DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Cadillac Club of Switzerland

Ausgabe Nr. 3/12 (August 2012)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum
Seite 2	Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort
Seite 3	Veranstaltungskalender
Seite 4	Zweite Ausfahrt: Klausenpass, 24.Juni 2012
Seite 10	Wissenswertes über Motorenöl, dritter Teil
Seite 13	Veredelung von Autolacken
Seite 16	Der neue XTS: Erste Eindrücke
Rückseite	1959: Cadillac - Worlds Best Synonym for Quality

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 vernünftige Mensch passt sich der Welt an; der unvernünftige besteht auf dem Versuch, die Welt sich anzupassen. Deshalb hängt aller Fortschritt vom unvernünftigen Menschen ab.

G. Bernard Shaw

Unser Titelbild

1970 DeVille Convertible, San Mateo Rot mit weissem Interieur

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Ender Rolf	Genf	1992 DeVille
Kreis René	Oberrohrdorf	2012 SRX
Dahlqvist Anders	Vessy	1958 Series 62 Cabriolet

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Schon bald steht der Herbst vor der Türe, nachdem wir die wenigen schönen Tage dieses Sommers geniessen konnten. Sowohl bei der zweiten Ausfahrt, über die ich in diesem Heft schreibe, als auch bei der dritten Ausfahrt, Bericht in der nächsten Ausgabe, hatten wir schönes und warmes Wetter. Hoffen wir, dass auch unsere nächste und letzte Ausfahrt dieses Jahres am 23. September ebensolches Wetterglück haben wird. Die Einladung wurde bereits versandt, das Programm sieht sehr interessant aus, und wir hoffen auf zahlreiche Anmeldungen.

Endlich kam ich auch dazu, den dritten und letzten Teil der kleinen Serie über Motorenöl zu schreiben. Ich hoffe, es hat dem einen oder der anderen zu einer klareren Sicht oder eigenen Meinung verholfen.

Eine weitere konstante Sorge von uns Besitzern von Oldtimern ist die richtige Pflege des Autolacks. Unser Kassier gibt dazu in diesem Heft eine Anleitung und wertvolle Tipps aus eigener Erfahrung. Den Erfolg seiner Bemühungen kann man bei unseren Ausfahrten, wenn Emmanuel mit seinem jetzt wieder glänzenden Bijou teilnimmt, mit eigenen Augen verifizieren.

Als unser Präsident und ich erfuhren, dass bei Ruedi Senn (Senag) einer der ersten XTS in der Schweiz stehe, nahmen wir an einem schönen Sommertag den Weg nach Besenbüren unter die Cabriolet-Räder, um den lange erwarteten Neuling zu beschnuppern. Den zugegebenermassen subjektiven Bericht über meine ersten Eindrücke und Fahrerlebnisse finden Sie in diesem Heft.

Und ausserdem: Bitte beachten Sie das Inserat auf Seite 9; aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass Sie bei Pneu Sutter eine freundliche Bedienung und ein ausgezeichneter Service erwartet.

Ihr DRIVE-IN Redaktor
Kurt Schellenberg

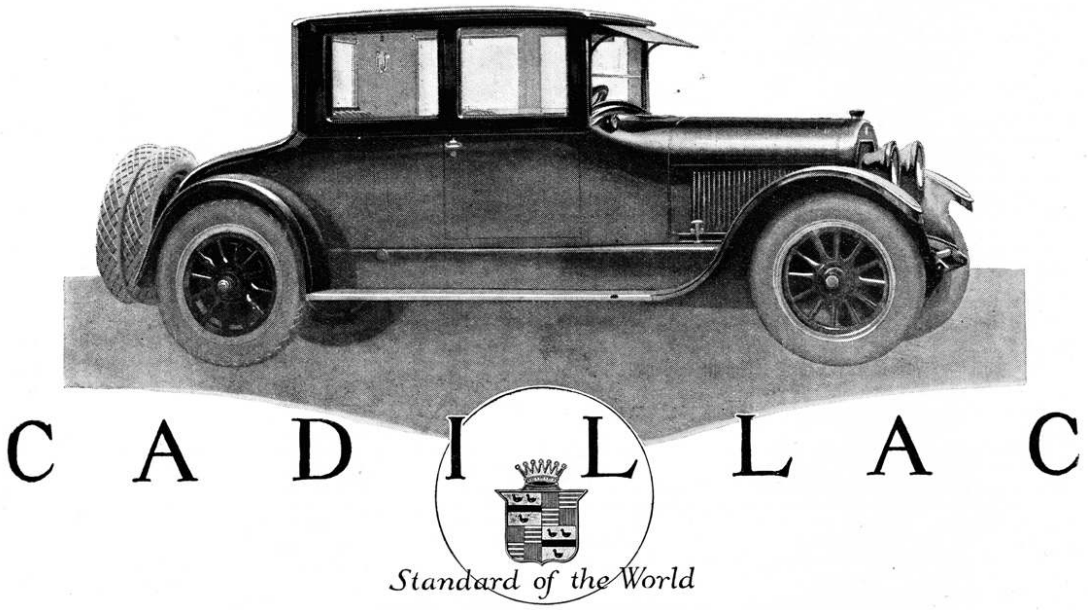
Eigene Veranstaltungen 2011

23. September	vierte Ausfahrt mit Jürg und Monika
1. Dezember	Chlaushock, organisiert von Beat

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

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!



