DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Cadillac Club of Switzerland

Ausgabe Nr. 1/06 (Februar 2006)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum
Seite 2	Unser Titelbild Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort
Seite 3	Veranstaltungskalender
Seite 5	Ein seltener LaSalle: das 1929er Landau Cabriolet
Seite 9	Das "wie und warum" des europäischen Programms des Cadillac LaSalle Clubs
Seite 14	Kleiner Wiederholungskurs
Rückseite	1960er Cadillac Fleetwood, Schmuck von C.D. Peacock

Vorstand

Präsident ars@strad.ch	**Arion M. Scheifele** Tel. P. 061 911 1624 Natel 079 646 0870	Wilweg 6, 4437 Waldenburg G. 061 921 1929 Fax 061 921 1954
Vize-Präsident fredy.ursprung@gmx.ch	**Fredy Ursprung** Tel. P. 027 923 8101 Natel 079 643 8192	Gliserallee 87, 3902 Glis G. 027 922 7167 Fax 027 922 7200
Kassier emmanuel.faessler@hispeed.ch	**Emmanuel Fässler** Tel. P 052 364 2973	Oberhofen 1464, 8488 Turbenthal G. 044 801 9070 Fax 052 364 2973
Sekretär max.diener@gmx.ch	**Max Diener** Tel. P. 044 700 3022 Natel 079 441 4191	Räbacher 4, 8143 Stallikon G. 044 700 3018 Fax 044 700 2364
Beisitzer postmaster@cadillacclub.ch	**Kurt Schellenberg** Tel. P. 061 712 1743	Binningerstr. 10, 4153 Reinach G. 062 868 6367

Impressum "DRIVE-IN":

Sekretariat CCS, Postfach 57, 8143 Stallikon
Tel. 044 700 30 18 Fax: 044 700 23 64
erscheint mehrmals jährlich in deutscher Sprache, Preis sFr. 6.-, € 4.-
Redaktion: Kurt Schellenberg, Binningerstr. 10, 4153 Reinach,
Tel. G. 062 868 6367, Tel. P. 061 712 1743
postmaster@cadillacclub.ch

Internet: www.cadillacclub.ch

Der CCS ist Mitglied bei

"CLC" The Cadillac-LaSalle Club, Inc., POB 1916, Lenoir, NC 28645 (USA)

"SDHM" Schweiz. Dachverband für Historische Motorfahrzeuge, 5745 Safenwil

"FAAS" Föderation Amerikaner Autoclubs Schweiz, 6280 Hochdorf

Manche Politiker muß man behandeln wie rohe Eier. Und wie behandelt man rohe Eier? Man haut sie in die Pfanne. *Dieter (Didi) Hallervorden*

Unser Titelbild

Elegante Linien und klassische Eleganz, oder oberhässliche Gurke: der Seville aus den 80er Jahren polarisiert. Ich persönlich liebe das gewagte Design des Bentley-Hecks, die elegante, fliessende Seitenlinie und die mächtige lange Motorhaube mit der chromglänzenden Front.

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Schwegler Rolf, 8630 Rüti	XLR 2004
La Ragione Stefan, 8570 Weinfelden	Seville 1980
Villiger Roland, 4304 Giebenach	CTS
Zimmermann Daniel, 3671 Brenzikofen	Eldorado Cpé 1979, STS 1997
Lerch Bernhard, 9320 Arbon	
Hunziker Ruedi, 8153 Rümlang	DeVille 1987

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Das neue Jahr ist bereits kräftig angeknabbert, und ich wünsche Ihnen allen, dass es für Sie gut begonnen hat, trotz den düsteren Katastrophenmeldungen in unseren Medien. Schneemangel, schwindende Gletscher, zuviel Schnee, extrem tiefe Temperaturen, Trinkwassermangel, Überschwemmungsgefahr, Vogelgrippe und nicht zuletzt auch noch Feinstaub scheinen uns dramatisch zu bedrohen. Und natürlich muss immer sofort etwas dagegen unternommen werden. Am besten sind neue Verbote oder Verordnungen, Denken ist nicht so populär. Warum z.B. gab es denn diesen Wirbel um Feinstaub? Plötzlich gab es keine Frontseite mehr ohne einen diesbezüglichen Artikel, und im Radio gabs alle 5 Minuten eine neue 'Information' zum Thema. Ich fühlte mich schon ganz krank, biss aber auf die Zähne, da ich nicht auch noch zu den vom Feinstaub angeblich verursachten Milliarden volkswirtschaftlichen Schadens beitragen wollte. Und warum findet unser Verkehrsminister Leuenberger die Einführung von Tempo 80 unnütz, wäscht sich aber gleich die Hände in Unschuld und sagt, dass die Kantone machen könnten was sie wollen? Warum zeigte das Schweizer Fernsehen in der Tagesschau Interviews nur mit Leuten, die diese Massnahme gut finden? Warum finden sich in den Zeitungen nach dem Wetterumschlag plötzlich Umfragen, die zeigen dass zwei Drittel der Bevölkerung die Tempobeschränkung unsinnig fanden? Woher kommt denn der bei uns geltende Grenzwert, und warum ist er tiefer als in der EU? Wie gesagt, Denken ist nicht populär, tut mir leid, dass ich Sie damit belastet habe.

