



De jaren 70

In de jaren 70 keek ik veel naar Amerikaanse politie en detective series zoals Cannon (die reed in een Lincoln Mark IV), de FBI, Mannix, Columbo, Rockford, Starsky and Hutch. De Amerikaanse wagens vond ik vaak interessanter dan de verdere inhoud van de programma's. In die tijd kocht ik veel Amerikaanse autotijdschriften zoals Motor Trend en Car & Driver. Later nam ik abonnementen op deze tijdschriften. Ik was toen al liefhebber van Amerikaanse wagens. Die interesse ontstond al in het begin van de jaren zestig door een buurman die altijd in Amerikanen reed waaronder een prachtige witte Pontiac Tempest coupe uit 1965. In Den Haag reden toen veel Amerikaanse wagens. Ik haalde bijna elk weekeind de Telegraaf om de advertenties van Hessing uit te knippen. Een regelmatig terugkerend thema in de Amerikaanse autotijdschriften was de rivaliteit tussen Cadillac en Lincoln. Ik heb van beide merken de boeken uit de Brookland serie met de tests en vergelijkingen tussen Cadillac, Lincoln en vaak ook Imperial (het luxe merk van Chrysler). Deze Amerikaanse topmerken, de zogenaamde Domestic, bonden de strijd al aan met de relatief dure en veel minder verkochte Imports zoals Mercedes/BMW/Jaguar. In die tijd waren die erg spartaans en kaal uitgevoerd, maar bij veel Amerikaanse autojournalisten vielen die Imports goed in de smaak.

De Eldorado van Cadillac en de Continental en Mark III, IV, V modellen van Lincoln kwamen vaak tegenover elkaar te staan in tests met mooie titels als KING OF THE HILL en BATTLE OF THE SILKEN GIANTS.

Die laatste titel sloeg op het zijdezachte rijcomfort van deze slagschepen.

Toen ik die tests en tijdschriften las had ik niet het vermoeden ooit een Cadillac of Lincoln te zullen bezitten en zeker niet beide. Wel was ik van plan mijn mooie postzegelverzameling te gaan verkopen en daar een mooie

3 of 4 jaar oude Mid Size Amerikaan te gaan kopen als ik mijn rijbewijs zou halen. Die kosten toen nieuw 25.000 – 30.000 gulden en na 3-4 jaar zakten die naar 10.000 gulden.

In 1978 kocht ik mijn eerste Amerikaan, een Buick Century Coupe uit 1974 en 8 jaar later zou ik de eerste Cadillac kopen. In de jaren 70 waren de grote Cadillacs zeer zeldzaam, ondanks het feit dat er erg veel nieuwe Amerikaanse wagens werden verkocht. Dit bericht knipte ik in 1979 uit een krant.

Hessing verkocht toen erg veel Amerikanen maar zeer weinig Cadillacs.

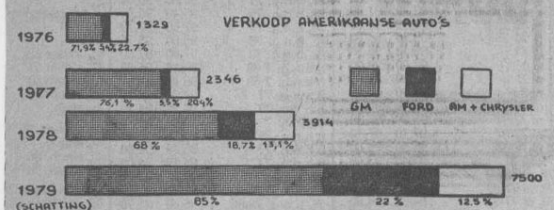
In 1973-1975 ging ik vaak bij Hessing kijken maar ook bij andere Amerikanen dealers.

De Seville werd vanaf 1976 redelijk goed verkocht in Nederland.

Ik heb door de jaren heen inmiddels zo'n 40 Cadillacs gekocht, enkele daarvan puur voor onderdelen, en verder uitsluitend wagens van GM Amerika gehad. In de afgelopen jaren heb ik veel gereden met mijn 1977 Eldorado Biarritz die ik eind 2003 kocht op Ebay.

Door een samenloop van omstandigheden ben ik nu in het bezit gekomen van een Lincoln Mark V !

Verkoop Amerikaanse auto's stijgt sterk



Van onze autoredeacteur

DE BILT, woensdag

De verkoop van Amerikaanse auto's in ons land is de laatste jaren fors gestegen. In 1976 werden er in totaal 1329 Amerikanen verkocht, in 1977 2346 en in 1978 3914. Voor dit jaar schatten de importeurs het totaal op ongeveer 7500 stuks, een cijfer dat echter niet geheel vergelijkbaar is met dat van vorig jaar omdat de RAI inmiddels een andere telling toepast waarin ook de parallel-import (de verkoop door niet-officiële importeurs) is opgenomen.

De grootste importeur van Amerikanen is General Motors, goed voor 65 procent.

Ford levert 22,5 procent en American Motors en Chrysler zijn samen goed voor 12,5 procent. Opvallend is de stijging van het aandeel van Ford van 72 stuks in 1976 tot 730 in 1978. Dit jaar verwacht Ford een verkoop van 1688 Amerikanen als gevolg van de activiteiten van Hessing's Autobedrijven in De Bilt, die nu als hoofddealer van Amerikaanse Fords in ons land fungeert. Het populairste Ford-model tot nu toe is de Mustang met een verkoop van ruim 1000 stuks.

Kopen op Ebay

Clublid Tielman (eigenaar van een prachtige gele 1959 Cadillac Flattop) belde mij eind vorig jaar op. Hij was op zoek naar een perfecte Lincoln Mark V en informeerde over de mogelijkheden van kopen op Ebay en zelf-import. In Florida stond een prachtige witte Mark V te koop maar daar werd een stevige prijs voor gevraagd van \$ 12.000. Ik zocht op www.cars.com en vond daar een mooie goudkleurige Mark V die slechts \$ 3000 kostte. Ik belde de eigenaar Josi Laufer uit LA om wat foto's en informatie.

Omdat de Mark V niet perfect bleek te zijn was het geen optie voor clublid Tielman.

Wat model betreft heb ik de Mark V altijd erg mooi gevonden en hij stond mooi op deze foto voor de jachthaven van Marina del Rey California waar ik 2 jaar geleden nog was geweest.



Bobby Ward van Northvale autoparts in Oklahoma waar ik veel onderdelen koop is net als zijn vader een echte Ford fan. Volgens hun is Ford veel beter dan GM! Over het algemeen wordt in Nederland (en vooral bij Amerikanen specialist Garage Neet in Zevenhuizen) de Amerikaanse Ford als minderwaardig gezien ten opzichte van Chevrolet en GM. Ik vond het wel eens aardig om zo'n Lincoln aan te schaffen om te kunnen vergelijken met Cadillac en besloot tot koop over te gaan. Ik heb Bobby nog om advies gevraagd. Hij had diverse Mark V's voor onderdelen staan maar garandeerde me dat als ik een Lincoln zou kopen ik weinig onderdelen meer nodig zou hebben! Bobby verkoopt veel meer onderdelen voor Cadillac dan voor Lincoln. Volgens mij is Cadillac als restauratie- object veel populairder dan Lincoln.

Josi Laufer, de eigenaar van de Mark V vertelde welke mankementen hem bekend waren en stuurde meer detail foto's. Volgens hem was het een Cartier uitvoering maar dat was niet het geval. Alleen de klok was van Cartier. De prijs van \$3000 stond vast maar hij wilde hem naar Direct Express in Gardena California brengen waar hij verscheept zou worden. Dat was maar een paar kilometer van waar hij woonde.

Ik maakte per bank \$ 4200 over naar Direct Express. Zij namen de Mark V in ontvangst en betaalde Josi. Op deze manier was er minder risico dan wanneer ik het geld rechtstreeks naar Josi had overgemaakt. Er is altijd een risico als je geld naar onbekenden overmaakt. Het transport van Los Angeles naar Rotterdam was \$ 1150 en ik betaalde \$ 50 voor de moeite voor de betaling. De staat kreeg ruim € 1000 voor de invoer en btw.

