DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Cadillac Club of Switzerland

Ausgabe Nr. 2/12 (Mai 2012)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum
Seite 2	Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort
Seite 3	Veranstaltungskalender
Seite 4	27. Generalversammlung
Seite 7	Erste Ausfahrt, zu Bad-Röbi ins Entlebuch
Seite 11	Cadi-Albtraum mit Dessert
Seite 16	100 Jahre elektrischer Anlasser
Rückseite	1963: Wenn Du das erste Mal mit einem Cadillac vorfährst, sehen Dich sogar alte Freunde in einem neuen Licht

Vorstand

Präsident ars@strad.ch	**Arion M. Scheifele** Tel. P. 061 911 1624 Mobile 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 Mobile 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 ccs-sekretariat@bluewin.ch	**Christian Hardegger** Tel. P. 043 495 3868	Eichstr. 26, 8107 Buchs (ZH) Fax 043 495 3868
Beisitzer postmaster@cadillacclub.ch	**Kurt Schellenberg** Tel. P. 061 712 1743	Binningerstr. 10, 4153 Reinach

Impressum "DRIVE-IN":

Sekretariat CCS,Eichstrasse 26, 8107 Buchs (ZH)
Tel./ Fax: 043 495 3868
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)

"**Swiss Oldtimers"** Schweiz. Dachverband für Historische Motorfahrzeuge SDHM, 5745 Safenwil

Der Optimist ist ein Mensch, der die Dinge nicht so tragisch nimmt, wie sie sind.

Karl Valentin

Unser Titelbild

Nigel und Monika vor ihrem 1960er Sedan, La Bella Bianca

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Ziegler Jürg	Will	1993 CMC Tiffany Classic
Walther Rolf-Marc	Rünenberg	1958 Sedan de Ville
Wehrli Sascha	Meilen	1999 Seville STS
Distel Lydia	Pratteln (Passivmitglied)	

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Die Saison für unsere Oldtimer und Klassiker wurde durch unsere GV in Altishofen würdig eröffnet: das Wetter war mild und frühlingshaft, und traditionsgemäss erfreuten wir uns an kulinarischen und kulturellen Genüssen. Und auch die erste Ausfahrt hatte es in sich. Das Wetter war zwar eher launisch und für Anfang Mai noch sehr aprilmässig, so dass im ansehnlichen Konvoi von gegen zwanzig Fahrzeugen die die etwas weniger wasserscheuen Youngtimer und modernen Modelle vorherrschten. Aber auch unter mehrheitlich grauem Himmel ist die Landschaft des Entlebuch sehenswert, und eine Fahrt im Cadillac ist immer genussvoll. Ausserdem wurden wir im Gasthaus Bad herzlich empfangen und von Robert Schumacher ("Bad-Röbi") und seiner Equipe mit einem ausgezeichneten Menu verwöhnt. Wie immer gibt es Bildberichte zu beiden Anlässen in diesem Heft.

Und schon steht die nächste Ausfahrt vor der Tür, die Unterlagen dazu finden Sie in der Beilage. Organisiert von zwei Neumitgliedern, verspricht das Programm auch hier wieder ein Highlight zu werden, und ich freue mich auf eine weitere genussvolle und erlebnisreiche Ausfahrt.

An der GV erzählte Nigel Kingsley kurz von seinen Erfahrungen mit TÜV-geprüften Oldtimern, und er hat sein Versprechen gehalten, einen ausführlichen Bericht fürs DRIVE-IN zu schreiben. Lesen Sie seinen ausgezeichneten Artikel und schmunzeln Sie, haben Sie Mitleid bei den Horror-Nachrichten und freuen sich über das positive Ende: ein strahlend schöner 60er Sedan. Unsere aktuelle Frontseite zeigt La Bella Bianca als Jailhouse Rock Cadillac Police Limousine mit ihren glücklichen Besitzern.

Der Sommer wird sicher lang und schön, und wir sehen uns bestimmt auf der einen oder anderen Ausfahrt.

Ihr DRIVE-IN Redaktor
Kurt Schellenberg

Eigene Veranstaltungen 2011

24. Juni	zweite Ausfahrt, mit Rolf und Otto
12. August	dritte Ausfahrt mit Emmanuel
23. September	vierte Ausfahrt mit Jürg und Monika
1. Dezember	Chlaushock, organisiert von Beat

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

17.-20. Mai	**CCCD Jahrestreffen** am Bodensee
25. - 27. Mai	Concorso d'Eleganza, Villa d'Este, Italien; Swiss Oldtimers (SDHM)-Reise
26.- 27. Mai	12. Oldtimer in Obwalden OiO
27. Mai	14. US-Car Treffen in Schenkon (the-wanderer.ch)
3. Juni	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug
8.-10. Juni	Retro Classics meets Barock, Schloss Ludwigsburg (D); Retropromotion
23./24. Juni	Oldtimer Messe Uster
1. Juli	4. All American Classics Meeting, Murten
1. Juli	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug
7. Juli	8. Meeting Oldtimer Valais, Sitten
5. August	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug
22. August	Concours d' Elégance Basel, RAID Suisse-Paris, Prologe
23.-26. August	21. RAID Suisse-Paris
26. August	Cadillac Big Meet Kremsmünster
30. August - 2. September	**Cadillac Happiness Days Tirol**, Sautens/Öztal
1. September	21. GP Safenwil (Emil Frey AG, Swiss Oldtimers SDHM)
1. September	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug
9. September	10. US-Car & Motorcycles Treffen Volketswil
9. September	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug

