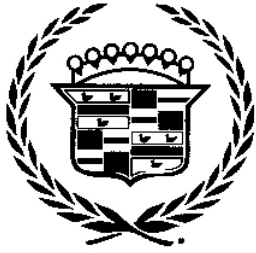


DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des



Cadillac
Club of Switzerland



Ausgabe Nr. 4/02 (November 2002)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum	Seite 7	Das Jubiläumstreffen auf Video Ausfahrt Volketswil - Feusisberg
Seite 2	Unser Titelbild Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort Veranstaltungen	Seite 8	Hätten Sie's gewusst? Die DELCO-Story
Seite 3	Seville by Cadillac	Seite 10	Clubartikel Inserate
Seite 5	Jubiläumsausflug 17./18. August 2002	Rückseite:	Bilder aus der Verkaufsbroschüre Seville 1977

Vorstand

Präsident
ars@strad.ch
Arion M. Scheifele, Bündtenstr. 15, 4419 Lupsingen
Tel. P. 061 911 1624 G. 061 921 1929
Natel 079 646 0870 Fax 061 921 1954

Vize-Präsident
fredy.ursprung@gmx.ch
Fredy Ursprung, Gliserallee 87, 3902 Glis
Tel. P. 027 923 8101 G. 027 922 7167
Natel 079 643 8192 Fax 027 922 7200

Kassier
emmanuel.faessler@freesurf.ch
Emmanuel Fässler, Aadorferstr. 33, 8353 Elgg
Tel. P 052 364 2973 G. 01 801 9070
Fax 052 364 2973

Sekretär
max.diener@gmx.ch
Max Diener, Räbacher 4, 8143 Stallikon
Tel. P. 01 700 3022 G. 01 700 3018
Natel 079 441 4191 Fax 01 700 2364

Beisitzer
postmaster@cadillacclub.ch
Kurt Schellenberg, Binnigerstr. 10, 4153 Reinach
Tel. P. 061 712 1743 G. 061 324 4858
Fax 061 324 6811

Impressum "DRIVE-IN":

Sekretariat CCS, Postfach 57, 8143 Stallikon
Tel. 01 700 30 18 Fax: 01 700 23 64
erscheint mehrmals jährlich in deutscher Sprache
Redaktion: Kurt Schellenberg, Binnigerstr. 10, 4153 Reinach,
Tel. G. 061 324 4858, Fax: 061 324 68 11, 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

Die gute Nachricht ist, daß Saddam endlich bereit ist, seine Massenvernichtungswaffen inspizieren zu lassen. Die schlechte ist, daß er darauf besteht, die Prüfung von Arthur Andersen vornehmen zu lassen.
George W. Bush jr. , 43. Präsident der U.S.A.

Unser Titelbild

1977 Seville Elegante (Foto GM)

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Steiner Hans Peter, 5610 Wohlen	Eldorado 71, Eldorado Biarritz 85
Andrist Edi, 8636 Wald	Seville STS 01
Panicieri Paolo, 43035 Felino (Italien)	Style 60-6267 Jg. 60
Villiger René, 4153 Reinach	Seville STS 02
Egli Walter, 9450 Lüchingen	Seville SLS 99

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Schon ist es wieder November, vielerorts werden die Weihnachtsdekorationen hervorgeholt, und die meisten werden ihre Cadillac-Schmuckstücke für den Winterschlaf vorbereitet haben. Wir können auf ein ereignisreiches Jubiläumsjahr mit vielen Glanzlichtern zurückblicken. Ganz besonders in Erinnerung bleiben wird uns natürlich das zweitägige Jubiläumstreffen vom 17./18. August. Für die, welche nicht dabei sein konnten, habe ich versucht im Heftinnern etwas von der Feststimmung einzufangen. Vergessen Sie auch nicht, sich das Video zu sichern, das davon gedreht wurde.

Dies ist das vierte Drive-In, das ich gestalten durfte. Bisher war dies eine one-man show, darum freut es mich besonders, dass Sie in diesem Heft erstmals auch einen Beitrag eines Clubmitglieds finden können: es ist der Artikel von Dirk Noller über den Seville. Wenn ich einen Weihnachtswunsch äussern dürfte, so wäre es, dass nächstes Jahr mehr Mitglieder aktiv würden und mir Material fürs Drive-In schicken würden.

