Cadillac Club Nederland

THE STANDARD

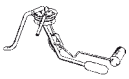
Cadillac Club Nederland
№. 5 2011
The Standard

ROOSENRUST DESIGN STUDIO

ROOSENRUSTDESIGN.NL | 06 46 19 22 30 | BANCKERTSTRAAT 2 | ZOETERMEER

We sell new parts for Cadillac® & LaSalle™ 1936–early '70s

We are not a salvage yard



FUEL SENDERS
1940–1964

✓ DOORSILLPLATES
Carpet is great, but without new sills, your interior just isn't finished. We have new sills for '30s–'60s.

✓ ENGINE DECAL & DETAIL SETS 1936–1972
The detail aspects of your engine compartment are more critical than ever; just go to a car show and look! When it's time to spiff up, call us.

✓ CRESTS 1940–60s
Hood & trunk crests with bezels in chrome or gold, fender crests, interior trim crests.

BOXES 1941–1964
We stock a complete line of battery trays and holddowns.

STAINLESS/CHROME SOMBREROS
✓ Medallions only

EXHAUST INSULATION KITS
Replace asbestos with efficient, modern, safe, show-winning wrap.

✓ LENSES '30s, '40s, '50s, '60s
From obvious to the obscure. Taillight, back up, turn signal, foglight, courtesy, maplight, dome, reading light, door, license plate, just about all of them! New... '63–'64 convertible courtesy lenses, '59 Fleetwood lenses.

1956 EXHAUST PORT ASSEMBLY

✓ "V"s AND EMBLEMS
With a name like McVey, we'd better have a great selection of perfect new "V"s and we do! In chrom.

HUBCAPS, MEDALLIONS & TRIM RINGS
For 1941–'53 Cadillacs-new hubcaps, medallion & trim rings. ✓ Medallions only

1950–'58
WINDSHIELD WASHER PUMP
Restoration kits & service

1948–1964 HOOD BUMPERSETS

FRESH AIR–HEATER/ DEFROSTER DUCTHOSE
Many uses in Cadillacs from '30s–'60s. Comes in 2", 2½", 3", 4", 4½ and 5".

DOOR MIRRORS 1937–1966
Treat yourself and your Cadillac or LaSalle to the finest mirrors available. We carry them all; left or right, convertible to limo!

INSIDE REARVIEW MIRRORS
Brand new, for late 1930s–1970s

FOR 1963–1976 CONVERTIBLES
Rear quarter cour tesy lenses

✓ MEDALLIONS 1930s TO 1970s
Hubcaps are a focal point of your Cadillac's design. And the center medallion is the most critical part. We have new medallions from the late '30s thru the '70s.

1957 WHEEL COVERS
✓ Medallions only

1959 FRONT FENDER SPEARS

1941 FENDER SPEARS

1960 EYEBROW MOLDINGS
New stainless sets with clips

✓ SCRIPT & LETTERS 1940s–1970s
We may have the most complete inventory of new script and letters anywhere in the U.S. Our selection covers over 40 years: ELDORADO, COUPE de VILLE & SEVILLE.

SABRE WHEEL & WIREWHEEL HUBCAPS
We have the world's finest in all three types: chrome, gold and 1957-style.
✓ Medallions only

NOS KEYS & LOCKS
We've recently added a nice selection of authentic, original keys and locks to our inventory. Door, ignition, trunk & glovebox.

GEARSHIFT/TURN SIGNAL KNOBS & LEVERS
Cadillacs/LaSalles 1938–1960

NEW: OILBREATHER CAP
1950–'62
✓ Decals only

CORRECT "V" FAN BELTS
1940s–1960s

GM Restoration Parts

The GM RESTORATION PARTS Emblem is a trademark of General Motors Corp.

McVey's...Official Supplier of GM Restoration Parts

The GM Restoration Parts emblem and symbol used in this ad are your assurance the parts you receive will fit and look like the original. GM Restoration Parts are indicated with this symbol. ✓ General Motors trademarks are used under license to Beaulin Ent.

VISA MasterCard

MONDAY–FRIDAY 9:00–5:00
5040 ANTIOC H, SUITE E
MERRIAM, KS 66203 USA

PHONE
(913) 722-0707
FAX (913) 722-1166
e-mail
partsforever@kc.rr.com

McVEY'S

"Serving Cadillac-LaSalle Enthusiasts Worldwide"
www.mcveys.com

HOOD PARTS • ENGINE PARTS • BATTERY CABLES • GLOVEBOXES • PLUG WIRE KITS • RADIATOR & GAS CAPS • NOS PARTS • CADILLAC & LASALLE LITERATURE
CARB KITS • BULBS • HOSE CLAMP KITS • CHROME CLIPS • TRUNK LINING MATERIAL • SWITCHES • LIGHTERS • EXHAUST SYSTEMS • WIPER BLADES • TUNE UP KITS

THE STANDARD

The Standard verschijnt 6 keer per jaar en is het Nederlandstalige tijdschrift voor de Cadillac & LaSalle liefhebber van de klassiekers tot de hedendaagse modellen.

Oplage: ca. 500 exemplaren

Voorzitter:
Koen Ongkiehong
070 -356 00 35
06 -24 80 44 08
Ahornstraat 30
2565ZX Den Haag
info@ibuko.com

Secretaris:
Ferry Balk
023 -539 27 63
fer.balk@upcmail.nl

Penningmeester:
Willem Bol
040 - 281 79 57
w.bol@onsneteindhoven.nl

ledenadministratie:
Alex Bol
06-44515019
cadillacseville78@hotmail.nl

Evenementen:
Hans Bommer
0226 - 318 034
hbommer@gmail.com

Webmaster:
Paul Wegman
0313 - 422 015
webmaster@cadillacclub.nl
www.cadillacclub.nl

Art Director & Design:
www.roosenrustdesign.nl
Dries de Regt
06 - 46 19 22 30
dries@cadillacclub.nl

Drukker:
copyallright bv

Bij automatische incasso: € 52,50 p/j
Zonder drukwerk, met uitsluitend
het 'digitale' clubblad: €37,50p/j)
Bij niet automatische incasso: € 57,50p/j
Bij niet automatische incasso, met uitsluitend
het 'digitale' clubblad: € 42,50p/j
Contributie donateurs: € 27,00 p/j
Tarieven advertenties: op aanvraag.
Automobielen: Cadillacs en LaSalles.
Postbankrekening 7310062
t.n.v. Cadillac Club Nederland
Bij elke betaling gaarne uw naam, adres
en lidmaatschapnummer vermelden.
Opzeggingen uiterlijk vier weken voor
het einde van het jaar doorgeven.

Cadillac Club Nederland

INHOUD 2011

JAARGANG 22, NUMMER 5

Heineken

Pietersen

Westlandrit

De Grote Automobielontwerpers GM

4 VAN DE REDACTIE
5 VERSLAG VAN DE BESTUURSVERGADERING
6 DE FRANKRIJKREIS
8 BETUWERIT
9 ISIDOOR
10 HEINEKEN
12 HET HUIDIGE CADILLAC IN EU
16 6 DAGEN LUXEMBURG
17 GRATIS WINTERCHECK HUGO SPOOR
18 GN OHIO 2011
20 LEDENLIJST
22 TOURTOCHT WESTLAND
26 PIETERSEN ROTTERDAM
31 FEHAC
32 CADILLAC OP JE 22STE
36 DE GROTE AUTOMOBIELONTWERPERS BIJ GM
44 VRAAG EN AANBOD

De Technische commissie:

Bouwjaren voor 1961	Ton Christiaanse. tel: 030-2314451 Matern Harmsel. tel: 0546-454757
Eldorado's van 1967-1978	Peter Onken. tel: 0251-248361 06-53287347
Bouwjaren 1961-1976	Koen Ongkiehong. tel: 070-3560035 06-24804408, info@ibuko.com

Opgericht 7 januari 1990. Aangesloten bij de F.E.H.A.C. De CCN is gelieerd met de Amerikaanse Cadillac LaSalle Club. PO Box 360835 Columbus , OH 43236-0835 USA.
www.cadillaclasalleclub.org | clcoffice@cadillaclasalleclub.org

Van de redactie...

Net voor wij de kopij voor deze Standard naar de nieuwer drukker Copyallright wilden sturen kwam er goed nieuws uit Den Haag over de nieuwe wetgeving belastingvrijstelling klassiekers.
Citaat uit het elders in deze Standard geplaatste stuk van de Fehac:
Ingaande per 1 januari 2012 geldt een nieuwe regeling voor Motorrijtuigenbelastingvrijstelling voor klassiekers. Waarbij er een overgangsfase geldt en geleidelijk de vrijstellingsgrens wordt opgetrokken van 25 jaar naar 30 jaar, gerekend vanaf de datum eerste toelating.
Voor de voertuigen die op 31 december 2011 al ouder dan 25 jaar zijn verandert er niets. Voor de generaties daarna geldt een geleidelijke leeftijdsopbouw, en bovendien geldt de vrijstelling uitsluitend voor basisbedrag MRB plus de provinciale opcenten. De brandstoftoeslagen voor diesel en LPG moeten voortaan wel betaald worden.

Deze Standard is zeer laat verschenen wegens de verhuizing van Dries.
U ziet dat Copyallright The Standard in een ander jasje heeft gestoken en hopen dat het bij u in de smaak valt.
De ledenlijst bij deze Standard wordt toegelicht. Wij verzoeken u te controleren of de daarin vermelde gegevens juist zijn en eventuele wijzigingen en aanvullingen door te geven.

Door het late verschijnen van deze Standard kunnen we hier de foto's laten zien van de nieuwe Cadillac XTS die op 16 november op de Los Angeles Auto Show werd gepresenteerd.
Over een half jaar verschijnt hij in de showrooms in de USA.
In de volgende Standard meer over dit model dat de opvolger is van de STS en DTS.
De CCN is begonnen met het leggen van contacten met de 4 Cadillac dealers in Nederland. Als eerste werd Pietersen in Rotterdam bezocht waarover verslag is gedaan.

Martijn Muller heeft een mooi stuk gemaakt over zijn ervaringen met moderne Cadillacs en hun dealers.
Ruud Gersons is al weer aangekomen bij deel 13 over de grote ontwerpers bij GM.
Rick Jan van Waarsenburg, met 23 jaar waarschijnlijk ons jongste lid, leverde een mooie bijdrage over zijn zwarte 1962 Sedan.
Er heeft zich nog geen lid aangemeld die in ruil voor een lidmaatschap van de CLC een vaste rubriek wil gaan verzorgen over deze grote club.
In deze Standard staan mooie foto's van hun afgelopen Grand National in Ohio.
Inmiddels zijn 31 Nederlanders lid van de CLC.
Omdat we streven naar een inhoud van 40 pagina's hebben we enkele stukken door moeten schuiven naar de volgende Standard.
Daarin zal het restauratieverslag staan van de 1968 Coupe de Ville van Steven van Beek die door Hugo Spoor werd uitgevoerd. Verder zal er een restauratieverhaal in staan van de zwarte Coupe de Ville uit 1970 van Emile van der Wal.

We zullen dan ook de datum kunnen noemen van de technische dag bij Classic Restoration Services in Vreeland die Sander van der Voort voor ons zal organiseren.

Verder staan op de agenda:

Nieuwjaarsbrunch zondag 29 januari 2012 in Postillion Bunnik ,van 11.00 uur tot 15.00 uur.
ALV op zondag 11 maart 2012 in Postillion Bunnik, van 13.00 uur tot 16.00 uur.

Verslag van de bestuursvergadering

op 18 oktober in Van der Valk Vianen

Algemeen

Er is deze periode veel in gang gezet, eenieder zal de eerste resultaten snel zien.

Website en clublogo

- Het bestuur heeft besloten om de website te vernieuwen, dit is in oktober met Paul besproken.
- Eind oktober is, na verkenning markt, door het bestuur opdracht gegeven aan sitebouwer Daniel Treuren, www.thecapguy.nl. Het is de bedoeling dat als de nieuwe site klaar is het bestuur de site zelf kan bijhouden. Er komt geen forum meer op de nieuwe site. Paul Wegman gaat daar op persoonlijke titel mee verder op www.dutchcadillac.nl.
- Er wordt gewerkt aan een nieuw clublogo. Zie hierover ook bij het volgende punt. Als het logo helemaal gereed is, willen we kijken of het ook geleverd kan worden als sticker voor aan binnenzijde raam.

Administratief

- Gegevens secretariaat zijn overgedragen, ook digitaal voor zover beschikbaar.
- Boekhouding is overgedragen aan het nieuwe bestuur, inmiddels gecontroleerd en goedgekeurd door kascommissie (daarover zullen zij nog verslag doen). Het zag er uitstekend uit.
- Nog aanwezige clubattributen zoals schildjes e.d. zijn overgedragen aan het nieuwe bestuur.
- Wijziging inschrijving bestuur bij Kamer van Koophandel is geregeld.
- Ordners die in bezit waren bij Sjon Selles zijn overgedragen.
- De ledenlijst had door een aantal oorzaken achterstand opgelopen. Koen heeft zich enorm ingezet om de ledenlijst compleet en actueel te krijgen! Binnenkort gaat het beheer over naar Alex.
- Koen blijft liason CLC.
- De nieuwe ledenlijst wordt meegestuurd met deze Standard. Logischerwijs alleen naar leden en donateurs die betaald hebben.
- Deponeren merknaam Cadillac Club Nederland: Ferry heeft verschillende keren contact opgenomen met het Benelux-Bureau voor de Intellectuele Eigendom (BBIE) in Den Haag. Het deponeren van de naam "Cadillac Club Nederland" is niet mogelijk. Het is niet "onderscheidend" genoeg. Hiermee wordt bedoeld dat de naam te algemeen is. Als die naam geaccepteerd zou worden zou niemand in Nederland meer een Cadillac Club kunnen oprichten. Maar als voorbeeld een "Cadillac Club Schiermonnikoog" aangevraagd zou worden zou dat wel mogen. Dit betekent concreet dat als we onze naam officieel indienen dat die wordt afgewezen en we de inschrijfkosten zijnde ca. € 300,- ook kwijt zijn. Men heeft wel aangegeven dat we het clublogo met de naam erin verwerkt mogen deponeren. Daarmee heb je via een omweg toch meer zekerheid omtrent het gebruik van je naam. Echter dat betekent wel dat we het met elkaar eens moeten zijn over het te gebruiken logo.
Daniel Treuren bood ons aan om een nieuw clublogo te maken. Hij is daar enthousiast mee begonnen en inmiddels zijn er diverse ontwerpen gemaakt met inbreng van het bestuur en diverse leden. In het volgend clubblad verwachten we zijn definitief ontwerp te kunnen presenteren.

Financieel

- Het bestuur wil onderzoeken of wijzingen van contributiegelden in 2013 gewijzigd moeten worden. Zo ja dan wordt dat tijdens de komende ALV aan de leden voorgelegd
- Er is gecontroleerd of leden/adverteerders betaald hebben. Op 14 november hadden 9 leden nog niet betaald ondanks diverse aanmaningen. Deze leden zijn van de totaallijst verwijderd.
- Het bestuur is voornemens om het partnerlidmaatschap niet meer toe te passen vanwege het feit dat er maar ongeveer 5 partnerleden zijn. Hierover zal moeten worden gestemd in de ALV
- Het bestuur is voornemens het inschrijfgeld voor nieuwe leden af te schaffen. Nieuwe leden krijgen na betaling een welkomstbrief, een ledenlijst, laatste clubblad en (indien beschikbaar) een sticker. Over niet toepassen inschrijfgeld zal moeten worden gestemd in de volgende ALV
- Ferry heeft wijziging bestuur bij ING is zo goed als rond. Dit heeft enorm veel inzet gekost omdat het een wijziging op een zakelijke rekening betreft en de ING zich bepaald niet klantvriendelijk opstelde. De ING wist wie de nieuwe bestuursleden zijn maar wilde zelfs geen rekeningen betalen als wij ons persoonlijk identificeerden. Dit was voor het bestuur zeer frustrerend ! De ING beloofde met klem dat we uiterlijk 18-11-2011 over alle betaalmogelijkheden kunnen beschikken. Dat is uiteindelijk gelukt.
Als Willem (penningmeester) de financiële administratie verder op orde heeft en er nog betalingen noodzakelijk zijn dan wordt dat meteen geregeld. Er zijn 2 personen gemachtigd voor betalingen: Ferry en Willem. Reden is dat Willem regelmatig in het buitenland zit, Ferry kan dan zonodig vervangen voor betalingen en ook bij ziekte is er onderlinge vervanging.

Evenementen en promotie

- GE2013 de Leeuwenhorst te Noordwijkerhout: er is door Hans een voorreservering gemaakt voor een ingeschat aantal benodigde kamers.
- De komende periode zal er gesproken met de Cadillac dealers. Na Pietsersen Rotterdam is de volgende Nefkens in Amersfoort. De bedoeling is om via de dealers meer Cadillac-rijders interesse te laten krijgen voor onze club. Anderzijds kunnen de dealers onze leden informatie geven over nieuwe Cadillacs en wellicht kan er ook door leden worden gereden met nieuwe auto's.
- Volgende bijeenkomsten met de leden:
Nieuwjaarsbrunch zondag 29 januari 2012 in Postillion Bunnik ,van 11.00 uur tot 15.00 uur.
ALV op zondag 11 maart 2012 in Postillion Bunnik, van 13.00 uur tot 16.00 uur.

De frankrijkreis

Het is alweer een jaar geleden: de Frankrijk-reis ! Oftewel de GE 2010 te Richelieu, Frankrijk.
Het is een flinke klus geweest om alle inschrijvingen voor onze deelnemende leden hiervoor te regelen. Ook het hotel boeken voor de meesten was een flinke organisatie.
Er was vanuit de organisatie ter plekke veel medewerking en dat lag niet in de laatste plaats aan m'n beheersing van de Franse taal. Het hotel bleek een huisjes- en appartementenpark, snel omgedoopt door zoon Alexander tot Cadillac-Ville. Erg toepasselijk.