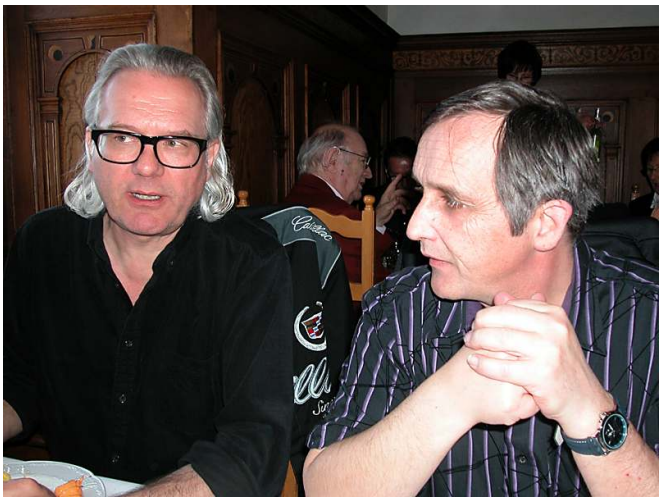
7. Oktober	27. Rassemblement National (Swiss Oldtimers (SDHM))
Oktober	2. Oldtimer im Berner Oberland OiBO
28. Oktober	8. Oldtimer Messe St.Gallen
17. November	OTM Zürich, Eulachhallen Winterthur

alle Informationen wie immer ohne Gewähr auf Richtigkeit!

27. Generalversammlung des CCS, 25. März 2012 Schloss Altishofen

Dank strahlend blauem Himmel und warmer Frühlingssonne kamen viele Mitglieder mit ihren herausgeputzten Klassikern nach Altishofen.

Das Brunch-Buffet war traditionsgemäss eine Augenweide und ein gastronomisches Glanzlicht.
Wir machten uns denn auch mit Hochgenuss dahinter.



Mit unserem neuen Mitglied Hanspeter Ryser, Leiter Cadillac Europe Communications, hat nun der CCS einen direkten Draht zu Cadillac Europe.

Die GV des CCS ist aber nicht nur wegen des Buffets ein glanzvoller Start der Saison:

Nach der Winterpause trifft man sich wieder, lernt neue Mitglieder kennen und plaudert mit alten Freunden.

Traditionsgemäss gibt es an der GV nicht nur ein gastronomisches, sondern auch ein kulturelles Glanzlicht zu geniessen.

Diesmal lud unser Präsident den jungen, erfolgreichen und weltbekannten Geiger Manrico Padovani ein, der uns mit seinem virtuosen Spiel erfreute.
Danach konnte man sich wie immer bei unserem Kassier Emmanuel mit Club-Artikeln eindecken.

Bei all diesen Leckerbissen darf nicht vergessen werden, dass schliesslich unser Präsident zügig und effizient durch den offiziellen Teil, die Generalversammlung, führte, so dass wir uns alle schliesslich um ca. 16 Uhr langsam auf den Heimweg machen konnten.

1. Ausfahrt, von Uffikon über Wolhusen ins Entlebuch zu Bad-Röbi, 6. Mai 2012

Trotz schlechter Wetterprognose trafen sich gegen zwanzig Cadillacs auf dem Parkplatz des Restaurants Rössli in Uffikon.

Im gemütlichen Restaurant genossen wir ausgiebig Kaffee und Gipfeli, und einige vertilgten auch gleich den "Spitzbueb" mit Cadillac-Emblem, den Terry als Bhaltis für jeden Teilnehmer gebacken hatte.

Dann mechten wir uns auf den Weg Richtung Sursee, am Mauensee entlang ...

... nach Grosswangen, und dann über kleine Nebenstrassen nach Wolhusen. Die Aussicht auf die Schneeberge war leider wolkenverhangen, aber hin und wieder liess die Sonne das frische Frühlingsgrün leuchten.

Nach Wolhusen, im Entlebuch, verdüsterte sich der Himmel kurz zu einem Wolkenbruch.

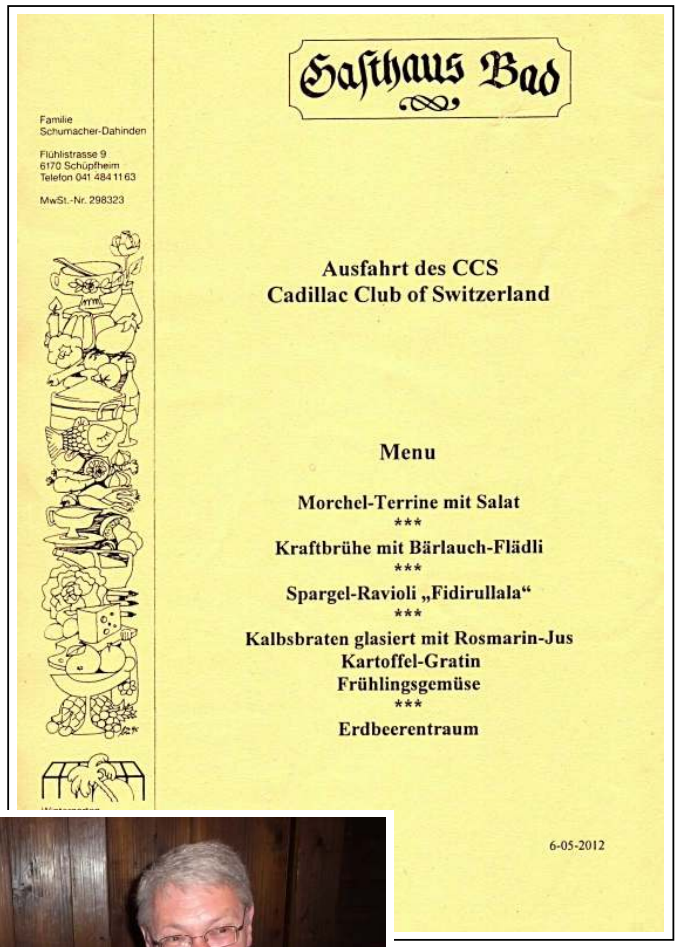
Am Ziel, dem Gasthaus Bad in Schüpfheim, war alles wieder vorbei. Aprilwetter eben.