Zwar liegt vielerorten noch Schnee, doch es geht nicht mehr lange, bis wir unsere fahrbaren Schätze wieder in Bewegung setzen können. Auch eine Sondersteuer für Autos mit hohem Benzinverbrauch würde uns nicht hindern, wir fahren ja nicht so viele Kilometer. (Halt: gibts da nicht einen Überlegungsfehler? Na egal, neue Steuern und Gebühren sind einfacher einzuführen als Denken). Neben den vier Ausfahrten des CCS gibt es eine riesige Zahl von Veranstaltungen für Liebhaber von Oldtimern und amerikanischen Autos. Ein spezielles Wochenende möchte ich Ihnen empfehlen: das Grand European des CLC vom 1.-3. September in Brügge. Einige von uns haben sich bereits angemeldet, und falls Sie sich für eine gemeinsame Fahrt nach Belgien interessieren, können Sie sich bei mir melden.

Ich wünsche Ihnen eine erfreuliche und schöne Cadillac-Saison!

Ihr DRIVE-IN Redaktor
Kurt Schellenberg

In der Politik glänzt so mancher, auch wenn er keinen Schimmer hat.

Kalenderspruch

DRIVE-IN

Eigene Veranstaltungen

12. März	21. Generalversammlung des CCS, Schloss Altishofen
21. Mai *)	1. Ausfahrt des CCS
25. Juni *)	2. Ausfahrt des CCS
13. August *)	3. Treffen des CCS
17. September *)	4. Ausfahrt des CCS
2. Dezember	Chlaushock, 'Ochsen' Lützelflüh

*) definitiver Termin wird an der GV beschlossen

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

25./26. März	14. US- und Fun-Car Show Regio Messe Lörrach (US-Car Club Street Runners)
25./26. März	31. OTM Fribourg (OTM Forum Fribourg)
1./2. April	12. Oldierama Regio-Messe Lörrach (Street Runners)
22./23. April	CONCORSO D'ELEGANZA, VILLA D'ESTE, Cernobbio, Italien; SDHM-Reise
30. April	US-Car und Bike-Treffen Winterthur-Töss, In der Au beim Topp CC Info: 076/563 22 92
30. April	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
7. Mai	24th American Live, Zuchwil (Friday Night Cruisers)
13. Mai	2. Meeting Oldtimer Valais
25.-28. Mai	Classic Cadillac Club Deutschland Treffen in Aachen (D)
27./28. Mai	11. US-Car Meeting, Chur. (Fat Fenders, US-Car-Club Chur)
28. Mai	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
3./4. Juni	7. Oldtimer in Obwalden (OiO)
11. Juni	4. US-Car und Harley Meeting, Sulzer Areal Winterthur. V8-Cruisers
9.-11. Juni	Retro Classics meets Barock, Schloss Ludwigsburg (D); Retropromotion
24./25. Juni	Oldtimer Messe Uster
25. Juni	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
7. - 9. Juli	Festival Automobile Mulhouse (F)
12.-16. Juli	Davos Classic 2006

30. Juli	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
16. August	Concours d' Elégance Basel, RAID Suisse-Paris, Prologe
19./20. August	7. US-Car & Harley Meeting, Flugplatz Mollis (US-Car-Club Glarnerland)
19./20. August	Classic Cadillac Club Deutschland Elvis-Festival (D)
17.-20. August	16. RAID Suisse-Paris
21. August	Retro Sternfahrt Baden-Württemberg (D) (Retropromotion)
26. August	30 Jahre Jubiläum Oldtimer Club Oberwallis. Samstag Nachmittag Ausfahrt im Oberwallis mit Besichtigung einer Sehenswürdigkeit. Galaabend mit Essen, Musik und verschiedenen Darbietungen. Teilnahmebedingungen : Besitzer von Oldtimer (30 Jahre oder älter). Anmeldungen : Fredy Ursprung, Vizepräsident CCS.
26./27. August	Hittnau Oldtimerclassic Of Speed
27. August	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
27. August	3. Internationales Cadillac-Treffen Kremsmünster (Schloss Kremsegg, A)
1.-3. September	**Cadillac Grand European, Zeebrugge, Belgien** Information und Anmeldung: www.cadillaclasalleclubbelgium.be Anmeldeformulare können auch über das Sekretariat des CCS bezogen werden. Wer Interesse an einer gemeinsamen Fahrt nach Zeebrugge hat (Ankunft am Donnerstag Abend) kann sich bei der Redaktion (K. Schellenberg) melden.
2. September	15. GP Safenwil (SDHM, E. Frey AG)
10. September	4. US-Car & Motorcycles Treffen, Volketswil (Chevrolet Car Club)
15.-17. September	ACS Classic Car Challenge
22.-24. September	4. Klausenrennen Memorial (SDHM)
24. September	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
30. Sept.-3. Okt.	4. Schwarzwald Classic, Pforzheim (D)
8. Oktober	21. Rassemblement National in Bremgarten (SDHM)
29. Oktober	Oldtimer Messe St. Gallen
4. November	OTM Zürich

Nähere Informationen über die meisten dieser Veranstaltungen sind im Internet zu finden (Links über unsere Web-Site im Veranstaltungskalender), oder sind auf Anfrage beim Sekretariat oder der Redaktion erhältlich.

Wenn ein Politiker sagt, wir säßen alle im gleichen Boot, dann heißt das: Er will den Kapitän spielen und wir sollen rudern.

Aus dem »Nebelspalter«

Ein seltener LaSalle:

Das 1929 Landau Cabriolet

Mein Auto ist ein 1929 LaSalle Series 328, Style 8600 5P Landau Cabriolet; nur 740 von 22'950 im Jahr 1929 hergestellter LaSalles wurden in dieser Form gemacht, und es war das einzige Jahr in dem dieser Stil offeriert wurde. Das Fahrzeug wird von einem 328 cid V-8 Motor angetrieben und hat einen Radstand von 134 inch. Der Verkaufspreis war $2725, und es standen 543 Farbkombinationen zur Auswahl.

