DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Cadillac Club of Switzerland

Ausgabe Nr. 2/08 (November 2008)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum
Seite 2	Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort
Seite 3	Veranstaltungskalender
Seite 4	23. Generalversammlung
Seite 8	Freundschaftstreffen mit dem CCCD in Lörrach
Seite 15	26. American Live Oensingen
Seite 21	1. Ausfahrt: Muri, Senag
Seite 27	2. Ausfahrt: Mauensee
Seite 31	General Pattons Cadillac
Seite 37	2. Grand European Speyer

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@gmx.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

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. 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

Unser Titelbild

1960 Eldorado Biarritz

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Albicker Georges, 8903 Birmensdorf	Fleetwood '95
Schenk Peter, 8865 Gossau	Fleetwood Brougham '66
Kälin Daniel, 4612 Wangen	DeVille Concours '97
Siebert Alain, FR - 77400 Pomponne	DeVille Conver. '60
Kaub Marceau, 2016 Cortaillod	Fleetwood Brougham '82
Spörri Guido H., 8594 Güttingen	DTS '07 + XLR-V '08
Senag R. Senn, 5627 Besenbüren	CTS '08
Surer Manuel, 6312 Steinhausen	Deville Sedan '90
Tunner Peter, A - 6020 Innsbruck	
Landauer Harald, 9442 Berneck	Park Avenue '63
Paril Dagmar, 6403 Küssnacht	BLS '09
Moormann Arvid, 3707 Därligen	Series 62 '59
Bochy Bernard, 1963 Vétroz	DeVille Fleetwood '92

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Schon wieder neigt sich das Jahr dem Ende zu, und wir können auf eine ereignisreiche Zeit zurückblicken und vorallem auch auf viele schöne und bereichernde Ausfahrten mit unseren Cadillacs. Da die letzte Ausgabe des DRIVE-IN schon lange zurückliegt, ist dieses Heft nun einiges dicker geworden. So umfangreich, dass die Berichte über Antonios zweitägigen Ausflug ins Tessin und über die Cadillac Happiness Days in Tirol nicht mehr Platz fanden. Sie werden in der nächsten Ausgabe gebührend gewürdigt werden.

Zum Abschluss der Saison treffen wir uns wie jedes Jahr am ersten Samstag im Dezember zum Chlaushock im Ochsen in Lützelflüh, organisiert von Beat und Vreni Thomann. Dieses Jahr also am 6. Dezember. Anmeldungen sind noch möglich, am Besten rufen Sie Beat direkt an (Tel. 062-398-24-48). Details finden Sie auf unserer Web-Site.

Diese Auflage enthält auch einen Prospekt von 'That Suits' und auf der Rückseite ein Inserat von Anex Jenni & Partner. Bitte beachten Sie die Angebote dieser Firmen, die uns gesponsort haben, und die für CCS-Mitglieder spezielle Konditionen anbieten.

Ich hoffe, dass das neue Jahr trotz Finanzkrise, drohendem Konkurs von GM und Rezession wiederum ein erfreuliches Cadillac-Club Jahr wird.

Falls ich Sie am Chlaushock nicht treffe, wünsche ich Ihnen und Ihrer Familie jetzt schon schöne und geruhsame Festtage und alles Gute zum Jahreswechsel.

Ihr DRIVE-IN Redaktor
Kurt Schellenberg

Eigene Veranstaltungen

6. Dezember	Chlaushock Restaurant Ochsen in Lützelflüh

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

zur Zeit liegt der Kalender für 2009 noch nicht vor

23. Generalversammlung Schloss Altishofen (16. März)

Wie jedes Jahr kamen unsere Mitglieder zahlreich ins Schloss Altishofen, um im stilvollen Rittersaal an der GV teilzunehmen.

Und natürlich freuten sich alle nicht nur auf die GV, sondern auch auf das opulente Buffet, das auch diesmal vom Partyservice Meyer hervorragend präsentiert wurde.

Nach der langen Winterpause freute man sich speziell darauf, alte Bekannte und gute Freunde wiederzusehen.

Jung und alt erfreute sich an gutem Essen und anregenden Gesprächen.

Eine weitere Attraktion war ausserdem der Clubartikel-Verkauf, der von unserem Kassier Emmanuel mit kräftiger Mithilfe seiner Frau Barbara erfolgreich durchgeführt wurde. Es gab einige Schnäppchen aus älteren Beständen zu entdecken, und man konnte sich wieder mit einem neuen Vorrat an Kugelschreibern oder Badetüchern eindecken (übrigens eine gute Geschenkidee).

Der Wein aus Eigenkelterung unseres Kassiers war auch in diesem Jahrgang ausgezeichnet und erfreute sich regen Zuspruchs.

Pech für die Fahrer, die natürlich nach zwei bis drei Gläschen Zurückhaltung üben mussten.

Neben all diesen Attraktionen und Genüssen wurde, last but not least, auch noch die Generalversammlung durchgeführt, deren Traktanden und Geschäfte unter Leitung unseres Präsidenten zügig abgehandelt wurden.

Natürlich durfte auch ein kultureller Beitrag nicht fehlen. Das virtuose Handharmonika-Spiel und die leidenschaftlich vorgetragenen Lieder verführte auch zu einem Tänzchen (allerdings nur bei unserer jüngsten Teilnehmerin).

Die Crew des Partyservice leistete auch dieses Jahr hervorragende Dienste, was von unserem Präsidenten auch gebührend verdankt wurde.

Freundschaftstreffen mit dem CCCD in Lörrach (13. April)

Das jährliche Oldtimertreffen Oldierama in Lörrach inspirierte Burkhard Briessmann, Redaktor des "Standard", Cluborgan des deutschen Cadillacclubs, zur spontanen Idee eines Freundschafttreffens unserer beiden Clubs. Er schrieb darüber einen so ausgezeichneten Bericht im *Standard*, dass ich diesen unseren Lesern (in etwas gekürzter Version) nicht vorenthalten möchte.

Es war eine spontane Idee, vielleicht geboren in der Kühle, die eine Januarnacht des Jahres 2008 nun einmal so auszeichnet. Draußen ist es kalt. Man jagt bei so einem Wetter nicht einmal seinen Hund vor die Tür, wenn drinnen das Prasseln des Kaminfeuers vom erotisierenden Knistern des frisch ins Glas gekippten Eises vom Bourbon übertönt wird und unser winterkaltes Herz an das Abkühlgeräusch eines Cadillac-V8 erinnert. Beim abendlichen Check der Emails fällt mir - wie immer - Sigrids perfekte Zuarbeit auf, denn der Veranstaltungskalender für die so ferne heiße Zeit liegt im Email-Postfach. Und da bleibt der Blick an einem Namen hängen: Lörrach, OLDIERAMA, das klingt nach Schweizerischem Süden, obwohl es noch wenige Meter diesseits der Grenze liegt.

Erinnerungen steigen auf. Nein - es sind keine Erinnerungen, sondern nur Assoziationen. Denn ich denke an Max Diener, den Freund, den ich nur über die digitale Nabelschnur kenne, die uns Blattmacher und ehrenamtlich Clubschaffende so verbindet. Selbstverständlich haben wir Kontakt, so herzlich wie er auf elektronischem Wege nur sein kann, und auch die Bilder des von ihm in seiner Funktion als Sekretär verteilten und von dem "Redaktor" Kurt Schellenberg - wie mein Kollege in der Schweiz heißt - verantworteten Titel schafften einen Anreiz.

Deshalb eine spontane Mail an Max, ob wir nicht einmal - das erste Mal - ein Treffen verabreden könnten, das der Freundschaft zwischen unseren beiden Clubs lebendigen Ausdruck verleihen könnte. Und Max sagte spontan ja. Als Folge dessen befaßten sich die Präsidien beider Clubs noch im Januar mit dem Thema, und von beiden kam das "Go"!

Da wir eigentlich allen Terminplänen zuwider zu einem viel zu späten Zeitpunkt begannen, war gar nicht so sicher ob überhaupt etwas "zusammengehen" würde, zumal die Mobilisierung unserer CCCD-Clubkameraden mit einem Anfahrtsweg von deutlich mehreren hundert Kilometern einen Problemfaktor darstellt.

Die Organisation klappte jedenfalls schon einmal perfekt. Denn während ich mich um die Veranstalter der RegioMesse Lörrach und der OLDIERAMA kümmerte, hatte Max Diener sofort einen heißen Tip für die kulinarische Seite und organisierte das Essen in Bad Bubendorf. Damit war zumindest der äußere Rahmen in trockenen Tüchern. (….)

Lörrach, ein Punkt auf der Landkarte, fast der "southernmost point" unseres Landes, ein Vorort von Basel. Die Region nennt sich die „Toscana Deutschlands", und wenn wir den Abgleich mit der Wetterkarte machen, wird klar warum. Denn im Oberrheintal sind Frühling und Sommer wesentlich wärmer als fast überall im Land. Beste Cruisingbedingungen also, und wegen der Dreiländer-Schnittstelle mit der Schweiz und Frankreich kann man (Freß-)Lust und Laune ganz danach orientieren, was man gerade zu goutieren wünscht. Am Samstag hatte bereits eine gemeinsame Ausfahrt aller angemeldeten Teilnehmer ins Markgräfler Land stattgefunden, und unsere Clubkameraden Ron-ny und Herbert mit ihrem 80er Eldorado sind davon so begeistert, daß sie dem Veranstalter ihr Kommen bereits für 2009 zugesagt haben.

