DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Cadillac
Club of Switzerland

Ausgabe Nr. 2/03 (Mai 2003)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum
Seite 2	Unser Titelbild
	Neue Mitglieder
	Der Redaktor hat das Wort
Seite 3	Veranstaltungen
Seite 4	“Beinahe-Luxus” ist ein Problem für Cadillac
Seite 5	Best of all... it’s a Cadillac
Seite 9	Cadillac CTS nun auch in Europa
Seite 11	Die Früchte der “Italian Connection”
Seite 12	Fahrbericht Cadillac XLR
Seite 15	18. Generalversammlung 9.3.03
Seite 16	Club-Statistik
Seite 17	Planung von CCS-Ausflügen
Seite 18	Der Sicherheits-Tip
Rückseite:	GM-Inserat Cadillac XLR

Vorstand

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

Das Geheimnis des Glücks ist die Freiheit, und das Geheimnis der Freiheit ist der Mut.

Thukydides (um 455 - 396 v. Chr.), griechischer Flottenkommandant im Peloponnesischen Krieg und Historiker

Unser Titelbild

Aus dem 1983er Katalog “Best of all... it’s a Cadillac”

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

- Hansjürg Bösch, 9325 Roggwil	Deville S 63 Convertible ' 64
- Kurt Herzig, 49213 Wynau	Seville Eleg. ' 88, Seville SLS ' 01
- Christian Kromer, 4102 Binningen	Eldo Coupé Seville ' 58
- Beat Sägesser, 8193 Eglisau	Seville ' 76
- Peter Herzer, 8802 Kilchberg	Coupé "Golfer" ' 26

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Hatten Sie nicht auch schon das etwas ungute Gefühl, dass "unsere" Marke Cadillac auch nicht mehr ganz das ist, was sie einmal war? Wenn man die Werbung für Cadillac in unseren Zeitungen betrachtet, soweit sie denn überhaupt vorhanden ist, könnte man meinen, Cadillac hätte nur ein Modell anzubieten, den Seville STS. Und der sieht, auch wenn nicht gerade bieder, so doch sehr unspektakulär aus. Was ist aus der einst in Styling, Design und Luxus führenden Marke geworden? Hat Cadillac die Zeichen der Zeit verschlafen, wie der Artikel von Maryann Keller (Seite 4) antönt? Oder werden die Leistungen und Qualitäten der Marke durch die Autojournalisten totgeschwiegen und durch das Publikum verkannt, wie der andere Artikel in diesem Heft andeutet? Wahrscheinlich haben beide Autoren teiweise recht. Sicher ist, dass Cadillac vor allem in Europa nicht mehr wie einst für höchsten Luxus und innovative Technik im Bewusstsein der potentiellen Käufer verankert ist. Dazu kommt, dass Europa für Cadillac im Luxussegment ein kleiner Markt mit übermächtigen Konkurrenten ist.
Die Hyperaktivität, die GM mit neuen Cadillac-Modellen in letzter Zeit entwickelt, zeigt jedoch, dass man gewillt ist, die Marke wieder besser zu positionieren. Ob allerdings der neue Sechzehnzylinder geeignet ist, den Luxusmarkt wieder zu erobern, scheint mir eher unsicher zu sein. Die Expansion Richtung SUV (mit dem SRX) und in den Spassmobil-Bereich mit dem Roadster XLR hat schon eher Aussicht auf Erfolg. Mit dem CTS, der nun auch in Europa zum Programm gehört, ist Cadillac jedenfalls der Vorstoss in die luxuriöse obere Mittelklasse bereits gelungen.
Die gloriosen Zeiten der 50er und 60er Jahre, wo extravagantes Design, blitzende Chromfülle, Grösse und absoluter Komfort das Prestige von Cadillac ausmachten, sind jedoch endgültig vorbei. In unserem Club können wir aber dieses Gefühl wieder aufleben lassen und dabei dennoch nicht vergessen, dass Cadillac trotz der lauten Werbetrommeln der Konkurrenz nach wie vor an der Spitze mithält in Sachen Komfort und technologischer Innovation.

Bitte beachten Sie den diesem Heft beigelegten Unterschriftenbogen. Es ist eine vom SDHM, dem Schweiz. Dachverband für historische Motorfahrzeuge, dem der CCS auch angehört, lancierte Petition. Sie verlangt, dass der Bundesrat bei der geplanten zusätzlichen CO_2-Steuer für Motorfahrzeuge die geringe Fahrleistung historischer Fahrzeuge berücksichtigt. Sammeln Sie soviele Unterschriften wie möglich, und senden Sie die Bögen direkt an den SDHM! (Die Adresse ist auf den Bögen).

Ihr Drive-In Redaktor
Kurt Schellenberg

Eigene Veranstaltungen

18.05.03	erster Ausflug des CCS: Besuch Schweiz. Nagelfabrik Winterthur und Fahrt durchs Zürcher Oberland
22.06.03	zweiter Ausflug des CCS: 4-Seen Rundfahrt und 4-Stern-Lunch mit Bruno
Woche 34/35	dritter Ausflug des CCS: ein Abend im Drive-In Kino mit Nigel (Datum noch nicht festgelegt)
21.09.03	vierter Ausflug des CCS: mit Markus
29.11.03	Chlaushock im Hotel Ochsen, Lützelflüh i.E.

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

24./25.5.03	11th American Graffiti Show Dornbirn AT	*www.us-car-show.at*
7./8.6.03	4. Oldtimer in Obwalden	*ruedim@matracon.ch* *www.o-io.ch*
21./22.6.03	US Car Show Rolle	US Car Club 021 635 03 75
28.6.-1.7.03	Transalpes 2003, Val d'Isere-Nice	*www.cabrioeuromeeting.com*
29.6.03	US Car Meeting Sulgen	American Eagles 071 636 22 94
10.-13.7.03	9. Rencontre International Castelsarrasin (FR)	Les Amis de Cadillac 0033 5 63 32 55 93
20./21.8.03	Auto Passion Basel	*www.raid-suisse-paris.ch*
21.-24.8.03	13. Raid Suisse - Paris	*www.raid-suisse-paris.ch*
29.-31.8.03	2. Int. American Dream Treffen	*www.american-dream-club.ch*
30.8.03	3. Revival Reigoldswil-Bretzwil	ACS Basel, SDHM *www.acsbs.ch/anlass/revi-val.html*
6.9.03	12. GP Safenwil	Emil Frey AG, SDHM *www.oldtimergrandprix.ch*
13.-14.9.03	1. MS Charity-Challenge	Schweiz. MS-Gesellschaft, SDHM
13.-21.9.03	Grand International U.K.: a week of activities, famous Beaulieu auto jumble	COCGB Maidment
5.10.03	18. Rassemblement National in Avenches	SDHM
1.11.03	Oldtimermarkt Zürich	

"Beinahe-Luxus" ist ein Problem für Cadillac

Cadillac definiert nicht mehr, was Luxus bedeutet, die Konkurrenz tut es.
*Von Maryann Keller**

