

HERSHEY 2006

Vorig jaar heeft Dirk van Dorst over Hershey geschreven en dit keer kunt u een verslag lezen over de reis die Peter van Rijswijk en ik in oktober maakte.

In Nederland hadden we overnachtingen geboekt in het Comfort Suites hotel in Grantville, 7 mijl van Hershey. De vlucht werd uitgevoerd door Continental en verliep zeer vlot. In tegenstelling tot wat wij hadden verwacht geen uitgebreide controles op Schiphol. Het inchecken en het passeren van de douane kostte minder dan 20 minuten.

Verder had ik in Nederland bij een reisbureau een Cadillac DTS huurauto geboekt maar toen we die wilde ophalen bij National op Newark werden we afgescheept met een kleine Cadillac CTS met 2,8 liter V6. Slecht reed hij niet maar hij was veel minder comfortabel en snel dan mijn 2001 STS.

Geschiedenis van Hershey

Voor degenen die niet weten wat Hershey betekent is het interessant om op de website www.hersheys.com te lezen over de grondlegger van de grootste chocoladefabriek in Amerika. Een Hershey Bar (reep) is daar net zo'n begrip als hier Droste is.

Milton S. Hershey (1857-1945), hier op de foto te zien, was een groot ondernemer die omstreeks 1893 in Lancaster Pennsylvania met succes een chocolade fabriek opzette.

Hij was een industrieel met visie die zag dat een goede infrastructuur en goede leefomgeving belangrijk waren voor het succes van zijn nieuwe fabriek en voor het personeel. Bij het stadje Derry Township, waar hij was geboren, vond hij een mooie locatie. In de buurt van de havens voor de aanvoer van cacao-bonen en suiker en omringd door weilanden voor koeien die melk gaven en temidden van een hardwerkende bevolking. De stad kreeg zijn naam en heet nog steeds Hershey. Hij creëerde een goede leefomgeving voor zijn personeel door het opzetten van woningen, scholen, kerken en parken. In tegenstelling tot veel andere industriëlen in die tijd buitte hij zijn personeel niet uit. Integendeel, hij was een filantroop. Hij was zelf op de boerderij opgegroeid en had geen kans gekregen om een fatsoenlijke opleiding te volgen. In 1909 zette hij met zijn vrouw een school op voor weeskinderen. In 1918 schonk hij het grootste deel van zijn vermogen (meer dan \$ 60.000.000) aan een fonds dat tot doel had om scholen te stichten en in stand te houden. Hershey, The Sweetest Place on Earth heeft veel attracties zoals Hershey's Chocolate World (www.hersheyschocolateworld.com), Hershey Park (www.hersheypark.com) een Luna park met vele achtbanen (roller coasters) waaronder een die van hout is gemaakt.

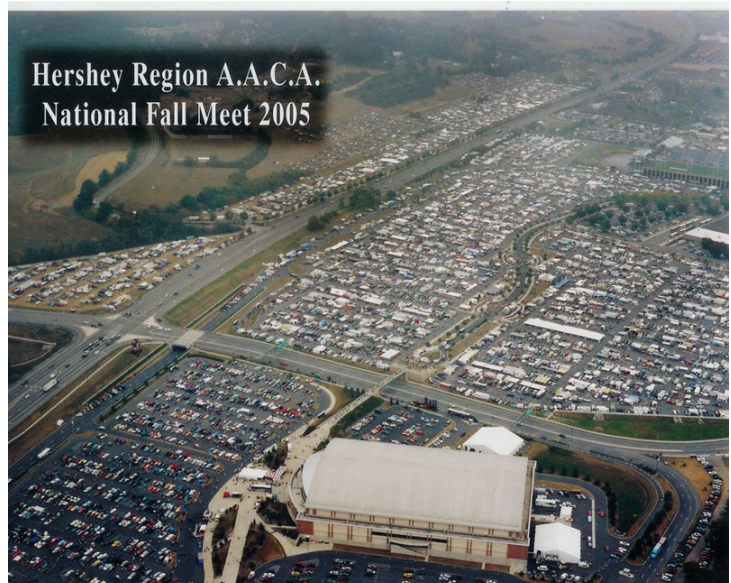


AACA

De Hershey Fall Meet wordt georganiseerd door de AACA (Antique Automobile Club of America). Voor het eerst werd dit evenement georganiseerd in 1954 in het stadion van Hershey. Er waren toen ongeveer 300 wagens die beoordeeld werden door een jury. De organisatie bestond uit een 20-tal vrijwilligers. Buiten het stadion stonden 7 handelaren met onderdelen en zo werd de 'flea market' oftewel vlooiemarkt geboren.

In de jaren 70 kwamen er steeds meer auto's en onderdelen verkopers, en in 1979 werden er 900 wagens gejureerd en waren er 5300 kraamhouders. Top was in 1985 toen de AACA zijn 50^{ste} verjaardag vierde en er 2100 show cars waren. De Hershey meet werd toen beschouwd als de grootste klassieke auto show ter wereld. In 1997 kwamen er 1722 show cars en 10.425 handelaren/kraamhouders. De flea market besloeg een oppervlakte van 134 acres. Een acre is 0,4 hectare, dus een oppervlakte van 42 hectare met onderdelen en handel. Het totale oppervlak voor het evenement inclusief parkeerterreinen en kampeerplaatsen was 296 acres = 120 hectare. Dat is dus meer dan een vierkante kilometer!

De AACA heeft een mooi automuseum in Hershey, zie www.aacamuseum.org met 150 auto's.