Wir konzentrieren uns auf das Treffen mit unseren Schweizer Freunden und nähern uns dem Messegelände, das aus zwei Abteilungen besteht. Das eigentliche Messegelände beherbergt die Regio-Messe von Lörrach, die allein schon eine Runde wert ist und der Vielfalt des regionalen Angebotes Ausdruck gibt. Leider ist für uns diesmal der "Messeteil" sehr reduziert, denn wir konzentrieren uns auf den zweiten Teil des Geländes, das sogenannte "Lauffenmühle"-Areal. Es handelt sich um Fabrikgebäude eines Unternehmens

gleichen Namens, die mit ihrem Klinkermauerwerk den Charme der Industrie der 50er Jahre versprühen und es mit ihrer Architektur, die einer Modelleisenbahnlandschaft zu entstammen scheint, plausibel machen, daß nicht unweit von hier in Gütenbach im Schwarzwald die bekannten Faller-Modelleisenbahngebäude produziert werden. Vor der Zufahrt auf das Gelände stehen allerdings noch die Einlaßkontrollen, und hier stoßen als erstes unsere Schweizer Freunde auf etwas Widerstand und Unglauben, als sie mit ihren teilweise noch jungen Autos einfahren wollen. Doch das klärt sich schnellstens auf, da der Großteil der Helfer bei der Einweisung instruiert ist, daß Cadillacs auch dann reindürfen wenn sie nicht drei Jahrzehnte zurückgelegt haben.

Und die Organisation klappt dank der rührigen und aufmerksamen Vorbereitung des ACV auch sonst perfekt. Für uns ist eine eigene Reihe ganz in der Nähe des Festzeltes abgesteckt, und die Ordner halten diese - mit einer Ausnahme auf die wir nachher noch kommen - für unsere Cadillacs und auch andere US-Cars, denen wir freilich die Mitbenutzung nicht verbieten, für uns bereit. So können wir ohne große Suche unsere Schweizer Freunde treffen, und es ist immer wieder ein spannender Moment, wenn man auf Menschen trifft, die man bisher nur per Telephon oder Email gekannt hat. Denn der persönliche Eindruck ist oft ein anderer als die Vorstellung, die man sich aus der Ferne gedanklich eingerichtet hat. Dieses Kennenlernen auf einen zweiten Blick fördert aber hier nur Positivstes zutage: unsere Schweizer Freunde sind uns ohne Ausnahme vom ersten Moment an sympathisch, und es entwickeln sich aus dem Stand heraus interessante und herzliche Gespräche, die absolut nicht auf "Benzin" beschränkt sind.

Vielleicht verdanken wir dies der Tatsache, daß der Besitz eines Cadillac über alle Ländergrenzen hinweg etwas Besonderes ist, das über den bloßen Betrieb eines Autos hinausgeht. Cadillac verkörpert eine positive, dem Leben zugewandte Grundeinstellung, die mit Toleranz und Großzügigkeit gegenüber anderen verbunden ist und deshalb alle Voraussetzungen für gute Freundschaft mitbringt. Und so hat man selbst bei der ersten Auflage dieses Freundschaftstreffens eigentlich den Eindruck, man kenne sich schon seit langem.

So wird es ein fröhlicher Umtrunk mit Crémant de la Loire, und auch "bleifreier" Sekt wird angeboten, womit an eine perfekte Organisation gedacht werden

kann, die mit dem Namen des Überraschungsgastes bei diesem Treffen synonym ist: Sigrid Hofmann ist zusammen mit Günter und Denise kurzentschlossen mit dem bleifreien Sprit aus Groß-Gerau angereist, und damit hat die Veranstaltung auch vonseiten des CCCD einen offiziellen Charakter erhalten.

Es folgt das gegenseitige Beschnuppern der mitgebrachten Fahrzeuge, und hier zeigen sich unsere Schweizer Freunde von der besten Seite: Exzellent gepflegte Autos und eine Bandbreite, die auch die Zeitlosigkeit des Themas Cadillac widerspiegelt.

Für die Kenner der 80er Jahre ein besonderer Lekkerbissen: der 87er deVille von Ruedi Hunziker. Dieses Auto verfügt über das betont ziselierte Design, welches das von GM 1985 eingeleitete dramatische Downsizing auch optisch widerspiegeln sollte. Eine klare mit scharfen Kanten verbundene Formensprache, die aber durch die Gestaltung der Heckleuchten dezidiert flossig bleibt, macht den deVille dieser Baujahre zu einem heute selten gewordenen Auto, denn damals Mitte der 80er Jahre wollten die europäischen Käufer diese Verkleinerung der Autos nicht mitma-

chen. Auch in den USA findet man diese Bauform der Jahre 1985 bis 1987 kaum noch.

Schmuckstücke auch die neueren Cadillacs: Max Dieners 90er Seville in weiß mit der dazu passenden Traumkombination innen in bordeauxrotem Leder und Rolf Schweglers 2005er Seville STS mit NorthStar-V8. Autos wie aus dem Showroom, gut passend zum 92er Fleetwood der Hofmann-Family.

Doch auch Oldtimer-Fans kamen angesichts der schweizerisch-deutschen Phalanx auf ihre Kosten.

Denn ein 58er Eldorado Biarritz ist auf jeder Oldtimer-Show ein Publikumsmagnet, noch dazu wenn er in der klassischen Farbkombination rot-weiß gehalten ist. Unser schweizerischer Kamerad Heinz Simonet achtet jedoch nicht nur beim pokalgekrönten Auto selbst auf Perfektion: Die Accessoires, die er mit Drive-In-Servierbrett, zeitgenössischen Verpackungs- und Eß-Utensilien und farbabgestimmten Fußmatten ohnehin schon aufwendig drapierte, wurden durch ein feature der Extraklasse ergänzt, welches nicht nur der Optik diente. Denn beim Betrachten des Autos fühlte man sich schon deshalb in die 50er Jahre zurückversetzt, weil auch der Sound stimmte. Und dieser Sound kam aus einer originalen Autokino-Beschallung mit Standsäule und stilecht in der Fahrertür eingehängter Lautsprecherbox. Es ist erstaunlich, welchen atmosphärischen Glamour so ein cineastisches Relikt erzeugt. Und das Ganze ist natürlich auch noch mit einem technischen Gag verbunden. Denn der Sound kommt aus moderner Quelle: Im Herzen der Standsäule befindet sich ein Steckanschluß, in dem von außen unsichtbar ein moderner MP3-Player eingeklinkt werden kann! Auf diese Weise kann ein ganzer Ausstellungstag vergehen, ohne daß man ein Stück zweimal hören muß. Viele Gesprächsthemen also, und das fachkundige Publikum setzt natürlich zum kollektiven Haubentauchen an, wenn die Motorhaube den Blick auf den V8 freigibt. Dabei stellt sich die nicht ganz so dumme Frage, warum die Reihe der drei Vergaser auf einem V8 sitzt, obwohl die Zahlenlogik eigentlich entweder 4 Vergaser oder 6 Zylinder erwarten ließe.

Der zweite echt klassische Cadillac war der 53er des "Drive-In"-Redaktors Kurt Schellenberg. Und hier machten wir den ganz besonderen Praxistest. Denn wer die so kunstvoll gewundenen Rundungen dieses Autos betrachtet, der möchte nicht für möglich halten, daß hier eine ebene Fläche zur Verfügung steht, die ein Cremant-Glas halten könnte. Kurt ist mit seinem Auto vertraut und kennt die Stelle, die sich zukünftig alle 53er-Besitzer ganz sicher merken werden, denn das Ausstellen eines Fahrzeuges bei einem Treffen macht durstig, und wir kennen alle den Krampf in der Hand, wenn man stundenlang sein Glas balancieren muß. Unsere Foto-Dokumentation hilft, den "G-Punkt" (was hier selbstverständlich für den "Glasaufsetz-Punkt" steht) des 53ers zu finden. Vielleicht sollten wir einmal alle den Check auch bei anderen Cadillac-Baujahren machen, damit dieser kommunikationsfördernde Tip nicht nur die Besitzer eines Baujahres erfreuen kann...

Vonseiten des CCCD erschien neben Sigrids stets ladenneuem 92er Fleetwood der 80er Eldorado von Herbert Schlegel und Ronny Burkhardt. Dunkelblau innen und außen, wohl der ausgewogenste Eldorado der jemals gebaut wurde, seit dem Erscheinen des Modells 1979 ein Klassiker.

Es entwickelte sich somit von Anfang an beste Laune, und damit war gelebte Freundschaft als Ziel dieses Treffens von Anfang an erreicht. Die Atmosphäre war auch vonseiten des Veranstalters außerordentlich positiv, und wir sollten im Hinblick auf künftige

Veranstaltungen Lörrach und die OLDIERAMA absolut im Blick behalten.