In den frühen Tagen von General Motors brachte Alfred Sloan Ordnung in das Chaos unter den rivalisierenden Divisionen aus welchen die Firma damals bestand, indem er sie in einem breiten Produkte-Portfolio positionierte. Jeder Kunde konnte den Auto-Typ den er wollte zu einem adäquaten Preis wählen unter Marken, die für alle Einkommens- und Altersgruppen attraktiv waren. Ein Kunde konnte während seines ganzen Lebens in der GM-Familie bleiben und graduell mit steigendem Einkommen aufsteigen bis zur Marke Cadillac. Cadillac war eine erstrebenswerte Marke, welche Wohlstand, Macht und Raffinesse kommunizierte.
Es ist viele Jahrzehnte her, seit Cadillac in so hohem Ansehen stand. Obwohl GM in Cadillac investiert und neue Modelle am Horizont sind, ist der Markt überfüllt mit Konkurrenten, welche den Sektor der Luxus-Autos verwandelt haben und auch den Begriff der Luxus-Marke neu definiert haben. Die Aufwärtsbewegung vom einfachen Auto bis zum Luxus-Auto, die früher innerhalb des GM-Portfolios angeboten wurde, wird jetzt innerhalb einer einzigen Luxus-Marke möglich, da diese Marken nun auch Kleinlastwagen, Vans und "Beinahe-Luxus"-Autos anbieten. Überdies haben einige Marken ihren Marktanteil erfolgreich erweitert, indem sie zertifizierte Luxus-Gebrauchtwagen aus Leasing-Verträgen als Einsteiger-Modelle vermarkten.
Einige Beobachter argumentieren, dass Cadillacs Abstieg überbewertet werde, da sehr viele Konkurrenten Modelle für weniger als 35'000 $ verkauften. Würde ein Preisstandard verwendet, um das untere Ende des Luxus-Segments zu definieren, würde Cadillac gegenüber BMW und Lexus, unter anderen, wesentlich besser dastehen. Aber Anbieter von Luxus-Autos wissen, dass sie jüngere Kunden anziehen müssen, um zukünftiges Wachstum für ihre sehr teuren Luxus-Modelle zu sichern.

* **Maryann Keller** ist eine etablierte Analystin für die Autoindustrie und Autorin der Bücher "Rude Awakening: The Rise, Fall And Struggle To Recover At General Motors" und "Collision: GM, Toyota And Volkswagen And The Race To Own The 21st Century".

Jüngere Käufer wünschen anspruchsvolle Marken und haben auch das Einkommen um sich diese zu leisten. Luxus ist nicht mehr nur stilvoll, gross und komfortabel, sondern bedeutet auch raffinierte Technik, Leistung, einzigartiges Design und Wert.
Markentreue ist am oberen Ende des Marktes recht stark, und viele Luxus-Marken entwickelten Produkte-Portfolios, die einen weiten Bereich von Käufern erreichen. Käufer von BMW und Lexus Modellen für 35'000 $ haben eine starke Tendenz zur gleichen Marke, wenn es Zeit wird, ihr Auto zu ersetzen. Auch wenn Lexus neue Modelle am oberen Ende des Bereichs entwickelt, bieten sie weiterhin auch neue Produkte am unteren Ende an. In ähnlicher Weise lanciert BMW den Mini, der kaum als Luxus-Auto klassiert werden kann. Trotzdem wird der Mini neue Käufer für die Marke BMW bringen, denn ein grosser Teil der Mini-Fahrer wird bei BMW bleiben, wenn ihr Einkommen und ihre Bedürfnisse zunehmen.
Cadillac's Catera erreichte nie das Ziel, jüngere Käufer an die Marke zu binden. Der Opel Omega, auf dem der Catera aufbaut, war nie eine Konkurrenz für Audi, BMW oder Mercedes in seinem Heim-Markt, es ist also kein Wunder, dass das Auto die Käufer von deutschen Autos im USA-Markt nicht begeisterte. Auch wenn der neue Catera heute konkurrenzfähiger ist, muss er gegen eine grosse Palette von ähnlichen Modellen antreten, wie z.B. die vielen Variationen der BMW 3er Serie und Modelle von Acura, Audi, Lexus, Mercedes und andere.
BMW und Lexus fallen auch auf wegen ihrem Fokus auf den Gebrauchtwagen-Markt. Indem sie eine grosse Zahl gebrauchter Autos aus Leasing-Verträgen zertifizieren, erzeugen sie einen höheren Gebrauchtwert für ihre Autos. Wenn die Erfahrungen des Kunden mit so einem Auto gut sind, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit,

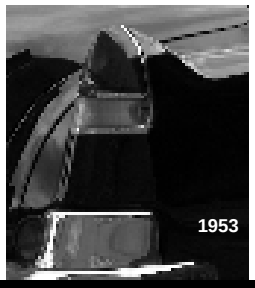
dass er der Marke treu bleibt.
Käufer von Luxus-Autos sind sich sehr bewusst, dass die Kosten des Autos auch den Restwert umfassen. Indem Vertrauen in Off-Lease Autos etabliert wird, steigt auch der Restwert. Dies reduziert die Leasing Raten für neue Modelle – ein wichtiger Faktor, denn über 60-70% der Luxus-Autos werden geleast.
Wenn Cadillac sich nicht ernsthaft anstrengt, seine Kundenbasis mit überragenden "Beinahe-Luxus" Modellen und einem soliden Gebrauchtwagenprogramm zu verbreitern, wird sein Anteil am Luxus-Markt weiterhin abnehmen.
Automarken können nicht mehr so definiert werden, wie dies Alfred Sloan vor so vielen Jahren getan hat. Cadillac definiert nicht mehr, was Luxus bedeutet, die Konkurrenz tut es.

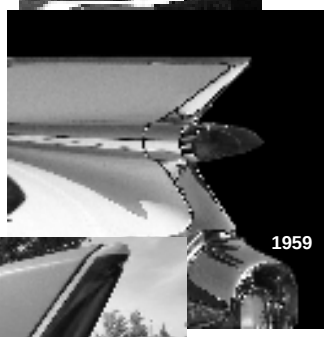
(Artikel erschienen in Automotive Industries, Mai 2001; übersetzt aus dem Englischen)

Best of all ... it's a Cadillac?

oder: **Der manipulierte Markt**

(Artikel aus der Clubzeitschrift des Classic Cadillac Club Deutschland, „The Standard of the World", Ausgabe Juli/August/September 2001)





Wo sind sie? Packard, Marmon, Duesenberg, Pierce-Arrow, Frazer, Nash, Chrysler Imperial, LaSalle, Studebaker? Glanzvolle Namen der Automobilgeschichte, Meilensteine in Design, Technik und Ästhetik, heute aber nurmehr Fachleuten überhaupt ein Begriff. Es gibt nur ein einziges Auto, das sich in der Luxusklasse über die Jahrzehnte hinweg bis heute in den Showrooms und auch den Verkaufsstatistiken halten konnte: Cadillac. Allein der Cadillac deVille übertrifft in 24 Monaten die Stückzahlen, welche eine über fast ein Jahrzehnt gebaute beliebige Generation von S-Klasse oder 7er-Reihe erreichen.
Man möchte meinen, dies als objektiven Reflex von Qualität und Image von Cadillac deuten zu können. Sucht man jedoch eine Bestätigung dieses Eindrucks in den Berichten der weltweit veröffentlichten Meinung, so kann man jede beliebige Fachzeitschrift - ob aus Europa oder aus den USA(!) - seit den 60er Jahren aufschlagen: Keine einzige Beurteilung, kein einziger Test, in welchem Cadillac als Maß der Dinge gilt. Europäer stellen die Sieger in Tests und Analysen. Wo die Entwicklung der "Ober-" oder "Luxusklasse" diskutiert wird, ist nie die Rede von der Marke, die Jahr für Jahr allein so viele Käufer für ihre Fahrzeuge findet wie alle anderen nicht zusammen.

Diese seltsame Divergenz zwischen der Realität und dem in der Fachpresse Dargestellten führt uns zur Frage, was eigentlich - trotzdem - die Qualität dieser vielgeschmähten Marke Cadillac ausmacht. Die Antwort hierauf ergibt zweierlei: Zum einen dokumentiert sie, wie durch systematisches Verschweigen von Fakten die Meinung eines breiten Publikums manipuliert wird. Zum anderen beleuchtet gerade das von der Fachpresse Verhüllte, was uns Clubkameraden zusammengeführt hat: die zeitlose Faszination einer gekonnten Mischung aus Ästhetik, Technik und Luxus.