2. Ausfahrt, 24. Juni 2012: Klausenpass - Ziegelbrücke Historische Nutzfahrzeuge Jürg Biegger

Pünktlich um 9 Uhr trafen wir in Altdorf zum Start unseres 2. Ausflugs ein.

Im Garten des Restaurants Höfli genossen wir das schon traditionelle Frühstück mit Kaffee und Gipfeli.

Unsere Pechvögel, die wegen des Defekts leider nicht mitfahren konnten.

Leider musste bereits der Pannendienst anrükken, Einer unserer Cadillacs verlor Oel; wie es sich später herausstellte durch einen Haarriss.

Nur Fliegen ist schöner....

Dann ging es bei strahlender und heisser Sonne hinauf in die Bergwelt des Klausenpasses.

Zeitweise wurde die Strasse zwar etwas schmal, aber wo das Postauto durchkommt, haben auch unsere Strassenkreuzer noch lange Platz.

Nach einer schönen Fahrt mit prächtigen Aussichten ins Tal und in die Berge erreichten wir die Klausenpass-Höhe. Auf dem für uns reservierten Parkplatz fanden wir locker Platz.

Im Hotel-Restaurant Klausenpasshöhe wurde uns ein währschaftes Mittagsmenu serviert.
Wegen des Schneedrucks im Winter ist das Haus in Schräglage geraten, so dass der Boden des Speisesaals deutlich schief ist. Mit baulichen Massnahmen konnte das Haus stabilisiert werden, und die Neigung ist nicht so stark, dass die Suppe im Teller überflossen wäre....

DRIVE-IN

Nach dem Dessert gings weiter. Auf der Urnerseite lag immer noch Schnee. Die beeindrukkend hohen Reste am Strassenrand gaben eine Ahnung über die gewaltigen Schneehöhen im Winter hier.

Die Kühe im Urnerboden sind freilaufend und kümmern sich wenig um Töffahrer und Autos. Sie haben als Fussgänger immer den Vortritt.

In Ziegelbrücke besuchten wir das Historische Nutzfahrzeug Museum von Jürg Biegger. In den alten Fabrikhallen stehen Seite an Seite die schönsten Veteranen, vom Saurer Schnauzen-Car über Feuerwehr-Fahrzeuge von OM bis zu blau-weissen Autobussen der VBZ.

Jürg Biegger weiss zu jedem seiner Oldtimer interessante Geschichten und Informationen zu Fahrzeugtechnik, Hersteller, Einsatz, Herkunft und Historie zu erzählen.

Nach der interessanten Führung ruhen wir uns etwas aus bei Kaffee, Mineralwasser....

....und einem Stück wunderbar frischer Schwarzwälder- oder Früchtetorte.

Unser Präsident dankt den Organisatoren, Rolf und Otto, mit einem kleinen Präsent für den gelungenen Ausflug, und die beiden erhalten als Dank auch noch eine spontane Zeichnung von Julia und Daria, den Kindern von Arion.

Zum Abschluss gab es dann noch eine Fahrt mit dem Oldtimer-Car. Rolf und Otto gebührt grosser Dank für diese reichhaltige und erlebnisreiche Ausfahrt.

Suter's Pneuservice
Rickenbach bei Olten
062/216'28'73
Industriestrasse West 11
Suter's Pneuservice
info@suter-pneus.ch
Suter's Pneuservice bietet
Pneus und Felgen für alles was Räder hat . . .
Bremsen, Auspuffe, Stossdämpfer und Autoservice
Professionell: Auto – Innenreinigung mit Polieren
Beratung > Verkauf > Montage

Wissenswertes über Motorenöl: Teil 3: Standardisierte Qualität

von K. Schellenberg

In den vorangehenden Artikeln über Motorenöl wurden Oelzusätze und Additive, speziell ZDDP (Drive-In 3/09), der Aufbau und die Zusammensetzung von Oelen (Drive-In 2/10) und die Rolle der Viskosität (Drive-In 3/11) behandelt. Nun wollen wir uns mit der Qualität und Leistungsfähigkeit von Oelen befassen. Wie wir bisher gesehen haben, sind Eigenschaften und Leistungsfähigkeit von Motorenölen nicht nur durch die Viskosität bestimmt, sondern zu einem wesentlichen Teil durch geschickte und gezielte Auswahl der Additive im Zusammenspiel mit dem Basisöl. Diese Rezepte sind aber streng gehütete Firmengeheimnisse. Müssen wir also den meist vollmundigen Werbetexten der Oelfirmen einfach glauben, bzw. hoffen, dass die Qualität des gekauften Oels wahrscheinlich schon den Anforderungen für unsere Automotoren genügen werde?