Der Parkplatz bei "Bad-Röbi" stiess beinahe an seine Grenzen, es sah aus wie bei einem Cadillac-Händler.

Unter den teilnehmenden Autos gab es nur wenige "richtige" Veteranen. Aber auch die neueren Cadillacs ergaben ein imposantes Bild.

Drinnen wurden wir mit einer erfrischenden Bowle begrüsst.

Wir unterhielten uns blendend und genossen das exquisite Menu, das "Bad-Röbi", Robert Schumacher, für uns kreiert hatte.



Gasthaus Bad

Familie
Schumacher-Dahinden

Flühlistrasse 9
6170 Schüpfheim
Telefon 041 484 11 63

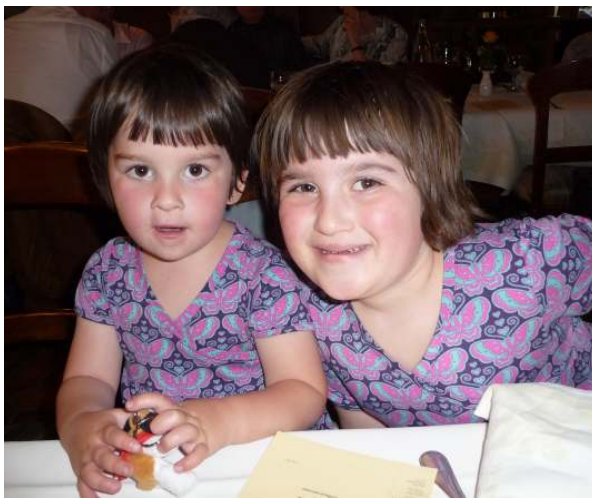
MwSt.-Nr. 298323

Ausfahrt des CCS
Cadillac Club of Switzerland

Menu

Morchel-Terrine mit Salat
***
Kraftbrühe mit Bärlauch-Flädli
***
Spargel-Ravioli „Fidirullala“
***
Kalbsbraten glasiert mit Rosmarin-Jus
Kartoffel-Gratin
Frühlingsgemüse
***
Erdbeerentraum

6-05-2012



Der Hund Apollo ist ein alter Habitué an Cadillac-Club Treffen. Und die Kinder konnten trotz gelegentlichen Platzregen hin und wieder draussen herumtollen.

Zum Abschluss dankt unser Präsident den Organisatoren Bruno und Terry für die gelungene Ausfahrt und überreicht unserem Gastgeber Robert Schumacher eine Flasche CCS-Sekt.

Cadi-Albtraum mit Dessert

von Nigel Elvis Kingsley

Nach der Tragödie mit meinem wunderhübschen 1959er Pink Cadillac musste ich lernen, dass nur Geduld Rosen bringt... Aber es war eine Achterbahn-Erfahrung mit vielen tiefen Emotionen, verlorener Zeit und vor allem teurem Geld... Da ich von Natur aus sehr fröhlich und positiv bin, musste ich mich ständig trösten, dass das Leben nach dem tragischen Verlust des 1959er Cadillacs viel schlimmer sein könnte - und tatsächlich kam es schlimmer!

Ursprünglich war der Kaufpreis meines neuen Wunschobjektes 12'000 Euro, jedoch musste ich plötzlich SFr. 16'000 mitnehmen, um den Ersatz zu erwerben, der mich über meinen Verlust trösten sollte. Diese "neue" alte Dame wurde aus Deutschland in die Schweiz gefahren, um sie hier zu verkaufen. Die ersten Eindrücke waren ziemlich mager, da ich in meinem Leben recht viele schöne Cadillacs nicht nur gesehen hatte, sondern auch selbst mal acht alte Cadis und einen 59er Chevy Impala besessen hatte, vor meiner Scheidungs-Zeit....

Das Auto hatte drei grosse Flecken in der Farbe, schlecht korrigiert mit einem falschen Farbton, und noch grössere Beulen. Viele Embleme fehlten, und die kaputten Wischer auf der einen Seite hatten zu einer total verkratzten Windschutzscheibe geführt. Was mich überzeugt hatte, mich trotzdem für das Auto zu entscheiden, war auf der einen Seite der deutsche TÜV Bericht, laut dem keine festgestellten Mängel vorhanden waren, und der aussagte, dass keine Bedenken gegen die Vorschriftsmässigkeit des Autos bestünden. Zudem funktionierte der überholte Motor und der Automat, und das Auto hatte fünf gute Räder und wenig Rost (Holz anfassen beim Schreiben dieses Satzes).

Leider leider musste ich aber in der kommenden Zeit viel Herzblut lassen und mit Schweiss, stählernen Nerven, Zeit und Tränen feststellen, dass es sich mit der Old Lady verhielt wie mit einer Zwiebel. Je mehr ich mit ihr zu tun hatte, desto mehr musste ich weinen.