Der letzte Club-Anlass dieses Jahres, der Chlaushock in Lützelflüh, liegt noch vor uns, doch ich möchte schon jetzt allen Mitgliedern ein erfolgreiches Jahresende und viel Glück und alles Gute fürs neue Jahr wünschen.

Ihr Drive-In Redaktor
Kurt Schellenberg

Eigene Veranstaltungen

07.12.02	Traditioneller Chlaushock im „Ochsen“, Lützelflüh (Beat und Vreni Thomann)
02.03.03	18. Generalversammlung des CCS

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

29./30.03.03	28. Oldtimer- und Teilemarkt, Fribourg (FR)	C&T Rais, Vauffelin www.oldtimer-teilemarkt.com
7./8.06.03	4. Oldtimer in Obwalden	ruedim@matracon.ch www.o-io.ch
04.05.03	21th American Live 2003, Zuchwil (SO)	Friday Night Cruisers www.fnc.ch
21.-24.8.03	13. Raid Suisse - Paris	www.raid-suisse-paris.ch
13.-21.9.03	Grand International U.K.: a week of activities, famous Beaulieu auto jumble	COGGB Maidment

A unique American luxury car

Seville

BY CADILLAC

The only way

von Dirk Noller

Der Seville der ersten Generation

Am Dienstag, 22. April 1975, wurde der Seville einer überraschten Autowelt vorgestellt. Heutzutage meint man, dieser Anlass wäre nicht so von Bedeutung gewesen, aber er war es. Bisher lautete die Devise bei den amerikanischen Luxusauto-Herstellern "je grösser desto besser" und nun kommt er, dieser unerhörte "downsized" neue Seville und der brachte einige Neuerungen mit.

Eine kleine Seville-Vorgeschichte

Vor dem Hintergrund der 1973-74 Ölkrise, Wirtschaftsstagnation, neuen Sicherheits- und Abgasstandards, sah GM seinen Absatz schrumpfen. Einige Händler sahen sich bereits ruiniert, weil die grossen "gas-guzzling" Cadillacs nicht mehr so leicht absetzbar waren und kleinere "econo-boxes" mehr und mehr im Trend lagen. Ein Beispiel: ein 1971 Eldorado mit dem 500 cui (8,2 Liter) Motor braucht ungefähr 23 l/100 km, der neue Seville kommt mit rund 12-13 l/100 km aus - letzterer Wert kann vom Autor bestätigt werden. Zum Vergleich, der Single Zylinder von 1908 bringt es auf 7,9 l/100 km und der neu entwickelte V8 von 1915 auf 19,6 l/100 km. So hatten einige Leute von Cadillac eine Idee, die Idee von einem "kleinen" Cadillac, einem Cadillac, der herausstach.

1973 wurden die ersten Studien erstellt. Der australische Holden "Statesman" wurde angeschaut, auf Basis des deutschen Opel



Man sieht deutlich den Opel "Diplomat"

"Diplomat" wurden sogar einige Designstudien ausgeführt und Pininfarina in Italien wurde als Lieferant in Erwägung gezogen. Dann dachte GM, man könnte auf Basis des Chevy Nova X Car etwas aufbauen. Alles wurde aber wieder verworfen, Cadillac entschied sich unter dem sogenannten "K Car" Codenamen etwas völlig Neues zu entwickeln.

Am 21. Dezember 1973 wurde es klar, der K Body kommt und der Allegro, Couronne, DuMonde, Envoy, LaSalle oder Seville brauchte noch 16 Monate und 18 Tage bis er von den Montagebändern rollte.



Hier hiess er noch "LaSalle"

"Make it look like a Rolls-Royce"

Der sogenannte "sheer look" war geboren, später von anderen Marken oft kopiert. Der Seville war designed, um jüngere und konservative Käufer anzuziehen und gegen Mercedes, Volvo, Rolls-Royce, Jaguar und BMW anzutreten. Das "notchback design" wurde ausgewählt, und der Caddy bekam die unverwechselbare Seville Silhouette mit dem typischen "tuxedo grain" Vinyl-Dach. Dieses Styling gewann bald nach dem Erscheinen einige Preise, unter anderem einen der 10 besten Automobil Designs der vergangenen 50 Jahre von Parsons School für die klaren, ausgeglichenen Linien.