Dieses Problem wurde schon früh erkannt, und in den 1940er Jahren wurden Spezifikationen eingeführt; zuerst vom amerikanischen Militär, das für den Einsatz im Krieg eine MIL-Spezifikation für sogenannte HD-Oele (heavy duty = schwere Beanspruchung) aufstellte. Diese Bezeichnung ist heutzutage bedeutungslos.

Die API-Klassifikation

Etwa zur gleichen Zeit wie das amerikanische Militär erarbeitete das American Petroleum Institute (API) zusammen mit der American Society for Testing and Materials (ASTM) und der Society of Automotive Engineers (SAE) ein Klassifikations-System für Motorenöle, das heute noch Gültigkeit hat und laufend verbessert und neuen Technologien im Motoren- und Automobilbau angepasst wird. Die API-Klassifizierung erfolgt auf Grund der Leistungseigenschaften und dem vorgesehenen Einsatz. Die Bezeichnung besteht aus zwei Buchstaben, wobei der erste Buchstabe den Einsatzbereich repräsentiert. Oele für Motoren mit Funkenzündung erhalten den Buchstaben S (spark ignition), Oele für Motoren mit Kompressionszündung, also Dieselmotoren, den Buchstaben C (compression ignition). Der zweite Buchstaben steht für die Leistungsfähigkeit. Für Oele der S-Kategorie wird mit jeder Verschärfung und Anpassung der Anforderungen ein neuer Buchstabe in aufsteigender alphabetischer Reihenfolge vergeben. Aktuell ist man bei SN (eingeführt 2010) angelangt. Für Dieselmotoren ist die aktuelle Klassifizierung CJ-4.

Die ACEA-Klassifikation

Da in den USA Dieselmotoren für PKW kaum verbreitet waren und sind, und da aus europäischer Sicht Motoren, Kraftstoffe und Betriebsbedingungen in Europa anders sind als in den USA, erarbeitete anfangs der 1990er Jahre die europäische Organisation CCMC (Comité des Constructeurs du Marché Commun) eigene Klassifikationen für Motorenöle. Deren Nachfolgeorganisation Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, ACEA, führte ab 2005 die heute geltende Klassifikation ein. Die ACEA-Klassen und Kategorien beschreiben u.a. unterschiedliche motorische Anforderungen unter verschiedenen Betriebsbedingungen, Leichtlaufcharakter, Oelwechselintervalle und Kraftstoffeinsparpotenzial. Die Spezifikationen dazu werden separat aufgeführt und laufend aktualisiert. Im Gegensatz dazu enthalten die API-Klassifikationen auch die Spezifikationen (zweiter Buchstabe, s.o.).

Die Prüfungen zur Bestimmung dieser Qualitätskriterien werden Sequenz genannt. Neben chemisch-physikalischen Tests, wie z.B. Sulfatasche, Scherstabilität, Gehalt an Schwefel, Chlor, Phosphor etc., sind Tests mit Motoren aus Serienproduktion vorgeschrieben. Die API-Sequenz IIIG prüft z.B. an einem 3.8L-Motor von GM die Zunahme der Viskosität, die Abnutzung und die Bildung von Ablagerungen.

Die ILSAC-Klassifikation

Natürlich durften die asiatischen Länder nicht beiseite stehen, und so führte die Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA) zusammen mit dem International Lubricant Standardization and Approval Committee ILSAC einen eigenen Standard ein. Dieser ILSAC-Standard orientiert sich aber stark am API-Standard; so entspricht z.B. ILSAC GF 5 der API-Klassifikation SN.