Voor het transport van de haven naar de loods, het lossen, het afhandelen en opmaken van de invoerdocumenten betaalde ik aan LV in Vlaardingen bijna € 400.

De Mark V had in totaal bijna € 5000 gekost toen ik hem ging ophalen om naar de RDW te rijden voor de kenteken keuring.

Het begin van Cadillac en Lincoln

Voor ik verder ga met het verhaal wil ik kort ingaan op de geschiedenis van Cadillac en Lincoln.

De in 1843 geboren Henry Leland richtte in 1902 het merk Cadillac op. Leland was bescheiden en verbond zijn naam niet aan het nieuwe merk maar wel die van de Le Sieur Antoine de la Mothe Cadillac, de Fransman die 200 jaar eerder de stad Detroit stichtte. Het 200 jarig bestaan van de stad Detroit waar Leland zijn nieuwe autofabriek startte, was de reden om Cadillac als naam te kiezen.

In 1917 had Leland, toen president van Cadillac, een meningsverschil met Mr. Durant, de toenmalige president van GM waar Cadillac sinds 1909 deel van uitmaakte. Leland vond dat GM Europa moest gaan helpen en wapens moest leveren voor de strijd tegen de Duitsers. Maar de pacifist William Durant had een andere mening en hield GM uit de oorlogsproductie. Leland besloot zelf een fabriek te starten om Liberty vliegtuigmotoren te maken voor de Amerikaanse regering. Hij kreeg een contract voor 6000 motoren en de patriot Leland begon een fabriek die hij vernoemde naar president Lincoln die hij enorm bewonderde. Na de eerste wereldoorlog nam de vraag naar motoren sterk af en was er voor de Lincoln-fabriek weinig werk meer. De logische stap was om auto's te gaan maken. De eerste Lincoln werd gemaakt in 1920. In 1922 nam Henry Ford Lincoln over. De toen bijna 80 jaar oude Henry Leland en zijn zoon Wilfred Leland namen toen ontslag. Vanaf 1920 zijn Cadillac en Lincoln, beide opgericht door Henry Leland, tot op de dag van vandaag grote rivalen. Beide merken zijn als enige luxe merken overgebleven in de strijd die vanaf het begin van de vorige eeuw werd gevoerd tussen Amerikaanse merken zoals Duesenberg, Imperial, Stutz en Packard.

De aanschaf van de Eldorado Biarritz uit 1977

Eind 1977 kocht ik via Ebay voor \$ 3400 een Eldorado Biarritz uit 1977. De verkoper Evan Singer uit LA had hem goed beschreven en meer dan 20 detailfoto's bij de advertentie op Ebay gezet.

Ik maakte het geld over via Money Gram bij een Grens Wissel Kantoor. De kosten voor het overmaken bedroegen € 120, vrij duur dus. Voordeel is dat de ontvanger binnen een paar uur over het geld beschikt. Pay Pal of overmaken per bank zijn goedkopere alternatieven.

Evan bracht de Eldo naar Direct Express. Hij werd verscheept naar LV in Vlaardingen waar ik hem zonder schade heb opgehaald.

Zeer verrassend was het feit dat alle opties met uitzondering van de klok werkten!

Dus een werkende cruise control, airco, achterrautverwarming, intervalruitenwisser, antenne. Dat is zeer bijzonder. Of de niveauregelaar werkte weet ik niet meer omdat ik er nieuwe oppompbare schokbrekers op heb gezet die met een ventiel gevuld kunnen worden.

De uitrusting van de Eldorado en Mark V

In Amerika waren de Eldorado en Mark V in het eind van de jaren 70 de meest luxueuze en duurste 2-deurs modellen die in Amerika werden gebouwd. Buiten Amerika werden er geen auto's gemaakt die aan het niveau van deze luxe wagens konden tippen. De Rolls Royce was simpel uitgevoerd en voor zover ik weet waren verstelbare sturen in die tijd alleen verkrijgbaar in Amerikaanse wagens. Mercedes beweerde toen dat het niet nodig was om een verstelbaar stuur te hebben. Naar hun mening was het stuur in de Mercedes perfect geplaatst ongeacht de afmetingen van de bestuurder. Onzin natuurlijk.

Het bijzondere van de meeste Amerikanen was vroeger dat zowel zeer kleine mensen (1 meter 50) als zeer grote mensen (langer dan 2 meter) comfortabel achter het stuur konden zitten. Dus ook kleine kinderen want in Amerika mocht je toen rijden met 16. In het begin van de jaren 70 was de gemiddelde volwassen Amerikaan maar 1 meter 68, net zo groot als ik.



Gaaf interieur in de Eldorado



Scheur in bestuurderstoel van de Mark V

De standaard uitrusting van de Eldorado was al zeer compleet met:

Airconditioning, hydraulische stuur en rembekrachtiging, schijfremmen rondom, automatische deursloten, in 6 richtingen verstelbare bestuurderstoel, elektrische ramen, AM/FM stereo radio met zender zoeker, digitale klok, getint glas, elektronische ontsteking, lamp monitoren, van binnen uit verstelbare spiegels links en rechts, automatische kofferbak opener en sluiters, automatisch schakelende binnenverlichting, automatische niveauregelaar achter, twillight sentinel (koplampen gaan automatisch aan bij schemering), interval ruitenwisser, dagteller met drukknop om deze op 0 te zetten, automatische handremontgrendeling.

De Biarritz optie kostte \$ 1865. Deze omvatte roest vrij stalen sierlijsten op motorkap, deuren en rond de achterraut. Verder heeft de Biarritz een landau dak (half vinyl, voorste deel van het dak zonder vinyl), leren bekleding (Sierra grain) met opgenaaide kussens (contoured pillow style) in de kleur buckskin (beige achtig). 2 losse voorstoelen met eigen armsteunen (50/50 dual comfort seats). De rechter stoel is elektrisch verstelbaar en heeft een verstelbare rugleuning. De Biarritz heeft pin stripes en kleine zijlampen op het dak (opera lamps). Andere opties die mijn Eldo heeft zijn het emissie pakket voor California om de uitlaatgassen schoner te maken (\$ 75). Achterrautverwarming (\$ 94), cruise control (\$122), buitenthermometer (\$26), Buckskin firemist (goudkleurig) metallic lak, fuel monitor (\$28), vloermatten (\$ 50), verlichte make up spiegel (\$47), tilt & telescopic stuur (\$ 109).

In 1977 had de cruise control in de Cadillacs een geheugen. De bediening is de knop aan het eind van de richtingaanwijzer.



Eldorado



Mark V

Er waren enkele andere mooie opties verkrijgbaar die in mijn Eldo ontbraken zoals een astro roof (\$ 2946) (doorzichtig schuifdak), benzine injectie (\$ 744). Aan een kant gunstig dat mijn Eldo deze opties niet had want zo'n mooi schuifdak gaat vaak lekken en is een bron van roest. Verder zijn injectie systemen mooi maar naarmate ze ouder worden is er grote kans op storingen en injectie-onderdelen en specialisten zijn schaars. Inclusief de opties had mijn Eldo een verkoop prijs van circa \$ 13.500 in 1977.

De Mark V had in 1979 een basis prijs van \$ 13.594. Mijn Mark V had voor \$ 4000 aan opties waarmee de totaal prijs uit kwam op \$ 17.571. De originele window sticker lag in het handschoenen kastje maar was erg versleten maar nog redelijk leesbaar.

