DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Ausgabe Nr. 1/07 (Februar 2007)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum
Seite 2	Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort
Seite 3	Veranstaltungskalender
Seite 5	Der neue 2008 CTS
Seite 9	DTS-L Stretchlimousine
Seite 10	Langversion des STS
Seite 11	Neuer Vierzylinder BRX ?
Seite 12	Jerry Flint
Seite 14	Der neue Cadillac BLS
Seite 16	Cadillac Happiness Days 2006
Rückseite	Inserat von 1955

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

Wege enstehen dadurch, daß man sie geht.

Franz Kafka

Unser Titelbild

Auf der diesjährigen Detroit Autoshow gezeigt: der neue CTS 2008

Neue Mitglieder

Als neues Mitglied heissen wir ganz herzlich willkommen:

Eicher Rolf, 5600 Lenzburg CTS 2004, SRX 2005

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Was ist los mit Cadillac? Diese Frage stellten sich viele in den letzten Jahren. Die interessanten Entwürfe wie z.B. Cien, Imaj, Sixteen blieben Konzept, und es bewegte sich nichts im Modellsortiment. Dann kam mit dem CTS, SRX und XLR die neue "Buchstaben-Serie" auf den Markt und wurde mit gemischten Gefühlen begrüsst. Die neue, kantige Formgebung war, auch wenn nicht von allen geliebt, eine erfrischende Abwechslung zum zwar eleganten aber stockkonservativen Design des DeVille oder STS. Doch für viele war der CTS schon kein richtiger Cadillac mehr, und als Cadillac dann den BLS lancierte (und dann erst noch mit einer Diesel-Version), war das Urteil bestätigt: Cadilllac war in die Niederungen der Mittelklasse abgesunken. Die Kommentare zur diesjährigen Detroit Autoshow, einige davon finden Sie in diesem Heft, widerspiegeln diese Enttäuschung.

Aber die Märkte bewegen sich. Das Segment der superluxuriösen und repräsentativen Limousinen, Cadillacs Markenimage und einst seine Stärke, ist eng geworden und von der Konkurrenz hart umkämpft. Die Zeit ist mehr als reif für eine Neuausrichtung. Der Erfolg des CTS in den USA scheint Cadillac recht zu geben, und beim neu überarbeiteten, an der Motorshow in Detroit vorgestellten 2008er Modell sind viele Schwächen eliminiert worden. Mir fehlt aber immer noch ein Fullsize-Cabriolet, eines, bei dem man auf den Hintersitzen nicht wie ein Zweitklasspassagier eingepfercht sitzen muss. Eine echte Marktlücke! Opportunitäten eröffnen sich auch im Bereich Hybrid-Antriebe. Der Erfolg von Lexus zeigt, dass es auch im Luxus-Segment schick sein kann, ökologisch zu denken und dies vor allem auch zu zeigen (obwohl der Verbrauch nach Lexus-Werksangabe nicht gerade berauschend tief ist).

Ich hoffe, dass für Sie das neue Jahr, von dem wir nun schon bald zwei Monate hinter uns haben, gut begonnen hat, und dass Sie in den kommenden Monaten noch einiges zu feiern haben. Dabei kann Sie der CCS unterstützen, denn wir können Ihnen wieder einen neuen Jahrgang unseres Cadillac-Club-Sekts von Rilling (Ihringer Vulkanfelsen) anbieten. Bitte bestellen Sie Ihren Bedarf mit der Anmeldung zur Generalversammlung, Sie können die Kartons dann an der GV am 18. März beziehen. Ich freue mich darauf, Sie in Altishofen zu sehen.

Ihr DRIVE-IN Redaktor
Kurt Schellenberg

Der Hang zur Gemächlichkeit ist für den Menschen schlimmer als alle Übel des Lebens. Es ist daher äußerst wichtig, daß Kinder von Jugend auf arbeiten lernen.

Immanuel Kant

Eigene Veranstaltungen

18. März	22. Generalversammlung im Schloss Altishofen
13. Mai	Organisiert von Ruedi Hunziker
23. / 24. Juni *)	Zweitägiger Ausflug ins Wallis, Fredy Ursprung
12.8. oder 19.8 *)	Organisiert von Arion Scheifele
23. September	organisiert von Emmanuel Fässler

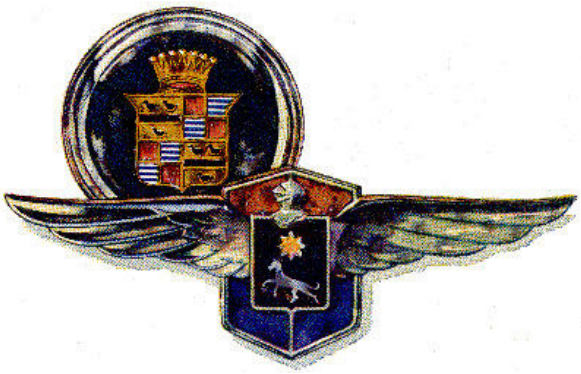
*) definitiver Termin wird an der GV bekanntgegeben