Denn sowohl der Geschäftsführer der Messe Lörrach als auch der in Zusammenarbeit mit der Messe für die Oldierama verantwortliche Herr Grether vom Oldtimerclub ACV haben uns - obwohl wir spontan, ohne sichere Teilnehmerzahl und damit völlig außerhalb der Organisation unser Feundschaftstreffen angekündigt hatten - in hervorragender Weise unterstützt und eine absolut nicht selbstverständliche Behandlung mit Platzreservierung angedeihen lassen, obwohl wir weder am Samstag präsent waren noch am Sonntag aufgrund unseres knappen Zeitplans bis zur Verleihung der Pokale bleiben konnten. Und diese Unterstützung ist keineswegs selbstverständlich, denn die OLDIERAMA war auch von den nicht zu unseren Clubs gehörenden Fahrzeugen her hochkarätig und

sehr zahlreich besetzt. Wir erhielten trotzdem das Angebot, auch 2009 teilzunehmen und jede Unterstützung seitens der Veranstalter in Anspruch nehmen zu können. Dieses Angebot hat Substanz, insbesondere weil die die Messe Lörrach und der ACV sowohl interessante Übernachtungsmöglichkeiten organisieren als auch eine Ausfahrt der Sonderklasse wie sie dieser landschaftlich und von der Mentalität ihrer Bewohner her reizvollen Gegend entspricht. Bei dieser geradezu idealen Ausgangskonstellation sollte für die künftige Planung wirklich ernsthaft überlegt werden, ob man mit der OLDIERAMA nicht eine Art Frühjahrklassiker unserer beiden Cadillac-Clubs einrichtet. Denn soviel an Support wie wir hier bekommen, können wir andernorts lange suchen. Außerdem ist der Termin in der Sonnenecke Deutschlands vom Wetter her deutlich besser als in jeder anderen Region, und wir alle wissen wie gern wir die Saison eröffnen, wenn Auto und Wetter stimmen.

Wie nachhaltig wir unterstützt wurden, wird auch aus einem eher kuriosen Vorgang deutlich. Denn unsere Reihe war fest für unsere Clubs gebucht, und es war - da genügend Platz zur Verfügung stand - für uns ein "nobile officium" daß wir anderen US-Cars wie einem Impala SS aus den 60ern Platz in unserer Reihe gewährten.

Dann kam einer, der definitiv nicht ins US-Car-Raster paßte: Denn der orangefarbene Fließheck-VW-Passat aus den 70er Jahren mit seinem Mangel an Hubraum, Außenlänge, Komfort und Ausstattung ist zwar verglichen mit heutigen Fahrzeugen dieser Marke ein Schmuckstück, aber zwischen unseren Autos macht er einfach wenig her, zumal zur gleichen Zeit ein atemberaubender 59er Olds EightyEight den Oldsmobile-Anteil unserer Riege um 100 % erhöht hätte, wenn - ja wenn nicht das orangene Etwas mit seinen kümmerlichen Schwarzwand-Reifchen ganz eifrig den letzten freien Platz in unserer Reihe erobert hätte.

Die folgenden Szenen waren possierlich, denn die Ordner versuchten dem Passat-Piloten klarzuma-

chen, daß es sich hier um eine US-Car-Reihe handelte in die er schlecht hineinpaßte. Doch dieser Fahrzeugeigner scheint auch mit seiner Persönlichkeitsstruktur sehr stark dem Gartenzwerg-Image zu entsprechen, das viele seinem Auto früher zugeordnet haben. Er führte einen erbitterten Kampf um seinen Platz an der Sonne und räumte erst nach einer Viertelstunde an Diskussionen schließlich doch das Feld. Es ist bewundernswert daß die Ordner hier nicht den Weg des geringsten Widerstands wählten, sondern wirklich unsere Interessen vertreten haben und dafür sorgten, daß gleich und gleich beisammenblieb. Dies zeigt, daß der Manager der Messe Lörrach und der ACV hier keine hohlen Versprechungen machen, sondern durchsetzen was vereinbart ist.

Es wäre zu verlockend gewesen, noch länger in Lörrach zu verweilen und vor allem auch die interessante und von einem weit überdurchschnittlichen Besucherkreis gekennzeichnete Messe in Lörrach eingehender zu besuchen. Doch unser mit heißer Nadel gestrickter Plan sah nach der ersten Begegnung ein fröhliches gemeinsames Mahl vor, das ab 14.00 Uhr eingenommen werden sollte. Und so verabschiedeten wir uns anläßlich der Eintragung in die Teilnehmerliste von Herrn Grether vom ACV, der auf dieses gerade angesichts des mit unserem Erscheinen verbundenen Aufwandes eigentlich bedauerliche frühe Verschwinden keineswegs verschnupft reagierte. Im Gegenteil: Als er sah daß wir bei der Anreise 400 Kilometer zurückgelegt hatten, meinte er damit sei ganz klar, daß wir die am weitesten auf eigener Achse angereisten Teilnehmer seien und den entsprechenden Pokal bekämen. Da wir wegen unseres frühen Abschiedes nicht mehr bei der offiziellen Pokalvergabe anwesend sein könnten, drückte er mir den Pokal gleich sofort in die Hand, wobei ich ziemlich verdutzt geschaut haben muß. Denn nicht daß ein 78er Oldsmobile Eighty-Eight Royale mit originalen 33.000 Meilen auf dem Tacho und einer Vergangenheit in einer klimatisierten Garage aus erster Hand nicht pokalwürdig wäre. Vielmehr ist für den robustesten und wohl besten GM-Motor aller Zeiten mit seinen 5,7 Litern Hubraum eine Reise von nur 400 Kilometern selbst bei einer Laufleistung von mehreren hunderttausend Kilometern normalerweise keines Eintrags in ein Fahrtenbuch würdig und erfordert nicht einmal eine Ölstandskontrolle als Vorbereitungsmaßnahme, so daß die Disziplin weiteste Anreise eigentlich erst erwähnenswert gewesen wäre, wenn wir aus Wladiwostok oder Kapstadt gestartet wären. Aber Oldtimer - das wurde mir in diesem Augenblick bewußt - haben eben andere Kategorien, und irgendwie versinnbildlicht sich hier auch der Vorsprung, den GM damals hatte. Jedenfalls war die Rückkehr zum Auto ein regelrechter Spießrutenlauf mit ständigem Raunen "der hat schon einen Pokal" rechts und links, und auch meine vier Kids, die ansonsten recht pokalbegeistert sind und die Trophäen unserer Autos mathematisch gerecht auf den Ehrenplätzen in ihren Zimmern verteilen, blickten zunächst ziemlich fassungslos, daß unser gerade erst wenige Wochen in Deutschland befindlicher und seit 3 Tagen mit der H-Nummer versehener "Neuer" schon seinen ersten Cup gewonnen hatte.

Zeit zum Aufbruch, und als wir im Konvoi die so freundliche Atmosphäre in Lörrach verlassen, wissen wir daß wir nicht zum letzten Mal auf der OLDIERAMA erschienen sind. In freudiger Erwartung nähern wir uns unserem Ziel in Bad Bubendorf, und die schweizerischen Zöllner haben ein Einsehen, daß eine solche Parade automobiler Juwelen ganz einfach nicht aufgehalten werden darf und lassen uns gemächlich leise gleitend passieren. (….)

Der Weg nach Bad Bubendorf ist kurz, und als wir nach einem Tankstop dort eintreffen, ist von beiden Clubs weiterer Zuwachs eingetreten: Ein makelloser 95er Fleetwood verriet die Anwesenheit unseres schweizerischen Freundes Georges Albicker, und ein weißer 78er Fleetwood 75 mit der charakteristischen roten Händlernummer "WW" für Westerwald kündete davon, daß auch Uli Müller den Weg nach Bad Bubendorf gefunden hatte.

Eine besondere Freude für uns CCCD-ler war aber auch der SRX auf dem Parkplatz, der bewies daß selbst der Präsident des Cadillac Club of Switzerland, Arion Scheifele, dieses Freundschaftstreffen durch seine Anwesenheit bereicherte und adelte.

Das Restaurant in Bad Bubendorf bot beste Qualität und einen für uns Deutsche ungewohnten völlig streßresistenten Service, so daß trotz großen Andrangs eine lockere, entspannte Atmosphäre herrschte. Auch hier wieder wurde gerade in Einzelgesprä-

chen deutlich, wie bereichernd der persönliche Kontakt ist. Denn ich habe keinen einzigen unserer schweizerischen Freunde getroffen, der nur durch seinen Cadillac etwas darstellen und sein Selbstwertgefühl primär aus dem Besitz eine solchen Autos beziehen würde. Vielmehr ist der Cadillac hier nur ein Komplement zu Menschen, die auch sonst Substanz, Kultur und Vornehmheit besitzen und aus der Sicht deutscher Marketingleute ganz einfach das Traumpublikum darstellen, das ein Luxusauto-Hersteller sich als Kunden wünscht.

Ein klassisches Beispiel ist der Präsident des CCS, Arion Scheifele, der in seinem Beruf als Händler hochwertigster Geigen international tätig ist und damit über einen überdurchschnittlichen kulturellen und geschäftlichen Horizont verfügt. Ein Mensch mit Sinn für das Feine, Vollendete und das worauf es im Leben wirklich ankommt: Charakter, Gemeinsinn und Ästhetik. Es entspinnen sich von der ersten Minute

an niveauvolle, humorvolle und kurzweilige Gespräche, und daß Arion von seinem neuen Jaguar als Alltagsauto schwärmt zeigt, daß er eben genau nicht zu der konsum- und mediengesteuerten Klientel gehört die Audi fährt, weil das von Staubsaugervertretern gelesene Manager-Magazin dieses objektiv armselige Vehikel als Imageträger zu vermarkten versucht.