De kleur is jubilee gold moondust. Net als de Eldo heeft hij een half vinyl landau dak en heeft voor de rest praktisch dezelfde opties. Een bijzondere optie is de Miles to empty meter die \$ 133 kostte. Dit was een voorloper van de huidige trip computers. Door op een knop te drukken wordt berekend hoe ver je nog kunt rijden en die waarde verschijnt in de digitale display. De cruise control heeft een geheugen en de bediening zit op de middenbalk van het stuur. Op de Mark V modellen waren zeer veel opties verkrijgbaar.

Er waren diverse Designer Series verkrijgbaar vernoemd naar bekende modeontwerpers zoals Cartier, Bill Blass, Pucci, Givency. Het was mogelijk om de prijs van de Mark V tot rond de \$ 25.000 op te voeren met allerlei opties.



De foto's geven een indruk van de verschillen tussen de Eldo en de Mark V wat uitrusting dashboard betreft. Het dashboard van de Mark V is imposanter maar veel drukker dan die van de Eldo.

Opvallend is dat de klokken van beide wagens niet werkten. Bij de mark V draait alleen de seconde wijzer in de rondte. Bij de Eldo staat de klok stil. Wilfried van Uffel waarover u meer in deze Standards kunt lezen gaf mij een tip over de oorzaak van het niet lopen van de klokken uit de Cadillacs van 1974-1978. Als deze wordt opengemaakt wordt een asje met radertje zichtbaar met aan beide uiteindes een zeskant. Deze kan nagesteld worden. Hierbij gaat het er om dat het radertje vrij loopt en niet aanloopt.

Interieur

De algehele toestand van het interieur van de Eldo was goed. Alleen de deurpanelen waren beschadigd. Dat is vaak het geval. Anderhalf jaar geleden heb ik het bovenpaneel van de linkerdeur met leer bekleed. Nu is ook de rechterkant aan de beurt. De armleuning links heeft een paar scheurtjes. Ik kijk altijd op Ebay of er een gave deurpanelen worden aangeboden maar die zijn erg zeldzaam. Hij hoeft niet in de gelijke kleur te zijn, spuiten is mogelijk. Het schijnt dat ze worden nagemaakt maar daarvoor heb ik nog geen goed adres gevonden. Het is moeilijk om deze armleuningen na te maken omdat die in de fabriek uit een deel in de vorm zijn geperst. Meestal worden deze gerepareerd door er een passend stuk vinyl of leer te maken met een naad er in maar dat is minder mooi dan een origineel exemplaar. Gelukkig was het dashboard van de Eldo perfect en had de leren bekleding geen scheuren. Wel waren deze plaatselijk uitgedroogd.

Het interieur van de Lincoln was redelijk. Het dashboard was beschermd door een afdekmat. In het midden zat een grote scheur. Het zitvlak van de bestuurderstoel had diverse scheuren.

Ik zal die laten repareren. Tegenwoordig worden er veel reparaties in Polen en Bulgarije uitgevoerd maar in Nederland zijn er ook adressen voor dit soort reparaties. De tapijten van beide wagens waren goed.

De bediening van de stoelen zit bij de Eldorado op de zijkant van de stoelen en bij de Mark V op het voorste paneel voor de armsteun. Ik vind de plaatsing van deze knoppen bij de Eldorado beter dan bij de Mark V.



Eldorado met chromen bedieningspaneel



Mark V met plastic panelen

Cadillac heeft verchromde metalen asbakken en bedienpanelen voor de ramen en deursloten. Bij de Lincoln zijn die van plastic en zien die er goedkoop uit.

Bij de Eldorado is het bijzonder dat er voor het uitstappen van de passagier rechtsachter een extra deurgreep is aangebracht op de armleuning van de rechterdeur zodat deze kan uitstappen zonder hulp van de bestuurder. Zowel de Eldo als de Mark V zijn voorzien van een automatische ontgrendelaar die de rugleuning los maakt als de deur open gaat.

Zoals gebruikelijk bij Cadillacs van 1969-1978 was de inleg van het stuur van de Eldo aan het loslaten. Cadillacs met een gaaf stuur uit deze jaren zijn erg zeldzaam. Ik heb de inleg en de scherpe randen verwijderd. De bovenrand van het middendeel van het stuur vertoonde enkele barsten en is onlangs totaal gebroken. Jammer dat Cadillac deze sturen niet sterker en beter maakte in die tijd. Er zijn mooie hoezen verkrijgbaar om de rand van het stuur te bekleden. Af en toe worden er gave sturen aangeboden op Ebay. Die leveren vaak meer op dan \$ 500.



Eldorado



Mark V

De Mark V heeft een simpel stuur zonder inleg. Het ziet er wel goedkoop uit maar kan niet kapot. De Mark V heeft een in hoogte verstelbaar stuur. In tegenstelling tot Cadillac waren de Lincolns niet verkrijgbaar met een telescopisch verstelbaar stuur. Cadillac had deze optie al vanaf 1963. Mijn Eldo heeft een telescopisch en in hoogte verstelbaar stuur. Dit is een zeer comfortabele optie.

Wat mij opviel is dat het omdraaien van de sleutel in het contact slot bij de Lincoln niet fijn gaat. De stuurkolom staat in een vreemde stand. Bij Cadillac gaat dat erg makkelijk.

De Mark V was uitgevoerd met op afstand bediende deursloten en een alarm installatie die niet door de fabriek is geleverd. Verder een CD speler. De originele radio met 8-track lag in de kofferbak.

Zoals vaker bij Cadillacs voor komt zat er bij mijn Eldo wat speling op het stuur. Dit was eenvoudig op te lossen door het stuur er af te halen en daarna enkele delen uit de stuurkolom te verwijderen (dat staat goed beschreven in het werkplaatsboek). De speling wordt veroorzaakt door een paar loszittende bouten. Als deze worden aangedraaid is de speling weg.

De eigenaar van de Mark V had mij verteld dat hij wat vaag stuurde. Hij dacht dat er speling in het stuurhuis zat. Dat was niet het geval. De rubber schijf tussen de onderkant van de stuurkolom en het stuurhuis bleek te

ontbreken. Het gevolg was een speling van bijna 10 graden! Ik vond het vreemd dat men in Amerika dit probleem niet had opgelost. Omdat ik geen passend koppelingsrubber kon vinden heb ik er een laten maken van het materiaal vulcollan. Dat is een sterk soort rubber waar ook banden van heftrucks worden gemaakt. Ik heb een CAD-tekening van dit deel gemaakt en het op een waterjet machine laten maken. Hierbij wordt met een waterstraal van meer dan 1000 Bar in het materiaal gesneden.

Achterin is er niet veel beenruimte in de Eldo en de Mark V. De ontwerpers gaven beide wagens lange neuzen. De wielbasis had best 5 cm meer mogen zijn om wat meer ruimte achterin te krijgen.

De instap voor de achterpassagiers (vooral ouderen) is slecht. Opvallend is dat de achterbanken van dit soort wagens na 20-30 jaar soms perfect zijn, alsof er nauwelijks op is gezeten.

In Amerika hadden eigenaren van deze luxe 2-deur coupes vaak nog een andere wagen. Het waren over het algemeen kopers ouder dan 55 jaar die deze wagens kochten zonder jonge kinderen waarmee er minder kans op vernielingen was.

Het zicht naar achteren is in de Mark V het best. Vanachter het stuur is iedere hoekpunt van de achterschermen van de mark V goed te zien. Bij de Eldo zijn de achterste punten moeilijk te zien. Dat komt door de verkleinde achterraut. Beide wagens hebben geen dode hoek. Het zicht naar opzij is prima. Ook zijn de hoekpunten van de voorschermen van beide wagens goed te zien. Handig voor het inparkeren.



