

Jenkkiuutuudet 2005

SEMA SHOW ja roddauksen uusimmat tuulet

1/2005 Hinta 7,20 €



8 SanomaMagazines



'70 Mercury COUGAR

Recyclers '50 Caddy



900720-05-01

Museoajoneuvoleimattu
'70 Plymouth DUSTER
Sporttinen '56 THUNDERBIRD
Japanin YOKOHAMA
HOT ROD - CUSTOM SHOW

Ryhdikäs rautaratsu
'80 HD ELECTRAGLIDE
Pro Stock CAVALIER -kilpuriprojekti
Käytännöllinen '41 TUDOR ROD
'68 RS ja '72 CAMAROT sekä
cruisingia TAMMISAARESTA

Caddyn RUUSUINEN TARINA



*Cadillac
Coupe DeVille Kustom
2d HT 1950*

**Spanish Rose on värisävyn nimi,
joka koristaa kuluneen vuoden
huomatuimpiin kotimaisiin kustomeihin
lukeutunutta Cadillacia. Menestyksekkään
näyttelykauden jälkeen näytti siltä, että
tämä Recyclers-tallin ruusupunainen
Coupe DeVille päätyisi monen muun
hienon kotimaisen auton
tavoin Ruotsiin...**



Caddyn...

HELSINGIN MESSUKESKUKSEN käytäviä samoili FHRA:n pääsiäisnäyttelyn avajaisissa rasittuneen näköinen mies. Verestävästä silmistä päätellen mies oli ballannut ankarasti viime aikoina - tai näin olisi voinut luulla. Todellisuudessa takana oli reilusti univelkaa parin kuluneen viikon ajalta, sillä juhlimisen sijasta aika oli kulunut projektin viimeistelyssä näyttelykuntoiseksi.

Kyseessä oli People's Choice voittaneen auton rakentaja Timo Hersti, jonka rakentamat kustomit ovat menestyneet aiempinakin vuosina eri mitteloissa. Vaivannäkö kannatti tänäkin vuonna, sillä Cadillac nappasi lisäksi Top Ten- ja V8-Magazine pressipyty. Siitä lähti käyntiin miehen uusimman luomuksen menestysvuosi.

HYVÄ LÄHTÖKOHTA

Cadillac Coupe DeVille tuli aikanaan maahamme uustuonnin myötä 80-luvun lopulla. Se päätyi Tampereen kautta erään Timo Herstin tuttavien omistukseen. Henkilö säilytti autoa samoissa tiloissa, jossa Timonkin edustama Recyclers-talli rakenteli. Jo tuolloin Hersti kiinnostui autosta, mutta aivan suoraan ei omistaja vaihtunut, sillä Morris Auto Oy ehti ostaa Coupe DeVillen ennen Timppaa. Tarvittiin vielä yksi omistajanvaihdos ennen kuin laikka alkoi soida.

Cadillac oli hyvä lähtökohta. Auto oli osiltaan täydellinen ja teknisesti ajokunnossa - jopa katsastettu. Rakentelun yhteydessä varsinaisia ruostekorjauksia ei jouduttu suorittamaan lainkaan. Kaksiövien hardtop on alkuperäiskunnossa varsin komea ilmestys, mutta se ei riittänyt Herstille aivan sellaisenaan.

Rakentelu alkoi välittömästi auton siirryttyä Timon haltuun. Tässä tapauksessa se tarkoittaa hankintapäivää, joka oli muuten 1.10.03. Rakentajalla oli alusta alkaen varsin selvä visio millaiseksi Caddy on tarkoitus loihdita: kattoa chopataan, jousitus muutetaan, takaeviä jatketaan ja lopputulokset kruunataan loisteliaalla maalilla.

Näin tehtiin. Katon korkeudesta päätettiin A-pilareiden suuntaisesti neljä tuumaa. Koska takalasin alareuna haluttiin pitää alkuperäisessä paikassa, takapilareita jouduttiin leventämään, sillä katto tavallaan lyheni choppaamisen myötä. Käytännössä takapilareiden etureunaa työnnettiin hieman eteenpäin syntyneen raon tukkeutuessa täytepalalla. Takalasin alareuna pysyi paikallaan, sillä sen siirtäminen eteenpäin olisi rikkonut auton linjoja.