Die allererste Jungfernfahrt nach Bad Nauheim konnte zuerst gar nicht vollendet werden. Meine sehr geduldige und liebevolle Ehefrau war unfrei-

willig engagiert als wahre Co-Pilotin. Wir fuhren um ca. 2 Uhr nachts los, um die ca. 4 Stunden lange Fahrt zu machen. Obwohl wir bereits mehrmals tagsüber mit der alten Dame gefahren waren, merkten wir gar nicht, dass uns nonstop ein Nebel umhüllte. Die vordere Windschutzscheibe war innerhalb von Sekunden "romantisch" eingekleidet. Die Co-Pilotin hielt trotzdem tapfer durch und leistete bei voller Wachsamkeit eine gute Arbeit. Eine Stunde später merkten wir, dass eine kleine Rauchwolke von der Beifahrerseite bei den Füssen her immer stärker auftrat, und es roch "süsslich". Wir merkten zudem, dass der Boden sehr ölig nass wurde. Aber für uns war die Hauptsache, dass wir vorwärts kamen und näher zum Ziel - erst noch ganz "süss"!

Keine 80 Kilometer vor Bad Nauheim zögerte aber unsere alte Dame und kam langsam aber sicher zum endgültigen Halt. Wir dachten uns, sie brauche trotz den vorsichtigen Zwangspausen unterwegs nochmals eine zusätzliche Pause. Diesmal kamen allerdings aggressive Wolken vom Motorraum in den ganzen Passagierraum hinein... Eine Horror-Videoaufnahme davon ist auf YouTube zu sehen[1].

Wir warteten eine Stunde und fuhren dann mit Mühe und Not um 8 Uhr im Schneckentempo zur nächsten Garage. Für nur 60 Euro machte der nette Mech eine Überbrückung des defekten Heizungskörpers. Wir dankten zwei Personen für die prompte Hilfeleistung: dem Mech und dem lieben Herrgott; wir dachten, wir seien glimpflich davongekommen...

1) http://youtu.be/ae5rz-zTr6o

80 Kilometer später kamen wir an. Die Hoteldame war wegen unserer vierstündigen Verspätung empört - Wir parkten direkt beim Hotel und gingen gerade zum Balkon unseres Zimmers, um mit Stolz von da aus unsere weisse Lady zu betrachten, als wir mit Schrecken feststellten, dass ein schlimmer Gestank nach verbranntem Gummi die ganze Nachbarschaft einhüllte. Die deutsche Hotelbesitzerin war nun echt wütend auf diese jungen Schweizer mit ihrem alten Ami-Stink-Oldtimer...

Ich stellte fest, dass die Lichtmaschine inklusive Regler total durchgebrannt waren. Toll, da hatten wir uns nochmals ein Geschenk eingefangen! Wir machten uns daraufhin frisch, und bedauerten nicht nur die zwei Pannen, sondern auch dass wir deswegen keine Minute Schlaf bekommen hatten... Da die Batterie nach 400 Kilometern Fahrt voll geladen war, startete unsere alte weisse Dame ohne grosse Mühe, und wir fuhren brav weiter zum Elvis Festival in Bad Nauheim. Da gab es eine zweitägige Ausstellung, viel Spass mit live Rock'n'Roll und Rockabilly Bands, viele Marktstände, viele sehr schöne und alte Autos und Töffs, sogar aus den 30er und 40er Jahren.

Am ersten Tag, gerade nach der späten Ankunft, wurden wir zum Corso (Show Convoy) eingeladen. Selbstverständlich machten wir doch mit! Sogar in voller Montur: Wir hatten uns ja überlegt, dass das alte weisse Auto doch etwas anderes, noch spezielleres an sich haben müsste. Wir verwandelten also unsere alte weisse Dame in eine Polizei-Limousine, sie würde für das Weekend als ELVIS POLICE LIMO dienen! Vor vielen Jahren habe ich einen Polizei-Lichtbalken und eine Sirene fürs Autodach gekauft. Das Fenster hinter der Fahrerseite wurde mit schwarzen Klebestreifen so beklebt, dass es wie Gitterstäbe wirkte, das Ganze sollte wie ein Gefängnis aussehen. Und auf der hinteren Sitzbank, die bereits mit einer Ami-Fahne bedeckt war, sass ganz stolz eine Elvis Büste - dieser Elvis schaute von da hinten schön zum Fenster, resp. zwischen den Gitterstäben hinaus. Es war die perfekte JAILHOUSE ROCK CADILLAC POLICE LIMO!

Erwähnenswert ist noch, dass die Leute schnell bemerkten, dass die alte Dame nun als Thema-Auto galt! Satte 60 verschiedene andere Oldtimer waren dort, auch von Vespas über Harleys zu Mini Autos, einfach alle Varianten die es gibt, eine schöner als die andere! Es fand dann ein Wettbewerb statt; die schönsten Autos aus Elvis' Zeiten, eben von den 50er bis zu den 70er Jahren, sollten prämiert werden.

Nur dabei zu sein und im Corso mitzumachen hatte uns ja bereits viel Freude gemacht, und am Ende des zweiten Tages war es soweit, die Gewinner wurden bekannt gegeben. Und sage und schreibe und vor Allem staune - unsere liebe alte weisse Dame Bella Bianca hatte den 3. Platz gemacht! Ich konnte meine Startnummer 4 hören, als sie ausgerufen wurde, und wollte es zuerst nicht glauben, bis sie meine Startnummer mit meinem Namen und sogar Vornamen ein paar Mal gerufen hatten... TATSÄCHLICH hatten wir den 3. Platz gewonnen! Auch davon ist ein Video auf YouTube zu sehen[2].