Eldorado



Mark V

Roest en schades

De Eldo en de Mark V kwamen uit het zonnige California en waren grotendeels roestvrij. Bij de rand van het vinyl dak hadden beide wagens een paar roestplekken onder de rand van het vinyl dak zoals op de foto's is te zien. Bij de Eldo erger dan bij de Mark. Ik heb een reparatie bij de Eldo uitgevoerd door eerst de sierlijst te verwijderen en daarna het vinyl van het dak voorzichtig een paar centimeter los te trekken. Onder het vinyl zit een zachte laag schuimrubber en daaronder een polyesterachtige kap die tevens een kader vormt rondom de achterraut. Bij de modellen dekt deze kap de achterraut aan de randen af zodat deze veel kleiner is dan bij de standaard Eldo-modellen. Dit wordt ook gedaan bij de limousines.



Eldorado: dakrand plaatselijk doorgeroest. Slechte roestige stukken wegslijpen, nieuwe stukken inlassen.

Ik heb de slechte stukken eruit geslepen en daar stukjes plaat ingelast. Daarna met plamuur afgewerkt. Het is lastig om de vorm er perfect in te krijgen omdat het plaatwerk in de hoek dubbelgekromd is en hier een naad zit waarmee het plaatdeel van de zijkant tegen tegen het plaatdeel onder de achterrait in de fabriek aan elkaar zijn gepuntlast.

Bij de firma de Boer in Den Haag heb ik op basis van de kleurcode van de wagen laten namaken. (staat op plaatje onder motorkap naast de motorkapscharnier rechts).

De Lincoln had bij de sierlijst van de onderkant van het dak links diverse roestplekken. Hij is niet doorgeroest zodat ik daar waarschijnlijk kan volstaan met goed uitslijpen of stralen van de roest en vervolgens met plamuur bijwerken. Ik hoop dat ik niet hoeft te lassen.

De rand van het vinyl onder de achterrait van de Mark V zit wel los. Ik zal die goed vastzetten en afkitten zodat er geen water kan blijven staan.

De Eldo en de Mark zijn in het verleden overgespoten. De lak van beide wagens was goed en glanzend.

De Mark was voorzien van een blanke laag die plaatselijk doorgesleten is.

De verkoper van de Mark had mij foto's gestuurd waarop een kleine deuk was te zien aan de bovenkant van de linker deur. Ik ben van plan om die eruit te laten halen. Verder was hij schadevrij.

De Eldo was bij aankomst in Nederland deukvrij maar had wel een paar kleine krassen.



Mark V: roestplekken maar niet door

Helaas werd de Eldorado toen hij de eerste week bij mij in de straat stond aangereden door een achterrait rijdende auto waardoor er een lichte kras ontstond in het linker achterschermbord en de filler linksachter afbrak. Omdat de 5 achterfillers aan vervanging toe waren heb ik die allemaal vernieuwd.

De vinyl daken van de Eldo en de Mark waren sterk uitgedroogd maar niet gescheurd.

Ik heb het dak van de Eldo een keer overgespoten. Het zou het mooist zijn om de daken te vernieuwen.

Zowel de Eldo en de Mark zijn door Direct Express in Gardena California per container naar hun agent LV in Vlaardingen verscheept en liepen tijdens het transport en het lossen gelukkig geen schade op.

Het motorkap embleem van de Eldo werd in Den Haag waar ik woon vrij snel gestolen.

Het draaischildje op de achterklep heeft ruim een jaar stand gehouden en is er toen vanaf gestolen.

De Biarritz scripts op de zijkant van het dak zijn er ook afgestolen en mijn voorraad begint aardig te slinken. Gelukkig heb ik er nog 2 op reserve.

De Mark heeft zijn motorkap embleem en het draaibare achterklepembleem nog.

RDW keuring en verlichting

De Eldorado was goed onderhouden. De Eldo werd in januari 2004 gekeurd. Het enige afkeerpunt was de handrem. Voor de keuring heb ik enkele kleine reparaties aan de Eldo uitgevoerd.

Er zat veel speling in de koppeling in de rechter aandrijfjas. Deze heb ik door een andere vervangen.

Verder heb ik nieuwe voorschokbrekers en luchtoppompbare achterschokbrekers gemonteerd.

De keurmeester merkte op dat de onderste fuseekogels redelijk wat speling hadden.

De Mark V had wat achterstallig onderhoud.

Naast een algemene APK keuring voert de RDW bij de meeste Amerikaanse wagens die uit Amerika worden ingevoerd een identificatieonderzoek uit. De keuring kost totaal 215 euro. Bij eventuele afkeur krijg je een lijst met afkeerpunten en kun je een afspraak maken voor een herkeuring die 25 euro kost.

De wachttijd bij de RDW is tegenwoordig erg kort. Soms maar een week.

In Amerika worden zogenaamde sealed beams toegepast. Dat zijn lampen zonder losse lampjes. De gloeidraden zijn ingegoten in de koplamp die vacuüm dicht is. Voordeel is dat de reflector niet kan oxideren.

In Europa zijn deze sealed beam koplampen niet toegestaan en moeten vervangen worden door een koplamp waarvan de lampjes verwisseld kunnen worden. Deze modellen hebben universele rechthoekige koplampen waarvan gewone H4 lampen inpassen. Let op dat de stekkerbezetting van de Amerikaanse sealed beams en de H4 lampjes anders is. Als je voor de auto staat en bovenop de stekker kijkt moet de bruine draad boven zitten

en de groene draad links. De zwarte draad rechts. Hiervoor moeten de draden uit het plastic stekkerblokje worden gehaald een verzet worden.

Bij de meeste automaterialenzaken zijn de Europese lampen verkrijgbaar voor circa € 100 per set. Je hebt ze ook met een stadslichtaansluiting waarmee in veel gevallen het probleem van de verboden oranje stadslichten verholpen kan worden. Sommige Eldorado's hebben oranje lampglazen. Het is echter verboden om oranje licht aan de voorkant van de wagen te hebben. Die moeten dan door witte lampglazen worden vervangen maar die zijn moeilijk verkrijgbaar. Het stadslichtlampje in de koplamp biedt dan een oplossing. Veel Cadillacs die uit Amerika worden ingevoerd hebben oranje lampjes die eenvoudig door witte lampjes vervangen kunnen worden. Over de bermverlichting is de RDW en de APK niet eenduidig. Soms moet die buiten werking worden gesteld door het lampje er uit te halen of de stekker los te trekken. Na de keuring kun je die weer werkend maken.

De Eldo Biarritz heeft witte zijverlichting aan de zijkant van het dak. Die moest ik laatst bij de APK-keuring buiten werking stellen. Dus even de lampjes eruit en daarna er weer in.

De Mark V heeft wegklapbare ronde koplampen die op vacuüm werken. Als de lampen aanstaan is het front minder mooi. De Eldorado heeft 4 rechthoekige vaste koplampen. In 1967 en 1968 had de Eldorado ook wegklapbare lampen.



Bij het identificatieonderzoek wordt onder meer gekeken of het chassisnummer van de wagen echt bij de wagen hoort. De inspecteur raadpleegt hiervoor een dik Amerikaans boek dat van alles vermeldt over de VIN (vehicle identificatie nummer) en een boek met plaatjes van de modellen. Het is geen diepgaand onderzoek en ook niet waterdicht. Uit de VIN code en andere informatie die op het identificatie plaatje onder de motorkap staan diverse codes met o.a. de kleur. Als de wagen is overgespoten in een andere kleur klopt die natuurlijk niet. Verder moet de motorinhoud worden vastgesteld maar de inspecteur vraagt dat meestal aan de eigenaar omdat het moeilijk van buitenaf te zien is wat voor motor in de wagen zit.