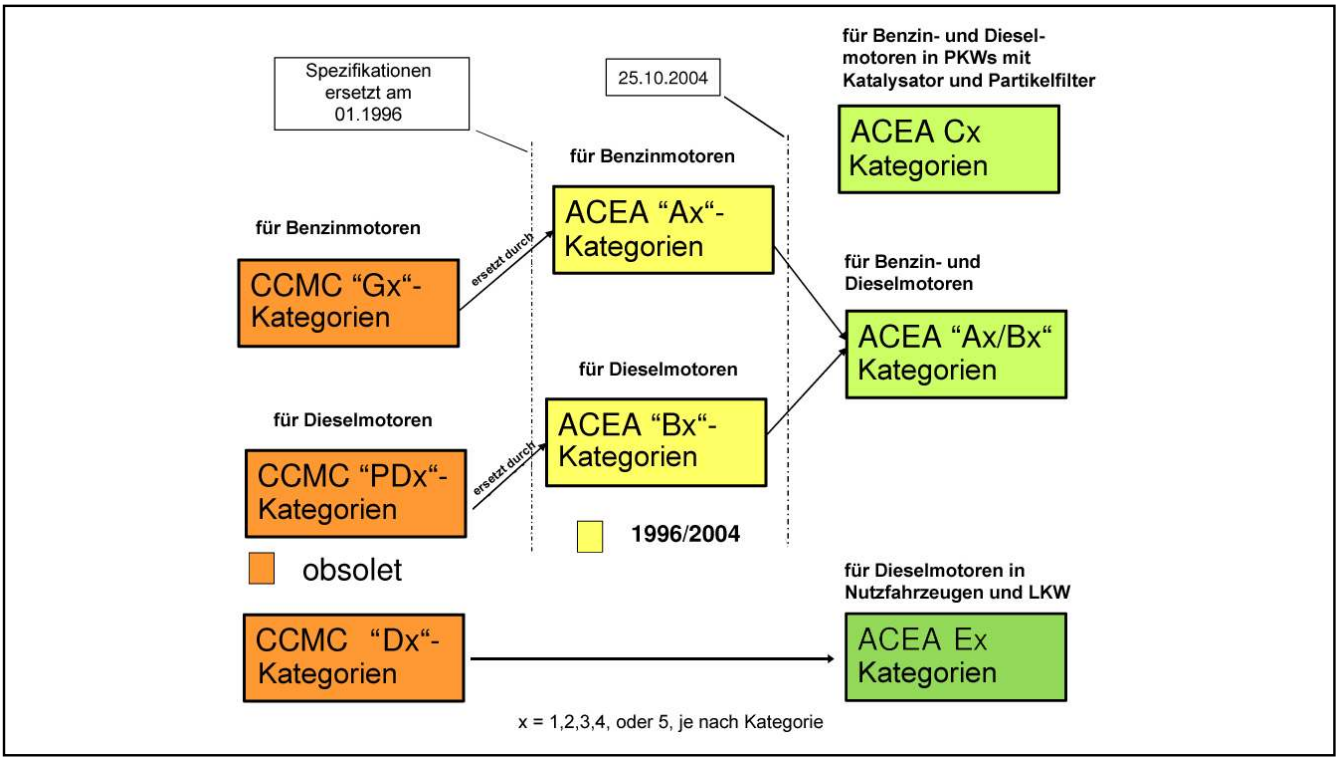
Und ausserdem…

Um das Ganze noch etwas zu verfeinern, haben viele Fahrzeughersteller eigene Hausnormen erstellt, worin gegenüber den ACEA- oder API-Tests verschärfte Anforderungen in Bezug auf chemisch-physikalische Daten und Sondertests bis hin zu Strassentests gefordert werden.

Bedeutung für uns Konsumenten

Als normaler Autofahrer wird man sich wohl kaum für die Testverfahren und Spezifikationen für Motorenöle interessieren, geschweige denn sie auch noch verstehen wollen. Wichtig und gut zu wissen ist aber, dass es generelle und firmenunabhängige Qualitätsanforderungen gibt, und dass die Oelindustrie grosse Anstrengungen unternimmt, um die Leistungsfähigkeit ihrer Produkte möglichst gut an die Betriebsanforderungen anzupassen.

Als Otto Normalverbraucher fährt man am besten, wenn man sich an die Empfehlung des Autoherstellers hält. Nicht jeder fährt aber einen Ferrari oder Porsche, und manche der anderen Autohersteller haben keine Hausnormen mit Empfehlungen für spezifische Marken-Motorenöle. Für Young- und Oldtimer gibt es solche Empfehlungen schon gar nicht. In diesem Fall lohnt sich ein Blick auf die Informationen auf der Oelflasche. Die meisten der bei uns verkauften Marken-Motorenöle, inklusive der Budget- und Prix-Garanti-Versionen, tragen den Hinweis, dass sie einer ACEA- oder API-Klassifikation



Die ACEA-Klassifikation

entsprechen. Um diese Aussage machen zu dürfen, müssen die Hersteller ihre Produkte bei ACEA bzw. API registrieren und zertifizieren lassen.

Oele, welche keine ACEA- oder API-Klassifikation tragen, oder nicht eindeutig auf eine solche hinweisen, mögen für spezielle Einsatzbereiche wie z.B. Rennsport geeignet sein, für den Normalgebrauch sollte man sie jedoch meiden.

Billig-Oele können durchaus eine API- oder ACEA-Klassifikation haben, sie sind jedoch meist auf Basisölen niederer Qualität aufgebaut, so dass sich z.B. das Viskositätsverhalten mit der Alterung schneller verändert und sie daher häufiger gewechselt werden müssen.

Abschliessend kann gesagt werden, dass man kaum fehlgehen kann, wenn man ein Mehrbereichs-Motorenöl mit der richtigen Viskosität und einer passenden ACEA-Klassifikation (z.B. A3/B3 oder A3/B4 für PKW ohne Katalysator) bzw. einer aktuellen API-Klassifikation (z.Zt. SN oder SM) wählt. Dies gilt auch für Oldtimer-Motoren, wobei sich hier die Geister bezüglich des Zink/Phosphor-Gehalts (ZDDP) scheiden. Die einen haben gute Argumente dafür, dass moderne Oele mit niederem ZDDP-Gehalt auch älteren Motoren ausreichend Schutz vor Verschleiss bieten, die anderen wollen auf der sicheren Seite sein und suchen speziell für Motoren mit flachen Ventilstösseln Oele mit einer früheren API-Klassifizierung (SH, SJ, SL), welche höhere Zink- und Phosphor-Gehalte erlaubt, oder verwenden entsprechende ZDDP-Zusätze.

