THE STANDARD

CADILLAC CLUB NEDERLAND

15e Jaargang NR. 1

Januari / Februari / Maart 2004

1976 Seville Eigenaar: Wim van den Brink

CADILLAC CLUB NEDERLAND

Opgericht 7 januari 1990
Aangesloten bij de F.E.H.A.C.

Voorzitter:
Rob Wiegers
Prins Bernhardstraat 15
3981 BC Bunnik
Telefoon: 030-6563869

Penningmeester:
Edwin Otten
Luitenant Maltbystraat 48
3621 KN Breukelen
Telefoon: 0346-251177
Fax: 0346-261123
Email: edwinotten@planet.nl

Secretaris en ledenadministratie:
Bert Atsma
Oranjelaan 4
2641 JK Pijnacker
Telefoon: 015-3695638
Fax: 015-3640646
Email: bfatsma@planet.nl

Alg. bestuurslid, redactie:
Ruud Gersons
Eikenlaan 9
3707 SB Zeist
Tel: 030-6913046
LET OP, NIEUW EMAIL ADRES:
Email: rgersons@cadillacclub.nl

Algemeen bestuurslid en evenementen coördinator:
Bernadette Bosman
Aalsmeerderweg 447
1432 EC Aalsmeer
Telefoon: 020-4533832
Email: bebosman@tiscali.nl

Hoofdredacteur en copij adres: Leontien van Brummelen
Van Leeuwenhoekstraat 87
1222 SH Hilversum
Telefoon: 035-6853792
E-mail: L.vanbrummelen@chello.nl
Grote bestanden: thestandardmagazine@yahoo.com

INTERNET: http://www.cadillacclub.nl
Webmaster: Ruud Gersons: rgersons@cadillacclub.nl

The Standard verschijnt 4 x per jaar
Oplage: ca. 430 exemplaren.
Ontwerper voorkant The Standard: Andréas Mol.
Uitgever: Copy Copy Voorburg B.V.
Tel. 070-3876167 Email: voorburg@copycopyonline.nl

De Technische Commissie bestaat uit:

Bouwjaren voor 1961
Ton Christiaanse, tel: 030-2314451
Matern Harmsel, tel: 0546-454757

Bouwjaren 1961-1976
Koen Ongkiehong, tel: 070-3560035 of 06-24804408

Eldorado's van 1967-1978
Peter Onken, tel: 0251-248361 of 06-53287347

Bouwjaren 1968-1985
Bart Ossewaarde, tel: 06-52458012

De CCN is gelieerd met de Amerikaanse Cadillac LaSalle Club.
PO Box 1916, Lenoir, NC 28645, USA. E-mail: CadLaSal@twave.net

Contributie leden:	€ 47,50 per jaar.
Bij automatische incasso:	€ 42,50 per jaar
Partnerlid:	€ 27,- per jaar.
Contributie donateurs:	€ 27,- per jaar.
Inschrijfgeld leden en donateurs:	€ 10,-
Tarieven advertenties:	op aanvraag

Toegelaten automobielen: Cadillacs en LaSalles.

Postbank girorekening nummer: 7310062 t.n.v. Cadillac Club Nederland, Breukelen

Bij betalingen gaarne uw naam, adres en lidmaatschapnummer vermelden.

The Standard

Jaargang 15, nummer 1, 2004

Inhoud:

Onder de hamer	2
Ledennieuws	3
Van de Redactie	4
Evenementen agenda	6
Uitnodiging "Een Rondje Twente"	7
Uitnodiging Technische Dag 17 april!!!	**8**
Uitnodiging Tourtocht over Goeree-Overflakkee	10
Uitnodiging Tourtocht Noord-Hollandse kust	11
Het CCN Jaarevenement 2004	12
Wie het kleine niet eert...	13
Het spoort goed bij Hugo Spoor!	16
Technische Dag en Open Huis bij Hugo Spoor	21
Verslagje van de Kromme Rijn Tour	23
Interview met de vice-president Sales & Marketing bij Cadillac Europe	24
Het Echte Lakwerk	27
Zal het een droom blijven?	30
Even voorstellen... Nicole & Wim Kessels	31
Aanschaf van mijn '81 Fleetwood op eBay	32
Notulen ALV 8 februari 2004	40
De terugkeer van de 1960 Six Window Sedan	42
Notulen Bestuursvergadering 8 februari 2004	44
Gezocht: "Celebrity Cadillacs"	45
De Cadillacs van bouwjaar 1979	46
Fehac Nieuws - oude kentekens voor klassiekers	49
Vraag & Aanbod	51

Met dank aan onze adverteerders:

Expertise & Taxatie Groep Hoofddorp	*2*
USA Parts Supply	*5*
Koen's Cadillac Boeken	*9*
Hugo Spoor Classic Cars	*20*
Hageman USA Parts	*26*
Gebr. Van Orsouw gasinbouw	*30*
Zijl assurantiën	*45*
Automax uitlaatsystemen	*50*
ABC Assurantiën	*51*
EPS & USA Cars Hoogezand	

ONDER DE HAMER

Geachte leden,

De oude car rust op het land
De winter hield verbeten stand
Maar op een morgen komt de lente
En gooit de zaden uit haar hand

En plotseling wordt alles sneller
Het jonge groen klimt uit de grond
Ik kijk ernaar met open mond
Verrukt, verbijsterd van zijn plek
Plotseling gaat alles sneller
En het snelste gaat mijn Cadillac

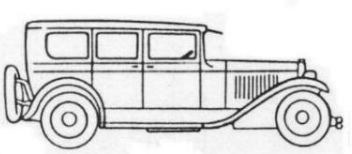
De trage dagen zijn voorbij
De nieuwe lente vecht zich vrij
Ik schiet op volle kracht voorbij
En sluit mij aan bij de Cadillac-rij

Ja, sneller gaat het, aldoor sneller
Vogels vliegen af en aan
Ik zie bloemen opengaan
De wereld maakt een nieuwe start
Alles om mij heen gaat sneller
Maar het snelst gaat mijn benzinemeter!

ROB WIEGERS

Expertise & Taxatie Groep Hoofddorp

- Gespecialiseerd in **TAXATIE** van Oldtimers en Classic Cars
- Onmisbaar voor uw **VERZEKERING**
- Een gedetailleerd rapport voor uw **CADILLAC** tegen een scherp tarief



Wim van der Plas
Postbus 3132
2130 KC Hoofddorp
Tel: 023 - 568 17 18
Fax: 071 – 407 57 30
Email: wim.vanderplas@planet.nl

De CCN heet de volgende leden van harte welkom:

Lidnr:

818. I.B. v.d. Berg,	Grensstraat 43,	1091 SW	Amsterdam,	1977 Seville
819. E.W.M.Oorthuis,	Amperestraat 9,	1976 BE	IJmuiden,	1971 Eldo, 1976 Coupe DeVille
820. C.W.A.M.Derks,	Bolberg 9,	5126 BV	Gilze,	1981 Eldorado
821. M.v.d.Doelen,	Klepelstraat 6,	5392 CR	Nuland,	1971 Eldorado Convertible
822. S.B.R.Janssen,	Venloseweg 76,	5931 GV	Tegelen	(donateur)
823. W.Legters,	Haarlemmerstr.weg 7,	2343 LA	Oegstgeest,	1956 Fleetwood 60 Special
824. M.Heerings,	Welsh-divisionstr. 14,	5521 VK	Eersel,	1968 DeVille Convertible
825. M.Hoogland,	Grotestraat 262,	7443 BW	Nijverdal	1964 Fleetwood 60 Special
826. K.Westland,	Naarderstraat 268,	1272 NS	Huizen	(donateur)
827. A.Monasso,	Parallelweg 22,	7141 DC	Groenlo,	1959 Coupe
828. J.H.de Graaf,	Boterbloem 75,	1689 RH	Zwaag,	1974 Coupe DeVille
829. H.Dekkers,	Haarstraat 25,	5324 AM	Ammerzoden,	1978 Seville
830. J.Konijn,	Zuiderweg 54,	1461 GD	Zuidoostbeemster,	1978 Seville
831. H.Noeken,	Kruizemuntlaan 16,	9903 EE	Appingedam,	1961 Fleetwood 60 Special
832. S.Peter,	F.B.Deurvorststraat 8,	7071 BH	Ulft,	1976 Coupe DeVille
833. T.J.M.Lansbergen,	Purmer 1,	8244 AW	Lelystad,	Coupe DeVille sedan (?)
834. J.G.Meijer,	Kleipeer 3,	6922 CA	Duiven,	1959 Fleetwood
835. T.Holster,	Dorpsstraat 40,	3284 AJ	Zuid-Beijerland,	1968 Coupe DeVille

ADRESWIJZIGINGEN:

698. W.F.M.Buschers,	Bosmansweg 61,	7553 MP	Hengelo Ov.,	Telefoon ongewijzigd
693. J.van Kalkar,	Sassemabarglaan 3,	9953 SN	Baflo,	0595-424948
754. J.W.van de Ven,	Hoornwerk 72,	7201 GR	Zutphen,	Telefoon ongewijzigd

OPZEGGINGEN:

624. P.van Nuland, wegens verkoop auto
615. F.Rahms
434. J.Westhof
774. R.Berkvens, donateur
316. G.Karelse, wegens verkoop auto

11 februari 2004, Secretaris CCN

VAN DE REDACTIE

De eerste Standard van 2004
Hier is dan weer de eerste Standard van het nieuwe jaar, of beter gezegd: het nieuwe cruise-seizoen. Een seizoen waarin we hopelijk weer veel plezier zullen beleven met onze Caddy's. In elk geval heb ik alweer het één en ander gepland, dus wat mij betreft kan de FUN beginnen!!!
Vanwege naderende examens voor mijn HBO diploma en daarmee gepaard gaande zeer drukke studiebezigheden, heb ik me voor wat betreft de eigen artikelen deze keer een beetje rustig gehouden. Ik hoop in een volgende Standard wel weer een hoop mooie verhalen te kunnen schrijven, als ik er weer wat meer vrije tijd voor heb.

Ik moet zeggen dat het me ook zwaar valt om het sober te houden. Ik ben toch altijd geneigd om alle artikelen of mededelingen zo mooi mogelijk te maken en aan te vullen met eigen gevonden foto's, toelichting of andere versiering. Dat kost natuurlijk wel veel meer tijd, vandaar dat ik het noodgedwongen achterwege heb gelaten. Nou ja, *soms* kon ik het toch niet laten. Gelukkig was er nog Martin, die weer een belangrijk deel van het opmaakwerk voor zijn rekening heeft genomen.

Toch geen verslag over de PimpEldo
Hoewel ik het had toegezegd in Standard nummer 4 van 2003, helaas in dit nummer toch geen vervolg op het relaas over de PimpEldo (u weet wel met die luipaardbekleding). De reden dat dit niet gelukt is, is voornamelijk dat de wagen zich momenteel nog steeds in de USA bevindt, en ik er sindsdien dus niet meer mee heb gereden. En het idee was natuurlijk om iets te schrijven over de reis in de container (van de Eldo dan) en het "uitpakken" en inrijden op Nederlandse bodem. Dit houdt u dus nog van Koen en mij tegoed.

Veel evenementen
Wat direct opvalt als u deze Standard doorbladert, zijn de vele evenementen die weer op stapel staan, en die middels aantrekkelijke uitnodigingen worden aangekondigd. Ik geloof dat er ruim 8 pagina's alleen al aan evenementen in deze Standard staan! Dat is natuurlijk prachtig, want we staan met z'n allen natuurlijk weer te popelen om overal op in te schrijven en niets van de gezelligheid te missen.

TECHNISCHE DAG OP 17 APRIL 2004
In het bijzonder wijs ik hier meteen dan even op een evenement dat al zeer snel na het verschijnen van deze Standard plaatsvindt, en waar u zich dus razendsnel voor moet gaan opgeven. Dit is de Technische Dag bij de firma Hoogeveen te Veenendaal. Vorig jaar was de CCN al eens te gast in dit zeer goed uitgeruste bedrijf, en ook deze keer is het voor de technisch geïnterseerde leden weer een goede gelegenheid om uit te gaan. Dus trek die overall uit de kast en neem je shop manual mee. Ook als de Cadillac niets mankeert kan het trouwens heel interessant zijn. Zelf ben ik al een aantal keren op een Technische Dag geweest, en ik vind het gezellig, interessant en ik steek er altijd weer wat van op.
Maar... ook dames (meestal zijn het dames) die niet zozeer techneut zijn, worden uitgenodigd om mee te komen. Voor hen wordt indien gewenst een pendeldienst geregeld naar het uitgebreide winkelhart van Veenendaal! Zo is er dus voor elk wat wils op 17 april. Kijk voor alle informatie snel op bladzijde 8!

Een 1966 Cadillac Eldorado register
De Redactie kreeg onlangs een verzoek binnen van Heine Hansen, een Deense US-car fan, die bezig is met een register voor 1966 Eldorado's. Hij wil graag alle 2.250 exemplaren in kaart brengen. Dus kent u er eentje (het hoeft niet uw eigen wagen te zijn), contacteer Heine dan via http://www.carnut.dk/1966eldoradoregistry. Dit is sowieso een amusante website.

Onze Man bij Cadillac Europe
Tot slot nog een heuglijke mededeling. Op de ALV werd het al even aangestipt, maar het is gelukt: onze donateur Likele de Boer (hij schrijft regelmatig in the Standard) heeft een stageplek bemachtigd bij het gloednieuwe Cadillac Europe in Houten! U weet wel, dat grote pand langs de A2, met een enorm CADILLAC uithangbord en een grote glazen showroom, waar je de Caddy's vanaf de snelweg al ziet staan.
Likele is natuurlijk meteen aan het lobbyen geslagen, en mag sommige inside information gebruiken voor publicaties in the Standard. Daarmee is hij in dit nummer al begonnen. Ook heeft hij ervoor gezorgd dat we in Cadillac Europe een nieuwe adverteerder mogen begroeten. Het wachten is nu op de eerste CCN testrijdag met de nieuwe XLR Roadster. Ja toch Likele??

Copij voor de volgende Standard graag insturen **vóór 12 juni 2004**.

Ik wens u een plezierig, wervelend en pechvrij cruise seizoen toe. Maak er iets moois van!!!
Leontien van Brummelen

Het gebeurt allemaal, In Veenendaal

Dat ligt in het midden van het land,
We hebben dit expres zo gepland.
Een technisch Cadillac gebeuren,
Waar je absoluut naar toe moet scheuren.

Op **17 april** hadden we zo gedacht,
Hopelijk heb je de Cadillac meegebracht.
Je moet dan bij de Firma Hoogeveen zijn,
Om te sleutelen of zomaar voor de gein.

Bert is gespecialiseerd in elektriciteit,
Ton is tot het afstellen van de motor bereid.
Aan opkrikken hoef je geen tijd te verspillen,
Er zijn 2 hefbruggen om de Caddy's op te tillen.

Volg nauwgezet de opgegeven routekaart,
Dan kom je daar waar de koffie klaarstaat.
Helaas geef ik geen mooi weer garantie,
Die krijg je alleen met de zomervakantie.

Laat u vooral op 17 april door niets beletten,
Om de voiture in Veenendaal neer te zetten!

► Zie de uitnodiging op bladzijde 8 van deze Standard ◄

Visit our WEB site @ http://www.usapartssupply.com

Sean is de internationale verkoper bij USA Parts Supply. Vraag dus naar hem.

Evenementen

De lente is in aantocht. De auto's kunnen onder de hoes uit en rijklaar gemaakt worden, want de ritten zijn voorbereid!

CCN EVENEMENTEN

17 april: **Technische dag**
Firma Hoogeveen, Accustraat 23, Veenendaal
Info: Leo de Wit, 0318 - 553255
Koen Ongkiehong, 070 - 3560035

1982
Cimarron

2 mei **"Een rondje Twente"**
Info: Matern en Til Harmsel, 0546 - 454757

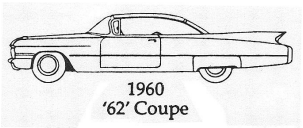
13 juni: **De Zuid - Zuid Hollandtour**
Info: Piet Kleijn, 06 - 53886330

1 aug: **De Hollandse kusttour**
Info: Cees van Langen, 0255 - 511243

Geeft u zich tijdig op, om teleurstelling te voorkomen!!

4-5 sept: **CCN Jaarevenement: Weekend Het Rondje.**
Info: Edwin Otten, 0346 - 251177

3 okt: **Het Land van Maas en Waal**
Info: fam. Bas van den Brink, 024 - 6222373


1960
'62' Coupe

LANDELIJKE EVENMENTEN

9 - 12 april: **Classic Car en Lifestyle**
Nabij het kasteel van Amerongen
Info: 010 - 8500718

11-12 april: **Lente Oldtimerbeurs**
Autotron te Rosmalen, info: 073 - 5233310

1992
Brougham Sedan

11-12 april: **Noord Hollands Oldtimer festival**
Bloembollen expohallen, Torenweg, Hem/venhuizen

17-18 april: **Internationale Oldtimerbeurs Automobielen**
Autotron te Rosmalen, info: 073 -5343536

16 mei: **5e American Sunday op het Velserduinplein in IJmuiden,** vanaf 11:00 uur**.**
I.s.m. Oldtimerclub "Darnells Route 66". Info: (0255) 511243

20 mei: **Oldtimer evenement te Hooensterzwaag (Heereveen)**
Info: 0516 - 462150, www.oldtimer-evenement.nl

31 mei: **Delta Oldtimerdag, locatie: Delta Hotel te Vlaardingen**
Info bij Hans Vleij, hansvleij@tiscali.nl. Aanmelden: stagesales@deltahotel.nl of 010 - 4454023 (Kristie Vleij of Bianca Westerlaken). Zie voor details: www.deltahoteloldtimerdag.tk

19-20 juni: **All American Wheels, georganiseerd door de De Peelcruisers**
Manege Paardensportcentrum "De Witte Vallei", Gezandebaan 31, Asten-Heusden
Info en details: www.allamericanwheels.com

20 juni: **Nationale Oldtimerdag, Zuigerplasdreef in Lelystad**
Info: 0320 - 233014, www.oldtimerdaglelystad.nl

22 aug: **7e Cadillac Oldtimer Festival te Leimuiderbrug**
Met o.a. benefiet concert "Cadillac voor Oekraine" t.b.v. Stichting De Wilde Ganzen
Info: Willem Schrama: Tel/Fax: 0252 - 675358 of w.schrama@worldmail.nl

11 sept: **Ride 4Fun tourrit, met gehandicapte kinderen.** Startpunt: Holland Casino Valkenburg
Info: Hub Scheepers, 06-29040870 of info@Ride4Fun.nl. Zie ook de oproep elders in deze Standard.

BELGIË

17 april: **Kastelentocht in Wallonie**

6 juni: **Kattekentocht te Brasschaat**
Voor deze beide tochten info: Marianne van Leuvenhaege, Dasstraat 57, 2160 Wommelgem
Tel: +32 (33) 543487

18 april: **Swap Meet + Corvette Camaro Firebird meeting.** Hangar 15 te Antwerpen.

23 mei: **Meikevertreffen. Air cooled VW show + Swap meet.** Gemeentelijke Feesthallen (GC Klein Boom) Putte

5-6 juni: **Americana 2004 Show.** Classic American + Custom Car Show with camping.
Bloso Domein Hofstade - Mechelen.
Voor info deze drie evenementen: www.american-excess.com, +32 475 - 492648.

DUITSLAND

24-25 april: **Benefiet US Car Meeting, georganiseerd door de US-Car Club "Van Team Ruhrpott".** Ten behoeve van de "Kinderkrebsstiftung" (stichting tegen kinderkanker). Locatie: Firma MF-Autoteam GmbH, Weierstraße 102, Oberhausen. Kijk voor details op www.van-team-ruhrpott.beep.de

Tourtocht "Een rondje Twente"

2 Mei 2004

Vanaf 11.00 uur bent u van harte welkom bij dans- en partycentrum "Elkerbout" gelegen aan de Sluiskade ZZ 181 te Almelo.

Het dans- en partycentrum is gelegen in het centrum van Almelo. Aan de hand van het bijgevoegde routekaartje kunt u zien wat de gemakkelijkste weg is om daar te komen. Er is gelegenheid om te tanken aan de diverse invalswegen naar Almelo.

Bij aankomst wordt u verzocht om de Cadillac's te parkeren in de parkeerkelder onder het gebouw, de ingang hiervan kunt u vinden aan de Winkelsteeg, een zijstraat van de Sluiskade. De in- en uitrit van de parkeerkelder zijn zeer ruim en niet stijl zodat dit geen beletsel vormt voor onze Cadillac's of LaSalle's.

In het grandcafe "Queen Mary" staat voor de leden koffie met gebak klaar en kunt u tot 12:30 uur bijkletsen met oude en nieuwe Cadillacvrienden.

Halverwege de rit door ons mooie Twentse landschap welke 60 km. lang is, is er een tussenstop gepland waar men de gelegenheid heeft om de benen te strekken, een hapje of een drankje te nuttigen en de kinderen kunnen uitwaaien in de speeltuin.

Om ongeveer half 5 zijn we weer terug bij dans- en partycentrum "Elkerbout" waar een uitgebreid koud/warm buffet voor ons klaarstaat. Deelname aan dit buffet en gebruik van de bar zijn voor eigen kosten.

Organisatie:
Matern & Til Harmsel
Tel/Fax: 0546-454757
GSM: 06-53816020
Email: maternh@12move.nl

Start- en eindpunt van de rit:
Dans- en partycentrum "Elkerbout"
Sluiskade ZZ 181
7607 XT Almelo
Tel: 0546-823223

Als u mee wilt doen met deze tourtocht, dan kunt u **vóór 18 april** onderstaand antwoordstrookje invullen en opsturen naar de organisatie, of contact met hen opnemen indien er vragen zijn over deze rit. Opgave mag uiteraard ook per email of telefonisch.

☐ Ik (wij) doe(n) mee aan de tourrit "Een rondje Twente" op 2 Mei 2004.

Naam: _____ Lidnr: _____

Adres: _____ Woonplaats: _____

Tel: _____ Aantal deelnemers: _____ Volwassenen ____ Kinderen

Ik neem deel aan koud/warm buffet "De Luxe": ☐ € 22,00 ____ personen

voorgerecht: ☐ € 3,50 ____ personen

nagerecht: ☐ € 3,50 ____ personen

TECHNISCHE DAG IN VEENENDAAL

ZATERDAG 17 APRIL 2004

► Zo langzamerhand wordt het weer tijd om de V8 uit zijn winterslaap te wekken, de afdekkleden op te vouwen, de mottenballen uit het interieur te vegen, een stofdoek over het instrumentarium te halen, een dikke vette klapzoen op de grille, contactsleutel erin, deze naar rechts draaien, en dan…

► ...gaan we naar Veenendaal, waar op 17 april een Technische Dag wordt georganiseerd bij de fa. Hoogeveen. Bert en Ton van de firma Hoogeveen zijn gespecialiseerde mannen op het gebied van elektra en motorafstelling, en u kunt uw “mechanisch” hart bij hen uitstorten. Zij zullen dan proberen u van advies te dienen en zonodig uw “Landjacht” afstellen, uiteraard gaat een en ander in overleg. Twee hefbruggen met voldoende vermogen, om de fabriek van onderen te inspecteren, zijn ook aanwezig.

► Onze vraagbaak Koen Ongkiehong zal aanwezig zijn voor de geestelijke technische nood. Ongetwijfeld zal hij ook zijn Cadillac bijbels bij zich hebben, die direct vanuit de kofferbak verkocht worden.

► Maar ook als u probleemloos door dit aardse “belastingparadijs” gaat (is nauwelijks denkbaar) bent u van harte welkom, al is het alleen maar om elkaar een prettig en plezierig rij-seizoen toe te wensen.

Veenendaals koopcentrum snelt Amersfoort voorbij

► Het wordt nog leuker als de meisjes of andere aanverwanten ook meekomen. Na de koffie, of als ze het technische geleuter zat zijn, zullen wij in overleg met u proberen, om **vervoer te verzorgen van en naar het mooie winkelcentrum van de metropool Veenendaal.**
Nou ja, metropool… 61.000 inwoners!

► Uw organisator, met consorten, zal zorgen voor de broodnodige liflafjes.

Wij rekenen erop dat u massaal naar deze dag in Veenendaal komt, want het is nodig voor het in goede conditie houden van The Standard of the World!!!

► Gezien het succes van 2 jaar geleden vraag ik met klem u even op te geven bij praatpaal Koen en zo mogelijk vermelden met hoeveel personen u van plan bent te komen:

Telefoon: 070-3560035 GSM: 06-24804408 Fax: 070-3630492
Email: Koen.ongkiehong@wanadoo.nl

► **Belangrijk:** Gelieve specifieke vragen of problemen bij uw opgave reeds bekend te maken!

HOOGEVEEN

Auto-Electric-Dieselservice

Wie het weet mag het zeggen,
Wie het niet weet moet met Hoogeveen overleggen!