Der neue Seville war geboren

Ein paar technische Details

Das Triebwerk ist kein Cadillac Motor, nein, es ist der 350 cui (5,7 Liter) V8 von Oldsmobile, der sich beim Toronado schon bewährt hat. Er bekam einen Cadillac Einlasskrümmer aus Aluminium und eine elektronische Benzineinspritzung, die von der ECU (Electronic Control Unit) gesteuert wird, übrigens ist der Seville der erste serienmässig mit EFI (Electronic Fuel Injection) ausgestattete amerikanische Wagen, abgesehen von Versuchen von Chrysler 1958 mit dem "Bendix electrojector".

Im Gegensatz zum Toronado mit Frontantrieb, bekam der Seville Hinterradantrieb, der Grund war, dass GM nicht so viele Frontantriebsachsen produzieren konnte. Etwas wirklich ungewöhnliches ist die Hinterradfederung. Die ist nämlich aus guten, alten Blattfedern, zwar mit Tefloneinlagen gegen Quietschgräusche verstärkt, mutet aber sonst ziemlich altertümlich an. Der Grund war mehr Platz im Kofferraum zu gewinnen und die verhältnismässig hohen Unwuchtkräfte der schweren Hinterachse mit einer einfachen Lösung unter Kontrolle zu bringen.



Einen Seville zu fahren...

bedeutet die absolute Raffinesse dessen zu haben, was dem Sportwagenfahrer nichts bedeuten kann. Die Strassenlage ist adequat, mit weicher Federung, unpräziser Lenkung, schlechtem Seitenhalt in den Sitzen, grossem Gewicht, das zu verzögerter Beschleunigung und beeinträchtigtem Bremsverhalten führt. Aber was er sonst kann, kann er brilliant!

Es ist eigentlich ein kleiner Eldorado, zumindest was die serienmässige Ausstattung angeht. Alles ist "power" oder "sixway", beleuchtet und automatisch, sogar die Sonnenblende vom Beifahrer einmal heruntergeklappt gleicht eher einer Schminkkommode mit zwei Lampen. Einmal auf Touren gebracht, gleitet man wie auf Schienen dahin, erstaunlich wie gutmütig auch engere Kurven genommen werden können. Schon mal bei Dunkelheit in die äusseren Rückspiegel geschaut? Da leuchten doch die Opera-lamps an der Seite, sofern als Sonderausstattung mitgeliefert, und gibt einem ein richtiges Limousinengefühl. Das Radio mit den vier Lautsprechern ist für heutige Verhältnisse immer noch gut, falls mit 8-track Player ausge-



stattet, kann man sich originale siebziger Sound hingeben - und - die Krönung war solch ein Radio mit eingebautem CB-Funk, die Alternative zu der heutigen Natel-Euphorie. Solch Luxus schlug sich natürlich auch im Preis nieder, der Seville war seinerzeit das teuerste Modell in Cadillac's Showroom, ausser den Series 75 und CC Modellen. Und so wurden 215'659 Seviles in Cadillac's Clark Avenue West Plant mit 14,5 Wagen die Stunde in Detroit über 5 Jahre lang produziert, ein riesiger Erfolg!

Kuriosum: GM Werk in Teheran

1977 wurden 2100 Kisten mit zerlegten Seviles über Canada nach Teheran verschifft. Dort wurden cirka 1000 Exemplare zusammgebaut, die anderen 1100 CKD (completely knocked down) Kits gelten seither als verschollen oder zerstört. Was wäre wenn...?

100 Jahre Cadillac

Jubiläumsausflug
17. / 18. August

DRIVE-IN 4/02



Die Parkplätze vor dem Showroom füllten sich am Samstag nach 10 Uhr mit einer exquisiten Kollektion schönster Cadillacs, welche die ausgestellten Neuwagen im Showroom vor Neid erblassen liess

Unser Gastgeber war Herr Gugelmann, Verkaufsleiter der Agence Américaine Automobiles

les, die uns einen grosszügigen Apéro stiftete.