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

16. - 25. Februar	Salon Rétromobile Paris, SDHM-Reise
24./25. März	32. OTM Fribourg
21./22. April	13. Oldierama Regio Messe Lörrach
21./22. April	Concorso d'eleganza, Villa d'Este, Cernobbio (I), SDHM-Reise
20. - 29. April	15. US- und Fun-Car Show, Regio Messe Lörrach (Street Runners)
28./29. April	12. US-Car Meeting, Chur Waffenplatz (Fat Fenders, US-Car-Club Chur)
29. April	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
6. Mai	25. American Live, Zuchwil (Friday Night Cruisers)
6. Mai	3. Meeting Oldtimer Valais, Sitten
17. - 20. Mai	Jahrestreffen Classic Cadillac Club Deutschland in Thüringen
26./27. Mai	7. Oltdimer in Obwalden (OiO)
27. Mai	US-Car Treffen Schenkon (The Wanderer)
27. Mai	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
2./3. Juni	Oldtimer Messe Uster
10. Juni	5. US-Car und Harley Meeting, Sulzer-Areal Oberwinterthur (V8-Cruisers)
8. - 10. Juni	Retro Classics meets Barock, Schloss Ludwigsburg (D) (Retropromotion)
24. Juni	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug

Die Henne ist das klügste Geschöpf im Tierreich. Sie gackert erst, nachdem das Ei gelegt ist.
Abraham Lincoln

6. - 8.Juli	Festival Automobile, Mulhouse (F)
11. - 15. Juli	Davos Classic 2007
29. Juli	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
19. August	8. US-Car und Harley-Meeting, Flugplatz Mollis (US Car-Club Glarnerland)
16. - 19. August	6. European Elvis Festival Bad Nauheim
22. August	Concours d'elégance Basel, RAID Suisse-Paris, Prologe
23. - 26. August	16. RAID Suisse - Paris
26. August	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
26. August	Internationales Cadillac-Treffen Kremsmünster, Schloss Kremsegg
1. September	16. GP Safenwil (Emil Frey, SDHM)
6. - 9. September	**Cadillac Happiness-Days Tirol, Igls**
9. September	5. US-Car & Motorcycles Treffen, Volketswil (Chevrolet Car Club)
14. - 16. September	ACS Classic Car Challenge (ACS Basel)
21. - 23. September	4. Klausenrennen Memorial (SDHM)
22. - 23. September	Oldtimer-Rennen Steckborn - Eichhölzli (SDHM)
30. September	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug
4. - 7. Oktober	Geneva Classics (SDHM)
28. Oktober	3. Oldtimer Messe St. Gallen
3. November	OTM Zürich



Manche Leute kommen auf dieselbe Weise zu dem Ehrentitel Genie wie der Tausendfüßler zu seinem Namen. Der heißt ja nicht deshalb so, weil er tausend Füße hätte, sondern weil die meisten Leute nicht weiter als bis 14 zählen können.

G. Ch. Lichtenberg

Schau Mama, eine Kühlertemperatur-Anzeige !

von Ed Hellwig
www.edmunds.com/insideline

(aus dem Amerikanischen übersetzt)

Der neue 2008 CTS

Wir erhofften uns viel vom ursprünglichen CTS nach seinem Debut 2002 an der Detroit Autoshow. Beim Fahren zeigte er sich nicht gerade als Sport-Sedan, und das Innere war eine Katastrophe. Aber sein Äusseres war das seit Jahren originellste Design, das aus Detroit kam. Es sah tatsächlich so aus, als ob Cadillac es wieder versuchte.

Mit der zweiten Generation, dem 2008 Cadillac CTS, der an der diesjährigen Detroit Autoshow debutiert, zielt GM daraufhin, im Einsteiger-Segment der sportlichen Viertürer nicht nur zu existieren, sondern zu konkurrenzieren. Der Mittelklassewagen wurde nicht nur herausgeputzt und verfeinert, GM packte auch ein Kraftpaket unter die Haube und fügte das Interieur hinzu, das der Cadillac schon von Anfang an hätte haben sollen.

Ein Hubraum, zwei Leistungsvarianten

Das Basismodell ("Ich bin dabei wegen meines Aussehens") mit dem 2.8-Liter V6 wurde auf den verbrauchs-bewussten Exportmarkt verbannt, so dass alle 2008 Modelle in USA einen anständigen 3.6-Liter V6 erhalten werden. Die Standard-Version ist der gleiche 258 PS Motor, der auch letztes Jahr verwendet wurde, doch kann man ihn nun mit einer 6-Stufen Automatik kombinieren. Das Standard-Getriebe ist immer handgeschaltet, hat 6 Gänge und erhält 2008 einen neuen Schalthebel mit kurzen Wegen.

Wirkliche Neuigkeiten kommen in Gestalt einer Hochleistungs-Version dieses 3.6-Liter V6 daher. Eine Direkteinspritzung verhilft ihm zu 300 PS und 366 Nm Drehmoment bei 4000 Umdrehungen/Minute. Dies mögen V8-ähnliche Zahlen sein, aber angesichts der Tatsache, dass vier seiner Konkurrenten schon mindestens 300 PS bieten, kann der CTS nur gerade mithalten.

Mit der Hochleistungs-Version werden beide Getriebe angeboten, zusammen mit einer

Der Religion ist nur das Heilige wahr, der Philosophie nur das Wahre heilig.

Ludwig Feuerbach

anderen neuen Option – Allradantrieb. Ausgeliehen vom SRX, der auf der gleichen Plattform basiert, verwendet das Allrad-System des CTS ein aktives Übertragungssystem, das mehr Leistung auf die Vorderräder bringt, wenn die Hinterräder die Haftung verlieren. Es wird das Handling nicht so verbessern wie der 'Super-Handling All-Wheel Drive' des Acura, aber es hilft dem CTS, sich besser gegen seine Mitbewerber zu behaupten. Hinterradantrieb wird Standard sein.

