

Wat wordt mijn volgende Cadillac ?

Internet biedt uitkomst

Dit jaar bracht ik vele uren door achter het stuur van mijn Cadillacs, meer dan 75.000 km waarvan er veel werden afgelegd op het traject tussen Den Haag en Deurne in Brabant waar ik bezig ben met de ontwikkeling van een automatische verpakkingsmachine voor frikandellen.

Door de drukke werkzaamheden en de vele kilometers heb ik dit jaar niet veel aan Cadillacs gesleuteld en kwam er niet aan toe om stukjes te schrijven voor de Standard.

Als lid van de technische commissie kreeg ik ook dit jaar veel vragen over technische problemen met Cadillacs van zowel CCN-leden als niet leden. Er zijn dit jaar nog redelijk wat Cadillacs ingevoerd. De vraag naar werkplaatshandboeken was dit jaar niet zo groot als in voorgaande jaren.

Nu het jaar bijna ten einde is wil ik u toch nog wat vertellen over mijn avonturen die ik met Cadillacs heb beleefd het afgelopen jaar.

Het is een redelijk lang stuk geworden, mede om deze Standard wat te vullen wegens beperkte kopij.

Technische Dag bij Studebaker Select

Op de technische dag op 19 januari bij Studebaker Select heb ik een presentatie gehouden over het restaureren van Cadillacs. Ik begon mijn verhaal met mijn eerste Cadillac.



Foto 1: '76 Sedan DeVille, mijn eerste Cadillac in 1985.

Dat was een bruine Sedan de Ville uit '76 die volgens de verkoper eens had toebehoord aan Freddie Heineken. Omdat Cadillacs in '85 schaars waren heb ik deze Sedan eerst technisch in orde gemaakt en wilde daarna het plaatwerk aanpakken. Na twee weken demonteren en ontroesten in de zomer van '87, besloot ik om hem toch maar te slopen omdat het restaureren (met name het plaatwerk) erg duur zou worden.

Op de foto ziet u mij zitten in de gestripte Sedan die de brug



Foto 2: Het einde van een Sedan DeVille in 1987.

op werd gereden om de motor er uit te takelen. De onderdelen zijn in verschillende Cadillacs terechtgekomen en de voor -en achterbank zijn tot huiskamerbanken verbouwd door de familie van Vliet uit Wittelte.

Enkele jaren later kocht ik een '73 Coupe DeVille die nieuw was geleverd door Cadillac-dealer Landeweer in Utrecht. Ik ben voor het restaureren van deze Coupe 2 keer naar Amerika gegaan.

In '91 kocht ik voor \$600 een donorauto die eigenlijk te mooi was om te slopen, maar dat heb ik toch gedaan. Deze Coupe was afkomstig van de grote Cadillac Dealer Nabers uit Costa Mesa, California.

Met die onderdelen ging de restauratie een stuk vlotter.



Foto 3: '73 Coupe DeVille, in 1991 gekocht in California voor onderdelen.

Daarna heb ik een '76 Eldorado Convertible gerestaureerd.

Als je een mooie Cadillac wilt hebben is het veel beter en goedkoper om direct een goede te kopen. Met de restauraties heb ik wel veel geleerd omdat het een hobby was til je niet al te zwaar aan de vele uren die ermee gemoeid zijn. Precies heb ik die uren niet bijgehouden maar ik denk dat ik meer dan 1500 uur heb besteed aan de '73 Coupe en dat er bijna 1000 uur nodig waren om de '76 Eldorado Convertible (bijgenaamd de Zuurstok) op te knappen. Het strakmaken en spuiten heb ik laten doen. De totale kosten inclusief aanschaf van de wagens bedroegen circa f20.000 voor de Coupe DeVille en f32.000 voor de Eldorado Convertible.

Mijn conclusie na twee grondige restauraties van redelijk recente Cadillacs, was dat restaureren erg veel tijd en moeite en bovendien veel geld kost. Over het algemeen raad ik het daarom af om met een restauratie te beginnen tenzij men genoeg tijd en wilskracht heeft en bovendien er het nodige geld ervoor over heeft.

Mijn advies is om (indien het budget het toelaat) een in goede staat verkerende Cadillac te kopen.

Dat deed ik 2 jaar geleden ook door een perfecte '76 Coupe DeVille te kopen in California, destijds nieuw verkocht door Nabers Cadillac. Deze kreeg de bijnaam de Nanny omdat de dame van wie ik hem kocht deed denken aan (lees: een zelfde stem had als) "The Nanny" uit de bekende televisie-serie.

Aan het einde van de technische dag reed ik weg van het parkeerterrein naast de Knorr-fabriek en was zo stom om een deuk in de rechterdeur van de Nanny te rijden. Gelukkig had ik nog een reserve deur die ik in '89 op een sloperij in Florida had gekocht. De schade werd grotendeels vergoed door de All-Risk verzekering maar het was toch zonde en het kostte de nodige uren om de deuren te wisselen en over te spuiten. Beter uitkijken dus!