Auf der Heimfahrt war trotz dem 3. Preis noch die Hölle los. Klar, irgendwann musste ja unsere Bella Bianca aufgeben, denn eine alte Batterie kann nicht ewig ohne Saft vom Generator und Regler funktionieren! Wir standen auf der Karlsruher-Autobahn - ich muss aber betonen, auf der DEUTSCHEN AUTOBAHN - da fuhren Autos und Lastwagen locker mit bis zu gefühlten 300 Stundenkilometern an einem vorbei - hey! Da kann man wohl auf Englisch schön sagen - WE WERE PRACTICALLY BLOWN AWAY! Und das knapp eine Stunde lang, bis der Abschleppdienst kam. Eine hübsche alte Cadi Dame seelenruhig auf einem Ab-

2) http://youtu.be/77Wll9bzLIU

schlepp-Anhänger, das sieht schon komisch aus.

Dann warteten wir nochmals 3 Stunden auf unser Ersatzauto. Wir wurden bis zu einer Garage gefahren, um dort für die Heimfahrt einen Audi zu bekommen. Die Fahrt von Bad Nauheim bis nach Hause dauerte total 11 Stunden, von 15 Uhr bis 2 Uhr Nachts!

Als die Old Lady dann endlich auch zurück in der Schweiz war, ging es weiter. Sie fiel bei der MFK viermal durch und zwar wegen unzähligen grösseren und kleineren Mängeln. Erstens war da die verkratzte Windschutzscheibe, da musste ich eine 'NIGEL nagel neue' Windschutzscheibe aus Amerika bestellen (ich musste zuerst eine totale 'Hammerlösung' entwickeln[3]). Dann die kaputte Wischwasch-Anlage, die Wischer-Blätter, sogar das berühmte Gurkenglas für das Scheiben-Waschwasser fehlte. Radio und Radioantennen-Motor waren kaputt. Es gab Benzinverlust wegen der ganzen durchgerosteten Leitungen. Der Benzinanzeiger war defekt, vorne und hinten die Heizungsanlage, die Klimaanlage funktionierte nicht und hatte einen defekten Kompressor, alle Bremsbeläge und alle Stossdämpfer mussten ersetzt werden, die Lichtmaschine und der Regler mussten revidiert werden, eine neue Batterie war nötig, und dann kam noch die Umrüstung des Tachometers von Ami-Meilen auf Kilometer dazu.

Alle Lichter mussten gemacht werden, die fehlenden und verformten Zierleisten ersetzt, es gab Wasserflecken am Dachhimmel, das Armaturenbrett war an fünf Stellen voll eingerissen, die hinteren Stossstangen waren verschoben, der Chrom hatte Korrosion und Kratzer, der Motor und das Getriebe hatten Oelverlust, die elektrische Verstellung der vorderen Sitzbank war defekt, der linke Fensterheberschalter fiel aus dem Sockel, die magere, matte Lackierung, durch die der Spachtel noch sichtbar war, musste ausgebessert werden, die komplette Auspuff-Anlage war zu ersetzen - puh - einfach alles!

Nach dem vierten Mal Durchfallen bei der MFK teilte mir mein junger, aber sehr erfahrener Mech auf einem Zettel mit (den ich noch als historisch wertvoll aufbewahrt habe), dass wenn das noch lange so gehe, wir als Allerletztes das ganze MFK Gebäude sprengen sollten! Denn es müsse jetzt endlich mal klappen, nachdem alles auf Herz und Nieren geprüft sei.

Tatsächlich waren wir erfolgreich - juhui - aber, nur für zwei Jahre bis zum nächsten Versuch, das Auto auch noch als Veteran durchzubringen! Alle ausser einem jungen Experten hatten Freude an meiner Geduld und dem Bestehen der alten historischen Dame. Obwohl er nichts mehr zu bemängeln fand, meinte er, ich könne es gleich vergessen, den Veteraneneintrag zu erhalten, auch in zwei Jahren. Na, warten wirs ab.

Schlussendlich muss ich nach all den Erfahrungen doch zugeben, dass wir durch diesen mega Reifungsfeuer-Prozess beinahe als glänzende Goldstücke hervorgegangen sind...

Mit den vielen beteiligten Leuten, seien es Zuschauer, mein mega geduldiger aber lieber Mech, Versicherungshengste, Lieferanten in der Schweiz und Deutschland, MFK-Experten etc., entwickelten sich viele gute zwischenmenschliche und langfristige Kontakte!

Ein ganz besonderer Dank gebührt unserem Clubmitglied Rainer (1959er Pink Cadillac) aus Deutschland, der mir super Connections während dieser anstrengenden Zeit ermöglicht hat. Dafür ist er als Gegenleistung heute auch im Club!

[3]) Eine nähere Erklärung dieser kryptischen Bemerkung ist hier nicht opportun, speziell da diese Lösung nicht wirklich guten Gewissens empfohlen werden kann. (Wer an der GV dabei war, weiss was damit gemeint ist). Anm.d.Red.

Ganz zum Schluss mache ich noch die Buchhaltung: Es hat ja mit 12'000 Euro angefangen und ging dann schon schnell auf SFr. 16'000. Heute muss ich sagen, dass es mich mehr als doppelt so viel gekostet hat! Fazit: Einem technischen Bericht, auch wenn er vom deutschen TÜV stammt, sollte man nicht wirklich glauben, auch wenn darin steht, dass keine festgestellten Mängel vorhanden seien und keine Bedenken gegen die Vorschriftsmässigkeit des Autos bestünden.

Eines steht aber fest: Die alte Dame mit ihrem total neuen Facelifting sieht nun nicht nur grandios aus, sie heisst eben auch

DIE HÜBSCHE BELLA BIANCA !