ILSAC-Standard für Oele für Personenwagen

GF-5	aktuell	Eingeführt im Oktober 2010 für Fahrzeuge mit Jahrgang 2011oder älter. Entwikkelt für verbesserten Schutz gegen Ablagerungen bei hohen Temperaturen an Kolben und Turboladern, schärfere Anforderungen bezüglich Schlammbildung, verbesserter Benzinverbrauch, verbesserte Kompatibilität mit Abgaskontroll-Systemen, verbesserte Kompatibilität mit Dichtungen, erhöhter Schutz für Motoren bei Verwendung von Aethanol-haltigem Benzin bis E85
GF-4	obsolet	in Kraft bis 30. September 2011
GF-3	obsolet	

API-Kategorien für Benzinmotoren

SN	aktuell	Eingeführt im Oktober 2010 für Fahrzeuge mit Jahrgang 2011 oder älter. Entwickelt für verbesserten Schutz gegen Ablagerungen bei hohen Temperaturen an Kolben und Turboladern, schärfere Anforderungen bezüglich Schlammbildung und Kompatibilität mit Dichtungen. API SN entspricht ILSAC GF-5
SM	aktuell	Für Fahrzeuge mit Jahrgang 2010 und älter
SL	aktuell	Für Fahrzeuge mit Jahrgang 2004 und älter
SJ	aktuell	Für Fahrzeuge mit Jahrgang 2001 und älter
SH und frühere Kategorien:		obsolet

SE und frühere Kategorien sind nicht geeignet für moderne Motoren

Weiterführende Informationen:

API-Spezifikationen: API Motor Oil Guide (www.api.org);
API Engine Oil Classifications (www.infineum.com)

ACEA Spezifikationen: ACEA European Oil Sequences 2010 (www.acea.be)

Veredelung von Autolacken

Unser Kassier, Emmanuel Fässler, fährt einen schönen 1987er Seville Elegante. Das Auto ist in sehr gutem Zustand, doch etwas störte Emmanuel noch: der Lack war etwas stumpf und an manchen Orten sogar matt. Da musste etwas geschehen. Um sich das professionelle Knowhow der Autolack-Auffrischung anzueignen, besuchte Emmanuel einen Kurs, der von Meguiar's regelmässig in Glattbrugg durchgeführt wird. Dabei liess er sich am eigenen Auto demonstrieren, was mit professionellen Methoden erreicht werden kann. Der Effekt auf der (leider) kleinen behandelten Fläche seines Seville überzeugte ihn derart, dass er sich gleich die benötigten Materialien beschaffte und darauf an einem Wochenende in schweisstreibenden Stunden das ganze Fahrzeug behandelte. Der Effekt war erstaunlich: der Lack erstrahlte wieder in tiefem Glanz und hatte eine seidenweiche und kratzerfreie Oberfläche erhalten. Dieses Erfolgserlebnis möchte er auch unseren Clubmitgliedern gönnen, und daher gibt er im Folgenden das Rezept weiter, wie man etwas müde gewordene Autolacke (es muss nicht immer ein Cadillac sein) wieder auf Vordermann bringt. Zudem haben wir die benötigten Materialien in unsere Clubartikel aufgenommen, so dass sie über den CCS bezogen werden können, natürlich zu einem Vorzugspreis verglichen zum Ladenpreis.

Stumpfen Lack auf Hochglanz bringen

von E. Fässler

Gerne erkläre ich, wie ich den ‚stumpfen' Lack des Caddy wieder auf Hochglanz gebracht habe.

1. Als Vorbereitung empfiehlt sich in jedem Fall eine einmalige Handwäsche mit Geschirrspülmittel.

Geschirrspülmittel deshalb, weil dieses Mittel fettlösende Tenside enthält. Diese Fettlöser waschen auch alte Wachsreste fast restlos herunter.
Die folgenden Arbeitsschritte sollten immer im Schatten und auf einer kühlen Lackoberfläche durchgeführt werden!

Meguiar's Quik Detailer
CCS Art. Nr. 5-02, Fr. 20.-

2. Nun muss der Lack von stark an der Oberfläche anhaftenden winzigen Schmutzpartikeln wie auch von Teer, Baumharz oder Insektenresten usw., befreit werden.
Dies gelingt durch den Einsatz von Meguia'rs Quik Detailer und der blauen Knete.

Blaue Knete
CCS Art. Nr. 5-12, Fr. 50.-

Auf einer Lack-Teilfläche von etwa DIN A3 Grösse reichlich Quik Detailer aufsprühen und mit der blauen Knete, die zu einer Scheibe geformt wurde, in moderaten Links/Rechts- Bewegungen, ohne Druck, den Lack bearbeiten.