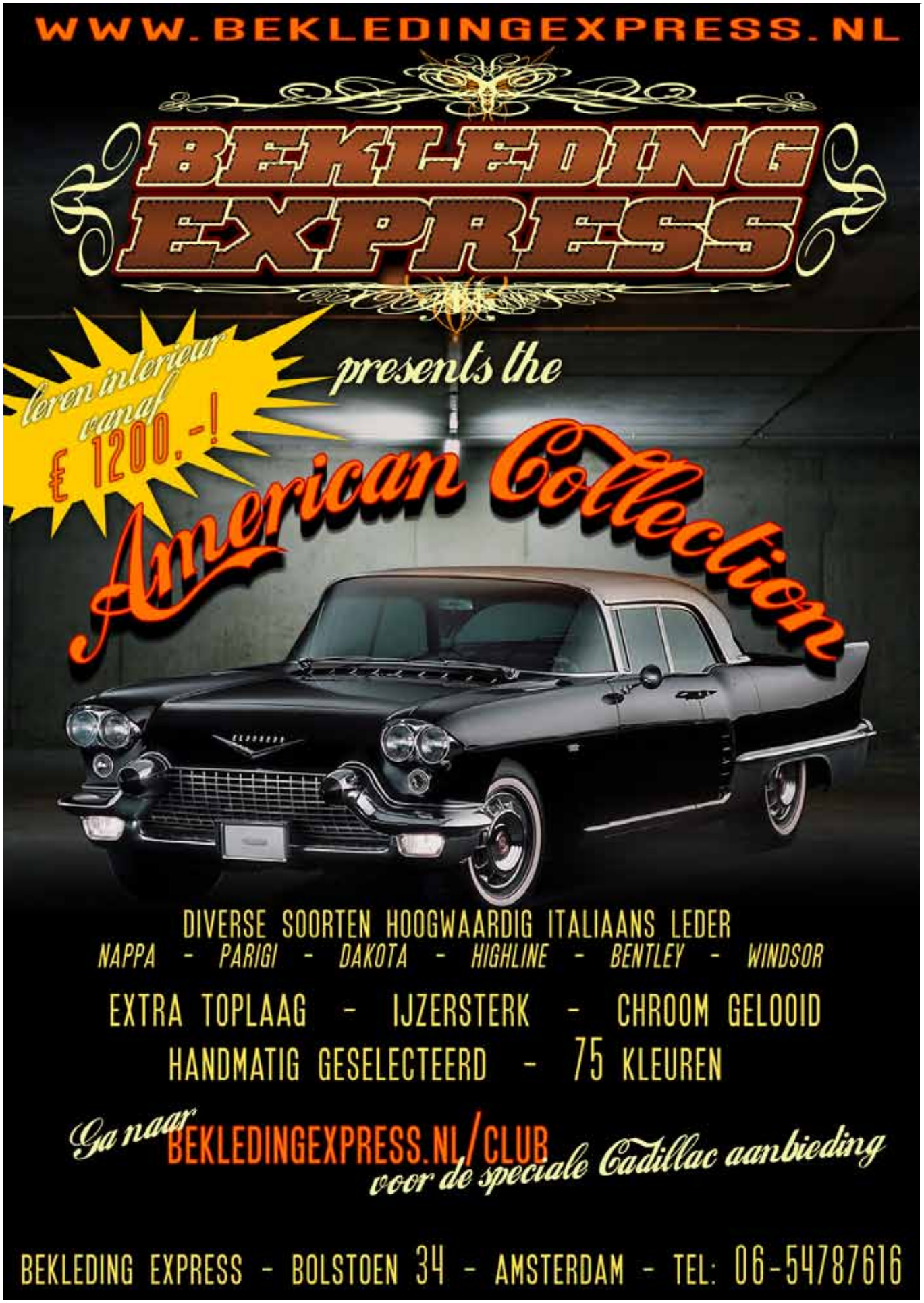
Veel steun voor de reis op en neer had ik van Sjon Selles die ook voor een prachtig reisschema zorgde in de vorm van een leuk uitgevoerd boekje.
Op de heenweg naar het hotel onder Parijs voor een overnachting alvorens in Richelieu aan te komen deden we toch ook maar even Parijs zelf aan: tot grote schrik van de meeste deelnemende leden aan de reis.
Het ging goed. Zagen de Parijzenaars toch eventjes zo'n 20 Caddies vanuit het Nederlandse aan hen voorbijkomen. Zien ze toch ook niet elke dag.

De volgende dag ook nog even gestopt bij het jachtkasteel der Franse Koningen: Chambord. Brutaal vertelde ik aan de eigenaar van het daar bijgelegen hotel-restaurant dat we voor de lunch gereserveerd hadden. Een leugen dus, maar ja, ook Cadillac-drivers kunnen honger hebben.
Na over de schrik heen te zijn gekomen kregen we een redelijke lunch voorgeschoteld. Het parkeren was op die manier ook nog gratis en hebben we ook nog mooi dat kasteel bezocht.

Daarna het hele gebeuren in Richelieu en de terugreis met de autopech van Edwin Otten.
Ik grijp met dit schrijven even terug op die Frankrijkreis om te refereren aan de vriendschapsband die er heerst binnen onze club en die zo goed tot uiting kwam in en tijdens die reis. Anekdotes daarover in overvloed en zeker die met de inmiddels ons zo jammerlijk ontvallen Will Groenendaal in een hoofdrol. Met z'n vrouw Annie.
Mijn dank aan alle deelnemers aan die reis voor de plezierige ervaring.

Er is animo vanuit de leden om een aparte nieuwe Frankrijk-reis te organiseren. Misschien volgend jaar juni of weer begin september.
Laat weten of je mee wilt en denk mee. Maken we er zeker weer iets leuks van !

Groeten,
Willem Bol


WWW.BEKLEDINGEXPRESS.NL
BEKLEDING EXPRESS
leren interieur vanaf € 1200.-!
presents the
American Collection
DIVERSE SOORTEN HOOGWAARDIG ITALIAANS LEDER
NAPPA - PARIGI - DAKOTA - HIGHLINE - BENTLEY - WINDSOR
EXTRA TOPLAAG - IJZERSTERK - CHROOM GELOOID
HANDMATIG GESELECTEERD - 75 KLEUREN
Ga naar BEKLEDINGEXPRESS.NL/CLUB
voor de speciale Cadillac aanbieding
BEKLEDING EXPRESS - BOLSTOEN 34 - AMSTERDAM - TEL: 06-54787616

Betuwe rit

14 Augustus jl.)

Eindelijk weer een rit door een prachtig stukje Nederland !
Na wat consternatie binnen de club en een in de haast, ingelaste aanstaande Algemene Leden Vergadering, gebeurde er eindelijk weer waar het om gaat: gewoon lekker toeren met de Cadillac !
In een warme vriendschappelijke sfeer werden we in het Betuwse Wadenoijen ontvangen door de organisatoren Winfred de Gooijer en zijn kameraad Willem Reuvers uit de Tielse Oldtimerclub.
Het regende behoorlijk tijdens het verzamelen maar dat kon de pret niet drukken.
De dames aldaar verzorgden ons prima met allereerst koffie en cake, geassisteerd door de eigen kinderen.
De regen hield aan en gingen we geruisloos over op de goedverzorgde lunch.
Voor de Anna-Marie, de vriendin van Winfred, zijn dochter Wanda en zijn schoonmoeder was het even aanpoten om zoveel lunches te maken voor we vertrokken. Het ging prima en dank zij hun inzet kostte het de club weinig.

Het bleek goed uit te pakken: de zon brak door !
Op weg dus met de Cadillacs.
Na een kleine 30 kilometer door dit prachtige landschap getoerd te hebben kwamen we met de 23 Caddies bij de eerste stop: het prachtige Buren.
Een mooi stukje Vaderlandse geschiedenis.
Na dit bezoek en de gezellige praat rondom de Caddies op het ruime parkeerterrein ging de rit weer verder.
De mooie sliert Cadillacs door de Betuwe trok veel aandacht en steeds vergezelde ons de zon. Geen overbodige luxe na al het slechte weer van deze zomer.
Na weer zo'n 30 km gereden te hebben was de stop bij een fruitteler alwaar we tegen gereduceerde prijs heerlijk fruit konden kopen. Er was een terras waar we ook nog vergast werden op koffie en thee met wat lekkers erbij.
Onder een voorzichtig zonnetje was er weer die ontspannen sfeer en de bewondering van elkaars auto.
Daarna weer op pad. De sliert Cadillacs plezierde weer tijdens de laatste kilometers, naar het diner-adres in Tiel, de nodige Betuwnaren.
Aldaar wachtte op de deelnemende leden een heerlijk diner.
Niet voor Bea en mij.
Voor ons was een apart tafeltje in Eindhoven gereserveerd om onze 29-jarige huwelijksdatum te vieren.
De Betuwe-rit was dus een enorm succes en dat lag ook aan het feit dat de rit van totaal zo’n 75 km niet zo heel erg lang was en goed onderverdeeld met 2 stops.
Alle dank aan de genoemde organisatoren en hun vrouwelijke wederhelften.
Op naar de volgende rit!

Willem Bol

Isidoor nieuwlandt

Van Isidoor Nieuwlandt uit België krijgen we regelmatig emails met leuke verhalen, links en foto's.

We zullen deze links toevoegen op de website van de CCN.

Isidoor en zijn zoon Peter houden ons aardig op de hoogte waarvoor wij hun hartelijk danken!

Op www.lemaymuseum.org valt te lezen over een gigantisch nieuw museum in Amerika.

Klik op "about" en op de link "The new museum" om te zien wat dit project inhoudt.

Het 60 miljoen dollar kostende museum dat in Tacoma in de staat Washington wordt gebouwd wordt het grootste automuseum in de wereld waar jaarlijks meer dan 400.000 bezoekers worden verwacht.

Omvang is zo'n 15.000 vierkante meter, dus anderhalve hectare.

Verder leuke cartoons uit de begintijd van de automobiel.

Heineken

Eigenaar Roger Franssen: Geweldig, Rutger Hauer als hoofdrolspeler in mijn auto.

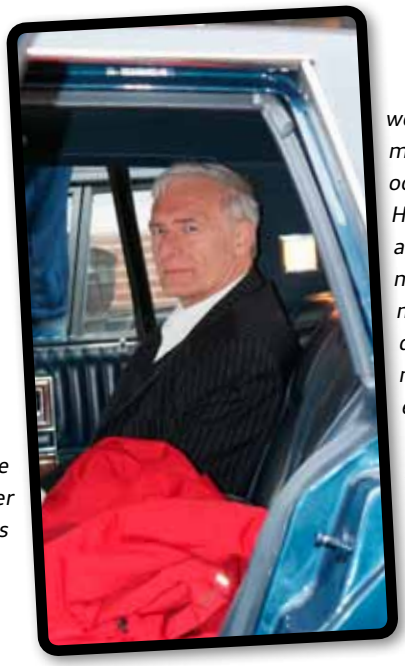
Op donderdag 27 oktober ging in het Amsterdamse Theater Tuschinski Nederlands nieuwste speelfilm De Heineken Ontvoering in première, met in de hoofdrol Nederlands bekendste acteur Rutger Hauer als biermagnaat Freddy Heineken. De kidnapping van Alfred Freddy Heineken en zijn chauffeur Ab Doderer vond in 1983 plaats. De ontvoering duurde drie weken. Daarna werd nog maandenlang jacht gemaakt op de ontvoerders, naar later bleek vier mannen van wie de namen synoniem zijn geworden voor de Nederlandse onderwereld: Willem Holleeder, Cor van Hout, Frans Meijer en Jan Boellaard. De Heineken Ontvoering, geregisseerd door Maarten Treurniet, heeft ook een Limburgs tintje.

De gebruikte limousine van Freddy Heineken, een Cadillac Fleetwood Brougham, werd ter beschikking gesteld door Roger Franssen uit Berg en Terblijt.Bovendien wordt de rol van de nieuwe chauffeur van de biermiljardair gespeeld door de jonge Maastrichtse acteur Dejan Janevski. En Reinout Scholten van Aschat, Willem Holleeder in de film, zit op de toneelschool in Maastricht.

Roger Franssen steekt zijn trots niet onder stoelen of banken. 'Wie zou dat niet zijn als je gevraagd wordt om je Cadillac ter beschikking te stellen van zo'n belangrijke Nederlandse speelfilm', reageert de Limburgse autoliefhebber en Amerikafreak enthousiast. Franssen (40) kocht de limousine in 2002 en liet de auto helemaal restaureren. 'Een jeugddroom ging daarmee in vervulling. Op zestienjarige leeftijd reisde ik voor de eerste keer naar Amerika. In het kader van een uitwisselingsproject zat ik gedurende tweeënhalve maand op de San Diego High School. Toen zag ik voor het eerst een Cadillac rijden. President Reagan had er eentje. Het was liefde op het eerste gezicht. Als ik ooit een ster word, wil ik ook een Cadillac, nam ik me voor.'

Een ster is Roger Franssen niet geworden, maar hij rijdt in zijn vrije tijd wél in een donkerblauwe, uit Florida geïmporteerde Cadillac. 'Puur voor de lol. Het is een plezier om in zo'n klassieker, die van alle technische snufjes is voorzien, door het Limburgse heuvelland te toeren. Je zit erin alsof je in een Chesterfield op wielen rondrijdt. Je krijgt er een kick van. Ik kan me dus heel goed voorstellen dat Freddy Heineken ook een Cadillac had.'

Dat zijn auto dé Cadillac van Freddy Heineken is in de film over diens ontvoering, is puur toeval. Franssen, in het dagelijks leven directeur/eigenaar van Falcon Radio, kreeg enkele maanden geleden plots een telefoontje van een castingbureau dat in opdracht van filmproducent IDTV Film op zoek was naar een Cadillac. 'Het bleek de autoscout te zijn, Martijn Kranenburg. Hij vroeg me of ik in het bezit was van een Cadillac Fleetwood uit de jaren tachtig en of ik die ter beschikking wilde stellen van de film over de ontvoering van



Freddy Heineken. Tenminste, als de auto voor het tijdsbeeld van toen er als nieuw uitzag. Ik dacht meteen dat het een of andere grap was, maar toen de scout me vertelde hoe hij aan de informatie en mijn telefoonnummer was gekomen, geloofde ik hem.
Hij had zich gemeld bij de Cadillac Club Nederland, waar ik lid van ben. Ooit schreef ik voor het clubblad een artikel over de oorsprong van de naam Cadillac. En die ligt in het Franse dorpje Cadillac, pakweg dertig kilometer onder Bordeaux. Cadillac is de geboorteplaats van de Franse edelman Antoine de la Mothe, sieur de Cadillac, kapitein ter zee en een avonturier die ooit in Amerika de stad Detroit stichtte. Toen Henry Leland, de compagnon van Henri Ford, in Detroit een eigen automobielfabriek startte, vernoemde de king of luxury cars die naar Antoine de la Mothes geboorteplaats Cadillac.'
Op verzoek van regisseur Maarten Treurniet mailde Roger Franssen enkele foto's van zijn Cadillac. 'Ik ben verliefd op jouw auto. Die wil ik hebben voor de film', reageerde Treurniet meteen. Even later reed Roger Franssen, in gezelschap van zijn broer Richard, in zijn Cadillac naar Amsterdam. 'Ik werd

uitgenodigd, inclusief overnachting in een mooi hotel, om me met de limousine te melden op de filmset. Een hele belevenis.
In hartje Amsterdam was een hele straat omgeturnd in jaren-tachtigsfeer. Er stonden auto's en motoren met kentekenplaten uit die tijd. Figuranten droegen de kleding en waren getooid met de kapsels van toen. Ook posters uit de jaren tachtig waren te zien. Je waande je er dertig jaar terug in de tijd. Plots stond ik oog in oog met Rutger Hauer, toch geen kleine jongen in de internationale filmwereld. Ik werd aan hem voorgesteld. 'Mooie auto', complimenteerde Hauer me. Sympathieke man. Heel bijzonder op zo'n filmset. Ik had wel eens opnames van Flikken Maastricht bijgewoond, maar dit was uniek om mee te mogen maken. En dan ook nog in de wetenschap straks mijn Cadillac in De Heineken Ontvoering terug te mogen zien, is wel heel apart. Bijzonder was ook mijn kennismaking met de man die als opvolger van Ab Doderer de rol van diens nieuwe chauffeur speelt, Dejan Janevski. Hij sprak me in dialect aan en bleek Maastrichtenaar te zijn. Dejan zit nog op de toneelschool in Maastricht. Ook toevallig hè, een Limburgse Cadillac met Maastrichtse chauffeur in Nederlands nieuwste speelfilm. Je kunt het niet gekker bedenken.'
De Cadillac van Roger Franssen werd gedurende vijf weken op de filmset gebruikt. Daarna kreeg hij de limousine weer keurig terug. Franssen: 'Ze zijn voor opnames nog met mijn wagen naar de villa van Freddy Heineken in Drenthe gereden. Eventjes was er zelfs sprake dat hij naar Zuid-Afrika verscheept zou worden, maar voor die opnames hebben ze daar eenzelfde Cadillac op de kop weten te tikken.'
Het filmavontuur van zijn Cadillac zal Roger Franssen nog lang bijblijven. 'Op de website van de film, www.heinekenontvoering.com, heb ik mijn auto al in de filmtrailer teruggezien. Geweldig. Wie kan immers zeggen dat zijn auto in een belangrijke film te zien is met Hollywoodster Rutger Hauer op de achterbank? Ik kijk nu al uit naar de première. De uitnodiging viel reeds in de bus.'