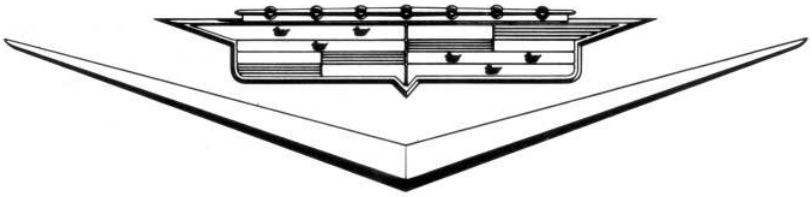
SOMIT VIEL SPASS MIT EUREN CADIS

DER SOMMER IST DOCH DA UND WARTET AUF NIEMANDEN !

SAFE CRUISING UND ALOHA

Nigel Kingsley

P.S. : La Bella Bianca kommt in der neusten Komposition von Nigel für den Muttertag auf YouTube gross heraus (http://youtu.be/lLtpHErleLM). Und ausserdem: man kann sie auch mieten, für eine Hochzeit, einen Geburtstag, ein besonderes Fest.



100 Jahre elektrischer Anlasser

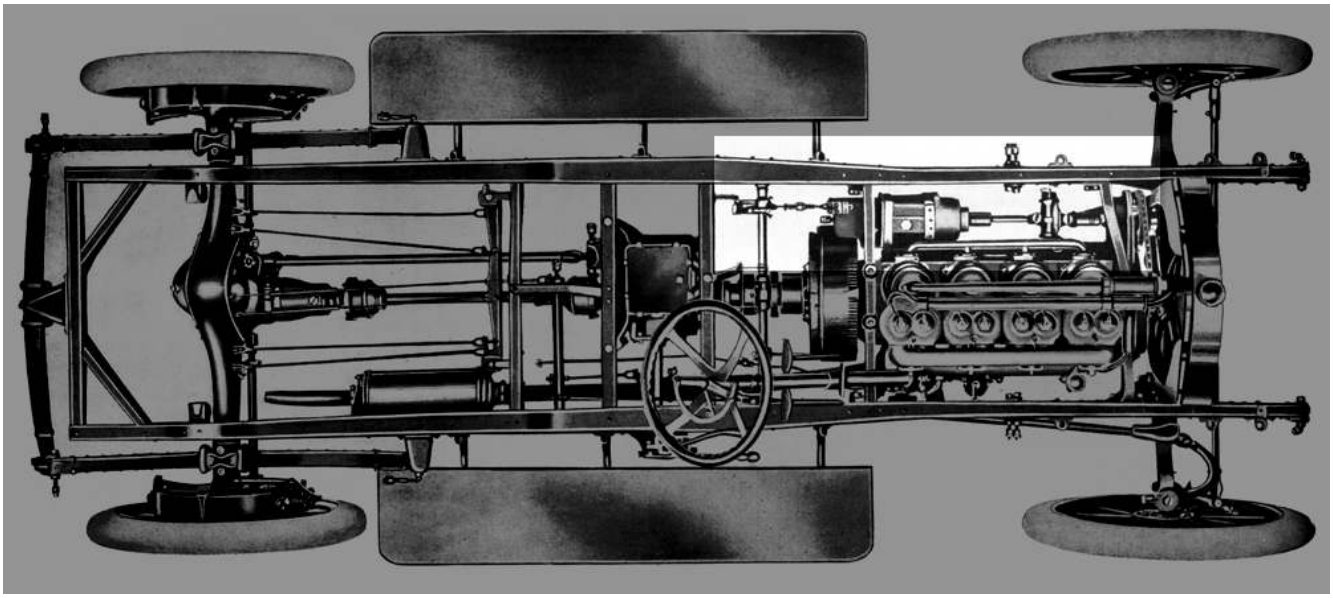
Quelle: M.D. Hendry, 'Cadillac at 100, Legacy of Leadership'

Heutzutage denkt sich niemand etwas dabei, wenn er sein Auto startet – man dreht den Schlüssel (oder drückt neuerdings wieder den Knopf), und los gehts. Aber von einem so einfachen und sicheren Prozess konnte man in den frühen Tagen der Autoindustrie nur träumen. Dazumal war das Starten des Motors eine der schwierigsten und gefährlichsten Aufgaben, die der normale Autofahrer zu bewältigen hatte.

Dies illustriert ein gut dokumentierter Vorfall im Winter 1910, welcher die Entwicklung des elektrischen Anlassers bei Cadillac auslöste. Eine Frau (deren Name nicht mehr bekannt ist) blieb mit ihrem Cadillac in Belle Isle auf einer der alten Holzbrücken über den Detroit River stecken und hatte Probleme, den Motor wieder anzuwerfen. In diesem Moment kam ein Kollege von H.M. Leland, ein befreundeter Industrieller, über die Brücke. Er kurbelte ihren Wagen wieder an, aber sie hatte vergessen, die Zündung auf Spätzündung zurückzustellen. Es gab eine Fehlzündung, die Kurbel schlug zurück und flog davon, und der Mann wurde ernsthaft verletzt. Wenige Minuten später erschien ein anderes Auto, mit den Cadillac-Ingenieuren Ernest Sweet und Bill Foltz an Bord. Sie starteten das Auto der Frau und fuhren mit dem Verletzten weg. Unglücklicherweise gab es bei seinen schweren Verletzungen Komplikationen, und er starb einige Wochen später.

