

100.000 KILOMETER MET DE BLAUWE ENGEL

In december 1994 gingen Marius Zwolsman, Erik van der Laan en ik naar Amerika. We kochten gezamenlijk een 1984 Cadillac Limousine, een 1969 Cadillac de Ville Convertible en 2 Alfa Spiders. In Nederland besloten we dat Erik de Limo zou krijgen, de vrouw van Marius kreeg een Spider, de andere Spider werd verkocht en ik kreeg de convertible die wegens zijn lichtblauwe kleur door Marius "de Blauwe Engel" werd genoemd. Inmiddels heb ik hiermee 100.000 km gereden en zoals beloofd in de vorige Standard treft u hier een verslag van de afgelopen 5 jaren.

De aanschaf

In een advertentie in een regionale krant werd een 1969 Cadillac de Ville convertible te koop aangeboden. De vraagprijs van de eigenaar in Beverly Hills was \$ 5900 hetgeen aan de hoge kant was omdat het een en ander niet in orde was.

De belangrijkste minpunten waren dat de automaat vreemde geluiden maakte, het rechter hoekstuk van de voorbumper was beschadigd, de achterbumper was licht ingedeukt, de achterbank was verweerd, er zaten krassen in de voorruit, een bovenste draagarm rubber was versleten, een paar uitlaatspruitstukbouten waren afgebroken, de slijtstroken aan de binnenkant van het dak waren verweerd, het cabrioletdak functioneerde niet, de onderkanten van de voorschermen waren doorgeroest.

Omdat hij er verder goed uitzag en het witte dak nieuw leek werd de koop gesloten. Ik haalde \$ 4500 van mijn rekening van de Bank of Amerika (tip voor degenen die regelmatig naar Amerika gaan om daar een rekening te openen) en we gingen op zoek naar onderdelen voor deze en onze andere Cadillacs. Op sloperijen in en rondom Los Angeles vonden wij de benodigde delen waaronder een achterbumper en het bumperhoekstuk. Het transport werd uitgevoerd met een superlange en hoge 45 voets container. De 1984 Limo en de Blauwe Engel stonden op de vloer en de twee Spiders op een houten stellage erboven.

De RDW-Keuring en APK-keuringen

In Nederland monteerde ik de bumperdelen en maakte ik een afspraak met de RDW voor de kentekenkeuring. Met geleende handelaarsplaten reed ik naar de RDW in Zoetermeer. De keuring verliep opmerkelijk soepel, totaal anders dan u in het verhaal van Ger van Caspel elders in deze Standard kunt lezen. Ik was er zeker van dat hij afgekeurd zou worden op punten zoals de verlichting, lekke uitlaat, versleten draagarmrubbers, maar tot mijn verbazing werd de wagen praktisch niet bekeken. Ik reed de hal binnen waar de RDW-keurmeester enkele gegevens van de wagen noteerde. Hij vroeg of er een chassisnummer was ingeslagen zonder er naar te kijken (het chassisnummer had ik zelf ingeslagen).

5 minuten later stuurde hij mij naar het weegstation om de wagen ambtelijk te laten wegen. Dit was nodig omdat de RDW geen gegevens had over de gewichten van oude auto's. Na het wegen kwam ik met het weegbriefje terug en verwachtte dat de keuring in de hal zou worden voortgezet. Tot mijn verbazing kwam de keurmeester naar mij toe en zei dat zijn hond, die op het terrein rondliep, ziek was en dat het met de Blauwe Engel verder in orde was. Enkele weken later, op 14 februari 1995 kreeg ik de kentekenpapieren. Daarna begon ik direct met de inbouw van de gasinstallatie die ik wederom bij de RDW liet goedkeuren. De houderschapsbelasting was net ingevoerd en ik kreeg vrijstelling omdat de Blauwe Engel ouder was dan 25 jaar.

De APK-keuringen leverden weinig problemen.

Om te onderzoeken wat er gebeurt als een oude auto niet APK-gekeurd is voerde ik een experiment uit. Ik liet de Blauwe Engel expres niet keuren en kreeg geen boetes, ook niet na ruim 2 ½ jaar toen ik door de politie werd aangehouden vlak bij mijn huis. Zij hadden achter mij gereden en hadden gezien dat mijn rechter achterband praktisch leeg was en attendeerden mij hierop. Ik had het zelf niet gemerkt en bedankte voor de tip. Zij stelden enkele vragen over de wagen en controleerden de papieren. "Weet u dat uw auto niet gekeurd is?", vroeg de agente. Ik antwoordde dat ik dat niet had laten doen omdat ik dacht dat oude auto's vrijgesteld waren voor APK-keuring. Dat was niet zo! Zij gaf mij een waarschuwingsbriefje mee dat ik binnen een maand samen met het APK-rapport op het politiebureau moest laten zien, anders kreeg ik een boete. De keuring verliep goed. In oktober vorig jaar leverde de APK-keuring wel problemen op voor de garage die hem had goedgekeurd. Na het afmelden volgde een steekproef van de RDW. Dit keer volgde een grondige inspectie door de RDW-keurmeester die de wagen op 2 punten afkeurde: foute kentekenplaten en claxon werkt niet.