Als de RDW de wagen heeft goedgekeurd ga je met de papieren naar het loket van de douane die vaak in hetzelfde gebouw zit om aangifte te doen voor de BPM. Als de wagen ouder is dan 25 jaar is die vrijgesteld. Het kenteken wordt binnen een paar dagen opgestuurd.

Onderhoud en slijtage

Bij de aankoop stond de teller van de Eldo op 60.000 mijl, ongeveer 96.000 km. Nu, ruim 2 jaar later staat de teller op 98.000 mijl, ongeveer 156.000 km. Ik heb in ruim 2 jaar 60.000 km gereden en ben er van overtuigd dat die stand van 60.000 mijl bij aankoop ook echt was en de teller niet een of meer keren rond is gegaan. Het benodigd onderhoud in die 60.000 km was minimaal. Het olieverbriuk is ongeveer 1 liter op 2000 km wat erg weinig is voor een Cadillac. De Eldo heeft wel een lekkende vriesplug in het motorblok waardoor het niveau in de radiator gestaag zakt. De kans op bevriezen van de gasverdampert/drukregelaar is dan groter.

Wegens de lekkende vriesplug heb ik in het begin veel koelvloeistof moeten bijvullen maar na het gebruik van een lekdichtend middel is hij veel minder gaan lekken. Omdat het vervangen van de vriesplug lastig is omdat daarvoor de motor uit de wagen gehaald moet worden heb ik tot nu toe een lekdichtend middel gebruikt.

Het uitgevoerde onderhoud na de RDW keuring aan de Eldo in ruim 2 jaar betrof 4 banden, remblokken voor, een remschijf, dimmer schakelaar (zit op de vloer), accu, gereviseerde aandrijf-as rechts, nieuwe fuseekogel

rechts, onderste radiatorslang, airco laten vullen, doorsmeren, oliefilter en olie. Bij elkaar stond hij hiervoor minder dan 20 uur in de garage.

In de eerste maand dat ik de Eldo had sloeg de luchtpomp vast. Deze pompt lucht in het uitlaatgaskanaal in de koppen om o.a. de hoeveelheid koolmonoxide te verlagen. Nadeel is dat deze pomp energie verbruikt en naarmate die ouder wordt neemt de kans toe dat de rotor van de pomp vast slaat. Ik heb dat vaker meegemaakt. De pomp haal ik dan uit elkaar om de schotten en alle losse delen te verwijderen. Daarna zet ik de pomp weer terug omdat de poelie moet blijven draaien omdat anders de waterpomp niet draait. Het is dus niet eenvoudigweg het doorknippen of verwijderen van een V-snaar.

Verder verwijder ik de dikke luchtslangen en plug de aansluiting op de koppen af.

De rechtse homokineet in de aandrijf-as begon een klikkend geluid te maken bij het maken als sterk werd uitgestuurd, bijv tijdens keren. Ik had in Amerika een paar revisieassen besteld en heb onlangs de rechtse as vervangen. De oude as had een koppeling. Ik heb er een as opgezet zonder koppeling. Ik heb ook de onderste fuseekogel vernieuwd. Later dit jaar zal ik ook de linker as en fuseekogel vervangen.

De wiellagers waren goed.

Ik heb een keer pech gehad toen plotseling de onderste radiatorslang begon te lekken. De ANWB heeft deze toen geplakt met zelf vulcaniserende tape met daar overheen duct tape.

Verder heb ik er nieuwe fillers opgezet en het dak gespoten en de roestplekken op het dak behandeld.

In totaal heeft de Eldorado inclusief aanschaf/transport/invoer/btw onderhoud circa € 9000 gekost.

Hij zou nu ongeveer € 7000 waard zijn. De kosten van € 2000 voor 60.000 km vind ik erg laag.

Wat het onderhoud van de Mark V betreft kan ik nog niets zeggen.

Voor het onderhoud is een werkplaatsboek erg handig. De 1977 Cadillac Workshop manual is 4 cm dik. Deze behandelt de techniek (airco/verwarming/ophefing/aandrijving/automaat/remmen/motor/elektrische installatie/accessoires ect) en gaat uitsluitend over de Cadillac modellen (Seville/Eldo/de Ville/Fleetwood). Het plaatwerk van de Cadillacs en de andere modellen van GM wordt beschreven in de Fisher manuals, ongeveer 3 cm dik.

Ford heeft een andere opzet van de technische boeken. Deze bestond voor het jaar 1979 uit 5 delen.

Hierin werden alle modellen van Ford/Lincoln/Mercury behandeld. Omdat ik de Lincoln-modellen niet ken heb ik direct een werkplaatsboek aangeschaft. De Cadillac work shop manual is overzichtelijker.

Voor de RDW keuring van de mark V moesten er 2 remslangen vernieuwd worden en 2 voorbanden.

Wat de RDW niet heeft gezien is dat de schroefveer linksvoor gebroken was. Verder was het rubber van de stuurkoppeling verdwenen en waren de rubbers van de bovenste draagarm links versleten. De draagarmrubbers en remslangen heb ik bij firma Hageman gekocht. Nadat ik er 4 nieuwe remslangen en 2 nieuwe voorbanden had opgezet werd de Mark goedgekeurd.

Ik zal de schroefveer en de draagarmrubbers binnenkort vervangen en daarnaast een paar andere reparaties uitvoeren.

In de motor van het rechter raam zijn een paar plastic busjes kapot waardoor het raam niet werkt. Verder loopt de motor onregelmatig, het toerental gaat op en neer, waarschijnlijk iets niet goed in de carburateur. Hij loopt erg rijk en verbruikt veel benzine. Ik zal gas in laten bouwen en hoop dat het probleem dan weg is.



De volgende keer wil ik de vergelijkende test van de Eldorado en de Mark V vervolgen en hoop dan ook te kunnen melden welke het beste rijdt!

Koen Ongkiehong



DEEL 2

In de vorige Standard ben ik begonnen om de Cadillac Eldorado uit 1977 en de Lincoln Mark V uit 1979 met elkaar te vergelijken. In de afgelopen tijd heb ik nog niet echt veel met de Mark V gereden om een definitief oordeel te kunnen geven over welke wagen het beste rijdt. Het is eigenlijk zo dat ze allebei zeer comfortabel rijden. Vaak is de eerste indruk belangrijk. Toen ik in maart de Mark V ophaalde bij het transportbedrijf in Vlaardingen om hem naar de RDW te rijden was mijn eerste indruk dat hij ongeveer zo reed als de Eldorado. Het was niet zo dat de Mark V veel slapper gevoerd was zoals ik altijd dacht van Lincolns.

Op de vraagstelling wie King of The Hill is geef ik in het onderstaande stuk geen antwoord omdat ik vind dat beide wagens elkaar te weinig ontlopen en de vergelijking op sommige punten neerkomt op het vergelijken van appels en peren die beide lekker kunnen zijn.

Vaak wordt in autotests niet objectief geoordeeld. Omdat ik al 20 jaar met Cadillacs rijd zou het voor de hand liggen dat ik de voorkeur zal geven aan de Eldorado. Dat is zeker niet het geval! Het is echter ook niet zo dat ik nu zeer onder de indruk ben gekomen van de Mark V.

Na de aanschaf van de Mark V heb ik al weer een andere prachtige Eldorado Biarritz gekocht. Dit keer een uit 1978 met een Astro roof, dat is een glazen schuifdak.

Vergelijken is vaak moeilijk. In autotests worden metingen uitgevoerd zoals verbruik, geluid, topsnelheid, remweg bij verschillende snelheden etc. Voor dit verhaal heb ik dat niet gedaan.