Foto 4: '76 Coupe DeVille bijgenaamd "de Nanny" in 2001, gekocht in California.

www.mobile.de

Vanaf eind vorig jaar keek ik bijna dagelijks op de www.mobile.de site in de rubriek van Cadillac. Doorgaans worden op deze Duitse site meer dan 300 Cadillacs aangeboden. Af en toe staan daar leuke aanbiedingen op. Zo kocht ik daar enkele jaren geleden voor weinig geld een Cadillac Eldorado Convertible. Deze was interessant vanwege de parade boots (harde platen die de opening afsluiten waar het dak in opvouwt) en enkele perfecte onderdelen zoals een nieuwe radiator en een sierlijst die ik kon gebruiken voor mijn Zuurstok. Ik wisselde de delen, liet hem keuren voor het Nederlandse kenteken en verkocht de wagen voor iets meer dan de aanschafprijs.

Het werd een gewoonte om regelmatig op de www.mobile.de site te kijken.

Ik reed al 24 jaar met Amerikaanse wagens waarvan de laatste 10 jaar uitsluitend met Cadillac en stelde mij de vraag wat mijn volgende Cadillac zou worden. De prachtige Nanny reed perfect maar was technisch gezien eigenlijk hetzelfde als mijn eerste Amerikaan. Dat was een Buick Century Gran Sport uit 1974 die ik in 1978 kocht en bijna identiek was aan mijn eerste Cadillac Sedan DeVille uit 1976.

Er was wel een schril contrast omdat de Nanny ondanks haar leeftijd van 27 jaar bijna in nieuwstaat verkeerde terwijl de destijds slechts 4 jaar oude Buick op diverse plaatsen was doorgeroest en mijn eerste Sedan DeVille eigenlijk op de sloop thuis hoorde!

Eind vorig jaar had ik het gevoel dat het kringetje rond was en ik in een kwart eeuw en na meer dan een miljoen kilometers eigenlijk nog steeds in hetzelfde soort wagens reed. Ik was al een oudere jongere geworden wat eigenlijk niet erg is, maar er is meer, dacht ik.

Favoriete modellen uit mijn jeugd

Natuurlijk was ik erg tevreden met de mooie Nanny. Daarnaast had ik nog de Zuurstok ('76 Eldorado Convertible), een '77 Eldorado hardtop (met wat roest), en een '92 STS. In het midden van het jaar was mijn verzameling dus gereduceerd tot 4 Cadillacs.

Veel CCN'ers hadden mij de vraag gesteld waarom ik geen vijftiger jaren Cadillac had. Hoewel ik de modellen erg mooi vind zou ik die toch niet kopen omdat ik Cadillacs dagelijks wil gebruiken en de vijftiger-jaren modellen toch minder geschikt/praktisch acht voor dagelijks gebruik.

Ik vind de modellen uit mijn jeugdjaren (de jaren zestig en zeventig) eigenlijk het mooiste. Er reden toen weinig wagens uit de jaren vijftig rond.

In Den Haag hebben altijd veel Amerikaanse wagens rondgereden. Een buurman was een fervent Amerikanen rijder in de

jaren zestig en had prachtige Pontiacs en later een nieuwe Chevrolet Chevelle Malibu Classic Coupe uit 1974. In de jaren zeventig stonden er veel Amerikanen bij ons in de straat waaronder zelfs een nieuwe Seville.

Begin jaren zeventig maakten we met de vader van de buurjongens regelmatig ritten naar Hessing in De Bilt waar we op het grote parkeerterrein en in de showroom naar al die prachtige Amerikanen stonden te gapen.

Bij Hessing stonden toen meer dan 500 Amerikanen op het terrein van allerlei merken zoals GM, Chrysler en Ford. Dat was een mooie tijd, later zou Hessing importeur van Ford USA worden en verdwenen de GM en Chrysler modellen. De Amerikanen tik was toen definitief, maar toen had ik absoluut niet het idee dat ik ooit met Cadillacs zou gaan rijden.

In het midden van de jaren zeventig kocht ik op zaterdag vaak de Telegraaf om de paginagrote advertenties van Hessing uit te knippen evenals hun advertenties met ingeruilde wagens. Een overbuurjongen en ik gingen op een zomerse dag in 1974 naar Hessing voor een fotoreportage.

Ik vond toen de Pontiac Grand Am erg mooi. Er stond toen maar 1 Cadillac in de showroom bij Hessing. Ik denk dat Hessing toen bewust weinig Cadillacs verkocht omdat toen Landeweer in Utrecht de officiële Cadillac-dealer was. Op de foto ziet u de statige Seventy Five Limousine uit '74. In Den Haag reden van dit model tientallen rond als volgwagen.



Foto 5: Cadillac Fleetwood Seventy Five Limousine uit '74 in de showroom van Hessing in De Bilt.

U kunt dus wel begrijpen dat Amerikanen uit de jaren '71-'78 (met name de grote modellen) mijn favorieten zijn. Niet geheel objectief beveel ik dit soort modellen aan als geïnteresseerden mij vragen welke Cadillac zij het best kunnen kopen voor dagelijks gebruik.

Absoluut gezien hebben Cadillacs uit die jaren grote voordelen zoals:

- De toegepaste technieken zijn geperfectioneerd en ze zijn onderhoudsarm
- De techniek is redelijk eenvoudig (praktisch zonder elektronica)
- De verkrijgbaarheid van onderdelen is goed en veel onderdelen uit die jaren zijn uitwisselbaar
- De verkrijgbaarheid van de modellen is goed (hoewel er al erg veel zijn gesloopt)
- Vooral in Amerika zijn Cadillacs uit die jaren nog zeer goedkoop, op dit moment zijn ze nog ondergewaardeerd maar je ziet ze steeds vaker in videoclips (vooral Eldo's)
- De bumpers zijn erg sterk en kunnen tegen een stootje

Wat mij altijd verbaast, is dat er zo weinig Eldorado-hardtop-modellen (met een vast dak) in Nederland zijn ingevoerd, maar daarover later meer.

