DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Cadillac
Club of Switzerland

Ausgabe Nr. 1/03 (Februar 2003)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum
Seite 2	Unser Titelbld Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort
Seite 3	Veranstaltungskalender
Seite 4	Kunst und Wissenschaft
Seiten 5 bis 13	Cadillacs Concept Cars von 1905 bis 2003
Seite 14	Club-Artikel
Rückseite:	Das dreiteilige Falt-Hardtop des XLR in Aktion (Foto GM)

Vorstand

Präsident ars@strad.ch	Arion M. Scheifele, Bündtenstr. 15, 4419 Lupsingen Tel. P. 061 911 1624 Natel 079 646 0870	 G. 061 921 1929 Fax 061 921 1954
Vize-Präsident fredy.ursprung@gmx.ch	Fredy Ursprung, Gliserallee 87, 3902 Glis Tel. P. 027 923 8101 Natel 079 643 8192	 G. 027 922 7167 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 Natel 079 441 4191	 G. 01 700 3018 Fax 01 700 2364
Beisitzer postmaster@cadillacclub.ch	Kurt Schellenberg, Binningerstr. 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, Binningerstr. 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

Warum können wir uns an die kleinste Einzelheit eines Erlebnisses erinnern, aber nicht daran, wie oft wir es ein und derselben Person erzählt haben?

La Rochefoucauld

Unser Titelbild

Cadillacs Concept Car Cien von 2002, dessen Design vom Stealth Bomber inspiriert sein soll. (Foto GM)

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Villa Alessia, 6743 Bodio	DeVille Coupe 59
Ramon Stefan, 8052 Zürich	DeVille 91
Renggli Jürg, 9000 St. Gallen	Eldorado Biarritz Cabrio 84

Ich kann freilich nicht sagen, ob es besser wird, wenn es anders wird, aber soviel kann ich sagen: Es muß anders werden, wenn es gut werden soll.

Georg Christoph Lichtenberg

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Ich hoffe, das neue Jahr hat für Sie alle gut begonnen. Das vergangene Club-Jahr wurde würdig beschlossen mit unserem nun schon traditionellen Chlaus-Hock im Ochsen in Lützelflüh. Von einem eher lokalen Anlass hat er sich zu einem veritablen Club-Treffen entwickelt, mit Teilnehmern aus der ganzen Schweiz. Es war sehr gemütlich, und trotz Käsegeruch in den Kleidern am nächsten Morgen werden wir uns gerne an die etwas chaotische Visionierung des Videos vom Jubiläumsausflug und an viele anregende Gespräche erinnern.

Das neue Club-Jahr beginnt am **9. März** (nicht am 2. wie im letzten Heft irrtümlich geschrieben) mit der **18. Generalversammlung** im Schloss Altishofen. Wir hoffen auf eine rege Teilnahme; es wird wie immer etwas zu knabbern geben und es gibt auch Gelegenheit, Clubartikel zu kaufen. Dann ist der Frühling nicht mehr fern, und wir freuen uns wieder auf vier gemeinsame Ausfahrten. Überlegen Sie sich doch, ob Sie nicht eine dieser Anlässe organisieren möchten. Es ist gar nicht so schwer, und der Vorstand unterstützt Sie dabei nach Kräften.

Das vorliegende DRIVE-IN ist ganz den Concept Cars von Cadillac gewidmet. Im Pressekit für den Evoq von 1999 wird Cadillacs Anspruch, Kunst und Wissenschaft zu vereinen, ausführlich beschrieben, und den Rückblick auf die lange Geschichte von Innovationen und Traum-Autos habe ich daraus entnommen.
Auf den Evoq folgte mit dem Imaj, dem Vizón, und dem Cien ein ganzes Feuerwerk von Concept Cars und Dream Cars, und als Höhepunkt wurde an der diesjährigen Motorshow in Detroit der Sixteen enthüllt. Es blieb aber nicht bei Konzepten. Aus diesen Träumen wurden Serienmodelle entwickelt, die nun langsam auf den (amerikanischen) Markt kommen. Während der CTS nicht gerade Begeisterungsstürme entfacht, sehen der neue Roadster XLR und der luxuriöse Allradkombi SRX jedoch interessant aus. Cadillacs Offensive, wieder zum Standard of the World bei den alltagstauglichen Luxusautos zu werden, hat Aussicht auf Erfolg.

Ihr Drive-In Redaktor

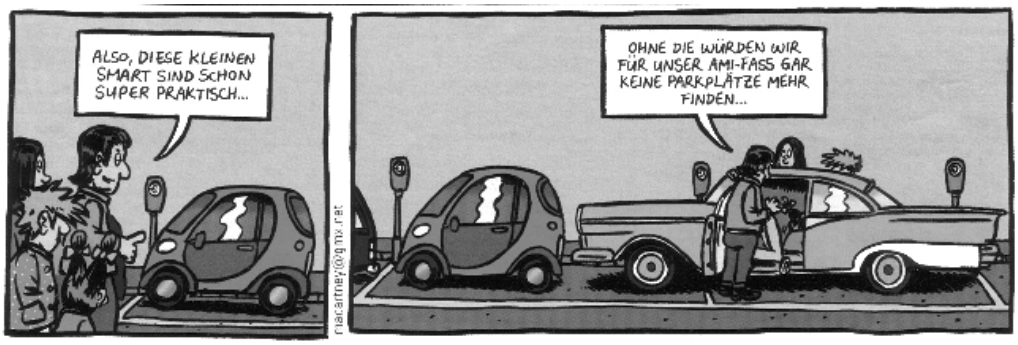
Eigene Veranstaltungen

09.03.03	**18. Generalversammlung des CCS**
18.05.03	**1. CCS-Ausflug** (provisorischer Termin)
22.06.03	**2. CCS-Ausflug** (provisorischer Termin)
17.08.03	**3. CCS-Ausflug** (provisorischer Termin)
21.09.03	**4. CCS-Ausflug** (provisorischer Termin)
07.12.03	**Chlaushock**