De kleine gele kentekenplaten model 18.2 mochten niet gevoerd worden omdat de aantekening hiervoor op het kentekenbewijs deel 1 ontbrak. De claxon werkte wel maar de RDW-keurmeester wist niet dat je hiervoor in de bovenste stuurrand moest drukken.

Ik ben met de Blauwe Engel naar de RDW gereden voor een wijziging van het kentekenbewijs deel 1. Daarna ben ik naar de garage gereden voor de APK-keuring.



De blauwe Engel direct na de aankoop in Beverly Hills

Achterstallig onderhoud en kostenoverzicht

De Blauwe Engel had veel achterstallig onderhoud. Het is moeilijk te zeggen hoeveel kilometer hij gereden had. De teller kan in de afgelopen 30 jaar wel eens kapot zijn gegaan en vervangen. De stand van 75.000 mijl toen ik hem kocht zegt niet veel. De teller moet zeker een keer rond zijn geweest dus minimaal 175.000 mijl (280.000 km) maar 275.000 mijl (440.000 km) lijkt mij waarschijnlijker omdat ik bij de koprevisie ontdekte dat er een motor uit 1973 in zat. Het interieur had flink geleden onder de Californische zon. De voorbank was vervangen door een die met kunstleer bekleed was. De achterbank was sterk uitgedroogd maar niet gescheurd. Ik heb de banken omgewisseld voor die uit een 1978 Eldorado Biarritz maar later weer teruggeplaatst.

Om u een indruk te geven van de kosten die ik gemaakt heb om 100.000 km te rijden met deze inmiddels 30 jaar oude Cadillac heb ik het volgende kostenoverzicht gemaakt.

In het kostenoverzicht heb ik de posten die in de categorie "achterstallig onderhoud" vallen aangegeven met een *). Deze kosten konden bijna volledig worden ingeschat voordat de aankoop plaatsvond door een grondige inspectie en proefrit. Ik heb dat niet zo grondig gedaan en dus heb ik de kosten te laag ingeschat. Als deze posten worden opgeteld is het bedrag voor achterstallig onderhoud in totaal bijna f 5.000.

Aanschaffkosten	f 11.700 *)
- Aankoop \$ 4500	f 8.000
- Bumperdelen	f 200
- Inklaren en transport	f 3.500

Wielophanging en stuurinrichting	f 1.200
- Reactiearmrubber	f 60 *)
- Centrale stuurstang	f 300 *)
- 2 Bovenste draagarmrubbers	f 80 *)
- Voorwiellagers en keerringen	f 150
- Achterwiellager	f 200
- Gebruikt stuurhuis	f 200
- Hoge drukslang stuurbevestiging	f 70
- Uittlijnen	f 140

Rubbers:	f 520 *)
- Dakrubber boven voorruit	f 170
- Rubber binnenkant deuren	f 180
- Kofferbakrubber	f 80
- Rubbers op achterzijruit	f 90

Gasinstallatie:	f 1.900
- Nieuwe Impco gasinstallatie	f 1.700
- Gebruikte 100 liter tank met frame	f 200

Remsysteem	f 810
- Nieuwe hoofdrem pomp	f 300
- Revisie set achterremcilinder	f 50
- 2 remslangen voor	f 150
- Voorremblokken	f 100
- Remvoeringen achter	f 110
- Remklauwrevisie sets	f 100

Dakreparatie	f 1.390 *)
- Hydraulische cilinders	f 660
- Dakschakelaar:	f 30
- Slijtstroken	f 100
- Hydraulische pomp	f 600

Automaat	f 2.280
- Revisie	f 1.400 *)
- Demontage en montage	f 300 *)
- Gebruikte koppelomvormer	f 100
- Automaatrubber	f 100
- Reparatie automaat	f 300
- Gebruikt staartstuk met nwe lagerbus	f 80

Motor	f 3.980
- Koprevisie	f 750
- Nokkenas	f 600
- Klepstoters	f 160
- Diverse pakkingen	f 600
- Bougies en kabels	f 150
- Krukas slijpen met bijhorende lagers	f 1.000
- Distributietandwiel	f 90
- Klephoedjes	f 70
- Motorsteunen	f 160
- Gebruikte starterkrans	f 100
- 2 x distributieset	f 300