Breiter ist besser

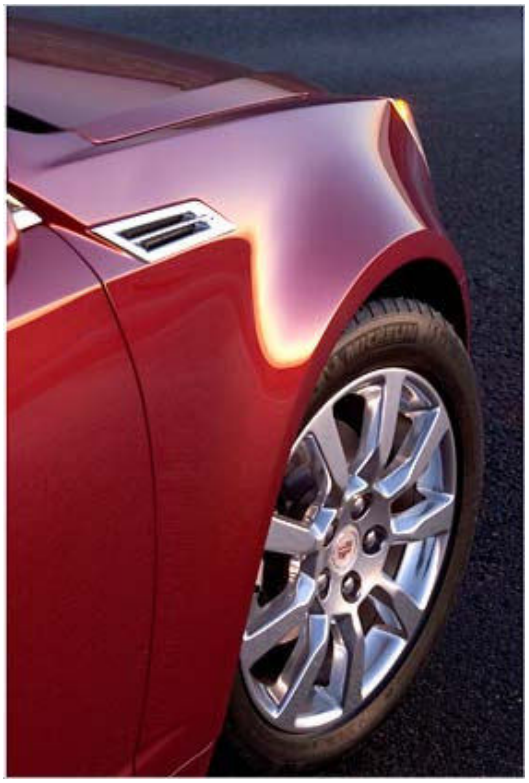
Obwohl der neue CTS auf dem gleichen Chassis wie früher sitzt, leiht er sich eine Seite aus dem Drehbuch des Pontiac, mit um 1.8 Zoll erweiterter Spur vorne und 2 Zoll hinten. Der Radstand bleibt gleich, aber Länge und Höhe des Autos wurde um je 1.5 Zoll erhöht.

Die Gesamtkonzeption der Aufhängung bleibt unverändert. Die Fahrwerksingenieure entwickelten eine neue Geometrie für Vorder- und Hinterachse. Vorne sind die Räder einzeln an Quer- und Längslenkern aufgehängt, hinten kommt eine Mehrlenkerachse zum Einsatz. Die Motoraufhängung verfügt über sechs Aufhängungspunkte, zwei mehr als üblicherweise bei einer Hochleistungslimousine zum Einsatz kommen. Damit soll der CTS besser auf hohe Beladung reagieren und zusätzliche Vibrationen und Schwingungen des Antriebs reduzieren. Cadillac sagt, dass Brems- und Lenksystem vollständig neu seien, aber die Zurückhaltung bezüglich Details lässt uns vermuten, dass kein grosser Unterschied zu den gegenwärtigen Systemen besteht.

17-Zoll-Leichtmetallfelgen mit Allwetter 235/55 Reifen sind Standard. Als Option ist eine Sport-Aufhängung erhältlich, mit 18-Zoll-Felgen und 235/50 Michelin Pilot Sport 2 Reifen.

Kantig und elegant

Anstatt das kontroverse, aber auffällige Design des Original-CTS zu verlassen, machte Cadillac die Kanten etwas weicher und verfeinerte die Details. Das Design des Kühlergrills ist direkt



abgeleitet vom Sixteen, während durch die etwas breitere Karosserie sich die Seitenfenster etwas stärker nach innen neigen. Das wird in der Designersprache “tumblehome” genannt, und ist einer der vielen Bereiche welche der Produktleiter Bob Lutz betonte, als er GM’s neuestes Neuwagen-Design durchsetzte. Ein anderer dieser Schwerpunkte seines Interesses ist eine enge Beziehung zwischen Rädern und Karosserie, und gemäss Cadillac ist der neue CTS auch in dieser Hinsicht verbessert.

Ein luxuriöseres, qualitativ hochstehendes Interieur war eine weitere Priorität auf der Liste der Verbesserungen für den ’08 CTS. Die Designer begannen von Grund auf und gaben diesem CTS ein vollständig anderes Aussehen und Gefühl im Vergleich zum bisherigen Modell. Die grossen Analoganzeigen sind nicht nur leichter abzulesen als früher, sie sehen diesmal auch etwas seriöser aus. Der ursprüngliche CTS hatte nicht einmal eine Temperaturanzeige. Das ’08 Modell hat nicht nur eine, sie hat tatsächlich auch noch Zahlen. Hübsch.

Es gibt auch eine deutliche Verbesserung in der Qualität der verwendeten Materialien. Cadillac sagt, dass die Oberflächen des Oberteils des Armaturenbretts und die Türfüllungen nun von Hand zugeschnitten und genäht würden, was bessere Passform und das Verwenden “französischer” Nähte ermögliche. Wir wissen nicht, was französisches Nähen so speziell macht, aber die Nähte im CTS sehen ziemlich gut aus. Dass Details mehr Beachtung erhielten sieht man auch an der weichen, weissen LED-Beleuchtung der Türgriffe und des Fussraums, etwas das Audi mit grosser Wirkung im A8 einsetzt.

Es war auch Zeit

Dies ist der CTS auf den wir alle hofften, als das

Modell vor fünf Jahren herauskam. Er hat ein High-Tech Triebwerk mit soviel Leistung wie alle anderen in derselben Klasse, eine Auswahl von Hochleistungsgetrieben und einen Innenraum, der den Rest des Pakets nicht in Verlegenheit bringt. Mit Konkurrenten wie dem Acura TL, der BMW 3-er Serie und dem Infini G35 braucht der 2008 Cadillac CTS alle Hilfe die er erhalten kann. Aber wenn er diesen Herbst auf den Markt kommt, wird er sich nicht mehr alleine auf sein Aussehen verlassen müssen, um zu konkurrieren.