Es ist besser zu schweigen und als Idiot verdächtigt zu werden, als zu reden und dadurch alle Zweifel zu beseitigen. *Abraham Lincoln*

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

13.-16.03.03	Winter RAID	*www.raid-suisse-paris.ch*
29./30.03.03	28. Oldtimer- und Teilemarkt, Fribourg (FR)	C&T Rais, Vauffelin *www.oldtimer-teilemarkt.com*
04.05.03	21th American Live 2003, Zuchwil (SO)	Friday Night Cruisers *www.fnc.ch*
24./25.05.03	11th American Graffiti Show, Dornbirn AT	*www.us-car-show.at*
7./8.06.03	4. Oldtimer in Obwalden	ruedim@matracon.ch *www.o-io.ch*
21./22.06.03	US Car Show Rolle	US Car Club *021 635 03 75*
29.06.03	US Car Meeting Sulgen	American Eagles *071 636 22 94*
21.-24.8.03	13. Raid Suisse - Paris	*www.raid-suisse-paris.ch*
29.-31.08.03	2. Int. American Dream Treffen, Dielsdorf	www.american-dream-club.ch
30.08.03	3. Revival Reigoldswil-Bretzwil	SDHM
06.09.03	12. GP Safenwil	SDHM
13.-21.9.03	Grand International U.K.: a week of activities, famous Beaulieu auto jumble	COCGB Maidment
05.10.03	18. Rassemblement National in Gruyères	SDHM
01.11.03	OTM Zürich	



Die Dummen haben das Pulver nicht erfunden, aber sie schießen damit.
Gerhard Uhlenbruck

Art and Science: Cadillac baut auf seine Tradition, Kunst und Wissenschaft zu vereinen.

Expressive Ingenuity

Die hundertjährige Tradition der Marke Cadillac ist eine bemerkenswerte Chronik von ausserordentlichem Erfindergeist, eine Geschichte gewagten Designs und bahnbrechender Innovation.

Standard of the World

Der Gründer Henry M. Leland gab diese Richtung vom ersten Modell an vor, dem 1903 Model A Einzylinder mit 10 PS. Als Leland 1907 einen Satz Johansson Messlehren aus Schweden importierte, ebnete er den Weg zur Serienproduktion basierend auf der Herstellung von Präzisionskomponenten mit standardisierten Massen.
Der Royal Automobile Club of Great Britain verlieh Cadillac 1908 die Dewar Trophäe für die Demonstration der Austauschbarkeit seiner standardisierten Teile, und in der Folge prägte Cadillac den Slogan "Standard of the World".
Cadillac erhielt 1912 seine zweite Dewar Trophäe für die Einführung eines technisch hochentwickelten elektrischen Systems für Starter, Zündung und Beleuchtung von Delco. Diese Innovation ermöglichte einem stark erweiterten Kreis von Personen, insbesondere auch Frauen, ein Auto zu fahren. Innerhalb sechs Jahren übernahmen 96% der Autohersteller das Delco Selbst-Starter System.
Im Laufe der Jahrzehnte brachte Cadillacs Pioniergeist eine ganze Reihe wichtige Neuerungen hervor. Der erste serienproduzierte wassergekühlte V8 Motor debütierte in den Cadillacs von 1915. Das Synchro-Mesh Getriebe, das Schalten ohne Kratzen ermöglichte, wurde 1928 eingeführt. Zwei Jahre später brachte Cadillac den ersten V16-Motor für Personenwagen heraus. 1949 initiierte Cadillac das Nachkriegs-PS-Rennen mit der Einführung des modernen V8-Motors mit oben gelagerter Nockenwelle.

Technological Innovations

Cadillacs technische Innovationen gingen 1964 weiter mit der Einführung des ersten thermostatisch regulierten Heizungs-, Lüftungs- und Klimatisierungs-Systems der Autoindustrie. Der V8 Northstar mit 32 Ventilen debütierte 1992 mit 16 Patenten, darunter auch ein einzigartiges Notfallsystem, das erlaubt, den Motor auch ohne Kühlmittel zu betreiben. Die Leistung des Northstar Systems wurde stetig verbessert, traction control wurde integriert und 1997 kam die Fahrdynamik-Regelung StabiliTrak dazu.
Die Kunst macht die Technik menschlich. Kunst bedeutete für Cadillac, Wissenschaft, Eleganz und Flair durch Design zu vereinen. Cadillac führte dieses Element 1927 mit dem LaSalle ein, dem ersten in den US serienhergestellten Auto das von einem Designer entworfen wurde. Vor dem LaSalle war es üblich, dass gutsituierte Kunden die Karrosserie von einem Karrossier entwerfen und herstellen liessen. Harley Earl entwarf im Auftrag von Cadillac die leichten, fliessenden Linien des LaSalle, der damit auf ein überwältigendes Echo beim Publikum stiess.

