



#### CADILLAC STATION WAGONS IN SCHIEDAM

Het is al weer een jaar geleden dat bij mijn in Okeechobee in de staat Florida gekochte Fleetwood wagon uit 1975 gelost werd bij SCL in Schiedam.



In de vorige verslagen over deze met de hand omgebouwde en zeer roestige wagon kon u lezen hoe hij in de garage van Peter van Rijswijk in Schiedam werd aangepakt. Omdat de motor was achtergebleven in Florida, en nu rondvaart op een Airboat ergens op de Everglades, moest er direct na aankomst in Nederland een andere motor in. De Everglades is een groot natuurpark van zo'n 150 km breed met ondergelopen graslanden. Op vaartuigen met platbodem kunnen toeristen een hier een kijkje nemen in de natuur en o.a. krokodillen zien. Al jaren deden de Cadillac 472 en 500 motoren voorzien van een enorme propeller dienst als aandrijving van deze vaartuigen. Beginjanuari plaatsten Peter en ik een motor in de wagon en werd hij verder rijklaar gemaakt en RDW gekeurd. Medio juni begon de tweede fase waarbij het verroeste dak werd

verwijderd en uit Arizona afkomstige daksecties van een Fleetwood en een Buick Estate Wagon werden ingelast. Peter en zijn zoon Steef zijn eind juli al begonnen met het strak maken van het dak. In augustus en september heb ik weinig aan de wagon gedaan. Na het breken van een zijruit heb ik er een besteld bij Desert Valley Auto Parts in Arizona en die is er begin september ingezet. In oktober en november ben ik verder gegaan met het aanpakken van de vele roestplekken in het rechter achterscherm, de bodem en vloer van de achterkant en bij de laadklep. Dit verhaal gaat grotendeels over de strijd met roest en het herstellen van plaatwerk gaat maar ook over de 1972 Cadillac wagon die Peter onlangs kocht.

#### Lassen

Er zijn talloze stukken nieuwe plaat in de wagon gezet, zowel vlakke als gezette en gebogen delen. Met een stuik/rek machine (shrinker/stretcher) kan gezette plaat worden vervormd om gebogen randen te maken. De meeste stukken heb ik ingelast met doorlopende las. Alternatief voor volledig aflassen is het maken van een reeks gaatjes en die vervolgens dicht te lassen. Hiervoor is het noodzakelijk dat er schoon plaatwerk onder de nieuwe plaat zit. De gaatjes kunnen met een speciale ponstang worden gemaakt. Deze hebben ook een voorziening waarmee een verzet in de plaat kan worden aangebracht. Deze techniek paste ik weinig toe maar is zeer gangbaar en kan mooi gecombineerd worden met het vertinnen van de naden zodat er geen vocht in de overlappende plaatdelen kan gaan zitten. Dat heb ik niet gedaan. Ik heb al het laswerk met een CO<sub>2</sub> machine gedaan. Dat is best lastig omdat de plaat van 1 mm dik daar eigenlijk te dun voor is. Veel vakmensen geven de voorkeur aan het lassen met een pitje in de ene hand (met gas en zuurstof) en in de andere hand toevoegdraad. Maar dat vereist een zeer vaste hand en men moet goed om kunnen gaan met de vlam. Voordeel van lassen en het werken met staal is dat je uiteindelijk de vorm toch aardig kunt namaken en met lassen grote spleten kunt dichtmaken. Kromtrekken is niet zo'n

probleem omdat er met plamuur afgewerkt kan worden. Voor het inlassen van al het plaatwerk en de dak segmenten heb ik in totaal 60-70 meter moeten lassen. De lassen op delen die niet geplamuurd worden heb ik met nadenkit afgewerkt.

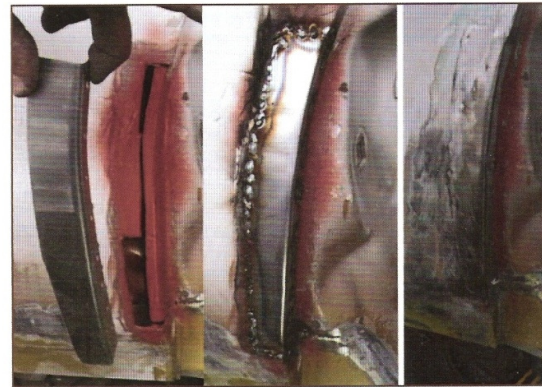


#### Achterscherm

Voor het herstellen van het rechter achterscherm kon ik gebruik maken van een scherm dat ik 4 jaar geleden van een total-loss gereden Sedan de Ville uit 1972 had geslepen. Het deel rond de wielkast kon hier mee worden hersteld. Op de foto's te zien waar eerst het verroeste stuk op de