Auch Rolf Schwegler mit seinem 2005er STS und einem Rolls-Royce als "Zweitwagen" besitzt eine lockere Distanz zum Thema Auto und gefällt durch seine trockenen Einwürfe in eine Debatte, die punktgenau das Wesentliche erfassen.

Und Max Diener und seine reizende Frau Heidi - hier besteht bei uns der Eindruck, daß wir uns schon jahrelang kennen, obwohl wir voneinander fast nichts wissen. Kommunikation auf der gleichen Wellenlänge funktioniert aber ohne irgendeine Vorgabe. Wir verbringen eine kurzweiliige aber viel zu kurze Zeit miteinander.

Da es sich trotz der kurzen und spontanen Anlaufphase und der damit verbundenen sehr improvisierten Organisation um eine von den Präsidien beider Clubs beschlossene und damit einer offiziellen Ebene zugeführte Veranstaltung handelt, folgt selbstverständlich auch der amtliche Teil. Wer aber hier an steife Tischreden dachte, der lag fehl.

Denn zunächst führten Max Diener und ich mit einer gemeinsamen Ansprache zum Thema "Freundschaftstreffen" ein.

Auch hier wieder dieses stille Verständnis: Obwohl wir beide darüber nie vorher gesprochen hatten, gestalteten wir diese Ansprache als einen Dialog mit welchem wir uns wechselseitig die Bälle zuspielten und unsere Gedanken jeweils an die vom anderen zuvor formulierten anhängten, als hätten wir ein Drehbuch zur Verfügung gehabt. So stellten wir gemeinsam fest, daß die von uns so total spontan an einem kalten Januartag aus der Taufe gehobene Idee der Verfestigung der Freundschaft beider Clubs durch persönliche Kontakte einen fruchtbaren und für alle Anwesenden schwungvollen Beginn angenommen hatten, den wir so nicht unbedingt erhofft hätten. Wir gaben der Hoffnung Ausdruck, daß dies ein Anfang war, dem Weiteres folgen soll.

Es war für mich nicht nur als Liebhaber exquisiter Spirituosen sondern ganz besonders aufgrund der Herzlichkeit der begleitenden Worte von Max Diener eine besondere Ehre, als Max mir den speziell für den CCS abgefüllten 2004er Ihringer Vulkanfelsen der Sektkellerei Rilling mit einem meinem Geburtsjahr entsprechenden 63er Cadillac als Motiv überreichte - ein Tropfen, den ich mir für einen ganz besonderen automobilen Anlaß aufheben werde.

Selbstverständlich nutzten auch Arion Scheifele und Sigrid Hofmann die Gelegenheit zu einem Grußwort an die fröhliche Runde, und wenn wir nicht noch unsere 450 Kilometer Rückweg vor uns gehabt hätten, wäre es ein sehr langer Nachmittag gworden. So aber verabschieden wir uns herzlich wie von Jahrzehnte vertrauten Freunden und steuern die schweizerische Autobahn in der Hoffnung an, noch viele solcher Treffen zu erleben. (….)

Burkhard Brießmann

26. American Live, Oensingen (4. Mai)

Leuchtend blauer Himmel, strahlende Sonne und sommerlich warm: wahres Cabriolet-Wetter herrschte an diesem ersten Sonntag im Mai. Das American-Live, wie immer perfekt organisiert von den Friday Night Cruisers, scheint das prächtige Wetter fest gebucht zu haben. Die Veranstaltung platzt auch aus allen Nähten, Zuchwil wurde zu klein, und so fand das Ami-Treffen nun erstmals in Oensingen statt.

Und so trafen wir uns mit unserer schon traditionellen Polizei-Eskorte bei der Pizzeria "Mamma Mia" auf dem Parkplatz.

Nicht nur die Sonne strahlte, auch unser "New York Cop" vom Dienst freut sich, wieder einmal zusammen mit der Solothurner Kapo einen Einsatz zu fahren.

Mit Polizei-Sirenen und Blaulicht fuhr unser Cadillac-Konvoi auf dem Gelände vor, und verursachte damit einiges Aufsehen.

Für den CCS war ein eigener Parkplatz reserviert. Ein Glück, denn bereits gegen Mittag war das Gelände beinahe voll besetzt, und später ankommende Fahrzeuge mussten sich den Weg durch eine dicht gedrängte Zuschauermenge zu einem der wenigen freien Plätze bahnen.

Der prächtige 58er Eldorado Biarritz von Heinz erregte nicht nur durch seine opulenten Formen, den makellos blitzenden Chrom und mit der klassisch schönen Farbkombination Aufsehen, sondern auch durch den Sound, der aus der Drive-In-Kino Standsäule drang, die nebst dem Einhängetablett mit Eisbecher und Hamburger die Atmosphäre der 50er Jahre in Erinnerung rief.

Gleich daneben sperrte Ehrhard seine "Crime Scene" ab und liess zum Gaudi der Zuschauer hin und wieder mal die lautstarke Sirene seines Polizei-Caddys heulen.
Aber auch hübsche junge Ladies liessen sich gerne mit ihm ablichten, ob wegen der feschen Uniform, dem Super-Caddy oder dem attraktiven Mann sei dahingestellt.

Bevor wir uns ins Gewühl stürzten um all die Kostbarkeiten aus vergangenen Zeiten zu bewundern, gab es zuerst mal wie gewohnt ein Gläschen kühlen Prosecco und etwas zu knabbern.

Dan gings erholt auf die Piste. Einiges über 2000 Amerikanerautos waren gekommen.

Den Organisatoren war es gelungen, die Aufstellung einigermassen nach Jahrgängen und Themen zu ordnen.

So konnte man die vielen Prachtsexemplare aus den 50er und 60er Jahren ansehen, ohne sich durch unzählige Muscle Cars und aufgemotzte Modified Cars durchkämpfen zu müssen. Die waren natürlich auch wie immer sehr präsent, aber wohltuend separat aufgestellt.

Modelle aus der Vorkriegszeit waren nur wenige zu sehen, dafür aber meist von hoher Qualität.

Schwerpunkte waren die 50er bis 70er Jahre. Hier gab es viele Prachtsexemplare und auch einige Seltenheiten zu bestaunen.

Für die Muscle Cars war eine ganze Wiese reserviert, grösser als ein Fussballplatz. Und da standen sie denn auch zu hunderten, einer schöner als der andere. Dem Andrang nach zu schliessen sind diese Modelle die wahren Publikumslieblinge.

Auch die Corvettes waren sehr gut mit allen Jahrgängen vertreten. Hier ein besonders schönes Exemplar, das leider auf einem absolut fussgängerunfreundlichen und Stiletto-Absatz-gefährdenden Schotterplatz präsentiert wurde.

Bis auf den erwähnten Schotterplatz hat sich der neue Ort bewährt. Einige logistische Schwierigkeiten können hoffentlich das nächste Mal verbessert werden. So musste man kilometerweise marschieren, bis man eines der seltenen Toilettenhäuschen gefunden hatte, und wer Hunger und Durst hatte, musste sich in ellenlangen Schlangen vor den Verpflegungsständen in Geduld üben.

1. Ausfahrt des CCS: Muri und Auto Senn in Besenbüren (18. Mai)

Der Sonntagmorgen sah eher grau und verhangen aus, als wir uns auf den Weg zum Treffpunkt Autobahn-Raststätte Neuenkirch bei Luzern machten. Es war eindeutig kein Cabriolet-Wetter, aber der Kaffee mit Gipfeli und das Wiedersehen mit den zahlreich erschienenen Clubmitglieder waren genügend Kompensation.
Die von Ernst Albrecht ausgearbeitete Route führte uns von der Raststätte durchs hügelige Luzernische über Beromünster und Meisterschwanden ins aargauische Freiamt.

Und wieder einmal wurde klar, dass es quasi direkt vor unserer Haustür im Mittelland wunderschöne Landschaften mit währschaften Bauerndörfern und herrlichen Ausblicken auf Seen gibt.
Trotz grauem Himmel genossen wir die gemütliche Fahrt in unseren sanft dahingleitenden Luxuskarossen. Und bald grüssten die Türme der Klosterkirche von Muri, unserem ersten Ziel.

Beim Eintritt in die Kirche wird man völlig überrascht von der barocken Pracht des achteckigen Innenraums, die man, gemessen am schlichten, ja nüchternen Äusseren nicht erwartet hätte.

Hier empfing uns unser Führer, der uns kompetent, mit umfassendem Wissen und sehr humorvoll die Geschichte des Klosters, die Verbindungen zu den Habsburgern und die Glanzpunkte von Klosterkirche und Kreuzgang erklärte.

Die Benediktinerabtei Muri wurde 1027 durch den Habsburger Ahnherrn Graf Radolf und seiner Gemahlin Ita von Lothringen gestiftet. Die Kloster-Chronik Acta Murensia von 1160 berichtet, dass mit der Klostergründung Sühne für begangenes Unrecht an den Alteingesessenen von Muri geleistet werden sollte.

Die Abtei entwickelte sich in einer bewegten Geschichte über mehrere Jahrhunderte zu einem der bedeutensten und reichsten Klöster der Schweiz. Nachdem die Habsburger 1415 ihren Einfluss im Freiamt verloren, übernahmen sieben der acht alten Orte die Schirmherrschaft über das Kloster und die Vogteirechte im Freiamt. Nach dem Einmarsch der Franzosen in die Schweiz begann 1798 für Fürstabt Gerold II. Meyer ein fünfjähriges Exil im süddeutschen Glatt, in Bayern und in Österreich. 1841 beschloss der Grosse Rat des Kantons Aargau die Aufhebung aller Klöster im Aargau.