Dieses Automobil wurde im März 1929 in Reno, Nevada, ausgeliefert und wurde schliesslich ein Teil einer Sammlung von 70 Autos, welche Fred Bovey von Virginia City, Montana, gehören. Es wurde wahrscheinlich in den späten dreissiger oder frühen vierziger Jahren Teil dieser Sammlung, mit ungefähr 40'000 Meilen auf dem Kilome-

Oben: Das 1929 LaSalle Series 328 #8600 5P Convertible Landau Cabriolet in seinem restaurierten Glanz ist symbolisch für die letzten glücklichen Tage der ‚roaring twenties'. Dieser Typ wurde nur 1929 hergestellt. Ein Town Cabriolet mit Fleetwood-Karosserie und zusammenklappbarem hinterem Dach wurde auch angeboten, es hatte einen Radstand von 125 inch und kostete happige $5200. Nur ein Exemplar wurde hergestellt.

Rechts oben: Dieser jedesmal kritische Moment, wenn der Besitzer/Restaurator die rhetorische Frage stellt: "Was habe ich getan? Was werde ich machen?". Diesem Klassiker wurde die Demütigung des Schneidbrenners erspart, als sein Besitzer realisierte, dass er im Originalzustand mehr wert war denn als Street Rod. Ein schöner Chevrolet 210 Sedan schaut skeptisch zu.

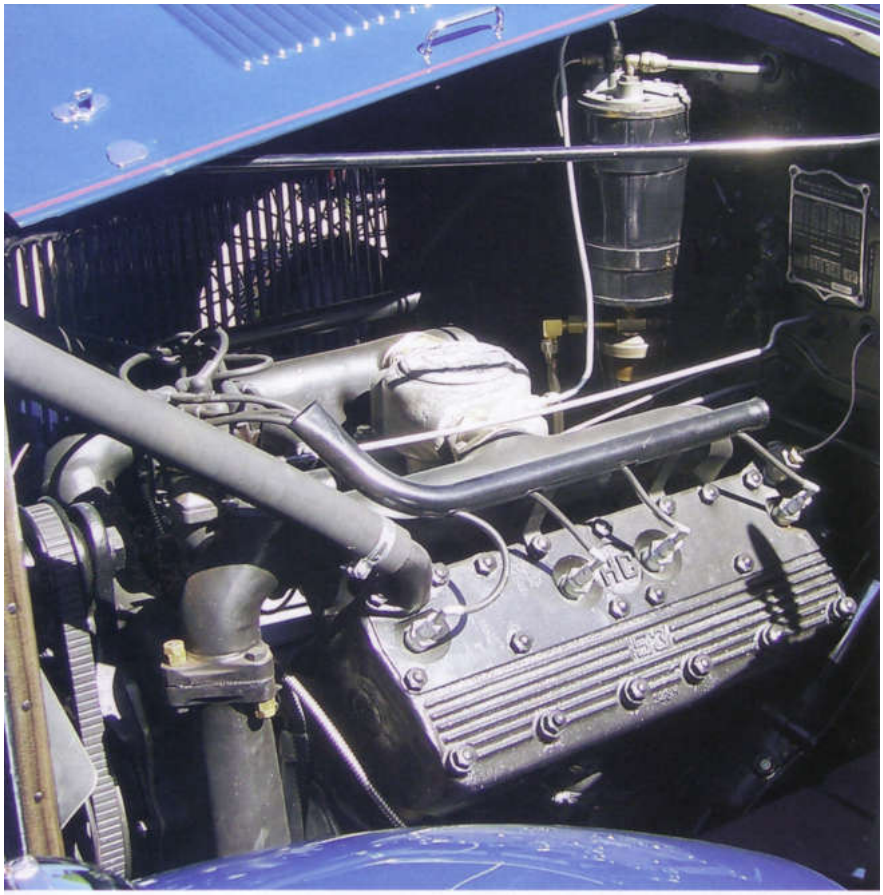
Rechts unten: Nach 37 Jahren vor sich hin dämmern sieht unser Auto bemerkenswert restaurierbar aus. Das hintere Klappverdeck und der Koffer benötigen einige Arbeit, aber alles ist da. Die Verkaufsliteratur aus der Zeit erklärte: „...das Landau-Cabriolet für fünf Passagiere ist ein eindeutiger Schritt vorwärts im Triumph von LaSalle". Und das Klappverdeck „....gewährt den Passagieren auf dem Rücksitz die Luftigkeit und Sensation des Reisens im offenen Auto."

terzähler, und wurde in Great Falls, Montana, seit den frühen fünfziger Jahren bis 1987 gelagert. Es gab zwei Besitzer in der Gegend von Spokane, Washington, bevor ich es im Juni 2003 kaufte. Einer dieser Besitzer wollte daraus einen Street Rod machen, entdeckte aber, dass es ein ziemlich seltenes Stück war und beschloss, es statt dessen zu verkaufen.

Ich begann mich wegen den technischen Eigenschaften und Design-Elementen für die 1920er bis 1930er Luxusautos zu interessieren. Davor sammelte ich Chevrolets der Jahrgänge 1955 bis 1967, aber nun wurden diese so häufig und gewöhnlich, dass sie nicht mehr meine Favoriten sind.