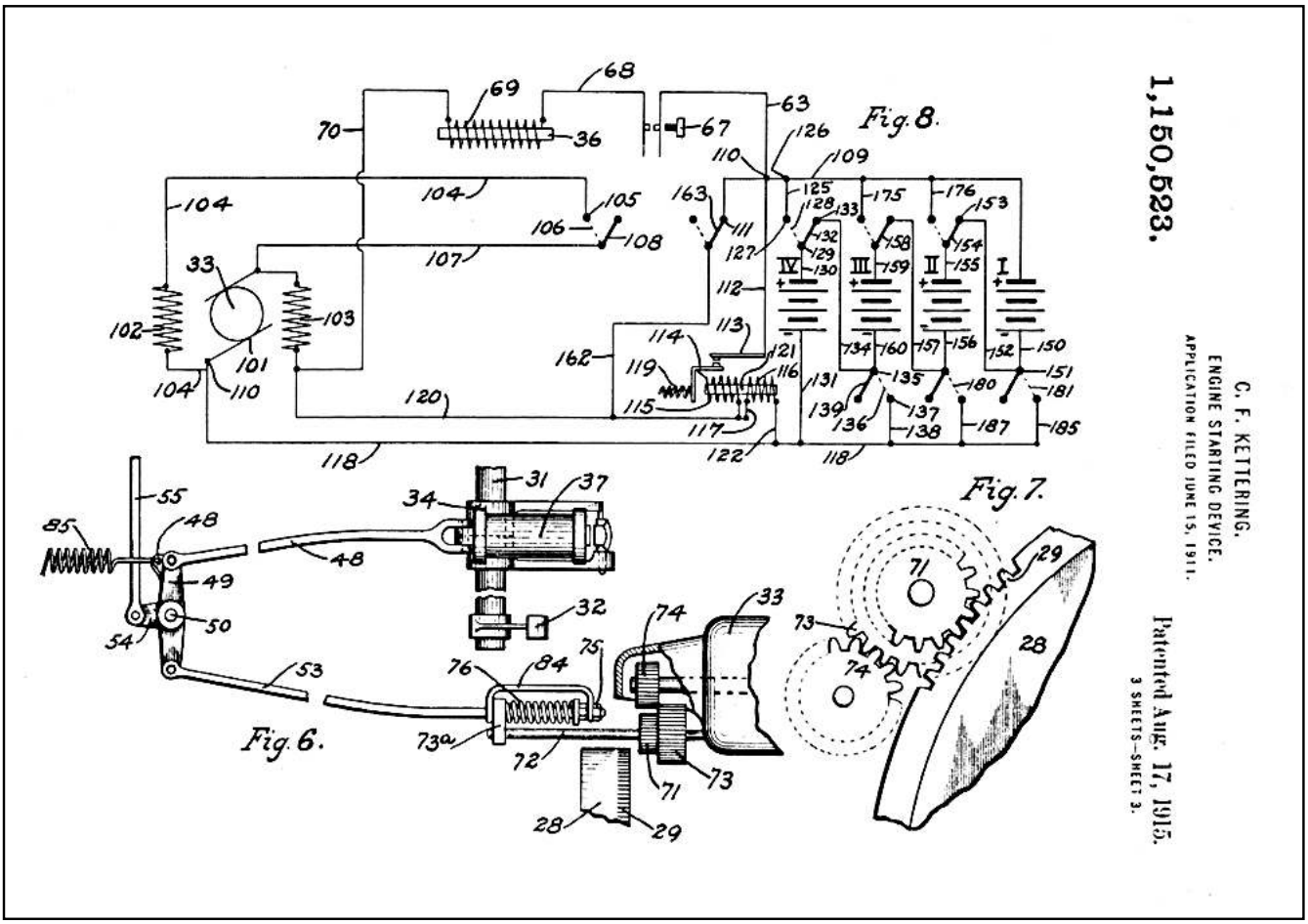
Der Verstorbene war ein Freund H.M. Lelands, und die Tatsache, dass das für den Tod verantwortliche Auto ein Cadillac war, trug noch mehr zur Trauer Lelands bei. Er sagte sogar zu Ernest Sweet, dass er es bedaure, je ein Auto gebaut zu haben. Als er sich wieder gefasst hatte, berief er ein spezielles Treffen mit den Ingenieuren ein. Immer noch sichtlich betroffen kündete er an, dass ein Ersatz für die Kurbel gefunden werden müsse. Das Projekt solle Priorität gegenüber allen anderen erhalten, und er schloss mit den Worten: „Ein Cadillac wird keine Menschen mehr töten, wenn wir dies verhindern können“.

In den frühen Jahren des Jahrhunderts wurden viele Anlassersysteme ausprobiert – mechanisch, pneumatisch, elektrisch – inklusive das Prestolite-System, bei dem die Zylinder mit brennbarem Gas gefüllt wurden. Keines funktionierte gut, alle waren ineffizient, kompliziert, unzuverlässig und voluminös. Der Anlasser sollte leicht, effizient und zuverlässig sein, und die Bat-