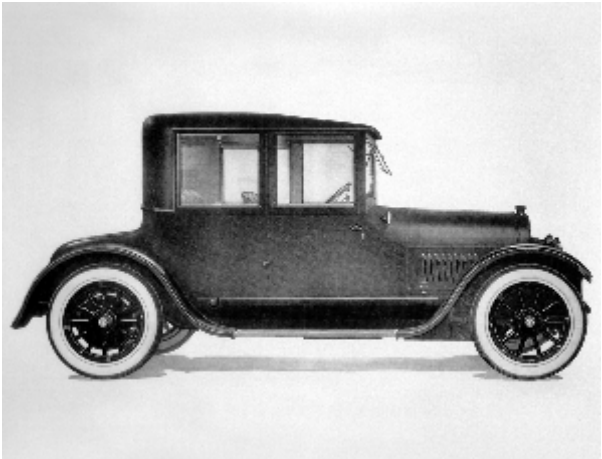
Styling Leadership

Cadillac erwarb sich über die Jahre hinweg einen beneidenswerten Ruf, führend im Styling zu sein. Die Heckflossen, 1948 erstmals eingeführt, und der Stil des 1949er Coupe de Ville wurden bald überall kopiert. Der 1959er Eldorado drückte in der Nachkriegszeit das amerikanische Vertrauen in die Zukunft aus und gilt heute als Ikone des Amerika der fünfziger Jahre. Der 1967er Eldorado fasste alles zusammen, was man von einem luxuriösen Privatauto erwarten konnte. Und der 1976er Seville brachte die Verbindung des zeitgenössischen amerikanischen Autodesigns mit internationalen Grössenmasstäben.
Was bedeutet Tradition? Bei Cadillac erinnert sie uns daran, wer wir waren, zeigt uns was wir sind und zeigt uns den Weg zu was wir sein werden.
Auf den folgenden Seiten werden Beispiele von Cadillacs Tradition von Kunst und Wissenschaft anhand einer kleinen Auswahl von Serienmodellen und Konzept-Autos gezeigt.

1905: Osceola

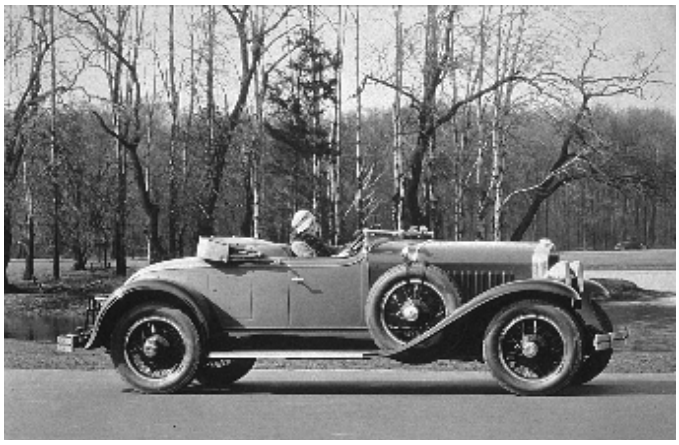
Der Einzylinder Osceola wurde 1905 speziell für den Gründer Cadillacs, Henry M. Leland, gebaut, damit er die Machbarkeit eines Autos mit geschlossener Karrosserie testen konnte. Es war ein Vorläufer der modernen Idee des Konzept-Autos. Cadillac brachte den geschlossenen Aufbau 1906 als Option auf den Markt und war 1910 die erste Automobilfirma, die serienmässig geschlossene Karrosserien herstellte. Der Name Osceola wurde zu Ehren eines berühmten Chiefs des Indianerstamms der Seminolen gewählt; Leland benützte den Osceola viele Jahre als sein persönliches Auto.

1918: Victoria Coupe



Als 1918 das Typ 57 Victoria Coupe eingeführt wurde, hatte Cadillac bereits einen ausgezeichneten Ruf für Zuverlässigkeit und führende Technik. Der Typ 57 wurde mit elektrischem Starter, Zündung und Beleuchtung ausgerüstet, dem System von Delco das Cadillac 1912 als erster Autohersteller einsetzte. Der Motor war der weltweit erste in Serienfertigung hergestellte V8 mit 70 PS, 314 ci (5.1L) Inhalt und thermostatisch geregeltem Kühlwasserkreislauf. Mit dem Typ 57 wurde die Abblendung der Scheinwerfer eingeführt, ein mechanisches System, zum Kippen des Reflektors hinter dem Scheinwerferglas.

1927: LaSalle



Harley Earl entwarf den 1927er LaSalle, eine sportliche Version der Cadillac-Linie welche die preisliche Lücke zwischen dem teuersten Buick und dem günstigsten Cadillac ausfüllte. Es war das erste Auto, das von einem Designer für den Massenmarkt entworfen wurde. Die neuen geschmeidigen Linien brachten eine europäische Note der Leichtigkeit in die bis dahin eckigen Formen der amerikanischen Autos. Earl arbeitete am ersten LaSalle als Konsulent für Cadillac. Aufgrund des Erfolgs des Designs wurde er danach von General Motors als Leiter der neuen Abteilung "Art & Colour" angestellt.