Met dank aan:
Nummer 1, het grootste familiemagazine van Limburg, waar dit stuk uit afkomstig is (www.nummer1.nl/rutgerhauer.html)
Fotograaf Richard Franssen, de broer van Roger. www.fotostudiohasselt.be
De complete fotoserie van de Cadillac gemaakt tijdens de filmopnames zijn te vinden op: www.oypo.nl , daar in de zoekterm richardfranssen invullen en dan kijken in de map HEINEKEN

Het huidige Cadillac in Europa

Een ervaring uit Duitsland

Ik had al eens in the Standard geschreven over mijn 2003 CTS. Die had ik in 2005 overgenomen in Duitsland, nadat ik had besloten in Hamburg te blijven wonen. Eind 2004 ben ik bij Airbus gaan werken en pendelde ik nog elk weekend heen en weer tussen Vlissingen en Hamburg met een Chrysler Voyager. Die had al aardig wat achter de kiezen en die diesels van Chrysler zijn nou niet bepaald de allerbeste. Hij was in ieder geval erg lawaaierig en nadat ik al een en ander had moeten vervangen aan de koeling en na anderhalf jaar goede vooruitzichten had bij Airbus te blijven werken, had ik besloten een andere auto te nemen. Ik was single en in Duitsland zijn de gebruikskosten voor een auto enorm laag vergeleken met Nederland, dus mijn keuze was al snel gemaakt. Via het internet vond ik een 2003 CTS met 40.000 km erop in "Harz", midden in Duitsland dus. Ik ben er met de trein heen gereisd om hem op te halen. Dat was op zich al een avontuur, want in het voormalige DDR zijn veel gebieden uitgestorven. De trein reed door dorpen en steden die er verlaten bij lagen, waar zelfs al bomen door het dak groeiden...

De CTS had een 3.2L V6 van Opel met 218 pk die op Super Plus liep. Die zag je dus nauwelijks in Nederland, maar in Duitsland is de benzine wat goedkoper dan in Nederland. Beige metalic is niet de sportiefste kleur en beige als interieur niet het meest practische, maar ik was er helemaal weg van! Op de Autobahn kon ik ook vaststellen, dat hij net aan de 250 kon bereiken. Dat is niet wat je van een Cadillac zou verwachten. De STS van vóór 2003 met de Northstar kon dat ook al, maar niet zo stabiel als de CTS. Het Sigma platform en de F3 stootdempers lieten de CTS mooi mee rijden op de linker rijstrook met de Europese concurrenten à la Audi, BMW en Mercedes.
Verder was het optiepakket vrijwel compleet. Ik had alleen geen schuifdak en parkeersensors. Er zat een TV in en een DVD speler met Dolby Surround. Je kon er ook een extern apparaat op aansluiten; zowel audio als video (bijvoorbeeld iPod). Xenon-lampen waren standaard voor de europeese versie. Het kunststof in het interieur had er wat beter uit mogen zien, maar was wel van duurzame kwaliteit.

Mijn 2003 CTS naast mijn Eldorado, nog in de originele lak.

De 2003 CTS heb ik in 2006 tot 100.000 km gereden en toen had de dealer in Hamburg mij een 2006 CTS aangeboden met de 3.6L V6 die hij nog in de showroom had staan. De BLS was net gepresenteerd en ik had al een proefrit met alle versies gemaakt (1.9L turbo diesel, 2.0L turbo benzine en 2.8L V6 turbo benzine). Ik vond de BLS best wel een aardige auto. Mijn enige kritiek was de matige lendesteun in de voorstoelen, vooral voor de 2.8L V6 turbo en dat die V6 niet sportiever uit zag dan de 'normale' versies. De BLS kon hij mij niet verkopen (ik was tevreden met de CTS), dus vandaar dat mij de 2006 CTS aangeboden werd.

2007 BLS bij de dealer in Hamburg.

Zowel de 2003 als de 2006 CTS moesten regelmatig naar de garage. Sowieso elke 15.000 km voor een beurt en dat was nogal prijzig. Even olie verversen kostte al gauw €120 voor die Mobil 1 olie. Daarbij waren er kleine mankementjes, die maar

moeizaam opgelost werden. Een lager van de airconditioning ging kapot en het duurde weken, voordat ik een nieuwe kreeg. De audio-ingang van mijn hifi-systeem stoorde en ik kreeg eerst een paar resets, dan een compleet nieuw hoofdsysteem (inclusief scherm), voordat de fout werd gevonden in de TV-module onder de hoedenplank. Na een inbraak in mijn auto moest ik weken wachten op een nieuw zijraampje. Etc.
Zo kom ik bij mijn ervaring met de dealer en de werkplaats in Hamburg. Corvette / Cadillac / Hummer werd in 2004 opgericht in Hamburg onder een dealer-netwerk van Dello, die ook Opel, Saab, Citroen, Peugeot, Chevrolet, Kia, Toyota, Lexus had. De hoofdverkoper kwam van Saab en had totaal geen verstand van Cadillac. Hij had waarschijnlijk een cursus gehad, maar ik kon hem meer vertellen over Cadillac dan hij. Zowel over de oude als de nieuwe Cadillacs. Hij kon mij alles vertellen over leasing en verzekering, maar de details over opties en komende modellen wist ik beter te vertellen. Hij was verder wel heel tevreden met mij als loyale klant.
Ik mocht tijdens reparaties of onderhoud graag een andere Cadillac rijden van hem, dus zo reed ik ook dagenlang rond in een XLR, Escalade, Hummer, Corvette (C6 + Z01), SRX, BLS, Trailblazer of Tahoe. Als dank mocht dan mijn Eldorado bij hem in de showroom staan in de tijd dat hij niets nieuws kreeg (2009/2010) en verzorgde ik hem alle nieuwtjes over GM en Cadillac uit de USA. Vreemd genoeg werden de dealers nauwelijks op de hoogte gehouden.

De 2006 XLR op de parkeerplaats bij Airbus (met aanvliegende Beluga op de achtergrond). Een 'proefrit' in een 2006 Escalade.

De 2006 CTS werd door mij wat meer onder handen genomen. Ik heb er de F4 stootdempers van de CTS-V onder gezet met verlaagde veren van Eibach, dikkere stabilisatoren en 'strut brace'. Samen met de 20" velgen van Irmscher, de grille van de CTS-V en dikke uitlaatpijpen van EPS zag dat er heel sportief uit.

Mijn 2006 CTS met tuning.

Hij lag natuurlijk heel strak op de weg, maar het was in geen geval oncomfortable hard. De stoelen in de CTS waren lekker dik en zorgden voor de nodige schokbreking voor je rug.
Hij kreeg ook veel bekijks en ik kreeg er veel complimenten voor. Veelal na de vraag wat voor een auto dat is. Komen we meteen bij het grootste probleem van Cadillac Europe: niemand kent de huidige Cadillac line-up en niemand weet, dat Cadillac in Europa verkocht wordt met officiële Europese modellen (in vergelijking met bijvoorbeeld Chevrolet pick-ups en Ford Mustangs). Dat is tot nu toe nog steeds niet verbeterd. Daarop kom ik zometeen nog terug.

Proefrit in de 2008 CTS in 2007.

Inmiddels had ik al een tijdje een vriendin waarmee ik samenwoonde en toekomstplannen had en toen het eerste kind kwam, moest de CTS er uit. Een stationwagen zou veel praktischer zijn, dus ik had al lang een optie op de 2009 CTS Sport Wagon genomen. We weten allemaal dat die wat langer op zich heeft laten wachten in Europa, maar ik was zelfverzekerd. In 2008 was ik met mijn toen nog zwangere vriendin op bezoek bij de Cadillac assemblage in Lansing, Michigan en heb de eerste wagon die als proef in de assemblage ging mee mogen maken. En een proefrit in de 2008 CTS had mij ook al overtuigd. Helaas was 2009 voor GM een zwart jaar en ging ook Cadillac Europe over de kop. Zo werden ook 4 CTS'en voor Dello door hun neus geboord, omdat ze bij het faillissement van Kroymans in beslag genomen werden. Ze waren helaas wel al betaald door Dello... In plaats van een CTS Sport Wagon, die ik alleen via een forum bij Amerikaanse collega's kon afkijken, omdat Cadillac Europa nog steeds op zijn gat zat, werd het voorlopig een 2006 SRX die de dealer nog had staan als bedrijfsauto. Het was er een met de volle optielijst: 4.6L V8, UltraView glasdak en derde zitrij. Eigenlijk helemaal niet mijn auto en al helemaal niet voor mijn vriendin, die er pardoes meteen een kras mee reed in de achterklep. Maar het was voor de overgang gedacht, tot ik de CTS Sport Wagon kon krijgen. En dat zou binnen een jaar zijn volgens de dealer (we praten over eind 2009). Er pasten tenminste alle spullen in voor een familiebezoek, met alle hebben en houden voor een baby.

De 2006 SRX met schade aan de bumper door het gladde weer in de winter van 2010.

2009 ging voorbij en 2010 ook. Uiteindelijk werd er in de zomer van 2010 een nieuw Europees netwerk opgezet, maar onder geheel andere voorwaarden. Zo moest de dealer nu de auto's via Zwitserland bestellen en vooruit betalen in USA. Dat zat de meeste nog bestaande Cadillac dealers helemaal niet lekker. 2009 En 2010 hadden al genoeg geld gekost (geen nieuwe auto's en geld verloren aan het faillissement van Kroymans) en de levertijd werd met 7 maanden aangekondigd. Dat is ook voor de klant niet uitnodigend. Verder heeft Cadillac zo veel reputatie verloren, wat het toch al nauwelijks had, dat de leasemaatschappijen de restwaarde van een CTS na 3 jaar op €10.000 schatten. Dan betaal je practisch over 80% van de nieuwwaarde je lease en dat is gewoon veel te duur. Dan kun je net zo goed een anderhalf keer duurdere andere auto overwegen voor dat geld.
Wat er ook niet goed uit ziet, is dat de 3.0L V6 méér verbuikt dan de 3.6L V6. Zelfs meer dan de 3.6L met AWD! Dan gooi je geen hoge ogen tegenover de concurrenten met veel zuinigere, schonere en toch krachtigere 3.0L motoren (zoals Audi, BMW, Mercedes). Ook het gemis van een turbo en vooral een diesel V6 voor de CTS en SRX is een no-go voor Europa.

Eind 2010 deed Cadillac Europe een PR rondje langs de overige dealers om ze over te halen onder een nieuw contract weer met Cadillac Europe in zee te gaan. Zo ook bij Dello in Hamburg. Ze kwamen met de nieuwe SRX, de CTS, CTS wagon en CTS-V coupe. Ik heb alleen een rit gemaakt in de CTS-V Coupe (zoek in YouTube op CTS-V Coupe Autobahn: dat ben ik!). Ik wist dat Dello al had besloten niet meer met Cadillac in zee te gaan. De voorwaarden zijn gewoon de ongunstig; zowel voor dealer als voor de klant. Ik kan wel nog een verslag brengen van de 2011 CTS-V Coupe: wat een gave bak!!! 563 pk 6,2L V8 met compressor is natuurlijk wel even wat anders dan een 3.6L V6 of een 4.6L V8 Northstar. De tweede generatie CTS is ten opzichte van de eerste al een 100% verbetering geweest in alle opzichten. Daar doet de CTS-V nog een stapje bovenop, o.a. in de afwerking van het interieur. De MagnaRide geeft zo veel stabiliteit met zo veel comfort, dat 300 km/u eigenlijk helemaal niet zo spektaculair was als gedacht. Je merkt er net zo weinig van als passagier in een vliegtuig dat 800 km/u vliegt. Dat is natuurlijk wel een hele prestatie, die je eigenlijk alleen maar in Duitsland in zijn uiterste kunt genieten.

Bij de PR-ronde was ook Hanspeter Ryser aanwezig. Ik herkende hem, omdat ik hem persoonlijk geschreven had over de situatie van Cadillac Europe en voor hulp voor een CTS wagon (omdat Dello niet meer ging handelen met Cadillac en ik met een oninteressante 2006 SRX in lease zat, probeerde ik via München een CTS Wagon te krijgen). Ik had met hem een interessant gesprek en ook mijn kijk op de situatie gegeven, zoals het gemis van bekendheid van het merk Cadillac, het gemis van diesel, het falen van de BLS daardoor en het falen van Cadillac in Europa in het algemeen als het zo blijft. Ik hoop dat ze er iets mee doen!

De 2011 CTS Sport Wagon en de CTS-V Coupe voor de deur van Dello.

De 2011 SRX naast mijn 2006 SRX en een 2011 Infiniti FX37. Sorry, maar als je de CTS-V Coupe voluit mag rijden, dan heb je een non-stop glimlach op je smoel!

Toevallig had de lokale pers een testrit aangevraagd met de 2011 SRX. Hij werd vergeleken met een 2011 Infiniti FX37. Die Infiniti heb ik ook ooit eens gereden. Ik moet zeggen, dat het interieur het fijnste van het fijnste is voor zijn klasse! Motorisch was het niet zo interessant; de 3.7L V6 is lawaaierig, dorstig en hoogtoerig. Verder een kleine kofferbak en erg weinig ruimte op de achterbank, maar hij ligt wel erg sportief op de weg.
Komen we meteen even op Infiniti: die hebben het veel beter voor elkaar vergeleken met Cadillac! In 2009 is het merk in Europa geintroduceerd en heeft al meer verkocht in Europa dan Cadillac verkocht heeft sinds 2003. Ik zie in ieder geval meer Infiniti's rondrijden dan Cadillacs. Infiniti heeft meteen geinvesteerd in PR voor de bekendheid van het merk; Billboards, TV-reclame, magazines en kranten, etc. En een jaar later hadden ze ook een diesel voor alle modellen. In principe een heel simpel concept: drie motoren voor de hele line-up. Een 3.7L V6, een 4.5L V8 en een 3.0L turbo diesel. Niet de meest praktische auto's, maar je zit dan ook in een segment waar mensen juist wat anders willen. En ze geven heel veel aandacht aan de service voor de klant. Zo zit je bijvoorbeeld in een lounge als je op je auto bij het onderhoud of reparatie wacht en je hebt een Europa-wijde service bij pech, inclusief vervangauto en hotelovernachting. Je voelt je gewoon exclusief en verzorgd bij Infiniti. Misschien ook wat voor Cadillac om op te concentreren?

De politie in Hamburg vond mijn Eldorado ook wel interessant, omdat ze nog nooit donkerblauwe kentekenplaten hadden gezien. Daar moesten ze even het fijne van weten...

Een CTS Wagon is het dus helaas nooit geworden voor mij. Ik rij nu een 2011 Citroen C5 Tourer. Voor de familie een perfecte auto om lang te cruisen!

Martijn Muller
Hamburg

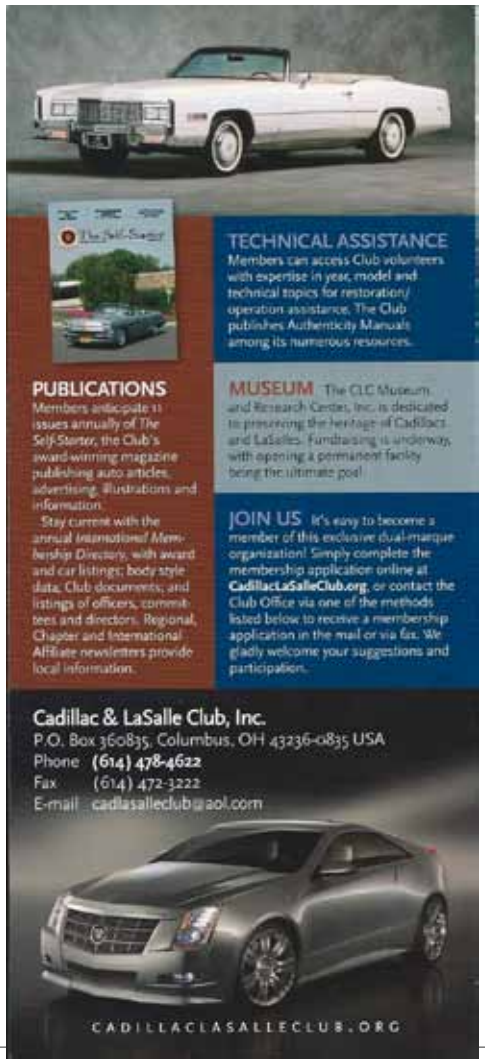
6 dagen LUXEMBURG voor € 298.- p.p.

vertrek 28 juli 2012

Leuke, ontspannende en betaalbare 6 daagse ZOMERSPECIAL naar machtig mooi Luxemburg met verblijf in het 4 sterren Novotel aan de rand van Luxemburg stad. De kamers zijn uiteraard van alle gemakken voorzien met o.a. airco,badkamer, tv,telefoon en wifi. Vanuit onze standplaats maken we 2 prachtige tochten door het mooie Luxemburg zelf en door buurland Duitsland met speciale aandacht voor het Eifel en Moezelgebied. Het zijn tochten met een uitdagend puzzelelement (geen snelheidstocht!) met voor de winnaars leuke prijzen. Daarnaast is er natuurlijk genoeg tijd om Luxemburg op eigen houtje te bekijken. De datum 28 juli is speciaal gereserveerd voor leden van de Cadillac Club Nederland. Er kunnen maximaal 30 equipes mee. Het minimaal vereist aantal equipes is 18. Samenvattend is het volgende inbegrepen:
- 6 dagen/5 nachten verblijf in luxe 2 persoonskamer in Novotel Luxemburg
- dagelijks een zeer uitgebreid ontbijtbuffet (all you can eat)
- welkomstcocktail eerste dag
- welkomstdiner eerste dag
- 2 uitgeschreven puzzeltochten door Luxemburg en Duitsland
- prijzenpakket voor 3 beste equipes
- reisleiding/wedstrijdleiding ter plaatse
Reserveringskosten € 20 per equipe doch niet voor leden van de CCN.

Aanmelden/verdere info kan via www.checkevents.nl en klik op "evenementen".
Of telefonisch bij Check Events op 072-8200295 tijdens kantooruren.
Eventuele vragen via hans@checkevents.nl

Check Events B.V. Jan Ligthartstraat 1 1817 MR ALKMAAR



HUGO SPOOR classic cars

Gratis wintercheck voor uw Cadillac!

Nu de bladeren weer van de bomen vallen is het weer tijd voor de jaarlijkse wintercheck!
Of u nou de hele winter blijft rijden met uw Cadillac of hem in de stalling zet, het is belangrijk dat uw Cadillac in topconditie blijft.