STEK

BOSCH SERVICE

Accustraat 23
3903 LX Veenendaal
Tel: 0318 - 54 15 50
Fax: 0318 - 54 15 65

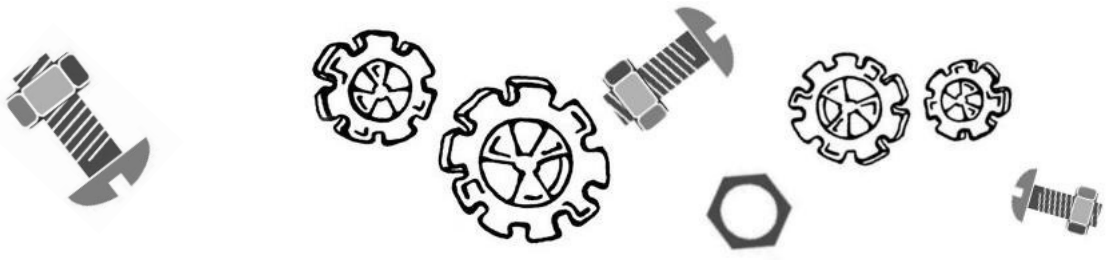
Verkoop en
reparatie van
Brandstofpompen
Verstuivers
Startmotoren
Dynamo's
Benzine-injectie
Inbouwstation van
Blauwpunkt autoradio
Navigatie systemen
Alarm systemen
Airco service etc.

Het adres is: Firma Hoogeveen, Bosch Service
Accustraat 23
3903 LX Veenendaal

Routebeschrijving naar de firma HOOGEVEEN:

Komende vanaf de rijksweg A12 Arnhem - Utrecht, afrit nr. 23 = Veenendaal:
- ♦ Rondweg-West = N233 richting Rhenen
- ♦ (vanaf Arnhem onderaan afslag links; vanaf Utrecht onderaan afslag rechts)
- ♦ Na ca. 2 km, direct voor de spoorweg, links (richting Nijverkamp en Het Ambacht) = 't Goeie Spoor
- ♦ Ca. 2,5 km rechtdoor ('t Goeie Spoor, Industrielaan, Wageningselaan)
- ♦ Na rotonde 3e straat rechts = Transformatorstraat
- ♦ Einde Links = Accustraat
- ♦ Nr. 23 is direct aan uw linkerhand

Komende vanaf de rijksweg A15 Rotterdam - Nijmegen, afrit 35 = Ochten, Kesteren:
- ♦ N233 richting Rhenen / Veenendaal
- ♦ Ca 9,5 km rechtdoor (N233=Cuneraweg)
- ♦ 2e Rotonde rechts (richting ind. Nijverkamp en ind. Het ambacht) = Rondweg-Oost
- ♦ Na ca. 1,3 km rotonde rechts (richting ind. Nijverkamp) = De Smalle Zijde
- ♦ 4e Straat links = Antennestraat
- ♦ Einde links = Accustraat
- ♦ Nr. 23 is direct aan uw rechterhand



CADILLAC BOEKEN

- Werkplaatshandboeken
- Fisher Body Manuals
- Owner Manuals
- Brochures & catalogi
- Parts Manuals
- Diverse naslagwerken

Vele titels direct uit voorraad leverbaar bij:

Koen Ongkiehong
Ahornstraat 30
2565 ZX Den Haag

Tel: 070 - 3560035 of 06 - 24804408, fax: 070 - 3630492
e-mail: koen.ongkiehong@wanadoo.nl

Cadillac Tourtocht over Goeree-Overflakkee
op 13 juni 2004

Tussen 10 en 11 uur wordt iedereen verwacht bij de Haringvlietsluizen in Stellendam alwaar we bij restaurant “Haringvliet Expo” even rustig kunnen bijpraten onder het genot van een kop koffie met wat lekkers.

Om 11:00 uur vertrekken we voor een leuke rondrit over het mooie Goeree-Overflakkee. Hierbij kunt u genieten van de mooie natuur en gezellige dorpjes van “de kop” van dit eiland.
12.30 uur wacht ons een leuke verrassing waarna we weer rustig verder rijden.

Aan het einde van de rit om ongeveer 17:00 uur, is er voor iedereen de mogelijkheid deel te nemen aan een barbecue bij restaurant “Haringvliet Expo”, waar we deze dag onze rit begonnen zijn. De kosten hiervan (exclusief drankjes) zijn € 12,50 per persoon, kinderen tot 4 jaar gratis, kinderen van 4 tot 12 jaar € 6,25 per kind. Deze kosten dienen te worden betaald bij aankomst aldaar.

Indien u deel wilt nemen aan deze barbecue graag opgeven ***voor 1 juni*** bij Peter Kleijn via telefoonnr: (0187) 683 072 of (06) 53 886 330
Of via email: M.Kleijn@zonnet.nl.

Uiteraard zijn ook onze Belgische (Cadillac)vrienden van harte uitgenodigd!
Kosten voor de niet-leden bedragen:
Koffie met gebak: € 3,50 per persoon (±)
“???” onderweg: € 4,00 per persoon

Routebeschrijving:
- Vanuit de richting Rotterdam volgt u de N57 Europoort, Hellevoetsluis, Stellendam,
- afslag Haringvlietsluizen,
- onderaan afslag recht oversteken naar Haringvliet Expo.

Vanaf Zierikzee:
- Renesse/Noordgouwe/Neeltje Jans,
- 2e stoplicht rechts Ouddorp/Rotterdam/Renesse,
- rechtsaf N57 richting Ouddorp/Rotterdam, volg de N57 naar Stellendam/Hellevoetsluis,
- op de Haringvlietsluizen 1e afslag rechts eraf,
- onderaan afslag rechts,
- meteen links, over bruggetje rechts naar Haringvliet Expo.

Tourtocht langs de Noord-Hollandse kust 1 augustus 2004

Vanaf 11.00 uur bent u welkom bij café-restaurant “Millennium Castle” gelegen op het sluizencomplex te IJmuiden, dat gemakkelijk te vinden is als u de borden “Sluizen” volgt als u IJmuiden komt binnenrijden.
Voor dat u IJmuiden binnen komt is er een Shell station om te tanken. Bij aankomst is er voldoende parkeerplaats.

In het Millennium Castle is de koffie klaar met appelgebak en kunt u tot 12.30 uur even bijkomen van de aankomstrit. Daarna zullen wij de toertocht gaan aanvangen.

De tocht is ongeveer 65 km met een tussenstop halverwege in Hargen aan Zee in een mooi strandpaviljoen. Om ongeveer 17.00 uur zijn we weer terug in IJmuiden bij Millennium Castle waar een lekker warm diner voor klaar staat. Deelname aan dit diner is helaas voor eigen rekening.

Organisatie:
Cees van Langen
Zandershof 25
1971 PC IJmuiden
Tel/fax: 0255 - 511243
GSM: 06 - 51411591

Start- en eindpunt:
Café-Restaurant
“Millennium Castle”
Noordersluisweg 1
1975 AM IJmuiden
Tel: 0255 - 526573

Als u mee wilt doen, wilt u dan gaarne deze strook naar mij terug sturen, of contact met mij opnemen **vóór 10 juli.**

— —

Ja wij doen mee!

Naam: -

Adres: -

Telefoon: - - - - - - - - - - - - - - - - - -

Aantal pers: - - - - - - - -

Avondeten:

☐ **Menu A:**
Tomatensoep
Entrecote of Zee tong Millennium
Vanille ijs met slagroom
€ 19,30

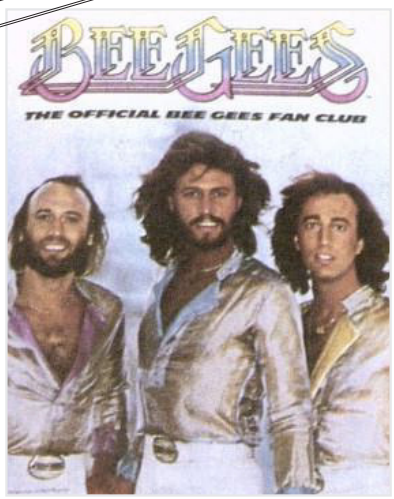
☐ **Menu B:**
Mosselen Provençaal
Varkenshaas met champignonsaus of Zalmfilets
Dessert du chef
€ 20,45

CCN JAAREVENEMENT 2004

Weekend “Het Rondje”

Omgeving: Het IJsselmeer

DIT MAG JE NIET MISSEN!



Noteer in jullie agenda: 4 en 5 september!

Globaal programma:
Vrijdag avond: “Meet & Greet” oftewel: Ontmoet en Groet! (optioneel)
Zaterdag en zondag: een combinatie van tour- en puzzelritten
Zaterdag avond: Een Spetterend Feest met een bijzonder thema...

★
★ ★

Verblijf in een Luxe hotel met budget prijs

Opgeven hoeft nog niet: in de volgende Standard staan alle details.

Voor eventueel alvast meer info:
Piet & Anja Laurijsen (035) 5421561
Edwin Otten: (0346) 251177 of edwinotten@planet.nl

ZORG DAT JE ERBIJ BENT, WANT HET AANTAL AUTO'S WORDT GELIMITEERD!!!

Wie het kleine niet eert...

Eén van de dingen die mij intrigeert, als ik met iemand kennis maak, is de vraag: in wat voor een auto zou hij/zij rijden.
De keus van een auto is, afhankelijk van een financiële, namelijk ook heel persoonlijk. Gevoel voor kunst, traditie, klasse, techniek of een praktisch, zakelijke instelling, wil ik mezelf profileren, of wil ik juist niet opvallen; als het nuchtere rekensommetje (welke aanschafprijs en welke kosten voor dagelijks gebruik kan ik mij veroorloven) gemaakt is en de prijsklasse bepaald is, spelen bovengenoemde karaktertrekken toch (onbewust) een grote rol bij de definitieve keuze.

Ook als ik met CCN-ers spreek, dringt die vraag zich bij mij op. Natuurlijk weet ik reeds dat de persoon voor mij Cadillac rijdt, máár, gebruikt hij die auto ook voor dagelijks gebruik? en zo nee, waar rijdt hij dan in?

Zelf ben ik mijn carrière als autobezitter 24 jaar geleden begonnen met 2e hands 2 cilinder Citroënen (juist, Dyane en 2CV6). Vol trots kocht ik in 1986 mijn eerste geheel nieuwe auto. Een 3 cilinder Daihatsu Cuore. Drie jaar later groeide deze auto tot een (wederom 3 cilinder) Daihatsu Charade. Toen ik in 1995 van Amsterdam verhuisde naar Velserbroek en daardoor aanzienlijk meer woon-werk kilometers ging draaien, heb ik de hand weten te leggen op de laatste Charade 1 liter 3 cilinder turbodiesel, die nog bij de importeur stond (Dit type was reeds in 1993 uit de productie gegaan).
In de zomer van 1997 heb ik toen

Is de Cadillac niet weert!

mijn Cadillac Coupe DeVille uit 1966 gekocht. Als hobby auto! Voor dagelijks gebruik bleef ik rondsnorren (nou ja, brommen, trillen, schudden is meer op zijn plaats) in de Charade diesel.

Anderhalf jaar geleden tenslotte werd de Daihatsu na 7 trouwe dienstjaren en 230.000 km op de klok ingeruild voor een nieuwe, nog zuinigere, Volkswagen Lupo TDI 3 liter. Die 3 liter slaat in dit geval niet op de motorinhoud (wel een spannend idee, een 3 liter motorblok in een 830 kg lichte auto van 3,50 meter), maar op het vermeende brandstof verbruik van 3 liter per 100 kilometer. Ofwel 1 op 33! In werkelijkheid huist er in het minimale vooronder een 3 cilinder 1,2 liter turbodiesel. En ik schrijf vermeende verbruik, want in de praktijk blijf ik steken op een magere 1 op 28 gemiddeld.

Nu vraagt u zich wellicht af hoe iemand die Cadillac gek is en zelf ook zo´n benzine slurpend monster heeft, zo gek is om voor dagelijks gebruik, meer dan 30.000 km per jaar, zich in zo´n ondergemotoriseerd ukkepukki autootje wurmt.
Eerlijk gezegd: dat is nu juist “part of the fun”. Overal waar ik kom en men zich spottend uit over mijn Daihatsu’tje, thans Lupootje, of iets serieuzer aan mij vraagt, waarom ik mij al 20 jaar geen “echte auto” gun, wijs ik de mensen erop dat in dit land, met maximum snelheden van maar 120 km per uur en zijn vele files, zo´n kleine auto meer dan voldoende comfort biedt en dat alles groter dan pakweg een Opel Astra/ VW Golf overbodig groot en duur is. Als klap op de vuurpijl zeg ik dan, dat ik voor dagelijks gebruik (sinds ik de Cadillac heb, moet ik die toevoeging er wel bij zeggen) nog nooit een normale 4 cilinder heb gehad en met 2 en 3 cilinders altijd uitstekend uit de voeten heb kunnen komen.
Juist als men er echt van overtuigd is, dat ik niets van middenklassers en helemaal niets van grote auto´s moet hebben, kom ik een keer achteloos met de Cadillac aanrijden. Moet je de ogen van die mensen zien!

Omgekeerd is het ook altijd leuk de reactie te zien van de medeclubleden, wanneer je tijdens een CCN bijeenkomst zonder schaamte durft te vertellen dat je voor dagelijks gebruik in een 3 cilinder diesel rijdt. In een auto die oogt, alsof hij in de achterbak van een Cadillac past.

Eerlijkheidshalve moet ik zeggen, dat juist in het enorme verschil in rijstijl tussen de twee auto´s ook een groot deel van de lol zit. Juist omdat ik door de weeks mij voortbeweeg in een klein en luidruchtig vervoermiddel, zonder stuurbekrachtiging, waarin veel geschakeld moet worden, is het een feest om zo nu en dan in het weekend in de Cadillac te rijden. De enorme afmetingen, de stilte en soepelheid van de krachtige motor, het gemak van de onmerkbaar schakelende automaat en de superlichte besturing zijn dan iedere keer even opnieuw

een sensatie. Wanneer je dagelijks in een moderne Passat TDI leasebak met automaat rijdt, zijn die verschillen toch veel kleiner.
Omgekeerd is het ook heerlijk om na twee dagen in zo'n slagschip te hebben rondgezwalkt, weer plaats te nemen achter het onbekrachtigde, maar net niet te zware, zeer precies aanvoelende stuur van de Charade en met één hand op de pook in de stad met groot gemak haarscherp overal tussendoor te schieten en de auto vervolgens in een piepklein gaatje te parkeren.

En dit alles onder het motto: wie het kleine niet eert, is de Cadillac niet weert.

Eigenlijk ben ik mijn hele leven al gefascineerd in zowel uiterst kleine als zo groot mogelijke auto´s.
Bij kleine auto´s uit zich dat in een grote belangstelling voor en kennis van de zogenaamde dwergauto´s (in het Duits de "Kleinwagens") uit de jaren '50. Fendt (Messerschmidt), Glas (Goggomobil), BMW (Isetta en 600), maar ook de minder bekende merken als Fuldamobil, Brütsch, Lloyd, Champion/Maica, Bond, Berkeley, Rovin, Mochet en de Nederlandse Shelter. Met een zekere regelmaat bezoek ik dan ook het tweejarige "Kleinwagen treffen" in Störy (Duitsland, even onder Hannover)

Bij de grote auto´s zijn dat enerzijds de absolute kastelen op wielen uit de jaren '30, de grote 8 en 12 cylinder modellen van Rolls Royce, Daimler, Hispano Suiza, Mercedes, Maybach, Packard, Lincoln, Duessenberg en natuurlijk de 16 cilinders van Cadillac en anderzijds de fullsize Amerikanen uit de jaren '50, '60 en '70. Vooral het feit dat zo'n 5,70 meter lange Chevrolet Caprice uit 1975 (mijn tienertijd), waarbij de toenmalige Mercedes 280S in het niet valt (Qua afmetingen, motorisering en uitrusting), aan de andere kant van de grote plas een gewone middenklasser was, vond ik bijzonder fascinerend.

Maar wat is nu eigenlijk groot en klein?
Wel: grosso modo is mijn VW Lupo een kleine auto en de Cadillac vindt iedereen toch wel een grote auto.
Maar er is altijd baas boven baas.
Algemeen bekend zijn de "streched limo´s" op basis van een fullsize Cadillac of Lincoln. Tot 20 meter!. Sinds kort ook verkrijgbaar op basis van een Escalade of Navigator.
En aan de andere kant? kleiner dan een Lupo of Cuore?

De Lupo met daarachter, overdwars, de brommobiel.

En TOCH past het allemaal!!!

Jazeker, sinds kort rijdt er een hele categorie auto´s rond die nog een volle slag kleiner zijn dan de kleinste "gewone" personen auto: de brommobielen.

Zijn dat dan auto´s?
Volgens de wetgever wel. Ze mogen niet op fietspaden of stoep en moeten geparkeerd worden als een auto. Het enige verschil is dat ze niet harder mogen dan 45 km per uur en ook niet op een autoweg of autosnelweg mogen komen.
Trouwens, uitgerust met een 2 cilinder dieselmotor van 500 CC zijn ze aanzienlijk zwaarder gemotoriseerd dan de meeste dwergauto´s uit de jaren vijftig. Met twee zitplaatsen en een forse bagageruimte met 3e deur, zijn ze ook veel ruimer dan een Messerschmidt of Isetta. De nieuwste generatie oogt als een (te heet gewassen) echte auto en ook het dashboard ontwerp volgt de laatste automode en kan, afhankelijk van de versie, voorzien zijn van echt wortelnoten hout of aluminium panelen. De prijs ligt met een slordige 10 tot 15 duizend euro ook beduidend boven die van een Suzuki Alto of Fiat Seicento.

Afgelopen zomer heeft een dergelijke brommobiel, een rode Microcar, drie weken lang bij mij gelogeerd. De eigenaresse ging op vakantie en wilde het wagentje liever niet al die tijd onbeheerd op straat laten staan. Ik had berekend dat de wagen met 2,60 meter lengte overdwars achter in mijn garage moest passen. De Lupo kon er dan nog net voor. Alleen het laatste weekend was er een CCN rit en moesten beide auto´s plaats maken voor de Cadillac. En dat was tevens een unieke gelegenheid om beide auto´s eens naast elkaar te zetten en te vergelijken.

Zoals uit de foto´s blijkt een zeer ongelijke vergelijking.

De Cadillac: 5,70 meter lang, meer dan 2 x zo lang. Zelfs de wielbasis is met 3.29 meter zo´n 70 cm. langer dan de hele Microcar. Dat zelfde geldt voor de breedte, ruim 2 meter ten opzichte van de

(wettelijk voorgeschreven) 1,30 meter.
Ook door het tijdsverschil zijn het onvergelijkbare auto´s. Bijna 40 jaar geleden ontworpen (lang voor het windtunnel tijdperk en de oliecrises) toont de Cadillac een groot breed rechtopstaand front, een lange motorkap (van cabforward design had nog nooit iemand gehoord) en een zo mogelijk nog langere achterkant. Voor en achterkant zijn zwaar verchroomd (gewicht speelde nog geen rol). Verder een V8 van 7 liter, automatische transmissie, elektrisch bedienbare ramen, ingebouwde stereoradio, airconditioning, midden armsteun en uiteraard goed bekrachtigde besturing en remmen.

De Microcar: 2,60 meter kort, 350 kilo licht, een super gestroomlijnd front, koplampen achter helderglas, lichtmetalen velgen, moderne kunststof schildbumpers met rubber stootstrips. Verder een 2 cilinder 500 cc diesel, automatische transmissie (CVT), elektrisch bedienbare ramen, centrale portiervergrendeling op afstand bedienbaar, modern verwarming en ventilatie systeem, radio met CD speler en een middenarmsteun.
Zoals gezegd: deze brommobielen zijn net echte auto´s in het klein. Alleen de afmetingen en de motorisering zijn verschillend. Zeer verschillend. Neem mijn Cadillac. Acht cylinders en 7 liter inhoud leveren 340 SAE PK´s. Hoewel deze SAE PK´s niet helemaal vergelijkbaar zijn met de DIN PK´s waarmee tegenwoordig het vermogen wordt aangeduid, durf ik toch wel -nog voor dat ik een meter in de Microcar heb gereden- mij hand in het vuur te steken voor de stelling dat de Cadillac zwaarder gemotoriseerd is dan de Microcar.

Uit een 500 cc dieselmotor zonder turbo kan men tegenwoordig makkelijk 18 á 20 PK halen. En daarmee moet een 350 kg lichte auto 90 á 100 km halen. Omdat in Nederland deze categorie auto´s maar 45 km mogen kunnen rijden (de voorwaarde om de wagens zonder rijbewijs te mogen besturen) is het vermogen echter hier drastisch geknepen. In Frankrijk en Italië, met een andere wetgeving, lopen de autootjes 70 à 80 km per uur. Voor de 45 km per uur die de auto´s hier rijden zijn ze dus eigenlijk overgemotoriseerd.

Dat schept verwachtingen t.a.v. de acceleratie en het geluidsniveau bij “topsnelheid”

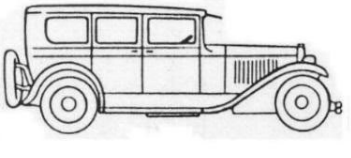
Die verwachtingen komen in de praktijk niet uit. Als na 40 (!) seconden voorgloeien de motor gestart mag worden, barst er een geweldig lawaai los en begint de hele auto te schudden. Ik zet de transmissiehandel in vooruit (door hem naar voren te duwen. Naar achteren is in zijn achteruit. Het klinkt logisch, maar is wel het tegenovergestelde van het schakelpatroon in normale auto´s) en geef gas. Iets wat stoterig (door de CVT heeft de auto geen kruipneigingen) komt de auto van zijn plaats. Bij snel optrekken kiest een CVT voor het maximale toerental, zodat het motorgeluid oorverdovend is. Langzaam kruipt vervolgens de snelheidsmeter omhoog. 10 km, 20 km, 30 km, 40 km en als hij eindelijk bij de 50 komt, laat ik het gaspedaal iets opkomen zodat het motorgeluid iets minder wordt, waarna mij medegedeeld wordt, dat dit de versie met geluidsisolatie onder de motorkap is. Het kan dus nog veel erger. Bij het remmen slaat de schrik mij om het hart. Ondanks het lage wagengewicht is de pedaaldruk veel hoger dan ik gewend ben, zodat het in eerste instantie lijkt alsof er niets gebeurt. Misschien moest ik vroeger in de Eend ook zo hard trappen, maar dat ben ik duidelijk ontwend en vergeten. Alleen de besturing is zoals ik had gedacht. De onbekrachtigde installatie stuurt uiterst direct en precies en toch super licht, ook bij parkeersnelheden. Dit is waarom ik vroeger zo van de Daihatsu Cuore hield.
Het moge duidelijk zijn dat qua rijcomfort de brommobiel zich niet kan meten met een Cadillac (de fun van het rijden in een Cadillac, de grandeur, de rust, de reserve power van de motor, die je nooit gebruikt, maar wel voelt als je rustig weg glijdt, ontbreekt geheel), zelfs niet met een “gewone” kleine auto. In tegenstelling tot het moderne design en het volwaardige interieur, blijven de rij eigenschappen van deze vervoermiddelen duidelijk achter.

Maar voor de eigenaresse (een goede kennis van mij) is deze wagen een keerpunt in haar leven. Niet in het bezit van een rijbewijs en slechts in staat tot hooguit enkele tientallen meters te lopen (met veel pijn) geeft deze wagen haar de mobiliteit die voor de meeste van ons zo vanzelfsprekend is. Met de rolstoel opgeklapt achterin rijdt ze iedere dag van Assendelft naar haar werk in Amsterdam en terug, kan op een mooie zomeravond nog even naar het strand in Castricum en in het weekend (via de secundaire wegen) naar haar familie in Dronten! In deze brommobiel wordt 20.000 km per jaar afgelegd als ware het een gewone auto.
Daarom verdienen ook deze minimale weggebruikers ons respect, vanwege de behoefte waarin zij voorzien voor hen voor wie een Cadillac, noch een “gewone” auto is weggelegd.
Want wie het kleine niet eert…!

Frank Brüggemann

Expertise & Taxatie Groep Hoofddorp

- Gespecialiseerd in **TAXATIE** van Oldtimers en Classic Cars
- Onmisbaar voor uw **VERZEKERING**
- Een gedetailleerd rapport voor uw **CADILLAC** tegen een scherp tarief



Wim van der Plas
Postbus 3132
2130 KC Hoofddorp
Tel: 023 - 568 17 18
Fax: 071 – 407 57 30
Email: wim.vanderplas@planet.nl

Het spoort goed bij Hugo Spoor!

Interview met een classic car enthousiast en restaurateur/garagehouder

(De foto's zijn van de restauratie van Hugo's "eigen" '74 Eldorado Convertible)

De advertentie van Hugo Spoor in ons clubmagazine The Standard, was mij al opgevallen. Maar wie adverteert, krijgt ook een pagina op onze website. Per e-mail kwam ik op deze manier in contact met Hugo Spoor en vroeg hem hoe hij wilde dat "zijn pagina" er uit zou komen te zien. Intussen was Hugo ook zelf lid van de Cadillac Club Nederland geworden en toen zijn pagina op de website er eenmaal was, bleek dat we allebei nieuwsgierig waren geworden naar wie de ander nou eigenlijk was. Hugo wilde wel eens kennis maken met de webmaster en de webmaster wilde Hugo Spoor wel eens ontmoeten, die daar in Nijkerk zo ijverig aan de (Cadillac)-weg aan het timmeren was. We maakten een afspraak en op een wat gure herfstdag reed ik naar Nijkerk om kennis te maken en het bedrijf te bezichtigen.

