

Een weekje Los Angeles

Op een maandagmorgen in november vorig jaar liep Marius Zwolsman in de loods van zijn gipsgroothandel in Delft en merkte dat er iets vreemds gebeurd was met zijn Eldo. Een paar pallets met vaten gips waren omgevallen en hadden een ravage aangericht aan de linkerzijkant van de Eldo. Het dak was bedolven onder vaatjes en een paar vaatjes waren door de portierraam gevlagen en lagen op de voorbank. Het frame van het cabrioletdak was flink doorgebogen, zijruiten kapot, sierstrips beschadigd, voordeur en achterschermingedrukt. De schade werd getaxeerd op zo'n f 7000,-. Deze werd gelukkig later vergoed door de verzekering.

Enige weken voor dit voorval hadden Marius, Erik van der Laan en ik besloten om een week naar Los Angeles te gaan. Aan ons boodschappenlijstje met onderdelen konden dus Eldo-zijruiten toegevoegd worden. In Nederland kosten een portierraam en een achterzijruit samen ongeveer f 2500. Op een sloop in Amerika zouden die veel minder kosten.

Via vrienden in California hadden we een Cadillac de Ville Concours gereserveerd bij verhuurbedrijf Alamo in Inglewood.

Toen we op vrijdagavond rond 11 uur de Cadillac wilde ophalen bleek deze even niet beschikbaar te zijn. Als we die avond perse een Cadillac wilde hebben moesten we die even gaan halen in Las Vegas zo'n 500 km verder of wachten tot zaterdagochtend. De man achter de balie scheepte ons af met een Buick Lesabre. Na middernacht gingen we op zoek naar een motel en vakliteratuur zoals Autotraders. Met deze bladen zouden we gaan speuren naar interessante Cadillacs. Na wat rondgereden te hebben door mindere wijken op zoek naar goedkope motels checkten we in bij het LAX-Hilton dat relatief goedkoop was. Marius ging slapen en Erik en ik gingen stappen in Hollywood en Beverly Hills. Van nachtleven viel hier weinig te bespeuren, de straten waren praktisch uitgestorven. In de bekende straten zoals de Sunset Boulevard en de Santa Monica Boulevard viel weinig te beleven. De drank in de discotheken was trouwens prijzig. Rond 5 uur kwamen we terug in het hotel. Zaterdagochtend werd de Buick huurauto verruild voor een Cadillac Sedan de Ville. Eerst gingen wij naar een Eldorado Convertible uit 1972 kijken. Deze bleek van de eerste eigenaar te zijn, een man van tegen de tachtig die een hekel had aan kleine wagens. Zo'n 25 jaar geleden werd hij aangereden in een kleine Ford Mustang met als gevolg blijvend nekletsel.

De auto bleek slechter te zijn dan de eigenaar door de telefoon had gezegd. De technische staat was goed maar de kap was gescheurd, de lak was slecht, de bodem was plaatselijk doorgeroest, de uitlaatspruitstukken lekten en de voorbank en armsteunen waren versleten. Op de vraagprijs \$ 3500 reageerde Marius met een tegenbod van \$ 1000 hetgeen te weinig was.

s'Middags gingen we naar Canoga Park om een Limo te bekijken bij een autohandelaar. Het was een in zeer goede staat verkerende witte Fleetwood Brougham uit 1984 die op 2 plaatsen verlengd was door de firma Williams uit

Gardena. De uitvoering was zeer compleet met o.a.: dubbele airco, dubbele separatie ruit (glas en hout), intercom, T.V., video, moonroof, geblindeerd glas, custom grill, koelkast, bar. De Limo is 7,2 meter lang, heeft een wielbasis van 4,5 m een weegt "slechts" 2300 kg. Dat de Limo relatief licht is komt o.a. door toepassing van een aluminium V8 injectiemotor van 4,1 liter. Deze heeft een vermogen van 135 pk. Het verbruik is extreem laag, op de snelweg is een verbruik van 1:9 goed haalbaar. Het momentane verbruik en gemiddelde verbruik en andere ritgegevens verschijnen op de display van de tripcomputer die nog goed functioneerde. Omdat de auto geëxporteerd zou worden wilden wij de 8,25 % State Tax (een soort BTW) niet betalen. We besloten de Limo met zijn drieën

te kopen. De Tax hebben we in eerste instantie betaald maar kregen die een week later terug na het tonen van de exportpapieren.