Daarom bent u van harte welkom om een gratis wintercheck te laten doen bij ons. Op 10 belangrijke punten wordt u Cadillac gecontroleerd, om veilig te kunnen rijden tijdens de winter en natuurlijk om zonder problemen weer te kunnen rijden in het voorjaar!

Als u vragen heeft of de gratis wintercheck wilt laten uitvoeren, kunt u natuurlijk altijd contact met ons opnemen.

Hugo Spoor classic cars
Beurtschipper 14e
3861 SC Nijkerk
Tel. 033 4754647
Mob. 06 54 937 937
Email. Info@hugospoor.com
Website. www.hugospoor.com

CADILLAC & LASALLE CLUB
2011 GRAND NATIONAL

Discover Columbus

YOUR HOME AWAY FROM HOME

courtesy of Jones Imaging

Ledenlijst

De ledenlijst die met deze Standard is meegestuurd is mede tot stand gekomen door de informatie die de leden ons de laatste twee maanden per email en post toestuurden.
Van een stuk of 25 leden kregen we foto's van hun Cadillacs die we samen met de reeds beschikbare foto's op de website gaan zetten. Inmiddels hebben we van ongeveer 200 Cadillacs een foto.
Voor het maken van de omslag van de ledenlijst zijn hoofdzakelijk foto's gebruikt van Cadillacs van onze leden.

We kregen leuke reacties.
Rick Jan Waarsenburg schreef direct een stuk over zijn zwarte 1962 sedan en gaf de volgende toelichting op de vraag of we bijzonderheden over hem op ledenlijst konden zetten:
- Beroep: apache technicus bij de luchtmacht.
- Hobby: zo veel mogelijk ervaring opdoen in restaureren Cadillacs.
Met 23 jaar is Rick Jan waarschijnlijk het jongste lid van de CCN, hij houdt van aanpakken!

Diverse leden gaven ons de websites door van hun bedrijf.
Jaap Molenaar uit Woudsend Friesland is een jachtenbouwer. Hij heeft een mooie verzameling Cadillacs die bestaat uit een '76 Coupe de Ville, een '95 Eldorado Touring Coupe, een '97 Eldorado en een STS uit 2000. Als bouwer van motorjachten heeft hij enkele modellen klinkende namen gegeven zoals Eldorado en Biarritz!
Zie www.molenaarjachtwerfdehemmes.nl.
Peter Dungelman stuurde diverse foto's van zijn goudkleurige Coupe de Ville uit 1970. Deze uit San Marino California afkomstige Cadillac heeft hij al 20 jaar. Inmiddels deed Peter veel sleutelervaring op en meldt trots dat hij nog nooit in een garage is geweest.

Kersvers lid Emile van der Wal stuurde diverse foto's van zijn glanzend zwarte Coupe de Ville uit 1970. In de volgende Standard volgt een verhaal over de restauratie er van.
Emile doet ook aan website bouwen en posters maken en weet hoe lastig de opmaak is. Hij vindt ons clubblad ook super professioneel, echt heel goed. Dat had hij niet verwacht toen hij zich aanmeldde moest hij eerlijk zeggen en daarom zegt hij: mijn complimenten!
Ja, kost veel tijd maar het loont wel. Meeste clubs hebben niet zo'n mooi blad.

Rob Maessen vond het aardig om 2 foto's van zijn 1968 Eldorado bij te voegen, tijdens de restauratie en het resultaat.

Wim van den Brink stuurde een beschrijving mee van zijn '76 Seville die hij in 1999 kocht.
Hij heeft onderzocht wanneer de wagen werd geassembeerd en welke dealer hem nieuw heeft verkocht. De Seville werd op 5 januari gebouwd in Detroit en werd door Bob Spreen Cadillac in Downey California nieuw verkocht.

Als extra informatie is op de ledenlijst een kolom toegevoegd met een bijzonderheid zoals een beroep, hobby of website.
Op de lijst staan zowel leden (personen met 1 of meer Cadillacs) als donateurs (personen zonder Cadillac) vermeld.
Niet vermeld zijn de adverteerders en de partnerleden. Omdat het aantal partnerleden in de CCN sterk terugliep en er nu slechts een handvol partnerleden over zijn, heeft het bestuur besloten het partnerlidmaatschap op te heffen.
In totaal kozen 28 leden voor een digitaal lidmaatschap, de rest voor de gedrukte versie.

Deze ledenlijst is opgebouwd uit 3 delen:
1. Leden en donateurs gerangschikt op achternaam (pag. 1-20)
2. Leden en donateurs gerangschikt op postcode (pag. 20-39)
3. Leden gerangschikt op het bouwjaar van hun Cadillac (pag. 40-59)

Op de binnenkant van de kaft achterin staat een kaart met de 2-cijferige postcodegebieden zodat men kan zien in welk gebied in Nederland een lid of donateur woont.
In de tweede kolom staat vermeld of het lid het gedrukte clubblad wel of niet ontvangt.
In de laatste kolom staat de website of een andere bijzonderheid vermeld zoals bijv. beroep of hobby.

Uit de lijsten blijkt het volgende.

Er zijn 399 leden
Er zijn 18 donateurs
Het totaal aantal geregistreerde Cadillacs bedraagt 512
Het meest populaire jaar is 1959, daarvan zijn er 45.
Het meest populaire model is de 1976 Eldorado convertible, daarvan zijn er 19.
De oudste Cadillac is een Type 51 7 persoons uit 1915 van Ruud Fuchs.
De jongste Cadillac is een CTS uit 2008 van Marinus van Santen.

Aantal Cadillacs per decennium:

1910-1919: 2
1920-1930: 2
1930-1939: 3
1940-1949: 13
1950-1959: 139
1960-1969: 120
1970-1979: 160

1980-1989: 40
1990-1999: 24
2000-2008: 9

82 % (419 stuks) is uit de jaren vijftig, zestig en zeventig.

Van veel leden blijkt het emailadres niet te kloppen en van sommige leden is onbekend welke Cadillac zij hebben. We verzoeken de leden en donateurs om te controleren of de vermelde informatie compleet en juist is.
Op de website www.cadillacclub.nl staan foto's van de Cadillacs van de leden.
Als uw Cadillac er niet bij staat dan kunt u een foto doormailen.

Eventuele aanvullingen en wijzigingen graag doorgeven aan:

Koen Ongkiehong
Ahornstraat 30
2565ZX Den Haag
Tel. 070-3560035 of 06-24804408
Email info@ibuko.com

Toertocht door het Westland

op zondag 19 september 2011.
Georganiseerd door Koen Ongkiehong, Arie Camfferman en Ab Kettenis.

Er waren 15 Cadillacs en 44 deelnemers aanwezig en 's avonds bleven in Restaurant "Ouwe Droog" nog 25 deelnemers bijeen voor het avondeten.

Vanaf 10.30 uur was het verzamelen bij Arie Camfferman bij AC Opleidingen aan de Hoge Geest in Naaldwijk. We werden welkom geheten door Arie met koffie en gebak. Ab en Koen hadden hazelnoot slagroom gebak meegenomen van "Maison Kelder" en de "Haagse Kakkers" van Hans en Frans Hessing.
In het auditorium kregen we uitleg van Arie hoe het bedrijf is ontstaan en wat voor opleidingen er worden gegeven. Hij deed dit aan de hand van een presentatie op een scherm.

Om 12.15 uur was het verzamelen voor vertrek en om 12.30 uur startte de rondrit. We gingen eerst door de schitterende nieuwe woonwijk "Vroonland" - nog in Den Haag - waar prachtige huizen stonden.
Ondergetekende heeft erg genoten van deze huizen; er waren twee huizen bij in de stijl van Frank Lloyd Wright. Dank je wel Koen dat je me hier heen bracht met mijn gevolg.

We vervolgden onze rit nu naar Hoek van Holland. Totaal één uur met een tussenstop bij de bunkers op de boulevard van Hoek van Holland. Wij zijn echter niet in de bunkers wezen kijken.
Om ca. 13.30 uur kwamen we aan bij de Japanse tuin in Naaldwijk. Hier kregen we een voortreffelijke lunch geserveerd met soep en belegde broodjes in allerlei soorten en maten met verschillend beleg, zoals "broodje gezond", ham en kaas, koffie, thee, melk, frisdrank, bier en wijn. Men kon ook eventueel iets nuttigen van de lunchkaart.
Om ca. 15.00 uur vertrokken we naar de "Westlandse Druif" in Monster. Daar kregen we allereerst een film te zien over de ontwikkeling van de druiventijd in de loop der tijd. Het commentaar werd gegeven door mevrouw Ineke Swinkels, die ons later ook rondleidde door het kassencomplex. De rondleiding begon om ca. 15.30 uur. Van tevoren werden in twee gelijke groepen verdeeld. Het was erg druk daar in de Westlandse Druif; dat kwam ook door het schitterende weer met veel zon .....! We kregen in een kas ook nog druiven om te proeven. Om ca. 17.00 uur was de rondleiding afgelopen en tijdens die rondleiding werden er veel vragen gesteld.

Om ca. 17.30 uur (iets later dan gepland) vertrokken we naar restaurant "Ouwe Droog" in Naaldwijk.
Daar kwamen we aan om ca. 18.15 uur, weer iets later dan gepland.
Men kon hier afscheid nemen van de mensen die nu naar huis gingen. Men kon kiezen uit verschillende menu's en voorgerechten: tomaten-, champignon- en mosselsoep. Er was keus uit vijf hoofdgerechten: biefstuk, varkenshaas, "schnitzel marin" met ham, kaas of saté.

Men kon ook kiezen voor een visgerecht als kabeljauw of zalm. Er waren twee nagerechten: men kon kiezen voor een kopje koffie of ijs, en dat alles voor de prijs van € 25,00, dit was exclusief de drankjes. Er was toegezegd dat we als groep een aparte ruimte, maar dat was niet helemaal het geval.
Helaas was er wat herrie in het restaurant; een groep mensen zat heel hard te schreeuwen.

Al met al een zeer geslaagde dag met zeer veel dank aan Koen, Arie en Ab !!

AC Opleidingen van Arie Camfferman

Hoge Geest 43 Naaldwijk,
www.bedrijfshulpverlening.nl

Bij de opleidingen op het gebied van veiligheid gaat het vooral om de aansluiting van de theorie op de praktijk. Een cursus of opleiding levert meer rendement op, als de droge stof 'herkenbaar' is. Daarom kiezen steeds meer bedrijven en instellingen voor AC Opleidingen in Naaldwijk.
In het moderne opleidingscentrum in Naaldwijk beschikt men over ideale faciliteiten om realistisch te oefenen. In één centrum zijn uiteenlopende omstandigheden nagebouwd: een bar, een ziekenhuiskamer, een keuken, een bejaardenwoning, een kantoor, een timmerwerkplaats en nog veel meer. Afhankelijk van de opleiding oefent men dus in een "echt" decor. En dat maakt de opleiding realistischer en dus effectiever.

Bij AC Opleidingen kan men terecht voor het complete scala aan bedrijfsopleidingen op het gebied van veiligheid. "Naast het standaardpakket kan men ook opleidingen 'op maat' volgen, toegesneden op de wensen en eisen in úw bedrijf of instelling", aldus de site van AC Opleidingen.
Natuurlijk kunt u er van op aan dat elke opleiding aansluit bij de actuele regelgeving. Men is als eerste op de hoogte van veranderende NEN-normen om die direct in de opleidingen te verwerken. Instructeurs die dagelijks in de praktijk werkzaam zijn, helpen om de eisen voor de opleiding snel onder de knie te krijgen.

AC Opleidingen verzorgt ook de administratie van de opleiding. Men houdt in de gaten wanneer de medewerkers weer toe zijn aan een (herhalings-) opleiding of wanneer certificaten verlopen. "Uw medewerkers krijgen automatisch een uitnodiging".

In de trajecten wordt aandacht besteed aan de volgende onderwerpen:
Bedrijfsveiligheid met ontruimingsplannen, bedrijfshulpverlening (BHV), EHBO, instructie brand blussen, instructieve levensreddende handelingen, agressie, veiligheid (VCA), heftruck en er is "Voldoende Onderricht Persoon" (VOP).
Dat wil zeggen: de opleiding VOP is bestemd voor iedereen die in zijn of haar functie of werk wel eens met elektriciteit te maken heeft of toezicht houdt tijdens het werken met elektriciteit. Dan gaat het bijvoorbeeld om monteurs, onderhoudsmonteurs en installateurs.
Tijdens deze opleiding komt een veelheid aan aspecten aan de orde, zoals wetgeving, arbo-richtlijnen, het toepassingsgebied NEN-EN 50110 / NEN-3140, de organisatie en aansturing van medewerkers en nog veel meer.

De Japanse Tuin in Naaldwijk

Grote Woerdlaan 38 Naaldwijk.

Sprankelende watervallen, kronkelende kreekjes, robuuste natuurstenen, kleurrijke vissen, exotische bloemen en bomen. Het zijn maar enkele voorbeelden van de overweldigende Japanse natuur en cultuur, die te zien zijn in de unieke "Japanese Watergarden" in het Westlandse Naaldwijk.
In een modern glazen kassencomplex is een wereld gecreëerd, waarin water, stenen en groen de drie basiselementen vormen. Een keur aan bonsaibomen, een breed assortiment azalea's, verschillende soorten bamboe en prachtige uitheemse bloemen zorgen voor een schitterend decor tijden een bezoek aan dit stukje Japan in Nederland. Aldus de site van de Japanse tuin.
De tuinarchitectuur staat centraal en een deel van het complex is ingericht met Japanse voorbeeld-tuinen.
De Japanse tuin ziet er elke maand weer anders uit. In tegenstelling tot de verschillende buitentuinen, is de "The Japanese Watergarden" het jaar rond open en kan de afwisseling van de seizoenen door de bezoeker nauwlettend worden gevolgd.
Ontdek ook de wondere wereld van rust en harmonie, van natuurschoon en Japanse cultuur, telkens weer. Ook voor al uw feesten en partijen hebben wij prachtige ruimtes, aldus de site van de Japanse tuin.
Er worden regelmatig workshops gehouden, zoals Japans schilderen, de "Flower workshop" en de "Suhsi workshop".
Men komt binnen via de entreehal. Men bevindt zich hier eveneens tussen prachtige bloemen en planten en hier wordt men geconfronteerd met een meer dan manshoog beeld.
Er is ook een zogenaamd "Tempelterras" en een buitenterras.

De "Westlandse Druif"

Vlotlaan 535 Monster.

Druiven worden gezien als een zoete, sappige en verfrissende "snack" voor jong en oud. Druiven zijn niet kliederig, hebben een eetbare schil en ze zijn dorstlessend. "Trossen druiven neem je gemakkelijk overal mee naar toe en het is niet alleen lekker maar ook nog erg leuk om ze samen op te eten."
De Westlandse druiven worden geteeld in glazen kassen. Door druiventrossen te "krenten", - uitdunnen van de korrels = druiven - ontstaat een prachtige volle tros met grote "korrels". De druiven worden ook gebruikt voor de bereiding van sap, vruchtensla, vruchtenbowl en veel andere gerechten. Westlandse druiven zijn beschikbaar van 1 juli tot en met half december. Voor de Kerstdagen worden druiven vaak gegeven als relatiegeschenk. Men kan echter ook al eerder in het seizoen de klanten verrassen met druiven. Aldus de inleiding van de site van de Westlandse Druif.

Geschiedenis van de druiventeelt in het Westland.

Volgens overlevering zou Pastoor Franciscus Verburch, die in 1647 werd aangesteld als eerste pastoor van het Westland ná de Reformatie, de druiventeelt in het Westland hebben ingevoerd. Pastoor Verburch wordt daarom geëerd door de Westlandse bevolking met een standbeeld, dat een prominente plek heeft in het centrum van het kerkdorp Poeldijk, waar zijn standplaats was.

In 1828 werd in "Staten van Landbouw in het Koninkrijk Holland het Westland" nadrukkelijk genoemd als hét centrum voor de druiventeelt. De productie werd vooral naar Engeland geëxporteerd. De druif werd daarna al snel één van de belangrijkste producten van het Westland. Daarmede werd de basis gelegd voor wat nu het grootste en belangrijkste centrum van de tuinbouw onder glas ter wereld is: het Westland, ook wel "Greenport Westland" genoemd.

De teelt van druiven maakte het Westland vanaf 1900 tot ca. 1960 een echt druivenland met duizenden kleine kassen (serres), waarin vele miljoenen kilogrammen druiven werden gekoesterd en liefdevol verzorgd door duizenden tuinders en hun veelal kinderrijke gezinnen en medewerkers.
Voor het tijdrovende uitdunnen van de zich ontwikkelde druiventrossen - het zogenaamde krenten - gaven de scholen speciaal "krentverlof", zodat men van oud tot jong deze arbeidsintensieve klus kon klaren.
En daarbij werd niet op een uurtje of meer gekeken ! Het oogstfeest van de Westlandse druiven werd in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw jaarlijks in Naaldwijk gehouden. Het feest, georganiseerd door de "Broederschap van de Blauwe Druif", zorgde ook voor een druiven-eetgelegenheid en een aansprekende druivenprinses. Een corso van praalwagens maakte deel uit van de festiviteiten.
Concurrentie uit de zuidelijke landen en de opkomst van meer profijtelijke teelten, als die van tomaten en later van andere groenten, bloemen en planten deed de teelt grotendeels verdwijnen.
De "Stichting De Westlandse Druif", opgericht aan het einde van de 20ste eeuw, wenste zich daar niet bij neer te leggen. Deze unieke teelt, de bakermat van de "wereldtuinbouw" onder glas, mocht niet helemaal verdwijnen. De verrassende smaak, de prachtig gevormde bedauwde trossen: dit gezonde fruit moest weer terug op de kaart. Westlands roem, zoals de druiven ook worden genoemd, verdient een toekomst als bijzonder smaakvol, gezond en duurzaam product. Met oog voor de rijke cultuurhistorische, in de kassen geteeld is het een een prachtig en uniek voorbeeld van de vele smaakproducten die "Greenport Westland" u ook in de toekomst blijft bieden.