Hugo Spoor Classic Cars is gevestigd op ***het*** *industrieterrein van Nijkerk, vlak langs de snelweg Amersfoort-Zwolle, dus heel makkelijk bereikbaar. Zijn bedrijf is ondergebracht in een ruime, lichte en hoge loods, (nieuwbouw) met een zeer ruimbemeten en veilige parkeergelegenheid.*

Ik stapte uit de auto, ging naar binnen en we schudden elkaar de hand. Nou moet ik zeggen dat ik van restauraties niet veel verstand heb, dus veel restauratiebedrijven heb ik in mijn leven niet bezocht. Vergelijkingsmateriaal heb ik dus niet. Maar de eerste indruk van het bedrijf was "proper", zoals onze Belgische vrienden het zouden aanduiden. De kantoorhoek heeft meer iets weg van een cafébar. Je kunt er als klant op een barkruk aanschuiven. En in de bedrijfsruimte trof ik een schattige Peugeot pick-up uit de jaren '50 of '60, uiteraard in "Peugeot grijsgroen". Broederlijk daarnaast een witte '74 Cadillac Eldorado Convertible die een totale restauratie onderging. Het bleek de auto van Hugo zelf te zijn. Hij werkt er aan als hij tussen de andere projecten door er even tijd voor kan vinden.

Foto 2: De nieuwe V8 motor voor zijn '74 Eldorado cabrio is net aangekomen. Hugo gaat er even bovenop zitten om uit te blazen. En 't zit best fijn!

Terwijl ik naar de opengewerkte koets van deze Cadillac aan het staren was, raadde Hugo zeker de vraag die ik op de lippen had, want in het "vooronder" leek alles gereed en in fabrieks nieuwstaat: een in de originele kleuren gespoten big-block met alle toeters en bellen. Om zo mee weg te zoeven!

Maar het interieur en de kofferruimte achterin waren andere koek. Je kon met een zakschroevendraaier gaten in de bodemplaat van de kofferbak prikken. Geen wonder dat deze bodemplaat zo verroest was, want deze Cadillac ontbeerde het bekende kunststof regengootje, dat water moet opvangen (of beter: had moeten opvangen!) van de onderkant van de cabriokap. En dat water **had** weg geleid moeten worden naar de afvoerrichels langs de wielkasten. Dat was dus niet gebeurd, waardoor het hemelwater rijkelijk in de kofferbak had

Foto 1: De loods waarin Hugo Spoor Cassic Cars is ondergebracht.

gestaan.
"Ik werk altijd van voren naar achteren", zei Hugo. *"Ik begin met de motor, en dan neem ik geleidelijk de hele wagen onder handen. Het interieur en tenslotte de kofferruimte en de verdere achterkant"*

Foto 3: Het opbouwen van de nieuwe motor.

We gingen aan de kantoor-bar zitten en raakten in gesprek. Al snel bleek dat we allebei opgegroeid waren in Hilversum en een gemeenschappelijke kennis hadden uit onze jeugd, die ons allebei heel dierbaar was: een zekere Kees Kortenoever die ooit furore maakte als ijszeiler en Sahara-zeiler! De draden van ons beider levenslot hadden in het verleden werkelijk rakelings langs elkaar gelopen, zo bleek. Het was voor mij een wonder dat we elkaar niet al veel eerder tegen het lijf waren gelopen. Nou, dat praat wel zo makkelijk. Dat was mijn eerste korte kennismaking met Hugo Spoor.
Voor dit interview toog ik ten tweede male naar Nijkerk en legde Hugo een aantal vragen voor bij een lekker bakje koffie aan de "kantoorbar".

Foto 4: De nieuwe motor met losse delen wordt gespoten.

Je hebt duidelijk iets met klassieke auto's. Hoe is dat ontstaan?
Het is ontstaan door klassieke motoren en dat is uitgemond in klassieke auto's. Toen ik een jaar of 16-17 was kocht ik wel eens een klassieke auto en die knapte ik dan netjes op en verkocht hem weer.

Dus je had nog niet eens je rijbewijs?
Nee. Maar ik kocht ze wel en verkocht ze weer, nadat ik ze opgeknapt had. Dat was hartstikke leuk.

Foto 5: Het spuiten van de nieuwe motor.

Foto 6: De bedrijfswagen: een stoere Chevrolet K1500 Pick-up.

Je bent niet meteen begonnen met Cadillac restauraties. Begrijp ik dat je aanvankelijk Engels auto's opknapte? Je vertelde over de oude Rover typen. *Ik had eerst nog geen eigen bedrijf. Ik deed dat allemaal 's avonds en in het weekend. Ik deed Engelse auto's, maar ik had ook een vaste klant die Amerikanen bij mij bracht. Daar waren Chevrolets bij, Pontiacs en ga zo maar door. Er zat ook wel eens een Cadillac tussen. Het waren auto's uit de jaren '60 en '70. Op een gegeven moment ben ik terecht gekomen in het hele gebeuren rond autoschade reparaties. Dan leer je goed hoe een auto in elkaar zit!*
Engelse auto's zijn geleidelijk aan ook een specialiteit geworden. Ik kocht een Rover P6. Die was in de krant te koop aangeboden. De wagen had al vier jaar stil gestaan. Het was een heel slechte auto, die ik kocht voor erg weinig geld. Door die helemaal op te knappen trok ik wel aandacht en kreeg er nieuwe klanten door. Er kwamen mensen langs die zagen dat ik daar mee bezig was en het sprak zich rond. Zo is het begonnen en met Engelse auto's heel druk geworden.

Ik kom weer terug op Amerikanen. Buiten staat een hele "vette" Chevrolet K1500 Pick-up. Dat is je bedrijfsauto, en je bent voor jezelf die Eldorado cabrio aan het restaureren. Je moet dus ook iets met Amerikanen hebben……

Ik heb altijd een enorme liefde gehad voor Amerikanen. Hoe Amerikaanse auto's in elkaar zaten, daar heb ik een enorme bewondering voor. Het waren zulke grote plaatwerkdelen.

Foto 7: De nieuwe automatische bak is net gespoten!

En dan al dat chroom……. Het blijft gewoon iets schitterends wat ze daar vroeger van gemaakt hebben!

Mijn hele leven lang heb ik al een Cadillac willen hebben, maar het was er nooit van gekomen. Deze '74 Eldorado cabrio heb ik gekocht via het internet. Er bleek een hoop aan te mankeren. En daar heb ik weer enorm veel ervaring mee opgedaan en er veel van geleerd.

Ik zie dat je ook aan een Rover met V8 motor werkt. Is er een verschil tussen het werken aan Engelse auto's en Amerikanen?
Amerikanen zijn veel simpeler om te restaureren en te repareren. Ze hebben veel steviger plaatwerk. Je kunt er daardoor veel mooier laswerk op doen. Bij Engelse auto's "trekt" het veel meer, omdat het dunner is. Bovendien is er aan Amerikanen aanmerkelijk minder roest dan aan een Engelse auto. Amerikanen zitten veel minder ingewikkeld in elkaar en je kunt overal makkelijker bij.

Foto 8: Hugo is bezig met het opbouwen van de nieuwe motor.

Welke Cadillac bouwjaren spreken jou het meeste aan? Met welke Cadillac jaren heb je de meeste affiniteit?
Mijn voorkeur gaat uit naar Cadillacs van de jaren '50 en '60. Jaren '70 ook wel. Maar die uit de jaren '50 vind ik echt wel het mooist. Het zijn net rijdende jukeboxen hè? Ik houd ook wel van de "vleugeljaren". Het is wel mijn streven zo'n auto ooit een keer er bij te kopen. Ik denk dan aan een cabriolet van tussen 1950 en 1960. Maar welk type? Daar moet ik me nog maar eens in verdiepen.

Je vertelde tussen neus en lippen door dat je vriendin de administratie van je bedrijf doet. Is zij ook een klassieker enthousiast? Welke rol speelt zij in het geheel?
Zij doet de administratie en de promotie van het bedrijf, de advertenties…. Kortom: de hele PR. Ze is ook heel enthousiast voor klassieke auto's, maar wel binnen bepaalde perken. Ze vindt niet alles mooi. Deze Eldorado vindt ze fantastisch.

Komt ze je wel eens helpen?
Nee…. niet echt. Ze komt wel vaak kijken, maar helpen… nee, niet echt. Maar ik heb haar wel leren lassen. Ik zei: "Een ding moet je leren en dat is lassen, dat kan altijd makkelijk zijn", en dat vond ze heel leuk en dat deed ze ook ontzettend goed moet ik zeggen.
Ze heeft altijd een evenementenbureau gehad en in de Amsterdamse haven gewerkt. Vandaar dat de PR van ons bedrijf bij haar in goede handen is. Maar er is nu ook de zorg voor onze twee kleine kinderen, één van anderhalf en één van drie……..

Naast restauratie doe je ook normaal onderhoud. Dat lijkt me best veel in je eentje. Hoe gaat dat in z'n werk? Als een onderhoudsklant zich aandient, moet die dan lang wachten, tot hij aan de beurt is?
Ik probeer het zo te doen dat de mensen tussen één en twee weken in ieder geval geholpen worden. Mocht het heel erg druk zijn, dan komt een vriend van mij helpen. We kennen elkaar al heel lang en zijn samen opgegroeid. In drukke tijden staat hij mij bij. Zo kan ik er altijd uitkomen. Hij is iemand, die er ook heel veel van af weet. Hij kan ook heel goed helpen met het technische gebeuren, want dan moet je dingen opzoeken in werkplaatsboeken. En daarin weet hij heel goed de weg.
Maar het is vooral een kwestie van goed plannen, want anders loop je helemaal vast. Met een goede plan-

Foto 10: De nieuwe motor + bak kunnen gemonteerd worden.

ning komen we er ook met het onderhoudsgebeuren goed uit.

Wat kun je de leden van de Cadillac Club Nederland bieden, die bij jou hun wagen in onderhoud zouden willen geven. Kun je alle bouwjaren behappen?
Ik denk het wel. Als iemand problemen heeft met zijn auto, dan zie ik er een enorme uitdaging in om dat op te lossen. En als ik het een keertje ècht niet kan oplossen dan heb ik altijd mensen in mijn omgeving waar ik op terug kan vallen. In principe dus alle bouwjaren, maar er zijn altijd dingen die je even moet opzoeken met een boek er bij, want je kan natuurlijk niet alle bouwjaren en alle typen uit je hoofd weten.

Je vertelde een bijzonder verhaal over de restauratie die je deed van een '59 Lincoln Continental. Dat is natuurlijk vloeken in de Cadillackerk, maar het was zo'n mooi verhaal vanwege dat oude dametje dat nauwelijks over het stuur heen kon kijken…..
Ja, dat was apart verhaal…. Ik werkte toen nog bij een schadebedrijf en daar belde op een gegeven ogenblik iemand op, een dame. Het

ging om de Lincoln Continental van haar man. Die was ziek geworden, vlak nadat hij de wagen nieuw had gekocht. Dus er werd niet meer mee gereden. Hij heeft toen dertig jaar in een garage gestaan. Die dame belde op om ons te vragen die wagen weer helemaal in orde te maken. Ze was zelf nooit meer in die garage geweest en wist ook helemaal niet meer hoe die auto er uit zag.
Maar er was wel een probleem. Wij komen daar bij die garage. Die is helemaal overwoekerd. De hele boel was gewoon dicht gegroeid. Het was echt bizar. We kwamen aan met een vrachtauto om die Lincoln op te halen. Maar we zijn eerst aan het snoeien gegaan, om er bij te kunnen komen. Toen troffen we daar een Lincoln aan, een gewone sedan, op lege banden en alles wat aan de onderkant van de wagen had gezeten, dat lag op de grond: de dorpels, de onderkanten van de deuren…… Alles lag op de grond, omdat het er af gerot was. Door het vocht was die auto volkomen verrot. Het chroomwerk en wat er verder omheen zat, was nog prachtig. De binnenbekleding ook. Die auto was nog helemaal splinternieuw. Hij had nauwelijks iets gelopen, maar toch helemaal verrot. Het was zo'n zware auto, dat er een speciale vrachtauto voor moest komen. En toen is de restauratie begonnen. Dat was een gigantische klus. We hebben hem heel hoog gezet en met een enorm straalkanon hebben we alles weg gestraald wat slecht was. We hebben alles opnieuw gemaakt: nieuwe deuren, nieuwe dorpels enz. Het plaatwerk hebben we allemaal zelf gemaakt en de mechanische delen die verdroogd waren heb ik uit Amerika laten komen. Het is een hele nieuwe auto geworden. Heel mooi. Ze rijden er best veel mee en ik heb 'm nog steeds in onderhoud. Die dame rijdt er zelf mee. Ze is vrij klein en kan net boven het stuur uit kijken. Maar ze rijd er ook nog eens vreselijk hard mee.

Vaak hoor je toch dat als iemand overlijdt, de weduwe dan de auto weg doet, om van die herinneringen verlost te zijn…..
Zij wilde die wagen juist als herinnering houden. Het moest kost wat kost gemaakt worden. En dat hebben we gedaan. Nu zien we hem voor het onderhoud regelmatig hier terug komen.

Foto 11: Hugo poseert voor de enorme motorkap van zijn Eldorado. Gaat hij hier in het weekend mee para gliden?

Een vraag over Hugo en de Cadillac Club Nederland. Je bent zelf ook lid geworden. Hoe lang ben je al lid en wat verwacht je binnen de club te vinden?
Ik ben nog niet lang lid. Pas vanaf december 2003. Het belangrijkste vind ik de gezelligheid van de leden onder elkaar en dat je op een leuke manier over elkaars auto's kunt praten. Daarnaast vind ik het leuk om te helpen problemen op te lossen, die mensen met hun wagens hebben. Maar de gezelligheid staat voor mij wel voorop. Als de Eldorado gereed is zal ik absoluut aan ritten mee gaan doen, want dat vind ik heel erg leuk.

Je was ook aanwezig op de ALV. Hoe kwam die op je over. Je mag eerlijk antwoorden. Neem geen blad voor de mond.
Op zich ook erg gezellig, maar het ging zo weinig over de auto's zelf. Ik vond het jammer dat er niet iets leuks inhoudelijks over de auto's verteld werd. Natuurlijk horen de cijfertjes bij zo'n vergadering en dat begrijp ik ook wel en ik vond het allemaal heel aardige mensen en het gaf zeker een goede indruk.

Dat is misschien wel een goed idee, om naast de cijfertjes de Cadillac zelf wat meer centraal te stellen. Daar zijn zeker vormen voor te bedenken. Ik zal dat vasthouden. Misschien dat er dan ook nog meer mensen op afkomen.
Tenslotte: hoe vind je ons clubmagazine "The Standard"? Kun je het vergelijken met clubbladen van andere merkenclubs?
Het blad vind ik inhoudelijk hartstikke goed. Het zit zeer goed in elkaar met leuke verhalen. Maar als ik eerlijk mag zijn, vind ik de voorkant iets te sober, voor een merk met zoveel uitstraling. Dat kan misschien wat sprankelender. Maar…. Ik ben pas net lid en ik mag niet te veel kritiek hebben. Maar toch, de voorkant, zou wat meer flair kunnen hebben. Dat zei mijn vriendin ook.

Die voorkant is ook al vrij lang niet veranderd. Misschien is het tijd voor een nieuw jasje.
Er zit natuurlijk ook een kostenplaatje aan vast. Dat begrijp ik wel. En als je dat opnieuw gaat doen dan is daar ook veel tijd mee gemoeid.

Zou je vriendin daar over willen meedenken?
Dat denk ik zeker. Die weet daar heel veel van. Jullie kunnen haar zeker vragen.

Nou, Leontien en Martin van de redactie….. bij deze. Misschien iets om vast te houden: een nieuw jasje voor "The Standard" met een nòg hogere standard….

Is er nog iets dat je zelf nog te berde wilt brengen?
Wat ik heel belangrijk vind is om de leden van de Cadillac Club Nederland goed te helpen. Dat kan ik en dat doe ik, zonder mij een pur sang

"Cadillac specialist" te noemen, want dat kun je bijna niet zijn, omdat het zo veel omvattend is: al die modellen en al die bouwjaren. Ik heb dit bedrijf, omdat ik het leuk vind en de mensen zijn hier altijd hartelijk welkom om koffie te komen drinken en om te kijken wat hier gebeurt.

Ook zelf sleutelen door leden onder een "toeziend oog" is hier mogelijk. Dat plannen we gewoon in en dat vind ik hartstikke leuk. Daar adverteer ik ook mee op de CCN-website. Daar kan iedereen ervaring mee op doen en een hoop van leren. Prima!

We zijn aan het einde van het interview gekomen. Twee weken na de datum van dit interview - op zondag 14 maart - is er bij Hugo voor de eerste keer een Technische Dag van de Cadillac Club Nederland. Helaas kon die nog niet aangekondigd worden in het kerstnummer van de Standard. Maar we hopen dat zondag 14 maart desondanks een groot succes zal worden.

Hugo, bedankt voor je gastvrijheid en dit interview en ik hoop dat heel veel leden van de Cadillac Club Nederland de weg naar je bedrijf zullen vinden.

Ruud Gersons

Foto 12: De motor hangt er net in. Even later slaat hij aan en loopt als een zonnetje!

Technische Dag en Open Huis

Hugo Spoor Classic Cars

Een verslag van Ruud Gersons

Rijdend op der snelweg naar Nijkerk voor een bezoek aan de Technische Dag bij Hugo Spoor Classic Cars vroeg ik mij af of er wel voldoende belangstelling zou zijn. Zouden er wel clubleden op af komen? We hadden er weliswaar een pagina aan gewijd op de CCN website en de clubleden die een e-mail adres hebben, hadden langs die weg een uitnodiging ontvangen. Maar……. een aankondiging in het vorige nummer van The Standard lukte niet meer. Daarvoor was het al te laat geweest. Ik had er dus een beetje een hard hoofd in.

Hugo zijn bedrijf heeft, keek in de ogen van liefst zeventien Cadillacs die daar geduldig in het gelid stonden. En zoals altijd: het was meteen gezellig. Hoe kan het ook anders. Een aantal leden stond buiten te praten, sommigen onder de motorkap, terwijl de anderen binnen in de werkplaats in conversatie waren.

Showroom

Maar wat was er met de werkplaats gebeurd? Die was omgetoverd tot een gezellige “showroom” met over het kantoor gedeelte heen een heuse party-tent, van waar de catering gedaan werd door Hugo’s vrouw Carin, samen met een vriendin Tinka.

Voor die gene die niet geweest zijn, dit is Hugo met overtuigende uitleg.

Maar dat bleek ongegrond. Toen de neus van de Fleetwood het industrieterrein van Nijkerk opdraaide, alwaar Aan koffie, thee en koekjes geen gebrek!

De muren waren versierd met enorme affiches, Amerikaanse (en Engelse) vlaggen en er was heel hard gewerkt om voor deze dag een inpandig toilet gereed te hebben, wat natuurlijk wel een must is, als je zoveel gasten ontvangt. De gouden deurgreep van het toilet en de marmeren tegels binnen in riepen bij mij een déjà vue gevoel op: waar had ik die beelden onlangs al eerder gezien? Natuurlijk: dat was in het gebouw van de UWV in Amsterdam, waar zoveel over te doen was geweest. Gouden kranen, marmeren vloeren…… Maar Hugo verzekerde mij dat die deurgreep van het toilet eerder “Gamma” kwaliteit was dan wat anders en al zagen de tegeltjes er keurig uit, ook die waren wel wat bescheidener dan die van Tjibbe Joustra van het UWV!

Overal stond men geanimeerd in gesprek en na een hele winter zonder evenementen heb je elkaar natuurlijk een heleboel te vertellen.

Een grote groene Sedan DeVille uit de jaren ‘70 was naar binnen gereden met een speciaal doel. Aan de hand van deze auto gaf iemand van

The master himself aan het werk. Foto rechts: Kantoor/bar. Aandachtig luisterend naar de diverse toespraken en uitleg.

Aandachtig luisterend....

Van Eck Expertises BV uitleg over hoe een taxatie in zijn werk gaat en waar zoal op gelet wordt.

Partytent

Toen was het tijd voor de lunch en onder de partytent vandaan kwamen schalen met heerlijke sandwiches. Nadat die genuttigd waren, gaf Hugo een demonstratie laswerk. Maar voor het zo ver was, gaf hij eerst uitleg over zijn restauratiebedrijf en hij liet zien hoe hij een volkomen doorgeroeste plek op een spatbord had dicht gelijmd. Ja dat kan ook. (*Had ik dat eerder geweten. red.*) Daarna liet hij zien hoe het lassen zelf in zijn werk gaat. En tenslotte mochten de omstanders het ook eens proberen. Dat lukte heel goed, want Hugo bleek een zeer goede leermeester!

De zeer geanimeerde gesprekken werden in alle hoeken van het bedrijf voortgezet en aan de kantoorbar kon men van een heerlijk koel pilsje genieten. Voor de gelegenheid was er een echte biertap geïnstalleerd!

Aan het einde van de middag ging ieder weer zijns weegs, voldaan en een las-ervaring rijker. En in de wetenschap dat àls er een keer een gaatje in onze koetsen roest, men weet bij wie men in goede handen is!
Hugo en Carin, jullie gastvrijheid was spreekwoordelijk. En het was leerzaam en oergezellig! Heel veel dank!

Verslagje van de Kromme Rijn Tour

Het was bijna niet te geloven maar op 5 oktober konden we weer op een rit aanwezig zijn. Afgezien van de rit van de familie Kok zijn we nergens aan toe gekomen. (Vincent moest zonodig naar Polen of naar Amerika voor z'n werk). Omdat we een oom en tante van Vincent die in Zaandam wonen weinig zien, hebben we ze gebeld en gevraagd of ze mooie auto's wilden bekijken. Nou dat wilden ze wel. Samen met John (is het ooit anders?) reden we richting Zaanse Schans.

Toen we gingen parkeren zagen we oom, tante, neef, en nichtje al. Omdat we de Zaanse Schans al kennen gingen we gelijk voor een bakkie koffie met wat lekkers natuurlijk richting het pannenkoekenhuis. De Zaanse Schans is heel leuk hoor, daar niet van, maar we moesten ook nodig bijkletsen met deze en gene.

We werden ontvangen door Floor Boer en Jan en Ria Kleinveld, kregen bonnetjes en konden gelijk een plaatsje zoeken tussen de al aanwezige leden. Toch fijn om te horen hoe het met iedereen gaat.
Na het nodige geklets en natje en droogje, en het WC bezoek (verplicht nummer met kleine kinderen voor het rijden) besloot Vincent dat hij heel wat met Rob Wiegers te bespreken had en dus in zijn Caddy zou meerijden, dus het nichtje van Vincent kon met ons mee. Nog even doorgegeven dat we in Nieuwerbrug zouden eindigen zodat oom en tante wel met dochter weer thuis zouden komen.

Dit was een iets andere rit dan we 'normaal' doen. We reden niet in colonne maar zelf, volgens de routebeschrijving naar het rustpunt en daarna door naar Nieuwerbrug. Toch besloten Rob, Vincent, John en ik dat we samen zouden rijden (sorry Floor, ik hang nou eenmaal erg aan mijn mannetje).
Dus vol goede moed startten we onze wagens en begonnen aan de tour. Rob en Vincent achter ons aan (Hmmm toch anders als je nu zelf je route moet lezen en in de gaten houden in plaats van lekker achter elkaar aan rijden en denken, ach we gaan wel goed en bij een rood stoplicht zien we wel verder...). Voor ons was het echt de omgeving bewonderen, want het is toch heel anders dan bij ons, voor Mariska (het nichtje) was het bekende kost: oh die woont daar en die woont daar.

Toch vond ze het heel leuk om in een Cadillac mee te rijden. Ergens in de buurt van de sluizen moesten we erg goed opletten, bij een verlichte pijl moesten we rechtsaf. Dat lukte prima maar waar waren Rob en Vincent? Wij wachten en wachten en nog eens wachten, toen besloten we een stukje terug te rijden. Echt terug kon niet, je moest rond rijden, om de sluis heen. Daar stond keurig de familie Bruinstroop voor het stoplicht te wachten, en we zagen aan hun gezichten dat ze er geen touw aan konden vastknopen dat ze ons tegenkwamen. Eerlijk gezegd moesten wij verschrikkelijk om die verbaasde gezichten lachen en het spijt ons nu dat we niet gestopt zijn om de situatie uit te leggen. (het is goed met ze afgelopen, ik kwam ze weer tegen in Nieuwerbrug) Rob en Vincent hadden een eet/drinktentje ontdekt waar al meerdere Cadillacs geparkeerd stonden en vonden het hoog tijd om even 'vaste grond onder de voeten te hebben'. Wij hadden natjes en droogjes bij ons en reden door.
Bij de tussenstop was het even goed kijken waar de parkeerplaats was, maar daarna konden we het eethuisje binnen. Het duurde niet lang of ook Rob en Vincent kwamen binnen. Onze zoon Ian steeg bijna op van enthousiasme toen hij pappa weer zag. Natuurlijk moesten we weer verder na verloop van tijd, dus instappen maar weer. Wij reden met een clubje waar Bernadette en Wim voorop reden, en ik kan goed lezen en puzzelen lukt ook best, maar ik heb op heel die routebeschrijving nergens "Schiphol" zien staan! Toch reden we langs Schiphol, heel dichtbij want we zagen en hoorden ze over ons heenkomen richting landingsbaan. Ra ra ra hoe kan dat? Bernadette vertel!