De terreinen waar de kramen van de handelaren op staan zijn verhard. Vroeger waren het weilanden en bij zware regenval was het daar echt niet fijn om rond te lopen. Het is bijna traditie dat het tijdens de Fall Meet in Hershey regent. Wij troffen het wel met het weer. Op dinsdag en woensdag tussen 23 en 28 graden. Donderdag was het fris, vrijdag regende het en zaterdag was het droog en ongeveer 13 graden. De opbouw is op dinsdag en de eerste dag voor het publiek is op woensdag. De meeste standhouders gaan vrijdag weer weg. De zaterdag is de eigenlijke showdag van de AACA. De luchtfoto toont het Hershey evenement in 2005. Op de voorgrond is het Giant center te zien waar de veilig werd gehouden. Van links naar rechts loopt een weg. Een voetgangersbrug verbindt beide terreinen zodat met de weg niet hoeft over te steken.

Bezoek aan de Harley fabriek en een Cadillac dealer in Harrisburg

Op dinsdag 3 oktober bezochten wij de Harley Davidson fabriek in York. In tegenstelling tot de Amerikaanse auto-industrie maakt de Amerikaanse motorenbouwer zeer goede winst. We kregen een rondleiding door de fabriek.

Voor Peter, die in tegenstelling tot mij niet vaak in fabrieken komt, leek het een verschrikking om in deze fabriek te moeten werken. Aan een hangbaan komen de motoren voorbij en de assemblage-medewerkers monteren in elk station delen aan de motor. Verder worden er zeer veel delen in deze fabriek gemaakt. Er staan grote persen en metaalbewerkingsmachines. Omdat er zeer veel verschillende Harley-uitvoeringen zijn, is de automatiseringsgraad in de fabriek relatief laag. Ik vond het opvallend dat er rondleidingen werden gehouden waarbij wij op de vingers konden kijken van het personeel en af en toe aardig in de weg liepen voor de vele transportvoertuigen. Het zal zeker zorgen voor goede promotie van het merk en waarschijnlijk zullen vele Harley-rijders een kijkje komen nemen in de fabriek van hun favoriete merk.

In september houdt de Harley fabriek een open dag en dan mogen de bezoekers rondrijden op de nieuwste modellen.

Op de terugweg van de Harley fabriek reden we even Harrisburg in om wat boodschappen te doen en reden langs Cadillac dealer Brenner. We zijn daar even gaan kijken en hebben met een verkoper gesproken die ons een brochure gaf van de Escalade die daar goed wordt verkocht in tegenstelling tot de nieuwe STS die in de USA slecht wordt verkocht. De nieuwe DTS (voorheen de Ville) die vorig jaar werd vernieuwd wordt goed verkocht. Je ziet ze veel op de weg.



Rondlopen op Hershey

Peter en ik hadden voor onze eigen Cadillacs weinig onderdelen nodig. Ik wilde voor anderen zoeken naar onderdelen zoals wioldoppen en clips om lijsten vast te zetten. Die heb ik uiteindelijk allemaal gevonden. Het aanbod aan Cadillac-onderdelen is erg beperkt. De meeste standhouders bieden oude spullen aan van verschillende merken en jaren. Hershey is oorspronkelijk opgezet als een grote rommelmarkt. De meeste standhouders hebben hun camper, truck of pick up bij zich en overnachten op het terrein. Er waren geen stands met uitsluitend Cadillac delen. Voor andere merken zoals Ford en Chevrolet waren er wel specialisten aanwezig.

Er waren enkele grote specialisten aanwezig met supergrote trucks, zoals Coker (banden), Steele (rubbers).



Imposant was ook de truck van The Bumper Boyz uit LA, California. De meeste standhouders kwamen uit de staten rondom Pennsylvania. De Bumperboyz waren ver van huis maar waarschijnlijk zullen zij net als andere professionele exposanten door Amerika rondrijden en de auto-onderdelenbeurzen afgaan en een zwervend bestaan leiden. Ik schat dat The Bumperboyz bijna 1000 bumpers hadden meegenomen. Zij werken volgens het ruilsysteem maar hebben ook bumpers te koop waarvoor je de oude niet hoeft in te leveren.

verchromen van bumpers en onderdelen.

Voor adressen voor leveranciers van oldtimer onderdelen hoef je niet naar Hershey toe. Die kun je beter vinden in Hemmings of op internet. Er stonden niet veel handelaren met werkplaatshandboeken maar kon er toch heel wat vinden. Ik krijg regelmatig vragen over clips voor het vastzetten van sierlijsten. Er stonden redelijk wat handelaren die in clips en andere bevestigingsmaterialen gespecialiseerd waren. Van de clips die ik voor kennissen moest vinden had ik voorbeelden meegenomen. Veel clips lijken op elkaar en het is een heel zoekwerk om de juiste te vinden. Helaas is het niet zo dat je zegt voor welk type en bouwjaar je clips zoekt en dat er dan in een catalogus gekeken wordt om te bepalen welk type nodig is. Veel clips liggen zonder artikelnummer of type aanduiding bakjes die je simpelweg allemaal moet afgaan om te zien of de juiste er in ligt.



Peter vond diverse NOS parts, o.a. een benzine pomp voor zijn 56er Cadillac. NOS is de afkorting van New Old Stock, een nieuw onderdeel dat vaak nog in de originele doos zit. Ik heb het idee dat veel van de onderdelen die op Hershey worden aangeboden zijn opgescharreld uit zogenaamde Garage Sales of Yard Sales. Die zijn erg populair in Amerika. Om opruiming te houden worden huisraad spullen en auto-onderdelen/gereedschappen in de garage of in de tuin te koop aangeboden.