Overige kosten	f 6140
- H4 koplampen	f 150 *)
- 8 Nieuwe banden en balanceren	f 1.200
- Tapijt	f 500 *)
- 2 accu's	f 300
- Lak en plaatwerk	f 300 *)
- Dynamorevisie	f 150
- Startmotorrevisie	f 150
- Revisie cardanas	f 600
- Uitlaat demper	f 200
- Uitlaatresonator	f 350
- 2 x taxatie	f 300
- 3 x APK keuring	f 240
- 100 l Motorolie	f 1.000
- ATF-olie	f 200
- Koelvloeistof	f 200
- Slangen koelsysteem	f 200
- V-snaren	f 100

Totale kosten **circa f 30.000**

De reparaties heb ik in de loop der tijd uitgevoerd waarbij de meest noodzakelijke natuurlijk het eerst werden uitgevoerd.

Enkele opmerkelijke reparaties wil ik in het onderstaande toelichten. De in het kostenoverzicht vermelde prijzen zijn bijna allemaal zonder montagekosten omdat ik de meeste reparaties zelf heb uitgevoerd. De meeste onderdelen heb ik gekocht bij USA Parts Supply en C&P.

Bandenslijtage en uittlijnen

Omdat de voorbanden scheef afsleten heb ik de wagen bij Van Kleef in Delft laten uittlijnen. Ik kan dit adres aan bevelen. Na het uittlijnen spoorde en stuurde de Blauwe Engel veel beter en was de scheve bandenslijtage weg.

Automaatproblemen

Bij de proefrit in Amerika hoorde ik dat de automaat vreemde geluiden maakte. Deze heb ik een jaar later laten vervangen door een andere gereviseerde bak. Helaas schakelde deze niet perfect van 1 naar 2.

Een paar maanden geleden begon de bak kuren te vertonen. Af en toe vertrok hij in de tweede versnelling en schakelde pas laat over van 2 naar 3.

Het revisiebedrijf heeft de pan en de schakelplaat gedemonteerd. De oorzaak van deze problemen waren vervuiling door slijpsel waardoor de schakelkleppen bleven hangen. Waarschijnlijk was het slijpsel afkomstig van een naaldlager. Enkele weken na de reparatie keerde de problemen terug.

Binnenkort zal ik de automaat door een andere vervangen.

Verstopingen in het remsysteem

In de afgelopen 5 jaren heb ik diverse reparaties aan het remsysteem uitgevoerd.

Op een gegeven moment begon de wagen bij het remmen scheef te trekken. Oorzaak was een verstopte voorste remslang. Dit fenomeen komt bij oude wagens regelmatig voor. De slangen worden poreus en de olie treedt buiten het dunne oliekanaal in de kern van de slang. Hierdoor wordt het oliekanaal min of meer dichtgedrukt en er kunnen bobbels op de slang zichtbaar zijn. De druk op de remmen kan zelfs aanhouden na het loslaten van het rempedaal, waardoor de remmen kunnen aanlopen en oververhit kunnen raken.

Als voorzorgsmaatregel heb ik de hoofdrem pomp door een nieuwe vervangen. Dit is geen overbodige luxe aangezien dit tot een van de meest vitale delen gerekend kan worden.

Bij het ontluichten van de rechterachterremcilinder bleek dat het ontluichtingskanaal verstopt was.

Deze heb ik gereinigd en gereviseerd. Het is aan te bevelen de remolie om de 5 jaar te vernieuwen.

Ook heb ik als voorzorgsmaatregel de remklauwen gereviseerd. Het is belangrijk dat de stofkappen niet scheuren omdat anders de zuiger kan blokkeren en de remmen kunnen aanlopen.

Problemen met de ruitenwissers

Toen ik de Blauwe Engel kocht zat er een groef in de voorruit die door een versleten rechter ruitenwisserblad was veroorzaakt. Jammer dat hierop bespaard werd. In de kofferbak lag een ruitenwisserschakelaar en ik vermoedde dat er iets mis was met dit systeem. Het bleek dat de ruitenwisser soms moeilijk uitgeschakeld kon worden. Ook als het contact werd afgezet bleven de ruitenwissers soms bewegen. Deze storing komt bij andere Cadillacs regelmatig voor. De wissers bewegen enkele centimeters uit de parkeerstand omhoog en gaan weer naar beneden, deze dille cyclus gaat door ook als de schakelaar op "off" staat. Door de schakelaar uit elkaar te halen, te schuren en met WD40 in te spuiten werkte hij weer redelijk. En paar maanden later was het weer mis. Ik dacht dat de ruitenwissermotor niet goed was en testte met andere motoren. Omdat de toestand niet verbeterde heb ik een test uitgevoerd met een schakelaar van een Cadillac uit 1976. Hiermee functioneerde het systeem weer goed en ik bevestigde de schakelaar met spanbanden in de