Op een gegeven moment door al die stoplichten raakten we de rest kwijt. Oké, niet in paniek raken rustig doorrijden en goed opletten. (Tja die route beschrijving daar kon ik niets meer mee, daar had ik al een vliegtuigje van gevouwen.) Rustig reden we door, ondertussen kregen we het een beetje warm want John had geen kaart van Nederland in de auto! Natuurlijk lieten we niets merken want met 3 kinderen in de auto wil je geen paniek in de tent. En ineens op een kruising, komen daar van rechts Bernadette en Wim en handlangers aan. Pfieuw!!
Alsof er niks gebeurd was reden we achter de stoet aan. Uiteindelijk na een leuke rit met aangenaam weer (?) (weet ik eigenlijk niet meer, het was gewoon gezellig) kwamen we aan in Nieuwerbrug.
Nog even wat drinken en op naar Elburg, want blijven eten zag ik nog even niet zitten met de kinderen en met name Ian van ruim 1.

Floor bedankt voor deze gezellige, leuke rit. En iedereen tot gauw weerziens!!!

Groetjes, Linda Heinhuis

“Over 10 jaar doet Cadillac helemaal mee in het Europese premium segment”

Een interview met Cadillac Europe vice-president Sales & Marketing

door: Liekele de Boer

Dhr. O. de Bruijn.(archieffoto)

Zoals u in de vorige Standard heeft kunnen lezen, heeft Kroymans Corporation uit Hilversum Cadillac Europe B.V. opgericht. Momenteel is Cadillac Europe gevestigd in Houten, langs de A27 in het voormalige Jaguar-hoofdkantoor. In voorjaar 2005 zal het Cadillac Experience Center aan de A2 bij Breukelen klaar zijn, zodat de mensen van Cadillac Europe hun intrek kunnen nemen in het Europese hoofdkantoor wat in hetzelfde gebouw als het Nederlandse Experience Center gevestigd zal worden.

Ik had eind september een uitgebreid gesprek met dhr. Olaf de Bruijn, Vice President Sales & Marketing van Cadillac Europe. Vanaf 1 maart ben ik bezig met mijn afstudeerstage bij Cadillac Europe in het kader van mijn studie International Business. Ik hoop jullie zo goed mogelijk op de hoogte te houden van de activiteiten van Cadillac Europe.

General Motors en Kroymans Corporation is een goede match voor de verkoop en distributie van Cadillac in Europa. Kroymans Corporation heeft ervaring in het luxe segment en is geen vreemde voor GM. Kroymans Corporation importeert ook Saab (100% dochter van GM) en een heel aantal Saab en Opel dealers vallen ook onder Kroymans Corporation.

Tijdens de besprekingen in Detroit over de toekomst van Cadillac in Europa was dhr. De Bruijn onder de indruk van de gedrevenheid waarmee de Amerikanen, en dan in het bijzonder Mark LaNeve, Cadillac General Manager in Detroit, over Cadillac spraken. Ik heb hier zelf ook iets van mee kunnen pikken tijdens mijn Detroit-reizen en sommige lezers die naar de Grand National 2002 zijn geweest zullen ongetwijfeld bekend zijn met dit fenomeen.

De Bruijn is ervan overtuigd dat Cadillac over 5 jaar volledig meedraait in het luxe segment van de Europese automobielmarkt. Hoe denken zij dat te kunnen bereiken?

Cadillac Experience Centers
In het Cadillac Experience Center moet de potentiële Cadillac koper de complete Cadillac merkbeleving krijgen. Hoe is die? De meeste lezers van dit blad kennen deze beleving maar al te goed. Als aankomend Cadillac rijder zou ik graag geïnformeerd willen worden over wat voor U de Cadillac beleving nou eigenlijk inhoudt. Volgens Cadillac Europe is het de wereld van Cadillac, enerzijds het Cadillac-erfgoed, met haar rijke historie, maar anderzijds ook technologische vernieuwingen en uitgesproken onderscheidende design. Cadillac wil weer de “Standard of the World”, worden. Ook de Amerikaanse afkomst zal onderdeel uit maken van de merkbeleving.
Cadillac Europe mikt dan ook op de mensen die iets met Amerika hebben. De verwachting is dat de Cadillac kopers hoger opgeleide, extraverte individualisten zijn die stevig in hun schoenen staan en niet bang zijn zich te onderscheiden met hun wagen. Uiteraard dienen ze wel een bovengemiddeld inkomen te hebben. Nu begrijp ik ook waarom ik me ook tot nieuwe Cadillacs aangetrokken voel! Wellicht zal een substantieel deel van deze kopers zelfstandig ondernemer zijn. Cadillac Europe wil 25 experience centers in Europa realiseren, waarvan 10 in eigen beheer. De overige experience centers zullen in samenwerking met nationale partners in de desbetreffende landen opgezet worden. Daarnaast zullen vele Cadillac dealers in Europa blijven bestaan en het dealernetwerk waar nodig uitgebreid worden.

Nieuwe Cadillacs
Cadillac heeft heel wat in zijn mars om de mensen in een Cadillac te krijgen. De CTS is 2e in zijn klasse geworden bij de kwaliteitsindex van het toonaangevende bedrijf JD Power and Associates. Maar er is meer nodig. De kwaliteit moet echt kunnen concurreren met Europese en Japanse rivalen. En dat zal ze lukken. De nieuwe “Grand River” fabriek in Lansing Michigan waar de CTS en SRX en binnenkort ook de STS geproduceerd worden is een van de meest efficiënte autofabrieken van Amerika.

Cadillac is zich echt bewust van de moordende concurrentie, en wil nu de slag niet missen. Daarom is de komst van de STS in de V.S. een half jaar uitgesteld om de wagen verder te ontwikkelen, en volgens Businessweek om hem aantrekkelijker te maken dan de BMW’s nieuwe 5 serie. De STS wordt gebouwd op hetzelfde Sigma-platform als de CTS en SRX. Het interieur zal superdeluxe zijn met veel hout en aluminium. De nieuwe STS zal in 2005 naar Europa komen. Op de autoshow van New York in april 2004 is hij te bewonderen. Nog even geduld dus. Tot dat moment blijft de STS leverbaar. De SRX en XLR komen dit jaar wel naar Europa, waarbij de XLR in kleine aantallen vooral een imagebuilder zal zijn. Op de stand van Cadillac/Chevrolet/Corvette op de autosalon in Brussel in januari stonden de SRX en de XLR al te pronken. In de V.S. is een enorme vraag naar Cadillacs, hopelijk zal hetzelfde in Europa plaats gaan vinden.

In het Amerikaanse autotijdschrift Car and Driver (november 2003) heeft de SRX een vergelijkende test gewonnen in de categorie luxury SUV's. De rijpositie, de effectieve ruimte, de motoren, de automatische bak, handelbaarheid, bediening en de "station-wagon"-look werden geroemd. Ruimte voor verbetering bij de nieuwe Cadillacs is de afwerking en materiaalkeuze in het interieur, waarbij de Cadillac een paar punten liet vallen ten opzichte van de Duitse concurrentie. De SRX zal binnenkort in Europa geïntroduceerd worden.

De XLR won brons in een vergelijkende test in hetzelfde tijdschrift (oktober 2003).
Deze 3e positie is behaald door: +prachtige motor en bak +rijkwaliteit +aparte styling +enige Amerikaanse auto in zijn klasse. Maar ook - veel windgeruis - geen bagageruimte achter de stoelen - geen bagageruimte over bij top-down - water in de kofferbak na een regenstorm. Hopelijk worden hier en daar aanpassingen gemaakt om de problemen te verhelpen. Het blijft een "head turner" (letterlijke vertaling: hoofdomdraaier) en een prachtige imagebuilder voor ons merk. De Europese introductie heeft in maart plaatsgevonden.

Of de Escalade via Cadillac Europe de Atlantische Oceaan zal oversteken is nog onzeker. Momenteel is er wel wat grijze import van deze schitterende Full-Size SUV, er hangen wel prijskaartjes aan van rond de 80.000 Euro inclusief BPM en BTW. Voor de Cien zijn overigens geen productieplannen. Er gingen in november geluiden op dat de CTS V-series met een 400 pk V8 motor niet naar Europa zal komen, aangezien de modificaties voor een Europese goedkeuring te kostbaar zouden zijn. Dhr. De Bruijn wist mij mede te delen dat daarover het laatste woord nog niet gezegd was. De CTS-V is een monstersedan met 400 pk, evenveel als de vorige BMW M5, wat tot nog toe de snelste productiesedan was. Maar de Cadillac gaat in 4,8 seconden naar de 100 km/u, terwijl de BMW het nakijken heeft met 5,3 seconden voor deze sprint. En daar is Cadillac trots op. Het Amerikaanse tijdschrift Vision van dit najaar meldt dat de CTS-V de snelste van de snelle is en dat het een serieuze opponent is van zijn Europse tegenhangers. Wij hopen nu dat de CTS-V het vuur aan de schenen legt van deze Europeanen op Europese bodem.
In de VS is de 3.6 V6 met 255 pk en variabele kleptiming leverbaar geworden op de CTS. Nieuw in de VS is de CTS Sport, met dezelfde 3.6 V6 motor die dankzij een mechanische compressor 300 pk levert. De afstemming van het onderstel en de remmen komen van de CTS-V. Waarschijnlijk komen deze uitvoeringen niet naar Europa en blijft de CTS leverbaar met de 2.6 181 pk en 3.2 218 pk V6 motoren.

Gelukkig voor Cadillac was 50% van de kopers eerst berijder van een niet-General Motors voertuig alvorens ze kozen voor een CTS. Meestal waren het mensen die eerder een Honda, Toyota of Nissan reden. Ook in Europa zal Cadillac vooral verkocht worden aan kopers die uit andere merken komen. De verwachting is evenwel dat deze kopers niet van Japanse maar vooral van de Europese premium merken zullen komen.

Compacte luxewagen en diesel?
Maar er is meer nodig. In Europa begint het premium- ofwel luxesegment niet bij een auto van formaat CTS. Nee, dan hebben we het over een kleinere auto in de lijn Audi A4, BMW 3-serie, Lexus IS serie, Mercedes C-klasse, Saab 9-3, Volvo S40/S60. Om volledig mee te kunnen doen in het luxesegment hoop ik dat Cadillac ook een wagen van dit formaat gaat aanbieden. Of dit voor Cadillac haalbare kaart is wordt momenteel onderzocht. Daarnaast wordt er ook gekeken naar het dieselsegment, aangezien er nogal wat veelrijders zijn in de luxe klasse, die graag dieselen. Daarmee zou Cadillac een graantje mee kunnen pikken van deze markt. GM-Isuzu-Opel-Saab heeft een verfijnde 3 liter turbodiesel motor met 175 pk en een koppel van 350 NM op stal staan, welke we wellicht ooit na enige modificaties in een Cadillac terug zouden kunnen zien. Het zou het Cadillac-rijden aardig goedkoper kunnen maken wanneer je veel rijdt.

Cadillac vermaak
Erg vermakelijk zijn de Amerikaanse TV-spotjes van Cadillac, welke te bezichtigen zijn op www.Cadillac.com. Sommige van deze spotjes bevatten heel aardige verwijzingen naar Cadillac's rijke historie om moderne Cadillacs aan te prijzen. Ik ben benieuwd of deze spotjes binnenkort ook onze kijkbuizen gaan verfraaien. Hou www.CadillacEurope.com in de gaten voor het laatste nieuws over Cadillac in Europa.

Niet alleen Cadillac
Onder de verantwoordelijkheid van Cadillac Europe valt ook de import van de Chevrolet. Momenteel zijn dat de Corvette, Trailblazer SUV, Tahoe SUV en de Transport MPV. Op termijn komen de laatste 3 voor Europa te vervallen waardoor de Corvette overblijft.

Succes
Ik zal mijn best doen om de lezers op de hoogte te houden van de ontwikkelingen bij Cadillac Europe. Namens de Cadillac Club Nederland wens ik Cadillac Europe heel veel succes en plezier toe met deze uitdagende operatie!

Voor vragen, opmerkingen of ideeen kunt u mij bereiken op Lde.Boer@Net.hcc.nl of 0615-056085.

IMPORT EXPORT

HAGEMAN U.S.A. PARTS

Raybestos The best in brakes

BRAKE SPECIALISTS

Main - office:
Diederichslaan 1
3971 PA Driebergen - Holland
Phone nr.: 031 (0) 343 517 888
Fax : 031 (0) 343 514 344

U.S.A. - Parts Warehouse:
Sterkenburgerlaan 65a
3941 BD Doorn - Holland

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
BRAKE ROTORS AND DRUMS
BRAKE BOOSTERS
BRAKE CALIPERS
BRAKE CABLES
BRAKE HOSES
MASTER CYLINDERS
WHEEL CYLINDERS
DISC HARDWARE
HOLD DOWN KITS
CLUTCH MASTER CYL.
CLUTCH SLAVE CYL.
HYDRAULIC KITS

CLUTCH DISCS AND COVERS
COIL SPRINGS
DRIVE SHAFTS
FILTERS
FUEL PUMPS
GASKETS
INGNITION PARTS
MULTI GROOVE BELTS
RADIATORS
SHOCK ABSORBERS
STARTERS / ALTERNATORS
SUSPENSION PARTS
WATER PUMPS
WHEEL BEARINGS

Visit our website: *www.hageman-usparts.com*
Email: *sales@hageman-usparts.com*

Het echte lakwerk

Na het laswerk te hebben behandeld komen we nu bij de afwerking. Bij het artikel over een noodreparatie is hiervan al een gedeelte behandeld. Nu wil ik er wat dieper op ingaan echter zonder volledig te kunnen en willen zijn. Nu is het niet zo dat u na het lezen van dit stukje kunt zeggen dat u nu spuiter bent, daar komt veel meer voor kijken. Zowel milieutechnisch als ervaring.

De eventuele plamuurplekken strak schuren, dit gebeurd van uit het midden van de plamuur en niet vanaf de zijkant naar het midden toe. Zou dit wel gebeuren dan tekent zich de plamuurplek af onder de laklagen doordat de plamuur als het ware “opstroopt”.

Hierna brengen we over het vers geschuurde plaatwerk een etsprimer aan, dit product vreet in op het metaal. Het kale plaatwerk dient de omgevingstemperatuur te hebben, evenals de lakproducten. Lucht condenseert snel op staalplaat en roest direct zonder dat het effectief zichtbaar is. Roest mag beslist niet onder een laklaag, het roest hoe dan ook verder.
Na droging van ca.20min., maar niet langer dan ca.30min. wordt de epoxyprimer aangebracht. Etsprimers bevatten zouten voor de hechting. Zouten trekken echter vocht aan, daarom mag er geen condens op het kale plaatwerk zijn en mag de omgevingslucht geen reactie aangaan met de etsprimer. Wachten we te lang dan kan later het uitdampen van het vocht zorgen voor blaasvorming tussen het laksysteem en de etsprimer.

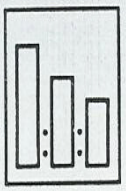
Zijn er nog lakdelen aan de auto waarvan niet bekend is op welke basis deze lak is, synthetisch of 2k polyurethaanacrylaat, dan brengen we 2 dunne lagen epoxyprimer aan met een tussentijd van ca. 5min. De lagen mogen er doorschijnend en wolkerig uitzien. Deze lagen fungeren als isolatielaag.

Eventueel kunnen we tussen de epoxylaag en de vulgrond de carosseriekit aanbrengen. Na een uitdamptijd (of droogtijd) van ca. 1 uur brengen we de vulgrond aan, deze kunnen we op een aantal manieren aanmaken, zie afgebeeld productblad.

Als spuitplamuur kunnen we nog lichte oneffenheden als krassen en putjes nog wegwerken.
Vullende grondlaag, voor stevig schuurwerk
Primer surfacer, voor licht schuurwerk
Nat op nat grondlaag zonder tussenschuren. Nat op nat moet je ruim zien, zouden we dit letterlijk nemen dan “zwemt” de grondlaag op in de kleurlaklaag. Dit wordt dan een bont geheel. Dus feitelijk is de grondlaag stofdroog (= stof hecht zich niet meer aan de laklaag) maar niet volledig doorgehard.

Verder zien we een aantal begrippen op het productblad op de volgende bladzijde, zoals potlife. Dit is de tijd dat de lak nog verwerkbaar is. Na deze tijd dikt de lak snel in. (geleren).
Spuitviscositeit: Dikte van het lakmengsel dus inclusief verharder en eventuele verdunning. Hoe hoger het getal hoe dikker de lak en omgekeerd. Dit kunnen we meten met een DINcup4. Dit is een beker met een inhoud van 100cc en een opening van 4mm². Door het aantal seconden te tellen totdat de beker leeg is, geeft de viscositeit aan.
Spuitopening, hiervoor zijn diverse benaming zoals sproeier en nozzle. Het getal geeft de opening aan in mm². Bij een grotere opening is de verneveling grover waardoor meer oplosmiddel wordt vastgehouden in het lakproduct, maar het spuiteffect zal ook grover zijn het zgn. sinaasappeleffect, echter bij “dikkere” lakmengsels kunnen wij niet zonder grote opening. Deze lakmengsels zijn vaak sneldrogend, blijven ook beter “staan” en zijn over het algemeen grondlakken.
Bij kleur- en eindlakken (base- en topcoatings) kunnen we naar een kleinere opening. Deze lakken dienen in dunne lagen met tussen posen van een aantal minuten over elkaar heen aangebracht te worden. Dit gaat dus niet met een grote opening daar anders de lak gaat “lopen” en we de kans hebben op zakkers of gordijnen. Dus met een kleinere opening raken we tijdens het transport van spuitopening naar object al wat oplosmiddel kwijt waardoor de lak zich sneller vast zet op het object. Deze lakken worden op een lage

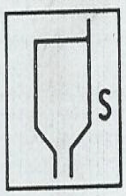
GEBRUIKSAANWIJZING



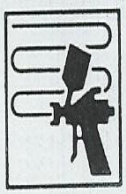
	SPUITPLAMUUR	VULLENDE GRONDLAAG	PRIMER SURFACER	NAT-OP-NAT GRONDLAAG
Mengverhouding	Koba 5v Harder 1v	Koba 5v Harder 1v Verdunner 0.5 v	Koba 5v Harder 1v Verdunner 1v	Koba 1v D800 1v Harder* 1v Verdunner 1v

Selectie Harder en Verdunner	*Temperatuur*	*Harder*	*Verdunner*
	Tot 18°C	D803 MS Snel	D808 Snel
	18-25°C	D841 MS Standaard	D866 Grondlaagverdunner
	25-35°C	D861 MS Langzaam	D812 Trage verdunner
	Boven de 35°C:	D861 MS Langzaam	D869 Zeer traag

Nota : Wanneer Koba Plus of Koba 2K 5+1 nat op nat worden gebruikt, is het van groot belang om zowel in de grondlaag, als in de aflak dezelfde harder te gebruiken.

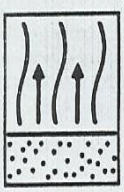


	SPUITPLAMUUR	VULLENDE GRONDLAAG	PRIMER SURFACER	NAT-OP-NAT GRONDLAAG
Potlife /20° C	30 minuten	35 minuten	45 minuten	45 minuten
Spuitviscositeit	55-60 sec DIN4 / 20° C	35 - 40 sec DIN4 / 20 °C	25 - 30 DIN4 / 20° C	14 - 16 sec DIN4 / 20° C
Spuitopening :				



Bovenbeker	1.8-2.0 mm	1.8 mm	1.6 mm	1.6 mm

Onderbeker	nvt	2.0-2.2 mm	1.8 mm	1.8 mm
Druk	4 bar	4 bar	4 bar	4 bar
Aantal lagen	3	3	2 - 3	1 - 2



Uitdamptijd bij 20°C :				
-tussen 2 lagen	15 minuten	10 minuten	10 minuten	15 minuten
-vóór het stoken	niet stoken	niet stoken	10 minuten	nvt
-vóór het aflakken				15 minuten

viscositeit verspoten en zijn vaak trager van droging om een betere vloeiing en daardoor strakker resultaat te verkrijgen. Onder- en bovenbeker pistool spreekt eigenlijk voor zich. Bij een bovenbeker werkt de zwaartekracht mee aan het transport van de verf binnen het pistool. Bij een onderbeker wordt dit gerealiseerd door de spuitdruk, vandaar dat dikkere lakmengsels niet met een onderbeker verwerkt kunnen worden.
De druk waarmee wordt gespoten is ca. 4 bar. Bij het oude type spuitpistool was de uitgaande druk nagenoeg gelijk aan de ingaande druk, bij High Volume Low Pressure wordt de ingaande druk binnen het pistool terug gebracht met ongeveer 75%, 4 bar wordt ca. 1 bar. Voordelen zijn hoger rendement, dus meer lak op het object. Minder luchtwervelingen tijdens het spuiten, waardoor minder kans op los komend stof. Minder geluid. Dit breekt veel spuiters, welke gewend zijn aan het oude systeem, op. Deze spuiters werken op gehoor waardoor de druk te hoog wordt opgeschroefd en het gunstige effect van HVLP-spuiten verloren gaat. De afstand tot het object bedraagt ca 25cm, dit is ongeveer de afstand tussen pink en duim.(bij gespreide vingers). Deze afstand tijdens het spuiten zoveel mogelijk constant zien te houden. Dit betekend dat het pistool steeds loodrecht ten opzichte van het object wordt voortbewogen. Gaan we met een “zwaaiende” beweging over het oppervlak dan zal in het midden meer en aan de zijkanten minder verf worden aangebracht. Bij metallic kleuren zorgt dit voor een niet gelijkmatige kleur. Laagdikte, de hoeveelheid lucht ten opzichte van de hoeveelheid verf zorgt voor de uiteindelijke kleur. Bij meer lucht zal het metallicdeeltje meer aan het oppervlak in de verffilm liggen, waardoor de kleur lichter, grijzer wordt. Omgekeerd, dus meer verf, wordt de kleur donkerder. Zo blijkt maar weer dat ook de techniek van belang is voor het uiteindelijke lak- en kleurresultaat.

Verder met het systeem. Nadat we de vulgrond geschuurd hebben, voor iedere schuurbewerking een controlelaag aanbrengen. Voor deze controlelaag kunnen we vuile verdunning, verdunning of aceton met een kleurmiddel gebruiken. Aceton verdient mijn voorkeur, dit middel is zeer vluchtig waardoor het niet invreet op de vorige laklaag. Het laat zich daarom licht uitschuren. Deze methode’s worden aangebracht met een spuitpistool. Verder is er een methode met een droog grafiet-achtig controlemiddel welke door middel een soort schuimrubber spons wordt

aangebracht. Als het oppervlak goed vlak is zal al het zwart weggeschuurd zijn. Bij gewelfde vlakken, hol of bol, wordt diagonaal geschuurd. Bij holle vlakken bevestigen we het schuurpapier niet recht op de schuurvijl, aan de zijkanten en de achterkant laten we het schuurpapier ca. 1 cm. Uitsteken. Dus aan de voorzijde blijft het schuurpapier 1cm. Binnen de schuurvijl. Zouden we dit niet doen dan snijd het schuurpapier zich in de lak of plamuurlaag en krijgen we een geschuurde laag met gleeën.

Schuren van de grondlagen kunnen we op 2 manieren doen, zowel droog als nat(waterproof). 2k spuitplamuur beslist niet nat schuren, zoals eerder aangegeven is dit product hygroscopisch en zal water opnemen met alle nadelige gevolgen van dien. Droogschuren doen we met korrelgrootte P360-P400 en voor waterproofschuren gebruiken we grofweg gezegd 2 maal zo fijn, dus P600-P800. Waterproofschuurpapier enige tijd in goed warm water leggen. Hierdoor wordt het papier taaier en blijft veel langer scherp.

#Hierna worden eerst de sponningen voor gespoten met de basecoat (in een 2 lagen systeem, dus met blanke aflak) of met aflak in de juiste kleur. Overspray, dit is lak wat is uitgewaaierd op oppervlakken waar wij het niet willen hebben, schuren we weg. Hierna plakken we de sponningen af. Dit doen we om spuitnevel wat tussen afhangnaden doorkomt te voorkomen. Waarna het geheel wordt afgespoten. Voor het verkrijgen van een nog strakker resultaat, kunnen we na volledige doorharding van het laksysteem(meestal een week of 3) de blanke topcoat waterproof schuren met P2000-P2500. Aan het water voegen we een scheutje afwasmiddel toe, dit zorgt ervoor dat het schuren veel makkelijker gaat. ***DOE DIT NOOIT MET WATERPROOF SCHUREN IN DE VOORBEWERKING.***
In afwasmiddel is paraffine verwerkt, dit zorgt dan weer voor prachtige effecten in de kleurlak. Dacht’t niet.
Vervolgens polijsten met de juiste middelen. Dit is een hoofdstuk apart, daarover later meer.

