



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

