpeiksi, mutta se oli juuri SE, mistä olin haaveillut pikkutyöstä. Ja olihan Elwarilakin Caddyjä...eikö se muka käy tekosyystä?

No ei muuta kuin rekkari ylös ja omistajaa ahdistelemaan. Auton omistaja oli haluton autoa kauppamaan, mutta meidän onneksi tai kohtaloksi, omistajalla oli talonrakennusprojekti menossa, joten se auttoi kaupanhieronnassa. Muutaman viikon ahkeran puhelinterrorin jälkeen saatiin viimein kaupat tehtyä. Sinne se jäi odottelemaan meitä talven yli, tosin nyt saman parkkihallin suljetulle alueelle. Keväällä olikin todellista veivaamista 5-kerrosta maalta alta katutasolle jyrkissä rampeissa ilman ohjaustehostinta.

Talven aikana saatiin omasta tallista purettua sisäväliseinät, jotta Caddy mahtui sisään ja pitkän odotuksen jälkeen saapui keväällä omaan kotiin. Vähän rassailtiin ja huristeltiin pari kesää. Sen tuloksena minäkin päätin jo lopulta mennä autokouluun. Olin aina ollut sitä mieltä, että miehet ovat sitä varten, että ne kускаavat meitä. Caddyn kyydissä oltuaan ajatukset muuttuu kun kuulee ne äänet, murinat ja piti päästä myös lopulta itsenkin ruoriin. Niin se mieli muuttuu!

Sittenpä taas yhden nettisurffailun tuloksena tulikin yllättävä jackpot eBayssa, ...eihän tässä näin pitänyt käydä. Sitten oltiinkin yhtäk-

kiä kahden '59:n omistajia. Kun se sitten seikkailujen jälkeen saatiin Atlantin yli tänne, puolen vuoden jälkeen todettiin, että pitää ruveta tekemään valintoja. Tässä ekassa '59:ssä olisi pitänyt ruveta tekemään hitsaushommia, tiivisteet vaihdettava jne....no thanks sillä hetkellä. Vain muutamia päiviä myyntiin laitoin jälkeen Caddy oli jo myyty. Itkuhan siinä silti tuli silmään kun sitä tultiin hakemaan, enkä voinut olla paikalla. Toivottavasti se sai hyvän kodin pohjanmaan laukeuksilta.

Nyt menossa tämän viimeksi hankitun '59:n sisustusremontti, joka ehkä joskus valmistuu. Huhtikuussa tuli '98 Seville STS, kun "halvalla" sai. Toukokuussa sitten nettisurffailu vei sellaiseen jamaan, että kohta '55 avo Eldokin on uimassa kohti kotia, toivottavasti jo tämän kesän cruisingeihin. Nyt voisi taas vähän rauhoittua, 2 Caddyä pari kuukauden sisään on pakko riittää.....

Etä pitikin mennä siellä autohallissa avaamaan suunsa, tai periaatteessahan tämä kaikki on mutsin syytä! Mitäs kertoi minulle siitä "hurjapäisestä autosta"?

Jaa omat kokemuksesi Cadillac Clubin netissä keskustelufoorumilla aiheesta "MISTÄ KAIKKI CADILLAC-HULLUUS ALKOI"



Mestareiden jalanjäljissä

On vuosi 1956 ja Cadillacin Designstudiola tehdään pitkää päivää vuoden -59 mallia suunniteltaessa. GM on päättänyt valmistaa täysin uudet automallit kyseiselle vuodelle, mutta säästöjä olisi tehtävä. Niinpä uusille malleille asetetaan ehdoksi Buickin perusoven käyttö kaikissa C-korin autoissa. Buickin oven yläosan hartialinja on laskeutuva, mikä rajoittaa muotoilijoiden suunnitelmia. Rajoituksista huolimatta muotoilutiimi pystyy luomaan jotain sellaista joka pysäyttää vielä tänäkin päivänä.

GM:n Harley Earl tunnetaan monesti 1959 Cadillacin muotoilijana, mutta tosiasiasiassa idea auton päälinjoista syntyi muotoilutiimiltä hänen ollessa matkalla Euroopassa, miten se nyt menikään; kun kissa on poissa... Silloinen rivimuotoilija, nykyinen GM:n Muotoiluosaston päällikkö, Dave Hols työskenteli tunnetun Earlin alaisena. Holsia saamme kiittää ikoneiksi muodostuneista jättiläismäisistä takasiivistä, jotka ovat luoneet autolle sen statuksen mikä sillä nykypäivänä on.

Suurena innoittajan 50-luvun siipimuotoilulle on ollut lentokoneet ja Lockheed Lightning P-38. Puolessa välissä vuosikymmentä "se juttu" oli kuitenkin suihkukone, eikä liene epäselvää mistä idea -59 siipiin saatiin.

2000-luvulla muotoilussa on otettava huomioon paljon enemmän kuin pelkkä ulkonäkö. Käytettävyys, ergonomia ja taloudellisuus ovat asioita joihin ei juurikaan kiinnitetty huomiota 50-luvulla. Aikakauden Cadillac edustaakin hyvin autoa joka toimii muistutuksena nykymuotoilijoille millaista autoa ei pidä suunnitella.

On selvää että ikoneiksi muodostuneet autot synnyttävät jopa pakkomielteitä ja ovat monien haaveita. Yksi haave toteutui syksyllä 2008 kun tämänpäivän teollisena muotoilijana toimiva Antti Asunmaa sai vihdoin oman viisysinsä kotipihaan. Vuonna -67 viimeksi ajossa ollut Coupe De Ville ei ollut nuorelle miehelle ehkä se helpoin tie siirtyä jenkkiautoilun maailmaan. Haastavasta, mutta suhteellisen tervepeltisestä lähtökohdasta huolimatta Antti matkustaa muutaman viikon välein Lahdesta pohjanmaalle rakentamaan omaa unelma-autoaan.

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



Kevään tapahtumakatsaus

Hot Rod & Rock Show

Tampereen näyttely tuntui jostain syystä vähän kuin väli vuoden tapahtumalta, se normaali innostus joka aina ennen on Tampereen näyttelyssä ollut, loisti nyt poissa olollaan.

Cadillacit olivat toki tänä vuonnakin hyvin edustettuina, esillä oli myös mm. sellainenkin harvinaisuus kuin '53 Eldorado jonka onnellinen omistaja on jämsäläinen Vellu Mäkinen. Tästä autosta voit lukea enemmänkin tarinaa edellisestä Mobilistista.

Clubin osastolla kävi kiva kuhina lähes koko näyttelyn ajan ja kauppa kävi ihan kohtalaisesti. Väkeä näyttelyssä riittikin yllin kyllin, lauainta ei meinannut mahtua käytävillä kulkemaan.



American Car Show

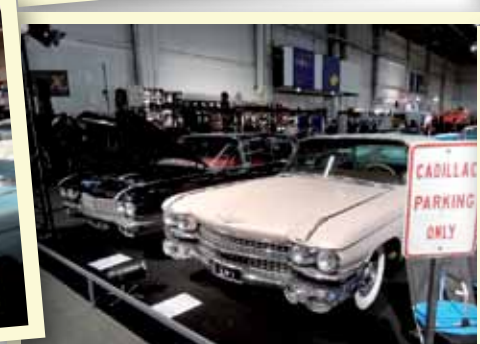
ACS oli tänä vuonna suuri menestys kerholla ja yhteistyökumppanit olivat hyvin esille myös.

Merciless Rockers soitti perjantaina muutama setin ja ständillemme kertyi todella paljon väkeä kuulolle. Merciless Rockers kaverit olivat myös tästä tilaisuudesta hyvillään.