Als iemand met zijn auto-hobby stopt komen ook veel onderdelen vrij die weer door een andere hobbyist worden overgenomen of door een handelaar. Ook veel wat op Ebay wordt aangeboden is afkomstig van garage of yard sales. De verkopers weten vaak niet eens wat verkocht wordt en wat het waard is. Tussen de onderdelenstands stonden heel wat auto's te koop. Vele honderden, maar aan de andere kant van de weg waren 2 grasvelden gereserveerd waar uitsluitend auto's stonden voor verkoop.

De foto's geven een indruk van de vele stands.

We hadden gehoord dat Hershey enorm veel bezoekers trok, in de richting van 250.000. Het was dit jaar erg rustig. Ik heb ze niet geteld maar ik denk dat het aantal bezoekers over de 4 dagen rond de 100.000 lag. Oorzaak is zeker Ebay en internet en in het algemeen is er een afname van liefhebbers van oude wagens. Wat opviel is dat er op Hershey ouder publiek rondloopt. Doorsnee 40-70 jaar oud en praktisch geen jeugd. Dat houdt waarschijnlijk in dat er voor de wagens van voor 1950 in de toekomst weinig liefhebbers zullen zijn en dat deze wagens mogelijk in prijs zullen zakken. Over het algemeen zijn deze wagens relatief goedkoop. Ik verwacht dat de vijftiger en zestiger jaren Amerikanen wel flink geld waard blijven want dat waren de topjaren en films uit die jaren zullen nog vele decennia over de hele wereld populair blijven.

Er worden toch erg veel onderdelen aangeboden voor auto's van voor de oorlog. Er werden veel spatborden aangeboden. Veel standhouders stonden met een klein deel van hun assortiment. Er waren diverse met sloperijen. We zijn eigenlijk maar een standhouder tegengekomen die veel gebruikte Cadillac-onderdelen bij zich had en ook een sloperij had. Daar kocht ik een set fender skirts.

Hij had ook een grille liggen voor een 59-er Cadillac die Peter wel had willen kopen maar dat heeft hij toch niet gedaan.

Er worden ook veel miniatures aangeboden maar die zie je hier in Nederland ook.

Peter en ik hebben redelijk wat gereedschappen gekocht.

Het is een mooi gezicht en gehoor om de echte oldtimers rond te zien rijden. Zo reed er ook een Cadillac rond van voor 1910.

Cadillac Eldorado 1974

Op woensdag morgen toen we nog maar een uur hadden rondgelopen zag ik naast een stand een mooie bordeaux rode Eldorado Hardtop uit 1974 staan. De man die bij de stand stond vertelde dat de wagen van zijn broer was geweest die in 1998 was overleden. Zijn andere broer, Harold Heimbaugh uit Harrisburg had de Eldo dinsdag morgen naar Hershey meegenomen om hem te verkopen. Harold was even weg. Ik mocht de wagen bekijken en de motor starten. De Eldorado was in 1974 nieuw gekocht door hun broer bij een Cadillac-dealer in Harrisburg. Toevallig bij dezelfde dealer waar we de dag ervoor waren geweest. Na zijn overlijden in 1998 stond de Eldo in de garage bij zijn schoonzuster die niet meer in goede gezondheid verkeerde.



Zelf gaven de broers niet veel om de Eldorado die pas 100.000 mijl had gereden en zo had ik om 10.15 uur woensdag morgen 4 oktober als een van de eerste kijkers de mogelijkheid om hem te kopen.

Ik was niet naar Hershey gegaan met als doel om een auto te kopen maar ik vond de Eldorado erg mooi en had nog niet eerder een model uit 1974 gehad. Binnen een kwartier nadat ik de Eldo voor het eerst had gezien waren Harold en ik het eens over de prijs en schreef ik een check voor hem uit zoals op de foto te zien is.

In 1994 had ik een rekening geopend bij The Bank of America. Dit is erg handig als verkopers geen credit cards accepteren of als verkopers op Ebay geen Paypal accepteren. Voor mij is het handig omdat ik dan geen traveller checks of met dollars op zak hoeft te lopen. Maar met onze Nederlandse bankpassen kun je ook geld uit de muur halen.

Harold vertelde dat hij in 1957 een nieuwe Chevrolet Bel Air had gekocht en die nog steeds had. Zijn broer die er ook was had in 1966 een nieuwe Chevrolet Corvair gekocht en had die nog steeds.

De broers waren dus echte autoliefhebbers en lid van de AACA. Harold had ook nog een Rolls Royce te koop uit het begin van de jaren 60 met rechts stuur. Samen hadden ze nog een T-Ford truck die hun oom nieuw kocht in 1911.

Harold Heimbaugh had ook een A-Ford uit 1925 die hij de komende zaterdag mee zou nemen naar de show. Een vriend van de gebroeders Heimbaugh die samen met hun een stand had vertelde dat hij gepensioneerd was maar nog steeds af en toe voor zijn oude werkgever werkte en in de winter naar Florida ging. Thuis had hij had een prachtige Coupe de Ville uit 1969 staan met zeer weinig mijlen die slechts een paar jaar oud was toen hij hem van de weduwe van de eerste eigenaar overnam. Hij was niet te koop.

Het was wel handig dat ik nu een wagen op het terrein had staan om er onderdelen in te stoppen. Onze huur-CTS stond een eind weg geparkeerd. De Eldorado heb ik tot donderdag avond op Hershey laten staan en daarna naar het hotel gereden waar ik hem heb gefotografeerd met de kleine CTS er naast.