Cadillac und das Design

Ein Blick in unsere Mitgliederliste zeigt vor allem eine Zahl: 1959. Es bedarf keiner Erläuterung, daß der Gipfelpunkt der Heckflossenära ein stilistisches Denkmal gesetzt hat, das bis heute trotz aller Versachlichung der äußeren Formen das Bild von Cadillac in der Öffentlichkeit prägt.
Viel bedeutsamer ist aber, daß Cadillac es verstanden hat, die Flosse bis heute zum Stilmittel einer durchgängigen Kontinuität zu machen. Nahezu sämtliche

seither gebauten Reihen mit Ausnahme des Seville und Allanté tragen durch die vertikalen Heckleuchten und ein Vorspringen des Fahrzeughecks an den Seiten das unverwechselbare und mit Cadillac assoziierte Merkmal der Heckflosse.
Dieses Design vermittelt Tradition. Es schafft darüberhinaus - bei aller optischen Gefälligkeit - einen Eindruck der Abgrenzung nach außen und trägt damit zu einem Gefühl bei, im Inneren dieses Fahrzeuges vom Rest der Welt ungestört, distinguiert, unabhängig und somit lässig reisen zu können. Gerade dieses vielfach in der Presse als altbacken geschmähte Äußere eines Cadillac leistet somit einen Beitrag zu einer entspannten, unagressiven Fahrweise.
Cadillac präsentierte aber auch nach 1959 - von deutschen Fachmagazinen ignoriert, richtungweisendes Design: Der Seville des Jahres 1980 war - mehr als eineinhalb Jahrzehnte vor Beetle, Bugatti EB 110, Jaguar S-Type oder BMW Z8 - das erste Auto im sogenannten Retro-Design. Er verband die elegant weiterentwickelten Stilelemente der klassischen Rolls-Royce-Heckpartie mit modernster Technik. Wie weit Cadillac damals seiner Zeit voraus war, verdeutlicht ein Blick auf die neuesten von BMW für 2004 geplanten Rolls-Royce-Entwürfe: Diese wirken wie Kopien des Seville, wobei allerdings ein Softwarefehler im Computerprogramm die Eleganz des Cadillac durch Klobigkeit ersetzt zu haben scheint.

Cadillac und die Technik

Der Fetisch des deutschen Motorjournalisten der Jahrtausendwende ist der starke großvolumige Dieselmotor. Begeistert registriert man benzinerähnliche Laufruhe und kleinwagenmäßige Verbräuche bei hohen Fahrleistungen und verweist auf die ersten Achtzylinder-Diesel in der Luxusklasse.
20 Jahre verschlafen! Wo waren denn die gleichen Journalisten, als 1979 in allen Cadillac-Baureihen der 5,7-Liter-V8 von Oldsmobile erhältlich war? Dieses Triebwerk lief so leise, daß ein damals an seinen 7er-BMW gewöhnter Mitfahrer nach dem Einsteigen verdutzt die Tür nochmals aufriß und nicht glauben wollte, daß das außen noch dezent vernehmbare Diesel-Nageln innen nicht mehr zu hören war. Der Cadillac-Diesel erreichte außerdem im mehr als 2 Tonnen schweren Sedan deVille oder Fleetwood mit lautlosem und nachdrücklichem Schub 170 km/h und verfügte über die ersten Schnellstart-Vorglühkerzen (6 Sekunden Vorglühzeit), während der seinerzeit schnellste deutsche Diesel-Pilot im Mercedes 300 SD noch eine halbe Minute vorglühen durfte ("Rudolf-Diesel Gedenkminute"), ehe er mit Anlauf, Glück und ohne Gegenwind gerade 160 km/h erreichte.
Cadillac ist aber auch Pionier der Elektronik im Auto. 1976 - zu einer Zeit, als in Deutschland ein Taschenrechner mit vier Grundrechenarten als Luxusgut galt - hatte der Seville einen Bordcomputer. 1982 präsentierte Cadillac die erste volldigitale Benzineinspritzung im 4,1-Liter-V8-Aluminiummotor, die über 15 verschiedene

V8-Northstar-Motor

Sensoren die Gemischaufbereitung steuerte und mit der möglichen Unterbietung von 10 Litern auf 100 Kilometer auch eine überzeugende Antwort auf das Dauerthema Benzinverbrauch gab. Seit 1994 verfügen Seville STS und deVille Concours über die "Road sensing suspension", welche durch computergesteuertes Abtasten der Fahrbahn und innerhalb einer Sekunde 30mal von voll hart auf voll weich schaltende Stoßdämpfer die Federung verbes-

Frage nicht, was der Staat für Dich tun kann, sondern frage, warum er es nicht tut.

Dr. rer. pol. Gerhard Kocher

sert. Wer genau nachlesen will welche Vorteile dieses System hat, braucht nur in den begeisterten Berichten und Technikanalysen in auto motor und sport des Jahres 2000 zu blättern, wo Lobeshymnen auf dieses im Mercedes S 600 Coupé für lumpige 230.000 DM Grundpreis installierte System gesungen werden.

Vielleicht hätte aber in diesen Berichten auch erwähnt werden können, daß weder Mercedes noch sonst irgendein Wettbewerber das bei Cadillac selbstverständliche Serviceintervall von 160.000 km und eine Notkühlfunktion aufweisen. Diese ermöglicht ohne Kühlwasser noch eine Fahrt von 80 Kilometern zur nächsten Werkstatt während der BMW- oder Audi-Fahrer in gleicher Lage - wenn es ihn nicht in einem Funkloch des Handys erwischt - in der Pampa warten darf, bis das Servicemobil ihn abschleppt.

Wenn es denn sein muß darf der deutsche Service-Werker dann in der Werkstatt seinen Diagnosestecker anstöpseln und mit Spezialgerät analysieren. Pech, wenn die gerade verfügbare Werkstatt diesen Computer nicht hat. Im Cadillac hingegen ist seit dem Einbau des HT-4100-Antriebsstrangs 1982 jederzeit über die Klimaanlage eine exakte Diagnose aller Funktionen der Motor- und Steuerungselektronik für Klima, Tempomat und Sensoren abrufbar. Die Klimaanlage zeigt im Fahrzeuginneren über Zahlencodes die jeweilige Befindlichkeit der elektronischen Innereien und verleitet nach Werkstattaufenthalten zum Spiel, nachzusehen, woran dort gedreht wurde. Cadillac bietet auf diese Weise auch weltweit einzigartig die Gelegenheit, einen Gebrauchten vor dem Kauf auf elektronische Macken durchzuchecken.

Das einzige, was auch die deutsche Fachpresse nicht mehr verschweigen konnte, ist das revolutionäre "NIGHT VISION SYSTEM", mit dem auch bei Nebel und Dunkelheit der Fahrer des aktuellen deVille jedes Hindernis - in die Frontscheibe projiziert - erkennen kann. Cadillac hat hier einen Entwicklungsvorsprung von 5 Jahren, den die Wettbewerber nur über die demnächst geplante Vermarktung dieses Systems durch Zukauf reduzieren können.

99 JAHRE FORTSCHRITT UND ERFINDUNGEN

Seit seiner Gründung 1902 gehört Cadillac zu den innovativsten Automobilherstellern überhaupt: Immer wieder glückten Erfindungen, die von der gesamten Industrie adaptiert wurden.

1902: Der erste Cadillac verlässt das Werk.

1907: Henry M. Leland, Cadillac-Gründer, beginnt als erster Hersteller überhaupt mit Präzisionswerkzeug zu arbeiten und ermöglicht so erstmals die Produktion von Ersatzteilen. Cadillac erhält dafür 1908 die englische «Dewar Trophy» für die wichtigste automobile Erfindung des Jahres.

1910: Im Katalog erscheint eine Limousine - die erste geschlossene Karosserie, die je serienmässig produziert wurde.