Katon takaosaa jatkettiin hieman, jotta uudistettavan takaikkunan yläreuna olisi sopuoinnissa muiden ikkunoiden kanssa. Niin ikään sivuikkunoiden liikeradat haluttiin pitää alkuperäisinä. Koska ne ovat kaarevat, lasit olisivat menneet katon reunan ohi choppauksen jälkeen, mikäli katto olisi pysynyt muuttumattomana. Niinpä kattoa jouduttiin leventämään n. 2 cm kummaltakin puolelta. Käytännössä se tapahtui siten, että alkuperäinen katon reunapala pidettiin reunimmaisimpana, mutta keskempänä kattoa löytyy pari senttiä leveä täytepala - kummaltakin puolelta.

8 V8-MAGAZINE 1/05



Verhoilu on yhdistelmä uutta ja vanhaa. Uutta edustavat punaiset keinoonahkaiset alueet, jotka korvasivat alkuperäiset kankaiset. Kattoverhoilu on luonnollisesti täysin uusi.

Sivuikkunat nousevat hydraulisesti, joten niiden kiskojen sekä nostinten asentaminen laskevan katon mukaisiksi olisi ollut käsittämättömän työläs homma. Se olisi ollut myös hyödytöntä, sillä katto näytti paremmalta leventämisen jälkeen. Touhu onnistui hyvin; ikkunat nousevat ja laskevat moitteettomasti napista painaen.

Takasiivikkunoiden etureunan profiilia muutettiin samassa yhteydessä eteenpäin kaartuviksi. Vastaavasti etusiivikkunoiden takareuna muokattiin niiden mukaan. Sivuiikkunat istuvat hyvin eikä mitään lasien harotusta ole havaittavissa.

Luonnollisesti tuuli- ja takalasi jouduttiin loihdittamaan uudistettulle katonlehdelle sopiviksi. Timo teki lataraudasta tarkat muotit kummastakin, jotka toimitettiin Kuttilan autolasi Oy:hyn. Rakentajan kokemusta alasta kuvastaa hyvin se, että muottiin valettu etulasi sopi täsmälleen paikalleen. Mitään jälkityöstöjä ei tarvittu. Takalasi puolestaan kanitti hieman nurkista, mutta siitä selvitettiin pienellä

hionnalla, jonka suoritti eräs keravalainen lasiliike.

Muotin valmistuksesta sen verran, että sen lisäksi tehdään pahvista suoristettu kuva lasista. Tämä siksi, jotta suora työstettävä lasilevy saataisiin leikattua oikean muotoiseksi. Kun se on leikattu oikeanlaiseksi, se asetetaan muotin päälle ja uuniin, jossa se sulamisen myötä muotoutuu muotin mukaiseksi. Siinä pelkistetty kertaus aiheesta.

Sivuikkunoiden kohdalla ei tarvittu muotteja vaan vaneriset mallit niistä riittivät.

TAKALAMPUT ESIIN

Takaeviä ei jatkettu urheilun vuoksi - sillä on jopa tarkoitus. Vuoden 1950-mallisissa Caddyissa takalampujen sisemmät reunat ovat lähes takaluukun tasalla. Niinpä ne eivät tule hyvin esiin ja

Kattoa muotoillessa otettiin huomioon sivuikkunoiden liikeradat - niitä ei saanut muuttaa. Se kannatti sille jalkunat toimivat automaattisesti takeltelematta. C-pilareita jouduttiin myös modifioimaan melkoisesti, jotta auton linjakkuus olisi säilynyt choppauksen jälkeenkin.

niiden linjakas muoto menee ikään kuin hukkaan.

Niinpä Timo pidensi kumpaakin takalokasuojaa nelisen tuumaa, jolloin takalamput työntyvät komeasti esiin. Tarvittavat täytepalat iskettiin heti takapuskurin etupuolelle. Luonnollisesti ne ovat koko sivun korkuiset. Siirtyneen puskurin ja takaluukun alareunan väliin jäi aukko, jota varten tehtiin luonnollisesti täytepala.