Ik reed de perfect rijdende Limo terug naar het Hilton met Erik achterin gevolgd door Marius in de (mini) Cadillac. De motor is eigenlijk te klein om vlot weg te kunnen rijden en om snel te accelereren. Tegenwoordig worden de grote Cadillac Fleetwood Brougham modellen en de daarvan afgeleide stretched Limousines uitgevoerd met sterke Chevrolet motoren.

Zonder steken kon de Limo met gemak in de parkeergarage van het Hilton worden gereden. In nederlandse parkeergarages kom je met een normale Cadillac al gauw klem te zitten!

Het rijden met een limo vraagt wel enige gewenning vooral bij het achteruit rijden en inparkeren. Het zicht naar achteren is beperkt door de verkleinde achterraut.

Het keuren van de Limo door de RDW in Nederland leverde weinig problemen op. De limo is thans in het bezit van Erik.

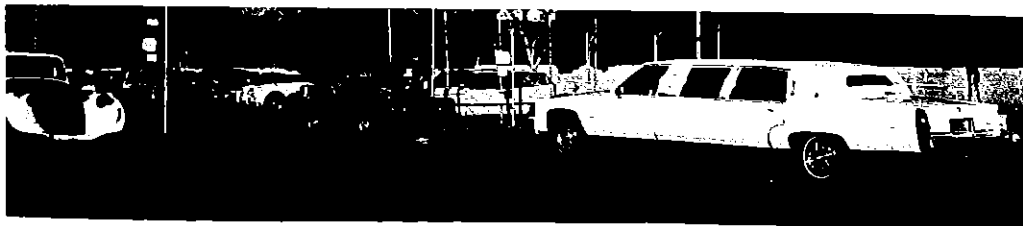
Op zondag bezochten we Frank Corrente's Cadillac Corner aan de Sunset Boulevard 7614, Hollywood.

Hier stonden zo'n 40 Cadillacs hoofdzakelijk uit de jaren 50 en 60. De staat waarin de auto's verkeerden varieerde van slecht tot goed. Enkele bijzondere modellen waren een Biarritz Convertible uit 1958, prijs \$ 30.000 en een Fleetwood Talisman uit 1975. Elders had hij nog een Biarritz Convertible uit 1959, prijs \$ 65.000 staan.

De prijzen waren aan de hoge kant. Volgens Corrente verkoopt hij wagens aan kopers uit de hele wereld. Vaak koopt men ongezien. Onlangs werd Corrente geïnterviewd voor een programma over de 1959 Cadillacs van de BBC (een mooie film overigens).

Elders in dit clubblad is een stukje over Corrente opgenomen.

De voorwielaangedreven de Ville die wij 8 dagen huurden voor een bedrag van \$ 725, is tegenwoordig uitsluitend als 4-deurs te krijgen. De bekende Coupe de Ville die vanaf 1949 gemaakt werd en een vooral in de jaren 70 zeer populair was wordt niet meer gemaakt.



Spider & 1984 Limo



Onze huurauto: 1994 Sedan de Ville

**Erik bij de 1969
de Ville Convertible**



Marius bij Frank Corrente Cadillac Corner

De 4,9 liter motor heeft een vermogen van 200 pk. De auto trokt vlot op. Op weg naar Las Vegas bleek de topsnelheid niet hoger te zijn dan 190 km per uur. Waarschijnlijk is de snelheid elektronisch beperkt. Op de terugweg naar LA moest Marius vanaf hoge snelheid een noodstop maken. Hierbij leek het alsof hij door de gordels tegen de rugleuning gedrukt werd.

De auto is groot en ruim maar is licht geconstrueerd en weegt zo'n 1800 kg. Het verbruik schommelde tussen 1:8 en 1:10.