Die Fahrt ging bei schönstem Sommerwetter durchs pittoreske Elsass nach Badenweiler



Der Schlossplatz war dicht gepackt mit Cadillacs aller Jahrgänge



Vor dem Hotel erwartete uns ein erfrischender Apéro mit Winzersekt aus der Region



Das Dîner wurde im stilvollen Rundsaal serviert

100 Jahre Cadillac

Jubiläumsausflug
17. / 18. August

DRIVE-IN 4/02



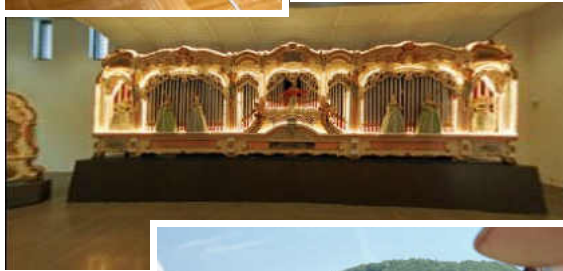
He lives!
Unterhalten wurden wir vom phantastischen Elvis-Imitator Marc Ottiger und der fulminanten Show des Rock'n Roll Clubs Lollipop



Das grandiose Dessertbuffet liess keine Wünsche offen



Am nächsten Tag fuhren wir durch das sommerliche Oberbaselbiet nach Seewen zum neu gestalteten Musikautomaten-Museum



Gemütliches Cruising über die Salhöhe nach Meisterschwanden



Eine Rundfahrt mit dem Schiff auf dem Hallwilersee beschloss den ereignisreichen Tag.

Diese zweitägige Jubiläumsausfahrt wird allen noch lange in bester Erinnerung bleiben.



Das Jubiläumstreffen auf Videokassette

Erleben Sie unseren zweitägigen Ausflug noch einmal, und schwelgen Sie in Erinnerungen. Oder sehen Sie sich einfach an, was Sie verpasst haben! Die Höhepunkte der Ausfahrt wur-

dass beschlossen wurde, zusätzlich eine zweite Kassette zu produzieren. Sie zeigt während ca. 90 Minuten die Show-Auftritte des Elvis-Imitators Marc Ottiger und des Rock'n Roll Clubs Lollipop.

Diese Kassette kann bis zum 7. Dezember zum Spezialsubskriptionspreis von Fr. 55.- bestellt werden. (Danach gilt der normale Preis von Fr. 65.-).

Am besten beziehen Sie die Kassetten am 7. Dezember direkt am Chlaushock (gegen Barzahlung). Sie können aber auch Bestellungen bei unserem Sekretär aufgeben. Er wird Ihnen eine Rechnung zustellen und nach Eingang der Zahlung die bestellten Kassetten per Post zuschicken.

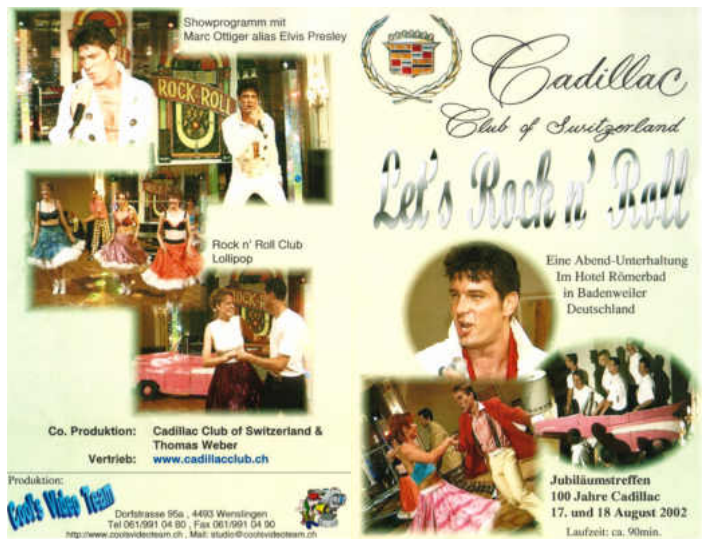
(Die beim Ausflug gemachten und bereits bezahlten Bestellungen werden am Chlaushock ausgeliefert bzw. in den darauf folgenden Wochen verschickt).



den in einer Videoproduktion von ca. 76 Min. Dauer zusammengeschnitten, die als VHS-Kassette bezogen werden kann. Alle Stationen des Ausflugs, der Apéro in der AAA, die Fahrt durchs Elsass, der Abendanlass im Hotel Römerbad und die Fahrt am Sonntag nach Seewen und Meisterschwanden sind darauf enthalten und können nochmals erlebt werden. Die Kassette kostet Fr. 65.- (sorry, der Subskriptionspreis galt nur bei Bestellung während des Ausflugs).