Cadillac NEWS

Cadillac streckt den DTS für Chauffeur-Service

von Marty Padgett (www.thecarconnection.com,
27. Nov. 2006)

Die neueste Version des Cadillac DTS Luxus-Sedans hat eine Mission. GM's Luxusmarke hat ihre grösste viertürige Limousine gestreckt, um einen grösseren Anteil am Markt der chauffeur-gefahrenen Fahrzeuge zu bekommen.

Cadillac erwartet, dass die 20cm zusätzlicher Beinfreiheit hinten das Interesse für den DTS bei Betreibern von Limousinen-Services und Chauffeur-Diensten erhöht.

Zusammen mit der grösseren Länge hat der DTS-L das, was Cadillac "VIP Privacy" Rücksitze nennt.

Der DTS-L hat den gleichen 275-PS, V-8, 4.6-Liter Motor wie die Standardausführung.

Er hat ebenfalls Sitzheizung vorne und hinten, adaptive Rücksitze, ferngesteuerten Motorstart, XM, ein DVD-Navigationssystem und ein DVD Unterhaltungssystem hinten.

Langversion des STS: SLS für China

(mh, www.auto-news.de)

Detroit, 16. November 2006 – General Motors gehört zu den westlichen Autoproduzenten, die auf dem wachsenden chinesischen Markt ein gewichtiges Wörtchen mitreden. Im laufenden Jahr verzeichneten die Amerikaner deutliche Zuwächse bei den Verkaufszahlen. Über 640’000 Fahrzeuge der Marken Buick, Chevrolet, Wuling und Cadillac wurden allein in 2006 verkauft.

Um dem Geschmack chinesischer Kunden noch gerechter zu werden, bringt General Motors den Cadillac SLS – eine Langversion des STS – in China auf den Markt. Auf der Messe 'Auto China' in Peking feiert diese Modellvariante vom 18. bis 27. November 2006 ihre Weltpremiere.

Mehr Luxus im Fond

Um genau zehn Zentimeter ist dieser SLS gegenüber dem STS in der Länge gewachsen. Davon profitieren allein die Fondpassagiere mit einem größeren Fußraum. Die Innenausstattung des Stretch-SLS wurde zudem auf die Bedürfnisse einer Chauffeur-Limousine hin optimiert. Angeboten wird der Luxusliner in China in drei Motorisierungen. Es gibt zwei V6-Motoren mit 2,8 und 3,6 Liter Hubraum. Als Top-Motorisierung steht außerdem ein 4,6-Liter-V8-Motor mit 320 PS zur Wahl.

Cadillac SLS, die Langversion des STS

Neuer Vierzylinder-Crossover BRX?

Quelle: www.edmunds.com/insideline
Publiziert am 22.8.2006

DETROIT – Cadillac überlegt sich, ein Vierzylinder-Crossover-Modell für unter 30'000 $ in seine Produktlinie in USA aufzunehmen. Dies offenbar in der Absicht, das untere Ende des Luxus-Segments zu besetzen.

Der General Manager von Cadillac, Jim Taylor, bestätigte gegenüber ‚Inside Line' die Pläne für den Crossover, aber enthüllte nicht viele Details.

„Kunden zählen nicht die Zylinder", sagt Taylor.

Hingegen hat ‚Inside Line' von GM Zulieferern erfahren, dass Cadillac voraussichtlich plant, das neue Crossover Modell Mitte 2009 herauszubringen. Das Auto, intern als BRX bekannt, würde die Grundkonstruktion und Komponenten mit der nächsten Generation des Chevrolet Equinox und Saturn Vue teilen.

Gemäss GM Zulieferern hat Cadillac auch Pläne, gegen Ende 2009 eine aktualisierte Version des kompakten BLS zu bauen und in Nordamerika auf den Markt zu bringen. Das neue Modell soll bezüglich Preis und Grösse unter dem CTS positioniert sein, und soll auf der nächsten Generation der globalen Epsilon Mittelklass-Architektur basieren. Angeblich werden sowohl Front- als auch Allrad-Antrieb angeboten werden, und es soll eine Auswahl von Vierzylinder- und V6-Motoren geboten werden. Der aktuelle BLS, von Saab in Schweden gebaut, wird nur in Europa verkauft.

Taylor erklärte auch, dass der von Cadillac vorgeschlagene V12 Motor, einst vorgesehen für den grossen Escalade, noch immer nicht zur Produktion freigegeben wurde. Dies lässt vermuten, dass dieser Motor möglicherweise aus Gründen des Benzinverbrauchs und aus finanziellen Überlegungen schubladisiert werden muss. Der Zwölfzylinder „ist nicht gestorben", bestätigt Taylor zwar, und sagt, dass er immer noch „höchst wünschenswert" sei, aber bezüglich Budget „schwer zu begründen".

Er fügte hinzu, dass Cadillac zur Zeit mehr an Einsteigerprodukten für den Luxusmarkt interessiert sei, als am sogenannten Prestige Luxus Segment, das immer noch von europäischen Marken wie BMW und Mercedes dominiert wird.