Druivenrassen.

Van oudsher werden er in het Westland vier populaire rassen gekweekt, namelijk de "Frankenthaler", de "Black Alicante", de "Muscaat van Alexandrië" en de "Golden Champion". In de assortimentenkas in het themapark staan 45 rassen tafel- en wijndruiven uit de hele wereld. Tijdens de zogenaamde Themadagen is het mogelijk om deze rassen te proeven. Door

enthousiaste reacties van bezoekers worden sommige rassen weer opgenomen in de teelt.

Trouwen onder de druiven.
Sinds 2008 is het mogelijk om in de druiventuin te trouwen. Een bijzondere ambiance en vooral erg Westlands, aldus de site van de Druiventuin. Ook kunnen er recepties en feesten worden gegeven.
Er is ook de mogelijkheid voor congressen en bijeenkomsten. Er zijn diverse moderne en goed vormgegeven en van alle gemakken voorziene vergader- en congresruimten.

De geschiedenis van restaurant "Ouwe Droog"
- Dijkweg 7 Naaldwijk.

Vanaf 1904 is Naaldwijk bereikbaar per stoomtram. Aan het einde of aan het begin van de spoorlijn start Philiipus Adrianus Droog in een kamertje van zijn fietsenzaak en met een aanzienlijk bedrijfskapitaal van 25 gulden en een kruiwagen, een rust- en koffiehuis. De uitgeputte reizigers hebben een forse rit achter de rug van vijf kwartier en hebben behoefte aan een versnapering en een koets of fiets om hun waar in het Westland aan de man te brengen. Het duurt niet lang voordat vanuit de inmiddels aan het koffiehuis toegevoegde slijterij ook een borrel geschonken kan worden. Handelaren en vertegenwoordigers weten elkaar wel te vinden. Onder het genot van een borrel worden er goede zaken gedaan.
In 1908 wordt, naast het koffiehuis en slijterij, met de bouw van een café met vergaderzaal en vier hotelkamers begonnen. De reizigers hadden een overnachtingsplaats nodig. Het nieuwe en oude pand worden met elkaar verbonden. Hotel "Westlandia" aan de Dijweg was daardoor een feit.
Met de nieuwe ontmoetingsruimte en de kamers voor overnachting kwam ook de eerste auto voor verhuur en de benzinepomp voor de deur en de gemeente voerde regelgeving in. Bezoekers van koffiehuizen mochten niet zingen en of muziek maken. Zonder uitdrukkelijke toestemming van de burgemeester werd het verboden om gelegenheid te geven om te dansen!! Voor en tijdens de oorlog worden er bruiloften gehouden in het café annex zaaltje.
Ná de oorlog is Naaldwijk veranderd: er moet opgebouwd worden en er moet ondernomen worden.
Hotel café restaurant Westlandia krijgt een nieuwe zaal voor het houden van vergaderingen en bruiloften. Veel familie bijeenkomsten, van trouw tot rouw, hebben er plaats gehad, zo ook de raadsvergaderingen: Westlandia was een begrip.
Met de jaren zestig van de vorige eeuw verandert het café. Het is niet meer allen voor mannen een vrijplaats, vrouwen nemen hun plaats in. De Jukebox komt centraal te staan; de nieuwe rebelse jeugd treedt aan en swingt en feest tot wel 23.00 uur. Door de jaren heen wordt Hotel Café Restaurant Westlandia steeds meer een café met een bierpomp en goede muziek. Men spreekt niet meer over Westlandia, maar "Wij gaan naar de Ouwe". Een periode waar velen nog bijzondere en zoete herinneringen aan koesteren en waar vele relaties zijn ontstaan.
Het pand is sinds 2009 een gemeentelijk monument. Een monument als eerbetoon aan alle gebruikers en bezoekers van voorbije- en toekomstige jaren, zodat de historie en het menselijk aspect en dankbaarheid samengaan en behouden blijft. "Ouwe Droog", een ontmoetingsplaats met gastvrijheid en zonder kapsones waar jullie / u allen, die willen verpozen, zich zullen thuis en uit voelen. Een eetcafé met activiteiten en gezelligheid om o.a. te eten en te drinken. Aldus het slot van de site van restaurant "Ouwe Droog".

Dit verslag van de toertocht door het Westland is gemaakt door Wim van den Brink.
De gegevens van AC Opleidingen, de Japanse tuin, de Druiventuin en de geschiedenis van restaurant Ouwe Droog, van de plaats Naaldwijk en de Oude Kerk in die plaats zijn eveneens online opgezocht en herschreven door Wim van den Brink.

Pietersen Rotterdam

De CCN wil gaan samenwerken met de 4 Cadillac dealers in Nederland.
Dit zijn HAI in Rijnsburg, Middelbeek in Alkmaar, Nefkens in Amersfoort en Pietersen in Rotterdam.
Wij hopen dat deze samenwerking zal leiden tot verhoging van de verkoop van nieuwe(re) Cadillacs en dat eigenaren van nieuwe(re) Cadillacs lid worden van de CCN.

De CCN wil Standards beschikbaar stellen die dealers op de leestafels in hun showrooms kunnen leggen en meegegeven kunnen worden aan bezoekers die serieus overwegen om een Cadillac aan te schaffen. Verder overwegen we om kopers van nieuwe Cadillacs lid te maken van de CCN.
Nieuwe Cadillacs kunnen binnen de CCN onder de aandacht worden gebracht via een mooie advertentie op de achterkant van The Standard en verder als deze met regelmaat door de dealers naar de rondritten en technische dagen worden gestuurd.
Volgend jaar zullen 2 nieuwe modellen van Cadillac verschijnen. In het voorjaar zal de XTS in productie gaan die de STS en DTS zal vervangen. Midden november wordt deze gepresenteerd op de Los Angeles Auto Show. Op de foto's is de kleinere ATS te zien op de Nurburgring (zie video www.autojunk.nl/2011/10/cadillac-ats-the-journey). Hij lijkt sterk op de CTS en zal het gaan opnemen tegen de BMW 3 serie/ Audi A4/Mercedes C. De ATS gaat de komende zomer in produktie.
We gaan er vanuit dat Cadillac het met deze nieuwe modellen goed gaat doen in Nederland en hopen dat wij als CCN daar ook een klein steentje aan kunnen bijdragen.

Het bezoek aan Pietersen Rotterdam kwam tot stand dankzij

Cadillac ATS op Nurburgring

Taxi Ted (Schipper). Ed Boers, de eigenaar van Pietersen stapte een paar weken voor ons bezoek bij Ted in de taxi. Het gaat trouwens weer goed met Ted nadat hij zijn vorige Fleetwood taxi total loss reed. Ted vertelde dat de CCN graag met Pietersen wilde komen praten over mogelijkheden van samenwerking.
Ed gaf zijn mobiele nummer met als gevolg dat op 6 oktober Ted Schipper, Willem en Alexander Bol en ik werden uitgenodigd bij Pietersen.

Ted komt al sinds 1973 bij Pietersen. Destijds was dat aan de Nieuwe Binnenweg toen hij een Chevrolet Camaro had uit 1969 met wegklapbare koplampen.
Ted leek kind aan huis toen we de zaak binnenkwamen, bijna iedereen herkende hem!
Zelf kwam ik in 1974 voor het eerst bij Pietersen. Dat was op de Nieuwe Binnenweg. Ik was toen 14 en kreeg daar een folder van de Chevrolet Nova die ik nog steeds heb.
Vanaf begin jaren tachtig kwam ik regelmatig bij Pietersen/Parts Center Holland voor het kopen van onderdelen. Ik kocht daar destijds zoveel onderdelen voor mijn GM-Amerikanen dat ik daar ingeschreven stond als "Fleet Owner".
Vanaf de oprichting in 1932 is Pietersen gespecialiseerd in de verkoop van Amerikaanse wagens, met name GM. De vader van Ed Boers nam de firma in 1977 over van Nedlloyd. In de toptijd verkocht Pietersen zo'n 400 nieuwe Amerikanen.
Ik was al ruim een jaar niet meer bij hun geweest. De laatste keer dat ik er kwam was voor een uitlaatpijp die Fort, van de afdeling onderdelen, op de pijpenbuigmachine op maat maakte.
Fort heeft een soort van encyclopedische kennis op het gebied

2014 Cadillac ATS

Engines

ATS-V

Type:	90 degree V-8 Aluminum Block & Heads DIC Pushrod-16v w/ independent intake & exhaust VVT Cylinder Deactivation
Displacement:	376 cu-in / 6162 cc
Bore x Stroke:	4.06 x 3.62 in / 103.25 x 92 mm
Compression Ratio:	12.3:1
Horsepower:	470 bhp @ 6200 rpm
Torque:	458 lb-ft @ 4200 rpm
Redline / limiter:	6200 / 6500 rpm
Fuel Injection:	Direct Gasoline Injection
Fuel Type:	Premium 91 Octane (Required)
Fuel Economy:	16 (city) / 25 (Hwy)

ATS 3.6

Type:	60 degree V-6 Aluminum Block & Heads DOHC-24v w/ independent intake & exhaust VVT
Displacement:	217 cu-in / 3564 cc
Bore x Stroke:	3.70 x 3.37 in / 94 x 85.6 mm
Compression Ratio:	11.7:1
Horsepower:	330 bhp @ 7000 rpm
Torque:	280 lb-ft @ 5500 rpm
Redline / limiter:	6700 / 7000 rpm
Fuel Injection:	Direct Gasoline Injection
Fuel Type:	Regular 87 Octane (Recommended)
Fuel Economy:	20 (city) / 30 (Hwy)

ATS 2.0T

Type:	Inline-4 Aluminum Block & Heads DOHC-16v w/ independent intake & exhaust VVT Turbocharged and Intercooled (Honeywell-Garrett MGT-2219 @ 13.2 psi)
Displacement:	122 cu-in / 1998 cc
Bore x Stroke:	3.39 x 3.39 in / 86 x 86 mm
Compression Ratio:	10.2:1
Horsepower:	270 bhp @ 5700–6200 rpm
Torque:	250 lb-ft @ 1600–5600 rpm
Redline / limiter:	6000 / 6550 rpm
Fuel Injection:	Direct Gasoline Injection
Fuel Type:	Premium 91 Octane (Recommended)
Fuel Economy:	22 (city) / 32 (Hwy)

Drivetrains

ATS-V

Transmission:	GM Hydramatic (6L80 6-Spd Automatic)		
Differential Type:	Helical Torque Biasing LSD		
Final Drive:	3.58		
RPM @ 60 mph:	1750		
	Ratio	Max Spd (mph)	RPM
1st	4.03	37	650 (idle)
2nd	2.36	63	3800
3rd	1.53	97	4200
4th	1.15	129	4900
5th	0.85	175	4800
6th	0.67	186* (222)	5100

ATS 3.6

Transmission:	GM Hydramatic (6L50 6-Spd Automatic)		
Differential Type:	Open Differential		
Final Drive:	3.23		
RPM @ 60 mph:	1600		
	Ratio	Max Spd (mph)	RPM
1st	4.82	37	650 (idle)
2nd	2.82	63	4100
3rd	2.14	83	5300
4th	1.63	108	5950
5th	1.27	140	5400
6th	1.00	149* (177)	5500
7th	0.80	149* (222)	(5900)
8th	0.67	149* (265)	(5850)

ATS 2.0T

Transmission:	GM Hydramatic (6L50 8-Spd Automatic)		
Differential Type:	Open Differential		
Final Drive:	3.90		
RPM @ 60 mph:	1900		
	Ratio	Max Spd (mph)	RPM
1st	4.82	28	650 (idle)
2nd	2.82	47	3750
3rd	2.14	62	4800
4th	1.63	82	4800
5th	1.27	105	4950
6th	1.00	133	5000
7th	0.80	149* (166)	5100
8th	0.67	149* (199)	(5300)

** Governed Maximum Speed (186 mph on ATS-V equipped with V-rated tires; 149 mph on other ATS models for compatibility with V-rated tires)*

van oldtimer onderdelen.
Het bedrijf is totaal veranderd in het laatste jaar en verkoopt naast onderdelen en Amerikaanse wagens ook gebruikte Harley Davidsons. Dit trekt enorm veel publiek.
De website www.pietersen.us is ook totaal vernieuwd. De foto's in de albums van de diverse te koop staande wagens zien er artistiek uit. Enkele foto's die in dit stuk staan zijn van deze site gehaald.
Ed Boers en directeur verkoop Jaco Smith die al 22 jaar bij Pietersen werkt legde uit waarom zij

een nieuw pad zijn ingeslagen.
Op de foto van links naar rechts aan de tafel: Ed Boers, Jaco Smith, Willem Bol, Ted Schipper en Alex Bol. De nieuwe Amerikaanse uitstraling zal de echte Amerikanen liefhebbers

trekken. Vaak zijn rijders van Amerikaanse wagens ook geïnteresseerd in Harleys. Andersom is dat ook het geval. Volgens Ed zijn er op Facebook maar liefst 15.000 liefhebbers van Amerikaanse wagens te vinden.

Dat Cadillac Europe met Kroymans enorme fouten heeft gemaakt in de afgelopen jaren is algemeen bekend. Hierover kunnen we lezen in het stuk van Martijn Muller die dat aan den lijve ondervond. Voor Pietersen liggen er nu goede kansen met mooie modellen zoals de Camaro en Corvette en uiteraard ook de Cadillacs. Wel jammer dat de BPM en de CO2 heffing dit soort wagens duur maakt.

Er wordt wel gezocht naar interessante leaseconstructies om ze goedkoper te maken. Pietersen levert ook praktisch nieuwe Cadillacs en andere Amerikanen

waar de kop vanaf is met een paar duizend kilometer op de teller. Jaco is gespecialiseerd in de aankoop van Amerikaanse wagens in de USA.

Ed en Jaco zien samenwerking met de CCN helemaal zitten.
Via de onderdelenlijn vanuit Texas zouden onderdelen voor leden getransporteerd en ingevoerd kunnen worden. Daarvoor kan een prijsafspraak gemaakt worden. Voordeel is dat zij frequent containers naar Nederland laten komen. Dit is met name interessant voor grotere onderdelen zoals banden.
Niet lang na ons bezoek had Ted een paar banden nodig die snel door Pietersen geleverd werden. Verder hebben zij ook luchtvracht.
Pietersen heeft een grote werkplaats en ervaring met oudere Amerikaanse wagens. Voorstel is om leden van de CCN een gereduceerd werkplaatstarief aan te bieden.
In de werkplaats stonden diverse Cadillacs waaronder het laatste model STS, een CTS en een paar Escalades.
Het lijkt hun ook leuk om af en toe op een CCN-evenement te verschijnen met een nieuw model Cadillac. Wij zouden dan rijimpressies kunnen schrijven.
Pietersen wil ook graag gaan adverteren in The Standard.
Wat Jaco betreft is er in de showroom plaats voor een mooie klassieke Cadillac, bij voorkeur een uit 1959.
Zoals eerder vermeld werd Ted tijdens de rondleiding door veel medewerkers herkend.
Ook door de dames van de receptie. Op de foto staat Ted naast Ivonne links zit Angela.
In de showroom stonden diverse nieuwe SRX modellen en een zeer mooie blauwe CTS sedan uit 2008. Er stonden een paar schitterende Camaro's en een gifgroene Challenger Saleen met een 600 Pk sterke 5,7 liter Hemi motor.
In de showroom boven stonden nog meer Cadillacs waaronder een bijzondere Eldorado uit 1995 met continental kit. De nieuwe witte CTS coupe die er stond was verkocht aan een 72 jaar oude heer die toevallig bij Pietersen

Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs

PERSBERICHT

De FEHAC (Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs) stelt zich vanaf haar oprichting (1976) ten doel de belangen te behartigen van de eigenaren en houders van historische voertuigen. Het gaat als regel om voertuigen van 25 jaar en ouder. De FEHAC telt ruim 200 leden, Nederlandse verenigingen en stichtingen die samen circa 70.000 personen vertegenwoordigen. Al deze mensen spannen er zich er voor in om de historische voertuigen die zij bezitten zijn in stand te houden, met inzet van kennis, kunde en tijd, en volledig uit eigen middelen. Zo zorgen zij er voor, ondersteund door een hele bedrijfstak, dat er in Nederland een rijke en gevarieerde collectie historische voertuigen behouden blijft; niet alleen personenauto's, maar ook bromfietsen, motorfietsen, autobussen, bedrijfsvoertuigen, legervoertuigen, aanhangwagens en tractoren. In haar 35-jarige bestaan is de FEHAC uitgegroeid tot dé gesprekspartner van de overheid op het gebied van regelgeving voor klassiekers.
De FEHAC is aangesloten bij de FIVA (Féderation Internationale des Véhicules Anciens) en vertegenwoordigt de sector wegvoertuigen in de stichting Mobiele Collectie Nederland.

Bunnik, 18 november 2011

Nieuwe wetgeving belastingvrijstelling klassiekers

Groot nieuws voor klassiekerliefhebbers en het behoud van het mobiele erfgoed.
17 November 2011 heeft de Tweede Kamer het Amendement Van Vliet aangenomen.
De bevriezing van de MRB Vrijstelling voor klassiekers is weer ontdooid.