Das Stifterdenkmal mit Radbot von Habsburg und Ita von Lothringen

Die prächigen Fresken und Stukkaturen in der Kuppel

Die Krypta ist der älteste Teil der um 1064 geweihten Kirche. Die Säulenhalle ist romanisch und gibt einen Eindruck, wie die Klosteranlage in ihren Ursprüngen ausgesehen hat. Die Deckenbemalung stammt aus dem 16. Jahrhundert. Sie war übertüncht worden und wurde erst bei Renovationsarbeiten 1933 wieder freigelegt.

Die prächtigen alten Chorgewänder werden sorgfältig unterhalten und noch regelmässig gebraucht.

Der Kreuzgang wurde 1535 durch Abt Laurenz von Heidegg erbaut, aber beim Kirchenumbau 1695 musste der Nordarm teilweise entfernt werden. Im verbleibenden Teil wurde die Loreto-Kapelle eingerichtet. Hier befindet sich auch die Habsburger Gruft, wo die Herzen des letzten Kaiserpaars der österreichischen Monarchie, Kaiser Karl I. und Kaiserin Zita von Bourbon-Parma ruhen. Die Wappenscheiben des Kreuzgangs sind ein Höhepunkt der Schweizerischen Renaissance-Glasmalerei.

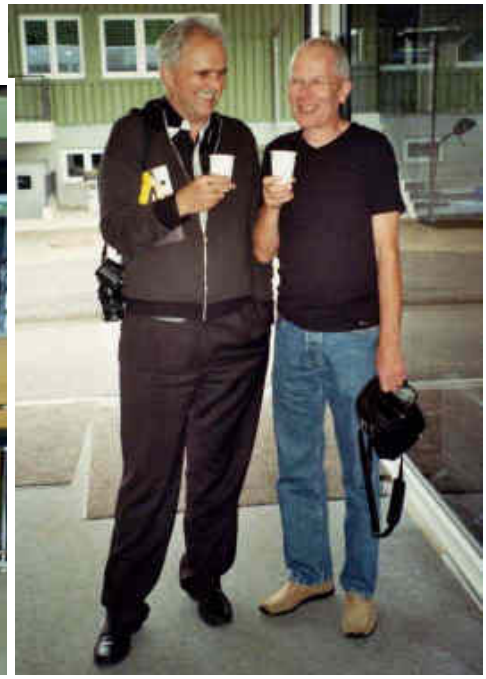
Abt Christoph von Grüth gelang es, ab 1554 geistliche und weltliche Donatoren für die Stiftung von Kreuzgangsscheiben zu gewinnen.

Die beiden wichtigsten Künstler waren die Zürcher Glasmaler Carl von Egeri und Heinrich Leu. 1841 überführte man die Scheiben nach Aarau; sie wurden erst 1957 wieder eingesetzt.

Nach soviel geballter Kultur genossen wir wieder die Fahrt über Land Richtung Besenbüren, wo uns bereits Ruedi Senn mit seiner Mannschaft erwartete.

Für unsere inzwischen recht hungrigen Bäuche wurde mit Grillwurst und Steaks ausgiebig gesorgt, und die Jazzband trug mit ihren mitreissenden Klängen zur guten Stimmung bei.

Natürlich gabs auch wieder die Photos unserer "Hoffotografin" Beatrice von den letzten Ausfahrten zu sehen.



Es wurde auch eifrig "gefachsimpelt", und die Gelegenheit, alle zur Verfügung stehenden Autos der Senag, von der Corvette (sehr beliebt) über den neusten CTS bis zum Escalade probefahren zu dürfen, wurde ausgiebig genutzt.

Der mittlerweile einsetzende Regen konnte niemandem die Stimmung vermiesen, und wir kehrten von einem erlebnisreichen und interessanten Ausflug heim, den wir der guten Organisation von Ernst Albrecht und der Gastfreundschaft von Ruedi Senn verdanken.

2. Ausfahrt: Mauensee (22. Juni)

Nach ausgiebigem Frühstücken machten wir uns auf den Weg nach Härkingen zum Restaurant "Zur Spanischen", wo wir bei der Einfahrt zum Parkplatz einen kurzen aber heftigen Cadillac-Stau verursachten.

Prächtigstes "Kaiserwetter" herrschte, als wir uns am Morgen in Mauensee bei Kaffee und Gipfeli trafen.

Glücklich war, wer ein Cabriolet hatte, die anderen liessen die Klimaanlage auf Hochtouren laufen.

Im kühlenden Schatten der Kastanienbäume in der Gartenwirtschaft genossen wir in angenehmer und anregender Gesellschaft einen Apéro.

Währschafte Kost....

....und gute Stimmung,

aber auch ziemlich hohe Temperaturen erwarteten uns im Restaurant

CADILLAC
C A D I L A C
THE STANDARD OF THE WORLD

General Patton's Cadillac

Text: Charles Lemons

Photos: Candace Fuller und Charles Lemons

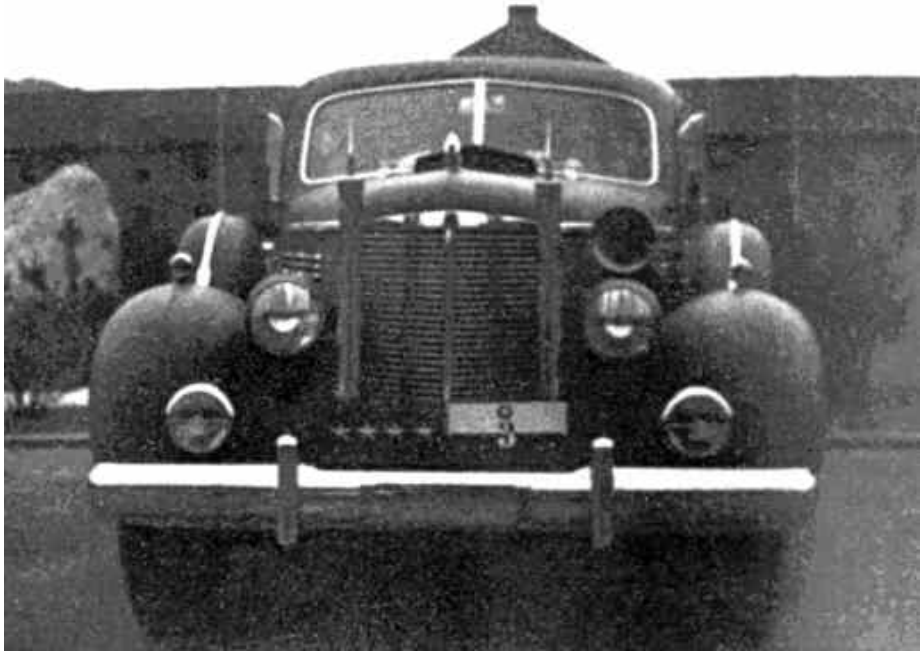
Aus:
Cadillac & LaSalle Club Potomac Region
Caddie Chronicles März 2008
(übersetzt aus dem Amerikanischen)

Der Patton Cadillac Series 75 Imperial Sedan für 7 Passagiere,
im General Patton Museum, Fort Knox, Kentucky (U.S.A.)

Der "Patton Cadillac" ist ein 1938 Cadillac, Series 75 Imperial Sedan, hergestellt durch General Motors in Detroit, Michigan. Er war höchstwahrscheinlich einer der 84 Imperial Sedans, welche Ende 1937 und Anfangs 1938 von den U.S.A. als "Bausatz" (CKD, complete knocked down) exportiert wurden[1]. Die folgenden Darstellungen basieren auf aktuell zugänglichen Informationen und der Untersuchung der noch erhaltenen Photographien, welche zwischen Frühling und Winter 1945 aufgenommen wurden.

[1] The Production Figure Book For U.S. Cars, Jerry Heasley, 1977, p. 107

Das Auto wurde höchstwahrscheinlich 1937 mit Bestimmung Deutschland exportiert. Vor der Auslieferung wurde der Cadillac auf deutsche Spezifikationen angepasst, indem grössere Scheinwerfer, Winker als Richtungsanzeiger und ein Rückfahrlicht vorgesehen wurden. Die europäische Version des Tachometers war bereits Teil des Exportpakets für Europa[2].