uitsparing waar de originele schakelaar in had gezeten. Eind vorig jaar keerde het probleem weer terug. Dit werd veroorzaakt door een gebarste contact blokje in de ruitenwisser. Met onderdelen uit drie verschillende ruitenwissermotoren heb ik het euvel uiteindelijk verholpen.

Veel motorproblemen

Zoals bij veel Cadillac motoren het geval is waren bij de Blauwe Engel enkele bouten van de uitlaatspruitstukken afgebroken. Hiervoor moet in de meeste gevallen of de motor uitgebouwd worden of de koppelen worden gedemonteerd. Ik koos ervoor om de motor eruit te halen. Zo konden dan ook de distributie en de carterpan eenvoudig verwijderd worden. De motorsteunen heb ik eveneens vernieuwd. De distributietandwielen en ketting waren niet erg versleten maar die heb ik toch vervangen.

De carterpan heb ik verwijderd om de achterste krukaskeerring en de pakkingen te kunnen vervangen.

Een half jaar later trad er op eens veel koelvloeistof verlies op. In een week vulde ik bijna 30 liter bij. Oorzaak was een klein scheurtje in de linkerkoppakking. Omdat de Blauwe Engel in Amerika lang had rondgereden met water in het koelsysteem was de koppakking gaan roesten en gaan lekken. Ik heb de koppelen verwijderd en zag dat de motor een 472 was uit 1973, met lage compressie (8,5 op 1 i.p.v. 10,5 op 1). Een niet originele motor dus.

Het revisiebedrijf constateerde een kleine scheur in het kopvlak. Deze kop heb ik vervangen. Bij de revisie werden nieuwe geleiders en nieuwe klephoedjes gemonteerd. De kleppen werden ingeslepen.

Na de revisie liep het olieverbruik terug van 1 op 500 naar minder dan 1 op 2000.

Eind vorig jaar kampte de Blauwe Engel met startproblemen. De startmotor ging steeds minder goed rond, bij het optrekken hield hij in en stotterde. Af en toe hoorde ik een knal in het luchtfilter. Een andere startmotor en nieuwe accu hadden weinig effect. In februari sloeg de motor een paar honderd meter van huis af en was niet meer aan te krijgen. De verdeler stond volledig van tijd. Ik haalde de verdeler uit de motor en vond de oorzaak. Het tandwiel op de verdeler was zwaar beschadigd. De tanden waren grotendeels afgesleten en het tandwiel op de nokkenas was ook zwaar beschadigd.

Bij de reparatie tapte ik de olie af die dikker was dan stroop. De oorzaak van het indikken van de olie is mij nog steeds niet geheel duidelijk. Ik gebruik altijd Kendall olie. De olie was circa 20.000 km niet verversd wat niet extreem lang is. In een periode van een jaar had ik zo'n 10 liter bijgevuld. Bovendien had ik bij de vorige reparaties gezien dat de motor van binnen schoon was. De nokkenas, klepstoters, distributie en het tandwiel van de verdeler moest ik vervangen.

Later dacht ik dat het slijten van het verdelertandwiel misschien veroorzaakt werd omdat ik een elektronische ontsteking had gemonteerd, met een ander tandwiel dat wellicht anders ingesleten was, maar volgens velen kan dat niet de oorzaak geweest zijn. De dikke olie was moeilijk rond te pompen en leverde weinig spatsmering op de tandwielen. Dit was waarschijnlijk de hoofdoorzaak van de slijtage.

Begin mei ging het olielampje af en toe branden en



hoorde ik kloppende geluiden onder in de motor, die veroorzaakt werden door versleten kruk-en drijfstanglagers. Door de voorgaande problemen met de dikke olie hadden de lagers blijkbaar veel geleden. De motor heb ik gewisseld met een 500 blok uit een limousine. Later heb ik de krukas van het 472 blok laten slijpen en de lagers vervangen. Ik constateerde dat het in februari vervangen tandwiel van de verdeler al slijtage vertoonde. Ik had de fout gemaakt om een bronzen tandwiel te gebruiken in plaats van een stalen tandwiel. Gelukkig was het tandwiel van de nieuwe nokkenas niet beschadigd.