1933: Aerodynamic Coupe

Das "Aerodynamic Coupe" wurde 1933 für die Weltausstellung in Chicago gebaut und war der erste einer Reihe von Cadillac Show Cars. Er hatte einen Radstand von 154 in (392cm) und wies ein abgeflachtes Heck auf, das Schnelligkeit und Leistung suggerierte und das "Fastback" Styling der vierziger Jahre vorwegnahm. Das Reserverad war im Kofferraum versteckt, anders als bei praktisch allen Autos dieser Zeit. Speziell geformte Auspuffendrohre brachten einen innovativen Schliff und waren so konstruiert, dass ein angenehmes Auspuffgeräusch entstand. Der Wagen war mit dem weltersten V16 Motor für Passagierautos ausgerüstet, den Cadillac 1930 eingeführt hatte.

1949: Coupe de Ville

Das 1949er Coupe de Ville brachte das säulenlose "Hardtop" Design, das sofort zur Sensation wurde. Ein weiteres Cadillac Stilelement, das weitherum imitiert wurde, waren die Heckflossen, inspiriert von den Lockheed P-38 Kampfflugzeugen des zweiten Weltkriegs und von Cadillac 1948 erstmals eingeführt. Ein Meilenstein der Motorenentwicklung war der 331ci (5.4L) V8 Motor mit kurzem Hub, hoher Kompression und obenliegender Nockenwelle, der mit den 1949er Cadillac Modellen debütierte. Er war 91 kg leichter als sein Vorgänger und setzte einen neuen Industriestandard mit seiner Verbindung von Laufruhe, Geschwindigkeit, niedrigem Verbrauch und Zuverlässigkeit.

1953: LeMans

Das 1953er LeMans Konzeptauto war einer der Stars des Motorama, General Motors Messe von Traumautos. Verglichen mit normalen Cabriolets war der LeMans beinahe 20cm niedriger, und seine Fiberglas-Karrosserie und sein Radstand von 292cm machten ihn 182kg leichter. Die sportliche Form war dem in limitierter Zahl 1954 produzierten Eldorado Cabriolet sehr ähnlich. Andere Stilelemente des Le Mans wurden in Cadillacs Serienmodellen verwendet, inklusive der Gestaltung der Heckflossen und der Heck-Stosstangen als vertikale Stahlrippen welche Teil der Karrosserie zu sein schienen.

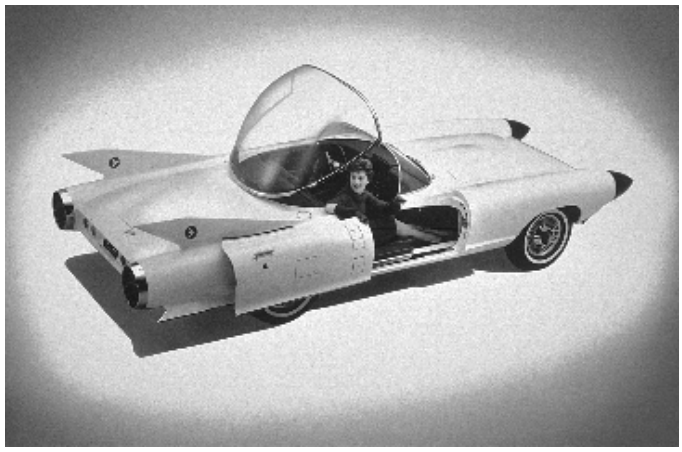
1954: El Camino

Der Show Car El Camino war ein Zweisitzer mit Fiberglaskarrosserie und handgebürstetem Aluminiumdach. Der Dachaufbau erinnerte an ein Flugzeugcockpit und die geschwungenen getönten Scheiben verstärkten die aerodynamischen Linien des Autos. Im Innern fanden sich zwei Flugzeugsitze mit hoher Lehne und Kopfstützen, welche fliessend zum Heckfenster übergingen. Der El Camino hatte den 331ci (5.4L) V8 Motor von Cadillac mit 230 PS.

1955: Eldorado Brougham

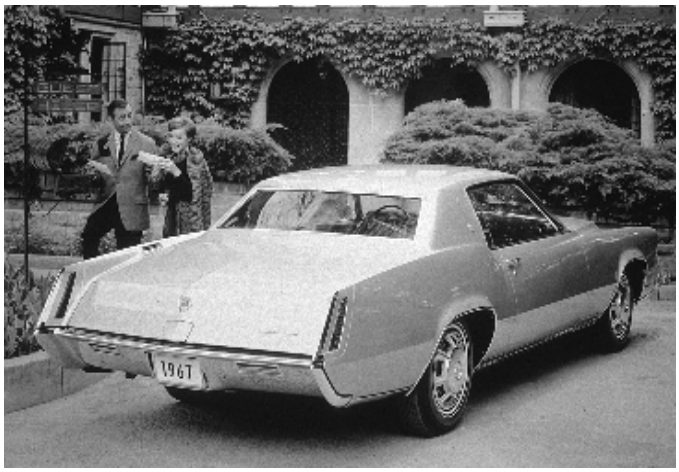
Vorgesehen als Demonstration modernster Technologie debütierte der Eldorado Brougham im Jahr 1955. Er hatte unter anderem Luftfederung, Klimaanlage, automatische Sitzpositionseinstellung ("Memory Sitze"), Doppelscheinwerfer, automatisch sich öffnender und schliessender Kofferraumdeckel, ein Dach aus gebürstetem rostfreiem Stahl und eine säulenlose viertürige Karrosserie. Die enthusiastische Reaktion des Publikums führte dazu, dass die Produktion 1957 aufgenommen wurde.