Ik heb geen remtests uitgevoerd en ook niet onderzocht hoe hard beide wagens kunnen optrekken of bij welke snelheid de banden in de bocht gingen piepen. Beide wagen zijn zeker geen sprinters omdat de motoren relatief weinig vermogen hebben.



Op basis van autotests en fabrieksgegevens heb ik voor beide wagens een overzicht gemaakt. Het viel mij op dat ik in de folder en het instructieboekje van de Mark V geen waarde vond voor het motorvermogen. Ik heb deze ingeschat op 170 pk. Jarenlang waren Amerikanen absoluut niet geïnteresseerd in vermogens en topsnelheden.

In 1975 werd in de USA een maximum snelheid ingevoerd van 55 mijl per uur, dus 88 km per uur. Opvallend is dat de Mark V zo'n 16 cm stuk langer is dan de Eldorado terwijl de wielbasis 14 cm minder is. Dat komt voornamelijk door een zee van ruimte voor de motor. Deze ruimte is voornamelijk gevuld met lucht! Tussen de waterpomp en de punt van de bumper is veel ruimte. Het resultaat is dat de Mark V een enorme overhang heeft voor en achter.

	Cadillac Eldorado Biarritz 1977	Lincoln Mark V 1979
Toenmalige nieuwprijs in USA	\$ 13.500	\$ 17.500
Toenmalige prijs in Nederland	f 60.000	f 70.000
8 cilinder motor	7 liter	6,6 liter
Vermogen	180 pk	170 pk
aandrijving	voorwielen	achterwielen
Automaat	Turbo Hydramatic 425 3 versnellingen	Ford C6 3 versnellingen
voorveren	torsievering	schroefveren
achterschokbreker	Luchtoppompbaar met niveauregeling	Gewone schokbrekers
banden	235-75R15	235-75R15
wielbasis	320 cm	306 cm
Spoorbreedte voor	159 cm	161 cm
Spoorbreedte achter	159 cm	159 cm
lengte	569 cm	585 cm
Breedte	203 cm	203 cm
Hoogte	137 cm	134 cm
Basisgewicht zonder opties	2247 kg	2173 kg
Kentekengewicht incl gas	2390	2370 kg
Draaicirkel	14,4 meter	14,3 m
Kofferruimte	440 liter	513 liter
Benzine tank	102 liter	95 liter
Gastank	100 liter	100 liter
topsnelheid	185 km/uur	180 km-uur
Stuurverstelling	In hoogte en in lengterichting	In hoogterichting
Verbruik op de snelweg bij 110 km per uur op gas	1 op 4,5	1 op 4,5
Huidige waarde in Nederland	€ 7500	€ 8000

Productie aantallen

Op basis van de productie-aantallen van de Mark V, die van 1977 tot en met 1979 werd gemaakt, en de Eldorado's uit die jaren kan worden geconcludeerd dat de Mark V veel succesvoller was dan de Eldorado. Pas in 1979 toen Cadillac de kleinere Eldorado uitbracht kwam het productie aantal in de richting van dat van de Mark V. In die jaren werden er wel veel meer Cadillacs dan Lincolns verkocht dank zij de populaire de Ville en Seville modellen.

Jaar	Eldorado		Mark V	
	Productie aantallen	Basis prijs	Productie aantallen	Basis prijs
1977	47.344	\$ 11.187	80.321	\$ 11.396
1978	49.064	\$ 11.921	72.602	\$ 12.318
1979	67.436 Klein model !	\$ 14.240	75.939	\$ 13.594

In de periode van 1977 tot 1979 werden er door Hessing redelijk wat Mark V's verkocht. Eldorado's werden praktisch niet verkocht in Nederland. Hessing verkocht toen weinig "grote" Cadillacs maar wel Sevilles. Ik schat dat er in Nederland destijds nieuw in totaal zo'n 40 Mark V 's zijn verkocht en maar een handvol Eldorado's.



Gasinstallaties

Na de RDW-keuring heeft firma van Orsouw in Eindhoven een OMVL gasinstallatie ingebouwd in de Eldorado. Ik wilde dat merk eens proberen omdat het zo'n € 500 goedkoper was dan IMPCO. Ik heb er ruim een jaar mee gereden maar heb deze vorig jaar door een gebruikte IMPCO installatie vervangen. Ik kon goed vergelijken en kwam tot de volgende conclusie. IMPCO is veel beter, het verbruik is minder, er is meer kracht, het afstellen van de gasinstallatie is veel makkelijker en minder gevoelig. In de winter is de OMVL erg gevoelig voor bevriezen, vooral als de gasverdamer-drukregelaar hoog staat. Deze moet bij voorkeur laag staan onder het niveau van de bovenkant van de radiator maar het lastig om hem laag te monteren wegens ruimte gebrek. De IMPCO-insatllatie is veel minder gevoelig voor bevriezen.



OMVL in de Eldorado

Wat wel een voordeel is van OMVL is dat het gasstuk in het luchtfilterhuis wordt gebouwd en dus onzichtbaar is. Alleen de verdamer-drukregelaar is zichtbaar zoals op de foto boven is te zien. Mijn ervaring met OMVL is dat deze moeilijk optimaal afgesteld kan worden. Het kost enige tijd voor een optimum is gevonden tussen prestatie en verbruik.

Tussen de gasverdeling en de bovenplaat zitten afstandbusjes en ringen. De spleet waardoor de lucht aangezogen wordt kan met de busjes en vulringen ingesteld worden. Door het weghalen van vulringen trekt de motor over het algemeen beter. Bij IMPCO stelt de luchtspleet zich zelf in, dit gas verdeelstuk is veel geavanceerder dan dat van OMVL en kan veel meer lucht doorlaten.

Bij IMPCO wordt meestal een open luchtfilter toegepast waardoor het geluid van het aanzuigen van de lucht iets meer hoorbaar is.

Na de RDW-keuring van de Mark V heb ik deze naar firma van Orsouw gebracht voor de inbouw van een IMPCO installatie. Wegens geringe ruimte tussen de carburateur en de motorkap is een arm toegepast zoals op de foto is te zien. Ik heb nog niet veel met de Mark V gereden maar op de snelweg haalt hij met gemak 1 op 4,5. De Eldorado en de mark V verbruiken ongeveer even veel.



IMPCO in de Mark V

Vormgeving

De Mark V en de Eldorado hebben hun eigen stijl. Ik vind de Mark V mooier. Het front is mooi als de koplampen uit zijn en deze zijn weggeklapt. Met lichten aan is het front veel minder mooi en ziet de Eldorado er beter uit.

Als ik af ga op de reacties van mensen op de Eldorado en op de Mark V is het opvallend dat ik in de korte tijd dat ik de Mark V heb, er heel veel mensen stoppen als zij de Mark V zien en er omheen lopen.

Op een keer was er zelfs iemand die voor mij de deur open deed toen ik in de Mark V wilde stappen. Dat was wel een nogal zonderlinge Indonesische man in een korte broek met rode KNIL baret.

De meeste vinden de Mark V erg mooi.

Ik rijd al jaren met Eldorado's maar deze krijgen toch veel minder aandacht van voorbijgangers.

Het front van de Mark V, het ovale raampje en de rechte lijnen van het model zijn zeer imposant.

De Eldorado is minder opvallend.

Ik denk dat het door de vormgeving komt dat de Mark V destijds veel beter verkocht dan de Eldorado.

Het is niet zo dat erg veel aspirant kopers van de Eldorado hem niet kochten vanwege de voorwielaandrijving. Deze is feitelijk zeer goed en bij de eerste eigenaar zal dit haast nooit tot klachten hebben geleid. Als de stofhoezen scheuren kan er stof en vuil in de kogels van de aandrijfassen komen en kunnen die kapot gaan. Dat komt aan het licht als deze wagens oud zijn.