Al sinds destijds – volgens velen nogal overhaast – het 'Amendement Cramer' is aangenomen, waarbij de vrijstelling motorrijtuigenbelasting (MRB) voor klassiekers ouder dan 25 jaar per 1 januari 2012 bevroren zou worden, was de FEHAC daar met het oog op de toekomst van het mobiele erfgoed zeer ongelukkig mee. Het Amendement Cramer (CU) was gekoppeld aan het invoeren van de kilometerheffing.
De kilometer heffing is inmiddels gesneuveld, maar de MRB bevriezing voor klassiekers was daarbij even 'vergeten'. Sindsdien heeft de FEHAC zijn inspanningen nog verder opgevoerd, inclusief een aanhoudend pleidooi bij de volksvertegenwoordigers - die ons immers allemaal vertegenwoordigen - om het mobiele erfgoed een toekomst te geven.
Tweede Kamerlid Van Vliet (PVV) heeft deze handschoen overtuigend en met succes opgepakt. Gisteren is het Amendement Van Vliet door de Tweede Kamer aangenomen en heeft daarmee kracht van wet verkregen. Met het aannemen van dit amendement is 'Cramer' effectief ongedaan gemaakt.
Ingaande per 1 januari 2012 geldt een nieuwe regeling voor MRB vrijstelling voor klassiekers. Waarbij er een overgangsfase geldt en geleidelijk de vrijstellingsgrens wordt opgetrokken van 25 jaar naar 30 jaar, gerekend vanaf de datum eerste toelating.
Voor de voertuigen die op 31 december 2011 al ouder dan 25 jaar zijn verandert er niets. Voor de generaties daarna geldt een geleidelijke leeftijdsopbouw, en bovendien geldt de vrijstelling uitsluitend voor basisbedrag MRB plus de provinciale opcenten, de brandstoftoeslagen voor diesel en LPG moeten voor wel betaald worden.

De heer Van Vliet heeft laten weten zich met verve in te zullen blijven zetten voor het mobiele erfgoed, waar wij hem zeer erkentelijk voor zijn.

Deze nieuwe vrijstellingsregeling is een zeer belangrijke stap om de duizenden liefhebbers van klassiekers in staat te stellen het mobiele erfgoed daadwerkelijk een toekomst te geven.

Noot voor de redactie.

Meer informatie vindt u de komende dagen op de FEHAC website.
Zoals eventuele uitzinderingen, de details van de overgangsregeling en de daarbij behorende leeftijdsopbouw, die de omvang en strekking van dit persbericht te boven gaan.
Neemt u voor meer details aub contact op met het FEHAC secretariaat, of met Bert de Boer via pr@fehac.nl

Mobiliteitshuis
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik
T 030-6595370
F 030-6570750
E secretariaat@fehac.nl
I www.fehac.nl

Een Cadillac op je 21ste

Eerst maar even voorstellen. Ik ben Rick Jan Waarsenburg, 23 jaar en heb een Cadillac uit 1962. Een zwarte Cadillac Serie 62 Sedan 6 window in vrijwel originele staat. Ik werk bij de Koninklijke Luchtmacht als Apache technicus op vliegbasis Gilze-Rijen en ben nu ruim twee jaar in het bezit van deze Cadillac en heb er nog geen dag spijt van. Na wat mail verkeer met Koen Ongkiehong vraagt hij mij een stuk te schrijven over deze auto en wat er allemaal mee gedaan is.

Mijn eerste auto is een 1993 Ford Explorer geweest. Na een jaar zonder problemen rond te rijden, maak ik een bocht iets te scherp en zie een paal over het hoofd. Een grote deuk in de rechter achterportier is het gevolg. Samen met de grote hoeveelheid roest aan de onderkant van de Ford besluit ik een andere auto te kopen. En wat voor een! Het moest en zou een Cadillac worden. Het liefst een uit de eind vijftiger begin zestiger jaren. Na een paar weken zoeken, kom ik al snel deze tegen. Veel eisen heb ik niet. Alleen dat hij op LPG rijdt en in redelijk goede staat is omdat ik hem een week later nodig heb om er mee naar mijn werk te rijden. Er moet dus niet veel aan mankeren. Na wat onderhandelen en een goede inspectie besluit ik de Cadillac te kopen.

Na ruim 10 jaar dromen van het bezitten van zo'n auto is het eerste ritje wat je maakt als je hem gekocht hebt echt geweldig. Bij thuiskomst wil natuurlijk iedereen zien wat je gekocht hebt en is onder de indruk van de grootte en luxe die in de Cadillac zit. Wel krijg je steeds de zelfde vragen en opmerkingen: "Dat zal wel duur zijn in de benzine, lastig inparkeren zo'n auto zeker? Hadden ze toen al airco en alles elektrisch?" en dan geef je telkens weer het zelfde antwoord: "Brandstofkosten vallen wel mee, het is LPG, ik neem gewoon twee parkeervakken, en ja alles was toen al elektrisch. Het is zelfs nog veel ouder. En neen, dit is niet de auto van Flodder." Het is een leuke TV-serie maar jammer dat het imago van USA auto's zo stereo type is geworden. De auto uit Flodder was een Chevrolet Classic Caprice Convertible uit 1973!

Bij thuiskomst ook meteen een owners- en shopmanual gekocht wat echt een must have is bij het sleutelen aan de auto. In de eerste week ga ik er mee naar mijn werk in Woensdrecht. Het blijft schitterend om er mee in de ochtendspits te rijden. Iedereen kijkt je aan en ik zit er ook in met militaire kleding. De rit van anderhalf uur is in het begin best spannend. Bij ieder geluidje denk ik dat de auto er mee gaat ophouden. Later besef je dat het zo hoort maar in het begin breekt het zweet me telkens uit. Na twee weken krijg ik het eerste probleem. Na het starten begint de motor te stotteren en slaat af. Bij het openen van de motorkap is de LPG verdamper helemaal wit van de ijsvorming. Even wachten en je kan weer starten. Maar dat is niet de oplossing. Als het niet in mijn onderhoudsboek staat, heb je altijd

nog het internet. Bijna alle problemen zijn er te vinden inclusief de oplossing: er blijkt te weinig koelvloeistof in te zitten. Even bijvullen en het probleem is opgelost!

Een ander probleem dat al snel naar voren komt, is de stuurbekrachtiging. Er lekt vloeistof weg uit de steering gearbox tijdens het rijden. Na iedere rit kan er weer een liter vloeistof bij. Dit kan niet veel langer doorgaan. Ik sleutel thuis in het weekend. Door de weeks zit ik intern op de basis. Na 2 maanden heen en weer te hebben gereden, haal ik de gearbox er onder uit. Ik zie dat de O-ring aan de bovenkant van de gearbox kapot is en daardoor lekt de vloeistof weg tijdens het sturen. Helaas kan ik niet zo aan de juiste maat O-ring komen en ik probeer zelf wat te maken.
Na enkele pogingen die mislukken, kom ik tot de conclusie dat ik niet dagelijks met de auto kan rijden, joh!!! Dat wist ik eigenlijk wel maar de overweldiging van de auto zat er nog in bij mij en ben natuurlijk best een beetje eigenwijs. Toch moet ik er maar een autootje bij aanschaffen om naar mijn werk te gaan en de Cadillac meer als tweede auto gebruiken. Ook kan ik zo meer onderhoud plegen aan mijn Cadillac. Er wordt een Audi 80 aangeschaft voor het dagelijks verkeer. Nu kan ik mij rustig concentreren op de restauratie. Een groot nadeel is dat er totaal geen geschiedenis van het onderhoud bij de Cadillac zit. Aan de verschillende kleuren en andere kleine onderdelen kan ik zien dat er een aantal dingen ooit is vervangen of gespoten. Alleen een nieuwe LPG installatie is ingebouwd voordat ik hem kocht. Dit maakt het wel lastig om te achterhalen of er ooit onderdelen vervangen zijn of niet. De auto heeft 75.000 km op de teller staan. Ik heb bijvoorbeeld een kilometerteller in plaats van mijlen. Hij heeft niet veel gelopen. Maar voor hetzelfde geld is dit 175.000 km of meer. Dus ik schrijf nu allemaal op wat er aan de auto gedaan is. Met aankoopbonnen, foto's enz. enz.

Het eerste jaar heb ik niet veel gesleuteld. Mede omdat ik toen nog helemaal geen verstand van auto's had. Door te lezen en te beredeneren kom je in het begin een heel eind. Goed het onderhoudsboek er bij gebruiken en gewoon de stappen doorlopen. Het valt mij al snel op dat de shopmanual hetzelfde in elkaar steekt als de boekwerken van de Apache. Het is allebei natuurlijk Amerikaans. Alleen zit het niet helemaal hetzelfde in elkaar. Maar zo kom je wel eens een onderdeel tegen wat toch in de auto past. Veel bouten, moeren en bevestiging. Gereedschap wat heel handig is om even te lenen. Zo heb ik laatst een luchtslang voor onder mijn dashboard gevonden die precies de juiste maat heeft. Er zit een klein scheurtje in en dan is dit niet meer geschikt voor een vliegtuig. Maar wel voor mijn auto. Ik hoefde niets aan te passen en heb hem zo geïnstalleerd. Alsof het er voor gemaakt is!

Na een jaar Cadillac rijden mag ik naar Afghanistan. Het valt precies in de zomer van 2010. Ik had gepland om een aantal dingen te doen aan de auto, maar dat ging helaas niet door. Ik vond het niet zo erg om daar heen te gaan. Ik ben uitsluitend naar Afghanistan geweest voor het onderhoud aan

de Apaches en ondersteuning om de helikopters te laten vliegen. Ik heb drie maanden op de basis gezeten wat eigenlijk niet verkeerd was. Echt iedere dag zon met minimaal 40/50 graden, eten werd voor je geregeld, slapen, onderdak, entertainment en een enorm leuke groep collega's. Heb daar geen verkeerde tijd gehad. Het enige nadeel was dat je wel eens werd beschoten met raketten op de basis. De kans dat je in Nederland iets overkomt als je in de auto zit is vele malen groter dan dat ik daar door een raket precies geraakt wordt. Dit is natuurlijk anders dan voor de mannen die wel de poort uit gingen en veel meer risico liepen dan wij. Zij deden dan ook het echte gevaarlijke werk. Wij zaten er meer ter ondersteuning met Apaches.

Na terugkomst in Nederland besluit ik grotere klussen aan de auto te gaan doen. Zo begin ik met het interieur. Het merendeel ziet er redelijk netjes uit. Maar de voorbank is versleten aan de kant van de bestuurder en op de achterbank zitten een paar lelijke vlekken. Het tapijt is redelijk smerig omdat er geen matten in hebben gelegen. Ook zit er een aantal scheuren in de hoeken. De rest ziet er best redelijk uit na bijna 50 jaar maar moet toch vervangen worden voor het totaalbeeld. Ik wil het doen om ervaring op te doen. Zo heb ik vier dagen na terugkomst in Nederland mijn banken bij de stoffeerder staan. Via internet zoeken naar tapijt, hemeltje, vloermatten en andere kleine onderdelen. Zo heb ik in ongeveer een half jaar het hele interieur zelf

vernieuwd. Het enige wat ik heb laten doen is het stofferen van de deurpanelen en de voor- en achterbank. De rest allemaal zelf geïnstalleerd. Achteraf valt het wel mee hoe alles in elkaar zit. Veel is zo los te schroeven. Metaal kun je zelf schuren en spuiten en het ziet er weer uit als nieuw.
Na het interieur ben ik afgelopen zomer met de volledige voorophanging, de stuurinrichting en het remsysteem bezig geweest. Alles er afhalen, ontroesten, spuiten en tectyleren. Nieuwe bussen, veren en schokbrekers, trommels alles wat slijt of aan vervanging toe is. Tevens heb ik de Cadillac ook een servicebeurt gegeven. Ik heb 1 maand hard gewerkt voor een volledige vernieuwing van de voorkant. Want ik wil graag met de Cadillac naar de USA-meet in Reuver van 4 september rijden. Het jaar daarvoor heb ik de meeting gemist omdat ik in Afghanistan zat. Ik heb dit jaar drie weken zomervakantie en nog een uitloopweek. Bijna iedere dag is hard gewerkt om het af te krijgen, En het is gelukt! Tot de laatste avond ben ik bezig geweest met afstellen, uitlijnen en ontluchten. Maar de volgende dag ben ik wel in de stromende regen naar Reuver gereden en zonder problemen!

Bijna alles wat tot nu toe aan de auto is gebeurd, heb ik zelf gedaan. Achteraf gezien valt het misschien mee, maar het is best veel werk geweest. Natuurlijk gaat het ook niet altijd meteen de eerste keer goed. Maar als je wat wilt leren, moet je soms wel eens een foutje maken om er dan weer iets van op te steken. Ook helpt het dat ik op mijn werk bezig ben met techniek. Zo stel je op een Apache soms dingen af op 0,002 inch. Wat best lastig en precies werk is. Dan is het best lekker om bij de Cadillac iets meer ruimte te hebben met sleutelen. Veel is groot, dik en van metaal en is prima te bewerken. Zo leer ik in mijn vrije tijd en op het werk. Als de Cadillac uiteindelijk helemaal klaar is verkoop ik deze en begin weer opnieuw met een andere Cadillac. Ik hoop er ooit mijn werk van te kunnen maken en een V16 uit het begin van de jaren 30 te krijgen.

De Grote Automobielontwerpers bij GM

Deel 13. Ontwerper Stan Parker en de 1967 Eldorado

Foto1: Stan Parker is derde van links (te midden van andere ontwerpers) .Let op de typische jaren '70 kostuums die ze aanhebben en dito kapsels!
Foto 1A: Stan Parker op de top van zijn carrière bij GM.

Stan Parker begon bij GM in de Buick studio onder Ned Nickles in 1953. Na militaire dienst keerde hij aldaar terug en begon als assistent hoofdontwerper, voordat hij naar Cadillac ging in 1962. Werkend als assistent van Chuck Jordan (zie vorige artikelen!) hielp hij mee om na de uitbundigheid van de '59 vleugelmodellen, weer een wat meer klassieke elegante uitstraling bij Cadillac terug te krijgen. In augustus 1962 werd Parker benoemd tot "chief designer" van de Cadillac Studio, een positie welke hij behield tot 1968. Hij werkte o.m. aan de eerste voorwiel-aangedreven Oldsmobile Toronado (zie vorige artikel!) die zou verschijnen in '66 en als hoofdontwerper aan de eveneens voorwiel-aangedreven Cadillac Eldorado die een jaar later het licht zou zien: 1967.
Daarnaast had Cadillac nog een andere ontwerpstudio, waar aan meer geavanceerde projecten werd gewerkt: de "Advanced Cadillac Design Studio", waar hij werkte van 1972 tot 1980. Hier was hij verantwoordelijk voor de 1975 Cadillac Seville. Tegen het einde van zijn carrière ging hij zich bezig houden met de ontwikkeling van Cadillac Concept Cars en in 1987 ging hij met pensioen.

In een interview vertelt Parker dat het maar een paar dagen duurde om in de ontwerpstudio de extreme staartvinnen van 1959 te kortwieken tot die van 1960. Die van '59 hadden zgn. "bullet taillights" (kogelvormige achterlichten).

Design-baas Chuck Jordan kwam regelmatig de studio binnen en gaf dan aanwijzingen wat er aan die vleugels veranderd moest worden. Beetje bij beetje werd er steeds wat vanaf gehaald, totdat na een aantal tekeningen Chuck Jordan tevreden was en zijn goedkeuring gaf.

Foto 2: Onmiskenbaar: de uitbundige staartvinnen van 1959 met "bullet" achterlichten. (Foto: Ruud Gersons, genomen tijdens 2002 Cadillac Eeuwfeest in Detroit)

Foto 3: De "toned down" vinnen van 1960, minder protserig, toenemende elegantie. Een andere weg wordt ingeslagen. (Foto: Ruud Gersons, genomen tijdens 2002 Cadillac Eeuwfeest in Detroit)

Het had iets grappigs om elke dag de vleugels a.h.w. te zien krimpen, tot men uiteindelijk tevreden was met het resultaat.

Dode hoek

Niet lang daarna begonnen de voorbereidingen voor wat uiteindelijk de '67 Eldorado zou worden. Wonderlijk genoeg hadden de hoogste ontwerpbazen: Bill Mitchell en Chuck Jordan maar weinig invloed op het tot stand komen van de '67 Eldorado. Stan Parker legt uit dat praktisch elke vierkante centimeter van die wagen door hem zelf was beïnvloed. Het enige waar Bill Mitchell toe bijgedragen had, waren de messcherpe vin-achtige bovenranden van de achterspatborden.
En hoe die scherpe rand ontsproot van onder de "dode hoek" van achter de zijruiten, dat was ook het werk van Bill Mitchell geweest. Enige gelijkenis met het achterspatbord van de '71/'72 Oldsmobile Cutlass Supreme is zeker niet toevallig! (zie foto's!)

Messcherpe contouren op de '67 Eldorado. Let ook op de grote dode hoek!

Foto's 4 t/m 6: Aan de '67 Eldorado is te zien hoe de scherpe lijn van het achterspatbord a.h.w. "ontspruit" uit de zijkant, vlak achter het portier.

Foto 7: De 1972 Olds Cutlass Supreme heeft een vergelijkbare "knik" die uit de zijkant schuin omhoog welft en overgaat in het achterspatbord.

Ook bij die wagen waren Bill Mitchell en Stan Parker betrokken.

We laten hieronder enkele voorstadia van Stan Parker's ontwerp zien, die uiteindelijk geleid hebben tot de 1967 Eldorado. De wagens vallen onder het project met de codenaam XP-825. (XP staat voor "experience")

Foto 8: Deze foto is van een vroege voorloper uit 1963. De scherpe V-vorm in de grille is er al. De dode hoeken achter de kleine zijraampjes zijn veel minder opvallend dan op het uiteindelijke productiemodel. Het ziet er sportiever uit, maar minder elegant en minder exclusief!

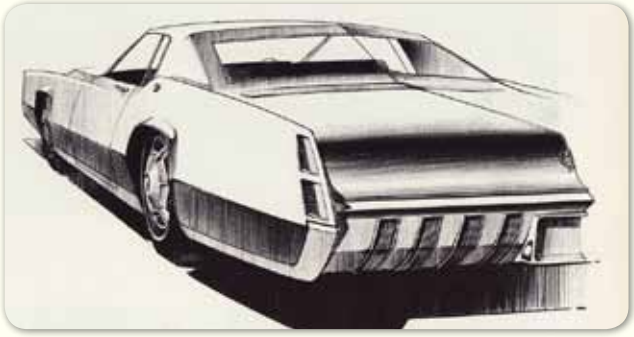


Foto 9: De volgende vóórstudie laat zien dat men toch voor de grote "dode hoek" kiest met verticale lijst op de C-stijl achter het kleine achterste zijruitje.