verticale rand van het rechter achterscherm werd uitgeslepen. Een stuk plaat werd op maat geknipt, gezet en met het stuijk/strek apparaat in en gebogen vorm gezet. Verder werd het met de slijpmachine passend gemaakt zodat de spleet tussen de nieuwe plaat en het scherm nauw was. Voor het lassen is de plaat aan de achterkant met primer ingespoten. Daarna met enkele lassen vastgehecht in het scherm en daarna helemaal afgelast. De lassen zijn daarna vlak geslepen. De ingelaste plaat ligt gelijk met de plaat die hij vervangt. Door het lassen trekt de plaat krom maar met plamuur kan dat later worden afgewerkt.



#### Deuren en achterklep

De deur rechtsachter was aan de onderkant doorgeroest. Ik had nog 4 gave deuren staan van een Sedan de Ville uit 1972. De voordeuren zijn korter maar de achterdeuren leken op het oog gelijk aan die van de Fleetwood. Alleen het glas leek anders.



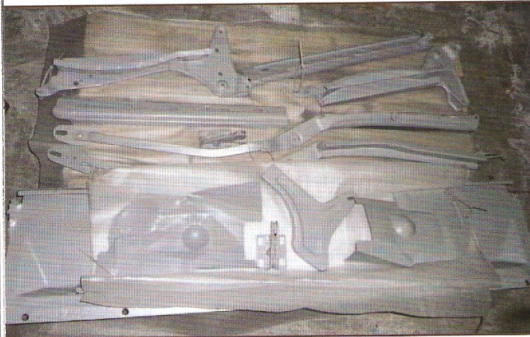
Maar toen ik de verroeste deur had verwijderd en die van de Sedan de Ville er in wilde plaatsen bleek hij niet te passen. Het verschil zat hem in het deel dat aansluit op de middenstijl zoals in de foto is te zien. De Sedan de Ville heeft geen middenstijl en de Fleetwood wel. Jammer, maar gelukkig dat Peter de 4 deuren goed kan gebruiken omdat die in zijn wagon niet zo mooi zijn. Omdat ik de voorkeur gaf om verroeste delen te vervangen door gaaf plaatwerk in plaats van inlassen van nieuwe stukken plaatwerk heb ik bij sloperij Arizona Vintage een gave deur besteld. De overige 3 deuren waren in goede staat en hoefde niet gelast te worden.

De onderrand van de laaddeur bleek plaatselijk ook sterk verroest te zijn en omdat deze ook sterk af week van een standaard Buick laaddeur zat er niets anders op dan om hier nieuwe stukken plaat in te lassen. Kleine details zoals het plaatdeel met een uitsparing voor het slot kostten veel moeite om te reconstrueren.

#### Ontroesten

Stukken die sterk verroest waren heb ik uitgeslepen en verwijderd. Met schuur-schijven, slijpschijven en een power-vijl heb ik de meeste roest kunnen wegwerken. Nadeel is dat de plaat op sommige plaatsen erg dun kan worden maar dat had ik liever dan roest. Ik zal de achterkant van het plaatwerk met tectyl of een wax-produkt behandelen om dat af te schermen van zuurstof. Helaas kon ik geen gebruik maken van een straal apparaat.

Omdat Peter van Rijswijk enkele delen van zijn 1956 convertible door straalbedrijf Huisman in Maasdijk (vlakbij Vlaardingen) wilde laten behandelen, heb ik hem een afschermplaat meegegeven die de laaddeur aan de onderkant beschermd. De delen werden geparelstraald en voorzien van een epoxy coating.



Ik ben van plan om daar nog wat losse delen naar toe te brengen. Huisman (tel 0174-515118) kan ook grote delen stralen en zelfs een hele carrosserie.

Op enkele plaatsen waar roest moeilijk verwijderd kon worden heb ik Fertan gebruikt dat ik van clublid

Wilfred de Gooijer had gekocht in het Autotron. Dit middel gaat een binding aan met roest maar hecht niet goed op blanke plaat of lak. Na het drogen moet die worden weggepoetst van blank of geveerd materiaal.