Veel Eldorado rijders wisten (of weten) niet dat deze voorwielaandrijving heeft en leggen bij sneeuw de sneeuwkettingen op de achterwielen!

Rijgedrag

Wat rijden betreft vind ik dat beide wagens sterk op elkaar lijken.

Met de gastank slaat de Mark V flink door bij drempels dus is het beter om hier oppompbare achterschokbrekers op te zetten. Vreemd genoeg had de Mark V geen niveau regeling terwijl dat bij de Eldorado standaard was.

De Mark V remt iets beter dan de Eldorado. Beide wagens hebben schijfremmen rondom.

Het is zeker dat de Eldorado met voorwielaandrijving zich bij gladheid beter gedraagt dan de Mark V.

Het veercomfort van beide wagens is zeer goed.

Zitcomfort

De instap naar achteren is bij beide wagen wat lastig. De beenruimte is in beide wagens gering. Een Eldorado heeft veel minder ruimte achterin dan een de Ville of Fleetwood.

Door de voorwielaandrijving heeft de Eldorado een vlakke vloer wat voor de passagier in het midden van de voor-of achterbank voordelig is. Beide wagens zijn zespersoons.

Voor de bestuurder biedt de Eldorado het voordeel van het telescopisch verstelbaar stuurwiel. Vooral voor lange bestuurders is dat handig.

De interieur ruimtes van beide wagens is ongeveer gelijk. Achterin is weinig beenruimte, vooral als de voorstoel naar achter wordt gezet.

Kofferruimte

De benzine dop zit bij de Eldorado achter de nummerplaat en bij de Mark V zit deze links in het achterscherm. Dit heeft als nadeel dat de vulpijp voor een deel door de kofferruimte loopt.

De buitenvuller voor het gas is bij de Mark V rechts in de hoek van de achterkant geplaatst.

De Eldorado heeft de buitenvuller achter de nummerplaat.

De Mark V heeft een veel grotere kofferbak dan de Eldorado. Door de gastank is het niet mogelijk een groot reserve wiel mee te nemen. Veel Eldorado-eigenaren kennen dit probleem. Oplossing is om een klein oppompaar reservewiel te nemen of een band met een laag profiel om de velg te laten leggen, bijv 205-60R15 in plaats van 235-75R15. In geval van een lekke band is het aan te raden het kleine reservewiel op een niet aangedreven wiel te plaatsen.



Degelijkheid en betrouwbaarheid

Wat degelijkheid betreft vind ik dat de Eldorado er van binnen degelijker uitziet dan de mark V.

De deksels van de asbakken en de bedieningspanelen zijn van verchromd metaal terwijl die van de Mark van plastic zijn wat er goedkoop uitziet. Het zitvlak van de bestuurderstoel van de Mark V was gescheurd. Het leer lijkt minder sterk dan dat in de Eldo. Ik heb diverse andere Mark V's gezien waar het zitvlak wel goed van was. Natuurlijk maakt het veel uit hoe zwaar een bestuurder is en hoeveel kilometers een auto gereden heeft.

Het naphout in de mark V ziet er veel onechter uit dan het naphout in de Eldorado!

In die jaren gebruikte Cadillac en Lincoln erg veel plastic.

Toen ik de Mark V kocht stonden er 65.000 mijlen op de teller. Ik schat dat hij het klokje rond is geweest dus dat hij in totaal 165.000 mijl heeft gereden, dus ongeveer 264.000 km.

Mijn Eldorado heeft nu 158.000 km gereden. De Mark V heeft dus zo'n 100.000 km meer gereden.

Nu zeggen kilometerstanden niet veel als er altijd goed onderhoud is uitgevoerd en als de auto goed is bereden. Natuurlijk maakt het ook veel uit of de meeste kilometer in de stad of op de snelweg zijn afgelegd.

De motoren van beide wagen lopen geweldig mooi.

Aanvankelijk liep de Mark V onregelmatig op benzine maar nadat er gas was ingebouwd liep hij mooi gelijkmatig. Vaak maakt het op gas rijden allerlei carburateur problemen onmerkbaar. Zo zijn er praktisch nooit choke problemen met gas.

De rubbers van de Mark V waren met uitzondering van de binnenste raamsnorren in goede staat. Ik heb nieuwe raamsnorren gekregen en zal die monteren. Ik verwacht dat hij iets stiller zal worden.

Aanvankelijk suiste de Mark V erg maar dat probleem is sterk verminderd nadat ik het tandwiel van de raammotor in de rechter deur heb vernieuwd. Deze sloot eerst niet goed af tegen het dakrubber.

De rubbers van de Eldorado waren goed mede dank zij de lage kilometerstand.

Over het algemeen zijn de deurrubbers, dakrubbers en het kofferbakrubber bij Cadillacs van deze leeftijd aan vervanging toe.

Een reden om de Mark V te kopen was dat Bobby Ward van Northyale Autoparts in Oklahoma, waar ik veel onderdelen koop, een fanatieke Ford-aanhanger was en de Lincoln enorm aanpreef. Hij kan het weten omdat hij samen met zijn vader die al ver boven de 80 is al tientallen jaren een sloperij hebben en met Fords rijden. Zijn vader rijdt met een grote Lincoln Continental. Volgens hun zijn Lincolns erg betrouwbaar en goed gebouwd.

Ik kan verder nog niet veel over zeggen over de betrouwbaarheid en degelijkheid van de Mark V omdat ik er tot nu toe minder dan 1500 km mee heb gereden.

In de komende tijd zal ik u op de hoogte houden van de Mark V. Voorlopig staat hij gestald omdat ik in deze zomer voornamelijk met mijn Eldorado Convertible zal gaan rijden.

Als u nog gaat wens ik u een fijne (auto-pechvrije) vakantie toe.

Koen Ongkiehong





DEEL 3 EN SLOT AFSCHIED VAN DE ELDORADO!

Vorig jaar heb ik 2 stukken geschreven waarin ik mijn Cadillac Eldorado uit 1977 en de Lincoln Mark V uit 1979 met elkaar vergeleek. Na 3 jaar trouwe dienst heb ik in januari de Eldorado verkocht. Van de ongeveer 50 Cadillacs die ik heb gehad was deze Eldorado uit 1977 mijn favoriet.

U vindt het misschien vreemd dat ik dan toch afscheid van zo'n wagen neem maar omdat mijn wagenpark in het



afgelopen jaar te sterk was gegroeid heb ik er een paar te koop gezet. Eind 2006 had ik 3 Eldorado's in Nederland en er stond nog een te wachten in Amerika die ik daar in oktober had gekocht.

Wie is nu beter?

In de eerste 2 stukken die ik schreef over de Mark V en de Eldorado kon ik niet direct de betere aanwijzen. Nu ik flink wat rijervaring met de Mark V heb opgedaan kan ik stellen dat de Eldorado de betere wagen is! De Eldorado is meer solide gebouwd. Ik vind het onder de motorkap van de Eldorado ook veel beter geordend en er is veel minder bekabeling. De bekabeling van de Eldorado is veel eenvoudiger.

Zo heeft General Motors alle componenten van de elektronische ontsteking in deze unit samengebouwd. Bij Ford en ook dus bij Lincoln is dat verdeeld over diverse componenten. Dus meer bekabeling en meer kans op storingen. Verder is het dashboard en instrumentarium van de Lincoln kwalitatief veel minder.

De bedieningsschuiven van de airco hebben geen goed voelbare tussenstanden.

De Lincoln is een verzwaarde en luxe uitgevoerde Ford terwijl de Eldorado vanaf het tekenbord ontworpen is als luxe wagen die praktisch geen overeenkomsten heeft met zijn goedkopere broer Chevrolet.