1959: Cyclone



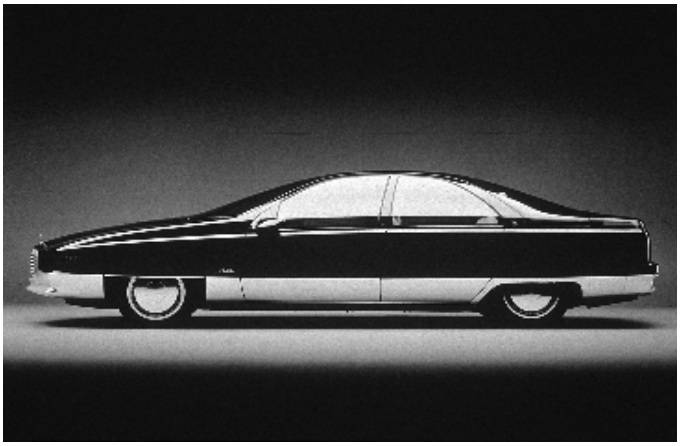
Der Cyclone, ein Show Car mit einem von Flugzeugen inspirierten Design, erforschte futuristische Technologien. Die Radarsensor Technologie des Cyclone war eine frühe Version eines Kollisionswarnsystems, das dem Fahrer Informationen über vorausliegende Objekte lieferte, inklusive Distanz zum Objekt und Bremsweg. Wenn ein Sensor auf dem Armaturenbrett Regen feststellte, wurde das aus einem Stück Glas bestehende Kuppeldach automatisch geschlossen. Der Cyclone hatte einen Frontmotor mit auf der Hinterachse montiertem Getriebe und war auch mit einer automatischen Klimaanlage ausgerüstet.

1967: Eldorado



Der 1967er Eldorado war der erste Cadillac mit Frontantrieb. Es war ein Luxuswagen, der Eleganz und Sportlichkeit kombinierte. Seine klare Formensprache war gekennzeichnet durch feine Linienführung, ein klassisches Dach, scharfe Kanten, grosse Radöffnungen, eine lange Motorhaube und ein kurzes Heck. Es war der erste Cadillac mit Klappscheinwerfern. Er war mit dem 429ci (7.0L) V8 Motor ausgerüstet und hatte automatische Niveauregelung und eine geschwindigkeitsabhängige Servolenkung.

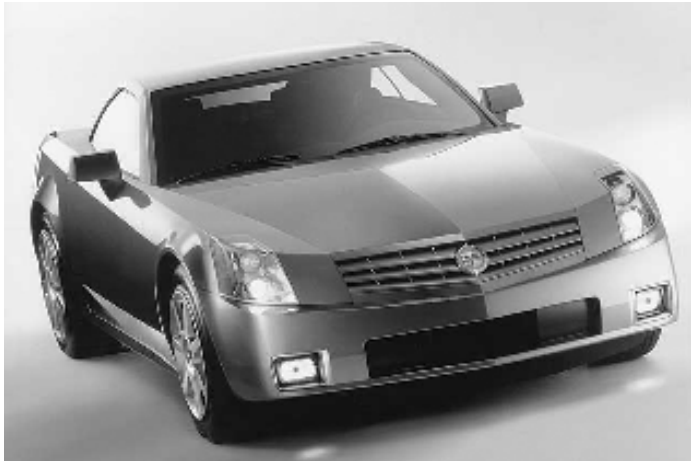
1988: Voyage



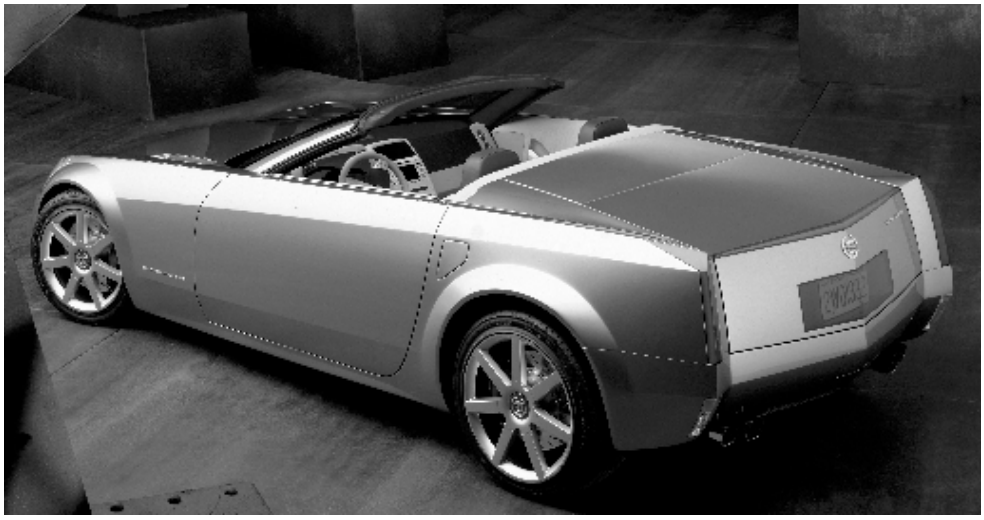
Der stromlinienförmige Voyage Concept Car war ein "rollendes Labor" der Technologie. Seine computergesteuerte Kraftübertragung schaltete automatisch auf Vierradantrieb um, wenn Sensoren ein Durchdrehen der Hinterräder feststellten. Die Kraft wurde 50/50 auf die Vorder- und Hinterräder verteilt. Voyage war mit Scheibenbremsen vorn und hinten ausgerüstet, hatte ABS, Einzelradaufhängung und ein elektronisch gesteuertes Automatikgetriebe mit vier Gängen. Seine orthopädisch geformten Sitze konnten in mehr als 20 pneumatisch und mechanisch gesteuerte Positionen gebracht werden, hatten drei speicherbare Einstellungen und geheizte Rücklehnen und Sitzflächen sowie Sitzmassage.