#### Herstellen achterkant

Het deel van de achterkant waar de laaddeur in verdwijnt was in slechte staat. Daar moesten zeer veel plaatjes worden ingelast. Ik had geen alternatief voor het pasmaken en inlassen van kleine stukjes plaat omdat dit door de firma die destijds de ombouw heeft gedaan naar eigen inzicht was gedaan.

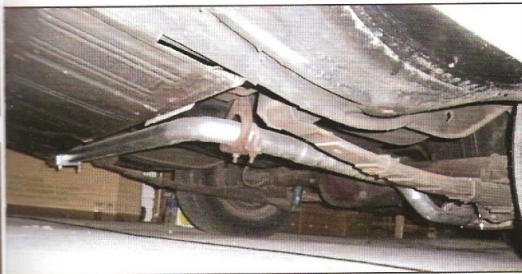


Als ik een gave Buick Estate Wagon achterkant had gehad zou ik daar wel stukken van hebben kunnen gebruiken. Maar er waren veel modificaties uitgevoerd bij de overgang van de aangebouwde en de specifieke Fleetwood-vormen. Zo zaten er veel passtukken bij de achterbumper en verlengde achterschermen waarmee de wagon zo'n 20 cm langer werd gemaakt dan de Buick.



### Ruimte reservewiel en gastank

De bodem onder de vloer waarophet reservewiel steunde achter het rechter achterwiel was weggeroest. Op de foto's is te zien hoe slecht dit stuk van de bodem was en hoe dat er uit ziet bij een Chevrolet. Opvallend is dat die een uitlaat heeft die onder de achteras loopt. Het was een flinke klus om dat deel van de bodem te reconstrueren met nieuw plaatwerk, maar het voordeel was dat ik het direct kon aanpassen aan de vorm van de LPG-ringtank die daar moest komen.



Na flink zoeken op internet vond ik in Leipzig Duitsland een leverancier voor LPG-ringtanks die precies passen in deze ruimte ([www.gasteile.de](http://www.gasteile.de)). Ik heb van hoekprofiel een tanksteun gemaakt en die op de nieuwe vlakke vloer is bevestigd zoals op de foto's is te zien. De ringtank staat op 4 draadeindes M10. Oorspronkelijk hebben de Clam Shell Wagons van GM zoals de Buick Estate wagon, Chevy Kingswood, Pontiac Safari en Oldsmobile Custom cruiser een ronde uitsparing onder de bodem van het reserve wiel omdat deze anders niet pas. Dit wiel heeft een diameter van 70 cm. Omdat ik de nieuwe bodem vlak heb gemaakt kan ik de uitlaat naar opzij laten gaan in plaats van naar links.



De LPG-tank heeft een diameter van 68 cm (iets minder dan een reservewiel), een breedte van 27 cm en een inhoud van 84 liter. Bij de tank wordt een passende Multi-valve meegeleverd met ingebouwd overdrukventiel, aansluitingen voor de vulleiding en afnameleiding. Verder zit hier een lange stang aan met vlotter met de 80% stop. Ik moet alles nog aansluiten maar de tank zit er in ieder geval goed in.

De tanks worden door fabrikant Irene in Polen gemaakt. Hun programma omvat naast de welbekende cilindrische tanks allerlei ringtanks voor verticale en liggende inbouw en verder hebben zij kleine ellipsvormige tanks. Dus heel wat alternatieven om ruimte te sparen. Soms is het gunstiger om te kiezen voor 2 kleine tanks in plaats van een grote.

### Overig plaatwerk

De fender skirts (afneembare platen bij de achterwielen) waren licht geroest. Deze bleken aan de achterkant verlengd te zijn omdat de vorm van het achterscherm van de wagon anders is dan die van de gewone Sedans. Het paar gave platen die ik had liggen van een andere Cadillac pasten niet zonder ombouw dus moet ik de oude opknappen. De originele motorkap was sterk verroest. Die heb ik begin van het jaar al vervangen.

De voorschermen en motorkap hoeven voor het spuiten alleen dof geschuurd te worden. Gelukkig was de bodem voor de rest in goede staat.