Dit 472 blok zal ik binnenkort in de limousine plaatsen. Het 500 blok liep goed, maar het olieconsumptie was hoog en er kwamen blauwe rookpluimen uit de uitlaat. Door de klephoedjes te vervangen verdwenen de rookpluimen en zakte het olieconsumptie naar ongeveer 1 op 2000. Opvallend was dat de Blauwe Engel met dit blok veel zuiniger was geworden: bij 110 km/uur 1 op 4,8 in plaats van 1 op 4,2.

Schades

In de afgelopen 5 jaar heeft de Blauwe Engel kleine schades opgelopen. Helaas heeft een vandaal het linkerscherm bekrast.

Een keer schampte een auto met zijn zijkant tegen de rechterdeur wat voor ruim f 2.000 schade veroorzaakte. De schade werd vergoed door de tegenpartij. Eind vorig jaar reed ik een kleine deuk in het rechter achterscherm. Deze schade heb ik niet laten vergoeden door mijn All-Risk verzekering. De Blauwe Engel heeft een taxatiewaarde van f 20.000.

Toen ik de Blauwe Engel kocht in Amerika, was deze voorzien van een uitgebreid alarmsysteem met schakelaars onder de motorkap, achterklep en op de deuren, sirene en startonderbreking. In de veronderstelling dat Cadillacs in Nederland geen alarm nodig hebben omdat deze niet gestolen worden, heb ik het alarmsysteem direct gesloopt.

Opmerkelijk is dat in deze Standard een oproep staat in verband met de diefstal van een 1970 Eldorado waaruit geconcludeerd kan worden dat zo'n alarmsysteem ook voor Cadillacs nuttig kan zijn.

Het dagelijksgebruik en betrouwbaarheid

In de afgelopen 5 jaren heb ik de Blauwe Engel vrij intensief gebruikt. Diverse keren maakte de Blauwe Engel lange ritten naar München, Italië, Zwitserland en Parijs. In het laatste half jaar reed ik bijna 1000 kilometer per week met de Blauwe Engel.

Het overzicht met reparaties doet misschien vermoeden dat het een onbetrouwbare wagen is maar dat is niet zo. Wat wel tegenviel waren de problemen met de motor

en de automaat. Door het uitvoeren van de reparaties wordt de betrouwbaarheid vergroot. Buiten de storing met het verdelertandwiel ben ik twee keer gestrand.

Een keer door een scheur in de bovenste radiatorslang en een keer door een een slechte kabelverbinding van de elektronische ontsteking. Beide storingen konden snel worden verholpen en hadden voorkomen kunnen worden. De wagen is bijzonder geschikt voor dagelijks gebruik, ook in de winter.

Toekomst

De Blauwe Engel is in de meeste opzichten een stuk beter dan 5 jaar geleden. In de komende tijd zullen nog wat reparaties nodig zijn.

Het is moeilijk in te schatten welke kosten er voor de volgende 100.000 kilometer gemaakt zullen worden. Zoals gezegd zal de automaat vervangen worden.

Het verwarmingssysteem met vacuumbediende kleppen en verwarming functioneert niet en moet worden gerepareerd (de airco met compressor en condensor heb verwijderd).

De schokbrekers en radiator zijn nog niet vervangen.

Omdat de lak erg dof is en de rechterkant wat schade heeft zal het plaatwerk van de Blauwe Engel aangepakt moeten worden.

Tectyleren is geen overbodige luxe omdat ik ook in de winter rijd.

De achterbank is uitgedroogd en de deurpanelen zijn beschadigd. In de komende jaren zal de wielophanging uit voorzorg gereviseerd moeten worden.

De Blauwe Engel heeft de eerste 100.000 kilometer in Nederland met uitzondering van de motor en automaat goed doorstaan. Veel kosten zijn gemaakt voor de motor en automaat. Met de nog te installeren automaat bedragen deze kosten bijna f 7000.

De totale kosten bedroegen circa f 30.000 en de restwaarde is circa f 20.000, zodat de operationele kosten ongeveer f 10.000 bedroegen.

Voor een oude Cadillac vallen de kosten mee: per kilometer dus circa 10 cent terwijl de kosten voor gas per kilometer al ongeveer 20 cent bedragen.

Als ik een Cadillac gekocht had, die in een betere technische staat verkeerde, voor een hogere prijs van bijvoorbeeld \$ 8.000 in Amerika of f 25.000 in Nederland zouden de operationele kosten waarschijnlijk lager zijn uitgevallen.

Aan leden die op zoek zijn naar een Cadillac voor intensief gebruik kan ik het advies meegeven om een in zeer goede/perfecte staat verkerende Cadillac te kopen.

Koen Ongkiehong