Dennoch erwähnte Taylor, dass ein „Super Sedan" von Cadillac, möglicherweise mit dem V12 Motor und auf die S-Klasse und 7er Serie ausgerichtet, „eine Notwendigkeit" sei, aber die Frage sei „wann wir es tun".

In der Zwischenzeit, so sagte Taylor, plane Cadillac Sport-Pakete für die STS und DTS Limousinen anzubieten, ähnlich wie schon für den SRX und CTS erhältlich. Macho-Felgen und eine aggressivere Front sollen im Aufpreis von etwa 3500$ enthalten sein, der Zeitpunkt der Einführung ist noch nicht bestimmt.

Was das alles bedeutet: Cadillac scheint sich dem unteren Ende des Luxus-Markts zuzuwenden, entgegen den früheren Plänen, das Ultraluxus Segment zu erobern.

Schriftsteller bauen Luftschlösser, Leser wohnen darin, und Verleger ziehen die Miete ein.
Maxim Gorkij

Neues aus Jerry Flints zynischen Tasten

von Jerry Flint

www.thecarconnection.com
(aus dem Amerikanischen übersetzt)

Zu meinen Zeiten in der Armee pflegten sie uns zu sagen: erobert das höher liegende Gelände. Es ist besser, oben auf dem Hügel zu sein und hinunter zu schiessen, als unten zu sitzen und hinaufklettern zu müssen.

Ich denke, dass dies auch im Geschäft mit Luxus-Autos gilt. Um Erfolg zu haben, muss man das höhere Gelände besetzen. Verkaufe den höherpreisigen Luxuswagen mit fortschrittlicher Technik, nicht den billigeren. Mach Dir keine Sorgen, Du könntest teurer sein; schwelge darin!

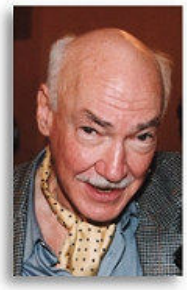
Unser Cadillac vergass diese Lektion vor langer Zeit, wollte grosse Verkaufszahlen, verlor das höher gelegene Gelände an Mercedes, Lexus und BMW, und ist in Tat und Wahrheit kein Luxus-Etikett mehr. Er ist was Buick einst war.

Ich erinnere mich, wie mir vor langer Zeit ein General Motors Manager von seinen Gesprächen mit einem Gewerkschaftsführer in einer jetzt geschlossenen Cadillac-Fabrik erzählte. Der Gewerkschaftsmann sagte dem GM Manager ungefähr folgendes: “Ich hoffe, Sie haben den Preis nicht zu stark erhöht. Ich möchte mir einen neuen leisten können”.

Der GM-Mann sagte mir, er habe sich dabei im Stillen gedacht: “Du unverschämter Kerl *). Es sollte Dir schon grundsätzlich gar nicht möglich sein, einen zu kaufen”.

Cadillac setzte auf grosse Verkaufszahlen anstatt auf Exklusivität. Nun bezahlen sie den Preis.

*) Anm. d. Red.: Hier steht im Originaltext "SOB", ein amerikanischer Kraftausdruck, den ich unseren Lesern nicht zumuten möchte.



Jerry Flint. Man könnte ihn das Enfant Terrible von “The Car Connection” nennen. Aber, um ein altes Wort zu gebrauchen, wenn Jerry Flint spricht, hören die Leute zu. Und mit gutem Grund. Geboren und erzogen in Detroit, diente Mr. Flint eine kurze Zeit im Armee-Informationsdienst in Europa, bevor er zum Wall Street Journal wechselte, wo er von 1958 bis 1967 blieb. Dann arbeitete er bis 1973 als Leiter des Büros der New York Times in Detroit. Schliesslich ging er für die Times als Assistent des nationalen Herausgebers nach New York. Flint verliess 1979 die Times und wechselte zum Forbes Magazin, wo er bis zu seiner Pensionierung 1996 blieb. Es gab nicht wenige Leute welche aufatmeten, als Mr. Flints Pensionierung näherrückte, da sein klarsichtiger und oft scharfer Stil mehr als nur einige automobilistische “Könige” als nackt entlarvte. Aber Mr. Flint war nicht bereit, in den Sonnenuntergang zu fahren, und er bleibt ein aktives Mitglied der automobilistischen Medien – und einer der meistgelesenen Kolumnisten für The Car Connection. Obwohl nicht mehr angestellt, schreibt Mr. Flint die regelmässige Kolumne “Back Seat Driver” für Forbes, dient als beitragender Herausgeber bei CNN/FN, produziert eine monatliche Kolumne für “Ward’s Auto World” und ist Präsident der International Motor Press Association.

Schaut euch den neuen Lexus LS460 oder den Mercedes CLS an. Sie kosten mehr als $70'000. Cadillac ist nicht in dem Bereich, ausser mit einigen der "V"-Modelle. Diese sind Autos mit begrenzter Auflage in Konkurrenz zum AMG und dem S und dem R und all den anderen speziellen 'heissen' Autos.

Es ist traurig aber wahr. Wir schrieben alle über die Wiedergeburt von Cadillac, aber es ist vorbei. Seht, was im Luxus-Bereich geschehen ist. Die Tabelle zeigt die Verkäufe inklusive SUV's. Lincoln ist zum Spass mit aufgeführt, da Ford ihn als Scherz behandelt.