1915: Der erste serienmässig produzierte V8-Motor kommt von Cadillac.

1929: Als erster Hersteller offeriert Cadillac Sicherheitsglas. Auch wird das «Synchro Mesh»-Getriebe eingeführt, ein Vorläufer des Automatikgetriebes.

1930: Der erste V16-Motor -aus 7,4 Litern Hubraum schöpft er 160 PS.

1941: Cadillac bringt ein vollautomatisches Getriebe (erstmals 1940 in die Oldsmobiles eingebaut, aber eine Erfindung der Cadillac-Ingenieure).

1948: Das Heckflossen-Design von Harley Earl wird eingeführt. Zum ersten Mal ist es möglich, eine gebogene Windschutzscheibe anzubieten.

1957: In den Eldorado Brougham werden erstmals eingebaut: elektrische Sitzverstellung mit Memory, automatische Türverriegelung und Luftfederung.

1960: Selbst nachstellende Bremsen werden serienmässig verwendet.

1974: Zusammen mit Buick und Oldsmobile verwendet Cadillac weltweit erstmals Airbags.

1978: In den Cadillac Seville werden teilweise digitale Armaturen eingebaut.

1990: Der Cadillac Allanté ist das erste frontgetriebene Fahrzeug mit einer Traktionskontrolle.

1993: Der Allanté erhält eine geschwindigkeitsabhängige Servolenkung: Neu ist auch RSS (Road Sensing System), das die Dämpferhärte innert Millisekunden dem Strassenzustand anpassen kann.

1997: «OnStar» wird eingeführt, ein revolutionäres Kommunikationssystem inklusive GPS (Global Positioning System), Handy und eines persönlichen 24-Stunden-Service für Notfälle und Navigation.

1998: In den Cadillac Seville wird der erste lernfähige Sitz eingebaut: 10 Luftkissen messen den Druck der einzelnen Körperteile und justieren den Sitz automatisch.

2000: "NightVision", ein passives Infrarotsystem für bessere Sicht in der Nacht, ist als Option erhältlich.

Männer sind wie Briefmarken, ohne Zähne nichts mehr wert.

Trude Hesterberg, deutsche Kabarettistin

Trotzdem wird in aktuellen Autotests das Hohelied der weißwurstartigen Airbags (Windowbags) gesungen und jeder Wagen, der im Crashfall nicht einer Hüpfburg ähnelt, gnadenlos heruntergepunktet. Daß ein System, welches überhaupt erst den Einsatz von Airbags verhindern kann, vielleicht viel notwendiger ist, wird vornehm übergangen.

Cadillac und der Komfort

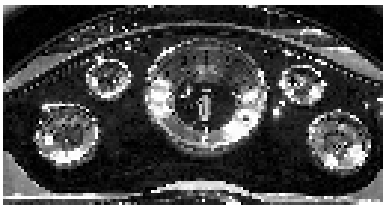
Der Automatisierungsgrad eines Cadillac ist Legende. Man verdeutliche sich, was allein abläuft, wenn man abfährt: Mit der durch Funk erfolgenden Entriegelung der Türen stellen sich die bevorzugte Sitzposition sowie der Radiosender ein. Nach dem Drehen des Zündschlüssels schnurrt das Lenkrad in die individuell vorprogrammierte Position, die Klimaautomatik nimmt unauffällig ihren Anlauf auf die gewählte Temperatur, die Niveauregulierung paßt die Höhe des Fahrzeugs an, die Lichtautomatik aktiviert bei Bedarf die Scheinwerfer. Der Anlasser ist mit einer speziellen Sicherung gegen zweites Durchstarten versehen, das Einlegen der Fahrstufe "D" führt zur selbsttätigen Verriegelung der Türen und zum automatischen Lösen der Feststellbremse. Man vergißt fast, daß man noch selbst steuern und fahren muß.

Auch hier die gleiche Übung, Cadillac-Features zunächst über Jahrzehnte totzuschweigen, um diese dann - wenn sie endlich kopiert werden - als bemerkenswerte Neuigkeit zu lobpreisen, als ob sie gerade erst erfunden wären.

So erging es der Memory-Einstellung für die elektrische Sitzverstellung (1957), der automatischen Kofferraum-Schließung (1958) - wo der dreißigjährige Rückstand der Europäer durch die neuerfundene Bezeichnung "soft-close" kaschiert wurde -, dem programmierbaren Tempomaten (1959) oder der bei Cadillac seit Anfang der 70er Jahre selbstverständlichen Lichtautomatik, die immerhin 1999 mit der Milleniums-S-Klasse erstmals in einem deutschen Auto Einzug hielt. Das automatische Lösen der Feststellbremse (1960) wurde vor 2 Jahren erstmals von Rolls-Royce kopiert und ist von Audi für die nächste Modellgeneration angekündigt.

Selbst die eigentlich in der Luxusklasse doch normale Möglichkeit, durch besondere Sitze in vom grauen Einheitsbrei abweichenden Farben den Innenraum ansprechender zu gestalten, wird dem europäischen Kunden nicht ohne saftigen Aufschlag geboten: Das "designo"-Programm von Mercedes oder die erstaunlicherweise gerade bei BMW immer häufiger zu sehende rote Lederausstattung sind Belege dafür, welche Entzugserscheinungen auf dem Markt vorhanden sind. Daß hier aber dann Lenkrad, Blinkerhebel oder die Sicherheitsgurte weiterhin teutonisches Grauschwarz tragen, statt sich farblich an den Innenraum anzupassen, wird in Testberichten schlichtweg nicht zur Kenntnis genommen. Stattdessen lesen wir Ausführungen über "Haptik" und "Anmutung" und fragen uns, warum die Narbung des Kunststoffes und die Polierung von Holz nur in deutschen Autos 'hochwertig' und nicht billig nach Plastik (!) aussieht. Oder haben die Tester vielleicht übersee-

Cadillac Sixteen: Intérieur
Bilder: E. Tibolla, CCS



hen, daß Cadillac schon in den 80er Jahren Nähte aus echtem Garn in die Armaturenbrett-Einfassungen eingearbeitet hatte?

Cadillac Sixteen
Bild: E. Tibolla, CCS

Der Spiegel der Testberichte ist ein Spiegel der Verdummung des Verbrauchers und hat über Jahrzehnte verhindert, daß - Ausnahme Rolls-Royce - eine echte Luxusklasse außerhalb der USA heranwachsen konnte. Statt eine mühelose, komfortable und streßfreie Überwindung langer Distanzen zu ermöglichen, wurden unter dem Diktat der Tester verkappte Sportwägen entwickelt, mit denen man Fahrspaß nur beim prolligen Räubern über kurvige Landstraßen haben kann, aber mit der Optik einer Sargausstattung und laufendem Betätigen von Hebelchen und Schaltern für Klima, Licht oder Sitzverstellung die Art von Frust entwickelt, die sich nur über Drängeln, Lichthupen und Rechtsüberholen wieder kompensieren läßt.

Es gibt sowohl von der Ausstattung als auch der Charakteristik der Fahrzeuge her hoffnungsvolle Ansätze (Lexus, S-Klasse, 7er), die über die generelle Verbesserung der Technik im Fahrzeugbau heute eine erstaunliche Annäherung der Konkurrenten an die im Alltag wesentlichen Eigenschaften zeigen, die über Jahrzehnte hinweg nur Cadillac seinen Kunden bieten konnte. Hätte die für Kaufentscheidungen sehr maßgebliche Fachpresse - statt zu verschweigen und die "Renntauglichkeit" europäischer Produkte in den Himmel zu heben - auch bedacht, daß die im Auto ob privat oder beruflich verbrachte Zeit nicht der Erzielung von Punkten der Fahrer-Weltmeisterschaft dient, sondern einen nicht unbedeutenden Anteil des täglichen Lebens darstellt, wäre ihr vielleicht klargeworden, was vielen Menschen dadurch entgangen ist: Lebensqualität, die wir aus unserem täglichen Umgang mit den Schlitten aus der Clark Avenue in Michigan - egal welchen Baujahres - kennen, schätzen und genießen!