1999: Evoq

Der seriennahe Luxus-Roadster verbindet progressives Design mit wegweisender Antriebs- und Informationstechnik und fungiert als Vorbild für alle zukünftigen Cadillac-Modelle.
Das heckgetriebene Konzeptfahrzeug ist mit einem rund 302 kW/410 PS starken Northstar V8-Kompressormotor mit einer neuartigen, zum Patent angemeldeten Kompressor/Ladeluftkühlungs-Einheit ausgerüstet. Zur Ausstattung zählen unter anderem das adaptive Schaltprogramm PAS (Performance Algorithm Shifting), das in Sekundenbruchteilen Veränderungen im Fahrstil registrieren und entsprechend darauf reagieren soll, die Infrarot-Nachtsicht-Technologie "Night Vision", und das Multimedia-Informations-System Communiport.



Zu den markanten Evoq-Design-Merkmalen zählen Scheinwerfer und Rückleuchten im Hochformat, eine markante Keilform sowie eine spitz zulaufende Front, die in den unverwechselbaren Cadillac-Kühlergrill mündet. Das schlüssellose Zugangssystem ermöglicht den vollständigen Verzicht auf Türgriffe. Zu den Technik-Highlights zählt auch das per Knopfdruck komplett versenkbare dreiteilige Hardtop. Mit Communiport beschreitet Cadillac neue Wege im Bereich der automobilen Kommunikation. Das System, das in enger Zusammenarbeit mit Delphi Electronics entwickelt wurde, ermöglicht neben Multimediaanwendungen wie Internet und E-mail, die über eine Infrarotschnittstelle laufen, auch Navi-gations- und Audiofunktionen. Die Steuerung der einzelnen Komponenten kann per Lenkradfernbedienung oder Spracheingabe erfolgen.

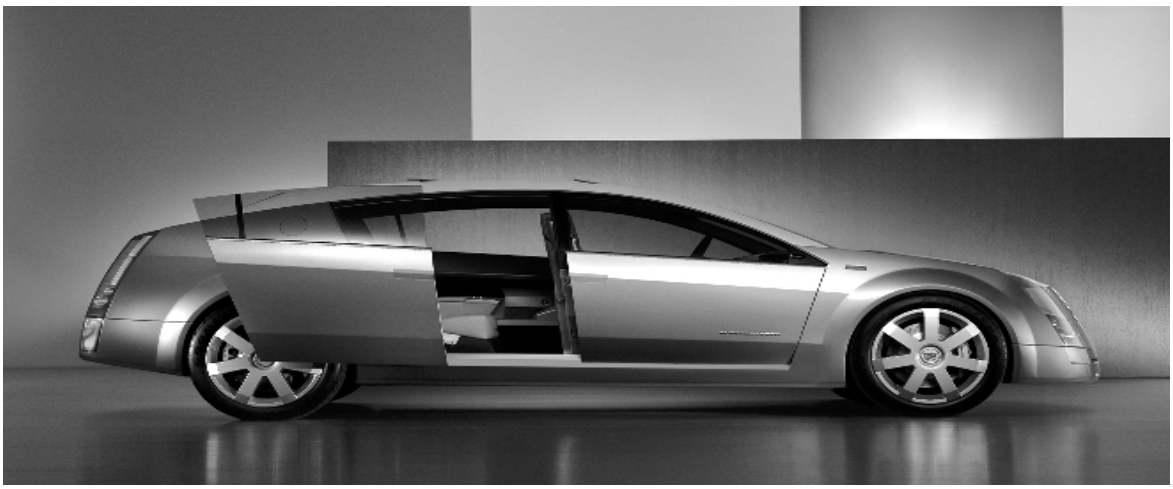


2000: Imaj

Die High-Tech-Studie Cadillac Imaj führt Cadillacs Philosophie – die Synthese aus Kunst und Wissenschaft – auf die nächsthöhere Stufe: als Luxuslimousine mit Allradantrieb, "sagenhafter" Leistung und mit beispiellosen technischen Neuerungen.