Ständi oli tällä kertaa toteutettu "olohuone" teemalla, jotta vieraat voivat tulla viihtymään ison baaritiskin äärellä ja lepuuttaa hieman jalkojaan hörpätessään kahvia jne. Meillä oli juuri tuon olohuone/baarieeman vuoksi tänä vuonna 4–5

henkeä jatkuvasti ständillä, jotta varmasti syntyy riittävästi kontakteja kävijöihin. ACS oli todellinen menestys myös uusien jäsenien liittymisen saralla, sekä kerhotuotemyynin osalta. Autot istuivat erittäin hyvin näyttelyn 50-luvun teemaa.

Erityiset kiitokset Spriderproductsin Harrille järjestelyistä ständillä ja Presco Oy:n Markku Uotilalle, jonka avulla saimme yhteinäisen lookin Cadillac Club of Finland jäsenille tyylikkään Presco - Cadillac Club of Finland kauluspaitojen kautta.



Classic Motor Show

Classic Motor Show järjestettiin nyt neljättä kertaa ja Lahti tuntui todellakin olevat sään haltiojoiden suosiossa, sillä vain viime vuonna ilman oli hieman sateinen, muutoin ollut aina aurinkoa taivaan täydeltä.

Lahti on luonteeltaan todella erilainen kuin muut näyttelyt maassamme eli painopiste on todellakin kokonaisuudessaan ajoneuvoissa ja niiden historiassa. Näytösajot yms. tuovat Lahden näyttelyyn myös oman lisämausteensa. Yleisö on myös Lahdessa pari päivän arvioinnin

perusteella selkeästi iäkkäämpää, naisia ja lapsia paljon vähemmän ja näyttelystä tavallaan huokuu ehkä sellaista arvokkuutta hieman enemmän kuin muissa vastaavissa näyttelyissä. Tuo erilainen fiilis näyttelystä johtunee hyvin pitkälti kalustosta, joka vanhimmillaan lähes 110-vuotta vanhaa. Harrasteparkki myös yksi Lahden näyttelyn avainjuttu.

Meillä oli tänä vuonna hieman katu-uskottavampi laite ständillämme eli '51:n ilmajousitettu lowrider. Autoa kuvattiin aivan hillittömän paljon ja siinä

tosiaan oli sitä särmää vaikka muille jakaa. 60:n vuoden patina pinnassa ja moderni ilmajousitettu alusta nelilinkin, takaosan korimuutoksin yms. mahdollistavat auton radikaalin tontituksen.

Lahdessa oli myös '54 Hurriganes Cadillac ensimmäistä kertaa julkisesti esillä, lähes 30-vuoden projektina/osina seisimisen jälkeen. Ständillä kävi myös yksi todellinen Cadillac-entusiasti eli Aatu 5 v, joka poseeraa yhdessä kuvassa ja Aatu le lähti myös clubilta Cadillac News matkaan.



SOS-lapsikylä ajelutus

Tätä kirjoittaessa toukokuuta on vierähtänyt jo 29 päivää ja tänä harmaana ja tihkusateen sävyttämänä päivänä kerhomme osallistui ensimmäistä kertaa GM Cruisersin jo vuodesta 2002 järjestämään SOS-lapsikyläajeluun.

Tapahtuma käynnistyi puolenpäivän jälkeen kokoontumisella Espoolaisella huoltoasemalla josta kuudentoista paikalle ehtineen auton letka siirtyi poimimaan pieniä mutta kovin innokkaita matkalaisia kyytiin.

Lapsen suusta kuulee totuuden – tai toisesta menomatalla ei allekirjoittaneen autoon ainutakaan kyytiläistä tullut... Nyt on sitten varmasti

korkea aika tehdä autolle jotakin :)

Tänä vuonna ipanoiden matka suuntautui Vantaalle ilmailumuseoon ja siellä kiinnostavaa nähtävää riitti tenavien lisäksi myös tekniikasta kiinnostuneille täysi-ikäisille lapsillekin.

Paluumatkalle viisysiinkin löytyi kyytiläisiä reissun lopuksi SOS-lapsikylän porukka tarjosi kahvit kuljettajilleen.

Ilo oli huomata miten autoharrastus murtaa jäätä, ilmailumuseon kahvilassa kuului iloinen puheensorina sieltä ja täältä, juttu kulki yli merkkirajojen ja kiitosta naapurikerholta mukanaolos

tamme tuli, heidän osallistujamäärää verotti kerhon jäsenen edellispäivänä järjestetyt 40-v juhlat, ilmeisesti pientä väsymystä liikkeellä... :)

SOS-Lapsikylän tarpeellisuudesta varmasti me kaikki olemme samaa mieltä ja heidän arvokkaaseen toimintaan voi käydä tutustumassa osoitteessa <http://www.sos-lapsikyla.fi>

Pidemmittä jorinoita hyvää alkanutta kesää jäsenille, tavataan tapahtumissa ja nostetaan lapaa liikenteessä.

Tuomas Jokinen

Kouvola Swap & Meet

Tunnelmaa latisti huonohko keli, mutta Jenkkiautoja oli tullut paikalle sateesta huolimatta n. 200. Tuntien aikana huomasi hyvin kuinka porukkaa tuli, ja kohta taas lähti pois. Onneksi uusia oli koko ajan tulossa.

Clubin tuotteiden myyntiä yritettiin, joskin huonolla menestyksellä. Paikalla kävi muutama kerhon jäsen Mikkelistä ja Peräkylän Elviskin myyntiä kohentamassa, mutta ei auttanut.

Lämmin lihis kahdella nakilla lämmitti mieltä, hetkellisesti näyttäytyi aurinkokin - pääsivät avoautotkin oikeuksiinsa.

Clubin tuotemyynti alkoi vetämään vasta Tikkinen sekun pihassa Kuusaalla, jossa kävivät kyläilemässä samalla reissulla.

Ps. Kiitos Jasu! Klemmari tuli tarpeeseen! T. Cady Mikkelistä



Truck Masters Escalade Hybrid

Cadillac Newsin dynaaminen duo kävi tutustumassa koeajon merkeissä uuteen Truck Masters Escalade Hybridiin Tampereen H2-autotalot nimisessä yrityksessä. Cadillacin tehdas julkaisi Escaladen Hybridiversion 2008, jonka jälkeen Canadalainen Truck Masters on niitä sitten muuntanut Cadillacin valtuuttamana kuorma-autoiksi omalla mallinimellään (<http://www.truckmasters.ca/bio.htm>). Cadillac tehtaani Escalade kokonaismyynnistä tänä päivänä jo 20 % on Hybriditekniikalla. Escaladeen voi tankata myös E85:ttä.

Pidemmittä puheita hyppäsimme autoon.

Kuljettajan paikalla meni hetki hahmottaa auton mitat, jonka jälkeen paikka tuntui todella kotosalta. Auton astinlaudoilla on todellista käyttöä, varsinkin jos pituutta on alle 185 cm.

Pyynikin näkötornille ajellessa oli hassua huomata kuinka hyvin saa tilaa myös oikealta tulelta, eli kyllä Escalade on ilmeisen suuri kooltaan. Autosta on erittäin hyvä näkyvyys kaikkiin suuntiin ja peruuttamista helpottaa perustuskamera, joka lähettää kuvaa isolle monitoiminäytölle joka normaalisti näyttää näille Hybridiautoille tyypilliseen tapaan auton tapahtumia eli akuston latautumista kiihdytyksissä, jarrutuksissa sekä sitä, millä voimalla bensiini tai sähkömoottorit ovat mukana.