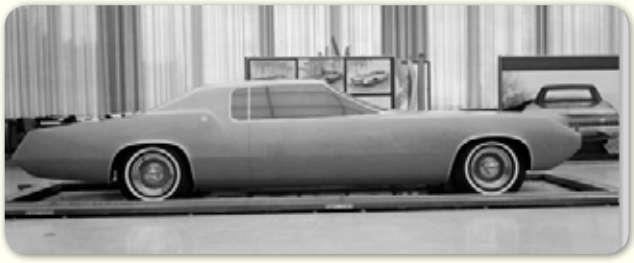


Foto 10: Ook uit 1963, maar een paar maanden later. Men kiest voor de karakteristieke dode hoeken, maar de voorspatborden eindigen in een punt.

Foto 11: Dezelfde wagen als op de vorige foto, maar nu van voren gezien. Nu is duidelijk waarom de voorspatborden in een punt eindigen. Aan de messcherpe vooruitstekende voorspatborden wordt kennelijk nog niet gedacht!

Foto 12: Nog steeds hetzelfde model, nu van achteren. De achterkant is al bijna productierijp.

Foto 13: De uiteindelijke vorm is nu verkregen. De voorspatborden eindigen niet meer in een punt, maar zo hoekig als die uiteindelijk zullen worden, zijn ze nog niet! Achter het voorwiel is een ondersteuning geplaatst om het kleimodel in schaal 1:1 overeind te houden!

Foto 14: Klei-model '67 Eldorado. De uiteindelijke vorm van grille en de scherpe, hoekige voorspatborden is al te zien!

Foto 15: En zie daar, de definitieve versie met de hoekige, scherpe voorspatborden. Alleen de luchthapper achter het voorwiel moet er nog aan geloven.

Dode hoek

Zoals bekend werd de koets van de '67 Eldorado gebouwd door Fisher Body. Die hadden grote moeite met die enorme "dode hoek" achter het kleine zijruitje. Het hele paneel moest uit één stuk gestanst worden en naar binnen omgebogen bij de achterruit. Ze schijnen er bij Fisher Body flink op gevloekt te hebben: "A hell of a job!"

Vaak is de vraag gesteld, waarom dit model van de Eldorado het maar tot '70 heeft uitgehouden, terwijl de volgende generatie Eldorado's van '71 t/m '78 is gemaakt. Dat heeft merkwaardig genoeg met die enorme dode hoek van de '76-'70 Eldorado te maken. Het zat zo: men wil natuurlijk om de paar jaar een model wat aanpassen, details veranderen, iets verbeteren. Meestal vinden dan kleine, onbetekenende cosmetische ingrepen plaats, die weinig geld kosten en toch de wagen net even een ander, nieuw uitlijk geven.
Zo verhuizen de knipperlicht-units nogal eens van plaats, wordt een logo verhuisd van boven de grille, tot in de grille – of juist omgekeerd – of wordt een bumper wat van vorm veranderd. Toen men aan het ontwerp van de '67 Eldorado ging "sleutelen" om het een meer up to date uiterlijk te geven, ontdekte men, dat wat men ook deed, het resultaat niet paste bij die enorme dode hoeken. En daar zat men aan vast. Die konden niet veranderd worden, want dan werd zo'n verandering zó kostbaar, dat men beter een geheel nieuw model kon ontwerpen! Men wilde natuurlijk de productiekosten zo laag mogelijk houden. Dus wat gebeurde? Men kwam tot de conclusie dat deze '67-'70 Eldorado niet in aanmerking kwam voor een geringe "face lift". De wagen was er eenvoudig niet geschikt voor.

Wegklapbare koplampen

Dus moest er een totaal nieuw ontwerp komen. En dat werd de veel grotere Eldorado die in 1971 uitkwam (waarover in een volgend artikel meer!).
Maar dàt model werd juist zo gemaakt, dat er met betrekkelijk geringe ingrepen, die weinig geld kostten, om de paar jaar toch een opvallend nieuwe versie van gemaakt kon worden! Tegenwoordig denkt men toch heel anders over dit soort zaken. Want sinds de jaren '80 en '90 bleven sommige Cadillacs wel héél erg lang vrijwel onveranderd in productie. Waarbij de verschillen per modeljaar nauwelijks zichtbaar waren. (Denk bijv. aan de Fleetwood Brougham, die van 1980 t/m 1992 onafgebroken in productie bleef met minimale

verschillen door de jaren heen.

Foto 16: Ter vergelijking: deze Fleetwood Brougham bleef liefst twaalf jaar in productie, van 1980 t/m 1992! (Deze is van ondergetekende!)

Maar we hebben het nu over eind jaren '60, begin jaren '70 en toen wilde men gewoon om de paar jaar een Cadillac met een fris, geheel nieuw gezicht aan het publiek kunnen tonen, ook al was er onderhuids niet veel nieuws te bekennen. Om een lang verhaal kort te maken: de '67 Eldorado zou geen lang leven beschoren zijn.
Toen hij het levenslicht zag, was hij uitgerust met wegklapbare dubbele koplampen. Overdag werden die afgedekt door een keurig stukje "nepgrille", waardoor de grille een brede grijns maakte van uiterst west naar uiterst oost. En een van de weinige veranderingen, die dit model in zijn korte levensperiode mocht ondergaan – en waardoor je een Eldorado van '67/'68 kunt onderscheiden van die van 1969 - was dat de wegklapbare koplampen vervangen werden door gewone, vastzittende koplampen. Wat veel bewonderaars van dit model erg jammer vinden.
De belangrijkste reden voor deze verandering ligt voor de hand: kostenbesparing, of te wel meer winst per auto. Nu kun je redeneren dat dit per auto natuurlijk slechts enkele tientallen dollars aan productiekosten scheelt.

Foto 17: '67 Eldorado nog met verstopte koplampen

Foto 18: '70 Eldorado met gewone koplampen!

Laten we het verschil tussen wegklapbare koplampen en gewone vaste koplampen eens inzetten op $50,00. per wagen. Dan zou je zeggen: wat dat betreft hadden ze die mooie wegklapbare koplampen misschien beter kunnen laten zitten. Maar.... van de 1969 Eldorado zijn er 23.333 gebouwd. En een eenvoudig rekensommetje van 50 x 23.333 leert, dat we het hier dan toch hebben over meer dan een miljoen Dollar! Toch een niet onaanzienlijke besparing!

Overstappen naar Oldsmobile?

Het succes van de '67 Eldorado van de hand van Stan Parker bleef niet onopgemerkt. De ontwerpers van Oldsmobile hadden in die periode een zware tijd, want dat merk was gezakt naar de negende plaats. En de jongens van Oldsmobile probeerden Stan Parker over te halen naar Oldsmobile over te stappen. Dat ging zo:
Op een dag komt Bill Mitchell de ontwerpstudio binnen en vraagt aan Stan Parker om na de drukke werkdag nog even te blijven. Hij wil hem spreken. Parker weet zich zelfs nog te herinneren dat dit op een vrijdag plaats vond. Het was zojuist bekend geworden, dat Cadillac een topjaar achter de rug had. Alle verkooprecords waren gesneuveld met totaal meer dan 200.000 verkochte auto's. Om precies te zijn waren het er 213.699. Dus dacht Stan Parker bij zichzelf: "Dat belooft zeker een fikse salarisverhoging!"
Het zal 18.30u geweest zijn en iedereen was vanwege het weekend al vertrokken. De meeste lampen waren al uit. Eindelijk komt Bill Mitchell binnenstappen en zegt: "Kom mee. Ik wil je aan een paar mensen voorstellen." Ze lopen de hal door en staan voor de Oldsmobile ontwerpstudio. Ze gaan naar binnen. Ook daar alle lichten al uit, behalve boven een koffietafel in het midden van de ruimte. Zegt Mitchell: "Stan, ik wil je even voorstellen aan je twee nieuwe bazen". (Dat waren de beide directeuren van de Oldsmobile divisie.) Volkomen verrast en overbluft antwoordt Parker: "Bedoel je dat ik van nu af aan Oldsmobiles moet gaan ontwerpen?" Waarop Mitchell antwoordde: "Zo is dat. Maar nu moet je me excuseren, want ik moet er vandoor!" En 'Mitch' neemt het hanzenpad. De beide heren, waar Parker aan voorgesteld was, waren Metzel en Beltz en die vertellen Parker dat vanwege zijn grote succes bij Cadillac, ze innig hopen dat hij hetzelfde voor Oldsmobile zal kunnen betekenen.
Eerst houden de beide heren niet op Parker's grote kwaliteiten te roemen, maar dan komt de aap uit de mauw: bij Cadillac als producent van dure luxewagens had Parker wel verschrikkelijk veel kostbaar staal, gietijzer en ander "duur spul" kunnen verwerken. En hij begreep natuurlijk wel dat daarvan bij Oldsmobile geen sprake zou kunnen zijn. Er moest daar veel eerder aan "imitatie-verchroomd plastic", kunstleer en "nepfineer" gedacht worden..... wilde men uit de benarde verkooppositie komen waar men nu met Oldsmobile in was verzeild geraakt. Dat kon natuurlijk niet door zoveel geld uit te geven als bij Cadillac gebruikelijk was. Dat begreep Parker toch zeker wel.....
En wat antwoordde Parker? "Wel, mijne heren, ik geloof zeker in wonderen, maar ik heb gehoord dat er slechts één andere kerel is waarvan gezegd wordt, dat hij over water kan lopen en ik weet niet of ik dat kan. Dus, als u mij wilt verontschuldigen: ik heb een weekendtrip gepland met mijn

gezin, dus waarschijnlijk spreken we elkaar maandag wel weer."
En natuurlijk bleef Stan Parker bij Cadillac, ook al hadden de heren van Oldsmobile hem een hoger salaris kunnen bieden.

Draaiend plateau

Aan het verschijnen van de '67 Eldorado kleven ook nog aardige anekdotes. Er werd eerst een prototype gemaakt van glasvezel. Dat zou gepresenteerd worden aan de topdirectie en die zou dan mede beslissen of de wagen in productie zou worden genomen. Dit prototype was goud gespoten. In de verf zaten echte gouddeeltjes. Je kunt je voorstellen hoe die wagen glom in het volle zonlicht, toen hij naar buiten werd gereden op de binnenplaats van de ontwerpstudio's. Daar werden prototypes zoals gebruikelijk op grote ronddraaiende plateaus gezet, zodat je ze van alle kanten kon bewonderen, zonder er zelf om heen te hoeven lopen. Zo ook met de Eldorado. Maar vanaf de buitendeur, tot aan dit draaiende plateau, was nog een hele wandeling. Om de wagen beter tot zijn recht te laten komen, werd dat stuk overkapt met een serie bogen, die onderling verbonden waren. Die hele overkapping werd volgehangen met bloemen en takken.
De heren directeuren moesten dus onder deze arcades van bloemen doorlopen om uiteindelijk bij de aller eerste '67 Eldorado te komen. En daar kwamen de heren naar buiten door de deur..... Eerst liepen ze onder deze arcades door, waaronder het donker en schaduwrijk was vanwege de honderden bloemen en takken. En aan het eind stonden ze ineens in het felle zonlicht en zagen daar die goudglanzende wagen staan die langzaam ronddraaide om van alle kanten bekeken te worden. Ze waren er eerst helemaal stil van. Het was allemaal prachtig gepresenteerd om indruk te maken.
En toen klonk het: "Oh, my God, we've gotta get the money to build this car!" (O, mijn god, we moeten het geld bij elkaar zien te krijgen om deze wagen te gaan bouwen) En iedereen was het daarmee eens.

Oude doeken en lappen

Daarna moest de wagen nogmaals geshowd worden. Dit keer aan de directeuren die nog bóven de Cadillac directie stonden, nl. die van General Motors zelf. Dat gebeurde in het auditorium van het GM Tech Center.

Foto 19: Auditorium van het GM- Tech Centre in Warren, Michigan. Deze foto is weliswaar van veel eerder, 1956 om precies te zijn, maar het geeft de sfeer aan van hoe het daar toe ging bij de presentatie van een nieuw model.

Er waren maar een paar mensen bij aanwezig, w.o. Bill Mitchell die het ontwerp moest zien te "verkopen" aan de hoge heren van GM. Maar er ontstond een pittige discussie over de volkomen verticale stijl van het kleine achterste zijraampje. Frederick Donner, een van de directeuren vertelde aan Bill Mitchell dat hij die volkomen verticale lijn totaal niet zag zitten. Het moest veranderd worden in schuin naar achteren verlopend. Het uitzicht naar schuin-achter was vanwege die enorme dode hoek toch al minimaal en dat uitzicht zou met een schuine raamstijl veel beter worden. Letterlijk zei Donner: "I hate vertical lines on the quarter window! Would you think about putting a slant on it?" (Ik heb een hekel aan verticale lijnen in achterste zijruitjes. Denk je dat je een schuine lijn kunt toepassen?)
Mitchell antwoordde: "Nee, de verticale lijn geeft de inzittenden meer privacy achterin. Het geeft de indruk van exclusiviteit aan de achterpassagiers, alsof ze in een limousine zitten. Bovendien hoort die verticale stijl nu eenmaal bij het ontwerp als geheel."

Foto 20: Let op de verticale lijn van het zijruit-stijl!

Even zag het er naar uit, dat als Mitchell voet bij stuk hield, de hele productie niet door zou gaan. Toen besloten Mitchell en zijn team uit een ander vaatje te tappen. Ze deden alsof ze aan het werk waren, om de lijn van het achterste zijruitje een schuine stand te geven en het "gouden" prototype werd ergens in een lege ruimte opgeborgen achter een enorme berg vuil en rommel, zodat hij niet zou opvallen. Ze deden dus precies het tegenovergestelde van het showen op een draaiende schijf in de volle zon: de wagen werd op een hoogst onaantrekkelijke plek aan het oog onttrokken, met allemaal oude doeken en lappen er over heen, om 'm te camoufleren. Daar werd een tijdje later een van de aller hoogste bazen van GM "toevallig" langs geleid. "Wat staat daar!?" zou hij uitgeroepen hebben. "O, dat is niets, dat zal u niet interesseren. 'n Kleine vingeroefening van het Cadillac ontwerpteam, onbetekenend, laten we maar doorlopen." Aldus Bill Mitchell.
"Ik wiel zien wat dat is. Haal die troep van die wagen af en maak een beetje voort."
"Het is echt niet de moeite waard. Die auto zal nooit iets worden." Weer Bill Mitchell.
"Haal die wagen te voorschijn!"
Deze tactiek hielp, want binnen korte tijd ging de wagen in productie – mèt de verticale zijruitstijl onveranderd toegepast, zoals Bill Mitchell en Stan Parker het gewild hadden! En op 27 augustus 1967 kwam er een telegram binnen van het tijdschrift "Automobile Quarterly" met de mededeling dat aan de '67 Eldorado een ontwerpprijs was toegekend: de Design Excellence Award. In de afgelopen vijf jaar hadden slechts twee andere auto's die trofee in de wacht weten te slepen!

Telegram

Op de dag dat Stan Parker dit telegram ontving, kwam Bill Mitchell zijn bureau binnen lopen met topbaas Chuck Jordan. Dat de nieuwe Eldorado in de prijzen was gevallen, wisten zij toen nog niet! Mitchell zei: Chuck, als ik van tevoren geweten had, dat Cadillac werkelijk met al het geld over de brug zou komen om deze wagen in productie te laten gaan, dan zou ik 'm toch een ander uiterlijk gegeven hebben. Ik zou 'm toch totaal veranderd hebben."
Daarop zei Stan Parker, die hoofdverantwoordelijke was voor het uiterlijk van de Eldorado met enige trots: "Bill, er is zojuist een telegram binnen gekomen van Automobile Quarterly, waarin ze de wagen de 1967 Engineering and Design Excellence Award toekennen." Waarop Bill Mitchell eerst rood en daarna wit van schaamte weg trok. Stan Parker vertelde later in het interview dat Bill Mitchell toen zo ongeveer ontplofte en Chuck Jordan en Mitchell verlieten de studio met het schaamrood op hun kaken.

Zo kwam dus de 1967 Eldorado in productie en men had heel bewust de introductie uitgesteld tot een jaar na het verschijnen van de Oldsmobile Toronado, die onderhuids vrijwel identiek was aan de Eldorado, maar een totaal ander model had. (Zie vorig artikel in deze serie!)

Foto 21: '66 Olds Toronado, onderhuids identiek aan de '67 Eldorado. Maar wat 'n verschil in uiterlijk! Alleen de voorruiten zijn uitwisselbaar!

Nog wat technische bijzonderheden.
Zowel de Toronado als de Eldorado hadden een 120 inch wielbasis, wat een stuk korter was dan die van de "gewone" Cadillacs. Bovendien had deze Eldorado een aparte productielijn in een van de Cadillac fabrieken.
De Eldorado woog 4.500 pond en in het eerste jaar werden er 17.930 van verkocht.

Hoewel het model was aangepast voor voorwielaandrijving had het aanvankelijk dezelfde 340PK 429ci V8 motor die ook de andere 1967 Cadillacs aandreef.
Het "long hood and short deck" ontwerp (lange motorkap met korte achterkant) sprak het koperspubliek van deze personal luxury car zeer aan. De '67 was een opvallende verschijning, waar hij ook maar kwam. Maar de scherpe hoeken en messcherpe spatbordranden, zowel voor als achter, maakten dit een heel kostbare wagen om te produceren, maar Fisher Body deed de extra inspanning en men slaagde er toch in de bijzondere vormgeving van het ontwerp in gevormd staal om te zetten.

Foto 22: Wat is hier aan de hand? En '68 Eldorado met enkele rechthoekige koplampen (in plaats van dubbele)?? En mistlampen op de plaats van het nummerbord? Deze wagen liet Bill Mitchell speciaal voor zichzelf ombouwen. Hij wilde altijd opvallen op straat! Blijft de vraag waar meneer het nummerbord had gedacht! "Laat maar weg" zou hij gezegd hebben. "Iedereen kent immers Bill Mitchell."