Cadillac CTS nun auch in Europa

(Zeitungsartikel aus dem ‚Tageblatt' (Luxemburg) vom 4. Februar 2003)

Nach der erfolgreichen Markteinführung im Heimatmarkt USA kommt der Cadillac CTS jetzt über den Atlantik: Die ersten Vorführwagen des Luxusmodells mit seinen klaren, scharf gezeichneten Konturen und der markanten Keilform rollen derzeit zu den europäischen Händlern. Kunden können den unverwechselbaren Hecktriebler, dessen Fahrwerk unter anderem auf dem Nürburgring (Deutschland) entwickelt wurde, ab sofort bestellen. Der Preis für die Version mit 2,6-Liter-V6-Motor (133 kW/181 PS) und Fünfgang-Schaltgetriebe beginnt bei 34.640 Euro, das Topmodell mit 3.2-Liter V6 (160 kW/218 PS) und Fünfgang-Automatik kostet 40.300 Euro. Die Auslieferungen an die Kunden beginnen im Frühjahr 2003. Nach bester Cadillac-Tradition steht für die maximal fünf Passagiere eine Vielzahl von Komfortattributen zur Verfügung. Bereits die Basisversion verfügt unter anderem über eine Zweizonen-Klimaanlage, elektrisch einstellbare Vordersitze, elektrische Fensterheber rundum, Tempomat, Bordcomputer, sowie das Bose Sound System mit integriertem 6-fach CD-Wechsler und Cassettenradio. Sämtliche Infotainment- und Klimafunktionen lassen sich auch durch Bedienelemente am Multifunktionslenkrad regeln. Der 4,83 Meter lange CTS zeichnet sich durch ein besonders üppiges Raumangebot aus: ein Verdienst des mit 2.88 Metern vergleichsweise langen Radstands.

In den USA liegt der Newcomer auf klarem

Erfolgskurs: Anstatt der angepeilten 30.000 Fahrzeuge wird Cadillac bis Jahresende ca. 35.000 bis 40.000 CTS absetzen können. Den besonderen Erwartungen, die Autofahrer an ein Fahrzeug der Premiumklasse knüpfen, wird der Cadillac CTS auch in puncto Fahrleistungen gerecht. Der CTS 3.2-Liter erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h und bewältigt den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in nur 7,4 Sekunden (Automatikversion 7,7 s). Der CTS 2.6 ist 220 km/h schnell und benötigt 9,3 Sekunden (9,7 s), um von 0 auf 100 km/h zu beschleunigen. Beide Aggregate überzeugen darüber hinaus durch hohe Elastizität: Sowohl der 3,2- als auch der 2,6-Liter-Motor erreichen ihr maximales Drehmoment von 300 Nm beziehungsweise 232 Nm schon bei 3.400 min^{-1}. Der hohe Anspruch an Fahrdynamik und -komfort zeigt sich insbesondere beim sorgfältig abgestimmten Fahrwerk des Cadillac CTS, das seinen Feinschliff bei ausgiebigen Testfahrten auf dem Nürburgring (Deutschland) erhielt. Vorne kommt eine Doppelquerlenker-Achse mit Schraubenfedern zum Einsatz. Die zu Gunsten eines hohen Geräuschkomforts von der Karosserie entkoppelte Fünflenker-Hinterachse sorgt für vorbildliches Kurvenverhalten und hohe Richtungsstabilität. Eine hydraulische Niveauregulierung gleicht unterschiedliche Beladungszustände aus. Zu den fortschrittlichen Fahrwerksattributen des Cadillac CTS zählt darüber hinaus die optional verfügbare, jüngste Generation der elektronischen Stabilitätskontrolle StabiliTrak, die bei einer drohenden Instabilität erstmals mit gezielten Bremseingriffen an allen vier Rädern das Fahrzeug wieder auf Kurs bringt.

Die Früchte der "Italian Connection"

Cadillac und Pininfarina verbindet eine jahrzehntelange Freundschaft.

Wenn Cadillac heute innerhalb des «Arts & Science»-Konzepts mit einem unverwechselbaren, überzeugenden Design-Stil Furore macht, so steht dahinter eine lange Tradition: Schon in den Zwanzigerjahren arbeitete ein gewisser Harley Earl für Cadillac. Er ist jener Designer, der in den späten Vierzigerjahren das Heckflossen-Design erfand und zu einem der wichtigsten sowie erfolgreichsten Industriedesigner aller Zeiten wurde.

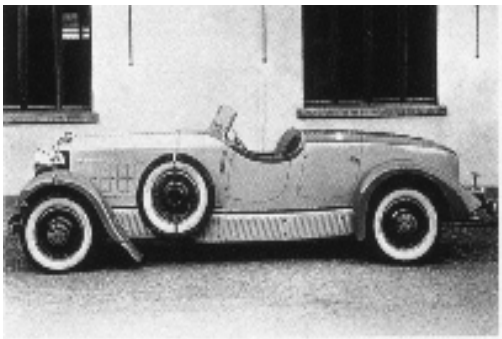
Sergio Pininfarina

Bereits in den Dreissigerjahren - genau: 1931 - begann auch die Zusammenarbeit mit der italienischen Design-Ikone Pininfarina. Der Maharadscha von Orchha beauftragte die damals noch junge Firma aus Turin, seinen 16-Zylinder-Cadillac mit einer neuen Karosserie einzukleiden. Das Resultat schien die Amerikaner zu überzeugen, denn 1934 besuchte Chefdesigner Harley Earl Battista „Pinin" Farina, und dies war der Beginn einer langen Freundschaft. Pininfarina produzierte verschiedene «Show Cars» für Cadillac, darunter ein wunderbares 4-sitziges Cabriolet; die bekannteste dieser Studien trug 1961 den Namen Jacqueline, als Hommage an die damalige First Lady Jacqueline Kennedy. 1959 und 1960 wurden in Turin insgesamt 200 Series 2 Eldorado Brougham eingekleidet. Damals beinahe unverkäuflich, kann man diese Meisterwerke heute kaum mehr bezahlen.

Die Nachfolger von Harley Earl, Bill Mitchell und Chuck Jordan, pflegten den Kontakt mit Pininfarina weiter, mittlerweile mit dem Sohn von Battista, Sergio Pininfarina. 1987 kam es wieder zu einem gemeinsamen Projekt: Pininfarina baute die Karosserie für das zweisitzige Sportcoupe Allanté, schickte sie per Flugzeug nach Detroit, wo Cadillac noch die Technik einbaute. Innerhalb von sechs Jahren wurden 22 000 Allanté produziert.

Im Moment haben Cadillac und Pininfarina keine gemeinsamen Projekte. Dies soll aber nicht bedeuten, dass es für alle Ewigkeiten so bleiben wird, lagen doch zwischen den einzelnen gemeinsamen Projekten immer mindestens zwei Jahrzehnte.

(aus: Bilanz-Beilage, März 2001)



V16 Boattail für den Maharadscha (1931)

Als hätt' er Düsentrieb: Showcar (1954)

Aus der Heckflossen-Ära: Eldorado (1959)

For First Lady only: Jacqueline (1961)

Fahrbericht Cadillac XLR

(Text von Jürgen Zöllter, Automobilrevue 16, 17.4.03)

«Cadillac strikes back» verkündet der Markenverantwortliche Mark LaNeve zur Vorstellung des neuen Roadsters XLR. Als jüngstes Mitglied der zur Wiederbelebung der amerikanischen Luxusmarke im Hause General Motors gegründeten «Art & Science» Design-Serie geht der Zweisitzer mit festem Klappdach aus der vielbeachteten Studie Cadillac Evoq hervor.