Varsinaisessa mittaristossa on myös paljon informaatiota kuten kulutus, onko V8 kokonaisuudessa käytössä vaiko vain puolikas eli V4 vai mennäänkö kokonaan sähköllä. Kaupunkialueella voi käytännössä ajalla kokonaan sähköllä, sillä bensamoottori tulee mukaan vasta noin 40 kmh vauhdissa, jos ajetaan muutoin rauhassa. Fiilikset ovat hieman ristiriitaiset kun mennään sähköllä, mutta äänetön kyyti on kerrassaan luksusta, vaikka V8:n ääni aina korvia muutoin hiveleekin. Start-stop, sähkö-bensa vaihdokset tapahtuvat pehmeästi, joten niitä ei juuri huomaa.

Hallintalaitteet ovat hyvin ulottuvilla ja selvästi tuhtia tekoa.

Escaladen viimeistelytaso on hyvällä tasolla. Auto ei tunnu ajossa lainkaan kokoiseltaan vaan on todella ketterä ja herkkä liikkeissään, ainoistaan leveyden suhteen täytyy olla hiukan tarkempaa. Kääntöympyrä alle 12 metriä, joten se samaa luokkaa kuin Volkswagen Passatissa, joten se filis, että Escalade kääntyy hyvin piti paikkansa.

Escaladen äänieristys tuntui todella hyvältä ja eikä myöskään monesti jenkki-autoille tyypillisiä natinoita kuulunut. Äänimaailma on muuten mielenkiintoinen, aivan hiljaa ajattaessa lähdon ja jarrutuksen hetkellä, sähkömoottoreista ja latausjärjestelmästä yms. kuuluu samankaltaista vinkuvaa ääntä kuin Helsingin metron sähkömoottoreista, tosin hyvin vaimeana ja tämä ääni peittyi heti raskaammin kaasua painettaessa makeaan matalaan V8:n kurnutukseen.

Perusvarustelusta voisi ehkä mainita tuon 6.0 L, 248 kw/500 nm Vortecin V8:n, 2 x 60kw sähkömoottorit, Magnetic Ride Control, eli järjestelmä joka valvoo korin liikkeitä sähkömagneettisten antureiden avulla. Käytännössä alusta säätyy koko reaaliaikaisesti ja se takaa maksimaasen pidon kaikissa ajotilanteissa, lisäksi 4-veto, sähköisesti nouseva/sulkeutuva

takaluukun kansi, kaukokäynnistys, blue tooth yhteensopivuus, sekä tuo jo alkuun mainittu peruutuskamera.

Jousituksen ja ylipäänsä alustan komponenttien kohdalta oman haasteensa antaa 285/35/22" kokoisten renkaiden värähtelyn vaimennus routakuopissa yms. Mielestämme tässäkin oli onnistuttu hyvin eikä mitään tule käsille asti. Alustaa voi ehkä sanoa jopa hieman kovan puoleiseksi ja tämä ainakin istui omaan makuuni hyvin. Penkit olivat tilavat ja myös jämäkästi topattu joten niissä oli rentouttavaa istua. Tavaratilassa kulkee mukana vaikka pienen yksion koko irtaimisto!

Kokoa riittää!

Escalade on yli 2 metriä leveä ja 5 metriä pitkä. Auto painaa 2775 kg joka on noin 300 kg enemmän vastaavaa bensakäyttöiseen Escaladeen verrattuna, tämä paino tulee pääosin 300 voltin Nikkeli-Metalli-Hybridi akustoista. Maksimipaino kuormattuna 3510 kg. Escalade Hybrid Cadillac kiihtyy 0-100 km/h 8,2 sekunnissa ja huippunopeus 170 km/h, Truck Masters malli taas on nimensä mukaisesti rekisteröity kuorma-autoksi ja varustettu nopeudenrajoittimella.

Suomalainen autoverotus tekee tilanteen mielenkiintoiseksi sillä tähän laatuautoon pääsee Truck Masters Escalade -merkkisenä käsiksi 99 900 € lähtöhintaan, Cadillac Escaladen hinta Suomessa asettuisi noin 180 000 € tasolle ja Amerikan Joelle Cadillac Escalade ilmestyy autotalliin noin 52 000 € hintaan, mutta tämänhän me kaikki moottoripäät olemme jo oppineet, että Suomessa autoasioissa käsi laitetaan aina syvälle taskuun :).

Niin käsittämättömän hullulta kuin se kuulostaakin, niin dynaaminen koeajokaksikkomme kehtaa väittää, että koeajamme Truck Masters Escalade Hybrid on niin lähellä täydellistä city-maasturia kuin maasturi ylipäänsä voi varmaan ikinä olla. Tyylikäs ja katu-uskottava ulkonäkö, loistava näkyvyys, iso tavaratila, ajo sähköllä taajamissa, sekä ajamisen tavaton tavaton helppous/rentous yhdistyvät Escaladessa ovat kyllä vertaansa vailla. Reilun 11 L/100 km sekakulutus lähemmäs kolme tonnia painavalle autolle on myös mielestämme omanlaisensa saavutus sekini.

Teksti Sami Heteaho, kuvat Jyrki J. Hytti



Tämän uuden Escaladen huomaa kyllä heti hybridiksi ympäri autoa ripotelluista hybridimerkeistä.



Iso monitoiminäyttö näyttää valinnan mukaan kulloisenkin voimantuotto tavan, toimii peruutuskameran näyttönä ja sisältää lisäksi kaikki tavallisemmat toiminnot.



Escaladessa istutaan todella korkealla ja autosta on erittäin hyvä näkyvyys kaikkiin suuntiin.



Cadillac Club of Finlandin puolesta kiitokset H2-autotalo liikkeen toimitusjohtaja Tommi Heinäselälle koeajomahdollisuudesta.



Kulttuurit kohtasivat - törmäsin Cadillac-mieheen

Se oli maaliskuun kolmas päivä, kun koh-tasin Cadillac-miehen Helsingin rautatie- asemalla kivimiesten jalkojen juuressa, siellä missä kaikki yksinäiset sielut koh- taavat, ja jotkut muutkin. Elämä ei ole ollut sen jälkeen entisellään; ei edes sinnepäin- kään.

Olin kyllästynyt sadan vuoden yksinäisyyteeni ja päättänyt tehdä asialle jotain: hullu, joka jää tuleen makaamaan! – Minä en. Turha vinkua, jos ei mitään yritä.

Eikun ilmoitus lehteen... deitti-palstalle: ”Kultturelli kotikissa haluaa tutustua kunnol- liseen mieheen.” Haaveilin miehestä, jonka kanssa käydä intellektuelleja, syvällisiä, pitkiä keskusteluja analysoiden ekspressiivisen tai- teen vaikutusta globaalitasolla ihmisen humaa- niin kehitykseen... Kesken iltavuoron pärähti kännykkäni vaativasti soimaan. ”Hei mä oon töissä!”, ajattelin. Vastasin silti, sillä olen utelias ja ehkä hiukan anarkistikin. ”Moi, Hessu täällä, sulla oli ilmoitus lehdessä.” ”Niin...”, etenin va- rovaisesti, ”kerro jotain itsestäsi.” ”No, mä oon kunnollinen mies ja mä harrastan, istutko sä nyt tukevasti? Niin mä harrastan vanhoja Amerikan autoja ja mulla on vaaleanpunainen Cadillac.”

Apua! Mieleeni nousi kuva eräästä ystäväs- täni: Mustang-miehestä, joka aina nähdessäm- me on kyyräpäihin asti mustan rasvan peitos- sa, Hankkijan haalarit päällään ja joka taskusta rasselituppoja tiputellen. Kesken kauhukuvafan- tasioideni ääni jatkaa: ”Niin, mä vaan tankkaan ja ajan, muut hoitaa tuunaamisen.” Vahingossa hän tuli lausuneeksi taikasanat ja niin olin uteli- aan innokas tapaamaan hänet. Olinhan leikkiin ryhtynyt. Vähän kyllä tuli mieleeni, että olisiko pitänyt tarkemmin miettiä, mitä ilmoitukseen laittaa. Käyköhän Cadillac-mies ikinä taidenäyt- telyissä?