Zu Beginn war es offensichtlich, dass dieses Auto eine Vollrestauration benötigen würde, mit Ausnahme der mechanischen Teile, da es sehr wenige Meilen gefahren worden war. Später entdeckten wir, dass die Hinterachse gebrochen war, und dass in der Ölwanne mehrere Zentimeter Schlamm lagen. Dennoch nahmen wir nicht einmal die Zylinderköpfe ab, hingegen ersetzten wir den Vergaser und andere Teile der Benzinversorgung. Obwohl der Motor so viele Jahre gestanden hatte, startete er problemlos und läuft nun gut.

Ich zerlegte das Auto und liess dann von Glen Vaughn Restoration in Post Falls, Idaho, die Karosserie neu spritzen und die Sitze erneuern. Einige Holzteile der Karosserie mussten ersetzt werden, was eine sehr zeitaufwendige Arbeit war. Ich ersetzte die Stahlspeichen durch Speichen aus rostfreiem Stahl, was mir eine Ausbildung im Einziehen von Speichen verschaffte, da niemand in dieser Gegend dies konnte.



Für 1929 wurde der LaSalle Motor von 303 cid und „mehr als 75 PS“ auf 328 cid und „mehr als 86 PS“ erweitert. Die Kompression war 5.3:1, optional war 4.8:1 erhältlich.

Einfach aber informativ -- Der symmetrische Instrumentencluster überwacht die Lebenszeichen des LaSalle. Es gab hier eine Reihe von Neuerungen: Synchro-Mesh Getriebe, Duplex Bremssystem, „wendigeres“ Lenkgetriebe und verstellbare Vordersitze.

Das klappbare hintere „Burbank“ Verdeck zusammen mit dem Koffer wurden zur Perfektion restauriert. Minutiöse Detailarbeit ist überall sichtbar. Man beachte den üppigen Einsatz von Chrom. Die Spezifikationen aus der Zeit sagen aus, dass der Tank 20 Gallonen Inhalt habe und die Zuführung mittels Vakuum zu einem kleineren Behälter unter dem Armaturenbrett funktioniere. 19-inch Räder vom „Artillerie-Typ“ waren Standard, Speichenräder erhielt man gegen Aufpreis.

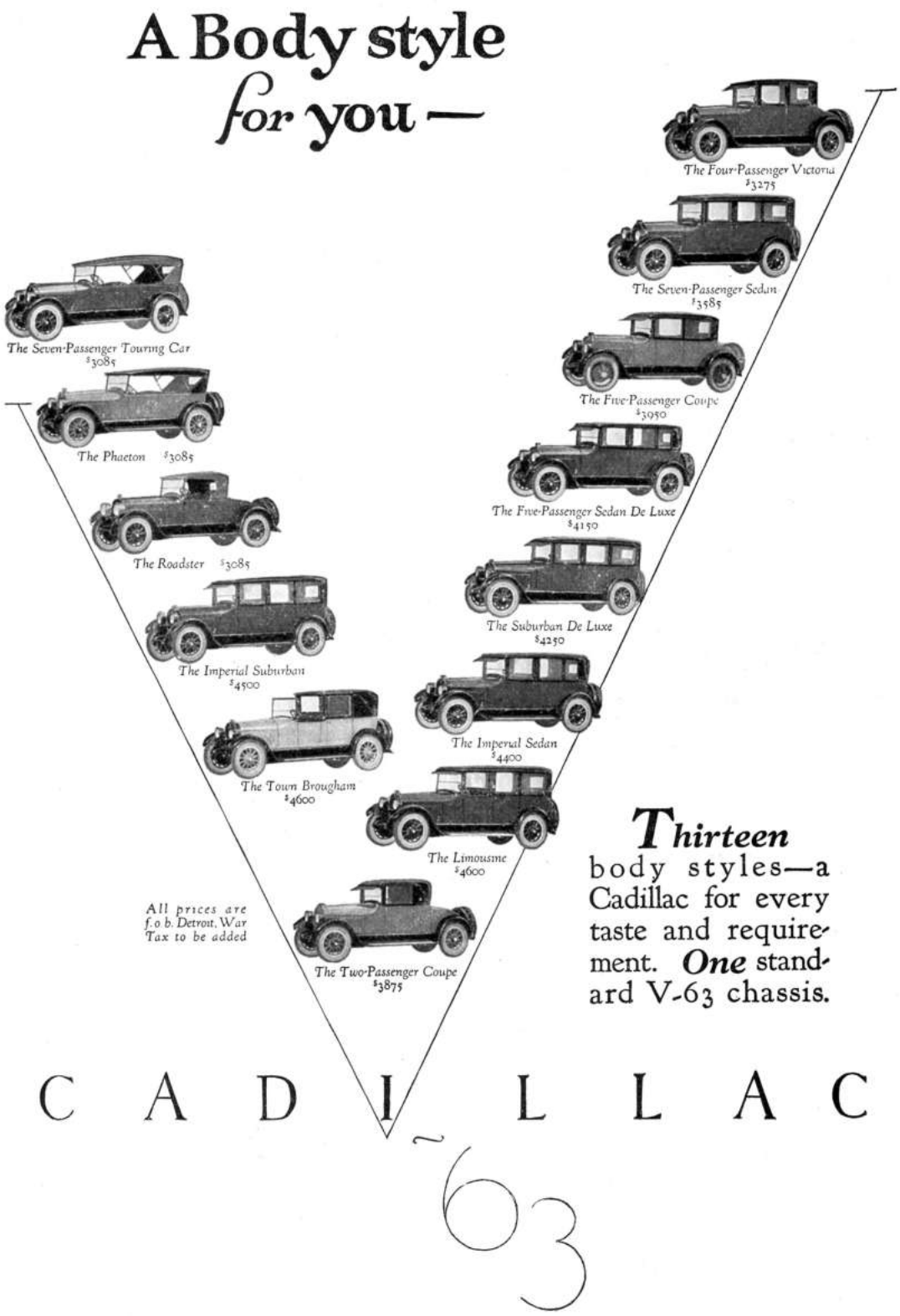
Wir lieben die Einzigartigkeit dieses Autos, haben jedoch beschlossen, dass es schlecht konstruiert ist, da die Abdichtung des Verdecks, das sich über dem Hintersitz öffnet, sehr schlecht ist. Dies führt dazu, dass Polsterung und Holz sehr viel Feuchtigkeit absorbiert. Wird das Innere nass, so würde der Holzrahmen sehr schnell verrotten.