Cadillac LaSalle Club

De CLC wat ook aanwezig op Hershey. Dinsdag kwam ik Paul Ayres tegen en donderdag heb ik kennis gemaakt met Richard Sills, de president van museum en research center van de Cadillac LaSalle Club. Ik vertelde dat ik een Eldorado had gekocht. Richard had er ook een gehad. Zijn verzameling bestond uit een stuk of 7 Cadillacs. Hij reed graag met zijn Escalade.

Op de koffietafel in de tent van de CLC lag een exemplaar van ons clubblad The Standard.

Ik vertelde over de slechte situatie van de verkoop van Cadillacs in Europa en de geflopte BLS. In Amerika wordt de nieuwe STS niet goed verkocht. Volgens Richard is dat logisch omdat er te weinig verschil is met de iets kleinere CTS waarvan hij is afgeleid. De CTS wordt wel goed verkocht. De STS is veel duurder dan de CTS die ook niet echt goedkoop is. Ook de Amerikanen hopen dat er weer eens een bijzondere Cadillac zal worden uitgebracht. De CLC heeft ongeveer 7000 leden. Dat lijkt veel maar eigenlijk is dat niet echt veel voor een nog bestaand merk waarvan er nog ongeveer 3 miljoen van bestaan.

Later die dag kwamen we iemand tegen van de Kaiser Frazer club die ons vertelde dat hun club maar liefst 3500 leden telde terwijl het merk al bijna 50 jaar niet meer bestaat.

General Motors Futureliner

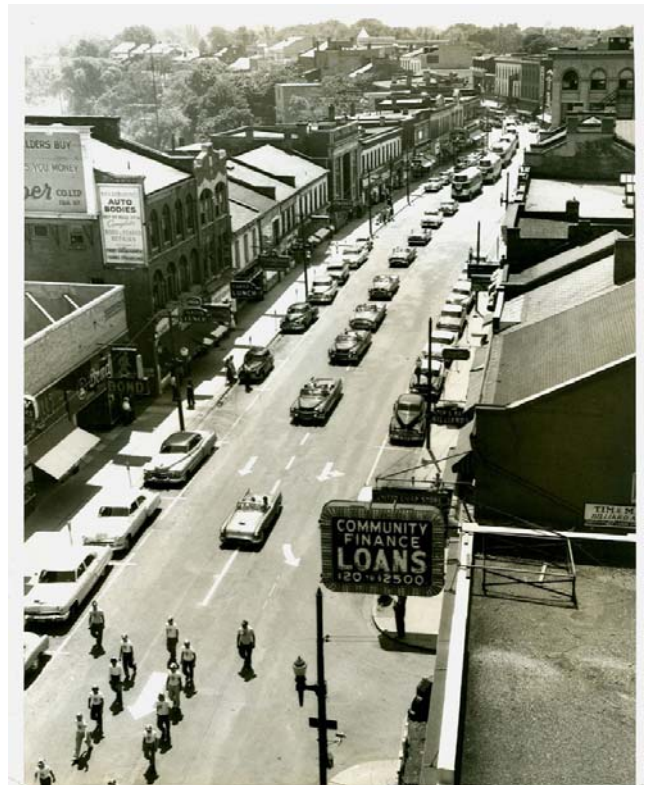


Het meest bijzondere voertuig op Hershey was de rood witte General Motors Futureliner uit 1953. Het team dat deze concept car creëerde stond onder leiding van de legendarische Harley Earl.

De Futureliners waren bestemd om mee te doen aan de Parade of Progress. Dat was een geweldige optocht van GM wagens die door Amerikaanse steden reden in de 40er en 50er jaren. Verder had GM ook de Motorama shows met allerlei concept cars waarvoor de Futureliners werden gebruikt. Er zijn 12 Futureliners gebouwd waarvan er nog 3 over zijn.



Op de foto is te zien hoe de Parade of Progress in 1954 binnen rijdt in St. Catharine's in Ontario. De Futureliners rijden achter in de stoet en voorop rijden diverse GM cabriolets van GM en een Oldsmobile F88 concept car. Dat moet fantastisch geweest zijn en wie had toen verwacht dat een halve eeuw later de enige F88 concept car (waar er 4 van werden gemaakt) op de Barrett Jackson veiling \$ 3.000.000 zal gaan opbrengen.



De Futureliner die op Hershey stond was nummer 10. De hele historie en de in 1998 gestarte restauratie wordt op www.futureliner.com beschreven. Lange tijd heeft hij dienst gedaan bij bierbrouwer Goebel. Op de site kunnen we lezen dat de 5 liter 6 cilinder motor in Florida omstreeks 1964 vast liep en in de fik vloeg. Daarna is aan de kant gezet en flink gaan roesten.

De restauratie heeft zeer veel tijd en energie gekost maar het resultaat is geweldig.

Op de Barrett Jackson veiling begin dit jaar bracht andere Futureliner maar liefst \$ 4.350.000 op!

Op deze bijzondere veiling werden diverse andere concept cars geveild waaronder een Pontiac Bonneville die ruim \$ 3.000.000 opbracht.

Dat lijken hoge bedragen maar de restauratie van de Futureliner heeft een vermogen gekost en het is een zeer bijzonder voertuig met enorme historische waarde. Via een trap komt de chauffeur boven in de cabine. De chauffeur zit hoog in het midden van de cabine en heeft een enorm uitzicht.



Verkoop op The Car Corral

Op grasvelden tegenover de verharde terreinen met stands stonden naar schatting 500 wagens te koop. Om hier te komen moet men een brede en drukke weg oversteken. De organisatie regelde het verkeer maar omdat het toch gevaarlijk is zal vanaf volgend jaar The Car Corral naar een ander terrein verhuizen zodat men niet meer hoeft over te steken.