Die im Hauptquartier der Dritten Armee aufgenommene Photographie zeigt: 1) die europäisch/deutschen Winker als Richtungsanzeiger, 2) grosse Nebelscheinwerfer über der vorderen Stossstange, 3) kleine Positionslichter auf den vorderen Kotflügeln, 4) ein Paar pneumatische Hörner auf der Fahrerseite, und 5) zwei recht grosse Flaggenhalter beiderseits des Kühlergrills

Das Auto könnte von der deutschen Regierung gekauft und von hoch- oder mittel-rangigen Politikern oder Militärs benützt worden sein. Was immer seine ursprüngliche Verwendung gewesen sein mag, der Wagen wurde in Frankreich in der Nähe von Chartres um den 18. August 1944 herum konfisziert. Der amerikanische Brigadier General William Birdsong bemerkte in einem Brief an das Patton Museum, dass seine Einheit, das 3. Battalion des 11. Infanterieregiments, am 17. oder 18. August 1944 eine Cadillac-Limousine von den Deutschen erobert hätte, und dass er das Auto zum Hauptquartier des 11. Infanterieregiments geschickt habe. Ein Brief vom 21. August 1944 von General Patton an Major General Leroy Irvin der 5. Infanteriedivision erklärt alles. “Lieber Red, es war wirklich sehr generös von Dir, mir das schöne Automobil zu schicken, welches das Dritte Battalion, 1. Infanterieregiment unter Major Birdsong beschlagnahmt hat. Bitte übermittle ihm und Colonel Yuill meinen Dank. Um zu Dir aufzuschliessen, was ich hoffe in Kürze zu tun, wird es ein so schnelles Auto wie dieses brauchen.” Major General Irwin schickte am 23. August einen Brief an Major Birdsong, worin er “…ein Geschenk eines Cadillacs, welcher durch Ihr Battalion, das 3. des 11., bei Chartres konfisziert wurde…” erwähnt. Dies ist das Letzte, was wir von diesem Auto bis zum Ende des Kriegs wissen.

---

[2] Die Winker als Richtungsanzeiger sind ein starker Hinweis darauf, dass das Auto entweder importiert oder durch die Deutschen modifiziert wurde, bevor es in die Hände der Amerikaner fiel. Nur für Deutschland modifizierte Autos weisen diese auf, es scheint dass kein anderes Land diese Art Richtungsanzeiger forderte.

Eine von einem Unbekannten gemachte Aufnahme zeigt den Cadillac nachdem er umgespritzt und neu für die Fünfzehnte Armee markiert worden war. Der Wagen ist in einem offenen Schuppen parkiert, und mehrere Soldaten stehen um ihn herum, darunter auch Horace "Woody" Woodring, der Fahrer. Die Aufnahme ist von hinten und zeigt die Markierung der Einheit und das teilweise lesbare USA Nummernschild. Die Rückfahrlampe nach europäischem Stil sowie die Winker sind sichtbar. Ebenso sieht man die Plakette der Fünfzehnten Armee links und die leere General-Plakette rechts welche über den Rücklichtern montiert wurden.

Nach dem Ende des Kriegs in Europa wurde der Cadillac Series 75 Imperial Sedan im Hauptquartier der Dritten Armee in Bad Nauheim photographiert. Er war neu gespritzt worden, in tristem Olive ("Wehrmachtsgrau") mit weissen Sternen auf den hinteren Türen, und ein Paar pneumatische Hörner (ein Markenzeichen Pattons) waren seitlich der Motorhaube auf der Fahrerseite montiert worden. Auf jeder Seite des Kühlergrills waren Flaggenhalter befestigt, und an der vorderen Stossstange ein Nummernschild der Dritten Armee. Die Winker waren geblieben und auch die europäischen Scheinwerfer und die kleinen Positionslichter auf den vorderen Kotflügeln.

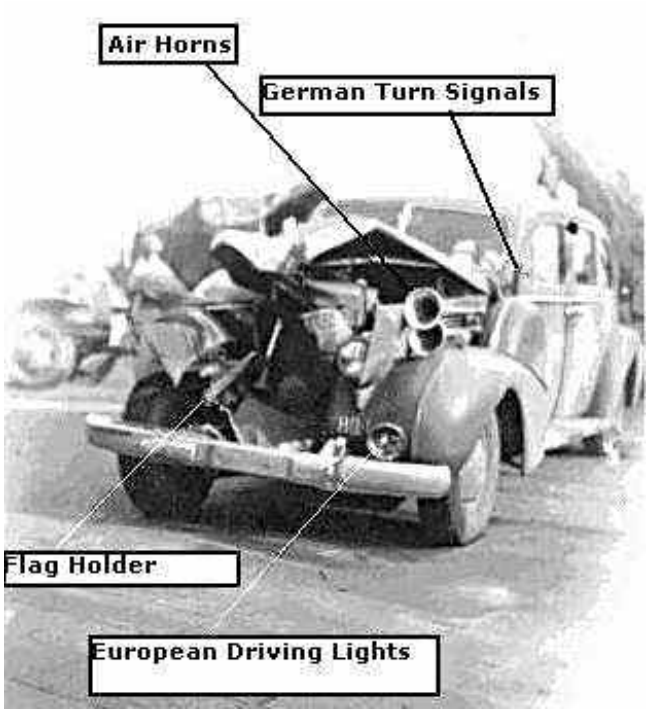
Als General Patton das Kommando der Fünfzehnten Armee erhielt, wurde er im Zug zu seinem neuen Hauptquartier gefahren, während sein Auto zu seinem neuen Standort gefahren wurde.[3]

[3] Ein ad hoc Interview mit Horace "Woody" Woodring bestätigte, dass das Auto vom Hauptquartier der Dritten Armee überführt wurde.

Am 9. Dezember 1945 hatte das Auto in Mannheim einen Unfall mit einem 2.5-Tonnen Armeelastwagen; ein Unfall, der letztendlich zu General Pattons Tod führte.

Photos, welche nach dem Unfall aufgenommen wurden, zeigen das Ausmass des Schadens. Die charakteristischen Merkmale des Autos stimmen mit dem Bild überein, das im Hauptquartier der Dritten Armee aufgenommen wurde. Man sieht die Überreste der europäischen Nebellampen und einen der zwei am Kühlergrill befestigten Flaggenträger. Eines der Positionslichter auf dem Kotflügel ist noch intakt, und die Winker sind deutlich erkennbar. Die definitive Identifikation geben aber die beiden pneumatischen Hörner, welche auf der Fahrerseite montiert sind.

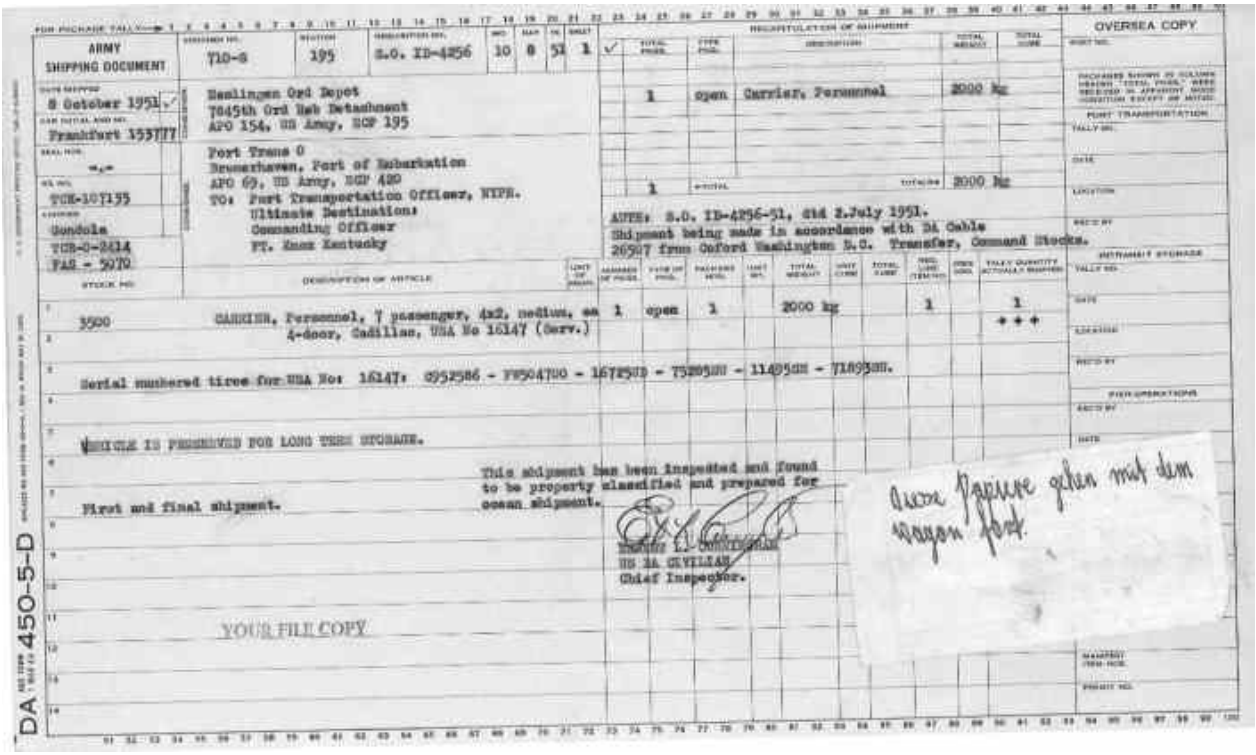
Die Überreste des Kühlergrills und das generelle Erscheinungsbild des Autos identifizieren es eindeutig als eine 1938 Cadillac Limousine Series 75, und die Seitenaufnahmen zeigen, dass es sich um einen Imperial Sedan für 7 Passagiere handelt.



Das Bild des Unfallautos zeigt 1) die europäisch/deutschen Winker, 2) Überreste der grossen Nebelscheinwerfer über der Stossstange, 3) kleine Positionslichter auf beiden vorderen Kotflügeln, 4) Überreste der Flaggenhalter, welche im Motorraum liegen, 5) das Paar pneumatischer Hörner auf der Fahrerseite, und 6) die Markierung der Einheit, teilweise sichtbar ("HQ-1") am Kotflügel auf der Fahrerseite. Bild rechts: Der Fahrer Horace "Woody" Woodring und das Auto nach dem Unfall.