Der proklamierte Schlag richtet sich insbesondere gegen die in den USA an Attraktivität dramatisch zunehmenden Luxusmarken aus Europa und Japan: Audi, BMW, Jaguar, Lexus, MercedesBenz und Volkswagen. Sie hatten Cadillac Ende der Neunzigerjahre als Amerikas meistverkaufte Luxusmarke verdrängt.
Seit der charismatische Schweiz-Amerikaner Bob Lutz die strategische Produktplanung von GM in den Händen hält, wissen die Manager aber auch: Wer in den USA gegen die smarten Ausländer punkten will, muss in deren Heimatmärkten bestehen. Deshalb dehnt GM seine Cadillac-Offensive über die Landesgrenzen aus und landet nach der Limousine Cadillac CTS (vgL AR 14/03) im 5er-BMW-Format ab Modelljahr 2004 zusätzlich den Mercedes-SL-Konkurrenten Cadillac XLR in Europa und Fernost.

VISITENKARTE

«Wir versuchen nicht, wieder meistverkaufte Luxusmarke in den USA zu werden», versucht Bob Lutz überkommene Erwartungen zu ersticken. Statt Masse stehe jetzt höchste Qualität auf der Cadillac-Prioritätenliste. Den neuen Roadster XLR versteht GM als Visitenkarte dieser Neuausrichtung.
Er baut auf einer eigens erstellten Plattform für heckgetriebene Sportwagen mit Faltdach, die GM im nächsten Jahr auch mit der neuen Chevrolet Corvette C6 karossiert. Sie ist länger (451,3 cm) und breiter (183,6 cm) als die der Konkurrenz; der Radstand misst 268,5 cm.
Hydrogeformte Stahlprofile bilden im Verbund mit dem üppig proportionierten Mitteltunnel eine hochfeste, sehr verwindungssteife Struktur. In sie ist ein Cockpitträger aus Aluminium integriert, der die Torsionsfestigkeit nochmals erhöht. Dank dieser tragenden Struktur kann der XLR auf eine selbsttragende Karosserie verzichten und leichte Kunststoffbeplankung tragen.
Der Vorteil: Mit nur 1650 kg gilt der Cadillac XLR als Leichtgewicht im Kreise des Jaguar XK8 (1.775 kg), Mercedes SL 500 (1770 kg) und Lexus SC 430 (1740 kg). Gegenüber dem aus Aluminium gefertigten BMW Z8 (1615 kg) wiegt er nur 38 kg mehr. Die Vorteile einer Kunststoffkarosserie liegen in geringen Herstellungskosten, die Nachteile in der Elastizität und kurzlebigen Wertanmutung, sichtbar etwa an Pass-Ungenauigkeiten.

VIEL ALUMINIUM

Gegen die Strasse stützt sich der neue XLR über ein Leichtbaufahrwerk mit hohem Aluminiumanteil, elektronischer Dämpferregelung MRC (Magnetic Ride Control) und 235/50-R18-Michelin-ZP-Reifen mit Notlaufeigenschaften ab. Das überarbeitete 4.6-V8-Northstar-Triebwerk mit Vierventiltech-

nik leistet 325 PS bei 6400 U/min und dürfte in der später folgenden Version XLRv mit Kompressor sogar 450 PS abgeben. Unter die Haube passt übrigens auch das nahezu fertig entwickelte GM-V12-Aggregat.

Die Kraft des V8-Motors wird von einer adaptiven 5-Gang-Automatik portioniert. Sie schaltet butterweich und schnell und stellt sich rasch auf den Fahrstil des Piloten ein. Als «Rettungsanker» bei allzu forscher Gangart dient die elektronische Fahrdynamikregelung «StabiliTrak».

Dass komfortverliebte Kunden im Luxusroadster-Segment heutzutage nur ungern auf die vollautomatische Verwandlung eines Coupés mit festem Metalldach zum Cabriolet verzichten, wusste Dave Hill als Verantwortlicher der grossen GM-Sportwagenbaureihen schon vor den Markterfolgen der aktuellen Mercedes SL und Lexus SC. Deshalb nahm Cadillac früh die Car Top Systems GmbH (CTS) aus Deutschland mit ins Boot. Der Faltdachspezialist mit Sitz in Hamburg zeichnet unter anderem verantwortlich für die Dachkonstruktionen des Mercedes SLK, SL und der oben offenen Porsche.

Das Klappdach des XLR ist ein Konstrukt aus Aluminium, Magnesium und Kunststoff, funktioniert elektrohydraulisch und öffnet oder schliesst in 29 Sekunden. Damit faltet es zwar deutlich langsamer als die flinkste Konkurrenz, dafür aber spektakulärer: Wie eine Baggerschaufel fährt der Heckdeckel senkrecht bis über Kopfhöhe hoch. Erst dann kann sich das zweiteilige Dach mit der riesigen Heckscheibe inklusive zweier seitlicher Dreiecksfenster darunter hervorschieben und ausklappen. Die Präzisionsarbeit übernimmt ein Prozessor, der die Kraftverteilung vom Elektromotor über acht Hydraulikzylinder steuert.

Da das Dach weit ins Heck hinein abströmt, bleibt nur ein recht kurzer Kofferraumdeckel. Er reicht bei offenem Dach nicht aus, die Faltkonstruktion vollständig abzudecken. Deshalb entwickelte CTS noch eine raffinierte Kofferdeckel-Verlängerung dazu. Sie ruht bei geschlossenem Dach unterm Kofferdeckel und fährt nach dem Zusammenfalten des Dachs als Deckelverlängerung nach vorne aus; dieser Vorgang läuft ebenfalls automatisch ab.

Expressiver als seine Konkurrenten stellt der neue Cadillac XLR eigenwillige Designlösungen zur Schau - etwa seine messerscharfen Kanten und seine äusserst sparsam von Sicken gegliederten Grossflächen oder auch seine ausgeprägte Keilform mit der steil abfallenden Motorhaube und dem kolossalen Heck.

SUBTIL INSZENIERT

Anders als die Konkurrenz verzichtet der XLR im Cockpit auf verstreutes Zierwerk. Eukalyptusholz und mattes Aluminium hinter den Schaltergruppen in Türverkleidungen, Lenkrad und Mittelkonsole sind klar gliedernd eingesetzt. Schade nur, dass das Schalterdesign dem Stil der Zulieferer folgt und entsprechend artenreich vertreten ist.

Die schlichte Instrumentierung auf Fahrerseite soll als Ausdruck von Sportlichkeit verstanden werden. Subtil inszenierte Hightechfunktionen weisen auf das hohe Ausstattungsniveau hin. Die Details indes lernt man erst unterwegs richtig kennen.