Auton sisusta on osittain alkuperäistyylinen, mikä tarkoittaa sitä, että kangasosat on korvattu punaisella keinoonahalla. Sama pätee oviin. Katon verhoilu jouduttiin uusimaan muutostöiden johdosta. Sen - ja kaikki muutkin verhoilutyöt - hoiti Lasse Vääntinen Verhoomo Primasta.

TEKNIikka

Auton perustekniikka on alkuperäinen - nelikurkkuinen 331-kuutiotuumainen V8. Niin ikään alkuperäinen neliportainen Hydramatic hoitaa vaihteiston virkaa.

Tämän ikäisissä GM-malleissa on piirre, jonka kohdalla kehitys ei ole mennyt eteenpäin. Nimitään 40 - 50-luvun taitteen Hydramaticien (ja muiden GM:n vastaavien laatikoiden) öljyntäyttö ho-

dettiin pelkääjän jalkatilassa olevan luukun kautta, siis auton sisäpuolelta. Sadesäällä auton huoltajan ei tarvinnut kastella itseään, jotta laatikko saisi jokapäiväisen ATF:nsä.

Aivan kaikki ei ole kuitenkaan alkuperäisissä. Jousitus on muutettu ilmakäyttöiseksi. Kumipalkeet korvaavat perinteiset jouset, joskin jäänteitä vanhasta systeemistä on jäljellä. Jos autossa olisi ollut kierrejouset joka pyörässä, homma olisi ollut selkeämpi. Nyt takalehtijousien norrat jouduttiin jättämään paikalleen,



Kojelauta säilyi varsin alkuperäisenä oloisena. Straippaukset jätettiin tahallaan väliin.

sillä ne toimivat eräänlaisina tukivarsina taka-akselille. Tarkennettakoon, että loput lehdet saivat kyytiä.

Norrien keskikohtaan tehtiin pidike ilmajousien limpuille. Vastaavasti samaan kohtaan rungon alapintaan tehtiin pidike niiden yläpuolelle. Toimii se näinkin. Takaiskareiden paikkaa ei jouduttu muuttamaan, mutta etupäässä siihen joutui. Siellä iskarit olivat kierrejousien sisällä, mutta kun spiraalijouset korvattiin umpinaisilla limpuilla, muutoshommiin jouduttiin.

Iskarit siirrettiin tukivarsien etupuolelle, mikä ratkaisi pulman. Jousituksen korkeutta pystyy säätämään liikevaran ollessa n. 15 cm. Jenkeistä tilattu kompura helpottaa tätä hommaa olennaisesti.

Autossa on alla leveän valkosivun omaavat rät-tirenkaat, jotka on isketty aitoihin kromattuihin pinnavanteisiin. Aivan sellaisenaan ne eivät kelvaneet kokonaisuuteen, vaan niiden Cadillac-vaakunat ovat 80-lukuisten tarvikkevanteiden keskiökupeista. Sitä ei äkkiseltään uskoi, sillä sen verran hyvin ne istuvat paikalleen. Samasta lähteestä olevat vaakunat löytyvät myös kattopilareista.

V8-MAGAZINE 1/05 9



Caddyn...

PINTAKIILTOA

Jo pelkän kromimääränsä puolesta Cadillacia voisi luonnehtia säihkyväksi. Kyseisen pinnoitteen omaavia osia on paljon, joskin vuoden 1958 Buickit ja Oldsit voittavat luomuksen tässä sarjassa.

Ostohetkellä Cadillacin kromiosat olivat menettäneet parhaan loistonsa. Toisaalta ruostetta ei löytynyt, mutta jotakin piti tehdä. Niiden maalaaminenkaan ei oikein iskenyt.

- Ainoaksi ratkaisuksi jäi osien uudelleenkromaus, Timo kertoo ja jatkaa.

- Mutta tällaisen kromimäärän ollessa kyseessä se ei ollut edullista puhua. Lopulta päädyin Eskilstunassa Ruotsissa sijaitsevaan kromaamoon, Kromteknik'iin, joka suoritti kaikki tarvittavat työvaiheet esikäsitteilyneen, pohjatoineen ja kuparointineen. Loppusumma oli kruunuissa n. 25 tonnin luokkaa, minkä kalleutta voi itse kukin päähällä. Olen firmaan kuitenkin tyytyväinen, sillä jälki on moitteetonta.