Kivimiehet todennäköisesti hymyilivät, kun kohtasimme; sen verran heilläkin täytyy olla



pitkän iän tuomaa viisautta ja elämäkokemusta ja vielä sellaisella näköalapaikalla. Oliko se kahden kulttuurin törmäys? En tiedä, sillä järky- tykseni oli melkoinen, kun katseeni osui hänen jalkoihinsa. Ei todellista! Suippokärkikengät, suippokaat ”Onks tää joku fiftari?” Yritin käsitel- lä eletyn elämäni dataa siirtyen seiskytluvulle, jolloin fiilistelimme vekkihameissa diggaillen Fonzieta ja kuunnellen American Grafittia. Het- kellisesti jouduin syvään regressioon, mutta hän herätti minut ja ehdotti kahville lähtemistä.


Realiteetit hallinnassa, ajattelin ja otimme toiset kupit kahvia. Täytyy kyllä tunnustaa, että välillä mietin, mihinkäs nyt olen itseni laittanut ja pitäisikö tarkistaa, millä junalla pakenisin. Mut- ta Cadillac-mies puhui tavallisista asioista: elä- mästä, mikä meillä kaikilla on kerran elettävä- nä, haaveista ja toiveista, joista saattaa saada

kiinni jos on rohkea, ennakkoluuloton ja elämää pelkäämätön.

Carpe diem! -Tartu hetkeen! Ajattelen nyt, kun istun vaaleanpunaisen Cadillacin etupenkil- lä, vai sanoisinko näin maallikkona, että sohval- la. Jos ei uskalla, ei voi tietää. ”Oliko se niin, että 325 ratsua meitä kuljettaa, kulta?” Oli, sanoo Cadillac- mieheni, ottaa kädestäni kiinni ja suippokärkikenenkä painaa pedaalia. En kat- sele elämäni vaaleanpunaisten silmälasien läpi, vaan maisemat vaihtuvat vaaleanpunaisen cadillacin ikkunoiden läpi, kun palaamme taide- näyttelystä.

Elämä tuntuu hyvältä. Moottori kehrää ja bensaa palaa kun kuljemme yhdessä kohti uu- sia seikkailuja.





**KIINTEISTÖHUOLTO
J. TIKKINEN OY**

Huolto ja siivous | Tuuraukset | Lumiurakointi

24 h päivystys 0400 475 093

Museokatu 42 B 26, 00100 Helsinki
fax (09) 454 3006, jukka.tikkinen@netsonic.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

Nopea ja edullinen LVI-asiantuntija

Uudenmaan Rakentajapalvelu Oy on vuonna 2006 perustettu LVI- alan erikoisliike Nurmijärven Klaukkalassa. Varastostamme bio- ja panospuhdistamot, maanrakennustarvikkeet, lvi-alan tuotteet, ammattilaisen työkalut sekä paljon muita rautakauppaluotteita. Toiminta-alueenamme on pääkaupunkiseutu sekä koko Eteläinen Suomi.

Noutovarastomme palvelee Sinua tarpeissasi ja toimitamme tarvittaessa tuotteet nopeasti suoraan työmaallesi.





Uudenmaan Rakentajapalvelu

Uudenmaan Rakentajapalvelu Oy
Metsäkyläntie 7
01800 Klaukkala

www.uudenmaanrakentajapalvelu.fi

MYynti:

Reino Parta
GSM - 0400 264 135
reino.parta@uudenmaanrakentajapalvelu.fi

Timo Huupponen
GSM - 0400 295 689
timo.huupponen@uudenmaanrakentajapalvelu.fi

VERHOOMO PRIMA

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



”Verhoileminen ei ole vain työtä, se on elämäntapa”

Cadillac Series 62 Sedan '54

— Cisse Häkkisen Cadillac on herätetty henkiin!

Tämä Cadillac on olennainen osa suomalaista Rock'n'Rollin historiaa, se on viettänyt viimeiset 30 vuotta eri puolilla Suomea tallien kätköissä ja osat kymmenissä eri pahvilaatikoissa. Mutta nyt se on herännyt henkiin osaavan ja historiaa ymmärtävän autoharrastajan käsissä.

Tämän Cadillacin tarina Suomessa alkaa keväällä 1963 kun munkkivuorelainen merikapteeni Alfred Boström toi sen käyttöönsä suoraan Kalifornian auringosta, auto rekisteröitiin Suomessa ensimmäisen kerran 15.5.1963.

Merikapteeni Boström ajeli Cadillacilla n. 10 vuotta, jonka jälkeen hän myi sen niin ikään Munkassa asuvalla evp. majurille, Lasse Setälä nimeltään.

Remu muisteli Cadillacin ostoon johtaneita tapahtumia Cadillac News nro 3/2010 jotenkin siihen tapaan että Cisse oli tullut tohkeissaan selittämään Remulle että nyt on sellainen biliga kaupan joka on pakko saada, se on ihan oikea Cadillac ja vielä vuosimallia '54, sama vuosi jolloin Rock 'n' Roll on syntynyt. Sellaisella autolla pitää Hurriganesin liikkua! Remu oli tapansa mukaan tuumannut vaan että okay, rahat muovikassiin ja kundit lähti kaupan tekoon.

Remu ja Cisse ostivat auton ensin yhteiseksi, mutta Cisse osti Remun ulos siitä jo reilun kuukauden päästä. Legendaarisimmaksi kuvaksi autosta ja bändistä on varmaan muodostunut Risto Vuorimiehen syksyllä vuonna 1974 Ruskeasuolla ottama kuva jossa Cisse, Remu ja Albert istuvat iltahämärissä cooleina Cadillacin takapenkillä.

Hurriganesilla oli tapana liikkua Cadillacilla pääkaupunkiseudun keikoillaan ja yhdellä tällaisella keikalla hieman liian innokas fanijoukko oli kirjoitellut auton täyteen tervehdyksiään ja tästä johtuen Caddy sai päälleen uuden vaalean sinisen pikavärin.



Cadillacin nykyinen omistaja Kari Manninen Samin jututettavana.

Auto on sittemmin esiintynyt Hurriganesin kanssa mm. Shellin leffateatterimainoksessa. Mainos sai menestystä sen verran hyvin, että tekijät saivat sillä pari palkintoakin. Toinen tuli mainoksen musiikista ja toinen onnistuneesta suomalais-amerikkalaisesta toteutuksesta.

Cissellä alkoi olla ongelmia Cadillacin säilytyksen kanssa ja hän joutuikin säilyttämään sitä milloin missäkin, kuten mm. Hotelli Haagan kellarissa. Näihin ongelmiin kyllästyneenä Cisse myi rakkaan viisnelosensa keväällä 1977 helsinkiläiselle autonkuljettaja Markku Mäelle.



Markku Mäki verhoilutti penkit uudelleen ja niiden sisältä löytyi 40- ja 50-luvulta peräisin olevia jenkkiolikoita jotka on sittemmin talletettu Markku Mäen saatteen kera.

Kesällä 1980 siirtyi Cadillac kuopiolaisen DJ:n Niten eli Kari Niirasen omistukseen, joka ajeli autolla muutaman kesän ja jonka jälkeen

auto purettiin tarkoituksena kunnostaa se entiseen loistonsa. Auto jäi kuitenkin ajanpuutteen vuoksi seisomaan ja tätä seisomista jatkuikin sitten varsin pitkään.