Martin Meijer

Zal het een droom blijven???

Door Isidoor Nieuwlandt

Dit is het verhaal van een oldtimer die ik waarschijnlijk nooit zal bezitten…of toch??

Het gaat over een 1935 Cadillac (mijn geboortejaar) en dan nog wel liefst een donkergroene cabriolet met een geel biesje èn spaakwielen.

Járen terug kreeg ik van een Nederlandse vriend een seintje dat er een '35 Cabrio te koop was bij een handelaar in Eindhoven, maar tegen dat er ik was bleek de wagen al verkocht te zijn aan vrienden... terug naar af dus.

Nog véél vroeger wist ik er nog één staan, spijtig genoeg zat niet alleen de motor rotsvast maar was de wagen daarenboven ook helemaal te restaureren. Na uren praten -om niet te zeggen bijna bedelen- met de eigenaar over de prijs, kon die mij uiteindelijk alleen maar zeggen dat hij verkocht aan de meestbiedende. Niet écht mijn ding voor een "total restoration".
Achteraf vernam ik via derden dat de wagen terug naar Frankrijk gegaan is en bij mijn weten nog steeds niet gerestaureerd.

Ik ken ook een paar prachtige '35 cabriolets in de Pre50 American Car Club in Engeland, waarvan er één zéér mooi origineel zou zijn en de andere gerestaureerd. Spijtig genoeg zijn ze alsnog niet te koop, het feit dat ze het stuur rechts hebben zou ik er desnoods nog bijnemen.

Nog véél vroeger - dat moet in 1958 geweest zijn- hoorde ik al over een '35 Caddy Cabriolet die ergens in het Brusselse zou staan. Toen mijn vader in diezelfde periode een (bijna) nieuwe 1957 Ford Fairlane 500 Town Sedan kocht bij een grote dealer in Brussel, polste ik de verkoper naar die wagen, maar die was niet erg behulpzaam en deed mijn vraag af met het statement dat dit een
"moeilijke ingewikkelde zaak was" waarover hij wèl al gehoord had, maar géén details kende (of misschien niet kwijt wou…).

Vandaag, 45 à 46 jaar later, ken ik alle details, maar ik kan er -voorlopig- nog niets praktisch mee aanvangen.

Hier gaat een deel van het verhaal: Op een oldtimer meeting een paar maanden geleden in St. Petersburg - Florida kom ik aan de praat met een 95 jarige man die op een vouwstoeltje naast een '35 Cadillac Phaeton zit. Ik vertel hem dat ik Belg ben en hij antwoordt met een nogal Brussels accent "Gaai zaait hier nie allien zulle bruai. Ik zèn van Meulebaik!" Blijkt dus dat hij ook Belg is die na de oorlog emigreerde naar Canada en die na een succesvolle carrière op pensioen ging naar Florida.

Dus wie weet….

LPG inbouw station

Gebr. van Orsouw

- RDW erkend!
- LPG in uw Cadillac v.a. € 1.020,-
- Incl. RDW keuring
- Inbouw in 1 dag mogelijk

Lodewijkstraat 10
5652 AC Eindhoven
Telefoon: 040 - 251 93 88
Fax: 040 - 251 49 48
www.gebrvanorsouw.nl

Even voorstellen...

Wij zijn Nicole en Wim Kessels en hebben een hond en kat. Mijn vrouw is huisvrouw en ik werk als beveiligingsbeambte bij Securitas. Sinds 20 oktober 2003 zijn wij in het bezit van een beige Cadillac Coupe DeVille uit 1972. Wij hebben deze auto gekocht bij het bedrijf Hofstad-Classics in Wateringen, die eigenlijk zijn afspraken niet nagekomen is. Zij hadden beloofd dat de auto een onderhoudsbeurt zou krijgen voordat deze afgeleverd zou worden. Hier was niets van terug te vinden. Bij dit bedrijf kom ik dus niet meer. De onderhoudswerkzaamheden laat ik doen bij garagebedrijf van de Zeijden doen, omdat de eigenaar een vakman is en de prijzen zijn niet hoog.

Kort nadat wij de auto in ons bezit hadden bleek dat de dynamo niet correct werkte. Hierop heb ik de auto naar de garage gebracht voor controle. Na circa 1,5 week kreeg ik een telefoontje dat de auto klaar was. De dynamo was zover versleten dat de garage er een andere dynamo in heeft gezet die zelfs 14 volt levert. Om de oude dynamo te repareren zou een vermogen gaan kosten. De buitenplaat die vervangen moest was alleen al € 200, over het binnenwerk nog maar niet te spreken. Verder lag de bedrading los op het motorblok. Dit is ook door de garage geïsoleerd. Totale kosten: € 160.

Toen kwam het volgende. Ik had een afspraak met de garage gemaakt voor een volledige onderhoudsbeurt, Bodem tectyleren, deurslot nalopen enz. Op de dag dat ik de wagen na mijn werk langs zou brengen, had ik wederom startproblemen. Volgens de ANWB waren de bougies er niet best aan toe. Met veel geluk ben ik bij de garage aangekomen. Daar aangekomen bleek het alarm ook niet juist te functioneren. Zodra je het alarm inschakelde ging hij af.

Na ongeveer 3 weken is de auto rijklaar gemaakt. De bougies, de verdeelkap en de puntjes zijn vervangen. De totale kosten € 210. De bougiekabels gebeurt in het nieuwe jaar. In het nieuwe jaar moet de auto tevens terug voor het nakijken van het alarm en de verdere werkzaamheden. Dit alarm wordt nagekeken door een kennis van de garageeigenaar omdat er geen schema's of andere documenten beschikbaar zijn. De verkoper had deze namelijk niet in zijn bezit.
Op 30 december jongstleden bleek de kachel lek te zijn.

Voor de rest is het een fantastische wagen, een jongensdroom is werkelijkheid geworden. De auto rijdt goed en ziet er perfect uit, alsof hij zo uit de showroom komt.

De verzekering was ook een geval apart. De meeste verzekeraars eisen dat de oldtimer een tweede auto is. Na lang en veel zoeken op internet ben ik via GIO adviesgroep bij AXA terechtgekomen. Ik heb nu een oldtimerverzekering met WA + beperkt casco. De auto moest alleen opnieuw getaxeerd worden omdat het taxatiebedrijf van de verkoper niet aangesloten was bij de verzekeringsmaatschappij. Dit bedrijf had de auto getaxeerd op €12.500. Het taxatiebedrijf van AXA heeft de auto getaxeerd op € 9.000.

Nicole en Wim Kessels
's-Gravenhage.

De aanschaf van mijn ‘81 Fleetwood op Ebay

Het ongelofelijke relaas over innige vreugde en intens verdriet

Zoals velen van jullie weten, rijd ik al enige jaren met veel plezier rond in mijn ‘85 Eldorado Biarritz Convertible. Is niet het uiteindelijk ideaal van veel Cadillac liefhebbers “ooit eens” een cabrio te bezitten? Welnu, stel je hebt die fantastische cabrio en vervolgens kruipt het Cadillacbloed waar het niet gaan kan. Dan zoek je naar iets anders, iets nieuws, dat zich in je droomvoorstellingen heeft vastgezet zoals een splinter in je huid en het laat je niet meer met rust.

Paardenkoetsen

Dat was voor mij het model ‘80-’92 Fleetwood Brougham. Zo’n klassieke elegantie, zo’n statige uitstraling, zo’n teruggehouden distinctie….. De rechtopstaande achterruit, de bijna verticale daklijn bij de C-stijl, het roept allemaal de herinnering op aan klassiekers uit de gangsterperiode van de jaren ‘20-’30 van de vorige eeuw. En sterker nog: als je goed kijkt kun je zien dat de voorname uitstraling van die dakpartij is terug te voeren op de lijnwerking van oude paardenkoetsen!

Foto 1: De C-stijl (hier D-stijl) bij de achterruit van deze ‘31 Fleetwood staat net zo verticaal als van de ‘80-’92 Fleetwood, met net zo’n chique, klein achterruitje!

Foto 2: De ‘81 Fleetwood, ook met zeer verticaal chique, klein achterruitje.

En ook de grille van deze generatie Fleetwoods mag er wezen! De grille staat naar voren in V-vorm, aan beide zijden geflankeerd door de rechthoekige koplampen. De motorkap is in het midden verhoogd in een “power-dome” (zo noemen ze een verhoging in de motorkap die de indruk moet wekken van een enorme motorpartij) met aan weerzijden van de verhoging duidelijk aanwezige spatborden, die nu weer eens niet één geheel vormen met een vlakke motorkap, zoals dat in de jaren ‘59 t/m ‘64 het geval was. In die periode was de motorkap één geheel met de spatborden, waardoor de smalle grille - hoewel natuurlijk zoals bij Cadillac hoorde een “egg-crate” design - een soort brede grijns vertoonde. Vanaf eind jaren ‘60 werd die smile-grille vervangen door een zwaarder, klassieker aandoend geheel. En die culmineert in de styling van de ‘80’- ‘92 Fleetwood Brougham.

Foto 3: Een ‘35 V12 Town Sedan heeft een grille in V-vorm, met horizontaal thema. Op de schouderlijn loopt een chroom-bies van voren naar achteren.

Foto 4: In de grille van deze ‘84 Fleetwood zien we hetzelfde: V-vorm en horizontaal thema! En ook hier loopt op de schouderlijn een chroom bies van voren naar achteren!

Scheepsanker

Tijdens mijn vakanties in Californië eind jaren ‘90 had ik al likkebaardend naar dit type Cadillacs uitgekeken, maar besloten dat ze eenvoudig te onhandelbaar groot voor mij waren. Vandaar dat ik toen in 1997 in Monterey die ‘82 Eldorado Coupe kocht om mee op vakantie te gaan en daarna mee naar Nederland te nemen. Dat was een leuke auto, niet zo vreselijk groot, ook zeer klassiek van uitstraling en met een lekker lange motorkap met op de voorplecht het embleem met de lauwerkrans dat zachtjes op en neer deinde…….. Totdat ons aller Koen mij opmerkzaam maakte op dezelfde auto, maar dan ‘85 cabrio die te koop stond op www.marktplaats.nl En toen was ik verkocht, want een Biarritz cabrio leek mij- en was ook het absolute einde. De coupe werd ingeruild voor de cabrio en ik was volmaakt geluk-

Foto 5: De '82 Eldorado die ik in Monterey kocht en naar NL verscheepte. Niet zo'n slagschip en dus handelbaarder.

Foto 7. Deze '84 Fleetwood Coupe fotografeerde ik in 2002 in Detroit voor het Hyatt hotel. De eigenaar was bereid hem aan mij te verkopen. Maar vanwege de 4.1L aluminium V8 durfde ik niet.

kig. Het was dezelfde auto, met hetzelfde dashboard, dezelfde knopjes… nou ja, behalve dan dat knopje om het dak te laten verdwijnen!

Foto 6: De huidige '85 Eldorado Biarritz Convertible.

Maar nu ik eenmaal die heerlijke Biarritz heb, merk ik ook de nadelen. Punt één: ik durf hem nooit buiten het zicht te parkeren, uit angst dat een of andere malloot met zijn stiletto door het stoffen dak gaat, of de emblemen in zijn zak steekt (die bij mijn wagen ook nog goudkleurig zijn!) Punt twee: ik wil ook in de winter Cadillac rijden en een cabrio is toch wat gevoeliger voor het natte Hollandse winterweer. Punt drie: over "gevoeligheden" gesproken, mijn '85 Biarritz convertible heeft dat overgevoelige 4.1L Digital Fuel Injection aluminium blok, waar je wel mee uit moet kijken. Ik schreef al eerder, dat wie met die motor even op en neer naar Barcelona wil blazen, solliciteert naar een peperdure ruilmotor-transactie. Sterker nog: in het clubblad van de Cadillac LaSalle Club in Amerika, (waarmee onze CCN is geassocieerd), was onlangs te lezen dat deze motor maar voor één ding deugt. En dat is gebruikt te worden als scheepsanker, op de bodem van de oceaan…..

Om een lang verhaal kort te maken: toen ik ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van Cadillac het eeuwfeest in Detroit in 2002 meemaakte, viel mijn oog weer op dat prachtige design van de '80-'92 Fleetwood. Ik zag er een aantal bij het Hyatt Regency hotel, waar zo'n 620 Cadillacs broederlijk vereend, naast elkaar op een enorm parkeertereein stonden. Toen ik vanuit mijn gehuurde Chrysler Neon ook nog een heel oud dametje in het woelige Detroitse verkeer nauwelijks over het stuur van zo'n ambassadeblauw

Foto 8: Deze ambassade blauwe '88 Brougham werd mij vanuit Duitsland aangeboden op het internet. Wel weer met de goede, betrouwbare zware V8 motor, maar…… deze werd pas in 2013 wegenbelastingvrij! Dan is die regeling misschien afgeschaft! Niet gekocht dus.

Fleetwood-slagschip zag kijken, was mijn keuze gevallen: die zou het worden. (Ik bedoel: de wagen; niet dat dametje.) En sinds 2002 ben ik actief gaan zoeken. Maar dat viel niet mee.

Nachttrein

Wat voor mij afviel, waren de modeljaren ‘82 t/m ‘85. Want die hadden datzelfde 4,1L aluminium blok van twijfelachtige reputatie als mijn Biarritz. Ik schreef al in het vorige nummer dat een Eldorado daar nog enigszins mee vooruit komt. Maar een Fleetwood met 4,1L…. dat is vragen om moeilijkheden. De modellen ‘86 t/m ‘92 (‘92 was het laatste jaar!) vielen af om een andere reden: in Amerika te duur en in Nederland moet je er te veel BPM op betalen. Bovendien worden ze nóóit 25-jaar, zodat je nog járen wegenbelasting blijft betalen. Dat vernauwt dus de keus tot slechts twee bouwjaren: 1980 en 1981. Welnu: 1981 viel ook af, vanwege de motor die op 8-6-4 cilinders loopt: een systeem waarbij een computer steeds twee cilinders in- of uitschakelt, al naar gelang de behoefte en wat een vreselijk reparatiegevoelig systeem is. (Zie mijn artikel in de vorige Standard) Bleef over model 1980, maar dat durfde ik ook niet, want dat was het eerste modeljaar van dit type en dan zijn er meestal nog kinderziektes. Toen was de cirkel rond en begon het nadenken over wat het zou worden van voren af aan. En toen zag ik opeens op het Internet in Frans-Zwitserland een ‘79 Seville (Elegante uitvoering) te koop met onwaarschijnlijk weinig kilometers en in absolute nieuwstaat. Zo’n wagen van de ***“bekende-oudere-heer-die-niet-meer-mag-rijden”*** en die er nauwelijks mee heeft gereden en de auto van de hand moet doen. Welnu: ik nam de nachttrein naar Martigny en het bleek allemaal waar. De oude baas haalde mij persoonlijk van het station; de auto was in showroom staat en had altijd verwarmd binnen gestaan en nog nooit een Zwitserse winter gezien. Over de prijs waren we het over de telefoon al eens geworden, want ik reis natuurlijk niet voor niets zo maar met de slaaptrein zuidwaarts. We maakten de exportpapieren in orde en ik bracht de oude eigenaar voor de laatste keer in “zijn” Seville naar huis. Hij en zijn vrouw pinkten de tranen weg bij het afscheid van de wagen en vroegen mij goed er voor te zorgen. Ik begon diezelfde avond aan de thuisreis. Een zalige ervaring, want die wagen reed echt als nieuw. Maar ik was niet zo gecharmeerd van de metallic bruine kleur en ik vond ‘m voor een Cadillac toch wat al te klein. Dat alles speelde zich af in september 2003.

Foto 10: Een dag later, dezelfde auto na een zalige reis over de Autobahn, aangekomen bij mij in de straat.

Kort daarna ging de auto over in handen van een ander clublid, die ‘m heel erg graag wilde overnemen en toen……. zag ik op Ebay een grijs-metallic ‘81Fleetwood Brougham aangeboden die er echt splinternieuw uitzag. ***“Zal wel weer van de Amerikaanse bekende-oudere-heer-die-niet-meer-mag-rijden”*** geweest zijn, dacht ik. Want ook dit verhaal leek te mooi om waar te zijn. Maar aangemoedigd door mijn goed afgelopen Zwitserse avontuur, wat absoluut eerlijk en betrouwbaar bleek te zijn geweest, durfde ik toch de gok te wagen en deed een bod op deze wagen.

Voor degenen die niet vertrouwd zijn met de Internetveiling Ebay, even wat korte informatie. Ebay is dus een veiling op het internet. Om een artikel te bemachtigen, moet je er dus op bieden. Ze veilen werkelijk van alles en dus ook heel veel auto’s en ook Cadillacs. Om jullie een idee te geven: op iedere willekeurige dag worden 700-800 Cadillacs te koop aangeboden, verdeeld over alle bouwjaren. Meest recente bouwjaren, maar er lopen ook heel wat klassiekers tussen door. Van elke auto staat er een uitvoerige beschrijving bij en meerdere foto’s. Soms wel tientallen foto’s per auto, zodat ongeveer elke vierkante centimeter gefotografeerd is en je precies weet van elk krasje en roestplekje.
Een veiling op Ebay loopt een aantal dagen. Je kunt precies zien hoe lang de veiling nog loopt. Binnen die tijd kun je bieden. Als de tijd om is, heeft

de hoogste bieder de wagen. En dan moet je hem ook afnemen. Verstek laten gaan is er niet bij, want de juridische afdeling van Ebay spoort je zondermeer op en dan heb je een heftig proces aan je broek. Maar ook de aanbieder van een artikel kan moeilijk sjoemelen. Je hebt namelijk altijd het “recht” om van te voren je artikel te bezichtigen en er dan pas op te bieden. Als de auto dan veel te rooskleurig is beschreven en het blijkt een wrak te zijn, kan de kandidaat koper op Ebay - en voor de hele wereld leesbaar - de verkoper een onvoldoende rapportcijfer geven! En dat kleeft aan je. Zo’n man kan nooit meer iets op Ebay aanbieden. Omgekeerd: heb je iets op Ebay verkregen dat eerlijk en objectief is beschreven en het artikel klopt met de werkelijkheid, dan kun je als koper de aanbieder een hoog “rapportcijfer” geven, waardoor de persoon in kwestie veel makkelijker op Ebay spullen kan aanbieden en verkopen. Er zit dus een soort morele toetsing bij, van zowel de verkoper als de bieder. En dat houdt het zaakje in evenwicht. Maar er zijn natuurlijk toch ook wel eens heel erg foute dingen gebeurd op Ebay. Helemaal zonder risico is het natuurlijk niet.

Foto 12: ‘81 Fleetwood Brougham. Ook van het interieur stonden vele foto’s op Ebay. Dit is er één van.

Terug naar de ‘81 Fleetwood Brougham, die op Ebay geveild zou worden. Dat was in oktober 2003. De Zwitserse ‘79 Seville Elegante had ik nog maar net verkocht. Die Fleetwood werd de hemel in geprezen en de foto’s lieten een wagen in nieuwstaat zien. Het omstreden 8-6-4 systeem was “buiten werking gezet” en de wagen liep constant op alle 8 cilinders. De motor in modeljaar ‘81 was standaard een vertrouwd 6L blok van uitstekende reputatie en met benzine inspuiting. Ik dacht: “Wat kan er aan azijn zuur worden?” en begon er op te bieden. De prijs was toen tussen de 1.000 en 2.000 Dollar. Na een tijdje verscheen op mijn computerscherm de melding

dat ik de hoogste bieder was! Maar niet voor lang. Een ander ging er overheen en toen naderde de prijs de 3.000 dollar. Ik besloot er uit te stappen en liet dat per e-mail aan de eigenaar weten, met de mededeling dat als de uiteindelijke koper eventueel betalingsproblemen mocht hebben, hij mij zou weten te vinden. Want ik wilde deze Fleetwood toch graag hebben. Toen kwam de nacht dat de veilingperiode van deze Fleetwood zou aflopen. Dat was om 4.00u in de ochtend Nederlandse tijd. En ik kon natuurlijk niet slapen. Moest ik deze schoonheid laten lopen? Natuurlijk had ik 'm alleen van foto's gezien en vrienden hadden me gewaarschuwd dat foto's veel kunnen verbloemen. Maar de correspondentie met de eigenaar had me gerustgesteld. "Je zult er geen spijt van hebben", had hij mij gezegd. Dus ik om 4:00 uur mijn bed uit en achter de computer. De veiling liep nog 10 minuten en toen brak bij mij het zweet uit. Ik logde in en zag dat "die ander" nog steeds de hoogste bieder was. En de prijs zat rond de 3.000 dollar. En toen gebeurde het. Voor dat ik goed en wel in de gaten had wat ik deed, zag ik dat er nog vijf minuten open stonden en het minimum bedrag dat ik hoger moest bieden was slechts 50 Dollar. Na een paar klikken met de muis had ik toch geboden en verscheen de melding op het scherm: "You are the highest bidder" . En toen deed ik echt in mijn broek. Ik had geboden op een '81 Fleetwood Brougham die ik nooit gezien had, nooit mee gereden had en die zogenaamd 63.000 miles gereden zou hebben…… wat natuurlijk 163.000 miles zou blijken te zijn en…….. toen stond er nog één minuut open en er was niemand over mijn bod heen gegaan! Toen begon ik te bidden, wat ik toch echt niet gauw doe. Met gevouwen handen. O, laat er toch alsjeblieft iemand over heen bieden. Waar ben ik aan begonnen? Ik zal mijn '85 Eldorado Biarritz convertible een extra poetsbeurt geven, ik zal 'm helemaal in de was zetten en vertroetelen, maar laat dit niet gebeuren en laat er in godsnaam iemand overheen bieden, en vergeef mij mijn stommiteit……

Foto 13: Ook deze foto van het dashboard had de eigenaar op Ebay gezet. Als je op de foto klikte, zag je dit supergroot.

Dat was de langste minuut van mijn leven. Maar er bood niemand. En daar zat ik dan met het angstzweet op het voorhoofd. Totdat plots op mijn beeldscherm verscheen: "Congratulations, you have won this item." (Gefeliciteerd, je hebt dit artikel verkregen). Ik was dus een grijze '81 Fleetwood Brougham rijker geworden, die bij een mij totaal vreemde persoon ergens in de staat Oregon stond, tegen de grens met Canada en nu moest ik 'm betalen en afnemen. Dat was een vreemd gevoel. Enerzijds het "yes" gevoel, omdat ik eindelijk de wagen had die ik al zo lang had willen hebben. Anderzijds de twijfels over de staat waarin de wagen zou verkeren. Maar ik had A gezegd en moest nu ook B zeggen. Ik besloot het positief te blijven bekijken.

Om kort te gaan: via mijn zus in Californië regelde ik de betaling en via Direct Express Inc. uit Los Angeles regelde ik vervolgens het transport. D.E.I. is een fantastisch bedrijf. Koen werkt er al jaren mee en het blijkt intussen zo ongeveer de hofleverancier van de CCN geworden te zijn. Velen hebben al van hun uitstekende diensten gebruik gemaakt. Dus iedereen die een Cadillac uit Californië wil verschepen: ga gerust met hen in zee!

Zoals ik enige weken tevoren een enkele reis nachttrein Zwitserland had genomen om die '79 Seville Elegante op te halen, zo nam ik nu een enkeltje Vlaardingen en binnen een uur stond ik in een grote, donkere loods oog in oog met een vanuit de verte helemaal niet metallic grijze,

Foto 17: Zonder commentaar……..

maar dofroestbruine lijkende Fleetwood. Dofroestbruin was ook het chroom op de bumpers. Het vinyl dak zou in nieuwstaat zijn, maar leek een lappendeken van bruine kringen. Mijn hemel, wat een ellende. Wat had ik mij op de hals gehaald? Maar hoe dichter ik de auto naderde, hoe vrolijker ik werd. En toen ik tenslotte met mijn vinger over de lak gleed, kon ik een juichkreet niet onderdrukken.

Foto 14: De '81 Fleetwood Brougham, vers uit Rotterdam en net gearriveerd in Zeist.

Foto 15 en 16: compleet met kerstboom op de kiek.

De loodsbeheerder zal wel gedacht hebben……

Wat bruine roestkringen leken (de hele wagen zat er vol mee), bleek niets anders te zijn dan een dikke laag Californisch woestijnstof. En de donkere kringen in het vinyl dak verdwenen met een beetje spuug als sneeuw voor de zon. Na de afhandeling van de papieren met de scheepvaartagent zette ik de nummerplaten van mijn Eldorado Biarritz er op (wat natuurlijk vet illegaal was) en reed er mee naar huis. Onder weg kon ik al zien dat de 63.000 miles op de teller origineel waren, want het lederen interieur was als nieuw en het rempedaal niet afgesleten. Thuis aangekomen meteen een wasbeurt gegeven en toen het Californische woestijnstof er af spoelde kwam er een onvoorstelbaar glanzende, fonkelnieuwe '81 Fleetwood te voorschijn.