Een Corral is een omsloten ruimte voor het vee.

Voor \$ 100 kan men hier gaan staan en een auto met een minimum leeftijd van 25 jaar te koop zetten. Ik geloof dat ongeveer een derde van de aangeboden wagens verkocht werden. Er stonden ongeveer 40 Cadillacs. De meeste waren erg mooi. Een handelaar uit New Jersey stond er met deze zeer mooie en originele Sedan de Ville uit 1964 met 55.000 originele mijlen waar hij \$ 14.000 voor vroeg.

Clublid Twan ten Bokkel had wel zin in deze wagen maar zijn bod van \$ 10.000 was te laag. De verkoper zei dat hij met \$ 11.000 genoeg nam.



Er stond een rode Cadillac convertible uit 1948 met een vraagprijs van maar liefst \$135.000. Hij was totaal gerestaureerd. Deze wagen was uitgevoerd met een modern Cadillac interieur en schijfremmen. Waarschijnlijk zat er een moderne motor in, misschien wel een Northstar.



We kwamen hier veel Nederlanders tegen. In totaal heb ik circa 50 bekenden gezien waarvan diverse CCN-leden. Ik schat dat dit jaar vele honderden Nederlanders Hershey hebben bezocht. Van het aanbod was naar schatting 5% Cadillac.

Peter vond deze bijzondere Cadillac View Master Wagon uit 1956 erg interessant. De bovenkant was geel en de zijkanten waren bekleed met imitatiehout. Hij moest volledig gerestaureerd worden.

De vraagprijs was \$ 40.000 wat natuurlijk een flink bedrag is maar aangezien het om een zeldzaam model gaat is het eigenlijk niet onredelijk. In 1956 heeft Hess en Eisenhardt uit Cincinnati, Ohio 12 van deze prachtige wagens gemaakt.

Op de website van Yann Saunders www.car-nection.com/yann/Dbas_txt/Drm56.htm staan veel foto's van deze modellen.



Er stond een prachtige zwarte 1960 Cadillac convertible met slechts 56.000 mijlen voor een vraagprijs van \$ 48.500. Ook stonden er 2 mooie lichtgele convertibles uit de jaren 40.



Er stond een bijzondere Coupe de Ville uit 1971 met slechts 28.500 mijlen. Het was een zeldzame El Deora uitvoering. Het landau vinyl dak loopt over in de deuren en de achterrait is verkleind. Het rechtopstaande deel van de achterklep was bekleed met vinyl. Hij had banden met 8 cm brede witte zijvlakken. Op de



voorkant van de motorkap zat een zeer brede chromen lijst met een naar voren uitstekend ornament. Al met al de ultieme Pimp car!

De vraagprijs was \$ 13.000. Op internet vond ik een soortgelijke El Deora. Er zouden maar 3 van gemaakt zijn door American Specialities in California. Op de site van Yann Saunders staan ook zeer veel speciale uitvoeringen. Er zijn ook Eldorado omgebouwd tot El Deora..... Dan heb je een Eldorado Eldeora.

Op de zaterdag zijn we eigenlijk vergeten om naar het veld te gaan waar de wagens van de AACA leden geshowd werden en de jury de wagens beoordeelden. Achteraf gezien wel jammer want ik had Harold Heimbaugh daar graag ontmoet met zijn A-Ford uit 1925. Misschien dat we elkaar volgend jaar weer zien. Hoewel op zaterdag de meeste stands al weer waren afgebroken zijn we toch nog een hele tijd bij de overgebleven stands gebleven en hebben een hele tijd bij de te koop staande wagens rondgelopen. Aan het eind van de middag zijn we naar de autoveiling geweest en hebben een bezoek gebracht aan Chocolate World. Op internet heb ik foto's bekeken van de wagens die aan de show hadden meegedaan. Deze rode 1959 Cadillac Biarritz heb ik wel gezien na afloop van de show, hij was niet te koop.



Autotransport

Veel van de auto's die op Hershey worden verkocht moeten over een grote afstand worden vervoerd. Een bedrijf dat hiervoor kan zorgen is Trans Ocean die een luchtballon boven hun stand had opgelaten. Ze deden goede zaken en konden zowel het binnenlands transport regelen als het zeetransport voor de velen wagens die geëxporteerd moesten worden.

Ab Kettenis uit Naaldwijk had met hun in het verleden naar tevredenheid zaken gedaan. Ab heeft een schade herstel bedrijf in Den Haag en is liefhebber van Amerikaanse wagens. Hij was al een keer of 8 in Hershey geweest en had ons veel tips over Hershey gegeven. We vlogen heen met hetzelfde vliegtuig en zaten in hetzelfde hotel. Hij kocht een prachtige Pontiac uit 1948 die hij volgend jaar gaat gebruiken als zijn dochter gaat trouwen. Ab koos voor Roll-on Roll-off transport en liet zijn Pontiac van Hershey naar de haven brengen. Ro/Ro is iets goedkoper dan transport per container maar heeft als nadeel dat er geen andere spullen mee vervoerd kunnen worden. Ro-Ro is diefstal gevoelig en daarom wordt het vaak niet toegestaan dat er delen in de auto worden meegevoerd.



Ik besloot om mijn Eldorado per container te laten verschepen en reed hem vrijdag 6 oktober naar Charm City Warehouse in Baltimore die wagens in containers laadt. Het was wel fijn om weer te rijden in plaats van vele kilometers te moeten slenteren en je ziet weer een stuk van Amerika waar je niet eerder bent geweest. Baltimore is een zeer grote havenstad.