3-er Set ultrafeine
Microfasertücher
CCS Art. Nr. 5-16, Fr. 13.-

Die behandelte Lackfläche wird laufend mit einem sauberen ultrafeinen Microfasertuch (Tuch 1) getrocknet.

Alle Schmutzpartikel auf der Lackoberfläche und sogar alte Wachsreste werden von der Knete aufgenommen.

Dieser Vorgang **2** ist zu wiederholen, bis sich die Lackoberfläche aalglatt anfühlt. Die bearbeitete Lackfläche wird glatt wie Glas.

Die Knete sollte abhängig vom Verschmutzungsgrad mehrmals neu zusammengefaltet und verknetet werden. Die 200 Gramm Knete sind – je nach Lackverschmutzung - für mindestens sechs Fahrzeuge brauchbar; bzw. die Knete kann so oft benutzt werden, bis sie voll mit Schmutzpartikeln ist.

WICHTIG: Die Knete darf Euch nie auf den Boden fallen!

TIPPS:

Bei Kratzern immer gegen die Kratzerrichtung arbeiten und das Produkt mit geraden, sich überlappenden Bahnen auspolieren.

Quik Detailer und die blaue Knete sind auch für Glasflächen bestens geeignet!

Ultimate Polish
CCS Art. Nr. 5-13, Fr. 25.-

3. Nun ist der Lack soweit vorbereitet, dass eine reine Politur ohne Schleifkorn, Produkt: Ultimate Polish, zum Einsatz kommt.

Diese Politur wird mit einem (gelben) Soft Pad (in 2er Packung erhältlich) aufgetragen.

Gebrauchsanweisung auf dem Ultimate Polish-Flacon beachten.

Soft Pad, 2-er Packung
CCS Art. Nr. 5-15, Fr. 8.-

Kurz vor dem Eintrocknen des Politurmittels wird die behandelte Fläche mit einem neuen, sauberen ultrafeinen Microfasertuch (Tuch 2), ohne grossen Druck verrieben, bis keine matten Stellen mehr zu sehen sind.

4. Durch die Anwendung von NXT Tech Wax 2.0 wird der Lack versiegelt und erhält gleichzeitig den unverwechselbaren Meguiar's Tiefenglanz. Dieser Effekt kann durch mehrschichtige Anwendung noch gesteigert werden.

NXT Tech Wax 2.0 wird dünn mit dem beiliegenden blauen Soft Foam Pad auf den Lack aufgetragen und danach mit einem neuen, sauberen ultrafeinen Mikrofasertuch (Tuch 3), ohne grossen Druck auspoliert.

NXT Tech Wax 2.0
CCS Art. Nr. 5-14, Fr. 36.-

Gebrauchsanweisung auf dem Produkte-Flacon beachten!

TIPPS:

Die an Microfasertüchern befindlichen Waschanleitungen sollten unbedingt vor der Benutzung der Tücher entfernt werden. Sie sind oft sehr hart und könnten Kratzer im Lack hinterlassen.

Ringe an den Fingern ausziehen, denn bei der Bearbeitung mit der Knete unter der flachen Hand kann‘s beim Abrutschen zu schlimmen Kratzern kommen. Auch bei Gürtelschnallen ist Vorsicht geboten.

Keine Watte zum Auspolieren von Wachsen verwenden, da die Struktur der Watte zu grobfaserig ist und kaum Wachsreste aufnehmen kann. Dadurch entsteht eine Wachsplatte auf der Oberfläche der Watte, die unweigerlich Kratzer verursachen kann.

Die ultrafeinen Microfasertücher von SONAX haben nicht nur abgerundete Ecken, sondern auch verschiedenfarbig umnähte Kanten, um die Anwendung unterschiedlicher Produkte (zB Quik Detailer, Ultimate Polish, NXT Tech Wax) mit demselben Tuch zu vermeiden.

Die ultrafeinen Microfasertücher sind waschbar bis 60°, vertragen keine Weichspülmittel und keine Tumbler-Trocknung.

Ich wünsche allen viel Spass und Freude bei der Veredelungs-Arbeit!

Der neue XTS: erste Eindrücke

K. Schellenberg

Auf der North American International Auto Show 2010 wurde er als Studie mit Plug-In (an der Steckdose aufladbarem) Hybrid-Antrieb angekündigt, im Herbst 2011 wurde dann das Produktionsmodell in Los Angeles mit konventionellem Allrad- oder Vorderrad-Antrieb präsentiert. Die Produktion begann im Frühling 2012, und im Sommer kam der 2013 XTS dann auf den amerikanischen Markt. Warum das Modelljahr auf ein Jahr nach effektivem Produktionsbeginn datiert werden muss, entzieht sich meinem Verständnis. Schon der CTS wurde als 2003er Modell bereits im November 2001 produziert und im 2002 sehr erfolgreich verkauft. Aber dies nur nebenbei.