Mijn volgende Cadillac...een 2001 STS

Ik stelde mij eind vorig jaar de vraag *“Wat wordt mijn volgende Cadillac?”* Dat ik uitsluitend Cadillac zou rijden was voor mij vanzelfsprekend maar mijn vrouw Oxana vindt dat eigenlijk vreemd omdat er zoveel andere merken zijn...

Wat opvalt op de Duitse www.mobile.de site is dat er veel nieuwere Cadillacs worden aangeboden, met name het laatste model STS/SLS. Ik weet nog dat die begin 1998 werden geïntroduceerd en dat Marius Zwolsman, Erwin van Ditmars en ik die zijn gaan bekijken bij Pietersen in Rotterdam.

Wat mij het meest opviel was het mooie dashboard waarvoor Cadillac destijds bekroond werd voor het meest smaakvolle ontwerp en de vele elektrische snufjes. Elektrisch verstelbare hoofdsteunen, het stuurwiel dat elektrisch verstelbaar was in hoogte richting en tevens elektrisch in- en uitgeschoven kon worden. De buitenspiegels waren elektrisch verstelbaar en inklapbaar. Al deze instellingen konden in het geheugen van de bordcomputer opgeslagen worden. Prachtig, al die snufjes maar we vonden de vormgeving van het model eigenlijk iets tegenvallen. Het vorige model was eigenlijk mooier en leek groter. Dat was ook zo omdat Cadillac met opzet de bumpers van de exportmodellen had verkleind.

De prijzen waren stevig want een STS kostte toen zo'n f160.000. Toch was er toen redelijk wat kopersvolk voor de STS/SLS modellen, waaronder de traditionele havenbaronnen.

In 1998 had ik absoluut niet verwacht ooit zo'n wagen te zullen bezitten, de werkelijkheid bleek anders want door het gespeur op www.mobile.de raakte ik toch wel geïnteresseerd in deze modellen. De prijzen waren laag, maar dat kwam omdat er in Duitsland geen BPM betaald wordt. Een nieuwe STS kostte daar rond €60.000 terwijl er in Nederland meer dan €82.000 voor betaald moest worden.

Eind vorig jaar werden diverse spiksplinternieuwe maar overjarige 2001 STS modellen voor minder dan €40.000 aangeboden. Minder dan de helft van de Nederlandse nieuwprijs maar helaas moest voor dit soort auto's het volle pond aan BPM worden betaald als zij in Nederland werden ingevoerd. Voor de wet zijn die gewoon nieuw en komen dus niet in aanmerking voor BPM-korting.

Ik had nog nooit in een nieuw model STS gereden maar ik bezat sinds 2000 een STS uit '92 die inmiddels als 300.000 km had gereden. Deze wagen was eigenlijk goed meegevallen maar had als nadeel dat hij veel benzine verbruikte en moeilijk verkoopbaar was (voor een goede prijs). Geïnteresseerden waren bang voor de hoge kilometerstand. Ik stelde hen telkens

gerust door te wijzen op de zeer goede motor die wel 500.000 km zou kunnen draaien. Pas in juli vond ik een koper die de kilometerstand niet zo interessant vond en het geheel mooi en goed genoeg vond (absoluut geen zeurpiet) maar de €4300 die hij betaalde was eigenlijk niet veel.

Volgens alle testen was het nieuwe model STS absoluut veel beter dan het vorige model.

Nederlandse prijzen voor de '98 STS-modellen lagen ruim boven €20.000. Eigenlijk veel geld voor een 5 jaar oude wagen met vaak meer dan 100.000 km op de teller en een schril contrast met de €4300 die mijn '92 STS opleverde.



Foto 6: 2001 STS met schade bijgenaamd: “Hanomag” (uit Hannover).

19.000 km. Ik ging kijken in Hannover en dacht dat de schade wel mee te nemen was. De STS uit 2001 was erg glad en de schade was erg diep en verongelijk. Het was de bedoeling dat de STS een nieuwe uitdaging om eens te sleutelen aan een moderne Cadillac (toch anders dan restaureren wegens het ontbreken van roest). Hij was aangereden door een Chrysler Voyager die bij het linksaf slaan op een kruising door rood was gereden en tegen het linker voorscherm en de linker deur van de STS was aangereden. Later vertelde de vorige eigenaar dat hij enerzijds geluk had gehad dat hij in een zeer solide Cadillac zat tijdens de botsing, maar anderzijds zeer ongelukkig was dat het gebeurde met zijn bijna nieuwe Cadillac waarmee hij nog geen 6000 km

had gereden. Het was zijn vierde Cadillac (in Duitsland zijn er dus ook echte Cadillac liefhebbers) en had deze als demo-wagen gekocht. Om hem tegemoet te komen heeft de dealer de schade ruim ingeschat op ruim €30.000, hetgeen er op neer kwam dat de STS total loss verklaard werd en hij een nieuwe kon uitkiezen. De hoogte van de schade leek overdreven maar nieuwe onderdelen zijn erg duur. Alles wat maar een klein schrammetje vertoonde werd op de lijst voor vervanging gezet. Ik denk dat de schadepost voor de deur incl. zijruit, spiegel, binnenwerk, binnenpaneel etc. op meer dan €8000 werd ingeschat en voor het repareren zo'n 150 arbeidsuren waren ingecalculeerd voor een tarief van ruim €60 per uur. Met wat andere onderdelen komt het totale schadebedrag dan uit op ruim €30.000.

