



### **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**