	2006	2005	2004	%
Cadillac	230000	235000	234217	-2 %
Lexus	325000	302895	287927	+13 %
BMW	275000	266200	260079	+6 %
Mercedes	245000	224269	221366	+11 %
Lincoln	118000	123207	139016	-15 %

Die Schätzungen für 2006 können ungenau sein, da die Zahlen des letzten Quartals unbekannt sind und viele neue Luxusmodelle herauskommen. Aber die Richtung ist klar. Die ausländischen Luxusmarken wachsen, und Cadillac stagniert bestenfalls.

Man könnte sagen, dass die Hälfte der verkauften Lexusmodelle "Offroader" sind, im Vergleich zu nur 35% der Cadillacs. Oder dass die 3-er Serie mehr als 40% der BMW-Verkäufe ausmacht, während bei Cadillac nur ein Viertel der verkauften Autos CTS sind. Aber ich stehe zu meiner Aussage. Die Marke hält einen kleineren Anteil der Luxus-Gruppe, und die heutigen Leute mit viel Geld betrachten Cadillac nicht als zur Luxus-Klasse gehörig – mit einer grossen Ausnahme – Escalade SUV's.

Was läuft falsch bei Cadillac?

Zur Hauptsache ist das Design von Cadillac im Vergleich zur Konkurrenz langweilig. Der Escalade ist die grosse Ausnahme, ein herausragendes Design, das wegweisend hätte sein müssen und zeigte, dass Cadillac Design aufsehenerregend sein muss, um Kunden zurückzugewinnen. Der CTS mit seinen scharfen Kanten war ebenfalls erfolgreich. Aber die neuen Modelle wurden gemacht um zu gefallen – aber wem? Sogar Bankiers wollen neuerdings einen Lexus. Stellen Sie sich vor, für einige Zeit eliminierten General Motors Bürokraten sogar Cadillac's eigenes Styling Studio. Das ist Pennies sparen und gleichzeitig Dollars wegwerfen. Es gab ein einziges aufregendes Cadillac Design: den Sixteen. Natürlich bauen sie ihn nicht.

Der Escalade und der CTS waren erfolgreich. Aber das ist alles. Vom SRX SUV werden ungefähr 20'000 pro Jahr verkauft, der STS Sedan mit Hinterradantrieb fällt auf 25'000 Einheiten zurück. Das ist für mich ein Misserfolg. Der DTS, ehemals DeVille, verkauft sich zu etwa 65'000 Stück pro Jahr, annähernd gleich wie der DeVille. Der Escalade kommt dieses Jahr neu heraus und ist eine Klasse für sich. Ein neuer CTS ist angekündigt, aber er wird bestimmt nur den Erfolg des jetzigen Modells erreichen.

Cadillac hat es verpasst, eine ernstzunehmende grosse Limousine mit Hinterradantrieb zu bauen. Sie hatten Erfolg mit dem CTS, aber das ist kein grosses Auto. Cadillac hat zwei grössere Modelle, den DTS mit Frontantrieb und den STS, der nicht wirklich gross ist. Was not tut, ist ein grosses Auto mit Hinterradantrieb und einem atemberaubenden Aussehen. Ein Modell, nicht zwei. Aber GM ist nicht Willens zu investieren. Es ist eine Tatsache, dass sich Cadillac nie von der GM Entscheidung, auf Frontantrieb zu wechseln, erholt hat. Ein Fehler, der noch korrigiert werden müsste.

Ich tadle die GM Manager nicht. Sie taten das Beste, das sie konnten. GM's Top-Management war einfach nicht bereit, eine richtige Division zu gründen und deren Leitern genügend Geld und Macht zur Verfügung zu stellen, um mit Lexus, Mercedes und BMW konkurrieren zu können. Sie gingen den Weg nur halb, und bei weitem nicht weit genug. Wir haben immer noch Cadillacs mit Viergang-Automatikgetrieben.

Es ist traurig, dass Cadillac durchaus etwas Schlagkraft hatte mit dem Escalade und CTS.

Aber der Moment ist vorbei, und die Division scheint noch weiter hinter die führenden Anbieter zurückzufallen. Der Luxus-Markt wächst weiter, aber leider bekommt Cadillac von diesem Wachstum nichts mit.

Wie John Greenleaf Whittier schrieb:

Von allen traurigen Worten, gesprochen oder geschrieben, sind die traurigsten "es hätte sein können".

Der neue Cadillac BLS – Sportliche Erweiterung der Mittelklasse-Linie von Cadillac

Text und Bilder: GM

Der neue Cadillac BLS Sport erweitert das Angebot in der BLS Modellserie. Das neue Modell bringt ein sportliches Element in die Serie, welche speziell für die Anforderungen des europäischen und anderer internationaler Märkte entwickelt wurde.

Der 2007 Cadillac BLS Sport erhält 18-Zoll Felgen und ein tiefergelegtes Sportfahrwerk mit MacPherson Vorderachse und Vierfachaufhängung hinten. Die Anpassungen des Chassis ermöglichen ein dynamisches Fahrverhalten ohne Einbussen beim Komfort. Sie sind darauf ausgerichtet, die Vorteile der kraftvollen Motoren voll zu nutzen, und die hohe Leistung zu erbringen,

welche die Kunden von Cadillac erwarten.

Im Innenraum des BLS Sport fällt die Verwendung von Aluminium-Akzenten anstelle von Holz auf, sowie die Rundinstrumente mit weissen Zahlen und roten Zeigern auf schwarzem Hintergrund. Das Lederlenkrad mit drei Speichen und eine Analog-Uhr sind Standard. Als Option sind Ledersitze erhältlich.