Bild: B. Thomann (CCS)

Das Dach besteht fast vollständig aus elektrochromem Glas, das im ausgeschalteten Zustand undurchsichtig ist. Auf Schalterdruck wird das Glas durchsichtig und lässt die Sonne herein. Die lamellenartigen Teile können von jedem Fahrgast geöffnet werden, um frische Luft hereinzulassen. Jeder Sitz verfügt über eigene Klimasteuerungen, E-Mail-Zugang und einen von IBM und Delphi entwickelten LCD-Bildschirm mit Funktionen zum Abspielen von DVD, zur Navigation und Unterhaltung. In die Kopfstützen eingebaute Lautsprecher übertragen den Sound der Bose-Stereoanlage. Das GM-Navigationssystem OnStar und vier separate Handys sind ebenso an Bord.



2002: Cien

Mit dem Cien (spanisch für 'hundert'), zeigt die amerikanische Edelmarke zu ihrem 100-Jahr Jubiläum eine luxuriöse Sportwagen-Studie mit einem 750 PS starken V12-Mittelmotor. Das Design des PS-Boliden wurde vom Kampfflugzeug F22 Stealth inspiriert: Niedrig, schlank, aerodynamisch, mit scharfen Kanten und dynamischen Ecken strahlt der Cien Angriffslust aus. Von hinten verkörpert er das Design-Erbe von Cadillac mit flossenartigen, senkrechten Heckleuchten und einer breiten, oben mittig angebrachten Bremsleuchte, die sich über das Heck spannt. Ein aktiver Spoiler passt sich automatisch der Geschwindigkeit des Fahrzeugs an. Das Auto besitzt außerdem ein entfernbares Targa-Dach. Kameras anstelle von Rückspiegeln und eine radarunterstützte Einparkierhilfe sind schon beinahe Standard. Der 7,5-Liter- V12-Motor des Cadillac Cien, der durch ein Fenster in der Heckklappe zu sehen ist, ist ein neues Motorenkonzept mit Namen Northstar XV12. Der ganz aus Aluminium gearbeitete Vierventiler mit oben gelagerter, doppelter Nockenwelle erzeugt 750 PS.

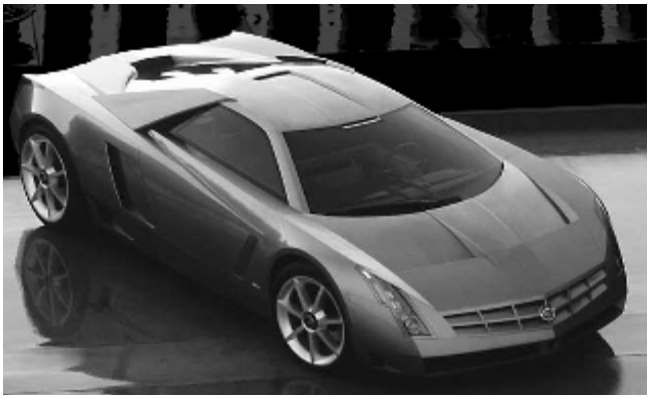


Bild: E. Tibolla (CCS)

2001: Vizón

Die allradgetriebene Studie Vizón ist optisch eng verwandt mit dem Vorgänger Imaj. Auffällig beim Vizón sind seine klaren und messerscharfen Linien, sein großflächiges Design, der massive Kühlergrill und die ungewöhnlich geformten Front-Scheinwerfer. Er stellt eine Mischung aus Sportwagen und Kombi dar.

Bild: E. Tibolla (CCS)

Bild: E. Tibolla (CCS)

Vier Insassen haben auf den Ledersitzen mit integrierter Heizung bzw. Kühlung Platz. Von dort aus können sie Infotainment von DVD-Player und Video-Bildschirm genießen. Das zweiteilige Sonnendach und eine vom italienischen Juwelier Bulgari entworfene Instrumententafel sorgen für ein luxuriöses Open-Air-Feeling.

Die Mittelkonsole des Vizón bietet durch ihre Überlänge sogar Platz für Skier.
Zur Ausrüstung gehört ein integriertes Dachträger-System, integrierte Heizung/Kühlung für jeden der vier Sitze, dem Straßenzustand und der Beladung anpassbare Bodenfreiheit, eine verkehrsabhängige Tempo-Regel-Anlage und eine Fahrer-Erkennung mittels Fingerabdruck-Sensor am Lenkrad. Motorisiert wird die Studie von Cadillac mit einen 224 kW (305 PS) starken 4,6-Liter-V8.

2003: Sixteen

Mit dieser Studie einer 16-Zylinder-Limousine weist Cadillac nachdrücklich auf den erneuerten Anspruch hin, zu den ultimativen Nobelherstellern der Welt zu gehören. Schon die Dimensionen des Prototyps machen deutlich, dass sich Cadillac wieder an der Spitze des internationalen Automobilbaus sieht. Mit einem Radstand von 3'556 Millimetern bei einer Länge von 5'673 Millimetern ist der Cadillac 16 ein stattliches Automobil, dessen Auftritt von der langen Motorhaube und den 24 Zoll großen Rädern mit Reifen der Dimension P265/40R24 dominiert wird. Zugang und freie Sicht auf den Motor verschafft eine klassische Flügelhaube, deren beide Hälften am längs laufenden Scharnier aufgehängt sind und sich elektrisch öffnen lassen.