Da wir nie ein anderes dieser Modelle sahen, fragen wir uns, ob überhaupt ein weiteres überlebte (im CLC-Verzeichnis ist keines aufgeführt – die Red.). Diese Autos wogen beinahe 2'300 Kilogramm, und die meisten von ihnen fanden wahrscheinlich während des Zweiten Weltkriegs ihr Ende auf den Abbruchhalden.

Wir erhielten sehr viele positive Kommentare zu diesem Wagen. Einige Leute wunderten sich, warum man überhaupt je ein Projekt dieser Grösse anpacken würde. Aber es war eine Herausforderung, all die vielen fehlenden Teile zu finden und sie wieder zusammenzusetzen. Ich hatte so viel Spass, dass ich schon wieder mit einem 1930er Cadillac Convertible Coupe begann, das wir hoffentlich nächstes Jahr abschliessen können. Dies ist ein herausforderndes und befriedigendes Hobby für mich als Pensionierter.

Dieser Artikel erschien im Self-Starter, Internationales Magazin des Cadillac-LaSalle Club, U.S.A., Januar 2006. Aus dem Englischen übersetzt.

Der Besitzer, Larry Wiser, steht mit verständlichem Stolz neben dem voll restaurierten fertigen Produkt. Dieses blaue Exemplar ist nur eines der 543 Möglichkeiten: von Orriford Lake (Grau) bis zu Cashew Nut Beige gab es alles. Das Buch „LaSalle: Cadillac's Companion Car“ von Ron VanGelderen und Matt Larson sagt: „Zum ersten Mal übertraf LaSalle die Produktionszahlen von Cadillac in einem Modell-Jahr (um 5000)“.



Inserat im 'Atlantic Monthly' von 1924

Dirk Van Dorst

Das 'wie' und 'warum' des europäischen Programms des Cadillac-LaSalle Clubs

Die Idee, die europäischen Bereiche des CLC zu vereinigen entstand während der Hundertjahr-Feier in Detroit.

Ich war beeindruckt von der grossen Zahl Cadillacs und deren Besitzer, welche gemeinsam den hundertsten Geburtstag von Cadillac feierten.

Jedermann freute sich über einen so grossen Anlass; eine Gelegenheit neue Leute und neue Autos kennenzulernen und spektakuläre Bilder zu schiessen.

Jedermann trug ein Namenskärtchen mit Name und Herkunftsland. Ich bemerkte, dass alle auf diese Kärtchen schauten, und die Frage “Woher kommen Sie?” hörte man überall.

Auf diese Weise lernte ich Sigrid Hofmann des Classic Cadillac Clubs Deutschland und Robert Maidment des COGB England kennen (den ich in der letzten Minute des Anlasses traf).

Ich dachte mir: “Du musst zuerst nach Amerika fliegen, um diese Leute zu treffen, und um zu entdekken wer deine Nachbarn sind”. Auf der Heimfahrt fand ich heraus, dass Ruud Gersons und einige andere Mitglieder des holländischen Cadillac-Clubs ebenfalls während der Hundertjahrfeier in Detroit waren.

Schade, dass wir uns nicht früher kennengelernt haben. wir hätten während des Banketts gemeinsam an einem “europäischen Tisch” sitzen können.

2003

Und dann gab es den Sommer 2003… und das COGB Grand International in London.

Ja, ich wollte dieses Grand International nicht verpassen und trug es sofort in meinen Terminkalender ein. Es würde immer etwas Neues und Spezielles geben, das ich keinesfalls verpassen wollte.

Die Wettergöttter waren mit uns… Ich fuhr mit meinem Sohn Sven im 70er DeVille Cabriolet an einem Freitagnachmittag…Richtung London…Dach geöffnet…eine schöne Fahrt!

Dort angekommen sah ich, dass dies wieder einmal ein grosser Anlass war. Alles war bestens vorbereitet.

Besuche von Betrieben, welche Restaurierungen durchführen, von alten Rennstrekken…eine Vielzahl von Cadillacs aus hundert Jahren und ein wunderbarer Ort in London, wo es jede Menge Parkplätze für die Caddys gab, mit einer Band und Sonnenschein im Überfluss. Hotels, Dinners, Bankett, spezielle Pins und Kappen, und zum Abschluss ein historisches Rally, angeführt von einem 1903er Cadillac.

Eine lächelnde Sigrid Hofmann im 1992er Fleetwood Sedan der Familie. Wären die Namenstäfelchen nicht gewesen, hätte Dirk weder Sigrid noch Robert Maidmen getroffen.

Neben all den Mitgliedern des englischen CLC gab es eine grosse Delegation der U.S. Mitglieder; eine Gelegenheit, Mitglieder und Funktionäre des amerikanischen CLC kennenzulernen.