Tijdens een inspectie op de brug bleek hoe gaaf de auto was. De monteurs die toch heel wat Cadillacs de revue hadden zien passeren, hadden nog nooit een zó roestvrij onderstel gezien. En op maandag 26 januari is de wagen zonder slag of stoot door de RDW-keuring gekomen voor het NL-kenteken. Dat wordt natuurlijk wel even fiks wegenbelasting betalen. De wagen weegt 1.960 kilo! Maar over twee jaar is íe 25 jaar oud en dan begint het wegenbelastingvrije rijden!

De eerste eigenaar

Natuurlijk was ik nieuwsgierig naar wie de eerste eigenaar geweest zou zijn en diens naam en adres stonden immers op de "title", het Amerikaanse kentekenbewijs. Ik schreef ze een aardige brief, legde de hele geschiedenis uit en vroeg om infor-

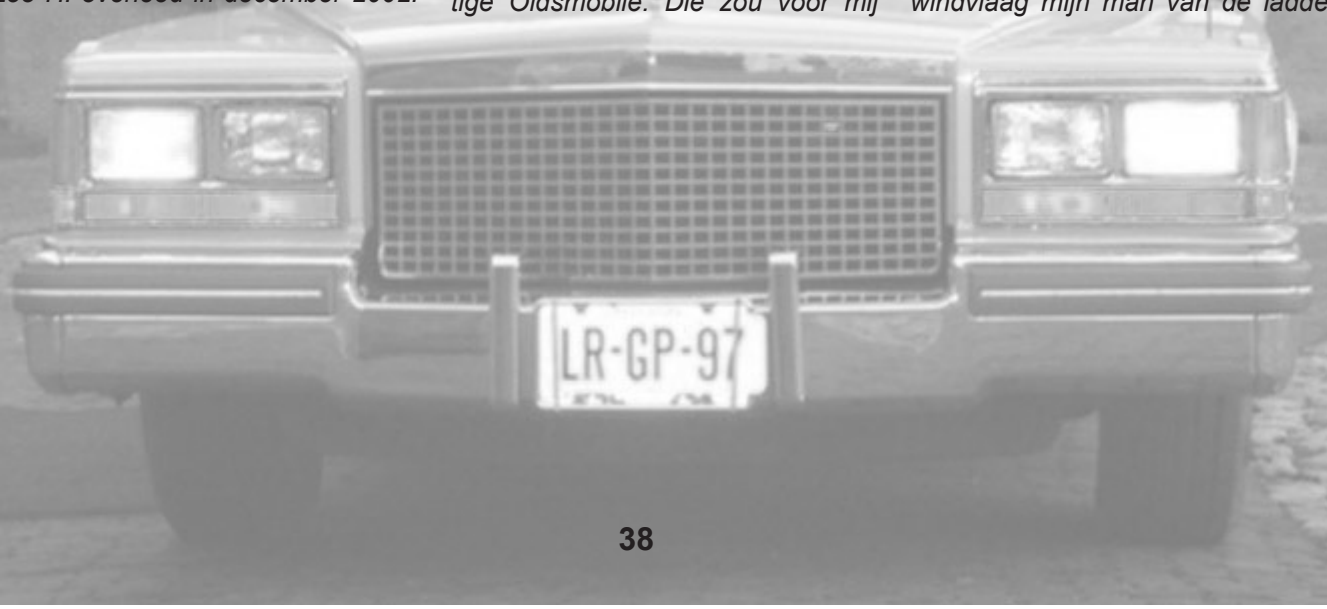
matie. Vandaag, 27 januari, kwam het antwoord van ene Marilyn H. En ik geef hierbij de letterlijke vertaling van de brief die ik ontving. Alleen heb ik van de namen alleen de initialen weergegeven, uit respect. Lees maar mee:

“16 January 2004

Beste mr. Gersons,
Vandaag heb ik uw brief ontvangen en zal meteen uw vragen beantwoorden.
Mijn buurman Leo H. kocht uw Cadillac nieuw in San Diego, California. Ik woonde twee huizen van hem vandaan gedurende tien jaar en had er geen notie van, dat hij die Cadillac bezat. Hij reed in een Honda rond en had de Cadillac in zijn garage staan, overdekt met een dekkleed. Leo H. was weduwnaar, maar voorjaar 2002 werd hij ziek. Hij bleek kanker te hebben. Het duurde niet lang, of hij was te ziek om nog te rijden, dus reed mijn echtgenoot Ed, hem naar een winkel of naar zijn bank. Op een keer kwam mijn Ed thuis met het verhaal over die Cadillac die Leo H. in zijn garage had staan met dat zeil er over heen. Leo H. overleed in december 2002.

Ook leverbaar als coupe (en als we naar de schouderlijn kijken moet een convertible ook tot de mogelijkheden behoren. red)

Mijn directe buurvrouw werd benoemd als executeur testamentair. Zij moest voor de gestorvene de hele boedelzaak afwikkelen. Mijn man wilde de Cadillac wel hebben. En toen ik in de gaten had hoe verschrikkelijk graag hij hem wilde hebben, zei ik tegen hem dat hij naar onze buurvouw moest gaan om haar te vertellen dat hij de Cadillac wel wilde overnemen. Dat deed hij en ze werden het eens over de prijs. Mijn man was overgelukkig!!! (overjoyed) We hadden reeds een prachtige Oldsmobile. Die zou voor mij blijven. De Cadillac was dus “zijn” speeltje!
Mijn man bouwde een soort grote party tent over de wagen heen, met een buizenframe en canvas doek, zodat de wagen altijd droog zou staan. Die tent stond nog geen twee weken, toen we een zeer winderige dag kregen. Hij riep naar mij dat ik naar buiten moest komen om hem te helpen om de zaak met scheerlijnen vast te zetten. Ik hield de ladder vast en hij stond niet hoger dan op de tweede trede toen een windvlaag mijn man van de ladder



afblies, waarbij hij eerst op een berg hout viel die vlak daarnaast opgestapeld was. Hij viel op zijn hoofd, rolde er van af en viel op beton. Daarbij liep hij een hersenbloeding op en stierf 18 dagen later. Ik ben in een shocktoestand!! Het trauma van het gebeurde heeft mijn spraakvermogen aangetast. Langzaam aan word ik wel weer beter. Maar ik heb een schuldgevoel, omdat ik hem niet heb opgevangen. Hij stierf op 30 maart 2003.

Naar de Cadillac wilde ik niet meer kijken, dus vroeg ik aan mijn zoon William de wagen mee te nemen naar Portland in Oregon; 300 mijlen verderop. Daar verkocht hij de wagen aan Doug R. in Washington State via een advertentie in de plaatselijke krant……..”

Dan vervolgt de brief van Marilyn H. met antwoorden op vragen die ik had over de Fleetwood m.b.t. de onderhoudsgeschiedenis. En ze eindigt aldus:

“Ik ben toch gelukkig met de wetenschap dat als Ed dan dan toch moest sterven, hij is gestorven terwijl hij met zijn geliefde Cadillac bezig was. Mijn eigen leven hield stil sinds hij er niet meer is. Natuurlijk hoop ik geestelijk weer beter te worden naarmate de tijd de wonden zal helen. Het is allemaal slechts negen maanden geleden. Ik wil gaan reizen en van mijn kleinkinderen genieten. Daartoe zal ik spoedig naar mijn dochters gaan die in California wonen, maar als u nog verdere vragen heeft, aarzel dan niet om weer te schrijven.
Vriendelijke groeten,
Marilyn H.

Ik legde de brief neer op mijn bureau en keek naar de grijze ‘81 Fleetwood Brougham in mijn oprijlaan. Als auto’s konden spreken……. Deze had gesproken. Na dit alles is mijn hele Cadillac hobby toch in een ander daglicht komen te staan. Van de geschiedenis van mijn ‘85 Eldorado Biarritz Convertible weet ik niets af. Zou die ook zoveel meegemaakt hebben……..?
Hier schieten woorden te kort. Natuurlijk zal ik Marilyn direct terug schrijven en haar mijn medeleven

betuigen. En haar beloven goed voor de Cadillac te zorgen. Maar dat klinkt zo banaal. Ik zou zo graag méér voor deze weduwe willen doen. Ik zal haar iets sturen, een pakje met iets wat haar zal troosten. Een mooie grote kaars of zo.

En waarom heeft Doug R. die de wagen via haar zoon William kocht hem vrijwel onmiddellijk via Ebay ter veiling aangeboden? Op die vraag weet ik het antwoord wel. Want dat heeft Doug mij zelf gemaild! Doug kon zich de wagen eigenlijk financieel helemaal niet veroorloven. Hij zou de wagen in bezit krijgen, maar nog niet de “Title”, het kentekenbewijs, omdat hij aan William, Marilyn’s zoon, nog 1.300 dollar schuldig was. Pas als hij die betaald zou hebben, kreeg hij het kentekenbewijs. Maar hij kon dat bedrag niet betalen. Dus veilde hij de wagen via Ebay en ik bood er op en verkreeg de wagen. Door mijn betaling kon hij aan William zijn schuld aflossen. Triester kan het toch bijna niet?

Zo kunnen de draden van het levenslot dus tussen verschillende mensen op aarde lopen; mensen die elkaar niet kennen, maar op raadselachtige wijze toch iets met elkaar te maken krijgen, door hun gemeenschappelijke liefde voor het merk Cadillac. En zo kwam deze schitterende ‘81 Fleetwood Brougham naar Nederland. Jullie zullen hem op clubdagen zeker tegen komen. Sta dan even stil bij deze ongelofelijke geschiedenis van de twee vorige eigenaren die heel kort na elkaar door de poort van de dood zijn gegaan. En denk aan Marilyn die nu alleen achter blijft enzich schuldig voelt, omdat ze haar man Ed niet kon opvangen. Had ze dat wel gekund, dan was de Fleetwood zeker nooit op Ebay terecht gekomen……..
Maar één ding is zeker: als er in de hemel Cadillacs bestaan, dan weet ik zeker dat Leo H. en zijn buurman Ed er samen rondtoeren in een metallicgrijze ‘81 Fleetwood Brougham. Tot in de eeuwigheid.

Ruud Gersons

Notulen van de Algemene Ledenvergadering 8 februari 2004 te Polsbroek

1. OPENING
De vergadering wordt om 15:00 uur geopend door Rob Wiegers, die de aanwezigen verwelkomt. Bernadette Bosman is helaas afwezig wegens verblijf in het buitenland. Er zijn 37 stemgerechtigde leden aanwezig.
12 leden hebben zich afgemeld, te weten: Jean Marie Starmans, Walter Verberckt, Martin Kamphuis, Bert Oskamp, Henk en Astrid Vis, Guus Hendriks, Likele de Boer, Wim Bosman, Harry en Louise van Limpt en Wim Kessels.

2. NOTULEN ALV 9 FEBRUARI 2003
De notulen zijn, zoals in voorgaande jaren, in het clubblad geplaatst (the Standard 2003/nr.1). Er zijn geen opmerkingen of vragen naar aanleiding van deze notulen, die daarmee met dank aan de Secretaris worden goedgekeurd.

3. FINANCIEEL
a) Het financieel verslag is voor aanvang van de vergadering rondgedeeld. Edwin Otten licht de belangrijkste punten toe via een korte presentatie per "beamer":
- resultaat van € 5663,- is hoger dan vorig jaar, voornamelijk door de kosten van het lustrum in 2003. Contributies liggen op hetzelfde niveau (per saldo is het ledenaantal bijna niet gegroeid); de opbrengst van advertenties is iets gedaald.
- het eigen vermogen ontwikkelt zich nog steeds gunstig.

Er zijn geen vragen vanuit de vergadering.
- Leontien van Brummelen deelt namens de kascommissie mede dat zij akkoord zijn met de cijfers, waarop het verslag, met dank aan de penningmeester, wordt goedgekeurd.

b) Martin Meijer stelt zich beschikbaar voor de opvolging van Marius Zwolsman in de kascommissie. De vergadering besluit bij acclamatie om Martin te benoemen. Leontien en Harry van Limpt zijn bereid om het nog een jaar te doen.
c) Voorstel contributie 2003:
Edwin presenteert het voorstel om, gezien de gunstige ontwikkeling van de financiële situatie, de contributie niet te verhogen. Dit voorstel wordt zonder verdere discussie geaccepteerd.
d) Voorstel tot aanpassing van het huishoudelijk reglement:
Bert Atsma presenteert een herzien voorstel om de bestaande praktijk met betrekking tot de bijdragen van de vereniging aan de kosten van evenementen te formaliseren door een aanvulling op artikel 10. De herziening komt tegemoet aan de in de vorige ledenvergadering geuite bezwaren en het voorstel wordt zonder verder discussie geaccepteerd. Het aangepaste huishoudelijk reglement zal aan de leden toegezonden worden. Naar aanleiding van een vraag bevestigt Bert dat de vereniging voor W.A. verzekerd is.

4. VERSLAG VAN DE SECRETARIS
- Sinds de vorige ALV zijn er 64 nieuwe leden, 22 opzeggingen en 36 royeringen wegens niet betaling van de contributie. Het aantal leden/donateurs per 8 februari 2004 bedraagt 374: per saldo een groei van 6 leden. Helaas overleed de heer Proveniers, lid nr. 190 in het afgelopen jaar. Zijn dochter heeft het lidmaatschap overgenomen.
- Het bestuur heeft in de afgelopen periode 3 keer in goede harmonie vergaderd. De verslagen worden nu steeds in het eerst volgende nummer van The Standard gepubliceerd.
- De administratie is goed op orde, in nauwe samenwerking met de penningmeester.
- Het archief van oude nummers van The Standard is, dankzij een laatste bijdrage van Matern Harmsel, nu compleet. Het voornemen bestaat om zo af en toe informatie uit deze nummers over te nemen in nieuwe uitgaven van The Standard.
- Bert presenteert de nieuwe C.C.N. brochure aan de aan vergadering. Meerder exemplaren zijn zonodig bij hem beschikbaar.
- Het aantal leden met een e-mail adres is gegroeid en zonodig worden e-mails gebruikt om leden te informeren over zaken die niet kunnen wachten tot de volgende Standard.

5. VERSLAG VAN DE REDAKTIE
a) Leontien doet verslag over The Standard.
De beslissing om naar vier uitgaven per jaar te gaan bevalt goed. Het digitaal verwerken is een succes en de samenwerking met Rob Kortekaas uitstekend. Martin levert een belangrijke bijdrage. In verband met een naderend afstuderen zal Leontien haar directe betrokkenheid bij de eerste twee uitgaven in 2004 moeten verminderen. Koen Ongkiehong verzorgt nog steeds de vraag en aanbod rubriek (dus advertenties naar hem! foto's kunnen eventueel rechtstreeks naar de redactie.)
De leden worden aangemoedigd artikelen en andere bijdragen te leveren, bij voorkeur voor de gestelde deadline (die echter zoals altijd wel een beetje flexibel is). Bij tekort aan kopij wordt zonodig de omvang van het blad aangepast en niet direct gezocht naar vulmateriaal uit andere bron.
b) Ruud Gersons bespreekt de ontwikkelingen van de website.
Het aantal bezoekers is gestegen naar 55 tot 65 per dag, o.m. door een verwijzing op Marktplaats.nl. Ongeveer 20% van de bezoekers komen van buiten Nederland. De data base met alle types Cadillacs wordt door Ruud steeds verder uitgebreid.
Aanmeldingen van nieuwe leden via formulieren op de website gaan nu rechtstreeks naar de Secretaris. Dit werkt goed.
Een suggestie om ook historische advertenties in de database op te nemen zal door Ruud worden opgevolgd. Eventuele fouten in types etc s.v.p. aan hem melden.

6) VERSLAG VAN DE EVENEMENTEN COÖRDINATOR
Bij afwezigheid van Bernadette doet Rob kort verslag van het uitgevoerde programma van activiteiten in 2003.
- Voor 2004 is al weer een volledig programma vastgelegd. Dit zal, zoals gebruikelijk, in The Standard worden gepubliceerd.
- Hugo Spoor geeft een toelichting op de voor 14 maart geplande technische dag bij zijn bedrijf in Nijkerk.

● In de zaal zijn al inschrijvingsformulieren aanwezig voor de door Matern georganiseerde Rit in Twente.
● Edwin meldt nog dat hij het programma voor 4-5 september samen met de fam. Laurijsen zal verzorgen.
● N.a.v. een vraag antwoordt Rob dat het Cadillac evenement in IJmuiden niet door de CCN georganiseerd wordt.

7) VERSLAG VAN DE TECHNISCHE COMMISSIE
Koen doet verslag van de gang van zaken in het afgelopen jaar. De commissie kreeg weer veel vragen, vooral over motoren en over onderdelen. De meeste vragen kwamen via het internet.
Ook was er veel vraag naar manuals e.d. Hulp werd verleend bij het importeren van auto's uit Amerika. Voor het verschepen zijn er contacten met een prima bedrijf in L.A. Voor het "vinden" van geschikte Cadillacs wordt veel gebruik gemaakt van het internet veiling programma eBay. Er blijft steeds behoefte aan goede reparatieadressen.
Matern introduceert de opzet voor een technische rubriek in The Standard waar hij vragen van algemeen belang over types van voor 1965 zal behandelen en Koen de vragen over latere types. Dringende vragen zullen zoals nu rechtstreeks beantwoord worden.

8. BEKENDMAKING VAN KANDIDATEN VOOR HET BESTUUR/BENOEMING
Rob treedt statutair af maar is beschikbaar voor herbenoeming. Aangezien er geen tegenkandi**daten zijn** aangemeld stelt Bert voor om Rob per acclamatie te benoemen. Dit gebeurt met een flink applaus.

9. RONDVRAAG
Er zijn geen vragen uit de vergadering.
Door het bestuur worden de volgende punten opgebracht:
● Commercieel gebruik van het adressenbestand: Edwin stelt voor om in bepaalde situaties, tegen vergoeding, ons adres senbestand beschikbaar te stellen voor mailings die voor de leden van belang zijn. Na uitvoerige discussie en met enige aarzeling wordt besloten dat dit acceptabel is onder een aantal voorwaarden:
  - Een check vooraf met het R.D.C. over richtlijnen t.a.v. privacy bescherming.
  - een overeenkomst, waarin o.m. éénmalig gebruik, het verbod op doorverkopen en betaling vooraf geregeld worden.
  - aanlevering van de complete maling bij de CCN, die dan de adresstikkers plakt.
● Op verzoek van Bernadette vraagt Bert aan de vergadering of er wel of niet interesse is in promotionele artikelen in clubverband (b.v. shawls of petjes met het clublogo). Er wordt uit de zaal een voorbeeld gegeven van een motorclub waar verkoop van dit soort artikelen van groot belang is. Uit diverse andere reacties valt echter op te maken dat de belangstelling hiervoor binnen de CCN beperkt zal zijn. Dit zal aan Bernadette doorgegeven worden.
● Rob meldt nog dat hij binnenkort naar een vergadering zal gaan over het op te zetten historische register voor automobielen. Hij zal t.z.t. in The Standard hierover verslag doen.

10. SLUITING
De voorzitter bedankt de leden voor hun komst en bijdragen en sluit de vergadering om ongeveer 17:15 uur.

Bert Atsma,
Secretaris

De terugkeer van de 1960 Cadillac Six Window Sedan

Door Ruud Gersons

Dit is het ongelofelijke verhaal van de spreekwoordelijke Verloren Zoon die weer terugkeerde in de schoot van zijn familie. Het gaat over een 1960 Cadillac, model 6229 Series 62 Six Windows in de kleur Royal Blue, genoemd de “Sixty”.

Zacht als boter

Enige maanden geleden kreeg ik e-mail contact met een Zweedse Cadillac enthousiast en lid van de Zweedse Cadillac Club, genaamd Mano Forsman. Hij had mij enige foto’s gestuurd van zijn ‘60 Cadillac en er bij verteld dat hij jaren geleden deze auto al eens eerder bezeten had, maar hem had verkocht, uit het oog was verloren en tenslotte na jaren de wagen weer had opgespoord en hem terug had gekocht. Het was zo’n fascinerend verhaal, dat ik aan Mano vroeg om zijn relaas eens in de tekstverwerker te zetten en mij toe te sturen. Dat heeft hij gedaan; met foto’s!.

De eerste versie in het Engels werd door mij bewerkt en verstuurd naar de redactie van clubmagazine “The Self Starter” van de Amerikaanse Cadillac LaSalle Club. De tweede - Nederlandse - versie is nu gereed voor ons clubmagazine “The Standard”.

Cruisen

De Zweedse Cadillac enthousiast Mano Forsman kocht zijn eerste Cadillac in het jaar 1970. Hij had een jaar lang zo veel mogelijk geld er voor opzij gezet. Mano beschrijft het gevoel dat hij had, toen hij de wagen had gekocht: “…….. *Dit was werkelijk andere koek!. Die diepblauwe Sedan liep werkelijk volkomen geruisloos en veerde zo zacht als boter!”* Een maand later was Mano aan het cruisen op een zaterdagavond, toen hij ineens een knappe, blonde jonge vrouw gewaar werd. Hij remde en bracht de Cadillac tot stilstand. “Ik zag op de boulevard iets uit het duister opdoemen met glanzend chroom en ik zag een knappe, goed uitziende jongeman, die vroeg of ik een ritje mee wilde maken in zijn ruimteschip. Het had vleugels, zo groot als ik nog nooit had gezien!”, vertelt Margaretha, nu Mano’s echtgenote. Want zij was die knappe blonde vrouw.

Foto’s 1 en 2: Margaretha en de Sixty in 1970.

Dit gebeurde in 1970. En een paar jaar later werd de ‘60 Six Window ingeruild voor een ‘63 Eldorado Biarritz, die ze nog steeds bezitten. Ze trouwden, kregen drie kinderen en elke zomer genoten ze van de ‘63 Biarritz.

Maar Margaretha kon de “Sixty” niet vergeten en vaak sprak ze nog over die wagen, als de herinnering aan een dierbare vriend. Ze stelde zich voor dat er ééns een dag zou komen - als er tenminste genoeg geld voor was - om die wagen terug te kopen. Hoeveel jaar er ook overheen zou gaan, dat maakte niet uit.

Ademloos

Een aantal jaren later probeerde Mano inderdaad zijn vroegere ‘60 Cadillac te traceren. Wat niet mee viel. Hij deed dat omdat hij wist hoe dierbaar de wagen voor Margaretha was en altijd zou blijven.

Mano begon zijn naspeuringen midden jaren ‘80 en uiteindelijk vond hij de wagen in 1990. Maar er was geen mogelijkheid dat hij de huidige eigenaar er van kon overtuigen zijn ‘60 Cadillac van de hand te doen. Dus besloot Mano om met regelmatige tussenpozen de eigenaar op te bellen, om te vragen hoe het er mee stond. Dat gebeurde minimaal twee maal per jaar! Uiteindelijk - de aanhouder wint - belde de huidige eigenaar Mano op met de mededeling dat hij bereid was van de Cadillac afstand te doen.

Na een lange reis om de wagen op te halen, keerde Mano terug met de “Sixty”, nog net op tijd om de wagen een verjaardagscadeau te laten zijn voor Margaretha! Dat was op een stralende lentedag. Margaretha: “Ik zal het ogenblik nooit vergeten, dat Mano mij een paar autosleutels overhandigde en mij

Convertibles zijn er ook ...

vroeg eens buiten te gaan kijken. Ik was ademloos! Mijn wildste droom was werkelijkheid geworden! Toen we deze auto hadden ingeruild voor de ‘63 Eldorado had ik achteraf gehuild en ik had nog tegen de “Sixty” gezegd: Maak je geen zorgen, want er komt een dag dat we je terug zullen kopen. En dat was nu gebeurd.”

Foto 3: Margaretha restaureert de carrosserie.

Foto 6: Margareta en haar trofeën.

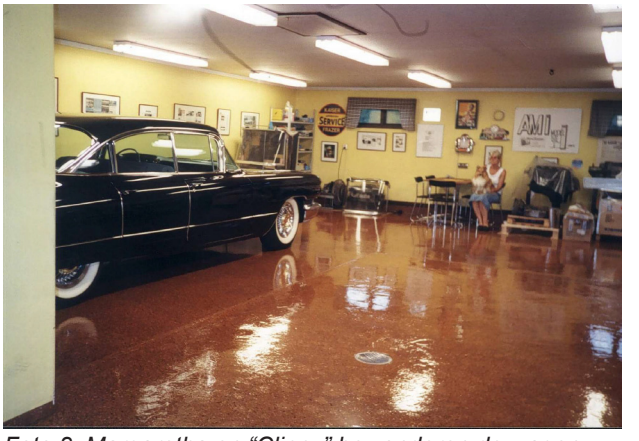


Foto 8: Margaretha en “Clippy” bewonderen de wagen.