Tämän pitkän seisonnan ajan auto joutui kokemaan mm. yhden murto miesten murjomaksi tulemisen, varkaat eivät onneksi saaneet mitään peruuttamantonta vahinkoa aikaiseksi. Vain muutama lasi oli rikottu ja joku pikkukolhu jäi tästä käynnistä muistoksi, niin ja ilmeisesti dampperi lähti rosvojen mukaan - mitähän ovat silläkin tehneet?

Lähes 30-vuoden seisomisen jälkeen Nite taipui pitkän hampain myymään tämän harvinaisen värikkään historian omaavan Cadillacin vaimonsa veljelle, joka taas on pitkän linjan autoharrastaja jonka käsistä on lähtenyt muutamia todella upeasti rakennettuja Classic Chevyjä.

Auto siirtyi lähelle Mikkeliä Otavaan. Hauska yksityiskohta tässä omistajan vaihdoksessa oli se, että kun kaupat tehtiin lauantaina Kuopiossa ja auto siirrettiin uuteen kotiinsa Otavaan trailerin kyydissä, niin jo maanantaina tiedettiin

Overdrivellä auton uusi sijoituspaikka, vaikka kukaan kaupantekotilaisuuteen osallistuneista ei asiasta ollut kenellekään puhunut.

Uudet omistajat Kati ja Kari Manninen alkoivat selvittämään auton mukana tulleita 32 laatikkoa, jotka olivat täynnä autosta purettuja osia - siinä sitä puuhaa riittikin useammaksi kuukaudeksi.

Projektin piti alun perin olla nopea, nippuun ja ajoon -tyyliin. Vaikka auto olikin säilytetty koko ajan sisätiloissa ja oli siten varsin hyvin



Tässä se kuuluisa takapenkki jossa Cisse, Remu ja Albert poseeraavat Roadrunner-LP:n kannessa.

paikoillaan seisominen oli painanut etujousituksen aivan länään, joten uudet jouset teetettiin Hirvensalmelaisella jousipajalla. Näiden toimenpiteiden lisäksi Kari on laittanut autoon uudet oviivisteet että pysyy sadevedet ulkopuolella ja Hydramaticiin asennettiin korjaussarja.

Niteltä tuli vielä mukaan putkilo Brylgreemiä joka on kiva heittää rekvisiitaksi tukakuppiin kuten Roadrunner-levyn kannessakin.

Mitään tämän suurempia toimenpiteitä ei autoon ole tarkoitus toistaiseksi tehdä, vaan annetaan tämän kappaleen suomalaista Rock 'n' Roll historiaa olla siinä kuosissa kuin se aikoinaan Cissen käsissä oli. Ehkä joskus myöhemmin autolle voitaisiin tehdä täydellinen entisöinti ja samalla palauttaa siihen alkuperäinen Gabot Gray/Norman Gray -väriteema - sanoo Kari.

Auto on herättänyt kovasti huomiota harrastajien keskuudessa ja alan lehdetkin ovat kilvan kyselleet että koska päästään jutun tekoon.

Varmaa on, että missä tahansa tämän auton kanssa liikkukin niin kovin yksin ei tarvitse olla, se on tullut Karille ja Katille selväksi. Eli kesän tapahtumissa kun tämän auton näette niin ei muu kuin juttusille.



Hauska yksityiskohta jota ei kovin monessa vastaavan ikäisessä autossa ole säilynyt - tippakannu joka on aina käyttövalmiina jäädyttimen vieressä.



Kromit ovat säilyneet 30-vuoden varastoinnista huolimatta varsin kelloisessa kunnossa.

Cadillac Eldorado Brougham 1957

– Duramax diesel 6,6 L, 900 hp/1600 Nm, by Divers Street Rods

Olin yhteyksissä Divers Streed Rodsin omistajaan Tim Diversiin liittyen heillä rakenteilla olevaan melko radikaaliin Cadillac Eldorado Brougham 1957 projektiin.

Divers Streed Rods rakentanut lukuisia SEMA yms. Pohjois-Amerikkalaisissa näyttelyissä menestyneitä ajoneuvoja, kuten Ferrari tekniikkaisen Rambler farkun.

Asiakas-autona heillä on tällä hetkellä rakenteilla Superior Cabinets Inc. yrityksen omistajalle, Bon Dandolle tämä todella paljon valtavirasta poikkeava Cadillac. Näitä '57 Fleetwood Broughameita on valmistettu vaivaiset 400 kappaletta joten puritaanit varmasti pitävät hyväkuntoisen alkuperäisen ja erittäin kalliin yksilön pilkkomista pyhäinhäväistyksenä, mutta jälleen kerran jokainen tekee tyylillään, joten katsotaan tämäkin mielenkiintoinen kortti.

Divers Street Rods on melko pieni yritys ja tällaiset suuremmat projektit luovutetaan yleensä asiakkaalle 2–3 vuotta projektin aloituksesta.

Auton tekniikka on moderni 6.6 L Duramax diesel yhdistelmään kuuluvalla, vahvistetulla laatikolla. Runkona autossa käytetään Art Morrisonin malliston palkkirunkoa, jossa on valmiina akselistojen, jousituksen, ohjauksen yms. rakenteet. Art Morrisonilta saa rungot omilla mitoilla myös jos klubilaisille tulee vastaavankaltaiseen hankkeeseen intohimoja.

Duramax diesel tunnetaan lähes rajattomasta virityspotentialistaan ja kuten tiedämme niin Suomenkin teillä liikkuu useampia yli 1000 hevosvoimaisia Duramax sydämisä pickuppeja. Tällainen tekniikka vie suhteellisen kevyttä Cadillacia todella lujaa.

Tim kertoi, että auton moottorissa on tehoa karvan päälle 900 hp ja vääntöä noin 1600 nm. Renkaiisiin saa siis menemään helposti saman verran rahaa kuin bensaan!

Auton omistaja todennäköisesti käyttää auton sen valmistuttua muutamissa näyttelyissä ja ottaa sen niiden jälkeen ajoon.

Suurin osa originaalin alkuperäiskuntoisen auton osista kuten koko voimansiirto, moottori ja alusta matkasivat yhden onnellisen kaverin projektiin Californiaan.

Kuten aiemmin mainitsin niin kaikki Cadillac-harrastajat eivät ole tätä projektia kovin hyväillä katsoneet, mutta toisaalta voisiko sellaista edes julkisesti ajatella, että yhden pilkkominen tekee muista 400:sta ehkä vielä arvokkaampia ja Californian harrastajasta tästä projektista ostettuine osineen varsin tyytyväisen miehen?

Katso lisää:

<http://www.diversstreetrods.com/>
<http://artmorrison.com/frames.php>



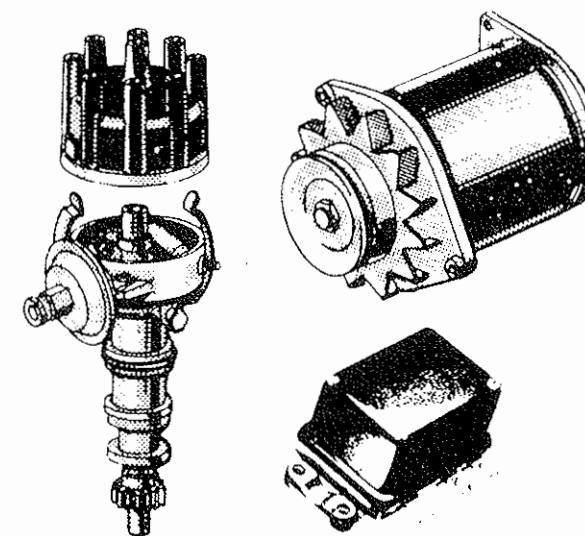
Cadillaciin soveltuvia vaihto-osia - osa I

Sähköpuolen apulaitteita

Julkaistu alunperin
Cadillac News 1/1995

Taulukot perustuvat Hollanderin luetteloihin ja niissä esiintyy lyhenteitä joista ei ole täyttä varmuutta tai joita ei ole suomennettu.