Kurz, es war ein sehr gut organisiertes grosses Cadillac-LaSalle Happening das alle genossen. Nur Eines fehlte: Teilnehmer aus dem übrigen Europa. Während dem Treffen versuchte ich, wenigstens ein CLC-Mitglied das von ausserhalb Englands stammte, zu finden, aber ausser den Amerikanern fand ich nieman-

den, keine einzige Person.

Dieses internationale Treffen schien den Zweck verfehlt zu haben, und ich fühlte mich unwohl in dieser

Ludo Slegers, neuer Präsident des belgischen Cadillac Clubs, repräsentiert 22 CLC-Mitglieder

Situation. Aus meiner Erfahrung weiss ich, wieviel Zeit, Geld und Risikobereitschaft ein so grosser Anlass beansprucht. Um so etwas zu organisieren, braucht man mindestens ein Jahr.

Der grösste Fehler war, dass es zwischen den CLC-Affiliates in Europa nicht die geringste Kommunikation gab. In den europäischen Affiliates kannte keiner den anderen, und hätte es in Detroit keine Namensschilder gegeben, hätte ich Sigrid Hofmann nie erkannt,…oder irgend ein anderes europäisches CLC-Mitglied.

Obwohl ein Jahr vor diesem Anlass im Self-Starter und in der Computer-Welt Werbung gemacht wurde, gab es keine Reaktion der europäischen Mitglieder. Ich fand dies wirklich traurig für die englischen Organisatoren. Die Leute, welche nicht dort waren, haben wahrhaftig etwas verpasst.

Umgekehrt vermissten die anwesenden Teilnehmer ihre europäischen Mitglieder. Natürlich hat es viel damit zu tun, den ersten Schritt zu wagen.

Der damalige Vizepräsident des CLC, Paul Ayres, war ebenfalls am Grand National in London. Auch er muss bemerkt haben, dass der Kontakt zwischen den europäischen Clubs beinahe nichtexistent war, und dass etwas unternommen werden müsste.

Nachdem mir bewusst wurde, dass die Organisatoren der ‘privaten’ Cadillac-Treffen wie Keyaerts und Castelsarrasin in Frankreich nicht für immer da sein würden, beschloss ich etwas zu unternehmen.

Ich hatte immer engen Kontakt mit Paul Ayres, und wir diskutierten die Beziehungen zwischen den CLC-Mitgliedern in Europa, in USA und, natürlich, die Abwesenheit der europäischen Mitglieder am Grand International in London.

Im Oktober 2004, am Hershey Herbst-Treffen in Pennsylvania (man sieht, dass alles dies nicht über Nacht geschah, sondern langsam wuchs) schlugen Paul Ayres und Bill Edmunds (Präsident des CLC) vor, dass ich die Aufgabe eines Direktors für europäische Affiliates übernehmen solle, um mich um den “Fall Europa” zu kümmern.

2005

Im Januar 2005 beschlossen die CLC-Direktoren, eine neue Stelle in Europa zu schaffen. Also begann ich, ausgehend von der Grundlage die ich im Cadillac LaSalle Club hatte, aber ohne die Erfahrung eines Direktors. Ich musste von Grund auf beginnen.

Nach meiner Einführung mit dem Brief “Who is your Director of European affiliates”, den jeder dem CLC

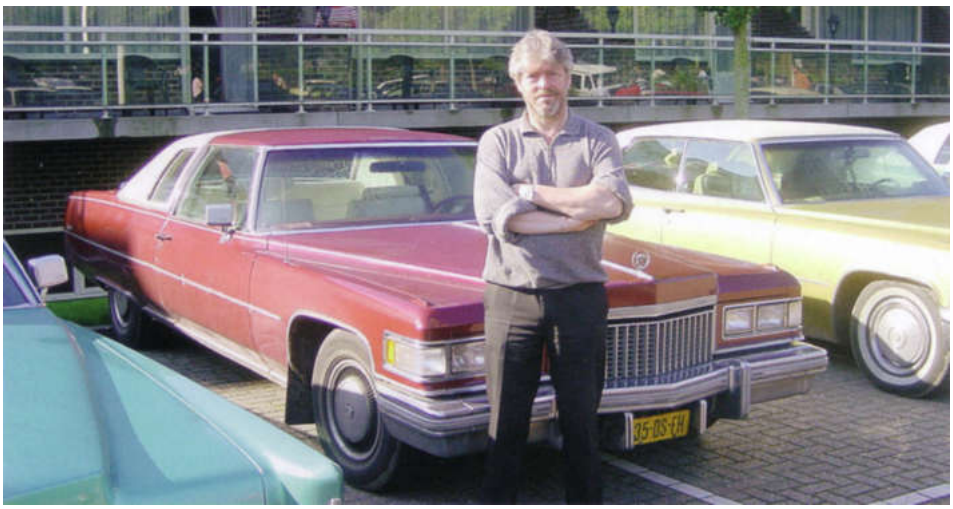
Max Diener, Sekretär des Cadillac Club of Switzerland mit 19 CLC-Mitgliedern

angeschlossene Club in Europa zur Publikation in ihrem nationalen Club-Organ erhielt, begann ich erste Kontakte zu knüpfen.

Ich war bereits Mitglied in jedem europäischen CLC-Affiliate und kannte mittlerweile in jedem Land ein Vorstandsmitglied oder den Präsidenten.

Ich lud alle Vorstandsmitglieder der europäischen CLC-Affiliates ein, nach Castelsarrasin in Frankreich zu kommen, um uns zu treffen und über die zukünftige Zusammenarbeit und Anlässe zu diskutieren.