Kalleus on suhteellista. Se riippuu siitä, minkä laskee oman työn hinnaksi. Näin suuren kromimäärän ollessa kyseessä hommia riittää pohjatoimissa yllin kyllin. Jos nekin onnistuu hoitamaan hyvin ilman pahempaa burnout'ia, sopivan kromaamon löytäminen voi olla työlästä, sillä Cadillacin jyrkät puskurit ovat "yhtä puuta" vaahtien melkoisen altaan pinnoittamiseksi.

Sama yritys osaa käsitellä myös sinkki-painevaluosia, josta on osoituksena uudenveroiseksi kunnostettu tuuletusikkunan karmi.

Sivuikkunan karmit Timppa teki ns. metrikmasta, u-profiiliteräksestä. Ne kromattiin samaisessa ruotsalaisyrityksessä.

Auton väriksi Hersti valitsi punaisen sävyn, joka kantaa nimeä Spanish Rose. Rakentaja suoritti maalauksen pohjatoineen itse Stirwell Oy:n toimittamilla maaleilla. Lopputuloksena on sen verran

Kaikki auton ikkunat ovat tarkoituksella vihreitä sävyllisiä. Sivulasien liitoskohtaa jouduttiin myös hieman muotoilemaan, jotta ko. osat istuisivat paremmin kiinni toisiinsa. Alun perin lasit olisivat "kohdanneet" vasta korkeammalla, mutta choppaamisen johdosta sivulasienkin muotoa piti hieman tarkistaa. Lopputulos onnistui, minkä voi päätellä kuvasta.



Auton ajokorkeutta voi säätää, sillä perinteinen jousitus on korvattu ilmajousituksella. Sähkökompura luo niihin tarpeen mukaisen paineen.

riin. Cadillacia oltiin jo siirtämässä hyvää vauhtia ruotsalaiskilville, kun porvooolainen ex-kiikahdyskilpailija Jarmo Grönman otti yhteyttä auton ruotsalaisomistajaan.

Jarmo oli kuullut Cadillacin olleen myynnissä, mutta tieto tästä oli tullut hieman myöhässä. Pienen kyselykierroksen jälkeen Coupe DeVillen tuorein omistaja kuitenkin löytyi. Niinhän siinä sitten kävi, että J. Grönmanista tuli sitten kustom-Cadillacin seuraava omistaja.

Kaikki kävi niin nopeasti, että auto ehti olla koko ajan suomalaisissa kilvissä.

Näin tämä hieno kustomi palasi takaisin Suomeen. Ensi talven aikana Cadillac on palaamassa Herstin käsittelyyn, sillä Jarmo halusi tämän hieman modernisoivan Coupe DeVillen tekniikkaa Chevroletin vastaavalla. Timo käyttää tästä termiä "jatkojalostus", mutta se on makuasia. Voiko Cadillacin tekniikkaa jalompaa olla? ☺

häikäisevä, että tulee hajamielisyyskissään kysyneeksi tyhmiä lakkakerrosten määrästä.

- Niitä on riittävästi, T. Hersti hymähtää.

TOIVEIDEN RAIDAT

Varsinaista maalausta huomattavasti työläämpi oli katon raidoituksen loihtiminen. Sellaisen maalaaminen on ollut suunnitteilla jo moneen edeltäväänkin projektiin, mutta tähän se tuntui sopivan parhaiten. Niinpä se tehtiin.

Raidoitus muodostuu kymmenistä n. parin sentin levyisistä juovista. Väreinä on kaksi hopeanharmaan sävyä; tumma ja vaalea. Aiemmin mainituksa on muuten aavistuksen verran punertavaa vähdettä. Raidat saatiin aikaan teippien avulla.