VM	VIRRRANJAKAJA Distributor
53	Cad 53 kaikki
54-55	Cad 54-55
56	Cad 56 Cad 57 (1- ja 2-kaas)
57	Cad 56 Cad 57 (1- ja 2-kaas)
58	Cad 58 (1-kaas) Cad 58 (3-kaas)
59-60	1 kaas: Cad 59-61 3 kaas: Cad 59-60
61-62	Cad 59-62 (1 kaas)
63	Cad 63, 65
64	Cad 64
65	Cad 63, 65



VM	LATAUSRELE Voltage regulator		
53-56	30A Buick 53 Super ja Roadmaster Buick 54-55, kaikki Buick early 56, ei ilm. Cad 53-56 Chev 55-57, 12V Chev 58-62, 30A Chevy II 62, 30A	Corvaire 60-63, 30A Olds 53-56 Olds 57, ei ilm. Packard 56 ser 80, 57-58 Pontiac 55, 58-62 Rambler 56 Rambler 57-59 Rebel, ilm.	Rambler 57, ei ilm. Rambler 57-62 Classic, 6cyl, ilm. Rambler 58-59 Amb. Rambler 61-62 Amer. Rambler 61-63 Classic, ei ilm. Rambler 63-64 Amer, ei ilm. Tempest 61-62
57	1) Ser 60&62, 35A Buick late 56, ei ilm. Buick 56, ilm. Buick late 56-57, kaikki Buick 59-62, ei ilm. Buick Special 61-62 Cad 57 ser 60&62 Cad 57 ser 75&86, ei ilm. Cad 58-62 ser 60&62, ei ilm. Chev 57-62, 35A Chevy II 62, 35A	Corvaire 62, 35A Gmc N,J,G&F ser 10-50, 35A Gmc N,J,G&F ser mdl 40&50, 35A Hudson 57, ilm., Std duty gen. Nash 57, ilm., Std duty gen. Olds 57, ilm. Olds 58-62, ei ilm. 35A Olds F85 61-62 Pontiac 55, 30 tai 35A Pontiac 56-57, low cut in tai ilm.	Pontiac 60-62, 35A Rambler 58-59 Amb, ilm., 35A Rambler 59-60 Classic, 35A Tempest 61-62, 35A 2) ser 75&86 ilmastoinnilla, 40A Chev 59-61 Cad 57 ser 75&86, ilm. Pontiac 57, 40A 3) ser 75&86, ei ilmastointia katso kohta 1
58-62	1) ser 60 ja 62 ilmastoinnilla Buick 58-62, ilm. Cad 58-62, ilm. Cad 58-62 ser 75&86 Pontiac 58, 45A	2) ser 60 ja 62, ei ilmastointia Katso kohta 1 vuosimallissa 57	3) ser 75 ja 86 Katso kohta 1 vuosimallissa 57
63-66	Buick 62-66 Buick Special 63-66 Cad 63-66 Chevelle 64 Chev 63-65 pass. Chev tr 63 ja 64 Chevy II 63-64 Gmc G&F ser mdl 10-50	Olds 64-66 International 63-66 Scout 80 Tempest 64-66 Kokeile myös 42-52A vaihtov.laturi: Chev 62 Chevy II 62 Chevy tr 63 ser 10&20, 4x4, eng. 6-235&261	Kokeile myös 42-52A vaihtov.laturi: International 63-66, 32,37,52 &55A, ei Scout 80 Olds 62 52A Olds 63 Olds F85 63 Pontiac 62, 42&52A

Cadillac Club tutustui oikeaoppiseen autonpesuun ja pintakäsittelyyn

Juteltiin tuossa yhtenä huhtikuisena päivänä yhteistyökumppanimme Presco Oy:n teknisen asiantuntijan Markku Uotilan kanssa tehtäisiinkö Cadillac Newsiin pienen jutun oikeaoppisesta auton pesusta ja aika sovittiin tuonne toukokuun alkupuolelle. Keskitimme ulkopintojen huoltamiseen mukaan sisältäen ulkopesun, maalipinnan, sekä ajovaloumpioiden hienovaraisen myllytyksestä unohtamatta korin tiivisteiden puhdistusta ja elvytyskäsittelyä elastisuuden palauttamiseksi.

Lähdettiin liikkeelle huuhtelemalla hiekasta ja kurasta Cadillac Seville STS, joka olimme tuoneet testimuuliksi. Tämän jälkeen liuotettiin tiukempi lika pois käyttäen Prestan Taxi XL Cleaneria, joka osoittautui todella tehokkaaksi ja heti perään varsinainen pesu Shampoo Conditioner tuotteella.



Käsinpesun jälkeen oleellinen vaihe on autoa kuivaus, joka on hyvä tehdä esim. silikoni-lastalla ja hankalammat paikat esimerkiksi särmiskällä. Markku huomautti myös, että auton pesu ja muut käsittelyt on syytä tehdä poissa suorasta auringonpaisteesta. Pesuaineet, vahat yms. tahtovat kuivua kirjaviksi, eikä maalipinta sen jälkeen ole ilo silmälle.

Pesun ja kuivauksen jälkeen Cadillac ajettiin Kauramäki Cleanin halliin, jossa tehdään sisäpe- sut ja ehostukset asiakkaiden autoihin.

Milloin auto pitäisi vahata, kiillottaa tai myllyttää?

Selkeästi helpoin tapa havaita tarvitseeko auto vahaa vai kiillotusta, on pestä ja kuivata se



huoellisesti ja kokeilla sen jälkeen sormenpäällä sen pintaa. Liuttaessa sormenpäitä auton pitkin, pintoja maalin pitäisi tuntua lähes lasin sileältä ilman karkeutta tai tahmeutta. Todettiin, että eipä tuota auton pintaa ole juuri noin syvä- lisesti tullut koskaan tarkasteltua ja Cadillacin erittäin hyväkuntoisessa pinnassa oli paljon epäpuhtauksia (maantieliikaa, teollisuusaasteita, pihkaa tai pikeä yms.).

Nämä likatyypit tarttuvat vähitellen maaliin ja toistuvat pesutkaan eivät voi poistaa niitä. Jos maalipinta ei läpäise tätä sormitestiä on edessä puhdistus ja kiillotus ennen seuraavan suojaavan vahakerroksen lisäämistä.

Tässä työjärjestys kattavaan auto maali- pintojen huoltoon:

1. Alkuhuuhtelu liuottimen kanssa
2. Pesu Shampooalla
3. Maalipinnan ollessa hyvin likainen voidaan ensin suorittaa syväpuhdistus pienpoisto- aineella, pihkanpoistoaineella
4. Hionta, jolla poistetaan kuollut maalipig- menti, joka tekee pinnan sameaksi.
5. Kiillotuksella tasoitetaan maalipinnan sy- ventäen väriä ja luodaan loistava kiilto samalla kun se poistaa pienet jäljelle jääneet pintavirheet.
6. Lopuksi vahalla suojataan saavutettu kaunis maalipinta.



Vaiheet 3–6 aina auton kunnon mukaan ja vai- heissa 4–5 suurta malttia, ettei polta liian kovil- la kierroksilla auton maalipintaa ja aja sitä jopa puhki.