Das Cadillac-Chassis von 1914 mit dem Delco Self Starter links vom Motorblock

terie für den Betrieb sollte leistungsfähig und wiederaufladbar sein. Ausserdem würde es eine passende Vorrichtung brauchen, welche die Batterie unter den für Automobile typischen variablen Geschwindigkeiten aufladen könnte. Als Leland seine Ingenieure auf das Problem ansetzte, prüften diese zuerst alle bisher versuchten Lösungen. Sie kamen zum Schluss, dass die Antwort ein elektrischer Motor kombiniert mit einem Generator in der gleichen Einheit wäre. Im ersten Prototyp diente das Schwungrad direkt als Anker des Motor-Generators. Die Drahtwicklungen waren voluminös, und die Kraft wurde ohne Untersetzung direkt auf die Kurbelwelle übertragen. Das System war nicht zufriedenstellend, da es zwar den Motor starten konnte, aber nur in einem bestimmten Temperaturbereich. Bei höheren oder tieferen Temperaturen war die Kraft nicht ausreichend. Zu diesem Zeitpunkt wurde Charles Franklin Kettering beigezogen. Kettering hatte schon 1908 ein elektrisches Zündsystem entwickelt, für das seine hastig zusammen mit E.A. Deeds gegründete 'Dayton Engineering Laboratories Company', kurz DELCO, 1909 von Cadillac einen Auftrag über 8000 Einheiten erhalten hatte. (Die DELCO-Zündung wurde 1910 für die Cadillac Thirty Modelle als Standard eingeführt. Siehe auch 'Die DELCO-Story' im DRIVE-IN 4/02). Kettering schlug den Ingenieuren von Cadillac eine Kombination von Anlassermotor und Generator vor, mit einer Kupplung und einem Reduktionsgetriebe, das über Zähne am Schwungrad eine Untersetzung von ca. 20:1 ergab. Kettering und seine DELCO-Gruppe begannen 1910 mit der Entwicklung. Am 15. November 1910 schrieb Kettering in einem Brief an J.B. Hayward: “Nach intensivem Studium des Problems beschlossen wir, den Schwungrad-Gene-

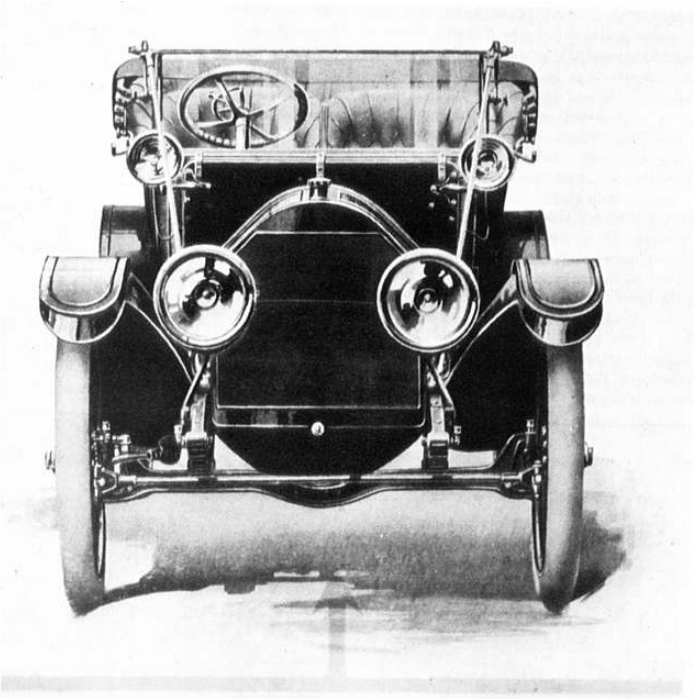


Die Patentschrift Ketterings für den Self-Starter 1915

rator aufzugeben und eine Lösung zu suchen, wie der Generator ähnlich wie bei Magnetzündungen mit dem Automotor verbunden werden könnte“. Später schrieb er: “Eine Hürde war zuerst zu überwinden: zwei Übersetzungsverhältnisse mussten angewendet werden, eines für den Anlasser beim Starten und ein anderes für den Generator, wenn der Motor lief. Als wir das gelöst hatten, war der Rest ziemlich einfach“. Das erwähnte Problem wurde einfach gelöst durch Einlizenzieren des Zweistufengetriebes, das C.J. Coleman patentiert hatte, ein Erfinder, der seit 1899 an Anlassersystemen tüftelte. Kettering registrierte seinen Anlasser 1915 und 1916 mit zwei Patenten. Er bestand aus einer Motor-Generator-Einheit und einem Akkumulator mit 6 und 24 Volt. Die Einheit wurde mit 24 Volt als Motor zum Starten betrieben, und mit 6 Volt als Generator zum Laden des Akkus. Dazu wurde eine Seriell-Parallel-Umschaltung benötigt. Das Zweistufengetriebe mit Reibungskupplung wurde über ein Starterpedal gesteuert. Der 'Self-Starter' wurde ab 1912 bei allen Cadillac-Modellen eingebaut, und die Werbung verkündete stolz „The Car That Has No Crank“. („Crank“ kann sowohl 'Kurbel', als auch 'Marotte' bedeuten. „To be cranky“ bedeutet auch 'Launisch sein'. Natürlich ist ein Cadillac nie launisch).

Bis anhin war Europa in der Auto-Elektrik führend gewesen. Die Errungenschaften Ketterings gewannen aber schnell Anerkennung in Europa. Nach einem Test eines normalen Cadillacs mit 1000 Starts und Stops mit dem elektrischen Anlasser, vergab der Royal Automobile Club of Great Britain 1913 die Dewar-Trophähe an Cadillac – zum zweiten Mal, was kein anderer Automobilhersteller je schaffte.

Um 1916 hatten 98% der amerikanischen Autos einen elektrischen Anlasser, und der Trend zeigte sich nach dem Ersten Weltkrieg auch in Europa. Für die elektrische Zündung mit elektrischem Anlasser und Generator bürgerte sich sogar die Bezeichnung „Le Delco“ oder „the Delco“ ein.



The CAR
THAT HAS NO CRANK

WHEN YOU FIRST DRIVE UP IN A CADILLAC, *even old friends see you in a new light. This is going to be especially true when you make your initial entrance in a 1963 Cadillac. A newly refined engine moves the big car so silently you must announce your arrival with a tap of the horn. And when the inevitable inspection comes, be prepared for "Ohs" and "Ahs" at the craftsmanship, luxury and elegance of the widest choice of personal options in Cadillac history. Isn't there someone you'd like to surprise? Go ahead and do it. Your Cadillac dealer will help you to stage the scene.*

Cadillac Motor Car Division • General Motors Corporation