Die viertürige Karosserie, bei der auf die mittleren Dachpfosten verzichtet wurde und deren Dach komplett aus Glas ist, besteht aus Aluminium. Sie ruht auf einem innovativen zentralen Chassis-Tunnel aus Stahl, an dem vordere und hintere Spaceframe-Konstruktionen aus extrudierten Aluminium-Strukturen befestigt sind. Diese ungewöhnliche Bauweise sorgt zum einen für exzellente Stabilität, hält andererseits das Gewicht für ein Automobil dieser Abmessungen und Motorisierung mit 2.270 Kilogramm bemerkenswert niedrig.

Auch im Innenraum war es das Ziel der Designer, mit modernen Mitteln die klassische Atmosphäre eines Luxusautomobils aus den 30er-Jahren einzufangen. Geschliffenes Kristallglas schützt die Instrumente, in der Mitte der Armaturentafel sitzt eine Bulgari-Uhr. Für ein warmes Ambiente sorgt das hellbraune, abgesteppte Leder und edles Walnuss-Holz. Handgewebte, cremefarbene Seidenteppiche verstärken den Eindruck luxuriösen Wohlbefindens.

Unter der Haube summt ein Motor, der seinesgleichen nicht hat: Auf seine 16 Zylinder verteilen sich bei einer Bohrung von 105 Millimetern und einem Hub von 98 Millimetern stattliche 13,6 Liter Hubraum. Damit schafft das freisaugende Aggregat runde 1'000 PS/745 kW bei 6'000 min-1, als maximales Drehmoment steht die Urgewalt von 1'355 Nm bei 4'300 min-1 zur Verfügung. Zu den wesentlichen Innovationen der Konstruktion zählen die „Displacement on demand" (Hubraum nach Bedarf) genannte zweistufige Zylinderabschaltung, die den 16 Zylinder bei geringer Leistungsanforderung in einen Acht- oder gar Vierzylinder verwandeln. Dabei werden die Ein- und Auslassventile der betroffenen Zylinder in Sekundenbruchteilen stillgelegt. Eine weitere Besonderheit sind die um bis zu 40 Grad verstellbaren Nockenwellen.

Quellen: GM Pressekit Evoq 1999, GM Pressetexte zu den Detroit Motorshows 2000 bis 2003, Bilder: GM wo nichts anderes vermerkt

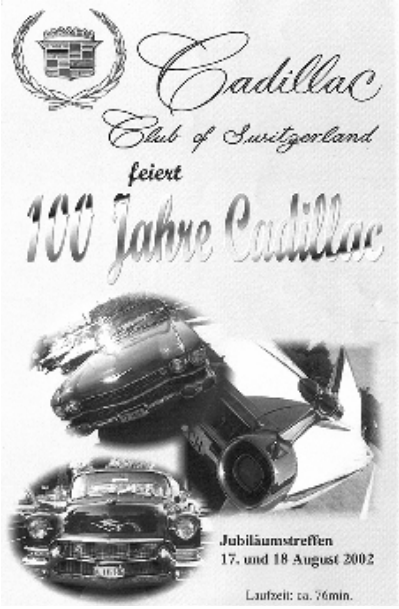
Club-Artikel

Spezialpreis für Clubmitglieder
6-er Karton
42.- sFr.
Nur 6-er Kartons, keine Einzelstücke.

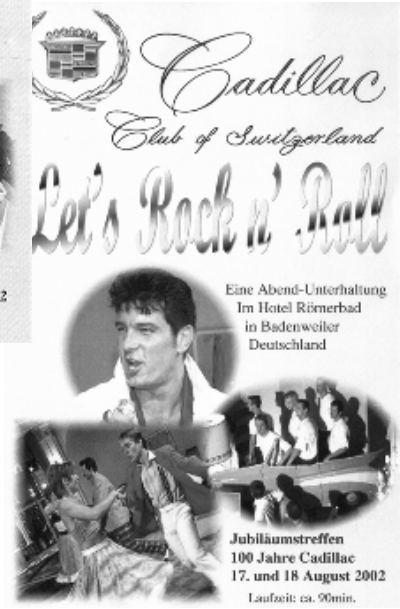
Sichern Sie sich einen oder zwei Kartons an der Generalversammlung vom 9.März!

(Zu bestellen auch beim Sekretariat. Postversand wegen Bruchgefahr und hohen Kosten nur nach Vereinbarung und gegen Verrechnung der Versandkosten).

Die Dummheit ist die sonderbarste aller Krankheiten. Der Kranke leidet niemals an ihr. Aber die anderen leiden. *Paul-Henri Spaak*



Die Videos von unserem zweitägigen Ausflug zum 100-Jahr Jubiläum von Cadillac



90 Minuten Elvis und Rock'n Roll Show
Erleben Sie die Show-Blöcke des unvergesslichen Abends im Hotel Römerbad noch einmal!
Als VHS-Kassette oder DVD erhältlich.

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 wurden in einer Videoproduktion von ca. 76 Min. Dauer zusammengeschnitten, und kann als VHS-Kassette oder DVD bezogen werden. 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.

Mitgliederpreis <u>pro Kassette</u>:
VHS: sFr. 65.- DVD: sFr. 75.-

Alle Clubartikel können an der GV vom 9. März oder beim Sekretariat bezogen werden