Am Chlaustreffen vom 7. Dezember wird ein kurzer Zusammenschnitt von 20-30 Minuten gezeigt werden.

Ausserdem war von den Show-Blöcken am Abend soviel gutes Filmmaterial vorhanden,



Ausfahrt Volketswil - Feusisberg



Die letzte Ausfahrt dieser Saison war leider in Petrus' Terminkalender nicht eingetragen, das Wetter war dementsprechend trüb. Dennoch folgten

viele Mitglieder der Einladung von Beat und Vreni Thomann zu einem Kaffee mit Gipfeli im gemütlichen Landgasthof Wallberg in Volketswil.



Danach ging's auf zur Fahrt dem Greifensee entlang, dann über den Pfannenstiel nach Meilen hinunter. Für einen Sonntagmorgen war der Ansturm auf die Fähre eher ungewohnt.



Während der Fahrt mussten fast alle Fahrzeuge ausgemessen werden.

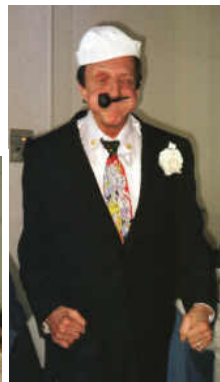


Für Überlänge muss eben ein höherer Tarif bezahlt werden.

Doch in zwei Überfahrten kamen wir schliesslich alle in Horgen an.



Im Seminarhotel Feusisberg erwartete uns ein Apéro und Gelegenheit zu vielen Gesprächen



Beim vorzüglichen Mittagessen wurden wir bestens unterhalten von **Alfredo**



Auch am Nachmittag zeigte sich das Panorama eher von der grauen Seite. Dennoch, der Sonntag unter Freunden war vergnüglich und gemütlich.



Hätten Sie's gewusst?

Was ist der Ursprung der auf vielen Teilen in Cadillacs und anderen GM-Autos zu findenden Bezeichnung AC-DELCO? Das Acronym steht für "Dayton Engineering Laboratories Company". Die Buchstaben 'AC' sind die Initialen von Albert Champion, der in der 1908 von Buick Motor Co. neu gegründeten AC Spark Plug Division Zündkerzen entwickelte. Sie wurden dem Namen erst 1974 hinzugefügt, bei der Zusammenlegung von DELCO mit der AC Spark Plug Division.



Die DELCO-Story

Die Firma wurde um 1908 herum von C.F. Kettering und E.A. Deeds gegründet. Kettering, geboren 1876 in Ohio, hatte einen Universitätsabschluss als Elektroingenieur und begann seine Karriere bei der noch heute bekannten Registrierkassen-Firma National Cash Register, wo er die Abteilung für Erfindungen, genannt "Inventions 3", übernahm.

Dort entwickelte er eine Kasse, die mit einem Telefon verbunden war. Damit konnte man in Warenhäusern direkt von der Kasse aus Kreditkäufe von der Kreditabteilung autorisieren lassen. Als Nächstes elektrifizierte er den Kassensmechanismus, wodurch die Handkurbel überflüssig wurde, mit der bisher auch der kleinste Betrag mit zwei Umdrehungen registriert werden musste. Das Problem war damals nicht

Wir müssen vorwärts in die Zukunft blicken, denn dort werden die meisten von uns den Rest unseres Lebens verbringen

C.F. Kettering

einfach zu lösen, musste doch der Motor klein sein und exakt am richtigen Punkt stoppen. Eine weitere Entwicklung war eine mit einer



Charles Franklin Kettering 1876-1958

Feder betriebene Kasse, wobei die Feder jedesmal durch das Schliessen der Geldschublade wieder gespannt wurde.

Diese und andere Erfindungen Ketterings erhöhten den Umsatz der National Cash Register beträchtlich. Doch um

1908 herum ent-

schied Kettering, dass das Automobilgeschäft viel attraktiver sei und begann sich für Zündungssysteme zu interessieren.