Pääsimme Markun opastuksella kokeile- maan tuota epäpuhtauksien poistoon Ultra Cut- ting Cremeä, jolla saa hiottua melko syväkin naarmuja ja pienempiä hankaumin/naarmuihin kiillotus Swirl Removerilla. Moni pieni ikävän-



näköinen naarmu lähtee tosiaan esim. P2000 hiemopaperilla, hieman Spay'n Shine tuotetta liukasteeksi, hionta matakasi varovasti ja sitten yllämainittu käsittely Ultra Cutting Cremella ja lopuksi Swirl Removerilla ja ollaankin jo pintava- haa vailla.

Takaluukun kansi oli juuri sopivasti loiste- putkien alla eli siitä näkyi hyvin saastelaskeu- mat, poikittaiset lumiharjan jäljet, sekä muu pinttynyt lika. Käytimme yllämainittuja tuotteita ja myllytyskonetta takaluukun kannen kiillotuk- seen ja pinnasta todellakin tuli lasin sileä todel- la kiiltävä, tämä jälkeen laitoimme pintaan vielä Imperial Wax kovavahaa koneella ja valo taittuu maalista todella kauniisti. Best Wax sinettiva- halla sitten käsittely vielä muutaman kerran vuodessa niin työstetty pinta pysyy kauniina ja suojaa maalin säänkestäväksi.

Etuvalojen umpiot

Cadillacin ollessa vuosimallia 1998 etuvalojen muovikuoriset umpiot alkavat ikääntyä ja sa- mentua vaikuttaen ikävästi valotehoon. Markul- la oli myös tähän hyvä menetelmä eli hiotaan umpio varovasti P2000 vesihiomapaperilla (to-



dellakin se vesi mukaan myös), jotta saadaa- lakka pois pinnasta ja tämän jälkeen Ultra Cut- ting Cremeä myllytyskoneeseen ja varovainen kiillotus sopivan alhaisilla kierroksilla, ettei muo- vinen linssi sula. Tämän jälkeen voi tarvittaessa vetää vielä vaikka lakan uudelleen linssin päälle

Kumilistat ja renkaat

Cadillacin renkaiden kylkiin ja ikkunan karmimi- en kumilistoihin laitoimme Wipe On Tire Dres- singiä, jota helppo levittää sienellä. Kumilistat imevät itseensä ainetta yllättävän paljon.

Muut osat

Kokeilimme myös Nano Finishing Spray'tä esim mustiin maalattuihin osiin ja tuote palauttaa matakasi tummentuneisiin osiin uuden kiiltävän mustan maalin kaltaisen kiillon tehden sen to- della helposti.

Muuta

Kannattaa aina muistaa, joka työvaiheelle omat puhtaat liinat ja sienet, jotta päästään mahdol- lisimman hyvään lopputulokseen. Hiomasavea emme ehtineet tällä kertaa kokeilla, mutta nii- den peruseriaatteena maali pintakerroksen suurempien epäpuhtauksien poisto, jotta pääs- tään työstämään varsinaista maalipintaa.

Kyllä tässäkin pätee sama sääntö kuin mo- neen muuhunkin asiaan eli laadukkaiden tarvik- keiden kanssa tämä ehostus käy merkittävästi paremmin varsinkin kun työmenetelmät opaste- taan kädestä pitäen.

Kiitokset Markulle ja Tomille Cadillac Clubin puolesta

Presco Oy



Itse ostan koko setin ja käytän jatkossa vain näitä huipputuotteita. Käy tutustumassa www.presco.fi.



Cadillac 1959 Convertible Tammisaaresta

Tutustuin Thomakseen alkutalvesta 2011 kun ideoitin American Car Show'ta varten CCOF:n ständiä ja teema oli 50-luku, joten merkittävän kokoista siipeä piti saada framille.

Surffailin yhtenä talvi-iltana Overdriven sivustolla ja yhden nimimerkin allekirjoituksessa pisti silmään "Convertible '59" taikasanat, joten ei muuta kuin viestiä liikkeelle ja kyselemään josko auton saisi pääsiäisenä näytille. Päästiin hyvin juttuun ja auto oli omistajansa, Thomas Lönnqvistin lähettämien kuvien perusteella todella hienossa kunnossa.

Tämä Vegas Turquoise avo (trim code 29) oli tullut valmistuttuaan vuoden 2008 Forssan Pic-nicissä luokassaan sijalle 3, joka kertoo kylä hyvin auton tasosta. Autoa kuvattiin erittäin paljon Cadillac Clubin ständillä American Car Show'ssa ja se pääsi myös iltapäivälehden videon alkuosaan.

Thomaksen luona Tammisaaressa käytiin läpi auton tiedossa olevaa historiaa Bernin paimenkoira Affen huolettiessa, että jutun tekijöillä oli täydet rapsutusmahdollisuudet koko parituntisen juttuokion lävitse. Affe oli hiljattain päättänyt laittaa talon arkistoja uuteen uskoon, mutta Thomaksen Cadillacin ja hänen toisen hienon harrastepelinsä eli avo Challenger six-pack 440 kloonin alkuperäiset paperit eivät onneksi olleet riittävät herkullisia mahtuakseen Affen ruokavalioon.

Thomas kertoili, että autot olivat kiinnostaneet aivan juniorista asti ja ensimmäinen jenkki hommattiin jo parikymmentä vuotta sitten harrastuksen pärahtaessa käyntiin '65 Fastback Mustangin muodossa. Ei huono alkua!

90-luvun puolen välin jälkeen oli hieman hiljaisempi hetki Amerikan auto sektorilla; perheen, talon, koirien yms. kanssa....kyllähän te tiedätte miten se menee... Volvoo ei sentään hankittu. Veri veti kuitenkin koko ajan takaisin vanhan raudan pariin ja erityisesti Cadillacien osalta vuosimallit '58-'60, pääpainon osuessa kuitenkin '59 malleihin.

2003 aloiteltiin sitten etsintä tosissaan ja keväällä löytyi '60 Coupe De Ville, josta tehtiin kaupat pikaisesti. Onneksi Thomas ei ehtinyt purkaa autoa entisöintiä varten, sillä Mika Vesalaiselta Perttelistä tuli vinkkiä, että Overdriven sivuilla oli myynti-ilmoitus '59 avosta Mynämäellä. Thomas soitti välittömästi myyjälle, sillä näitä avoja ei juurikaan markkinoilla ole. Myyjälle oli tullut useita puheluita ja tarjouksia heti saman päivän aikana ilmoituksesta ja pienien säätöjen jälkeen Thomas pääsi autoa vilkaisemaan vielä samana iltana. Kaupanteko meni hieman tarjouskilpailun puolelle, mutta Thomas ei ottanut riskiä, että joku muu ostaisi auton vaan tarjosi summan, jolla myyjä autosta päätti luopua eikä kukaan muu enää kävisi potkimassa sen renkaita. Noin kuukauden päästä laitettiin '60 CDV myyntiin ja keskityttiin '59 avon kunnostukseen.

Cadillac oli elämää nähneen ja todella kuluneen oloinen, mutta osiltaan täydellinen, voisi sanoa sellaisessa ajokunnossa, että sitä pystyi hieman siirtelemään yms. Yksi hyvä puoli oli myös se, että auto oli jo Suomessa rekisterissä, eli ei tarvinnut aloittaa minkään jenkeistä tuodun raadon pohjalta. Ensirekisteröinti Suomen kilpiin oli tehty jo 3.8.1987 reilut 18 kk

siitä kun uusi laki 1985 mahdollisti näiden vanhojen tuonnin järkevillä veroilla jne.

Lopulta auto saatiin kotipihaan ja huoltamalla sytytyspuolen, uusimalla hieman moottorin johtosarjaa, huoltamalla jarrut, teettämällä uudet kahdella vaimentimella olevat putket Marteliukselta, sekä vaihtamalla uudet valkosivut alle auto olikin sitten jo katsastuskunnossa hyvin karusta ulkonäöstä huolimatta. Kesällä 2003 auto siis oli jo katsastettu ja rekisteröity omiin nimiin ennen entisöintisavotan alkua.