Het heeft even geduurd voor we het bedrijf vonden omdat Helen van Trans Ocean niet wist waar het bedrijf lag. Zij gaf ons een telefoon nummer van een kennis die dat wel wist. Maar door een misverstand reden we naar die kennis toe in plaats van direct naar Charm City Warehouse. In Baltimore kwam ik nog met een lege tank te staan omdat de benzine meter van de Eldorado niet goed aangaf. Het wijzertje stond nog niet op leeg maar er zat niets meer in de tank. Gelukkig was er vlak bij een tankstation. Bij een Firestone-zaak hebben we nog banden voor onze andere Cadillacs gekocht. Om de banden te kunnen laden hebben we de achterbank losgemaakt. Verder nog wat gereedschap gekocht. De spullen die we in Hershey hadden gekocht zoals wioldoppen, gereedschap, boeken, fender skirts en een lichtbak van een politiewagen hebben we ook in de Eldo geladen. Al met al was de Eldorado aardig afgeladen.

Veiling door Kruse

Daarna zijn we weer met de CTS naar Hershey teruggedreden en in de veilinghal hebben we gezien hoe diverse wagens door Kruse werden geveild. Van 5-7 oktober veilde Kruse een stuk of 230 wagens die naast het Giant Center te bezichtigen waren. Uiteindelijk werden er ongeveer 140 stuks verkocht. Een van de veilingmeesters was de zeer bekende Dean Kruse, rechts op foto, die meer dan 6000 veilingen op zijn naam heeft staan. Hij en de ander veilingmeesters maken er een echte show van. De veilingmeesters hitsen het publiek op met als doel de prijzen



op te drijven en de wagens aan de man te brengen.

Ze geven extra details om de wagens aan te prijzen om ze interessanter te maken. Zo werden vaak de enorm hoge kosten genoemd die in de restauraties waren gestopt of de extreem lage mijlenstanden of de uitmuntende originele conditie van de wagens. Kruse krijgt percentages van de veilingprijzen en heeft daarom belang bij hoge prijzen. Of ze stromannen hebben in de zaal die meehelpen om de prijzen op te drijven weet ik niet. De opbrengst van sommige wagens ging naar automusea of naar goede doelen.

De meeste wagens hebben een zogenaamde reserve prijs. Dat is een minimale prijs die gehaald moet worden. Sommige zijn No Reserve wagens die dus voor het hoogste bod weggaan. De reserve prijs wordt niet bekend gemaakt aan de bidders maar zodra dit bedrag is gehaald schreeuwt de veilingmeester Reserve Off !! Deze wagen krijgt vandaag een nieuwe eigenaar! Vaak brengt de wagen een bedrag op dat een stuk hoger is dan de reserve price. Bijna 100 wagens werden dus niet verkocht omdat de reserve niet werd gehaald.

Er waren veel Nederlanders in de hal maar ik weet niet of er veel door hun is gekocht.

Enkele zeer bijzondere wagens die geveild werden waren een 1930 Duesenberg J Derham Tourister die voor \$ 450.000 van de hand ging en een 1930 Duesenberg J Dual Cowl Phaeton die \$ 625.000 opbracht. Dat waren de toppers. De meeste wagens brachten prijzen op tussen \$ 20.000 en \$ 60.000. Er werden ook wagens voor minder dan \$ 10.000 geveild.

Op www.hersheyauction.com staan de wagens die geveild werden en wat ze hebben opgebracht.

Over het algemeen werden er zeer mooie wagens geveild, vaak in nieuwstaat. Ik vond dat de verkoopprijzen aan de lage kant waren. Voor het geld waarvoor de wagens geveild werden kun je ze zeker niet restaureren. Een zeer mooie zwarte Cadillac Coupe de Ville met schuifdak bracht \$ 22.000 op.

Een 1941 Cadillac 62 convertible werd verkocht voor \$ 63.250.

Chassis controle bij DAS

Enkele maanden geleden maakte Peter kennis met Paul Wegman.

Paul is evenals Peter fan van de Cadillacs uit 1956 en heeft een mooie site

www.heelapart.nl.

Paul had een mooie Sedan de Ville gekocht en was deze gaan betalen in Amerika.

De wagen werd afgeleverd bij DAS (Dependable Auto Shippers) in Linden New Jersey om per container naar Nederland verscheept te worden. In Linden stond vroeger ook een Cadillac fabriek.

Omdat DAS het chassisnummer niet kon vinden en aan de douane laten zien, mocht de Cadillac niet naar Nederland.

Paul was erg gestresst en had aan Peter gevraagd of hij de mogelijkheid had om in Linden te gaan kijken, dat was nog geen 10 km van het vliegveld Newark.

Ik had vorig jaar een project uitgevoerd in Lakewood New Jersey en wilde daar maandagmorgen 9 oktober langs gaan om te zien hoe de fabriek draaide die granieten aanrechtbladen en granieten wastafels maakte. Het ging daar allemaal prima en na het bezoek hadden we nog ruim tijd om naar Linden te gaan.

DAS is een van de grootste transporteurs in Amerika, ze adverteren veel op Ebay. In de hal hing een foto met deze gigantische autotransporter, er staan 13 auto's op!