### Werktempo

Ik kreeg van Peter de gelegenheid om het werk in zijn garage uit te voeren maar door mijn werkmethode schoot het niet erg hard op. Meestal kwam ik pas rond half negen in de avond aan en ging dan door tot elf uur waarbij er na tien uur geen herrie meer gemaakt mocht worden in verband met de burens. Maar soms liep het uit de hand en werd er na middernacht nog wel eens gehamerd en geslepen. Op de meeste zaterdagen werkte ik enkele uren aan de wagon. Het komt er op neer dat ik per week effectief maar zo'n 10 uur aan de wagon bezig ben geweest. Vanaf half juni schat ik dat ik totaal zo'n 200 uur aan besteed heb.

Het groffe werk is nu achter de rug en het dak en de achterschermen staan in de spuitplamuur. Peter heeft nu meer ruimte gemaakt zodat er goed omheen gelopen kan worden om aan het verdere schuurwerk te kunnen beginnen en hem verder strak te kunnen maken en in de primer te kunnen zetten.

Het streven is dat de wagon eind januari gespoten kan worden.



### Terugblik

Terug kijkend is het veel werk geweest en als ik het van te voren had geweten was ik er niet aan begonnen wegens kosten en tijd. Maar als het straks achter de rug is heb ik een unieke station wagon en een aardige herinnering waar over je kunt vertellen. Het is al weer 15 jaar geleden dat mijn vorige grote restauratie klus begon. Toen werd de zuurstok (1976 Eldorado convertible) onder handen genomen waarbij de body los ging van het chassis. De body en al het plaatwerk heb ik toen van binnen en van buiten laten stralen. Velen zullen huiveren en griezelen en weerhouden worden van dit soort klussen. Aan de andere kant is het leuk als je een keer een grote klus wilt aanpakken en de gelegenheid hebt, met name de ruimte. Wat restaureren betreft stond het verwijderen van roest en inlassen van gaaf plaatwerk centraal. Als de wagon klaar is denk ik niet dat ik ooit weer aan zo'n grote klus zal beginnen.

Toen ik de wagon kocht vertelde de verkoper dat de wagon zijn hele leven in Florida had gereden. Maar terugkijkend op de vele roestplekken denk ik dat hij zijn beginjaren heeft doorgebracht in een noordelijke staat, misschien Michigan, waar de meeste wagens door pekelen onder gingen. De restauratie had nog een stuk ingrijpender gekund. Ik had hem helemaal uit elkaar kunnen halen (dus body los van het chassis etc.) maar ik heb daar niet voor gekozen. Het zou dan veel meer tijd hebben gekost en dan zou Peter niet hebben goed gevonden. Groot nadeel van dit soort werk is dat de garage er erg vuil van wordt. Het moet eigenlijk in een geïsoleerde ruimte worden gedaan. Op zich was dat wel de moeite waard geweest omdat er van dit model waarschijnlijk maar een handjevol van zijn overgebleven.

De clamshell wagons van GM zijn inmiddels al erg schaars geworden en beginnen nu meer waarde te krijgen. Onlangs heeft Erwin Moes een Chevrolet Caprice wagon uit 1976 geïmporteerd uit Amerika. Deze was in goede staat en had relatief weinig roest. Bijzonder is dat deze voorzien is van een elektrische bediening van

de achterklep. Deze verdwijnt net als die van de Fleetwood wagon in de vloer. De ruit deed het niet. Erwin was erg blij toen ik bij hem langs kwam en een motor-tje vond dat los in de ruimte van het reservewiel vond en die er op wist te zetten. De verkoper had die er los bij gelegd. Nu werken de ruit en de klep elektrisch.

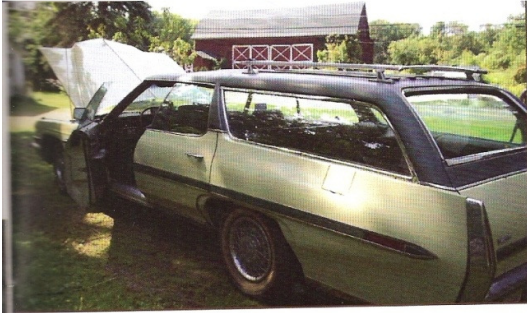


De Cadillac wagon was echt het toppunt van de traditionele Amerikaanse station wagon die uiteindelijk uitstierf door de komst van de praktische busjes en SUV zoals de Chrysler Voyager.

1972 Sedan de Ville wagon uit Pennsylvania Een paar maanden geleden heeft Peter een in redelijke staat verkerende wagon gekocht die op Ebay stond en door de 84 jaar oude eigenaar in Pennsylvania te koop werd aangeboden.