Reparaties en storingen Mark V

Tot nu toe heb ik weinig storingen gehad met de Mark V. In totaal heb ik er ongeveer 7.000 km mee gereden. De laatste reparaties om het achterstallig onderhoud te verhelpen bestonden uit het vervangen van de remschijven en remblokken en het monteren van oppompbare achterschokbrekers.

Firma Hageman kon de remdelen uit voorraad leveren. Peter van Rijswijk die eigenlijk een hekel heeft aan Fords was wel zo aardig om mij te helpen met de achterremmen. Hij herinnerde mij eraan dat nadat Elvis een Lincoln aanschafte hij niet lang meer heeft geleefd!

De zuigers van de achterremklauwen moesten met een grote pijpsleutel worden ingedraaid wat relatief goed ging. Ondanks de luchtschokbrekers die er nu opzitten wil de Mark V op drempels doorslaan.

De Eldorado gedraagt zich veel beter over hobbels.

Een van de laatste ritten met de Eldorado was tijdens de storm op 18 januari. Hij heeft geen last van zijwind.

In de jaren dat ik de Eldorado had, heb ik weinig op gladde wegen gereden maar ik ben er zeker van dat hij het met zijn voorwielaandrijving daarop veel beter rijdt dan de Mark V die achterwielaandrijving heeft.

Een vreemde storing van de Mark V is noemenswaardig. Op een gegeven moment ging de voorstoel vanzelf naar voren. Een beetje spookachtig. De radio viel uit en even later zat er helemaal geen beweging meer in de voorstoelen. In de dagen er na liep de accu steeds leeg. Na veel zoeken in de elektrische schema's heb ik de oorzaak gevonden. Er bleek een pinnetje in de schakelaar van de linkerstoel afgebroken te zijn. Deze kon bewegen en kwam tussen 2 aansluitingen in de stekker en kon zo kortsluiting veroorzaken.

Zo ging een circuit breaker in werking en onderbrak de stroom van de groep van elektrische componenten zoals claxon-radio-stoelen.

In een circuit breaker zit een thermisch element die bij kortsluiting vervormt en de verbinding onderbreekt tussen de 2 pinnen waarmee hij in de zekeringen kast zit. Ik voelde dat de circuit breaker erg warm werd. Ik was blij dat ik de oorzaak had gevonden. Met een Cadillac heb ik zo'n storing nooit meegemaakt.

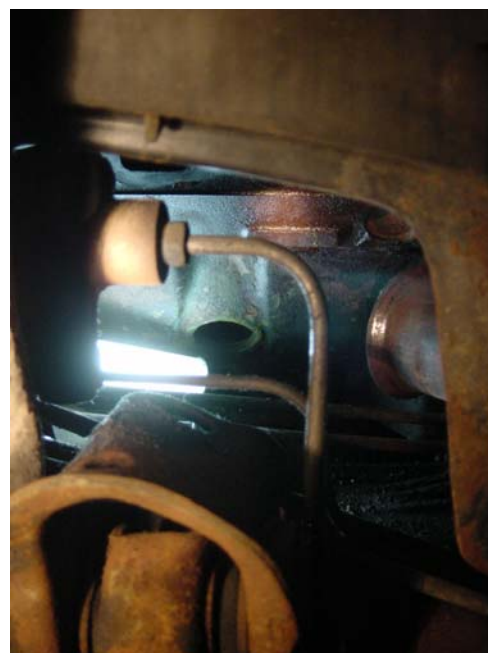
De koper

Ed van der Kaaij, de koper van de Eldorado heeft dit model weten te waarderen toen hij in Amerika woonde. Hij heeft daar een tijd met een Biarritz rondgereden. Omstreeks 1990 kocht hij bij Rietveld in Woerden een Mark V uit 1978. De Mark V werd dank zij Hessing vroeger redelijk goed verkocht in Nederland. De Eldorado niet. De Mark V die Ed kocht was niet goedkoop en in de 8 jaar dat hij met deze wagen reed heeft hij er bijna 85.000 gulden aan uitgegeven. Het was niet zo'n goede wagen maar hij reed wel fijn. In tegenstelling tot mijn Mark V was deze erg roestig. Hij heeft hem 2 x laten spuiten en de motor ook diverse keren laten reviseren en een keer helemaal vervangen. Ed heeft er wel enorm veel mee gereden. Op het laatst was de Mark V zo rot dat hij hem maar heeft afgevoerd naar een sloperij.

Ik ben er zeker van dat Ed met mijn Eldorado niet zoveel kosten krijgt! Ik heb er 65.000 km mee gereden hetgeen mij slechts 2000 euro aan afschrijving en onderhoud heeft gekost. Dat is wel extreem weinig. Het meeste onderhoud heb ik zelf uitgevoerd. Bij verkoop had de Eldorado 101.000 mijl gereden.

Vervangen van lekkende vriesplug en de laatste reparaties

Een probleem dat ik vanaf het begin had met de Eldorado was een lekkende vriesplug. Ik heb er altijd tegenop gezien om deze te vervangen. Ed stelde het op prijs als ik de lekkage zou verhelpen voor de verkoop. Peter van Rijswijk heeft me daarmee geholpen. De motor hoefde er niet voor uit. Het linker spruitstuk moest er wel van af. Dat viel mee omdat er maar 1 bout afbrak. Op het uitstekende draadeind laste Peter een moer zodat deze er vrij makkelijk uitgedraaid kon worden. Door het verwijderen van het spruitstuk was er voldoende ruimte om vanuit de wielopening de doorgeroeste vriesplug te kunnen verwijderen. Op de foto is het gat in het motorblok te zien waar de vriesplug in gaat. Peter had een nieuwe messing vriesplug die er redelijk makkelijk ingeslagen kon worden. Bij elkaar was het zo'n 5 uur werk. We hadden het geluk dat het spruitstuk er zo makkelijk vanaf ging. Dat is vrij zeldzaam. Het is wel redelijk goed mogelijk om afgebroken bouten aan de linkerkant van de motor uit te boren als dat nodig mocht zijn, omdat de motor iets uit het midden staat. Uitboren van bouten aan de rechterkant is een stuk moeilijker. Andere reparaties die ik uitvoerde voor de overdracht van de Eldorado was de reparatie van de rechter voorrem en het reviseren van de startmotor. De laatste tijd startte de Eldo slecht. Door de startmotor te laten reviseren werd het probleem verholpen.



De Eldorado trilde op een gegeven moment. De oorzaak was dat de remklauw vast zat. Dit wordt vaak veroorzaakt door een verstopte remslang. Firma Hageman heeft de slangen en revisieset voor de remklauwen op voorraad. Het gebeurt vaak dat een remslang inwendig verstopt raakt en druk houdt op de rem als het pedaal wordt losgelaten. De rem kan dan gaan trillen en de schijf kan tot roodgloeiend verhit raken. Als je pech hebt kan hij zelfs in de fik vliegen. Het is aan te bevelen de voorrem-klauwen preventief te reviseren of te vervangen en de remslangen te vernieuwen. Ook is het goed om regelmatig de remolie te vervangen, bijvoorbeeld eens per 5 jaar.

Zo kon ik op 25 januari de Eldorado overdragen aan Ed die hier rechts op de foto staat. Ik hoop dat hij er net zo fijn mee zal rijden als ik. Vanaf begin februari rijd ik met de Eldorado uit 1974 die ik in Hershey kocht. Peter van Rijswijk en ik hebben er een IMPCO gasinstallatie in gebouwd. De Mark V staat in de stalling. Ik ben en blijf een Eldorado fan!



Koen Ongkiehong