Op maandag kochten wij in Beverly Hills een lichtblauwe de Ville Convertible uit 1969. Deze auto was net overgespoten en voorzien van een nieuw dak. De hydraulische cilinders voor de bediening van het dak waren kapot en de achterbumper was beschadigd. Ik had het idee dat de automaat niet goed werkte. Hierdoor kon op de vraagprijs flink afgedongen worden. Het dak kan na het loskoppelen van de cilinders met de hand geopend en gesloten worden. Het sluiten gaat vrij zwaar maar is een goede spieroefening. Je moet dan op de achterbank gaan staan. Mike, de eigenaar had geen verstand van Cadillacs.

Hij had geld nodig voor een verbouwing achter zijn huis. Hij hield er een vreemde hobby op na: het roken van dure sigaren in een club van sigaren rokers. Hij hield toevallig, net als Marius, van Blues (een soort muziek) en gaf ons een adres van een Blues-tent waar we die avond naar toe gingen.

De '69 Convertible is thans in mijn bezit en is inmiddels omgebouwd op gas.

Ik heb er al veel plezier van gehad. Al 6 keer werd deze gevraagd voor bruiloften. Op 3 december jl. werd sinterklaas in deze open wagen rondgereden.

Die middag bezochten we American Custom Coachworks aan de Wilshire Boulevard die diverse Limos te koop had aangeboden in een autokrant. Tijdens het telefoongesprek die morgen had Virgil Budnic, de sales representative van ACC de indruk gekregen dat wij geïnteresseerd waren in een nieuwe Limo's. Ik vertelde dat wij enige dagen tevoren een Limo hadden gekocht en eventueel nog een tweede gebruikte wilden kopen. ACC verkocht echter alleen nieuwe Limo's waarvan er zo'n 30 onder het kantoorgebouw in de parkeergarage stonden. Virgil leidde ons rond en vertelde dat koningin Beatrix bij ACC kort geleden op speciaal verzoek een zeer sober uitgevoerde Limo had besteld. ACC is een van de grootste limousine bouwers in Amerika, gespecialiseerd in de ombouw van Lincolns en Cadillacs. De fabriek van het 42 jaar oude bedrijf staat in Ft. Smith/Van Buren, Arkansas en het hoofdverkoopkantoor is gevestigd in Beverly Hills.

De Limo's zijn uit voorraad leverbaar en de prijzen zijn vanaf circa \$ 60.000.

De meeste Limos worden zeer compleet uitgevoerd met de op het gegevensblad van de Connoisseur serie vermelde opties.

Er stond ook een limo met het stuur aan de rechterkant bestemd voor een land in het midden oosten.

Virgil gaf ons gratis nummerplaatframes van ACC en diverse informatiebladen mee en hoopte dat we in de toekomst eens zouden terugkeren voor de

aanschaf van een nieuwe Limo.

Op de terugweg naar het hotel stopte Erik bij een handelaar die een paar Alfa Romeo Spiders te koop had staan. Deze leken interessant voor verkoop in Nederland. In een vlaag van verstandsverbijstering kochten Erik en ik de volgende dag 2 Spiders uit 1984 en 1986 wat wij achteraf gezien beter niet hadden kunnen doen. Marius zag de Spiders (terecht) niet zitten.

Gelukkig was Marius vrouw Brigitte weg van de grijze Spider uit 1984 en besloot Marius deze voor haar te kopen. De zwarte Spider uit 1986 is nog steeds niet verkocht.

Het einde van de vakantie naderde maar de belangrijke zijruiten voor de Eldo van Marius hadden we nog niet. De tijd begon te dringen. We hadden eigenlijk nog maar 1 dag om onderdelen te zoeken op sloperijen. Woensdagavond checkten we in bij het Motel Six in het plaatsje Fontana dat zo'n 100 km ten oosten van LA ligt. Dit zijn over het algemeen goede en goedkope motels. We stapten net uit een mexicaans restaurant toen er in een razende vaart een Oldsmobile voorbij kwam achtervolgd door een Politiewagen met zwaailicht en sirenes. Omdat we zo'n achtervolging wel eens mee wilden maken stapten we snel in onze Cadillac en gingen er vol gas achteraan. De achtervolging stopte abrupt toen de Olds plotseling met te hoge snelheid linksaf een woonwijk insloeg en total loss raakte toen zijn voortrein tegen een stoeprand aanklapte (deze zijn in Amerika soms extreem hoog!). De bestuurder was plotseling ridder te voet en vluchtte weg. Binnen een mum van tijd kwamen er overal politiewagens vandaan, net zoals in de Amerikaanse films met gierende banden door de bocht en met grote zoeklichten gericht op de woningen en tuinen. Ook werd er een helikopter ingezet. Helaas had ik mijn videocamera in het motel laten liggen anders had ik alles kunnen filmen.