Op de volgende foto (hier onder) zien we Stan Parker, leunend op zijn troetelkind. Hij was vooral verantwoordelijk voor dit ontwerp. Maar de wagen zelf op de foto behoort toe aan collega ontwerper Wayne Kady, die de wagen kocht van zijn eigen zuster en hem in nieuwstaat liet restaureren. De foto werd gemaakt toen Stan en Wayne na hun pensionering een keer bij elkaar op bezoek waren. Een volgend artikel zal geheel gewijd worden aan ontwerper Wayne kady!

Foto 23: Stan Parker leunend op de wagen die toebehoorde aan collega-ontwerper Wayne Kady

Daarom eindigen we hieronder met een foto van wat komen gaat: de volgende generatie Eldorado's, nl. die van 1971 t/m 1978 waarvoor Wayne Kady tekende als ontwerper!

Foto 24: Vooruitblik op het volgende artikel in deze serie, de '71-'78 Eldorado van de hand van Wayne Kady. De Eldorado op de foto is van 1976.

Wordt vervolgd! En intusssen..... Happy motoring and see ya next time!

Bron: "Cadillac Eldorado" door James Howell & Jeanna Swanson Howell, Osceola WI 1994 ISBN 0-87938-879-X

AUTOMAX TOVERT ECHT IEDERE DENKBARE UITLAAT TEVOORSCHIJN.

VOOR:
> OLD-TIMERS
> CLASSIC-CARS
> U.S.A.-CARS

AUTOMAX

Eendrachtlaan 218 Utrecht Tel. 030 - 288 51 51

USA-Cars Exclusive Cars
WWW.LANSAUTO.NL
Vlotlaan 809 ★ 2681 TZ Monster ★ Tel. 0174 247 364

V.D. LANS AUTO'S B.V.
USA-CARS MONSTER

RDW erkend

NAP Nationale Auto Pas

25 years driving your excitement
1986 ★ 2011

★ INFINITI ★ FORD ★ CHRYSLER ★ HUMMER ★ CADILLAC ★ CHEVROLET ★ DODGE ★ JEEP ★

HUGO SPOOR

RESTAURATIE
ONDERHOUD
TECHNISCH ADVIES
LAS - PLAATWERK

tel 033 4754647
mobiel 06 54937937
e-mail hugospoorclassiccars@zonnet.nl

Beurtschipper 14e
3861 SC Nijkerk

(u bent welkom na telefonische afspraak)

Wie zorgt ervoor dat uw droomauto geen nachtmerrie wordt?

Als er iets gebeurd met uw droomauto doet dat pijn, heel veel pijn. Als Cadillac liefhebbers weten wij dat als geen ander. Daarom hebben wij de Klassieker verzekering ontwikkeld: een speciale verzekering voor Cadillac's en oldtimers. Met een uitgebreide dekking en scherpe premie.

Voor leden van de Cadillac Club Nederland zelfs met 20% extra korting!
Bel of mail ons voor een vrijblijvend gesprek over onze gezamenlijke passie en over onze perfecte plezier op de weg, voor als er onverhoopt iets mocht gebeuren met uw droomauto.

ABC assurantiën
Onze zo extra verzekeringen zijn voor iedereen bij ABC-tje

Beilesloot 67 - 1482 XC De Rijp - 0299 - 67 22 79 - info@abcassurantien.nl

Grooters Oldtimertaxatie

€100,-

Als enthousiaste oldtimer taxateur taxeer ik uw klassieker voor het vastebedrag van € 100,00.
De taxatie voldoet aan artikel 960 uit het Burgerlijk Wetboek nr. 7 en wordt door iedere verzekering geaccepteerd.

Hugo Grooters
Tel: +31 (0) 70 887 69 80
Email: info@oldtimertaxatie.eu
Web: www.oldtimertaxatie.eu

VRAAG EN AANBOD

’74 Coupe de Ville, goud metallic, impco LPG.
Inl. Marcel van Keulen, Amsterdam , 06 - 22 95 94 25,
MarcelvanKeulen@planet.nl, (5-11)

‘76 Sedan de Ville, zilver metallic, grijs leren bekleding, goede staat doch met enig carosseriewerk, achterschermen iets roest, kleine deuk in rechter voordeur. Vaste prijs € 4500.
Inl. Jan Polet, 0032-473 930085 Edegem België (5-11)

’74 Coupe de Ville, met lpg en een continental kit. Rijdt prima, zit wat werk aan voornamelijk plaatwerk.
Linkervoorscherm is wat minder en linkerachterscherm heeft een deuk, € 3700,-
Inl. Winfred de Gooijer, Ingen, 0344-603527 (4-11)

Aangeboden alle clubbladen vanaf de oprichting van de CCN, 21 jaargangen.
Inl. Guus Hendriks, Hamont Achel, België, +32-11822490, Guus.Loes.Hendriks@gmail.com (4-11)

’84 Eldorado Biarritz Convertible, blauw metallic met blauwe canvas top, spaakwielen, zeer mooi.
Inl. Ted Schipper 010-4227926 of 06-48785372, Rotterdam (3-11)

Cadillac Allante 1989 zilvergrijs metallic, 111.000km. In geode staat! Vraagprijs € 9750.
Na 11,5 jaar van tweede eigenaar te koop wegens verhuizing.
Inl. Aad van der Wal 06 26518945.
aadvanderwal@hotmail.com Nieuwerkerk a/d Ijssel (3-11)

Onderdelen voor 1940/78, Gereviseerde vacuümpompen voor 1954/58. Gereviseerde rembekrachtigers 1952/72. Gereviseerde kachelkranen 1949/62. Gereviseerde waterpompen 1937/74. Gerevulcaniseerde centerbearing supports 1957/64. 1 motor 1962, 2 zijklepmotoren 1937/48. 2 voorbumpers & 1 achterbumper 1959. 1 Achterbumper Seville 1979. Veel onderdelen voor de jaren 40/50/60, zoals filters, ontsteking 6 & 12 Volt, Benzine/vacuümpompen & revisiesets, Carburateurs & revisiesets, diverse remonderdelen, wielremcylinders & hoofdrempompen met RVS cylinders.
Stuurpompen/ huizen & revisiesets.
Stuurkoppelingen. Reparatiesets voor centerlinksysteem.
Bevestigingsmateriaal in UNC & UNF, sierlijstclips, correcte kleur bedrading & stekkers.Te veel om op te noemen.
Inl. Matern Harmsel, Tel:0546-454757, 06-53816020 of E-mail: maternh@12move.nl 1-11

’76 Eldorado 1976, perfect lopend, bordeau rood met wit vinyl dak, 100 liter IMCO LPG installatie, in 2010 geïnstalleerd.8.2 ltr motor, vraagprijs € 7.500
Inl. G. Peters, 06-29022595. Asten Noord Brabant. (2-11)

Diverse Cadillacs uit de jaren 50 aangeboden.
Inl. Cor van Nispen, 06-50606159, Moerdijk (01-11)

’72 De Ville Wagon Hardtop, schuifdak, 78954 mijl , nw uitlaat, remmen, distributie, nokkenas en lifters, geel met groen vinyl dak, groen leren interieur, nieuwe Impco LPG met 84 liter donut tank, 2 jaar apk Zeldzame wagon die Elvis en Dean Martin ook hadden, prijs op aan vraag, Eldorado ´72 Coupe Impco LPG, groen, nieuwe wit leren bekleding, chroom zeer mooi, ’56 Coupe de Ville lichtblauw op LPG met Crazy Trailer, veel onderdelen van ´56 en ’58 Sixty Special en andere jaren zoals luchtschokbrekers, voortreinsets.
Kijk op www.peetcadillac.nl.

’73 Sedan de Ville, wit met zwart vinyl dak, blauw lederen interieur, elektrisch verstelbare bank, veel chroom, alles in goede originele staat. Nieuwe APK per augustus 2010, taxatierapport van 28 juli 2010 aanwezig (verzekerde waarde € 15.000), vr.pr. € 8.900
Inl. Peter Nederlof , 06-23122315 of peter.nederlof@ou.nl (0-10)

'81 Eldorado wegens overcompleet. Kleur zilvergrijs met donkerblauwe stoffen bekleding.Auto is in redelijke staat en is APK gekeurd tot december 2011.
Uitgebreide originele GM-service boeken inbegrepen. Vraagprijs € 3250
Inl. Cees Derks, 0161-451379, Gilze (0-10)

‘96 Eldorado, zeegroen/blauw metallic, 135.000 km, creme leder interieur, alles werkend in zeer nette staat. Deze auto wordt aangeboden wegens overcompleetheid. Vaste prijs incl. nieuwe APK € 4950
’76 Chevrolet Corvette Stingray 5,7 liter V8 Automaat,
rood, alles origineel, stoel links moet opnieuw worden bekleedt, auto reeds 8 jaar in mijn bezit, nieuwe dak rubbers, nette lak en dunne kras over linker zijde
vaste prijs € 8500. Diverse limousine's, stretch, double stretch, ultra stretch, 4 en 6 deuren, 8 en 9 persoons uitvoeringen. Met en zonder separatie ruit, met en zonder carré zit, met en zonder TV etc etc etc., bouwjaren 1988-1999, prijzen van € 5.000 tot € 10.000 euro. Tevens ook rouwauto's, allen in gebruikklare staat, schade en roest vrij, bouwjaren 1991-1997 Inl. Gert Sterken, 06-54687561 liefst na 18.00 uur, Beek en Donk (0-10)

‘95 STS met 29.000 km !! Als nieuw met slechts symbolische bijtelling voor de zakelijke rijder !
Inl. GFM Ferwerda 0321-315667, Dronten (0-10)

‘59 cabriolet wit met rood wit interieur, ‘54 cabriolet kleur zwart met rood intr, ‘60 cabriolet kleur zilver met rood intr, ’69 Eldorado wit. Auto’s verkeren in zeer goede tot perfecte staat. Verder heel veel onderdelen coupe de ville ‘55, sedan de ville ‘59, coupe ’68 en van ‘60.
Inl. Richard Kalisvaart, 06-54345348, Barendrecht

’78 Eldorado Biarritz met T-top lichtgeel, Eldorado ’78 lichtblauw met wit dak LPG, ’75 Fleetwood lichtgeel, onderdelen, boeken, kunststof fillers rond voor-en achter-bumpers, rubbers, dubbele uitlaat 1959 /1960 Cadillac , onderdelen op aanvraag, www.ibuko.com
Inl. Koen Ongkiehong, 070-3560035, 06-24804408, Den Haag (0-10)

’93 Fleetwood, blauw, blauw leren bekleding in nieuwstaat, vr.pr. € 9.500
Inl. Ted Schipper 010-4227926 of 06-48785372, Rotterdam (0-10)

'76 Eldorado conv., wit, rode bekleding, apk tot 3-2011
Inl. Jan Harder, 06 54785102, Nieuw Vennep (0-10)

Diverse nieuwe en gebruikte onderdelen voor Cadillacs, gespecialiseerd in Eldorado’s uit ‘67-‘78., LPG-inbouwsets, Nwe. remdelen, dynamo’s, startmotors, waterpompen, benzinepompen, pakkingsets, fuseekogels.
Inl.: Peter Onken, tel. 0251-248361 of 06-53287347, Heemskerk (0-10)

Te koop gevraagd

2 velgen 15 inch voor Cadillac de Ville 1969.
Inl. Martin Meijer, 06-54616128 (3-11)

Sombrero wieldop voor een Cadillac van `47.
Inl. Ton Rijnbeek, Hazerswoude Dorp, 0172-216305 (4-11)

Te koop tijdens de CCN-evenementen:

Geëmailleerde CCN-Schildjes: € 12, T-shirt: € 15

CCN’ers mogen gratis adverteren, uw advertenties worden 2x geplaatst, daarna is op verzoek herplaatsing mogelijk, eventuele wijzigingen gaarne doorgeven aan Koen Ongkiehong, Tel. 070-3560035, 06-24804408.
E-mail: k.ongkiehong@kpnplanet.nl
Niet leden kunnen voor € 15 een advertentie plaatsen. Over te maken op postbank rekening 7310062 t,n.v. Cadillac Club Nederland, Leusden onder vermelding van uw naam en te adverteren Cadillac. De rubriek vraag en aanbod wordt geplaatst op de internet site van de Cadillac Club Nederland: www.cadillacclub.nl

LPG inbouw station

Gebr. van Orsouw

RDW erkend

LPG in uw Cadillac v.a. € 1.020,-

Incl. RDW keuring

Lodenwijkstraat 10
5652 AC Eindhoven
Tel. 040 251 93 88
fax. 040 251 49 48

www.gebrvanorsouw.nl

Uw Klassieker verzekeren?

Zijl assurantiën

Uw specialist in verzekeren van klassiekers

Auto's vanaf 1948 en ouder
Dekking **kilometetrage** **< 3000 km**
WA € 39,-
Volledig Casco 1,1%

Auto's vanaf 1970 en ouder
Dekking **kilometetrage** **< 3000 km**
WA € 47,-
Volledig Casco 1,3%

Auto's van 20 jaar en ouder
Dekking **kilometetrage** **< 10.000 km**
WA € 73,-
Volledig Casco 2,25%

Sporttimer tot 20 jaar oud
Dekking **kilometetrage** **< 3000 km**
WA € 103,-

Motoren van 20 jaar en ouder WA € 40,-
onder voorbehoud van acceptatie en premiewijzigingen

Inl. Zijl ass. B.V., Postbus 209, 9470 AE Zuidlaren
tel. 0592-545550, b.g.g. 050-4093333, fax 0592-545445
www.zijlassurantiën.nl - info@zijlassurantiën.nl

Kettenis Autoschadebedrijf

Ruim 50 jaar ervaring!

Spuiten
Uitdeuken
Ruiten service
Schade herstel
Specialisatie in
klassiekers & Oldtimers

V. Beveringkstraat 101
2582 VC Den Haag
Tel 070 355 30 45
Fax 070 355 09 53
ab.kettenis@kpnmail.nl

Kettenis

Advies over aankoop / verkoop / import van Cadillacs

Advies over reparaties van Cadillacs

Fillers en rubbers

Onderdelen cabriolet daken

Cadillac onderdelen op aanvraag

Werkplaatsboeken en andere Cadillac literatuur.

Constant aanbod van Cadillacs

CADILLAC KOEN

Koen Ongkiehong
070-3560035
06-24804408
info@ibuko.com
www.ibuko.com

Technisch Handelsbureau Hageman B.V.

Hageman US Parts

American Carparts

SALES PROGRAM HAGEMAN U.S.A. PARTS

FOR YOUR SPARE PARTS OF U.S.A. CARS, LIGHT TRUCKS & VANS FROM 1948 TILL NOW.

brake pads and shoes clutch discs and covers brake rotors and drums
coil springs brake boosters filters brake calipers fuel pumps
brake cables ingnition parts brake hoses multi groove belts master cylinders
shock absorbers wheel cylinders starters disc hardware alternators
hold down kits steering parts clutch master cyl. suspension parts clutch slave cyl.
water pumps hydraulic kits wheel bearings

Raybestos The best in brakes

www.hagemancarparts.com

Diederichslaan 1, 3971 PA Driebergen, tel.: +31 343 517888
Email: info@hagemancarparts.com, fax: +31 343 514344

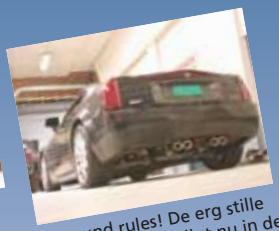
Sound, performance, looks en levensduur. EPS heeft of maakt dé uitlaat voor u!

Ideale boodschappenauto: je hoeft nooit te zoeken op de parkeerplaats & aan ruimte geen gebrek!

Kijkje onder een Escalade: Fraai L+R systeem met een beschaafde V8 roffel.

Ziekenvervoer in stijl: super-gave en complete Cadillac ambulance!

59'er Fleetwood met een stil RVS systeem.



V8 sound rules! De erg stille standaard uitlaat ligt nu in de ijzerbak. En niemand die daar spijt van heeft...

Detailopname van een zeer fraaie Cadillac Ambulance.

USA Engines levert motor-blokken uit voorraad!

Cadillac 472 Longblock. Beide types uit voorraad leverbaar! (Propane = gasgeschikt!)

Cadillac 429. De laatste door-ontwikkeling van o.a. de 365 en de 390. Uit voorraad leverbaar!

De Northstar Motor. Véél pk's en newtonmeters. Voor uw Cadillac of een leuk Hotrod-project?

500 CID, da's meer dan 1 liter per cilinder! De grootste af-fabriek V8 voor een personenauto!

eps Exhaust Power Supply www.uitlaten.com

EPS Uitlaten BV
Nieuwe Compagnie 23 - 9605 PX Kiel-Windeweer (NL)
Tel: +31 (0)598 350 335 - Fax: +31 (0)598 320 402
www.uitlaten.com - info@uitlaten.com

USA engines www.usa-engines.com

USA Engines BV
Nieuwe Compagnie 23 - 9605 PX Kiel-Windeweer (NL)
Tel: +31 (0)598 350 330 - Fax: +31 (0)598 320 402
www.usa-engines.com - info@usa-engines.com

www.uitlaten.com www.usa-engines.com

Openingstijden: DINSDAG t/m zaterdag Verkoop van 10.00 tot 17.30 - Werkplaats (op afspraak) van 08.00-17.00

TNT Post
Port betaald

Indien onbestelbaar, retourneren aan: 2731 BE 51

SCL ROTTERDAM

DE SPECIALIST IN CAR HANDLING

WERELDWIJD
TRANSPORT
VAN
AUTO'S
OLDTIMERS
MOTOREN

ZORGT VOOR:

- Taxatie van het voertuig
- Betaling
- Transport naar de dichtstbijzijnde haven
- Export en zeevracht naar Europa
- Lossen en douanezaken in Rotterdam
- Handover warehouse of natransport in Europa
- Het op kenteken zetten

Bel of mail voor informatie of een vrijblijvende offerte!

SCL ROTTERDAM

Admiraal de Ruyterstraat 31
3115 HA Schiedam
T: +31 10 4277720
F: +31 10 4277725
sales@sclnl.nl

www.sclnl.nl