Eräänlainen nelisenkymmentä senttiä leveä apusapluuna oli auttamassa teippien kohdistusta, mutta sitä saattoi käyttää vain katon keskiosassa. Sivulla jouduttiin turvautumaan eräänlaiseen arviopeliin. Tämän jälkeen ei tarvitse ihmetellä, että katon pelkkään teippaamiseen vierähti kuusi tuntia tehokasta työaikaa.

Kerrottakoon, että Timo maalasi katon raitoineen ennen korin muita osia. Suurimpana osasyynä järjestykseen oli puhdas uteliaisuus, sillä rakentaja halusi nähdä miten tämä vuosikausia muhinut idea toimisi käytännössä. Hyvin toimi.

Auto valmistui pari vuorokautta ennen FHRA:n keväntäyttelyä. Kuvaavaa kiireelle on se, että Timo joutui ottamaan pari viikkoa vapaata töistään saadakseen projektin valmiiksi. Helsingistä tuli kolme pokaalia ja menestys jatkui: Tampereen näyttelystä tuli tunnustuspalkinto ja Oulusta Kustomien voitto. Menestystä irtosi myös ruotsalaisista tilaisuuksista.

Timppa ajeli myös autollaan aina kun siihen liikenä aikaa.

- Cadillac käänsi kiitettävästi päitä, muistelee omistaja sessioita.

Kesän lähestyessä loppua Hersti päätti kuitenkin pistää kustominsa myyntiin.

RUOTSIIN – JA TAKAISIN

Tällaisen auton markkina-alueena Suomi ei ehkä ole niitä parhaimpia: ostopotentiaalia löytyy niiltä, joilla ei ole kiinnostusta rakenneltuihin autoihin. Ja päinvastoin: niistä kiinnostuneilta ei löydy puolestaan tarpeeksi likviditeettiä. Tässä tapauksessa Ruotsi on myyjän kannalta huomattavasti parempi markkina-alue. Niinpä Timo iski ilmoituksen ruotsalaiseen harrastelehteen.

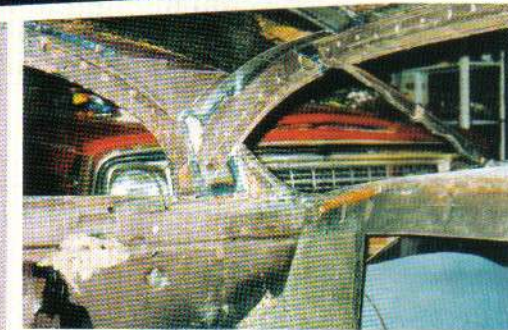
Kiinnostusta oli, mutta mitään todella järjestyttävää tarjouksia ei tullut. Jonkin ajan kuluttua Kimmo Niemi Morrise Auto Oy:stä otti yhteyttä ehdottaen kauppaa. Kun sopiva määrä autoja ja rahaa oli vaihtanut omistajaa, Cadillac siirtyi jälleen Kimmolle. Tosin auto oli hieman muuttunut matkan varrella.

Kimmo puolestaan möi sen ruotsalaiselle tuttavalleen. Näytti siltä, että auto jää länsinaapu-



Rakenteluun helpotti ruosteeton lihtokohla ja auton alkuperäinen kaksiovinen hardtop-rakente. Ruostekorjauksia ei jouduttu suorittamaan. Tässä alkuperäis-katto on saanut kyytiä.

50 Cadillacia ei pidetä yleisesti erityisen kromipitoisena jenkki-autona, mutta ka. pinnoitella käsitellyt osat riittää tavallisen autossa. Auton kromityöt tehtiin Ruotsissa. Omistaja suoritti itse kaikki maalaukset pohjatoineen.



Kuvista nähdään mihin katon jatko-palat iskettiin: lakareunaan ja sivureunojen tuntumaan. Katon alkuperäinen reunus haluttiin hyödyntää, joten täytepalat tulivat hieman keskeemmälle.

Siipien kasvun huomaa parhaiten takavivkkelistä. Takaluukku on alkuperäisellä paikallaan, mutta puskuri sekä silvet ovat työntyneet taakse päin. Takalamppujen muodot tulevat muutosten johdosta paremmin esiin. Luonnollisesti tallin nimi – Recyclers – löytyy takaluukun päältä.