Waarschijnlijk hebben zij de bestuurder niet kunnen pakken. Na een uur werd het weer rustig en konden wij vroeg gaan slapen om energie op te doen voor de slopende dag die zou komen. Rond 8 uur verlieten wij Motel 6 en gingen op weg naar de eerste sloperij waar ik op 1 januari van dat jaar al eens geweest was. Er heerste toen een hittegolf met temperaturen van rond de 25 graden. Nu was het echter koud en in deze woestijnachtige omgeving woedden zandstormen waar je beroerd van werd.

Dit was een goedkope sloperij van de categorie "Pick your part", "Pull your part", en "You pull-it" waar je alles zelf van de wagens mag halen en waar over het algemeen wagens ouder dan 10 jaar staan. Over het algemeen tref je hier publiek aan met een kleine beurs zoals Mexicanen en autogekken waarvan er in Amerika blijkbaar nog veel rondlopen.

Je betaalt een dollar entree, tekent een aanwezigheidslijst en krijgt een stempel zodat je mag in-en uitlopen. Gereedschappen worden gecontroleerd. Drank, wapens en blote voeten zijn niet toegestaan. Bij het afrekenen kun je kiezen voor wel of geen garantie. Sommige oude onderdelen moeten worden ingeleverd of er moet statiegeld op betaald worden. Dit is om het recyclen te bevorderen en om te voorkomen dat deze langs de kant van de weg gedumpt

worden. Het aanbod op deze sloop viel tegen en wij gingen snel naar een andere sloop die Erik in de plaatselijke gele gids had gevonden.

Deze werd gerund door een baas en zijn knecht. Er stonden veel interessante wagens. Buiten stond een full-size Buick of Oldsmobile Convertible waarvan de ruiten gelijk zijn aan die van een Eldo. Dit belooft veel goeds.

De knecht, een ruige vent van een jaar of 55 met lang haar en een baard die blijkbaar veel had meegemaakt, leidde ons rond en vroeg steeds via een walkie-talkie de prijzen van de onderdelen aan zijn baas. Hij wilde maar steeds gokken met Marius: geld of gereedschap inzetten tegen onderdelen of zijn oude Chevy Pickup. Marius vertrouwde hem niet en ging hier niet op in.

Dat we hier te maken hadden met 2 oplichters (ik bedoel de baas en de knecht en niet Marius) bleek al gauw toen ik de baas tegen de knecht hoorde zeggen: We will rip them off! Ze zouden ons stelletje hollandsse Cadillac fanaten wel eens flink afzetten omdat zij direct hadden gemerkt dat wij sommige onderdelen dringend nodig hadden. In eerste instantie waren de zijruiten van de Olds niet te koop omdat deze wagen in zijn geheel verkocht moest worden. Er stond een te koop bordje op met een te hoge prijs want het was een sloper. Als we de ruit wilde kopen moesten we dus de prijs van de hele wagen betalen anders was hij incompleet!

De baas stuurde de knecht met ons naar zijn tweede sloperij enkele kilometers verder. Hier kwam de aap uit de mouw! De knecht vond dat zijn baas maar een afzetter was. Hier, buiten het zicht van zijn baas konden we tegen gereduceerde tarieven zaken doen met de knecht mits wij dat niet zouden zeggen tegen zijn baas. In twee uur tijd sloopten we veel onderdelen van diverse Cadillacs af waaronder het zo belangrijke portierraam. We borgen alles goed op in de kofferbak van onze huur-Cadillac en keerden terug naar de andere sloperij waar we een list moesten verzinnen om het achterzijruitje te versieren. Hier aangekomen loog de knecht glashard tegen zijn baas en zei dat we op de andere sloop niets hadden gevonden. Gelukkig konden we de baas overhalen dat hij het ruitje met de sierstrip onder de achterrauit los wilde verkopen (voor \$ 200 geloof ik).