Am 23. Juli 1908 registrierte er eine rohe Skizze eines elektrischen Zündsystems für Autos mit Unterbrecher, Induktionsspule und Kondensator. Diese Komponenten waren an sich bereits bekannt, doch brauchte es noch einige Zeit, um daraus ein brauchbares Zündungssystem zu entwickeln. Die meiste Entwicklungsarbeit fand in Dayton in einer umgebauten Scheune von E.A. Deeds statt, der Kettering die Stelle bei National Cash Registers verschafft hatte.

Als das System erfolgversprechend auszusehen begann, schrieb Kettering an Henry Leland, und dieser schickte Ernest Sweet, einen Ingenieur bei Cadillac, um das System zu begutachten. Die Probefahrt verlief perfekt, das System funktionierte unter allen Fahrtbedingungen, die sich der Ingenieur ausdenken konnte, und es brach glücklicherweise erst zusammen, nachdem dieser bereits in den Zug zurück nach Detroit gestiegen war....

Sweets vorteilhafter Bericht führte zu Verhandlungen zwischen Dayton und Detroit, und im Juli 1909 lud Leyland Kettering und Deeds ein, um einen Vertrag über die Lieferung von Zündsystemen an Cadillac für eine ganze Jahresproduktion zu diskutieren.

Dies bedeutete die Herstellung von ungefähr 8000 Einheiten, und für einen Moment dachten die beiden, sie hätten mehr abgebissen als sie kauen konnten. Sie hatten ja keinerlei Fabrikationsanlagen und hatten ihre Unternehmung, die Dayton Engineering Laboratories Company, als Forscher und Erfinder gegründet. Aber sie realisierten auch, dass Leylands Angebot eine goldene Gelegenheit war, und so beschlossen sie, den Vertrag auf der Stelle zu unterzeichnen und sich erst nachher zu sorgen, wie er erfüllt werden könnte.

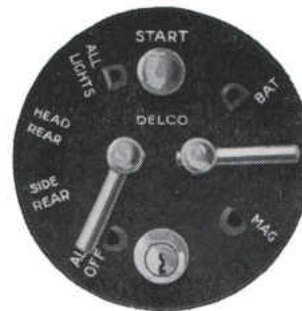
Sie lösten das Problem, indem sie die Herstellung der Kellogg Switchboard and Supply Company in Chicago übertrugen. Outsourcing war offensichtlich schon damals populär!

Kettering verliess schliesslich National Cash Registers und widmete sich ganz der Verbesserung des Systems.

Um 1910 begann er auch mit Entwurf und

Entwicklung eines elektrischen Anlagers. Doch dies ist eine andere Geschichte...

Bill Chryst, Ketterings Assistent bei National Cash Registers, schlug das Acronym DELCO vor, eine einfache Idee, die aber, wie



Der DELCO-Schalter 1914

wir ja wissen, zur weltweit bekannten Marke für Autoelektrik und Autoersatzteile wurde.

1916 verkauften Kettering und Deeds DELCO für 9 Millionen \$ (!) der United Motors Corporation, einem Konglomerat von fünf Firmen für Automobil-Ersatzteile und Zubehör. United Motors seinerseits wurde 1918 von General Motors acquiriert und Kettering wurde eingeladen, die General Motors Research Corporation aufzubauen und zu leiten.

Die Entwicklungslabors wurden 1920 etabliert, und Kettering, nun Vizepräsident von GM und Mitglied des Verwaltungsrates, leitete GM's Forschungsabteilung bis zu seiner Pensionierung 1947.

Die Welt hasst Veränderungen, sie sind jedoch das Einzige, das Fortschritt gebracht hat.

C.F. Kettering

Club-Artikel

*Die Sektgläser
zum
Cadillac-Jubiläum!*

Spezialpreis für Clubmitglieder
6-er Karton
42.- sFr.