Auton purku entisöintiä varten alkoi syksyllä 2003 ja iloinen yllätys oli vähäinen ruosteen määrä, eli vain lokasuojien takaosien alareunoista löytyi ruostetta korin ollessa muuten ruosteeton. Sinänsä muuten auto on elänyt aika karua elämää, sillä sellaisia lähes nyrkin kokoisia lommoja oli vähän siellä sun täällä ja nämä oli kaikki peitetty kitillä, Amerikan tyyliin lommoja oikomatta. Moottori, laatikko ja perä olivat terveitä joten niille tehtiin pääosin pinnallista ehostusta, konehuoneen ollessa tietysti se keskeinen juttu parantelun osalta. Thomas huomasi myös imusarjan oleva halki ja vaihtoi sen, sekä kaasuttimen ehjiin. TA-Motor Ruotista toimitti pääosan osista ja heille lähti kaksi suurempaa tilausta projektin aikana. Autoa ostettaessa mukana seurasi uusi tiivistesarja oviin yms. sekä uusi kattokangas.

Keväällä 2004 auto matkasi paikalliselle peltisepälle/maalaaamolle, jossa kori hiottiin peltipuhtaaksi. Maalikerroksia löytyi neljä eri väristä tuon Vegas Turquoisen päältä viimeisen kerroksen ollessa punaista väriä. Jälleen kerran useampi kerros oli maalattu Amerikan tyyliin eli listoja purkamatta.

Peltityöt oli tehty ja orkkisväri pinnassa reilut 11 kuukautta maalaaamolle viennin jälkeen, he kun tekivät autoa vakuutusyhtiö yms. töiden ohessa, kuten oli sovittu. Tärkeintä olikin saada hyvä lopputulos riippumatta työn aikataulusta. Yksi suurimmista savotoista oli rosteristen listojen oikominen ja muutaman yksittäisen listan kanssa meinasi uskon loppua, sillä yhden listan kunnostamiseen saattoi hyvin palaa viikon kaikki illat. Listoja tuli hankittua myös aika paljon ison veden takaa, sillä osa aihioista oli turhan huonoja.

Auton kromit olivat melko hyvässä kunnossa ja etupuskuri on vaihdettu aikaisempien omistajien toimesta. Takapuskurin keskiosa vaihdettiin Thomaksen toimesta koska se oli halki. Etupuskuri oli vaihtunut malliin, jossa oli sumuvalot ja lasiset valojen kuvat.

Projektin alusta asti tavoitteena oli ollut tehdä erittäin hieno ja toimiva harraste- ja ajoauto, ei siis varsinaisesti näyttelyautoa. Alku-kesästä 2008 auto sai vihdoin museoleiman ja muutaman palkinnonkin kesän näyttelyissä, unohtamatta tuota mukavaa tunnusta Forssan Picnicissä.

Thomas on tehnyt itse kaikki auton purkuun ja kasaukseen liittyvät työt ja kuten yllä jo mainittiin pienet peltityöt ja maalaus paikallisessa yrityksessä Tammisaaressa. Kattomekanismin ruostevaurioiden korjaus tehtiin myös samassa paikassa.



Kromin kiiltoa ilta-aurongon loisteessa ja hieno valkoinen nahkasisustus joka on Classic Car Verhoomon A. Kulmalan käsialaa.



Viimeinen rekisteridokkari USA:sta vuodelta 1986.



Lisää kuvia netissä www.cadillacclub.fi

Viime kesänä oli unohdettu '59:n ovi auki, Affe oli silllon saanut olla kyydissä lattialla muutaman kerran ja heti kun tuli mahdollisuus koira meni autoon - onneksi hampaat eivät ehtineet tehdä mitää tuhoa valkoiselle nahkalle. Nyt hän on valitettavasti niin iso että "joutuu" tyytymään Challengerin kyytiin, siinä on koiraystävällisempi musta vinyyli.

Nyt ei tarvita kun aurinkoisia ajopäiviä läpi kesän !

Näistä syntyy kesän grilliruoat!

Grillipihvit, maustevoi, grilliperunat ja caesar-salaatti neljälle hengelle - olkaa hyvä!

Avaa olut!

1. Ota naudan ulkofile n. 800 g (ei marinoitua)

Leikkaa file pihveiksi n. 200g/kpl (tai pyydä lihamestaria leikkaamaan)
Nuiji pihvit molemmin puolin. (n. 2 cm)

Lämmitä grilli täysille! (nauti olut)

Grillaa pihvit molemmin puolin n. 2 min. (käännä pihvit vasta kun ensimmäiset veripisarot tulevat pintaan)

Kun olet kääntänyt pihvit mausta ne ronskilla suolalla ja pippurilla.

2. Maustevoi

n. 100 g voita

3 kpl valkosipulinkynsiä

pieni nippu hienonnettuja yrttejä

Pehmennä voi ja sekoita murskattu valkosipuli ja yrtit. Laita voi leivinpaperille, pyöritä tangoksi ja laita pakkaseen.

4. Kesäiset grilliperunat

Avaa pullo jaloviinaa!

1 kg perunaviipaleita

2 dl kermaa

2 tl suolaa

1 kpl tuoretta chiliä viipaleina

Tuoreita yrttejä (esim. rakuunaa, persiljaa, timjamia jne)

Sekoita kaikki aineet ja laita uunivuokaan.

Paista uunissa 175 asteessa n. 1 tunti. (nauti pari jallusnapsia)

5. Caesarsalaatti

500 g salaattisekoitusta

50 g majoneesia

3 kpl valkosipulinkynsiä

50 g parmesanjuustolastuja

2 viipaleta vaaleeta leipää

3 rkl oliiviöljyä

suolaa

Murskaa valkosipulinkynnet majoneesin sekaan. Paahda leivät ja sivele ne oliiviöljyllä, mausta suolalla ja leikkaa epämääräisiksi paloiksi (onnistuu parhaiten muutaman jallun jälkeen)
Sekoita majoneesi salaattiin huolella, laita tarjoiluastiaan ja lisää päälle parmesanlastut ja leikatut leipäpalat.

Aloita perunoista ja sitten maustevoi. Valmista salaatti ja lopuksi grillaa pihvit.

Juomaksi mestarit suosittelee ROODEBERG CABERNET SAUVIGNON, MERLOT, SHIRAZ. 2009.

**WEERUSKA
HELMI GRILLI**

Kaupunkia kotonaan
Casa Mare

Tämän Menyyn ovat laatineet keittiöpäällikkö Harri Salo ja keittiömestari Mika Salonen sulassa sovussa '66 Cadillac Coupe de Villen takapenkillä.



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

Jamis.fi
All pr-items

Hietalahdenkatu 10 00180 Helsinki Finland

+358 50 533 3313

+358 40 505 7678

jarmo.saramo@jamis.fi

jamitheman@hotmail.com

www.jamis.fi

HUULAAKI

TYÖSKENTELEMME KORKEALLA TASOLLA

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

Vakuutettuna ja kotitalousvähennyskelpoisesti, totta kail

www.huulaaki.fi

040 483 79 44



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.



Cadillac

**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!**

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

® RAVINTOLA.FI

*Autot
tulee
Amerikasta.*

SanomaMagazines
FINLAND



Irtonumero ovh 7,90 €

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



THE FINEST of FINISHING PRODUCTS

AMMATTILAISTUOTTEITA JO VUODESTA 1953

Presto

DIKEAT
AMMATTILAISTUOTTEET

Fast Wax

Wash & Wax

Glass Cleaner

Presto Oy