De belangrijkste onderdelen hadden we nu gevonden. Alleen een goede achterbumper en een hoekstuk van de voorbumper voor de de Ville Convertible ontbraken nog. Deze vonden we gelukkig op sloperijen in Pyrite en Ontario in de buurt van Riverside. Om toegang te verschaffen tot de bumper moesten we het kofferdeksel open beitelen en het kofferbakslot forceren. In het donker, precies op sluitingstijd lag de bumper los.

Helaas hadden we geen tijd om een bezoek te brengen aan Cadillac sloperij "The Cadillac King" in Pacoima maar dat is iets voor de volgende reis. De prijzen die je hier voor onderdelen betaalt zijn echter vrij hoog en kunnen de nieuwprijs benaderen. Soms als nieuwe niet meer verkrijgbaar zijn kan dit toch interessant zijn.

Vermoeid en vervuild reisden wij daarna naar San Diego wat in tegenstelling tot LA een mooie stad is. Tijdens de reis en bij McDonalds konden we wat

bijkomen van het sloopgebeuren. Erik en Marius hadden echter een grote hekel gekregen aan dit soort Fastfood tenten maar ik loodste hun er steeds maar weer naar toe. Per slot van rekening waren we niet gekomen voor de Amerikaanse keuken, eten was hier slechts een noodzaak.

Bij het zien van San Diego knapten we direct op.

We vonden een Days-Inn motel waar Marius eerst een paar uur in bad ging en vervolgens ging slapen. Erik en ik gingen nog een beetje stappen en keerden rond 3 uur s'nacht terug in het motel.

De volgende dag leverden we de onderdelen af bij het expeditiebedrijf in Carson waar onze auto's stonden. Bij Sears kocht ik nog gauw even een fiets die op de vloer van de Limo mee kon reizen naar Nederland.

De meeste nieuwe onderdelen die ik enkele weken eerder vanuit Nederland had besteld (o.a. banden) waren inmiddels op de verzendadressen aangekomen en konden met de auto's verscheept worden. Hiervoor werd een superlange 45 voets container gebruikt met een vloerlengte van zo'n 13,5 meter. De Limo en de Ville Convertible stonden op de containervloer en de 2 Spiders op houten balken erboven. Het laden werd voor ons verzorgd. Bij het lossen van de container bij Frans Maas in Waddinxveen mochten wij meehelpen.

Vrijdagavond reden we naar Las Vegas waar het natuurlijk altijd leuk is. We logeerde in het Flamengo Hilton.

Zaterdag morgen rond 5 uur keerden Marius en ik naar het Hilton. Erik ging door met stappen. Drie uur later zat ik in het vliegtuig op weg naar vrienden in Pleasanton dat in de buurt van San Francisco ligt. Zondag maakte ik daar nog een doopfeest van hun dochterje mee in de kerk, testte hun 4-Wheeldrive Ford Pickup uit, bezocht nog een Classic Cardealer bij hun in de buurt en bezocht hun familie in San Jose.

Na een kort verblijf aan de Fishermanwarf in San Francisco zetten mijn vrienden mij weer af bij het vliegveld in Oakland. s'Avonds kwam ik weer terug op LAX waar Marius en Erik enkele uren eerder in het Holliday Inn waren aangekomen.

De avond tevoren waren zij bij een uitvoering van Emmy Lou Harris in Las Vegas geweest.

De volgende dag keerden we weer naar huis terug. Na het overstappen in Washington vlogen we naar Schiphol. De trein bracht ons naar het Centraal Station in Den Haag vanwaar ik te voet naar kantoor ging. Om 9 uur zat ik weer achter mijn bureau en kon eindelijk uitrusten van het avontuur.

De week was omgevlogen. In een week kun je veel doen. Het was de zwaarste week van mijn leven maar wel de moeite waard. Leuk om nog eens over te doen.

Aan het eind van dit Cadillac verhaal wil ik jullie graag prettige feestdagen en een gelukkig 1996 toewensen.

Koen Ongkiehong

Cadillac Man

If you're looking for a vintage Cadillac, it's likely that Frank Corrente has exactly what you want in his 100+ Caddy inventory. Hemmings readers are certainly familiar with the name "Frank Corrente's Cadillac Corner," as each issue carries ads for about 20 of the *Corner's* cars. And what better location for all those gleaming bumpers and polished sharkfins than Hollywood's Sunset Boulevard?