Nach all den Ankündigungen war man natürlich sehr gespannt auf den als Nachfolger des DTS und STS bezeichneten XTS. Leider zeichnete sich ab, dass auch der XTS (wie der DTS) nicht für den europäischen Markt vorgesehen ist. Da die Produktion des STS und DTS Ende 2011 eingestellt wurde, hat nun Cadillac in Europa keine grosse, komfortable Luxus-Limousine mehr im Angebot, was viele Cadillac-Fans enttäuschen wird.

Umso erwartungsvoller waren Arion und ich, als wir erfuhren, dass bei Ruedi Senn von der Senag in Besenbüren ein XTS stehe. Es gab nur Eines: nichts wie hin und probefahren!

Um es vorweg zu nehmen: Der XTS lässt kaum Wünsche offen bezüglich Raumangebot, Fahrkomfort und Leistung. Wenn ich es mir auf dem Beifahrersitz in entspannter Haltung und beinahe ausgestreckten Beinen bequem mache, hat der Passagier auf dem Sitz dahinter immer noch genügend Beinraum. Die Türen öffnen sich beinahe 90 Grad, so dass Ein- und Ausstieg sehr komfortabel sind. Einzig die (wie bei allen modernen Autos) hohe Schwelle bei den hinteren Türen ist für ältere und etwas weniger bewegliche Leute etwas störend. Der Kofferraum ist enorm gross, nachteilig sind aber die sehr hohe Kante und die durch die Coupé-ähnliche Form relativ kleine Öffnung. Dinge, welche ganz hinten verstaut sind, kann man praktisch nur erreichen, indem man beinahe in den Kofferraum hineinkriecht.

Die Sitze sind sehr komfortabel, und die Vordersitze haben derart viele Verstellmöglichkeiten, dass auch der anspruchsvollste Fahrer eine optimale Einstellung finden wird. Auch der Fahrkomfort erfüllt die Erwartungen an eine Luxuslimousine. Bei normalen Geschwindigkeiten ist das Auto so leise, dass man ohne weiteres klassische Musik geniessen kann. Vom Motor hört man kaum

etwas, nur wenn Leistung bei entsprechend hohen Drehzahlen gefordert wird, dringt das kernige Brüllen des V6 in den Innenraum. Bei normaler Fahrt gleitet man Cadillac-like sanft dahin, Unebenheiten der Strasse werden ausgeglichen und doch hält einen das Fahrwerk stabil in der Fahrspur. Eingefleischte V8-Fahrer und Northstar-Fans mögen die Nase rümpfen über den 3.6 Liter V6 Motor. Aber die Fahrleistung ist nach meinem Empfinden, auch dank der sanft und unmerklich schaltenden 6-Stufen-Automatik, absolut vergleichbar mit dem STS oder DTS. Einzig die Reaktion auf das Gaspedal ist mir zu träge, das Auto ist trotz der hervorragenden Aufhängung nicht für sportliches Fahren geeignet. Allerdings konnte ich in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit die Möglichkeit nicht testen, den Automaten manuell mit den Paddeln am Lenkrad zu schalten. (Ich persönlich möchte mich aber in einem Cadillac nicht mit Schalten abgeben. Die frühen Northstar-Modelle zeigen einen wesentlich besseren 'Biss', auch ohne manuelles Schalten). Die Übersichtlichkeit ist akzeptabel. Die Sicht über die Schulter nach hinten ist genügend, man muss sich nicht allein auf den (sehr praktischen) Totwinkel-Assistenten verlassen. Beim Einparken ist die Rückfahrkamera mit dem grossen Bildschirm fast unverzichtbar, denn sowohl nach hinten wie nach vorne ist schwer einzuschätzen, wo das Auto endet. Ein stehendes Emblem auf der Motorhaube würde helfen, und Traditionalisten werden es vermissen, aber leider würde dies nicht sehr gut zum Design der Front passen.

Die Studie versprach, dass einige der Design-Elemente des legendären Sixteen übernommen

würden. Davon ist leider nicht viel zu sehen. Die Motorhaube ist kurz und stark abfallend geraten, und die elegante und leicht wirkende Front des Sixteen wurde durch das bullige, stark an den SRX erinnernde Design ersetzt. Die Stosstange unter dem Grill ist sehr hoch, was der Front ein an den Audi-'Lätsch' erinnerndes Aussehen gibt. Im Profil gefällt die Coupé-ähnliche Dachlinie mit kurzem und hohem Heck, was etwas kompensiert für die sehr kurz geratene Motorhaube mit dem kleinen Überhang vorne. Die Aluminiumleisten an den unteren Türkanten und die der Gürtellinie entlang von den Rücklichtern bis zu den vorderen Radkästen führende Kante betonen die langgestreckte Form.