Foto 7: Gedomonteerde zijkant van de STS in de werkplaats van Marius.



Waar vind je onderdelen...op internet natuurlijk!

De STS werd per truck opgehaald uit Hannover en afgeleverd in Delft bij de loods van Marius Zwolsman. Allereerst kreeg de STS de naam "Hanomag" (oud vrachtwagenmerk uit Hannover).

In Delft kon ik hem beter bekijken dan in de garage in Hannover waar ik hem kocht. Daar stond hij met de linkerdeur naast de kolom van de hefbrug zodat die niet volledig open kon. De A-stijl waar de voordeurscharnieren aan vast zitten bleek toch meer ingedeukt te zijn dan ik had verwacht. Voor de reparatie had ik diverse delen nodig zoals linker voorscherm, deur, voorruit, veerpoot, buitenspiegel, onderste sierlijst, motorsteunen en omdat het linker voorwiel was geraakt leek het mij ook goed om het wiel en stuurhuis met stuurstangen te vervangen.

Mijn boodschappenlijstje was compleet zodat ik kon gaan zoeken naar die delen. Ik kende een paar sloperijen waar onderdelen voor jonge Amerikanen verkocht werden zoals Rooie Ben in Amsterdam en Van den Berg in Kuijtaart. Die konden mij helaas niet helpen. Zij waarschuwden mij al dat het moeilijk zou zijn om in Nederland onderdelen te vinden. Ik plaatste een advertentie in de Telegraaf en werd gebeld door een handelaar die een STS aanbood die van achteren in elkaar was gereden met een vraagprijs van meer dan €10.000. Dat had ik niet over voor de gezochte onderdelen. Daarnaast kreeg ik een vaag aanbod van een SLS die nog in Amerika stond en zonder kenteken geleverd kon worden. Ontevreden over de speurtocht in Nederland begon ik te speuren op internet en kwam al gauw terecht op de Amerikaanse site www.car-parts.com.

Op de home page van die site worden maar liefst 65 miljoen onderdelen aangeboden. Dat belooft veel goeds. Je kunt hier het merk, model en bouwjaar invoeren en vervolgens kiezen voor een van de paar honderd onderdeelgroepen. De zoekopdracht wordt in een paar seconde uitgevoerd met als resultaat een lijst van adressen waar het gevraagde onderdeel verkrijgbaar is. Geweldig! De kleur van het onderdeel wordt er vaak bij vermeld evenals de staat waarin het verkeert en de prijs. Omdat ik veel nodig had zocht ik naar een leverancier die alles wat ik zocht kon leveren. Al gauw bleek dat de firma Schramauto uit Lansing, Michigan praktisch elk onder-

zwaar beschadigen worden door Schramauto gedemonteerd, zodat de praktisch nieuwe delen weer een goede bestemming vinden.

Zoals vaak het geval is, zijn Amerikaanse bedrijven niet bereid om naar Nederland te verschepen. Vooral bij aanbieders op eBay is dat het geval. Ook firma Schramauto was niet bereid om direct naar Nederland te verschepen. Nadat ik diverse keren met hun verkoper Brian had gesproken kreeg ik het uiteindelijk voor elkaar dat zij de onderdelen goed zouden inpakken en dat een transportbedrijf die vervolgens naar de firma Concordia Freight (www.concordiafreight.com) in Chicago brachten. De tip om met deze firma in zee te gaan kreeg ik van Paul van Luxemburg van C&P parts uit Belfelt. Concordia Freight heeft een kantoor in Schiphol. Deze firma verzorgde naast het land en zeetransport ook de inklaring en alle douane afhandelingen en leverde de onderdelen netjes af in Delft. Al met al ging het vrij snel want binnen 3 weken nadat de onderdelen door Schramauto waren verpakt kon ik ze in Delft uitpakken. Het was een enorme kist van meer dan anderhalve meter hoog en 4 kubieke meter inhoud die ze hadden getimmerd.

Elk kwetsbaar deel (zoals de voorruit) was nog eens zorgvuldig verpakt in kleinere dozen met piepschuim om stoten op te vangen. Ik had voorlopig weer wat te doen. In april en mei heb ik heel wat uren aan de STS gesleuteld met hulp van mijn vader. Hij vond het erg leuk om mee te werken. We sleutelden in de loods van Marius, die toen op vakantie was. Zoals ook het geval is bij restauraties van oude auto's viel de reparatie van deze praktisch nieuwe Cadillac toch weer tegen. Ik had mij goed voorbereid door direct de 3 werkplaatsboeken aan te schaffen zodat ik wist hoe alles uit elkaar moest.

De documentatie is zeer duidelijk en uitgebreid en het stuk over "collision repair" (schadeherstel aan de koets) gaf mij inzicht dat de koets van deze STS zeer solide in elkaar was gezet. Bij de introductie van de nieuwe STS werd met trots door Cadillac vermeld dat de koets meer dan 70% stijver was dan zijn voorganger. In het werkplaats handboek en tijdens de reparatie heb ik ontdekt waardoor die koets zo stijf is. De koets is zelfdragend en uit vele platen samengesteld die onderling op elkaar zijn gepuntlast. Daarnaast worden zeer stijve kokers toegepast langs de voorruit.