De wagen was in redelijke toestand, maar niet meer dan dat. En hij was niet meer in de originele kleur. Die herfst en winter begonnen de Forsmans een totale ontmanteling en restauratie. En zo veel als maar enigszins mogelijk was, deed Margaretha alles zelf. Inclusief het tot op het blanke metaal schuren van de gehele carrosserie.
Haar zoon Henric, die een professionele automonteur is, deed het nodige laswerk en het strak maken van de carrosseriedelen. Een totaal nieuwe binnenbekleding werd in Amerika besteld en geleverd, evenals alle rubber raam- en deurstrips. Het overspuiten en de bekleding van het interieur werd aan absolute vakmensen uitbesteed. Tenslotte zette Mano met assistentie van Margaretha de auto weer helemaal in elkaar en het project kwam voorjaar 2002 gereed. Men kon in Zweden deze wagen bewonderen op verscheidene ontmoetingsdagen van de Zweedse Cadillac Club en Margaretha won er liefst drie keer een trofee mee!

Sindsdien wordt er regelmatig gecruised met de “Sixty”, waarbij de trouwe hond “Clippy” trots op zijn eigen kussen zit, op de voorbank; een kussen dat speciaal is vervaardigd van het originele Cadillac-bekledingsmateriaal, waar ook de voorbank mee bekleed is!

“Clippy” geniet er van om mee uit rijden genomen te worden in de “Sixty”. Of is het andersom: Margaretha geniet er van om met de “Sixty” uit rijden te gaan en hond “Clippy” mag van de partij zijn.
“Nu zal de “Sixty” ons nooit meer verlaten. Nooit meer!” zegt Margaretha trots. Want Mano heeft zich vooral ontfermd over de ‘63 Eldorado en Margaretha beschouwt de “Sixty” als haar wagen. En ze zijn sindsdien onafscheidelijk.

Foto 4: de restauratie is in volle gang.

Notulen CCN Bestuursvergadering
8 februari 2004 te Polsbroek

Aanwezig: Rob Wiegers, voorzitter, Bert Atsma, Ruud Gersons en Edwin Otten.
Afwezig: Bernadette Bosman, wegens verblijf in het buitenland.

De volgende onderwerpen worden besproken:

1) Notulen vergadering 17 oktober 2003 worden kort behandeld en goedgekeurd.
- De boekenverzameling is inmiddels volledig verkocht
- Het aantal leden bedraagt nu 374 (370 bij de vorige vergadering).
- Clubgeschenken: De Cadillacs V16 blijken uitverkocht. Bert zal nu een tiental 1957 Eldorado's van Brooklin Models bestellen.
- Edwin zal een Franse website met Cadillac promotie artikelen aan Bernadette doorgeven.
- Rob heeft afspraken gemaakt met Koen en Matern over een technische rubriek in The Standard
- Martin Meijer en Matern zullen samen de leveranciers database verder opzetten

2) Ingekomen post:
- Uitnodiging jaardiner van de Cadillac La Salle Club Belgium op 22 februari a.s.; Ruud zal gaan.
- Uitnodiging jaarlijkse meeting van Classic Cadillac Club Deutschland van 20 tot 23 mei: Bert zal doorsturen naar andere bestuursleden.
- Uitnodiging d.d. 5 februari 2004 tot deelname aan de Sponsor Loterij: besloten wordt hier niet op in te gaan.
- Notulen ALV Fehac d.d. 11 september 2003: ter kennisname
- Uitnodiging Fehac voor twee themabijeenkomsten:
  - 20 februari 2004 over Verzekeren en Belastingen: bestuur is verhinderd
  - 16 maart 2004: over het Nationaal Register Mobiel Erfgoed: Rob Wiegers zal gaan.
- email Ruud d.d. 9 januari 2004 over beëindiging van het bedrijf Studebaker Select: wordt kort besproken; een vervelende ontwikkeling. Ruud heeft namens het bestuur een bloemetje aan Peter Schotanus gestuurd.

3) Voorbereiding Algemene Ledenvergadering:
- De agenda en het financieel verslag van de penningmeester worden kort besproken. De reserves van de vereniging groeien. Ten dele aanwenden bij evenement?
- Er zijn geen tegen kandidaten voor de bestuursfunctie aangemeld.

4) Mailingen CCN:
- Het voorstel van Edwin van 23 november 2003 wordt besproken en ondersteund. Het zal aan de ALV worden voorgelegd.

5) Periode voor bestuursbenoemingen:
- Rob zou er een voorstander van zijn om, zonodig, de twee maal drie jaar periode "wat op te rekken". Na discussie wordt besloten om op de volgende ledenvergadering een voorstel tot aanpassing van het HR te presenteren, waardoor i.g.v. problemen met opvolging een bestuurslid nog een extra jaar kan aanblijven.

6) Overige punten/rondvraag:
- Bert heeft op 12 maart a.s. een afspraak met dhr. Braakhekke van Kroymans, de firma die Cadillac vertegenwoordigt in Europa, om bij hen de CCN te introduceren.
- Dankzij een belangrijke bijdrage van Matern is het archief van oude nummers van The Standard nu compleet.
- De printer en fax zijn nog niet van Linda retour ontvangen.

7) Datum volgende vergadering:
- donderdag 6 mei a.s. bij Rob.

8) Volgende ALV
- voorlopig gepland op zondag 13 februari 2005 te Polsbroek

Bert Atsma

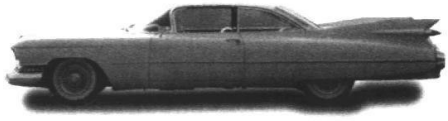
Gezocht: "Celebrity Cadillacs"

"The Self Starter", het magazine van de Amerikaanse Cadillac LaSalle Club, doet onderzoek voor een artikel over Cadillacs en LaSalles die ooit in het bezit van een een beroemdheid waren. Zoals filmsterren, prominenten, artiesten, politici, beroemd en minder beroemd.
Dus als u iemand ben òf kent die een auto heeft die ooit toebehoorde aan een "celebrity", neem dan alstublieft contact op met CLC lid Howland Blackiston. Email: blackiston@sprynet.com. Tel: +001 (203) 570 - 6303.

Bij voorbaat dank namens de Cadillac LaSalle Club!

Dit is de 1960 Series 75 Limousine van Elvis. Het toppunt van protserigheid en overdaad. Prijskaartje: $100,000. Maar ja, dan heb je wel interieur snufjes van bladgoud zoals een telefoon (jazeker, in 1960) een schoenpoetsmachine en een ijskast. Eveneens ingebouwd, was een entertainment console, met een LP-wisselaar voor 10 platen, een TV op een zwenkarm en een tape deck.
Het plaatwerk was bedekt met liefst 40 lagen (!!) lak, die parelmoer, diamantstof en schubben van orientaalse vissen bevatte (!!!). De wieldeksels, het chroom rond de koplampen en de grille waren verguld in 24 kt. goud. Tsja, Elvis stond niet bepaald bekend om zijn verfijnde smaak. En omdat hij bovendien niet wilde opvallen, liet hij de achterramen bekleden met gordijnen van goud lamé. Deze werden ook aangebracht tussen de voor en achterbank. Kortom, een voertuig dat De King op het lijf was geschreven! Zie voor meer Elvis Caddy's: http://members.tripod.com/~cool59/elvis.htm (mèt muziek).

Uw Klassieker Verzekeren?



"Uw specialist in het verzekeren van klassiekers"

Zijl assurantiën

Auto's vanaf 1948 en ouder

Dekking	Kilometrage
	<3.000 km
WA	€ 39,-
Volledig casco	1,1%

Auto's vanaf 1970 en ouder

Dekking	Kilometrage
	<3.000 km
WA	€ 47,-
Volledig casco	1,3%

Auto's van 20 jaar en ouder

Dekking	Kilometrage
	<10.000 km
WA	€ 73,-
Volledig casco	2,25%

Sporttimer tot 20 jaar oud

Dekking	Kilometrage
	<3.000 km
WA	€ 103,-

Motoren van 20 jaar en ouder WA € 40,-

onder voorbehoud van acceptatie en premiewijzigingen

Inl: Zijl assurantiën b.v., Postbus 209, 9470 AE Zuidlaren
tel 050-4090050, b.g.g. 050-4093333, fax 050-4090007
www.zijlassurantien.nl - info@zijlassurantien.nl

Evenals in voorgaande jaren wil ik in verband met de vrijstellingsregeling voor auto's ouder dan 25 jaar de modellen uit 1979 onder de aandacht brengen.

De modellen uit 1979 zijn in Amerika goed betaalbaar en goed verkrijgbaar. In Nederland zijn die zeer schaars hoewel met name de Seville en Eldorado modellen in 1979 redelijk goed verkocht werden in Nederland. Helaas zijn de meeste door roest geveld en inmiddels gesloopt of als donor-wagen geëindigd.

In het bij dit stuk gevoegde Engelstalige stuk, afkomstig uit het boek "Standard Catalog of Cadillac 1903-2000", staan allerlei details zoals prijzen, verschillen in uitvoering, optielijsten, maten, gewichten en produktieaantallen.
In 1979 bracht Cadillac de verkleinde Eldorado uit. Een mooi gelijnde wagen en zeer handzaam (ook in Nederland). De overige modellen ondergingen niet noemenswaardige wijzigingen. In de Engelstalige tekst kunt u hierover meer lezen.

Het belangrijkste nieuws was de nieuwe Eldorado die 518 cm lang was, even lang als de Seville. Met de 350 cubic inch (5,7 liter) motor van Oldsmobile met injectie kon de nieuwe Eldorado, die 500 kg lichter was dan zijn voorganger goed uit de voeten.
Deze Eldorado's uit 1979 zijn aan te bevelen aangezien zij voorzien zijn van de betrouwbare Oldsmobile motor. In de latere jaren kregen zij zwakkere motoren (zoals de HT 4100 en de V8-6-4) die helaas ook een stuk minder betrouwbaar zouden worden.

Koen Ongkiehong

1979

"For some," the 1979 catalog proclaimed, a Cadillac was "an integral part of the good life." For some...the fulfillment of a promise they made to themselves long ago." Could be, but apart from a daringly downsized E-body Eldorado, the year brought few stunning announcements. A new electronic-tuning AM/FM stereo radio with signal seeker and scanner included digital display of time and station frequencies. A new convex remote-control right mirror to increase the field of view was standard on Broughams and limos, optional on DeVilles. Lap seatbelts were the new "free-wheeling" style, and chimes now gently warned passengers to buckle up. A new dome light had dual spot map lamps. Seville and Eldorado could have an optional Trip Computer with digital display that showed average speed, miles yet to travel, engine speed arrival time, and elapsed trip time. DeVilles, Fleetwood Broughams and limousines were powered by a 425 cu. in. (7.0-liter) V-8 with four-barrel carburetor; a fuel-injected version again was available. Oldsmobile's diesel V-8, first offered only on Seville and Eldorado, could go under DeVille/Brougham hoods by year's end. Options for the year included dual electric remote mirrors; an automatically-retracting radio antenna; plus 8-track and cassette tape players (with built-in 40-channel CB available).

1979 Cadillac, Seville sedan with metal painted roof. (OCW)

De Cadillacs van bouwjaar...

1979 Cadillac, Seville Elegante sedan. (OCW)

SEVILLE—SERIES 6K—V-8—Carried over with only modest trim changes, Sevilles got a retuned suspension to improve their ride, plus new body mounts. Nameplates moved from the upper right of the grille to the upper left, and that grille had a tighter pattern than before. The grille's pattern of vertical crosshatch slots was repeated in twin insets in the front bumper. Standard engine remained the 350 cu. in. (5.7-liter) V-8 with electronic fuel injection, now rated 170 horsepower. The diesel version introduced at mid-year was offered again. Sevilles destined for California received the three-way catalytic converter with closed-loop electronic controls, previously used only on other GM models. Bodies could have 14 standard colors, with seven Firemist colors available. Interiors came with new solid and striped Dante and Roma knit fabrics in six colors, or 11 shades of Sierra Grain leather. Either the Tuxedo Grain padded vinyl roof (in 17 colors, including metallics) or a plain metal top were offered at the same price. Options included the new digital trip computer and signal-seeking radios. Cadillac's catalog claimed that Seville had been chosen "one of the ten most beautifully designed production cars of the last 50 years." The special edition Elegante came in two-tone Slate Firemist and Sable Black, with accent striping and full-length side moldings with etched black grooving, plus a painted metal roof. Elegante was identified by a Cadillac wreath-and-crest as well as script nameplate. Standard were chrome-plated wire wheels with long-laced spokes. Seating areas and door panels had perforated leather inserts with suede-like vinyl trim, with leather-trimmed steering wheel. The Dual Comfort 40/40 seats had storage pockets and an integral fold-down center armrest. New for 1979 was plush fur-like Tangier carpeting. Elegante's price tag was $2,735.

1979 Cadillac, Coupe deVille "Phaeton" (special edition). (OCW)

1979 Cadillac, Sedan deVille. (OCW)

DEVILLE—SERIES 6C—V-8—Appearance changes for DeVille/Fleetwood included restyled taillamps and a revised front-end look, plus new interior trim. This year's grille had many more horizontal and vertical bars in its simple crosshatch pattern, designed to accentuate the traditional Cadillac front end look. 'Cadillac' script returned this year to the wide upper grille bar (driver's side). A thin molding above the grille extended outward, over the headlamps, to wrap around each fender. Quad rectangular headlamps were outboard of twin vertical rectangular parking lamps. The crosshatch grille pattern repeated itself in twin rectangular openings in the bumper, on either side of the license plate.

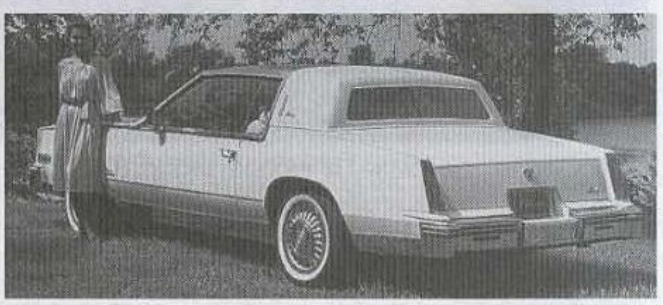
De Cadillacs van bouwjaar 1979...

in familiar Cadillac style. Front fenders held large cornering lamps with clear and amber lenses. Seven new two-tone body color combinations were available for DeVille (and Fleetwood Brougham), with color coordinated accent striping. New brushed chrome wheel covers showed the Cadillac crest on a black background. Also new: seatbelt chimes, a standard AM/FM stereo radio with digital display, dome light with dual spot map lamps, and optional electrically-controlled outside mirrors. Interiors were upholstered in Durand knit cloth (six colors) or genuine leather. Standard fittings included power door locks and windows, six-way power seat, and automatic climate control. The standard 425 cu. in. (7.0-liter) V-8 had new EGR riser tubes. A fuel-injected, 195-horsepower version was optional. The Olds-built 350 cu. in. diesel V-8 became optional in mid-year. Special editions for 1979 included a Custom Phaeton Coupe and Custom Phaeton Sedan, both offering styling touches intended to remind observers of the "classic" convertibles. Features included brushed chrome moldings with flush-mounted opera lamps and the Cadillac crest; reduced size quarter windows; a sporty convertible-like roof; 'Phaeton' script on each rear quarter panel; wire wheel discs; accent striping; 45/55 Dual Comfort front seats with leather seating; and leather-trimmed steering wheel. Phaeton editions came in three color combinations: Cotillion White with dark blue roof and white leather inside; Slate Firemist with black roof and antique slate gray leather upholstery; or Western Saddle Firemist with dark brown roof and antique saddle leather seating. Also on the option list was the deVille d'Elegance, with new soft Venetian velour upholstery, (in choice of four colors) on pillow-style 50/50 seats. It also had Tangier carpeting, special door pull handles, and 'deVille d'Elegance' script on the glove box and exterior. Coupe d'Elegance had opera lamps; sedans had three roof mounted assist straps. Both bodies had side moldings and accent stripes. Coupe deVille also came with a Cabriolet roof treatment, including chrome crossover roof molding, in 17 Elk Grain vinyl colors. A French seam surrounded the back window, and a Cadillac script and crest identified the Cabriolet model.

1979 Cadillac, Fleetwood Brougham d'Elegance sedan. (OCW)

FLEETWOOD BROUGHAM—SERIES 6C—V-8—Brougham sedans had the same new front-end look and restyled taillamps as the less costly DeVille, and the same engine choices. New wheel covers of brushed chrome displayed the Cadillac wreath-and-crest on a dark red background. Dual comfort 45/55 front seats held three people. Upholstery was new slate gray Dante knit cloth. Genuine leather in 11 shades was also available. Tire pressure was raised to 32 psi, and engine recalibrated, to improve gas mileage. Brougham's suspension was retuned and body mounts were new. Inside were individual reading lamps and armrests. Broughams came with four-wheel disc brakes rather than DeVille's disc/drum combination. They also had a few distinctive styling touches to separate them from DeVilles. Pillars between front and rear doors tapered inward toward the beltline. Wide rocker panel moldings continued behind the rear wheels, stretching to the back bumper. Brougham d'Elegance carried new pillow-style seats in Dante and Roma knits, plus plush Tangier carpeting. Three roof-mounted assist straps, a choice of standard or turbine-vaned wheel covers, accent striping, and d'Elegance nameplate directly behind the rear side windows completed the package. Leather seating areas were also offered.

FLEETWOOD LIMOUSINE—SERIES 6D—V-8—About 2,000 limos, offered in standard or Formal form, found buyers each year. Both had the same new crosshatch grille as Fleetwood Brougham, along with new simulated woodgrain interior, a lower profile, and revised two-spoke steering wheel. Fleetwood remained the only American-built chassis for use in "professional" cars used by funeral directors and for ambulances. The basic limo seated eight; the Formal edition, seven. Both were powered by the 425 cu. in. (7.0-liter) V-8, which had to haul over 4,800 pounds of car. Standard interior was dark blue Dante cloth, but slate gray and black were available. Front compartment of the Formal limo was black, with black leather in seating areas separated from the passenger compartment by a sliding glass partition. Interiors were also offered in slate gray and black. All limos included two fold-down auxiliary seats. There was a dual accessory control panel for climate control and windows, along with new optional rear seat controls for the radio. An optional 8-track tape player put controls in the back.



1979 Cadillac, Eldorado Biarritz coupe with brushed stainless steel roof cap and cast aluminum wheels. (OCW)

ELDORADO—SERIES 6E—V-8—Two years after other full-size Cadillacs were downsized, the personal-luxury coupe received similar treatment. Eldorado shrunk drastically in its new front-wheel drive form, down some 1,150 pounds in weight and 20 inches in overall length. Wheelbase was over a foot shorter at 114 inches; width narrower by more than 8 inches. Head and leg room managed to grow, though, in both front and rear seats. As before, Eldos included standard four wheel disc brakes, but independent rear suspension was something new. The new space efficient design also featured electronic level control. Eldo's upright rectangular rear side windows also brought back the look of the recently-abandoned pillarless hardtop. Wide, squarish, closed in rear quarters also helped give Eldo a distinctive appearance. Standard luxury touches included Twilight Sentinel headlamp control, automatic climate control, illuminated entry, and side window defoggers. New 50/45 Dual Comfort front seats came in 11 shades of leather, or pillow-style seating in new Dante knit cloth (six colors). The new instrument panel with driver only controls on the left was simulated burl walnut. Steel-belted whitewall radial tires rode match-mounted wheels. A new flush-mounted windshield reduced wind noise. Standard dual outside mirrors were remote controlled (right mirror convex). New permanently-sealed wheel bearings never needed lubrication. Eldorado's boxy-looking crosshatch grille had rectangular openings and extended down into a cutaway portion of the bumper (not in two separate sections as on other full-size Cadillacs). Quad rectangular headlamps sat above horizontal park/signal lamps, with wide cornering lamps on the forward portion of the front fenders. An Eldorado script was on the trailing segment of the front fenders, as well as on the deck-lid. Narrow three-sided vertical taillamps were an Eldorado exclusive. Eldo still sported a familiar long hood and rather stubby trunk, and fender lines were similar to before. Lamp monitors and the instrument panel were restyle. Inside was a new Dual Comfort front seat with fold-down armrest and new seatback pockets, a new dome light with dual spot map lamps, plus a two-spoke steering wheel. New cast aluminum wheels were optional. So were wire wheel covers with locking device and electrically-controlled outside mirrors with lighted thermometer on driver's side. The optional Cabriolet roof was offered with or without padding. Base powerplant was now Seville's fuel-injected

...Vanaf dit jaar vrijgesteld van wegenbelasting!

350 cu. in. (5.7-liter) gasoline V-8. For the first time, the Olds-built 5.7-liter diesel V-8 was an Eldorado option. Eldorado Biarritz had a number of exclusive accents, including a Cabriolet roof treatment with new brushed stainless steel front roof cap and padded vinyl at the rear. The wide chrome crossover roof molding continued forward to the front fenders. Also in the package were new cast aluminum wheels, accent stripes, opera lamps, Biarritz script, a tufted pillow-style interior in five shades of leather or in light blue Dante cloth, fur-like Tangier carpeting, individual rear seat reading lamps, and leather-trimmed steering wheel.

I.D. DATA: Cadillac's 13-symbol Vehicle Identification Number (VIN) was again on the upper left surface of the cowl, visible through the windshield. Coding was similar to 1977-78. The model year code changed to '9' for 1979. The body type code for Eldorado coupe changed to '57'. Assembly plant codes were: 'Q' Detroit; 'E' Linden, NJ (Eldorado only); and 'C' South Gate, CA (DeVille only). Sequence numbers began with 100001 at Detroit (except 450001 for Seville); 600001 at Linden and 350001 at South Gate. Eldorado's body identification plate was on the top right side of the cowl. Diesel Seville body plates were on the top left side of the cowl.

1979 Cadillac, Fleetwood Brougham sedan. (OCW)

SEVILLE

Series No.	Body/Style No.	Body Type & Seating	Factory Price	Shipping Weight	Prod. Total
6K	S69	4-dr Sedan-5P	15646	4180	53,487
DEVILLE					
6C	D47	2-dr Coupe-6P	11139	4143	121,890
6C	D69	4-dr Sedan-6P	11493	4212	93,211
FLEETWOOD BROUGHAM					
6C	B69	4-dr Sedan-6P	13446	4250	42,200
FLEETWOOD LIMOUSINE					
6D	F23	4-dr Sedan-8P	20987	4782	Note 1
6D	F33	4-dr Fml Limo-7P	21735	4866	Note 1
6D	Z90	Commercial Chassis	N/A	N/A	864

Note 1: Total limousine production, 2,025.

ELDORADO

6E	L57	2-dr Coupe-4P	14240	3792	67,436

ENGINES: BASE V-8 (Seville, Eldorado): 90-degree, overhead valve V-8. Cast iron block and head. Displacement: 350 cu. in. (5.7-liters). Bore & stroke: 4.057 x 3.385 in. Compression ratio: 8.0:1. Brake horsepower: 170 at 4200 R.P.M. Torque: 270 lb.-ft. at 2000 R.P.M. Five main bearings. Hydraulic valve lifters. Electronic fuel injection. Oldsmobile-built. VIN Code: B. BASE V-8 (DeVille, Brougham, Fleetwood): 90-degree, overhead valve V-8. Cast iron block and head. Displacement: 425 cu. in. (7.0-liters). Bore & stroke: 4.082 x 4.06 in. Compression ratio: 8.2:1. Brake horsepower: 180 at 4000 R.P.M. Torque: 320 lb.-ft. at 2000 R.P.M. Five main bearings. Hydraulic valve lifters. Carburetor: 4Bbl. VIN Code: S. OPTIONAL V-8 (DeVille, Brougham): Same as 425 cu. in. V-8 above, with fuel injection. Horsepower: 195 at 3800 R.P.M. Torque: 320 lb.-ft. at 2400 R.P.M. VIN Code: T. OPTIONAL DIESEL V-8 (Seville, Eldorado, DeVille, Brougham): 90-degree, overhead valve V-8. Cast iron block and head. Displacement: 350 cu. in. (5.7-liters). Bore & stroke: 4.057 x 3.385 in. Compression ratio: 22.5:1. Brake horsepower: 125 at 3600 R.P.M. Torque: 225 lb.-ft. at 1600 R.P.M. Five main bearings. Hydraulic valve lifters. Fuel injection. Oldsmobile-built. VIN Code: N.

CHASSIS DATA: Wheelbase: (Seville) 114.3 in.; (DeVille/Brougham) 121.5 in.; (Limo) 144.5 in.; (Eldorado) 113.9 in. Overall length: (Seville/Eldo) 204.0 in.; (DeV/Brghm) 221.2 in.; (Limo) 244.2 in. Height: (Seville) 54.6 in.; (DeV cpe) 54.4 in.; (DeV sed) 55.3 in.; (Brghm) 56.7 in.; (Limo) 56.9 in.; (Eldo) 54.2 in. Width: (Seville) 71.8 in.; (Eldo) 71.4 in.; (others) 76.5 in. Front Tread: (Seville) 61.3 in.; (Eldo) 59.3 in.; (others) 61.7 in. Rear Tread: (Seville) 59.0 in.; (Eldo) 60.5 in.; (others) 60.7 in. Standard Tires: (Seville) GR78 x 15-B SBR wide WSW; (Eldo) P205/75R15 SBR wide WSW; (DeV) GR78 x 15-B SBR wide WSW; (Brghm) HR78 x 15-B SBR wide WSW; (Limo) HR78 x 15-D SBR wide WSW.