Von beinahe jedem Land war der Präsident oder eine



Rob Wiegers, Vorsitzender des Cadillac Club Netherland, steht vor seinem 1979 Coupe DeVille, umgeben von einer Ansammlung schöner Cadillacs aus den 70ern. Die Niederlande sind mit 27 CLC-Mitgliedern, welche 52 Cadillacs und einen LaSalle besitzen, der grösste der europäischen Affiliates.

Verbindungsperson anwesend. Noch besser war, dass Christophe Barat an diesem Treffen sich entschied, die Rolle des Verbindungsmannes zu den CLC-Mitgliedern in Frankreich zu übernehmen. Wir kamen mit mehr nach Hause als wir mitbrachten…

Das Eis war gebrochen, es war eine fantastische Übereinstimmung, und die Tatsache, dass man miteinander sprach, hatte einen unmittelbaren Effekt. Club-Magazine wurden ausgetauscht, und es wurde möglich, einen Artikel aus dem deutschen Heft, 'Der Standard' in der schweizerischen Zeitschrift 'Drive-In' zu lesen. *(Das gab es allerdings schon früher in gegenseitigem Einverständnis. Anm. d. Red.).*

Wir vereinbarten auch, die wichtigen Daten bedeutender Ereignisse oder Treffen untereinander auszutauschen. Auf diese Weise kann vermieden werden, dass zwei wichtige Anlässe am gleichen Wochenende geplant werden. Es ist besser, gegenseitig die Arbeit des Anderen zu bewundern, als sich als Konkurrenten zu sehen.

Ich bemerkte auch, dass der CLC und seine angeschlossenen Clubs in den USA von Cadillac gesponsort werden. Sie erhalten diese Unterstützung weil sie Marken-Clubs sind und wegen der grossen Zahl der Mitglieder weltweit. Das sollte in Europa auch

Die Repräsentanten europäischer Cadillac Clubs trafen sich in Castelsarrasin

möglich sein, dachte ich.

Wenn man als kleiner, lokaler Club und womöglich ohne an eine Marke gebunden zu sein, versucht, einen Sponsor zu finden, wird man wahrscheinlich einer von den vielen bleiben, die weggeschickt werden. Hat man aber einen Club, der vom Markenhersteller auf europäischem Niveau anerkannt wird und der seinen Hauptsitz in den USA hat, ist dies eine andere Sache, und vielleicht ist auf diese Weise ein Sponsoring möglich.

Dies alles sind Dinge, an denen ich zur Zeit arbeite, und ich hoffe, dass alle europäischen Affiliates davon profitieren werden.

Das Grand National

Das Jahr 2005 wird alt während dieser Brief geschrieben wird, 2006 macht sich bereit. Erinnern Sie sich noch wie alles begann, im 2002 ?

Ich nahm die Organisation des Grand National des CLC in den USA als Beispiel. Jedes Jahr ein anderer Bundesstaat welcher einen dem CLC angeschlossenen Club hat, der ein grosses Cadillac LaSalle Treffen organisiert. Auf diese Weise gibt es immer Abwechslung, in der Örtlichkeit und in den Teilnehmern und Fahrzeugen. Ebenfalls wichtig bei diesem jährlichen Ortswechsel ist, dass die Leute nicht immer grosse Distanzen fahren müssen, da der Anlass immer wieder in der Nähe anderer Leute stattfindet.

Tatsache ist, dass ein jährliches Treffen, das immer am gleichen Ort stattfindet, für die Teilnehmer monoton wird, da man immer wieder die gleichen Leute trifft. Das ist auch eine der Klagen, die ich in allen Cadillac Clubs in Europa höre: immer die gleichen Leute mit den gleichen

Autos.

Da die Clubs in Europa nun kommunizieren, ist es weniger kompliziert "einfach mal bei den Nachbarn vorbeizuschauen", wie wir in Belgien am 21. August bei der "Eldos and Champagne Tour" gesehen haben. Wir hatten 18 Teilnehmer aus Holland und 3 aus Deutschland. Für einen Tagesanlass war es sicher nicht gerade billig, aber allein die Tatsache, dass es eine neue, verschiedene und variationenreichere Gruppe von Teilnehmern und Autos war, liess eine frische Atmosphäre aufkommen.

Ein grosses, jährliches europäisches Cadillac-Treffen, jeweils immer in einem anderen Land organisiert, wird die nötige Abwechslung bringen und wird besser erreichbar sein für Alle, die diese Anlässe besuchen wollen. Diese Treffen werden immer während mehrerer Tage stattfinden, Wochenende inklusive. Aber man kann auch nur an einem Tag dabeisein, ohne sich für das ganze Wochenende anmelden zu müssen. Sie können angepasst an Ihr Budget und Ihren Terminkalender teilnehmen.

Während dem Cadillac Treffen in Castelsarrasin beschlossen die dem CLC angeschlossenen Clubs, dass die Belgier die Vorreiterrolle übernehmen sollen.

Daher lädt nun der belgische, dem CLC angeschlossene Cadillac LaSalle Club jedermann innerhalb und ausserhalb Europas ein, am 1. bis 3. September 2006 in Zeebrugge an einem der grössten je in Europa veranstalteten Cadillac-Anlässe teilzunehmen, dem Grand European, oder kurz 2006 GE. Es wird eine Ausstellung der teilnehmenden Fahrzeuge auf dem Deich geben, Besichtigungsausflüge und einen Besuch der historischen Stadt Brügge.