Foto 8: Dorpel demontage waarvoor een paar honderd puntlassen moesten worden doorboord.

De platen zijn weliswaar dun maar door het op elkaar lassen ontstaat een zeer stijf geheel. De licht ingedeukte A-stijl en dorpel konden niet zonder speciale gereedschappen worden gericht. In de handleiding stond vermeld dat de plaatdelen van elkaar gescheiden moesten worden door de puntlassen te doorboren en door de beschadigde plaatdelen uit te slijpen. Voor het beschadigde deel was slechts een deel verkrijgbaar zo groot als de zijkant van de wagen compleet met A-stijl, middenstijl en dakranden en openingen voor de voor en achterdeur. Uit dit deel moet je het benodigde deel knippen en inlassen. Ik had dit reparatiedeel niet over laten komen uit Amerika waar het slechts een paar honderd dollar kost. In Nederland kostte het meer dan 1000 euro. Ik vond dat te duur want ik had in totaal slechts het deel nodig waar de 2 voorscharnieren aan vast

zitten en de eerste halve meter van de dorpel. Op de foto is te zien dat het voorscherm en de deur zijn verwijderd en daarna de dorpelplaat met de A-stijl waar de scharnieren aan vast zitten zijn losgemaakt. Het heeft zeer veel tijd gekost om de ingedeukte delen een

zitten en de eerste halve meter van de dorpel. Op de foto is te zien dat het voorscherm en de deur zijn verwijderd en daarna de dorpelplaat met de A-stijl waar de scharnieren aan vast zitten zijn losgemaakt. Het heeft zeer veel tijd gekost om de ingedeukte delen een



Foto 9: De dorpel zit er weer in onder, mijn vader bekijkt het resultaat.

voor een los te maken door een paar honderd puntlassen te doorboren en deze vervolgens weer te richten en vast te lassen. Het richten van de A-stijl met dorpel kostte veel tijd moeite maar uiteindelijk lukte het met de hulp van mijn vader om die weer terug te plaatsen. Op bovenstaande foto ziet u het resultaat.

Opvallend is dat er aan deze nieuwe Cadillacs praktisch geen instelmogelijkheden zitten. Oude Cadillacs zitten vol met vulplaatjes, afstandringen en sleufgaten om productietoleranties op te vangen. In de nieuwe STS werd ervan uitgegaan dat alle onderdelen precies passen en kan alles maar op een manier worden gemonteerd. Ik moest de dorpelplaat en A-stijl dus goed uitrichten om alles passend te krijgen.

De plaatwerker heeft praktisch geen plamuur hoeven gebruiken kon volstaan met het overspuiten van de linkerkant. Het wisselen van de voorruit ging zeer vlot en duurde nog geen uur.

Ik was blij met eindresultaat.

Al met al heeft de reparatie ruim honderd uur gekost en heb ik weer iets van nieuwe Cadillacs geleerd. Technisch gezien moest de radiator worden vervangen die door de aanrijding uit zijn ophanging was gescheurd en moesten de linker en rechter motorsteunen worden vervangen. Deze zijn zo geconstrueerd dat die bij een flinke botsing afbreken om de motor en transmissie te sparen.

De uit/inbouw van de radiator is vrij lastig omdat deze erg krap is ingebouwd. Om de motorsteunen te vervangen moet het subframe enkele centimeters omlaag zakken.

Foto 10: Hanomag is klaar en kan naar de RDW voor de kentekenkeuring.



Al met al is het geen plezier om aan deze modellen te sleutelen als je gewend bent om aan oude Cadillacs te sleutelen.

Voordeel is wel dat alles wegens nieuwheid en het ontbreken van roest makkelijk los gaat.

Ik verwacht dat er weinig gesleuteld hoeft te worden aan deze STS omdat hij praktisch nieuw is en de toegepaste onderdelen goed zullen zijn. Gelukkig wordt een nieuwe STS met 3 jaar garantie geleverd en rijd ik nog een half jaar onder garantie.

Na de reparatie heb ik de STS laten keuren door de RDW. Dit verliep zeer vlot omdat hij uit Duitsland kwam en er een CVO (certificaat van overeenstemming) van bestaat. Voor Cadillacs die niet officieel in Nederland zijn ingevoerd kan de keuring wel problemen geven (bijv. de Fleetwood Brougham en de DeVille modellen).

Met tegenzin betaalde ik in juli ruim €11.500 aan BPM. Enkele dagen later kreeg ik het kenteken.

De STS rijdt zeer goed. Hij weegt ruim 1800 kg en heeft een Northstar V8 motor met 32 kleppen, goed voor 305 pk. Het grote verschil met de traditionele slagschepen is dat deze motor niet op gas omgebouwd kan worden en dat de wegligging zeer goed is. Het verbruik valt erg mee en 1 op 10 is bij rustig rijden goed haalbaar. Het is een onopvallende wagen die net geen 5 meter lang is.

De laatste jaren zijn er praktisch geen nieuwe STS/SLS modellen in Nederland verkocht. De directe tegenhangers zoals de Mercedes S, Audi A8, Lexus 400 en BMW 7 serie zijn ondanks de veel hogere aanschafprijs gewilder. De STS is een paar maanden geleden uit productie gegaan en nu is alleen de minder sportieve SLS nog te koop. Na ruim 7 jaar zal de productie in december 2004 van deze generatie voorwiel-aangedreven Seville gestopt worden. In 2005 zal een nieuwe Seville worden uitgebracht die zal worden afgeleid van de achterwiel-aangedreven succesvolle CTS.