TECHNICAL: Transmission: Three-speed Turbo Hydra-matic transmission standard on all models; column shift. Eldorado/Seville gear ratios: (1st) 2.74:1; (2nd) 1.57:1; (3rd) 1.00:1; (Rev) 2.07:1. Other models: (1st) 2.48:1; (2nd) 1.48:1; (3rd) 1.00:1; (Rev) 2.07:1. Standard axle ratio: (Seville) 2.24:1; (Eldo) 2.19:1; (DeV/Brghm) 2.28:1; (limo) 3.08:1. Steering: recirculating ball. Front suspension: (Eldo) independent transverse torsion bars, link stabilizer bar; (others) independent with ball joints and coil springs, stabilizer bar. Rear suspension: (Eldo) independent trailing arm; (Seville) Hotchkiss 56 in. leaf springs, five leaves, link stabilizer; (others) four link coil springs, link stabilizer. Electronic level control (except DeVille). Brakes: front disc, rear drum except Brougham/Seville/Eldo, four-wheel disc. HEI electronic ignition. Fuel tank: (Seville/Eldo) 19.6 gal.; (others) 25 gal.

DRIVETRAIN OPTIONS: 425 cu. in. V-8 FI engine: DeV/Fleetwood ($783). 5.7-liter diesel V-8 engine: Seville/Eldo ($287); DeV/Brghm, later in model year ($849). Heavy-duty cooling system ($49). 80-amp alternator ($54). Engine block heater ($21). California emission equipment ($83-$150). California fuel economy equipment: DeV/Fleetwood ($65). Limited slip differential ($70); N/A on Eldo. High altitude pkg. ($35). Electronic level control: DeV ($160). Trailering package ($49-$103).

OPTION PACKAGES: Brougham d'Elegance: cloth ($987); leather ($1344). DeVille Cabriolet ($384). DeVille Cabriolet w/Astroroof ($1522). DeVille Cabriolet w/sunroof ($1312). DeVille d'Elegance ($725). DeVille Custom Phaeton ($2029). Eldorado Cabriolet ($350). Eldorado Cabriolet w/Astroroof ($1488). Eldorado Cabriolet w/sunroof ($1278). Eldorado Biarritz: leather seating ($2600); cloth ($2250). Eldorado Biarritz w/Astroroof: leather seating ($3738); cloth ($3388). Seville Elegante ($2735). Seville Elegante w/Astroroof ($3873). Seville Elegante w/sunroof ($3663).

CONVENIENCE/APPEARANCE OPTIONS: Astroroof (w/full vinyl roof): DeV/Fleetwood/Sev ($998). Astroroof (painted): DeV/Sev/Eldo ($1163). Sunroof (full vinyl roof): DeV/Fleetwood/Sev ($798). Sunroof (painted roof): DeV/Sev/Eldo ($953). Cruise control ($137). Controlled-cycle wipers: DeV/limo ($38). Rear defogger, grid-type ($101). Six-way Dual Comfort power passenger seat adjuster ($125-$160). Power driver's seat recliner ($122). Power passenger seat recliner with six-way adjuster ($221-$280). Power passenger seatback recliner, bench seat: DeV ($122). Tilt/telescope steering wheel ($130). Automatic door locks ($121). Illuminated entry system: DeV/limo ($62). Fuel monitor ($31). Trip computer: Seville ($920). Theft deterrent system ($137). Trunk lid release and power pull-down: DeV/limo ($85). Opera lamps: DeV/Sev ($66). Twilight Sentinel: DeV/limo ($56). Guidematic headlamp control ($91). Trumpet horn ($22). Remote-control right mirror: DeV ($40). Electric remote left mirror w/thermometer ($90). Lighted thermometer on left mirror ($28). Lighted vanity mirror, passenger ($52). Electronic tuning seek/scan AM/FM stereo radio with 8-track tape player ($195); w/8-track and CB ($480); w/cassette ($225); w/CB ($380). Electronic tuning seek/scan AM/FM stereo radio with 8-track player, rear control: limo ($398). Two-tone paint, partial Firemist ($361). Firemist paint ($171). Padded vinyl roof: DeV ($225). Front bumper reinforcement ($9). Chrome accent molding: DeV ($90-$105). Accent stripes: DeV/Fleetwood ($56). Door edge guards ($13-$20). License frame: each ($10). Dual comfort front seats: DeV ($208). Leather seating area ($330-$350). Carpeted rubber front floor mats ($33-$36); rear ($16). Trunk mat ($13). Turbine-vaned wheel covers ($59); N/A on Eldo. Aluminum wheels ($350); N/A on Eldo. Locking wire wheels: DeV/Sev/Fleetwood ($569-$628). Locking wire wheel covers ($189-$292).

HISTORY: Introduced: September 28, 1978. Model year production (U.S.): 381,113 for a 4.1 percent share and a new record. Calendar year production (U.S.): 345,794. Calendar year sales by U.S. dealers: 314,034, which amounted to a 3.8 percent market share. Model year sales by U.S. dealers: 328,815.

Historical Footnotes: DeVilles this year were built at South Gate, California. The DeVille Phaeton's simulated convertible top was hardly likely to satisfy real ragtop fans who could afford the price of one of the re-manufactured versions. One such conversion by Hess & Eisenhardt, called "Le Cabriolet," was marketed through Cadillac dealers. Like other GM divisions, Cadillac had high expectations for diesel power, but that phenomenon was destined to evaporate in the next half-dozen years.

(Her)uitgifte oude kentekens mogelijk voor alle klassieke voertuigen

Voor geïmporteerde klassiekers kan men bij de RDW, Centrum voor voertuigtechniek en informatie een 'ouderwets' kenteken aanvragen, mits de datum eerste toelating van het voertuig vóór 1978 ligt.
Deze regeling is een aanvulling op de al langer bestaande mogelijkheid om historische voertuigen, die door het verlies van kentekenpapieren een recente nummerplaat bezitten, weer van het oorspronkelijke kenteken te voorzien.
De behandeling van aanvragen voor beide regelingen verloopt via de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC), de organisatie die de belangen behartigt voor verenigingen van liefhebbers van historische voertuigen.

COLOFON

FEHACtiviteiten is een uitgave van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC)

www.fehac.nl

Secretariaat
Vera Van Brande
Jan van Eycklaan 2-6
3723 BC Bilthoven
tel: 030-228 88 60/fax: 030-229 44 16
e-mail: secretariaat@fehac.nl

Voertuigen die vanwege hun historische waarde door liefhebbers in Nederland zijn geïmporteerd, krijgen van de RDW bij registratie een 'klassiek' kenteken uitgereikt. In overleg met de FEHAC heeft de RDW enkele speciale series 'ouderwetse' kentekens ter beschikking gesteld voor met name geïmporteerde klassiekers waarvan de datum eerste toelating ligt vóór 1978.

Personenvoertuigen van voor 1978 krijgen bij de kentekenregistratie na invoer automatisch een 'ouderwets' kenteken. Bedrijfsvoertuigen krijgen na invoer bij kentekenregistratie een kenteken uit de serie BE-00-00 en motorrijwielen een kenteken uit de serie ZF-00-00. Voertuigen die voor die tijd zijn ingevoerd kunnen nu alsnog in aanmerking komen voor deze series 'ouderwetse kentekens', mits datum eerste toelating ligt vóór 1978.

NB: De RDW hanteert de datum eerste toelating. Indien deze niet aangetoond kan worden, maar wel het bouwjaar, dan gaat de RDW uit van het bouwjaar.

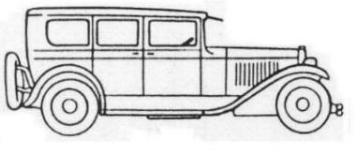
Klassieke voertuigen met recent kenteken
Voertuigen die een recent kenteken hebben gekregen omdat daarvan ooit de papieren van het oorspronkelijke Nederlandse kenteken (geheel of gedeeltelijk) zijn zoekgeraakt houden dit nieuwe kenteken. Wel kunnen eigenaren van dergelijke voertuigen het oorspronkelijke kenteken van hun voertuig weer terug vragen. Is het originele nummer nog aanwezig in de bestanden van de RDW dan zal normaliter teruggave volgen. Wij adviseren u dit eerst bij de RDW na te vragen alvorens men de procedure opstart. (Inlichtingen bij de RDW: 0900-0739 (10 cent per minuut).

Geïmporteerde voertuigen met een datum eerste toelating voor 1-1-1978 kunnen thans ook een historisch kenteken aanvragen. Deze kentekens zijn 'period' aan de bouwjaren van deze categorie auto's en zullen de kentekenletters in het midden krijgen. Auto's met een datum eerste toelating na 31-12-1977 moeten gele (GAIK) platen met het Eurovignet voeren.

Wilt u gebruik maken van één van deze regelingen, maak dan € 60,- over op postbankrekening 1304483 t.n.v. de FEHAC te Maarsbergen. U krijgt dan een gewaarmerkt formulier (tevens bewijs van betaling) toegestuurd naar het adres dat op de stortings-/overschrijvingskaart vermeld staat. Met dit formulier kunt u de omwisseling van het kenteken bij de RDW aanvragen. Met de nieuwe kentekenpapieren wordt, indien het voertuig een geldige APK heeft, ook een nieuw Apk-keuringsbewijs toegestuurd.

Expertise & Taxatie Groep Hoofddorp

- Gespecialiseerd in **TAXATIE** van Oldtimers en Classic Cars
- Onmisbaar voor uw **VERZEKERING**
- Een gedetailleerd rapport voor uw **CADILLAC** tegen een scherp tarief



Wim van der Plas
Postbus 3132
2130 KC Hoofddorp
Tel: 023 - 568 17 18
Fax: 071 – 407 57 30
Email: wim.vanderplas@planet.nl

Oproep: Ride 4Fun 2004

Zaterdag 11 September 2004 start vanaf de parkeerplaats van Holland Casino in Valkenburg de eerste Ride 4Fun, een tourrit met exclusieve sportwagens, cabriolets en oldtimers. Voor deze eerste rit zijn de bijzondere leerlingen van Franciscusoord in Houthem als "navigator" uitgenodigd.

De Heartbeat Corvette Club, Porsche Club Holland, MG-car club en de MX-5 club hebben hun medewerking reeds toegezegd. Ook particuliere eigenaars meldden zich spontaan aan met hun Ferrari, Porsche, BMW of Alfa Romeo. Er rijdt zelfs Hummer mee!

Voor de toerrit is een stichting met een ideële doelstelling opgericht. Deze stichting wil minderjarige gehandicapte leerlingen en bewoners van speciale scholen en zorginstellingen een onvergetelijke dag bezorgen. De Ride 4Fun wordt een jaarlijks terugkerend evenement dat wordt gesteund door het bedrijfsleven, diverse organisaties en de inzet van vele particuliere autoliefhebbers. Als hoofdsponsor stelt Holland Casino Valkenburg diverse faciliteiten beschikbaar op de start- en finishplek

Om de gehandicapte kinderen een onvergetelijke dag te bezorgen,
kan de organisatie nog veel hulp gebruiken.

Niet alleen door financiële sponsoring, maar ook met het verzorgen van het drukwerk, de catering, of het optreden door artiesten. En natuurlijk met inschrijvingen door eigenaren van exclusieve of sportieve auto's, cabriolets en oldtimers.

Indien u met uw Cadillac wilt meewerken aan Ride 4Fun, gelieve dit dan te melden bij Hub Scheepers, voorzitter Stichting Ride 4Fun, 06-29040870 of per email: info@Ride4Fun.nl.

Bij voorbaat hartelijk dank namens de Stichting Ride 4Fun en de leerlingen van Franciscusoord!

VRAAG EN AANBOD

Te koop aangeboden:

1961 Cadillac Fleetwood Sixty Special four-door hardtop. De auto is reeds voorzien van N.L. kenteken en nieuwe a.p.k. Harde complete auto met nette wit lederen bekleding.Prijs € 5900,-.
Inl. Harm Jan Noeken, Appingedam, tel. 0596-622446

Cadillac Sedan de Ville 1972, met werk, LPG, € 2800.
Inl. F. Mahieu, 076-529729, Breda

1974 Fleetwood Limo zonder tussenwand, met. zilver, zeer mooi €9000,-. **1975 Eldorado Convertible**, wit, wit dak, wit leer, 80.000 mijlen, zeer mooi, €14.000, **1974 Buick Century**, 30.000 mls, als nieuw, donkerrood, € 10.000.
Inl. Kutschruiter, Herkenbosch, 0475-531243.

Diverse onderdelen voor '59 Cadillac, o.a. bovenste reactiearmkogels, gerev. dynamo, gerev. startmotor, luchtfilters, verdeelkappen, roters, oliefilters, condensator, contactpunten, hoofdremcilinderrevisieset, gebruikte wiellagers, werkplaatsboek, onderdelenboek '41-59, in een koop € 450,-. Eventueel los.
Inl. Van Rijn, Hilvarenbeek, 0425-52035

Onderdelen voor 1976 Seville, o.a. goed interieur bruin leer, Olds 350 motor, met 400 automaat, bumper, stuurkolom.
Inl. Lobith 0316-542852

1976 Sedan DeVille, hardtop, academy grey (zilvergrijs) metallic met lichtgrijs vinyl dak, grijs lederen bekleding, in zeer goede staat, vraagprijs € 9250,-
Inl. Peter Wissekerke, tel. 0111-401601

1959 Coupe DeVille, zalm rose met wit dak, zeer strakke en gave auto, geïmporteerd uit Californië, nog geen kenteken, prijs € 15.000,-. **1955 Sedan DeVille,** mintgroen, zeer goede staat met airco, import Californië met Nederlands kenteken, prijs € 16.500,-. **1955 Fleetwood Sixty Special,** two tone bruin, Californië import
Inl. D. Mostert 06-152 312 65

1959 Sedan DeVille, in zeer goede staat (zie foto), wit met LPG (1999) en APK tot november 2004, taxatierapport (1999) aanwezig. Inclusief zijdebloemstuk hoedenplank en antennebloemstuk en shop manual. Vr. pr: €17.000,-.
Inl.: J. Geerlinks, tel. 0591 362251

1974 Coupe DeVille, wit met wit lederen bekleding, LPG, taxatie € 12.000, vraagprijs € 9.900,-. **Chromen koplampranden L + R** voor '67 Coupe de Ville, € 200,-.
Inl. Paul de Jong, 06-51613486

Regelbare luchtschokbrekers achter voor stabiele wegligging, afkomstig van een '75 DeVille. Slechts een half jaar gebruikt, past onder alle achterwielaangedreven DeVille/Fleetwood-modellen van '71-'76. Prijs: €100,-.
Inl. Peer van Nuland, 0413-212201

1972 Coupe DeVille lichtblauw/groen. In perfecte staat
Inl. T. van den Langenberg, 070-3561511

1978 Eldorado Biarritz, lichtgeel met half vinyl Landau dak, cremekleurig interieur, roestvrij, oorspronkelijk uit Nevada, 70.000 mijlen, zeer goede staat, beschreven in het stuk "Wat wordt mijn volgende Cadillac" in de vorige Standard. **Nieuwe cabrioletkap voor '71-'76 Eldorado** met plastic achterruit, div. onderdelen en boeken, glazen achterruit voor cabriolet '65-'70.
Inl. Koen Ongkiehong, 070-3560035, 06-24804408

Wij bieden u een echte klassiekerverzekering met de volgende mogelijkheden:

- Bestemd voor klassiekers en collector items zonder leeftijdsbeperkingen
- W.A. premie vanaf € 23,- tot 7.500 km per jaar
- Beperkt Casco-dekking vanaf: 0,48% van de taxatie waarde
- Volledig Casco-dekking vanaf: 0,64% van de taxatie waarde
- Collectiepolis voor meerder auto's WA premie: € 160,- per jaar
- Met gratis hulpverlening binnen Nederland, Hulpverlening Europa: € 15,-
- Ongevallen inzittendenverzekering: € 15,-
- Motorrijtuigenrechtsbijstandverzekering: € 20,-
- Klassieker in restauratie-dekking, Taxatierapporten

ABC assurantiën

Ook voor uw
Schadeverzekeringen,
Hypotheken, Pensioenen
en Financieringen

Voor inlichtingen of een vrijblijvende offerte bel of mail naar
Willem Hendriksen
Bellesloot 87
1473 XC De Rijp
Tel: 0299-672279
Fax: 0299-672278, GSM: 06-53667133
Email: abc@quicknet.nl

VRAAG EN AANBOD
- vervolg-

Diverse onderdelen van een 1957 Cadillac, onder andere, achterruit, achteras, bladveren, dashboardkastje, parkeerrem, sierpanelen, enz: Kijk voor meer informatie en foto's op mijn website:
http://home.conceptsfa.nl/~joostdas
Inl. Joost Das, na 18:00 06-13817497

1984 Eldorado Biarritz Convertible, wit, rood leder interieur, witte (elektrische) kap met achterruit verwarming, alles el., zeer goed rijdend en schakelend, geen roest, wel plaatselijk dunne lak (door poetsen), chroomwerk zeer netjes, auto is compleet, origineel en voorzien van spaakdoppen, en Classic big daddy/RR grille. Nw apk mogelijk, vraagprijs € 8750,-. Beperkte inruil van een goedkope auto/motor/klassieker mogelijk. Tevens ook diverse onderdelen Cadillac Eldorado/Seville/de Ville/Fleetwood/Hearse.
Inl. Gert Sterken, 06-51919516

Coupe DeVille, met Impco LPG, 90500 mijlen, in goede staat, veel extra's, prijs € 5000,-.
Inl. J.H. Kroeze, 06-53363685

Sun testkast met klokken, meters, stroboscoop, vacuummeter type 2038, vraagprijs: € 500,-. **1966 Sedan DeVille**, helemaal gerestaureerd, perfecte staat, € 15.000,-. Eventueel ruilen tegen '59 Cadillac
Inl. van Kalker, 0597-647794/06-13608525

1976 Eldorado Convertible, V8 500 cubic inch, 8,2 liter, 76.000 mijl, full optiions, bordeaurood met witte kap + interieur, apk & lpg vr.pr € 12500,- inruil mogelijk tot € 3500,-.
Inl. Peter van Rijswijk, 06-55956172 of 010-4735461

1961 Fleetwood Sixty Special eerste lak, beige metallic, **1985 Eldorado Biarritz Convertible**, lichtblauw metallic.
Inl. Ineke Bek, 0113-634047

1971 Eldorado Hardtop, lichtgroen metallic, perfecte staat, LPG, € 12.500,- **1971 Eldorado Conv**., perfecte staat, lichtblauw, €13.500,-.
Inl. Joop van Beveren, 070-3689176

1975 Eldorado Convertible, lichtblauw met lichtblauw interieur, wit dak, roestvrij, vraagprijs € 7000,-.
Inl. Erik van der Pol, 0174-621114

1989 Allanté, rood met zwarte softtop en zwart lederen int, Digitaal dashboard, zeer compleet, 4.5 l. 200 pk. 100.000 km. Perfecte staat, sportieve "Cadillac-ride". Zien is kopen. Vraagprijs: € 17.000,-.
Inl. Ed Gardner, 0174-240790

1980 Eldorado, bordeauxrood met onberispelijk bordeaux fluwelen int. Vrijwel alle opties, 350 cid. Verdient een restauratie. Kijk voor alle details en vele foto's op: www.geocities.com/elledorado1980
Inl: Leontien, 035-6853792 of l.vanbrummelen@chello.nl.

1977 Sedan DeVille, Californische roestvrije goed onderhouden mooie auto, 130.000 Californische easy mijlen op deze automobiel, schitterend leder interieur, € 4000,-.
Inl. G.F.M. Ferwerda 0321-315667

Zeer veel Cadillac onderdelen van 1968-1987.
Inl. Bart Ossewaarde, tel. 06-52458012

Diverse nieuwe en gebruikte onderdelen voor Cadillacs waaronder Eldorado's uit '67-'78. Fenderskirts Eldo's 71-74, div. wieldoppen, LPG-inbouwsets Impco of OHG. Nwe. remdelen, dynamo's, start-motors, waterpompen, benzinepompen, pakkingsets, fuseekogels.
Inl. Peter Onken, tel. 0251-248361 of 06-53287347

Diverse originele fillers (flexibel en een goede pasvorm) o.a. voor de Ville en Eldorado '76. **Convertible top parade boots** (set van 2 glasfiber panelen om de geopende cabriolet kap af te dekken, voor Eldorado's van '71-'76), prijs vanaf € 840,- Orig. Cadillac uitgaven, div. jaren op voorraad vanaf '54-'84: owner manuals (gebruikershandleiding) ca € 30,- shop manuals (werkplaatshandboek) ca € 80,- body service manuals (carosserieboek) ca. € 65,-.
Inl. Rob Peters, 038-3762671 of 06-54782247

1976 stretch Limo, wit, 6 deurs, LPG, € 7000,-. **1975 Limo**, als nieuw met LPG, 8 pers, € 10.000, Alle Cadillacs met Belgisch kenteken. Tevens **motor en gereviseerde automaat** voor '72 Eldorado, € 1.000,-.
Inl. Walter Verberckt, +32 (34) 819 324, +32 (49) 518 9324, Email: limousine.man@pi.be en www.limousineman.be

1967 Brougham, bruin, California import, 1e eigenaar, vr.pr. €8.900,-. **Onderdelen voor 1955 Coupe DeVille en 1959 Sedan DeVille**
Inl. Richard Kalisvaart, tel. 0180-621945, 06-54345348

Te koop wegens aanschaf woonhuis: **1969 Coupe DeVille.** Goud metallic met wit vinyl dak, electrische ramen en bank, leren bekleding, moderne radio met CD wisselaar (orig. radio nog aanwezig). Verse APK tot maart 2005. Technisch veel vernieuwd zoals: wiellagers achteras, schokbrekers achter, versnellingsbaksteun, versnellingsbak en motor gereinigd en filters vernieuwd, motorsteunen vernieuwd, oliepomp vernieuwd, distributieketting en tandwielen vervangen, nieuwe dynamo, koelblok radiator vernieuwd en capaciteit vergroot. Getectyleerd. Alles in originele staat en goed werkend. Niet aan gelast. Hier in onderhoud. Vrpr: € 8.250,-
Inl: Martin Meijer, 0654-616128

1987 Allanté, zilvergrijs metallic, zomer en winterkap. Door mede Allanté eigenaren erkend als de mooiste in Nederland. Technisch in perfecte staat van onderhoud. Taxatie rapport € 20.400,-. In verband met urgent ruimte gebrek in stalling, vraagprijs € 14.500,-. **1988 Eldorado,** in goede staat, 91.000 km, donkerblauw, vraagprijs €4.000,-. **1980 Eldorado Biarritz,** two tone blue, 137.000 km, voor de beginnende liefhebber of zeer goede donor auto, vraagprijs €1750,-.
Inl. Willem Schrama, tel/fax 0252-675358, e-mail: w.schrama@worldmail.nl

Te koop tijdens CCN-evenementen en bij de Secretaris: **Geëmailleerde CCN-Schildjes: €15,- Stickers: €2,50. Nog enkele T-shirts: € 15,-.**

Te koop gevraagd:

Een mooie achterbumper voor een 1988 Cadillac Sedan DeVille en een Delco airco-compressor met clutch assembly-HR6 voor een 1987 Cadillac Allanté.
Inl. Willem Schrama, tel/fax 0252-675358, e-mail w.schrama@worldmail.nl

Een "Rear bumper grille" voor een '58 Eldorado Biarritz. Dit is het kleine grilletje in de achterbumper dat de achteruitrijlichten beschermt. Een '58 Seville grille zal ook passen.
Inl. Dirk van Dorst, tel. 0032-14-516417, fax 0032-14-519145, email dirkvandorst@pandora.be

CCN'ers mogen gratis adverteren, uw advertenties worden 2x geplaatst, eventuele wijzigingen en/of herplaatsing gaarne doorgeven aan Koen Ongkiehong, Tel. 070-3560035, fax. 070-3630492, Email: koen.ongkiehong@wanadoo.nl
Niet-leden kunnen voor € 11 een advertentie plaatsen.
De rubriek vraag en aanbod wordt geplaatst op de internet site van de Cadillac Club Nederland: www.cadillacclub.nl

TPG Post
Port betaald
Port paye
Pays-Bas

1973 Hardtop Sedan deVille. Cadillac Motor Car Division

Cadillac makes any occasion the occasion. *However brilliant the event, your pleasure will be heightened by arriving in the world's most desired luxury car. Its richly tailored interior provides an atmosphere of taste and elegance. The smoothness and responsiveness of Cadillac's performance prepares you for an experience that's both relaxing and stimulating. The graceful beauty of this magnificent motor car will invite all those who care about the finest to enter the spirit of the seventies. Come discover the many reasons why Cadillac ownership is so highly regarded. It's always an occasion to look forward to.*

Cadillac '70