Peter had het chassis nummer binnen een halve minuut gevonden. In 1956 stond dit nummer op het chassis rechts van de motor. Het nummer kwam **bijna** overeen met het nummer op de Title (het Amerikaanse Kenteken papier) er stond alleen een 0 te veel in! Iedereen was opgelucht en de man van DAS raadde aan dat de vorige eigenaar via DMV (department of motor vehicles, Amerikaanse RDW) een nieuwe title zou



aanvragen. Dat is uiteindelijk gelukt en we hopen dat Paul die lid van de CCN zal worden, een stuk zal schrijven over zijn avontuur met de Sedan.

Er worden toch heel wat auto's gekocht aan de Oostkust van de USA. Als de auto wordt afgeleverd bij DAS in Linden (die kunnen zo'n 1000 wagens kwijt op hun terrein) bedragen de vrachtkosten naar Nederland circa \$ 1000. In Nederland komt er buiten de invoerrechten en BTW ongeveer € 400 bij voor het lossen van de container uit de boot, landtransport, lossen van de container en het papierwerk.

Als de wagen niet in Linden wordt afgeleverd kan DAS de auto bij de verkoper ophalen en naar Linden brengen. DAS heeft diverse andere kantoren in de USA. Het binnenlands transport kan natuurlijk prijzig zijn omdat het van de afstand afhangt. Bedragen van meer dan \$ 500 zijn normaal.

Kanter in Boonton New Jersey

We reden weg uit Linden en hadden nog steeds ruim de tijd omdat ons vliegtuig pas tegen 7 uur in de avond zou vertrekken. Mooi nog tijd om naar Kanter te rijden in Boonton New Jersey, nog geen uur rijden vanaf Linden. Wat opviel was dat er veel dode aangereden herten langs de kant van de snelweg lagen. Ik telde er 3. Een triest gezicht.

Kanter ligt direct aan de afrit van Boonton.

De gebroeders Fred en Dan Kanter waren en zijn nog steeds liefhebbers van Packards. Op de foto staat Fred Kanter naast Peter. Eind jaren 50 was het al moeilijk om onderdelen te vinden voor oude wagens en de gebroeders Kanter zagen dat er een markt was voor onderdelen voor klassiekers. Zij lieten onderdelen namaken en begonnen in 1960 met hun bedrijf.

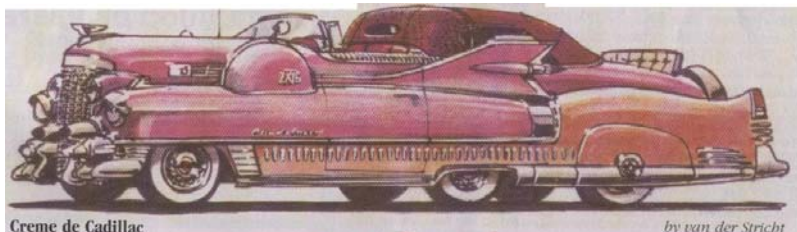
Nu 46 jaar later is hun bedrijf uitgegroeid tot een van de grootste en bekendste bedrijven voor onderdelen voor klassieke wagens. In totaal werken er meer dan 60 personen. Kanter heeft 2 gebouwen in gebruik die vol liggen met onderdelen. Bekend zijn hun voortrein-revisie-sets, die ik voor het eerst kocht bij hun in 1986 voor mijn eerste Cadillac, een Sedan de Ville uit 1976.

Zo'n voortrein set (front en rebuilding kit) bevat 4 fuseekogels, de draagarmrubbers, stabilisator pennen en rubbers, reactiestangrubbers en de buitenste stuurstangen met kogels. Bij Cadillacs uit de jaren 1960-1976 met veel kilometers zijn er bijna altijd een of meer van deze delen versleten. Vooral de onderste fuseekogels die zwaar belast worden zijn vaak aan vervanging toe. Indien er meer dan 2 fuseekogels versleten zijn is het meestal gunstiger om een complete voortreinset te kopen en de hele voortrein te reviseren. Kanter heeft een mooie catalogus met een breed assortiment zoals delen voor remmen, motoren, automaten en cabriolet daken. Verder levert Kanter schokbrekers, veren, leer voor bekleding, wielen, tapijten en uitlaten.

Ik heb er fuseekogels gekocht voor de Eldorado en een remrevisie set voor een Fleetwood uit 1977.

In de catalogus van Kanter staan illustraties van fantasieauto's gemaakt door van der Stricht. In een garage achter op het terrein van Kanter stond een zeer bijzondere Packard.

Een vriendelijke man, Jack genaamd, vertelde ons dat het een Packard Anyear was op basis van een 50-ger jaren model. Hij was plaatwerker/kunstenaar en had al diverse andere custom cars gemaakt en had met deze Packard al een prijs in de wacht gesleept hoewel hij nog niet klaar was. Er zat ongeveer 3 maanden werk in en Jack was nu bezig met een afneembaar dak boven de voorbank. Zelf had Jack een Mustang in de Stijl van een Chevrolet Nomad gemaakt, dat is een 2-deur station car. Er zaten Packard-onderdelen in van meer dan 20 verschillende bouwjaren. Hij was ook a-symetrisch. Fred en Dan Kanter vinden het leuk om fantasie auto's te maken. Het traditionele restaureren hebben ze al zo veel jaren gedaan en het begint een



beetje saai te worden. Hun vriend Jack is zeer handig en werkt met een paar simpele schetsen en gaat vrolijk aan de gang. Het afneembare dak leek wel een lapjeskat van allemaal kleine plaatjes die aan elkaar gelast waren maar met plamuur erop zal het ongetwijfeld een schitterend geheel worden. In een volgende Kanter catalogus zal deze Packard Anyear zeker de blits maken. Fred Kanter vertelde ons dat hij in zijn volgende projecten Cadillacs wil gaan gebruiken. O.a. op basis van de concepten van Wayne Kady, de GM-ontwerper die verantwoordelijk was voor de Eldorado's van 67-70, 71-78 en studies deed naar 12 en 16 cilinder Cadillacs. Hiervan zijn alleen schetsen gemaakt en het zal me niets verbazen als Jack hiervan een echte Super Eldorado gaat maken.