Zwei 2.0 Liter Benzinmotoren mit Turbolader bieten entweder 129kW (175 PS) oder 154kW (210 PS), und das 2.8 Liter V6 Aggregat liefert 188kW (255 PS). Wie für die anderen BLS Modelle wird auch ein 110kW (150 PS) Common Rail Turbodiesel mit wartungsfreiem Partikelfilter angeboten.

Bei allen Varianten kann gewählt werden zwischen einem manuellen 6-Gang Getriebe oder einer 6-Stufen-Automatik mit zuschaltbarem Sport-Modus, welcher ein sportlicheres Schaltverhalten ermöglicht.

Die optionalen Informations- und Unterhaltungssysteme umfassen ein hochqualitatives Bose-Audiosystem, ein DVD Navigationssystem mit Touchscreen und ein Mobiltelefonsystem mit Bluetooth, Freisprecheinrichtung und Bedienung am Lenkrad.

Der Cadillac BLS Sport kommt im Januar 2007 auf den Markt. Er ist mit dem 175-PS-Benziner ab 32'950 Euro erhältlich. Mit Automatikschaltung beginnen die Preise bei 34'910 Euro.

Cadillac erwägt neue Auto-Serie

von Paul A. Eisenstein

(www.thecarconnection.com, 2006-11-29)

General Motors Flaggschiff, die Luxusmarke Cadillac, könnte mit einer breiten neuen Auswahl an Produkten herauskommen, erwähnte General Manager Jim Taylor gegenüber TheCarConnection.com. Er sagte, dass GM's Design-Abteilung eine Anzahl Prototypen von Crossovers, Coupés, Kombis und Sportwagen entwickelt habe. Er warnte aber, dass "die Frage sei, woher man das Geld bekommen solle", um die verschiedenen Produkte zur Marktreife zu bringen. Mit Ausnahme eines zweiten Crossover/SUV, unter dem aktuellen SRX positioniert, habe bisher keiner der Prototypen "einen vom GM Verwaltungsrat ausgestellten Check", erklärte Taylor. Es gebe soviele verschiedene Alternativen, dass die Leute sich schwer täten, zu entscheiden welches Produkt für Cadillac am sinnvollsten wäre. Wenn man fünf Jahre vorausschaue, meinte Taylor, wäre "die offensichtlichste" und notwendige Erweiterung für Cadillac ein grosser Sedan als Flaggschiff, um gegenüber Konkurrenten wie der BMW 7er Serie, oder der S-Klasse von Mercedes Benz erfolgreich zu sein. (*Anm. d. Red.:* Hat er wohl die Kolumne von Jerry Flint gelesen?). Dieser würde keine grossen Verkaufszahlen generieren, mindestens nicht di-

rekt, jedoch würde ein sorgfältig gemachtes Produkt “das Image etablieren”, das helfen könnte, die günstigeren Cadillac Modelle besser zu verkaufen, erklärte der Manager. Laut Analysten fragmentiert der Luxusmarkt, eine Erkenntnis auf welche die führenden Anbieter im Segment wie Mercedes mit Modellen reagieren wie dem R-Klasse Sport-Tourer und dem coupé-ähnlichen CLS. Taylor bestätigt, dass Cadillac diesem Trend folgen muss, um nicht zu riskieren, zurückgelassen zu werden.

Cadillac Happiness Days Tour 2006

von Fredy Ursprung

Die Cadillac Happiness Days Tour 2006 im Tirol war eine grossartige Veranstaltung. Auch wenn das Wetter nicht immer mitgespielt hat, kamen alle Teilnehmer auf ihre Kosten. Das Hotel war fabelhaft und liess auch für den verwöhnten Wellnessliebhaber keine Wünsche offen.

Die Ausflüge waren von Herrn Tunner und seinem Team perfekt organisiert und wurden sogar von der Polizei eskortiert, die rote Ampeln oder Kreuzungen abgesperrt hat.

Der Höhepunkt war die Besichtigung der fantastischen Ausstellung Kristallwelten von Swarovski, die allen Teilnehmern unvergesslich bleiben wird.

Die Verpflegung am Mittag war sehr gut und fand immer in schönen alten Gastronomiebetrieben statt. Die Abendessen mit musikalischer Begleitung und anschliessendem Tanz glichen eher einem Galadinner als einem Abendessen. Das gemütliche Beisammensein dauerte bis weit nach Mitternacht.

Zum Abschluss am Sonntag konnte jeder noch einige professionelle Photos des Ausflugs erstehen und bekam zur Verabschiedung ein kleines Präsent.

Diese Cadillac Happiness Days finden vom 6. bis 9. September 2007 wieder statt, und zwar in Igls in der Nähe von Innsbruck. Ich kann jedem, der Zeit und Lust hat, nur empfehlen an diesem Anlass teilzunehmen und einige unvergessliche Cadillac-Tage im Tirol zu erleben.

Pressetext

von P. Tunner

Ein Dutzend Cadillac Besitzer aus Deutschland, der Schweiz und Österreich trafen sich von 10.-13. August 2006 im herrlichen Hotel Sonne in Kirchberg in Tirol. Trotz schlechtester Wetterprognosen hatten diese ihr Kommen sicherlich nicht bereut. Der erste Abend wurde bei hervorragender Country-Musik und ausgezeichnetem Essen verbracht.