Sie werden auf einer Terrasse am Meer einen Drink geniessen, mit Aussicht auf das Meer, die Wellen, die Flossen, die V8, V12, V16 …

Das Programm und alle weiteren Informationen betreffend dieses CLC Grand European, inklusive Bilder der Vorstände der europäischen CLC-Affiliates werden in den kommenden Ausgaben des "The Self-Starter" erscheinen.

Dirk Van Dorst
Director of European affiliates CLC

Inserat für LaSalle, 1936

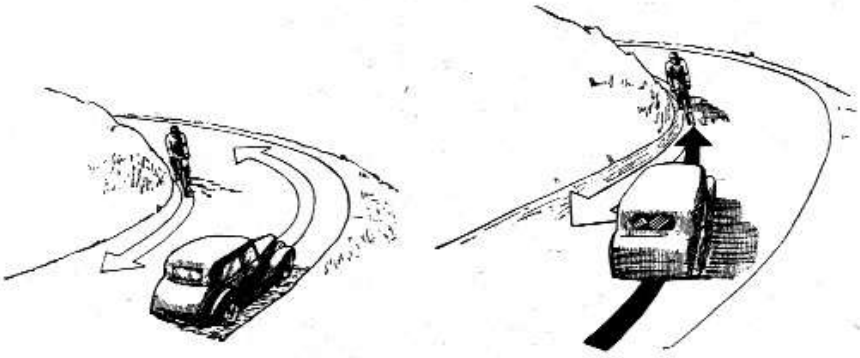
Kleiner Wiederholungskurs

Aus der Broschüre "Was muss der Automobilist bei der Kontrollprüfung wissen?" des TCS vom Juli 1945
(Zur Verfügung gestellt von Werner Hesse)

11. Frage: Welchen Platz müssen die Fahrzeuge beim Befahren von Strassenbiegungen einnehmen?

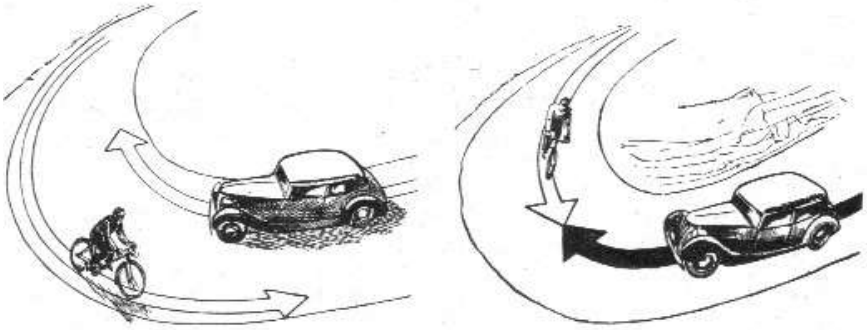
Antwort: Strassenbiegungen nach rechts sind kurz, solche nach links weit zu nehmen.

Anmerkung: Man darf *Linkskurven* nicht schneiden, sondern muss sie in einem weiten Bogen befahren, denn Kurven sind häufig unübersichtlich. Es besteht die Gefahr von Zusammenstössen mit Fahrzeugen, die unerwartet aus der entgegengesetzten Richtung kommen.



richtig **falsch**

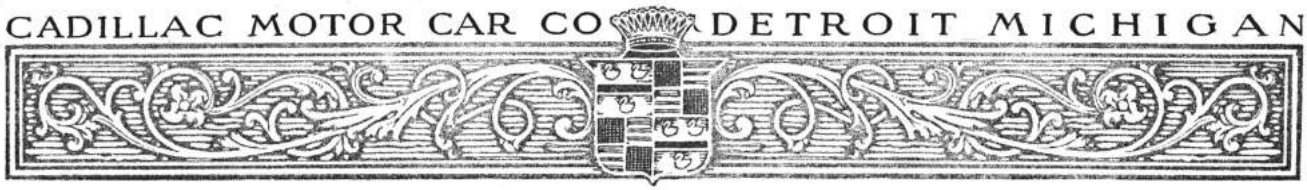
In *Rechtskurven* muss das Fahrzeug einen kleinen Bogen beschreiben.



richtig **falsch**

Diese Vorschriften gelten nicht nur für Kurven, sondern auch für das Einbiegen in einen anderen Weg bei *Strassengabelungen, -kreuzungen und -einmündungen.*

Ist die Strasse breit genug, um zu erlauben, dass auf der rechten Strassenhälfte 2 Fahrzeugkolonnen nebeneinander fahren können, so müssen Fahrzeuge, mit denen man in einer Kreuzung nach rechts abbiegen will, in der Kolonne fahren, die dem rechten Strassenrand am nächsten ist. Die Führer, die nach links abbiegen wollen, müssen sich in die Kolonne einreihen, die weiter gegen die Strassenmitte zu fährt.



THE CADILLAC "V" AND CREST interpreted in Gold and Diamonds BY C.D. PEACO

Unrivaled for enduring worth!

It is no secret, to be sure, that Cadillac stands alone in the brilliance of its styling . . . and the graciousness of its interiors . . . and the excellence of its performance. But there is another, less apparent measurement of Cadillac greatness that is equally real and equally rewarding: its unrivaled resale value. Year after year, Cadillac continues to realize for its owners a higher return on their original investments than any other motor car built in the land. And this is, we believe, the final compliment to Cadillac's leadership in craftsmanship and design. We hope you will visit your dealer soon—and let him explain why the move to Cadillac is as *logical* as it is *tempting!*

CADILLAC MOTOR CAR DIVISION • GENERAL MOTORS CORPORATION