Toen ik in 2002 in Detroit was voor de viering van 100 jaar Cadillac heb ik naast Wayne Kady gestaan die zelf een gerestaureerde 67ger Eldorado heeft, In het Cadillac Historisch museum heb ik een 16 cilinder Cadillac motor zien staan die was opgebouwd uit twee 500 cubic inch motoren. Dus goed voor 16 liter! Ik weet niet of die ook echt werkte. We zijn erg benieuwd naar de verdere kunsten van Jack.

Volgend jaar weer naar Hershey?

De kans is groot dat Peter en ik volgend jaar weer naar Hershey gaan. Dan zullen we zeker weer langs gaan bij Kanter in de hoop een Cadillac Anyear of een super Eldorado te zien.

We zullen dan waarschijnlijk ook naar naar Carlisle gaan. Dit is een soortgelijk evenement dat gehouden wordt een week voor Hershey in het stadje Carlisle dat ten westen van Harrisburg ligt. Veel auto's die niet verkocht worden in Carlisle gaan naar Hershey maar ook zijn er handelaren die in Carlisle kopen en daarna met winst doorverkopen op Hershey. Voor informatie www.carsatcarlisle.com.

Voor Peter is er wel een nieuwe wereld open gegaan naar het bezoek aan Hershey.

Hij is net als ik 47 jaar oud en al zeer lang bezig met het sleutelen en restaureren van Amerikaanse wagens. In de laatste jaren alleen Cadillacs. Een jaar of 15 geleden heeft Peter een lijkwagen uit 1950 gekocht en deze verbouwd tot Pick up zoals op deze foto's is te zien.

Het favoriete jaar van Peter is 1956. In de laatste Standard stond een reisverslag van hem over zijn 1956 Coupe de Ville en een paar jaar geleden konden we lezen dat hij bezig was met het restaureren van een 1956 convertible.

Dat heeft hem meer dan 4000 uur gekost!

Peter's lichtblauwe Convertible en dochter Sandy staan op de september-maand van de kalender van de Cruise Brothers. Peter is bezig met het maken van een aanhangwagen. Hij heeft de voor-en achterkant van een 56ger aan elkaar gelast en deze voorzien van een trekstang. Als de aanhanger klaar is denkt Peter dat het voorlopig zijn laatste grote klus is geweest.

In september heeft hij nog even een 69-ger Convertible aangepakt. Deze wagen werd door een jongen aangeboden en was grotendeels gerestaureerd maar wegens tijd en ruimte gebrek wilde hij stoppen. Peter nam de wagen over en was in een maand klaar!



Volgens Peter en vele anderen is restaureren vanuit financieel oogpunt en wat tijd betreft nutteloos. Hij klaagde hier in Hershey verschillende keren over en vond dat hij vele jaren van zijn leven had weggegooid door deze restauratieklussen uit te voeren! Op Hershey zag hij dat je soms voor half geld van de totale restauratiekosten een perfecte wagen kunt kopen die kant en klaar is. Ik kan daar ook over meepraten omdat ik ook grote sommen geld heb gestopt in wagens die na het restaureren minder waard zijn dan de onderdelen die je er in hebt gestopt. Zelf til ik daar niet zo zwaar aan omdat het hobby is en ik na het restaureren altijd plezier heb beleefd aan het resultaat. Het is ook een soort van sport en zeker ook een prestatie.

Verder is het zo dat veel hobbies geld en tijd kosten. Mensen die niet in de hobby zitten kijken vreemd op tegen hobbisten als wij.

We mogen toch blij zijn dat anderen vrolijk door gaan met het opkappen van wagens die anderen dan later gunstig kunnen overnemen.

Redding of ondergang van 2 Fleetwoods uit 1977

Ik werd enkele maanden geleden gebeld over 2 Fleetwoods uit 1977, een grijze en een bordeaux rode. De eerste eigenaar die de grijze Fleetwood in 1977 nieuw kocht bij Honders in Utrecht was enkele jaren geleden overleden. De Cadillacs stonden al 12 jaar stil in een schuur achter het huis in de bossen van Den Dolder. De familie wist niet precies wat ze met de Cadillacs moesten doen: verkopen of laten opknappen?



In de volgende Standard zult u kunnen lezen hoe het met beide Cadillacs is gegaan nadat Peter en ik ze hebben gekocht! Op de foto is te zien hoe ik met mijn 76-ger Coupe de Ville de bordeaux rode Fleetwood uit de schuur trok. De grijze Fleetwood kon op eigen kracht de schuur uitrijden !

We konden het niet laten en vonden het leuk om onze handen weer eens vuil te maken na al het moois dat we hadden gezien in Hershey! Omdat we nog niet wisten wat we met de wagens zouden gaan doen (doorverkopen, slopen of opknappen) hebben we in Hershey gezocht naar wat onderdelen voor deze wagens zoals de hoekstukken van de achterbumper. Toevallig kwamen we er een paar tegen in redelijke staat en hebben die voor \$ 10 per stuk gekocht en in de kofferbak van de Eldorado gelegd. Of die op een van de Fleetwoods worden gezet zullen we in de volgende Standard laten weten.

Peter van Rijswijk

Koen Ongkiehong