Entgegen aller Vorhersagen fuhr der Konvoi, begleitet von 2 Motorrädern der Innsbrucker Polizei bei strahlendem Sonnenschein und offenem Verdeck über Hochfilzen in die „Porsche-Zentrale“ Zell am See im Salzburgerland. Nach Besuch des Bauernmarktes gab es beim Steinerwirt ein exzellentes Mittagessen. Um 15 Uhr erfolgte die Weiterfahrt nach einem kurzen Regenschauer wiederum bei herrlichem Wetter über den Pass Thurn und Kitzbühel zurück ins Hotel nach Kirchberg. Einladende Tanzmusik und ein ausgezeichnetes Galadiner waren die Highlights am Freitag-Abend.

Am Samstag fuhr die Kolonne dann in die bekannten Swarovski Kristallwelten nach Watten. Nach einer Führung durch diese einmalige Sehenswürdigkeit ging es in das benachbar-

te Fiecht bei Schwaz zum Mittagessen im Klostergasthaus. Der Samstag abend war gekennzeichnet durch den Auftritt der bekannten mexikanischen Band „Los Mariachis del Mariachi", und die Cadillac-Familie tagte und dinierte bis in den frühen Morgen.

Der sonntägliche Frühschoppen mit Verabschiedung und Überreichung der Erinnerungsgeschenke an die Teilnehmer fand wieder bei herrlichem Wetter und blauem Himmel statt, sodass die Rückreise für alle sicherlich keine Probleme brachte.

"Cadillac Happiness Days Tour":
Mit 12 Edelkarossen quer durch das schöne Tirol

(Zeitungsnotiz)

Kleine, aber feine Gruppe von Autoliebhabern

Das macht ihm so schnell keiner nach! Peter Tunner, Organisator der besten Autotouren (von Oldtimern über Rolls Royce bis zu Ferrari) quer durchs ganze Land, ließ sich diesmal für die Liebhaber der amerikanischen Edelkarosseriemarke "Cadillac" eine tolle Tour einfallen. Eingekehrt wurde dabei auch in den funkelnden Kristallwelten in Wattens. Empfangen von Manager Stefan Brix, der selbst stolzer Besitzer eines der amerikanischen "Schmuckstücke" ist, wurden die Autoliebhaber dann zur Führung durch den "glitzernden Riesen" gebracht.

Dalia

Cadillac-Happy-Days-Organisator Peter Tunner mit Stefan Brix (r, Kristallwelten)

Cadillac

Scene photographed in Christian Dior's Paris Salon expressly for Cadillac by Cecil Beaton.

Styling the Whole World Admires !

We doubt seriously that any other automotive design ever inspired such deep or such widespread admiration as that of the 1955 Cadillac.

Let the car appear on any highway in the world—even among people who have never before seen its familiar silhouette or heard its famous name—and it will be recognized instantly as the "car of cars."

And, of course, the way a Cadillac *looks* is an authentic reflection of what a Cadillac *is* and *does*.

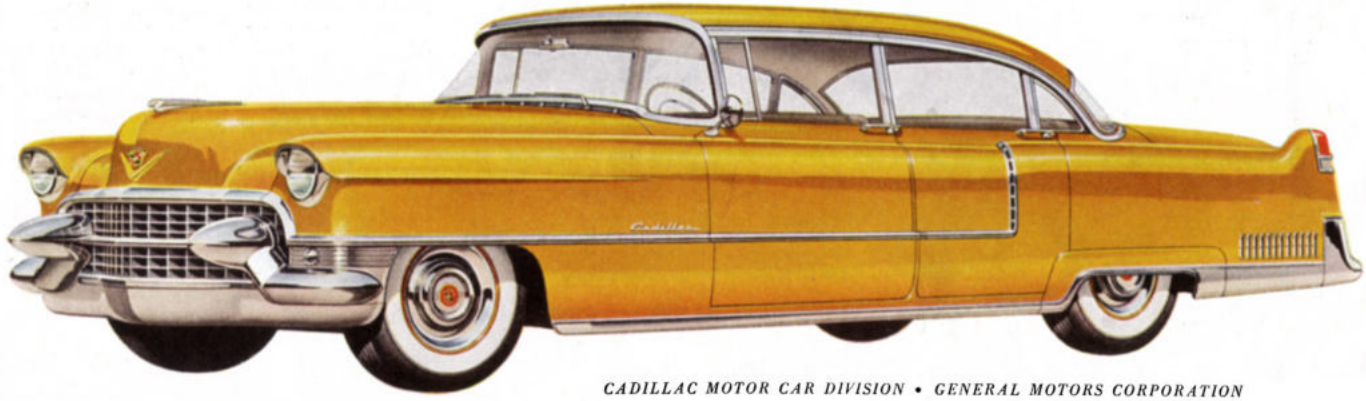
Its great beauty, for instance, faithfully foretells the deep feeling of pride and satisfaction that comes to its owner every time he takes the wheel.

Its careful craftsmanship is clearly indicative of the car's dependability and economy of upkeep.

And its graceful, scientific styling accurately reflects the car's smoothness of ride . . . with an absolute minimum of resistance from wind and road.

We suggest that you visit your Cadillac dealer today for a close personal inspection of this remarkable Cadillac styling . . . and to see what it means in terms of motoring pleasure and satisfaction.

He'll be most happy to give you the keys . . . and the car . . . and the surprising facts that make this the *perfect* time to move up to Cadillac.



CADILLAC MOTOR CAR DIVISION • GENERAL MOTORS CORPORATION