Foto 10a: Spionagefoto van de toekomstige 2005 STS.

Hoe lang ik de STS zal houden weet ik niet. Ik heb er tot nu toe slechts 10.000 km mee gereden.

Wat ik erg jammer vind van relatief nieuwe wagens is dat de afschrijving zeer hoog is. Dat komt voor een deel door de BPM die bij oude wagens natuurlijk bijna of geheel is afgeschreven. Vanuit financieel oogpunt is het rijden in goede staat verkerende Cadillacs van meer dan 25 jaar oud zeer interessant. Zo'n jonge STS zal een dure aangelegenheid worden (o.a. door de BPM en door het feit dat de All-risk premie wordt berekend over de nieuwprijs). Ik hoop er toch zo'n 100.000 km mee te gaan rijden.

Speuren op eBay.com naar velgen en banden

Wat ik niet mooi vond van de sportieve STS waren de zwarte banden zonder witte zijvlakken en de eenvoudige velgen.

Op eBay keek ik naar aanbiedingen voor banden en velgen. Er werden Vogue banden aangeboden met en zonder velgen. Er is van alles te koop. Vogue banden met een smalle gele zijrand en een breder wit zijvlak (beginnend bij de velg) staan mooi op deze STS modellen maar ook op de grote Cadillacs. Zoekend op eBay zag ik diverse aanbiedingen variërend van \$400 tot meer dan \$2000 voor banden met velgen. Op een gegeven moment kwam ik bij zinnen en dacht: waarom zou ik die gewone banden en velgen niet gewoon op de STS laten zitten?

Het probleem leek opgelost. Voor die bedragen kun je op eBay een hele Cadillac kopen... Mijn aandacht werd gevestigd op diverse Eldorado Biarritz-modellen die ik twee jaar eerder had gezocht!

In juli verkocht ik mijn bruine '77 Eldorado die helaas op diverse punten roest vertoonde maar verder perfect reed. Van deze wagen was de hele historie bekend. Een jaar of 8 geleden kocht ik hem van Clublid Henk van de Lely. Hij kocht hem begin jaren negentig van Shelby Cars in Den Haag. Toen was hij prachtig! In het begin van de jaren tachtig

werd deze Eldo grondig gerestaureerd en kreeg een revisie-motor. De oorspronkelijke motor leverde veel problemen en is diverse keren uit elkaar gehaald voordat de oorzaak van de problemen werd gevonden. Het motorblok had diverse gietfouten, waardoor het blok op diverse plaatsen poreus was. Als gevolg hiervan kon koelvloeistof stromen naar de hoofdagers van de krukas. Deze werd dus niet goed gesmeerd waardoor de lagers uiteindelijk vastliepen. Andere symptomen waren dat de motor zeer warm werd en diverse keren de radiator begon te koken. Men dacht toen dat de kop gescheurd was maar dat was niet het geval. Uiteindelijk is de motor vervangen door een gebruikt maar gereviseerd onderblok met nieuwe zuigers, krukas en gereviseerde koppen.

Ik heb deze Eldorado, die helaas in de loop der jaren flink ging roesten (vooral rond het vinyl van het dak), eerst ruim 5 jaar gestald. Vorig jaar toen hij belastingvrij werd heb ik hem na 5 jaar volledige stilstand probleemloos gestart. Het is bijna niet te geloven dat zo'n motor na zo lang te hebben stilgestaan onmiddellijk start en loopt, alsof hij een minuut eerder nog had gedraaid. Waarschijnlijk was dit te danken aan de goede conditie van de motor. Ik heb er dit jaar ruim 10.000 km mee gereden. Het was jammer dat een van de velgen krom was en trilde. Dit is een typisch euvel van de Eldo's. Deze velgen zijn schaars. Alleen de voorwiel-aangedreven Oldsmobile Toronado en de Eldorado hebben deze velgen. Op sommige plaatsen was de roestvorming zo sterk dat er gaten in vielen.

Ik wilde deze Eldorado verkopen, wat erg moeilijk was. Om een of andere reden zijn de gesloten Eldorado modellen in Nederland niet populair, dit in tegenstelling tot de Eldorado Convertible waar er een paar honderd van in Nederland rondrijden. De Eldorado hardtop is ondergewaardeerd.

Om hem beter verkoopbaar te maken heb ik de roestplekken aangepakt door deze ruim uit te slijpen en daar stukjes in te lassen. Bij het vinyl dak was dat niet zo makkelijk.

Dit heb ik gedaan in de loods van Marius met hulp van mijn vader. Op de foto staat de Eldo met Marius op het kleine fietsje (dat, zoals zojuist is bewezen, vele malen bedrijfszekerder is dan 70's Eldo's! Red).

Foto 11a: '77 Eldo met Marius op het kleine fietsje.





Foto 11b: Roest wegslijpen en stukjes inlassen.

Ik verkocht deze Eldo in juli aan Bauke Veenstra uit Eemnes die hem eerst door een kennis grondig liet onderzoeken. Bauke heeft hem op diverse punten verbeterd.