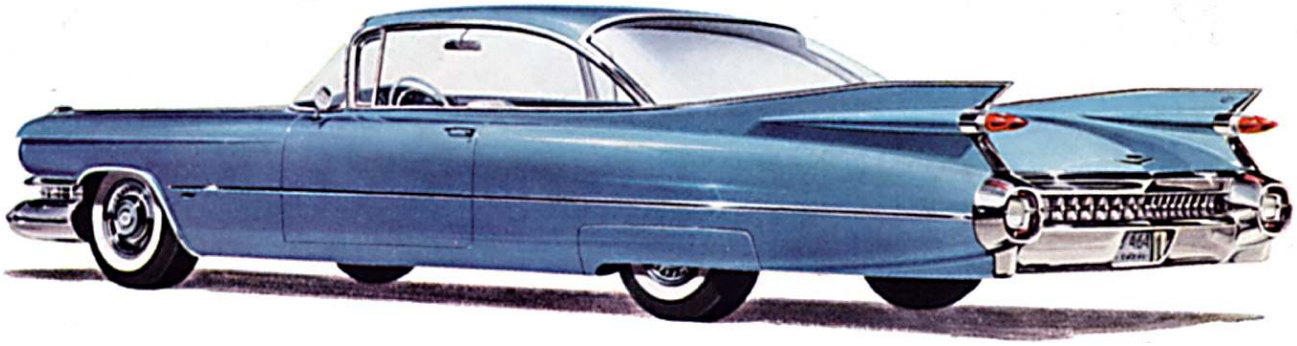
Aber Design ist natürlich Geschmackssache. Alle metallisch glänzenden Elemente aussen wie innen, und auch die Felgen, sind in mattem Aluminium-Look gehalten. Dies verleiht dem Auto einen zurückhaltenden Touch. Etwas mehr 'Bling', also hochglänzender Chrom, würde mir besser gefallen. Die Innenausstattung ist edel und macht einen hochwertigen Eindruck. Handgemachte Nähte in dezenter Kontrastfarbe und Holzeinlagen ergeben ein luxuriöses Ambiente, wobei das Holz in Maserung und Farbton durchaus etwas weniger zurückhaltend sein könnte. Und beim Lenkrad vermisse ich die Holzeinlagen. Cool ist natürlich der Headup-Display, was heutzutage aber keine Novität mehr ist. Die Instrumente werden vollständig durch ein OLED-Display dargestellt. Im Zeitalter von 3D- und Webdesign wirken sie allerdings sehr bieder und flach. Auch hier hätte etwas mehr Pep nicht geschadet.

Für die elektronischen Gimmicks des CUE bin ich wahrscheinlich einfach zu alt. Viele der Möglichkeiten würde ich einmal einstellen (nachdem ich nach langem Handbuchstudium herausgefunden hätte, wie man das macht), und dann nie mehr ändern. Und beim Autofahren brauche ich keinen Internetzugang. Klar ist es super, das iPhone einfach ins Fach legen zu können, und schon hat man alle Funktionen auf dem Bildschirm des Autos. Und der 'taktile Feedback' (Vibration) beim Betätigen der berührungsempfindlichen Elemente (es gibt keine Drucktasten mehr) ist ein Gag. Cool ist auch, dass der Bildschirm einschaltet, wenn man mit der Hand in die Nähe kommt, und dass das System erkennt, ob man von links, als Fahrer, oder von rechts als Beifahrer her kommt. Je nachdem lässt sich das Navi während der Fahrt bedienen oder eben als Fahrer nicht. Die Sprachsteuerung scheint auch sehr gut zu funktionieren, und das ist natürlich sehr angenehm. Ob aber das vielgepriesene CUE-System allein wie vom Marketing angestrebt eine jüngere Käuferschicht zum Kauf eines Cadillac verführen kann, bezweifle ich.

Zusammenfassend gesagt: mich als traditionsorientierten, im typischen durchschnittlichen Cadillac-Käufer-Alter (kurz vor der AHV) stehenden potentiellen Neuwagenkäufer hat der XTS nicht vom Hocker gerissen. Vielleicht waren die Erwartungen auch zu gross. Aber als ich wieder in meinen 2000er STS einstieg, dachte ich, dass dieses Auto mit seinen klaren klassischen Formen, mit hervorragenden Fahrleistungen und hohem Komfort und trotz leicht antiquiert wirkendem Interieur immer noch locker dem Standard der neusten Modelle Paroli bietet.

furs by Revillon

Wherever automobiles are seen and appreciated, the Cadillac name has, over the years, become an accepted synonym for "quality". Yet never before has the Cadillac car represented such a *high* standard of excellence as it does today. In its great beauty and majesty . . . in its fineness of performance . . . in the elegance of its Fleetwood interiors . . . and in the skill of its craftsmanship . . . it is far and away the finest fruit of Cadillac's unending quest for quality. We believe that a personal inspection will convince you—and that an hour at the wheel will add certainty to conviction. Why not accept your dealer's invitation to visit him soon—for a ride and a revelation?

CADILLAC MOTOR CAR DIVISION • GENERAL MOTORS CORPORATION
EVERY WINDOW OF EVERY CADILLAC IS SAFETY PLATE GLASS

Cadillac...world's best synonym for quality!