Der Cadillac auf dem Autofriedhof, bevor er neu aufgebaut und wieder in Dienst gestellt wurde.

Eine spätere Photographie zeigt das Auto mit fehlenden Kotflügeln und demontierter Vorderachse zwischen verschiedenen anderen Vehikeln stehend. Vermutlich war es für den Abbruch bestimmt, doch aus unbekannten Gründen wurde es später wieder aufgebaut. Da die Blechteile der Front stark beschädigt waren, wurden dafür Karrosserieteile eines 1939 Series 75 Cadillac verwendet. Dieser war im November 1938 in zerlegter Form (CKD, complete knock down) nach Belgien exportiert und dort von General Motors of France zusammengebaut worden. Er geriet ebenfalls in amerikanische Hände, aber wurde offenbar so schwer beschädigt, dass er nur noch als Teilelieferant dienen konnte.



ARMY SHIPPING DOCUMENT

710-8 | 195 | S.O. ID-4256 | 10 | 8 | 51 | 1

8 October 1951

Frankfurt 153777

Esslingen Ord Depot
7845th Ord Hab Detachment
APO 154, US Army, ECP 195

Port Trans O
Bremerhaven, Port of Embarkation
APO 69, US Army, ECP 420
TO: Port Transportation Officer, NYPE.
Ultimate Destination:
Commanding Officer
Ft. Knox Kentucky

TCR-107135

Gondola
TCR-0-2414
FAS - 5070

1	open	Carrier, Personnel	2000 kg	
1			2000 kg	

AUTH: S.O. ID-4256-51, dtd 2.July 1951.
Shipment being made in accordance with DA Cable 26507 from Oxford Washington D.C. Transfer, Command Stocks.

STOCK NO.	DESCRIPTION OF ARTICLE	UNIT OF PRIMARY	NUMBER OF PRIMARY	TYPE OF PRIMARY	PACKAGE NO.	UNIT WT.	TOTAL WEIGHT	UNIT CUBE	TOTAL CUBE	REQ. LINE ITEM NO.	OPEN LOAD	TALLY QUANTITY ACTUALLY SHIPPED
3500	CARRIER, Personnel, 7 passenger, 4x2, medium, ea 4-door, Cadillac, USA No 16147 (Serv.)		1	open	1		2000 kg			1		1 + + +

Serial numbered tires for USA No: 16147: G952586 - FW504700 - 16725UD - 75205UU - 11495UU - 71893UU.

VEHICLE IS PRESERVED FOR LONG TERM STORAGE.

First and final shipment.

This shipment has been inspected and found to be property classified and prepared for ocean shipment.

[illegible]
US DA CIVILIAN
Chief Inspector.

Diese Papiere gehen mit dem wagon fort.

YOUR FILE COPY

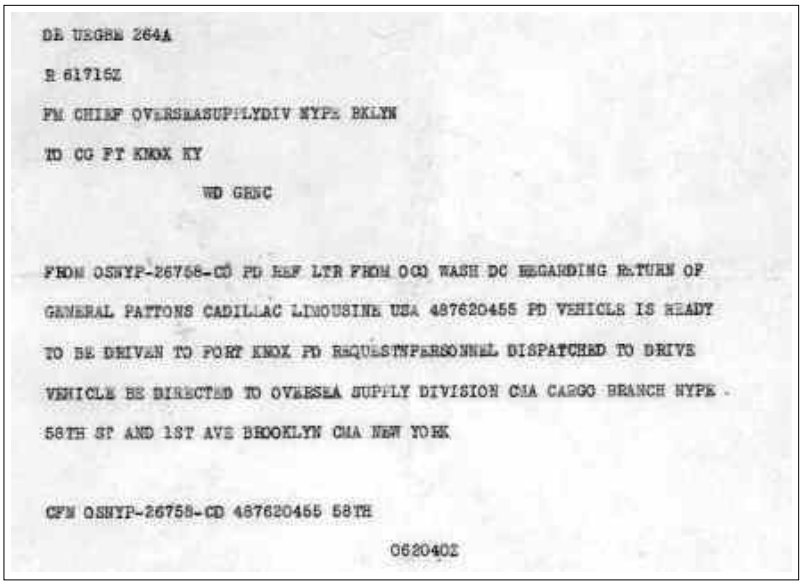
OVERSEA COPY

DA 450-5-D

Das Originaldokument für den Versand des Cadillacs in die U.S.A.

Der Kühlergrill war aber unvollständig, so dass zwei neue Seitenteile hergestellt und montiert wurden. Diese Teile sind nicht originalgetreu und daher ist das Auto von vorne sofort erkennbar. Nach der Reparatur wurde das “neue” Auto dem Befehlshaber der U.S. Militärpolizei in Deutschland übergeben. Es wurde 1951 wieder entdeckt, und die Überführung ins Patton Museum wurde vereinbart. Dort kam das Auto im November desselben Jahres an.

Der Cadillac wie er heute im Museum steht. Interessanterweise stammt der Motor aus einem leichten Panzer des Typs M24 Chaffee



DE UEGBE 264A

R 61715Z

FM CHIEF OVERSEASUPPLYDIV NYPE BKLYN

TO CG FT KNOX KY

WD GENC

FROM OSNYP-26758-CD PD REF LTR FROM OCO WASH DC REGARDING RETURN OF GENERAL PATTONS CADILLAC LIMOUSINE USA 487620455 PD VEHICLE IS READY TO BE DRIVEN TO FORT KNOX PD REQUESTPERSONNEL DISPATCHED TO DRIVE VEHICLE BE DIRECTED TO OVERSEA SUPPLY DIVISION CMA CARGO BRANCH NYPE - 58TH ST AND 1ST AVE BROOKLYN CMA NEW YORK

CFN OSNYP-26758-CD 487620455 58TH

0620402

Der Armee-Befehl, mit welchem das Museum avisiert wurde, dass das Auto von New York nach Fort Knox gebracht werden kann.

Spezieller Dank gebührt der Bibliothekarin und dem Kurator des Patton Museums, **Candace Fuller** und **Charles Lemons.** Ohne deren Mithilfe und Einverständnis wäre dieser Artikel nicht möglich gewesen.

Der Redaktor dankt dem Herausgeber des Caddie Chronicle, Vince Taliano, für die freundliche Erlaubnis, Text und Bilder zu verwenden.

2. Grand European Meeting CLC in Speyer (22.–25. Mai)

Donnerstag, 22. Mai

Der '38er hatte nach der Motorrevision dringend etwas Bewegung nötig, und da die Wetterprognose stabiles gutes Wetter versprach, nahmen wir am Donnerstag Morgen frohgemut und mit offenem Dach die Autobahn von Basel nach Speyer unter die neuen Weisswandreifen. Der siebzigjährige General schnurrte zügig mit 90-100 kmh über die französischen Autobahnen, die wir zwecks Vermeidung von Lastwagenkolonnen und tempoversessenen Audi-Fahrern gewählt hatten.

In Speyer angekommen ist unser Hotel auf der anderen Seite des Rheins dank Google-Maps schnell gefunden, und nach Einchecken und Benzintanken werden wir an der Einfahrt zum reservierten Parkplatz beim Technik-Museum herzlich begrüsst von Sigrid Hofmann und Dirk Van Dorst. Da wir uns (zwar nicht ganz so alt wie das Auto, aber auch nicht mehr ganz so jung) nicht mit Frühaufstehen und Schnellfahren stressen wollten, verpassten wir die Stadtführung in Speyer, die gemäss Kollegen-Aussagen sehr interessant gewesen war. Dafür konnten wir in Ruhe die unterdessen zahlreich eingetroffenen Cadillacs aller Jahrgänge bewundern, welche vor der Kulisse des Technikmuseums mit der (begehbaren) Lufthansa-Boeing 747 ein beeindruckendes Bild boten.

Um 16 Uhr schliessen wir uns der Führung durch das Technik-Museum an, das alles zeigt, was irgendwie mit Mobilität zu tun hat. Vom Hausboot der Kelly-Family über diverse Lokomotiven, vielen prächtigen Oldtimern bis zu Flugzeugen aller Grössen sind hier viele Raritäten zu bewundern. Ein besonderes Highlight war natürlich die erst kürzlich mit einem spektakulären Grosstransport eingetroffene russische Raumfähre Buran. Der Führer unserer Gruppe passte in den Dimensionen bestens zu den monumentalen Exponaten (das U-Boot U-9 mussten wir allerdings alleine besichtigen).

Für das leibliche Wohl wurde abends bestens gesorgt mit einem grossen Buffet im für uns reservierten Maybach-Salon des Hotels Am Technikmuseum. Der gemütliche Abend gab Gelegenheit zum Auffrischen alter Bekanntschaften und zu Reminiszenzen vom letzten Grand European in Belgien.

Die Fotoalben von Zeebrugge, welche Beatrice mitgebracht hatte, fanden rege Beachtung.