Frank Corrente, showing off a 1941 Caddy hood ornament. [top that Lexus!]

When I spoke to Corrente, he was in the process of setting up a second showroom—also on Sunset—that will house 15 of his best cars. Ironically, the site is a former new Cadillac dealership—an interesting comment on the state of the economy. "We do well," says Corrente, "because we enjoy an excellent reputation. I sell more than half of my cars sight-unseen, to new and repeat buyers alike. When someone turns over a \$30,000 cashier's check to you for a car he hasn't even seen, that says something." Frank Corrente's formula for success? "I call it like it is," he says. "When a guy calls about a car, I try to match his expectations to a car. I'm very conscientious with every sale." Ads in Hemmings don't give prices, but the phone at Cadillac Corner is ringing constantly. "You can tell somebody a price, but it's meaningless if he doesn't know anything about the car," he explains. "Some guys just want a driver that looks terrific. Others want a fully restored car." Frank Corrente believes satisfaction is ultimately contingent on a car meeting a buyer's expectations—not on the price.

Most of Cadillac Corner's ads read "priced to sell." If anybody knows the market for vintage Caddys, Corrente does.

According to Frank Corrente, the '59 convertible is "still the Cadillac." The '60 does well, he says, but it's the '59 that draws the most attention. "The right '59 Eldorado will bring \$75,000-80,000," he says. "But I could put you in a very nice '60 Eldorado convertible—a good driver—for about \$35,000."

Although Corrente displays mainly fully restored convertibles in his showroom, he says all body styles do well. His inventory shows this, with sedans, and maybe even the odd ambulance—the '59 featured in the movie "Ghostbusters" came from Corrente's Cadillac Corner. The dealership's cars are generally 1970 back to 1941, but the bulk are '50s and '60s.

**We ship cars all over the world.
I just sent a '58 limousine to
Japan, a '66 convertible to
Belgium and a '59 limo to Sydney**

He admits that the economy took its toll on prices, but says his reputation has paid off with an international clientele. "We ship cars all over the world. I just sent a '58 limousine to Japan, a '66 convertible to Belgium and a '59 limo to Sydney, and I would say that six of the last seven cars I sold were sight-unseen."

When asked which Cadillac is his favorite, Frank Corrente answers, "I love them all," expressing particular fondness for two Eldorados, a '54 and a '58. He views his inventory as a constantly changing collection. "I just love to look at them. The only reason I'd sell them is because I just don't have the room for all these cars."

Supply is no problem for Corrente, who does not buy cars at auction. "I never have to leave my office to find cars—the cars come to me," he says. "Again, it's my reputation. People know who I am and call up with their cars. I buy a lot of cars through video." Nearly all of Corrente's cars come from the Southwest, so he rarely sees rust. Other dealers call for cars, he says, but he doesn't sell them many. "The cars I have cannot easily be replaced, so why give them up?" —Jim Koscs

Frank Corrente's Picks for Best Collectible Cadillacs

Model	Num. Produced	Price/quality driver	Price/fully-restored
1. 1954 Eldorado.....	2,150.....	\$25,000.....	\$50,000
2. 1953 Series 62 convt.....	8,367.....	\$25,000.....	\$45,000
3. 1957 Eldorado Biarritz.....	1,800.....	\$25,000.....	\$45,000
4. 1957 Eldorado Seville.....	2,100.....	\$14,000.....	\$23,000
5. 1959 Series 62 convt.....	11,130.....	\$32,000.....	\$50,000
6. 1959 Eldorado Biarritz.....	1,320.....	\$50,000.....	\$80,000
7. 1959 Coupe DeVille.....	21,924.....	\$12,000.....	\$22,000
8. 1960 Eldorado Biarritz.....	1,285.....	\$30,000.....	\$50,000
9. 1958 Eldorado Biarritz.....	815.....	\$25,000.....	\$45,000
10. 1960 Series 62 convt.....	14,000.....	\$15,000.....	\$25,000
11. 1960 Eldorado Seville.....	1,075.....	\$18,000.....	\$28,000