Toen hij de Eldo in Den Haag ophaalde had ik al een voorgevoel dat ik snel weer zo'n wagen zou kopen... Maar dan een Biarritz uitvoering zonder roest!

Toen ik in 2001 op vakantie ging naar California was ik van plan om daar een Eldorado Biarritz te kopen. Dat lukte niet en uiteindelijk heb ik toen die mooie Nanny gekocht (de 1976 Coupe DeVille).

Eldorado Biarritzen

In september van dit jaar begon ik in de Cadillac advertenties op eBay te kijken naar de Eldorado Biarritz modellen van 1977 en 1978. Er werden toen op eBay diverse Biarritz-modellen aangeboden.

Van Sean, de Amerikaanse vriend van Leontien die bij USA



Foto 12: De PimpCar.

Parts Supply werkt, had ik de tip gekregen om pas op het laatste moment te bieden op een item. Sean verkoopt zelf onderdelen via eBay en heeft dus veel ervaring. Ik bood een kwartier voor het einde van de elektronische veiling op een lichtgele Biarritz uit '78 die door de verkoper werd aangeprezen als "The Custom Pimp Show Car" (groveweg gesteld de ultieme pooier bak!) met luipaard-bekleding op de banken en op de deurpanelen, paarse vloerbedekking en paarse neonlampen eronder. Een leuke wagen die eventueel weer origineel gemaakt kon worden. Ik besloot om te gaan bieden op deze Eldo en bracht een bod uit. Binnen een kwartier na het bod werd ik gefeliciteerd want ik was de hoogste bidder!



Foto 11d: Stuk ingelast bij het zijraampje.

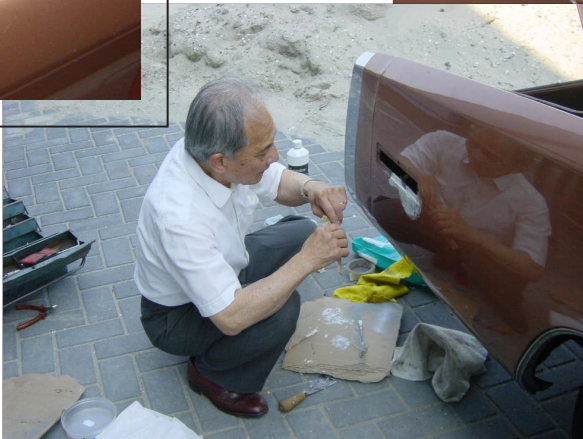


Foto 11c: Mijn vader hielp mee.

Bieden is makkelijk, kopen valt ook wel mee maar uiteindelijk weet je toch niet precies wat je koopt en hoe je het in Nederland krijgt. Volgens de verkoper was de Eldo erg mooi (*ja logisch, wat moet hij anders zeggen, red*). Hij had hem wel wat aangepast en gebruikte hem eigenlijk alleen om te showen.

Hij stond in de buurt van Philadelphia en het was toeval dat Leontien enkele weken later naar Sean zou vliegen en dat zij even wilden gaan kijken naar die Eldo. Hun eerste indruk was goed. In november heeft Sean hem opgehaald en naar USA Parts Supply in Manassas, Virginia gereden.

Helaas bleek dat deze Eldo aan de bekende Eldo-voorwiel-aandrijving-kwaal leed. In de rechter aandrijf-as zit een koppeling die in de loop der jaren steeds slechter wordt waardoor het rubber uitdroogt en er speling in de koppeling ontstaat. De symptomen zijn trillingen en een stoot als het gas wordt losgelaten en daarna weer gas wordt gegeven. De speling is dan goed voelbaar. De koppeling in de rechter aandrijf-as brak toen Sean op weg was van zijn huis naar zijn werk bij USA Parts Supply. Een takelwagen moest hem afvoeren naar Manassas. Gelukkig lag er in het magazijn een revisie-as op de plank die Sean er enkele dagen later op heeft gezet.



Foto 13: "Drive Axle Guy".

Hetzelfde probleem trad 8 jaar geleden op met mijn Eldo die ik aan Bauke Veenstra verkocht. Ik loste dat toen op door de kapotte as te vervangen door een linker aandrijfas zonder koppeling. Deze past zowel links als rechts. Op de foto op de vorige pagina ziet u Sean die het na enige worsteling, en met assistentie van collega Tim, lukte om de aandrijfas los te krijgen.

Wat er precies met de Pimp-Eldorado gaat gebeuren weet ik niet precies maar dat hoop ik in de volgende Standard te kunnen melden. Sean komt in februari naar Nederland en de kans is groot dat de Eldo mee komt.

Foto 13a: De verkoper start de PimpEldo bij het bezoek van Sean en Leontien. Inbegrepen waren 3 luipaardkussens, een poef, een luipaard CDhoesje en zelfs een disco-glitterbol!



De verkoper kwam mij betrouwbaar over en ik maakte via Money Gram/GWK geld over naar California en liet de Eldo door de verkoper brengen naar Direct Express Inc. in Gardena. Door dit bedrijf heb ik diverse keren Cadillacs naar Nederland laten verschepen.