Per Knopfdruck im Armaturenbrett startet man den Motor. Zufrieden säuselt er im Leerlauf auf Weise grossvolumiger V8-Motoren und springt in der Fahrstufe auf Befehl des Gasfusses vehement nach vorn. Für die so beliebten Beschleunigungsrennen zwischen den Rotlichtampeln der kalifornischen Ocean Drives ist der Cadillac XLR exzellent gerüstet. Für das entspannte Dahinrollen im Kolonnenverkehr amerikanischer Highways besitzt er eine adaptive Geschwindigkeits-Regelanlage. Sie ist vergleichbar mit den radargesteuerten Systemen europäischer Marken. Als absolutes Novum dürfen die nicht nur beheizten, sondern erstmals mit der Aircondition korrespondierenden klimatisierten Sitze gelten: Kühlt ein Luftstrom der Klimaanlage

den Fahrgastraum, zirkuliert Kühlluft auch im Sitz.
Von Jaguar vertraut ist uns die Bedienung zahlreicher Komfortfunktionen übers Touch-Screen Display in der Mittelkonsole. Sie sind im neuen Cady-Roadster wahlweise auch sprachsteuerbar. Ohne den Blick von der Strasse zu nehmen, liest der Fahrer in einem auf Augenhöhe eingeblendeten «Head-up-Display" (wie im Corvette) wahlweise die Geschwindigkeit ab, das Blinksignal, welche Fahrstufe eingelegt ist und welche Audio- und Klimatisierungseinstellungen aktiv sind. Alle Daten werden wie gewohnt auch konventionell angezeigt.
Sehr gepflegt trägt uns der Cadillac XLR übers Land. Flankiert von der hohen Gürtellinie, sitzt man erfreulich windgeschützt im Ledermobiliar. Und weil sich die Verkleidung der Überrollbügel einschliesslich einer verschliessbaren Box eng um die Sitzlehnen schmiegt, werden starke Verwirbelungen des Fahrwindes unterbunden. Bis Autobahntempo weht höchstens ein laues Lüftchen.

KEHLIGER UNTERTON

Der Motor ist akustisch nur präsent, wenn man den XLR antreibt und die Drehzahl über 4000 U/min steigt. Dann erlaubt er sich sogar einen kehligen Unterton. Die Automatik schaltet vornehm zurückhaltend und schnell. Der Zweisitzer lenkt erstaunlich präzise ein und hängt schon im unteren Tourenbereich gut am Gas. Der Cadillac-Roadster wirkt leichtfüssig und agil, seine komfortable Gangart aber reizt nicht, ihn in Kurven zu werfen.
Wer im neuen XLR die straffe Fahrwerksauslegung und die hohe haptische Wertigkeit eines Mercedes SL vermisst, sollte Preise und Ausstattungen vergleichen. Ab 60‘000 Euro wird der Cadillac in den USA zu haben sein. Damit liegt er 36‘400 Euro unter dem Einstandspreis eines Mercedes SL 500. Bleibt abzuwarten, welche Aufpreise bis Markteinführung 2004 auf europäische Kunden fällig sind. Bisher sassen die besseren Rechner meistens in Amerika - auf Seiten der Kunden und Hersteller.

18. Generalversammlung, 9. März 2003

Die diesjährige Generalversammlung fand wiederum in stilvollem Rahmen im Rittersaal des Schlosses Altishofen statt. Das Wetter hätte nicht besser sein können: strahlend blauer Himmel und milde Frühlingstemperaturen verwöhnten uns.

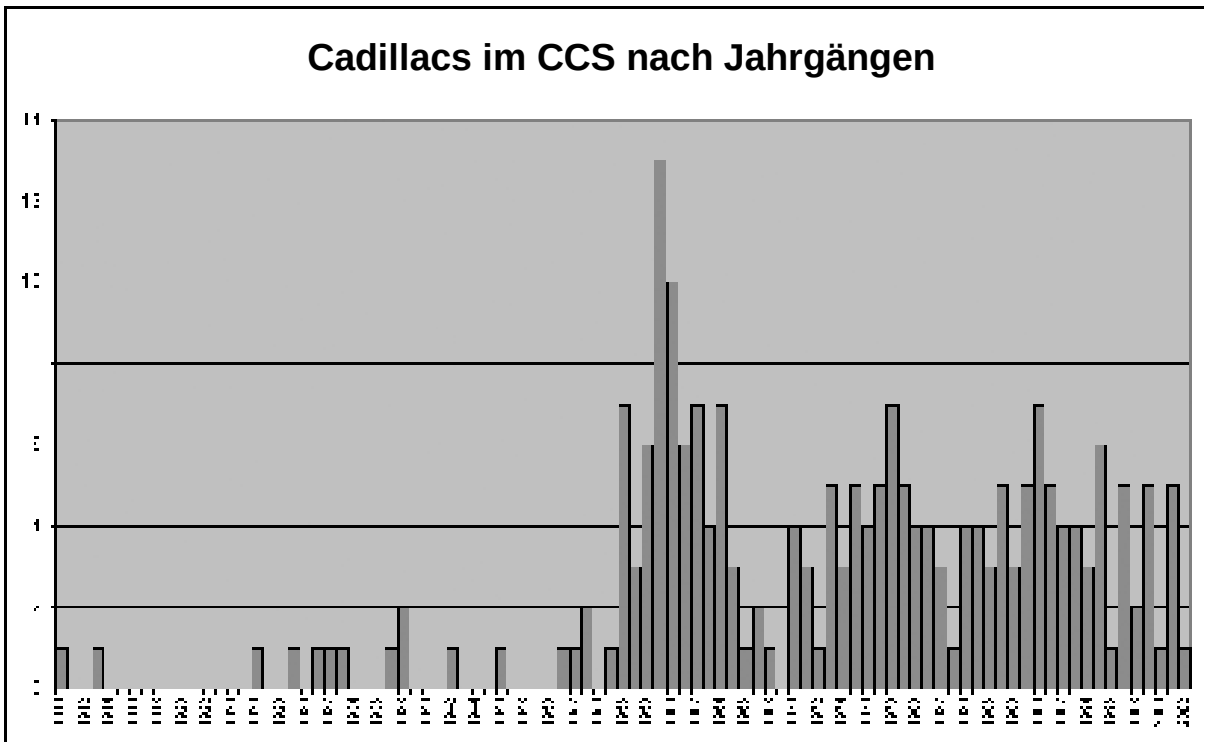
Das reichhaltige und von Herrn Hannes Meyer und seinen Mitarbeitern prächtig präsentierte Brunchbuffet fand grossen Anklang bei den Teilnehmern (35 Mitglieder und 23 Angehörige).

Auch dem Wein, im Eigenbau erzeugt von unserem Kassier, wurde eifrig zugesprochen. Nach dem Kaffee und dem Verkauf von Clubartikeln ging dann der offizielle Teil der Generalversammlung zügig über die Bühne.

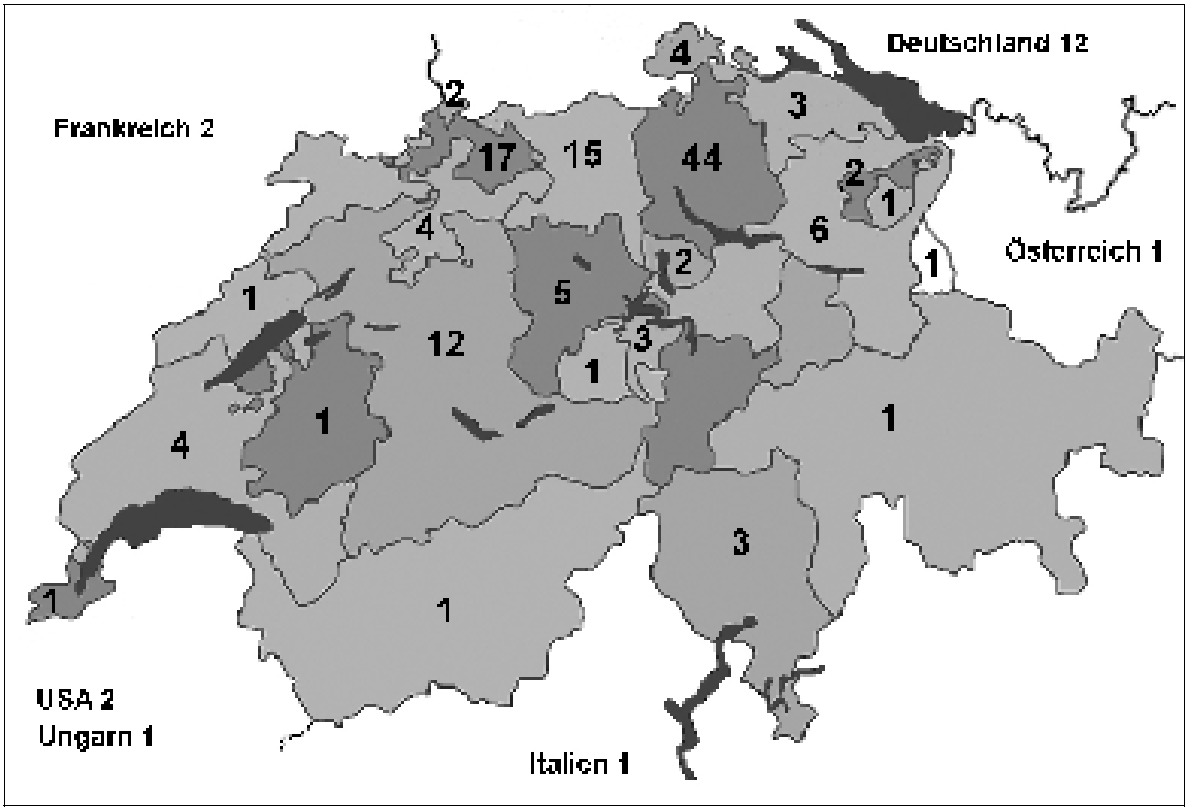
Ganz erfreulich war, dass sich dieses Jahr für alle geplanten CCS-Ausfahrten sofort Organisatoren fanden mit attraktiven und interessanten Vorschlägen.