Freitag, 23. Mai

Ein geschlossener Konvoi von gegen 80 Fahrzeugen im morgendlichen Werktagsverkehr ist illusorisch. So besteht unser Grüppchen nach einigen Ampeln bald nur noch aus 3-4 Cadillacs, und schon haben wir auch noch die richtige Abfahrt verpasst. Kurze Beratung mit Kartenlesen und weiter gehts. Aber unser General ist nicht so schnell,

und ohne Servolenkung gehts auch nicht so elegant um die Kurven. Also finden wir uns bald völlig Cadillac-verlassen auf weiter Flur, was uns nicht weiter stört, denn wir wissen ja wo's durchgeht. Leichte Zweifel kamen höchstens auf, als uns einige Cadillacs mit fröhlich winkenden Passagieren entgegenkommen. Wir lassens uns nicht verdriessen und geniessen die Fahrt im offenen Wagen

durch die romantischen Dörfer und grünen Wiesen. Nach weiterem Kartenstudium grüsst schliesslich unser Ziel, St. Martin, von den mit Weinbergen bedeckten Hügeln herunter. Unterdessen haben wir einige andere Cadillacs 'aufgelesen' und wir fahren stilecht auf den grossen aber sich schnell füllenden Parkplatz vor dem Hotel 'Haus am Weinberg' vor. Wir geniessen die traumhafte Fernsicht auf Dörfer, Felder und Wiesen, und bald auch das nicht minder attraktive reichhaltige Grillbuffet.

Nach Dessert, Kaffee und ausgiebigen Benzingesprächen ging es individuell nach Speyer zurück. Dort erwartete uns am Abend ein weiterer Höhepunkt: die 'Dinner Cruise' mit der MS Sea Life auf dem Rhein. Der Fluss hat hier weit verzweigte Seitenarme, welche mit lockeren Auenwäldern, Inselchen und weiten Wasserflächen eine romantische und fast südliche Landschaft bilden. Die warme Abendsonne und das ruhige Dahingleiten auf dem Wasser erzeugte eine idyllische und friedliche Stimmung. Nachdem wir wieder in Speyer angelegt hatten, war es immer noch angenehm warm, und so beschlossen wir, den Tag in der Fussgängerzone der Altstadt mit einem Eisbecher zu beschliessen.

Samstag, 24. Mai

Das Ziel der Ausfahrt am Samstag liess die Herzen der Technik-Fans höher schlagen. Wer schon vom Technik-Museum in Speyer begeistert war, wurde von der noch spektakuläreren Schwester in Sinsheim überwältigt. Einiges früher als am Vortag macht sich unsere Cadillac-Kolonne auf den Weg. Wir rollen geordnet und zur Freude zahlreicher Passanten in praktisch ungebrochenem Konvoi mitten durch Heidelberg und dann für einige Zeit dem romantischen Ufer des Neckars entlang. Wieder wurden wir mit perfektem Cabriolet-Wetter beglückt, und wir geniessen das Cruising in vollen Zügen. Auf dem reservierten Parkplatz im Museum grüssen zwei der einzigen gebauten Überschall-Passagierflugzeuge vom Museumsdach herunter, die Tupolev und die Concorde. Wie sie den Weg dorthin gefunden haben, ist eine eigene Geschichte.

Das Museum bietet eine immense Zahl höchst interessanter Exponate, und obschon unsere zweistündige Führung nur an der Oberfläche kratzen kann, sind wir schon bald überfordert. Man könnte Tage hier verbringen und immer noch Neues entdecken.

Die legendäre Blue Flame, Geschwindigkeitsrekord mit 1001 km/h

CCCD-Präsident Wilhelm Döring testet das Feeling am Steuer eines Urahns des Automobils

Ein königlicher Rolls Royce mit entsprechender Entourage

Noch schnell den IMAX-Film reingezogen, und dann machen wir uns auf den Rückweg. Wir wählen den längeren Weg über Land, um bei gemütlichem Cruisen etwas zu entspannen.

Doch am Himmel gegen Süden, wo wir hin müssen, ziehen immer schwärzere Wolken auf, und Wetterleuchten zeigt sich. Wir schaffen es aber gerade bis zum Hotel, bevor die ersten, zum Glück nur halbherzigen Tropfen fallen.

Für Ruhe bleibt nicht viel Zeit, denn den Sektempfang im riesigen Frachtraum der Antonov wollen wir nicht verpassen. Also ab unter die Dusche und rein in die Abendgarderobe.

Der Frachtraum der mächtigen Antonov AN-22 bot genügend Platz für alle. Prickelnder Sekt und anregende Gespräche in einmaliger Umgebung; es war ein Apéro-Event der Superklasse.

Der Abend fand seine Fortsetzung im 'Pfälzer Weindorf', das dem Technik-Museum angeschlossen ist. Hier wurde uns die pfälzische Küche näher gebracht.
Sigrid Hofmann, Dirk van Dorst und Wilhelm Döring führten durch den Abend, der auch noch durch eine Solo-Gesangseinlage von CCCD-Mitglied Manfred Henne bereichert wurde. Bei Musik, Tanz und in ausgelassener Stimmung feierten wir bis nach Mitternacht.

Für ihre Pionierarbeit bei Aufbau und Entwicklung der Zusammenarbeit der internationalen Affiliates mit dem Cadillac LaSalle Club durfte Sigrid Hofmann eine spezielle Auszeichnung aus den Händen von John Foust aus Texas, ehemaliges Mitglied des Board of Directors des CLC, in Empfang nehmen. Wie man sieht, sind die Ausmasse des Wand-Teppichs durchaus Texas-konform.
Er betonte, dass Sigrid, jenes damals „kleine Mädchen aus Deutschland“, die erste gewesen sei, die auf seine in alle Welt, mit Ausnahme von Uruguay, versandten Schreiben auf der Suche nach freundschaftlich verbundenen Cadillacclubs geantwortet habe. Auch die zahlreichen Antragsformulare, die er ihr in der Folgezeit zusandte, wurden von ihr stets kompetent ausgefüllt, so dass das Board of Directors schließlich den Classic Cadillac Club, Deutschland e.V. als ersten mit dem Cadillac & LaSalle-Club/USA freundschaftlich verbundenen Club (international affiliate) akzeptierte.

Sonntag, 25. Mai

Wieder war uns der Wettergott hold. Die Tropfen vom Samstagabend waren vergessen, und die Sonne schien wieder. Während wir ausschlafen konnten, gab es für die CCCD-Mitglieder Arbeit: die Generalversammlung war angesagt. Dann aber kam die mit Spannung erwartete Verleihung der 2008 Grand European CLC Awards.

Oldest Car:
1931 LaSalle Typ 345A CCP
Eric Debusschere, Belgien

Best Pre-War:
1938 Cadillac Series 75 Convertible
Kurt Schellenberg, Schweiz

Best 47-59:
1957 Cadillac Eldorado Brougham
Roger Zimmermann, Schweiz

Best 60's:
1960 Cadillac Eldorado Biarritz Convertible
Manfred Siebert, Deutschland

Best 70's:
1977 Cadillac Coupe de Ville
Jos Heemels, Niederlande

Best 80's:
1980 Cadillac Coupe de Ville
Günter Haas, Deutschland

Best 90's and younger:
1992 Cadillac Fleetwood 60S
G. Zenklusen-Ott, Schweiz

Best original:
1974 Cadillac Fleetwood
Heiko Boekhoff, Deutschland

Longest Distance Driven:
1976 Cadillac Eldorado Convertible
Peter Gamlin, England

Die Anreise von fast 1'100 Kilometern erfolgte mit Ausnahme der Kanalüberquerung per Fähre auf eigener Achse. (Wegen verständlicherweise früher Abfahrt nahm das Fahrzeug nicht an der Preisverleihung teil).

Most Interesting Modified:
1959 Cadillac Series 75 Convertible 4-door Sedan
Andre Dortangs, Niederlande

People's Choice:
1959 Cadillac Coupe de Ville Custom
Hans Wöllenweber, Deutschland

President's Trophy :
1938 Cadillac Series 75 Convertible Sedan
Norbert Straub, Deutschland

Director's Trophy:
1959 Cadillac Brougham #42
Torsten Loth, Deutschland

Bad Luck Award:
1959 Cadillac Brougham #43
Graham Saggers, England

Das Pech kam gleich im Doppelpack: zuerst 12 Stunden Verspätung der Fähre wegen des Streiks der französischen Kanalfischer und am Samstag der Unfall auf dem Parkplatz des Technik Museums in Sinsheim, bei dem der Cadillac zum Glück nur geringe Spuren abbekam.

Das denkwürdige Treffen zweier '59er Broughams mit aufeinanderfolgender Seriennummer war der krönende Abschluss dieses zweiten Grand European. Es war ein grosser Erfolg, dank dem enormen Einsatz aller Organisatoren und Helfer, allen voran Sigrid und Günther Hofmann und Dirk van Dorst. Die Latte für die dritte Auflage 2010 in Frankreich ist hoch angesetzt.

Wir versichern alles, auch Ihr Liebstes

Für weitere Informationen
kontaktieren Sie bitte Claudio V. Gianella
(Büro Zollikon-Zürich)

ANEX JENNI & PARTNER AG

International & authorized Lloyd's Swiss Brokers

Büro Zollikon-Zürich:
Seestrasse 33, 8702 Zollikon-Zürich, Tel. 0848 00 93 20,
Fax 0848 00 93 21, service@anex.ch, schaden@anex.ch

Service- und Schadenzentrum Basel:
Zwingerstrasse 10, 4002 Basel, Tel. 0848 00 93 22,
Fax 061 367 93 21, service@anex.ch, schaden@anex.ch