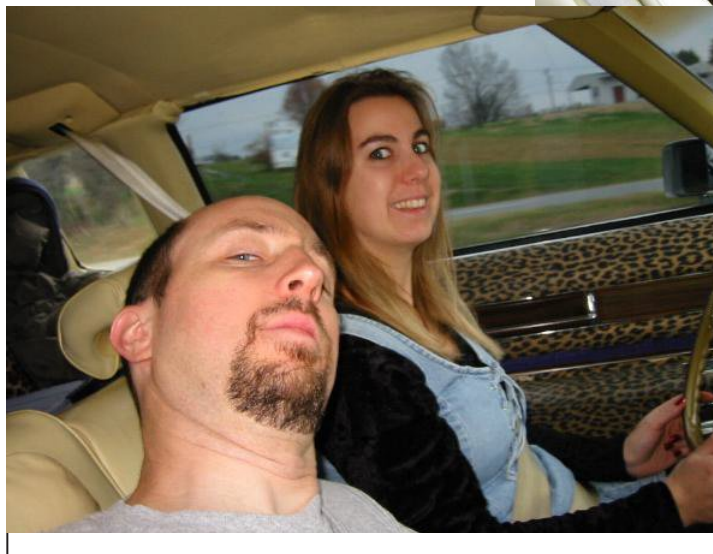


Foto 14: Leontien met Sean in de PimpEldo. Let op de smaakvolle custom luipaard bekleding!!!

Leontien en Sean hebben er enkele lange ritten mee gemaakt en vinden hem de moeite waard om naar Nederland te brengen. Op de foto ziet u hen in the Pimp Eldo.

U zult zich waarschijnlijk afvragen: waarom koop je een auto in Amerika en twijfel je om hem naar Nederland te sturen? Omdat ik uit gewoonte dagelijks op eBay bleef kijken kwam ik een aanbieding tegen van een Eldorado Biarritz uit 1977. Deze werd bijna de hemel in geprezen door de verkoper (ja,



Foto 15: '77 Biarritz uit California.



logisch wat moet...etc, red). Hij was goud/brons en afkomstig van Nabers Cadillac uit Costa Mesa, dezelfde dealer dus waar mijn Nanny vandaan kwam. Ik dacht: deze koop kan ik niet laten lopen. Ik belde de eigenaar voor meer informatie over de Eldo hoewel hij op eBay al zeer uitvoering was beschreven met bijna 40 foto's.

Op eBay kun je van een verkoper de recensies lezen. Als je op "Read feedback reviews" van een aangeboden item kijkt krijg je een overzicht van de positieve, neutrale en negatieve recensies van een verkoper. Dit is een goed systeem zodat je kunt inschatten hoe betrouwbaar een verkoper is. Ik kocht de Eldo van een handelaar met 26 recensies waarvan er 25 positief waren en 1 negatief was in het laatste halve jaar.

De Eldo kwam eind november in Nederland en begin december heb ik hem met Marius opgehaald. De vrij kritische Marius, die de eerste Nederlandse rit met de Eldo maakte, was goed te spreken over de rijeigenschappen en algehele staat.

Een paar dingen vielen tegen. Er zat speling in het knikmechanisme van de stuurkolom, de ashoezen van de homokineten waren gescheurd en de rechter aandrijfas had veel speling.

De speling in de stuurkolom kon worden verholpen door deze deels uit elkaar te halen (stuur eraf, slot eruit, bovenste kniklement losmaken) en de 4 kleine boutjes die los zaten goed vastzetten (eigenlijk moeten die met Loctite geborgd worden). Een reparatie die geen geld kostte maar wel een paar uur werk opleverde.

Het wisselen van de rechteras duurde 3 uur. Je moet hiervoor de grote moer van het voorwiel losmaken en vervolgens de voorschokbreker en het fusee-stuk demonteren. Dat betekent dat de bovenste en onderste fusee-kogels los moeten evenals de buitenste stuurstang. De aandrijfas kan dan bij de flens worden losgemaakt en kan dan vrij simpel weggehaald worden. Op de foto op de pagina hiernaast ziet u mij na de worsteling met de losse as.

Foto 16: Zeer luxe interieur met comfortabele voorstoelen. Het gevaar is wel: deinend op de luchvering onderweg in slaap vallen in die zachte dikke kussens...

De RDW-keuring op 16 december viel mij reuze mee. De keurmeester vond dat de Eldo in zeer goede staat verkeerd en vond als enig mankement dat de handrem op het linker achterwiel niet werkte. Dat is een ander euvel van Eldorado's met schijfremmen achter. Ik zal dat spoedig repareren zodat er een kenteken voor kan worden afgegeven. Daarnaast moet het chassisnummer door de RDW worden ingeslagen (eigenlijk ingegraveerd). Ik hoop begin januari gas te kunnen inbouwen en dan is de Eldo klaar voor de winter.

De '76 Sedan DeVille van Peter Wissekerke

Tot slot wil ik u vertellen dat Peter Wissekerke uit Zeeland de Nanny zal overnemen. Peter heeft al ruim 6 jaar een prachtige zilver grijs metallic gekeurde Sedan DeVille. Hij vond het zonde dat ik zo veel met de Nanny reed en kon het niet aanzien



Foto 17: Na een gevecht met de aandrijfas van de Eldo.

Foto's 18 en 19: De '76 Sedan DeVille van Peter Wissekerke, iets voor u?



dat deze elke dag (ook in de winter) op straat staat. Hij zal zijn Sedan verkopen en als u geïnteresseerd bent kunt u contact met hem opnemen. In de Vraag & Aanbod rubriek staat zijn advertentie.



Ik wens u een voorspoedig 2004 toe!
Koen Ongkiehong