Het is een leuk model dat is afgeleid van een Sedan de Ville hardtop en heeft dus geen middenstijl. Het dak was goed en voorzien van een gaaf vinyl dak en een werkend schuifdak. De lak was slecht.





Voor de ombouw zijn delen zoals zijramen en achterklep en binnenschermen gebruikt van een grote Chevrolet station wagon uit 1970 of kort daarvoor. De achterklep kan op 2 manieren openen. Hij kan naar beneden klappen en heeft ook een verticaal scharnier links zodat hij net als een deur kan openen. Het zit vrij ingewikkeld in elkaar en in eerste instantie werkte de klep niet goed. Hier moet nog heel wat aan gesteld worden en er zat ook wat roest aan. Op de foto zijn de verschillen te zien van de achterkanten van de Fleetwood en de De Ville wagons. Ton Christiaans die bij Peter langs kwam voor onderdelen voor zijn 1957 Cadillac staat rechts op de foto.



Het openen en sluiten van de laadklep gaat veel zwaarder dan bij die van mijn Fleetwood wagon. Die heeft een vrij lichte klep van naar schatting 10 kg en is voorzien van een torsiestang die hem voor een groot deel gewichtloos maakt. De derde bank staat omgekeerd ten opzichte van de andere banken. De passagiers die hier willen zitten moeten via de achterklep naar binnen. Bij de Fleetwood wagon staat de derde bank net als de andere banken en is toegankelijk via de linker achterdeur. De bank kan daar naar voren geklapt worden zodat passagiers op de derde bank kunnen zitten en kijken dan naar voren. Het onderstel van de De Ville wagon is niet aangepast en heeft achter gewone schroefveren. Dit in tegenstelling tot de Fleetwood wagon die een aangepast chassis heeft met bladveren. In beide wagons is de benzinetank geplaatst achter het linker achterwiel en is de ruimte voor het reserve wiel achter het rechter achterwiel. Peter wil zijn station wagon binnen 3 maanden opknappen. Met de 4 deuren die ik had staan van een Sedan de Ville is het benodigde werk aan het plaatwerk beperkt. De motorkap is goed maar moet wel helemaal kaal worden gemaakt.

Peter zal een voorscherm van een coupe afhalen die hij voor onderdelen heeft staan. Het meeste werk zit aan het scherm rechtsachter en aan de laadklep.

Het interieur is redelijk maar wat saai. Hij hoopt dat zijn dochter Sandy die nu een studie volgt voor houtbewerking en dat zeer goed kan, binnenkort start met een andere studie voor het maken van bekledingen. Elvis had een soortgelijke wagon die regelmatig op Ebay verschijnt voor een vraagprijs van circa \$150.000. Het verhaal doet de ronde dat Elvis hem als geschenk gaf aan Colonel Parker. Omdat Elvis hem zo vaak leende en er zo graag mee reed, gaf Parker hem later weer aan Elvis terug. Verder wordt er beweerd dat er maar 1 soortgelijke wagon was gemaakt en die in het bezit was geweest van Dean Martin. Wie weet heeft Peter die nu maar in ieder geval heeft hij een unieke wagon die de moeite van het opknappen waard is. Omdat de spuitstukken lekken is de kans groot dat de motor of de koppen er af moeten maar daar draait hij zijn hand niet voor om. De bodem is goed met uitzondering van de ruimte onder het reservewiel. Dat is niet erg omdat die toch aangepast moet worden voor de inbouw van de verticale LPG-ringtank die al is besteld in Leipzig. Waarschijnlijk zal de station wagon van Peter eerder klaar zijn dan die van mij.

Deze winter krijgt Peter het druk omdat rond kerst een 1956 Coupe de Ville uit Houston aan komt die hij op Ebay kocht. Verder zullen hij en ik hulp gaan bieden aan Rob Kortekaas bij het rijklaar maken van zijn Fleetwood Sixty Special uit 1958.



Rob heeft deze wagon al 21 jaar maar heeft onlangs zijn huis met garage verkocht. Daar stond hij al zo'n 15 jaar. Het is al gelukt om de motor weer goed draaiend te krijgen. Eerder dit jaar hebben we diverse onderdelen van de voorwielophanging en het front die gepoedercoat werden terug gezet. De voorwielophanging is gereviseerd en diverse remdelen zijn vernieuwd.

Wordt vervolgd.  
Koen