Nur 6-er Kartons, keine Einzelstücke.
Abholpreis. (Postversand wegen Bruchgefahr
und hohen Kosten nur auf speziellen Wunsch
und gegen Verrechnung der Versandkosten).
Nähere Informationen und Bestellungen beim
Sekretariat



Enten legen ihre Eier in aller Stille. Hühner gackern dabei wie verrückt. Was ist die Folge? Alle Welt ißt Hühnereier.
Henry Ford

Inserate

zu verkaufen:

Cadillac Eldorado '75 Cabriolet

Farbe petrolblau mit neuen, weissen Kunstleder-Sitzbezügen und weissem Verdeck
Ab MFK 2001! Sehr guter Zustand (2. Rang am Cadillac-Meeting in Zurzach 2001!)
Verhandlungspreis Fr. 25'000.--

Tel. 01 850 54 74 oder 076 567 71 11
(Bild unter "Traumauto" auf www.flyingnails.ch)

Per Mitte Januar 2003 zu verkaufen:

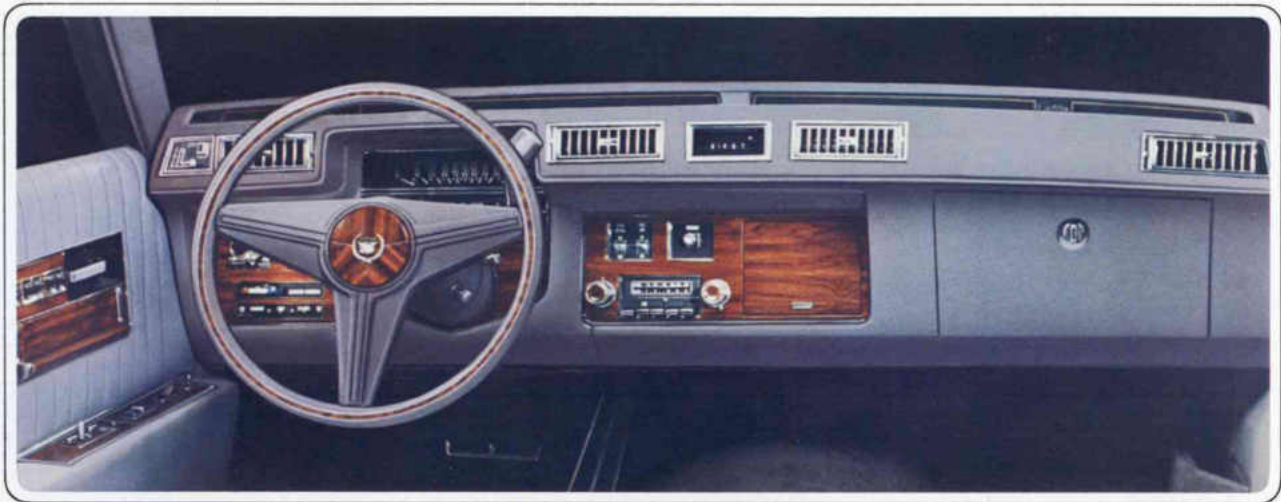
Cadillac Seville SLS, Modelljahr 2000

1. Inverkehrsetzung Juli 2000. Länge 499cm
Dunkelgrün met., Leder "neutral", Rückfahrsektoren, vollautomatisch adaptive Sitze, ein-
klappbare Rückspiegel usw.

Kilometerstand bis Ende Dezember ca. 93'000 (viele Autobahnkilometer)
Mit fortlaufender Werksgarantie bis Juni 2003 oder bis 100'000 Km
Neuwertiger, makelloser Zustand. **Preis Fr. 28'000.-** (NP Fr. 78'000.-)
Tf 079 287 96 66 oder abends 062 398 24 48

Es gibt drei Arten von Luxus: Eigenes Kind, eigenes Auto, eigene Meinung.

*Heinz Knobloch (*1926), deutscher Schriftsteller*



The Seville driving experience

Prospective purchasers of luxury cars owe themselves a demonstration drive behind the wheel of a Seville . . . the only way to personally evaluate this unusual luxury car. We cordially invite you to experience Seville.

THE BOTTOM LINE – Basic Price Ranges (Based on manufacturers' suggested retail prices at time of publication.)

	Over . . .
Rolls-Royce Silver Shadow (V-8)	\$36,000*
Mercedes 450 SEL (V-8)	\$21,000*
BMW 3.0Si (6 cyl.)	\$14,000*
Jaguar XJ6L (6 cyl.)	\$14,000*
Mercedes 280 (6 cyl.)	\$13,000*
Seville (V-8) (California emission equipment adds \$50 to base price.)	\$12,479