Club-Statistik

Die Verteilung der Jahrgänge der Fahrzeuge unserer Clubmitglieder hat einen deutlichen Schwerpunkt bei den 1959-er Modellen:



Bei der Herkunft unserer Mitglieder liegt der Schwerpunkt beim Kanton Zürich, gefolgt von Baselland, Aargau und Bern:



Planung von CCS-Ausflügen

Die Planung und Durchführung einer Ausfahrt ist keine Hexerei. Es gibt jedoch einige wichtige Dinge die es zu beachten gilt, wenn der Anlass gelingen soll. Im Folgenden sind einige der wesentlichen Punkte zusammengestellt.

Grundprinzipien:

- Mindestens ein Mitglied des Vorstandes muss konsultiert werden, bevor das definitive Programm festgelegt wird
- Der Vorstand unterstützt und berät den Organisator in allen Belangen (Programm, Einladungen, Routenplanung, Finanzen, etc.)
- Nachdem die Einladungen verschickt wurden, dürfen Ausfahrten nur mit Einverständnis des Präsidenten abgesagt oder verschoben werden

Gute Ratschläge zur Planung und Vorbereitung

- Zeit für die Anfahrt zum Treffpunkt einplanen. Beginn nicht vor 09:00, besser auf 09:30 Uhr planen
- Lange, ununterbrochene Fahrten sind nicht jedermanns Sache, also Pausen einplanen. Richtlinie: nicht mehr als ca. 1 Stunde Fahrt ohne Pause, bzw. ca. 60 km pro Teilstrecke
- Genügend Gelegenheit zum Zusammensitzen und Plaudern vorsehen. Nicht jede Minute mit Aktivitäten vollpacken, denn weniger ist meist mehr
- Wenn möglich keine Autobahnen und Durchfahrten durch Städte. Lichtsignale, komplizierte Kreuzungen mit viel Verkehr und Bahnübergänge möglichst vermeiden
- Am Ende des Ausflugs soll immer die Möglichkeit sein, noch gemütlich zusammenzusitzen, z.B. zum Zvieri. Also z.B. Ende bei einem Restaurant mit genügend Parkplatz vorsehen
- Vor jedem Start zu Fahrstrecken eine Fahrerbesprechung mit Routenerklärung und Hinweisen durchführen
- Für jede Strecke einen klaren Routenplan für die Fahrer erstellen und abgeben
- Parkplätze vorher rekognoszieren und mit den Zuständigen vorbesprechen
- Kosten: nicht zu teuer für einen normalen Ausflug. Richtlinie: unter 100.- pro Person

Hier

Könnte Ihr Inserat stehen!

Mit einem Inserat im DRIVE-IN erreichen Sie ca. 150 Mitglieder und deren Familien, Freunde, Bekannte; aber auch Zeitungen, Vereine und Verbände, die das DRIVE-IN regelmässig erhalten.

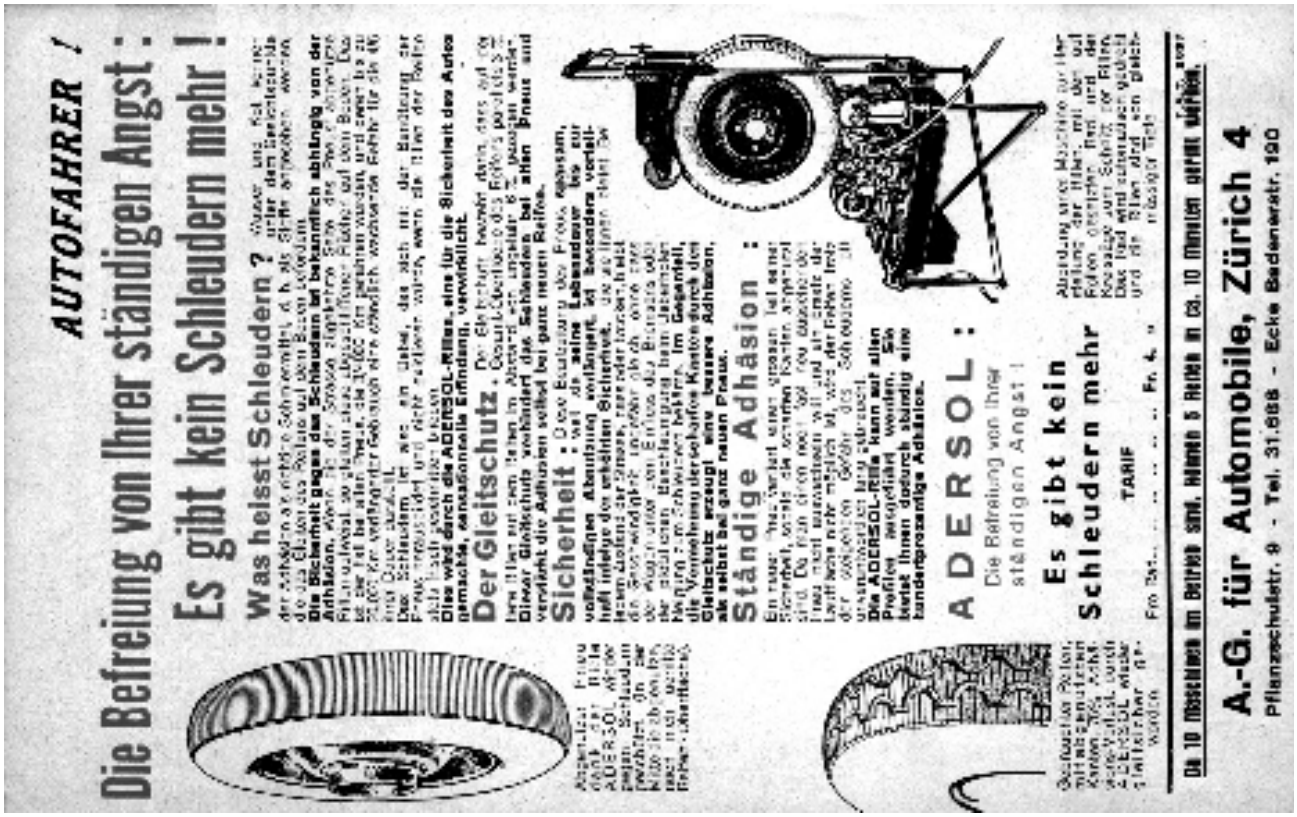
Inserate-Kosten:

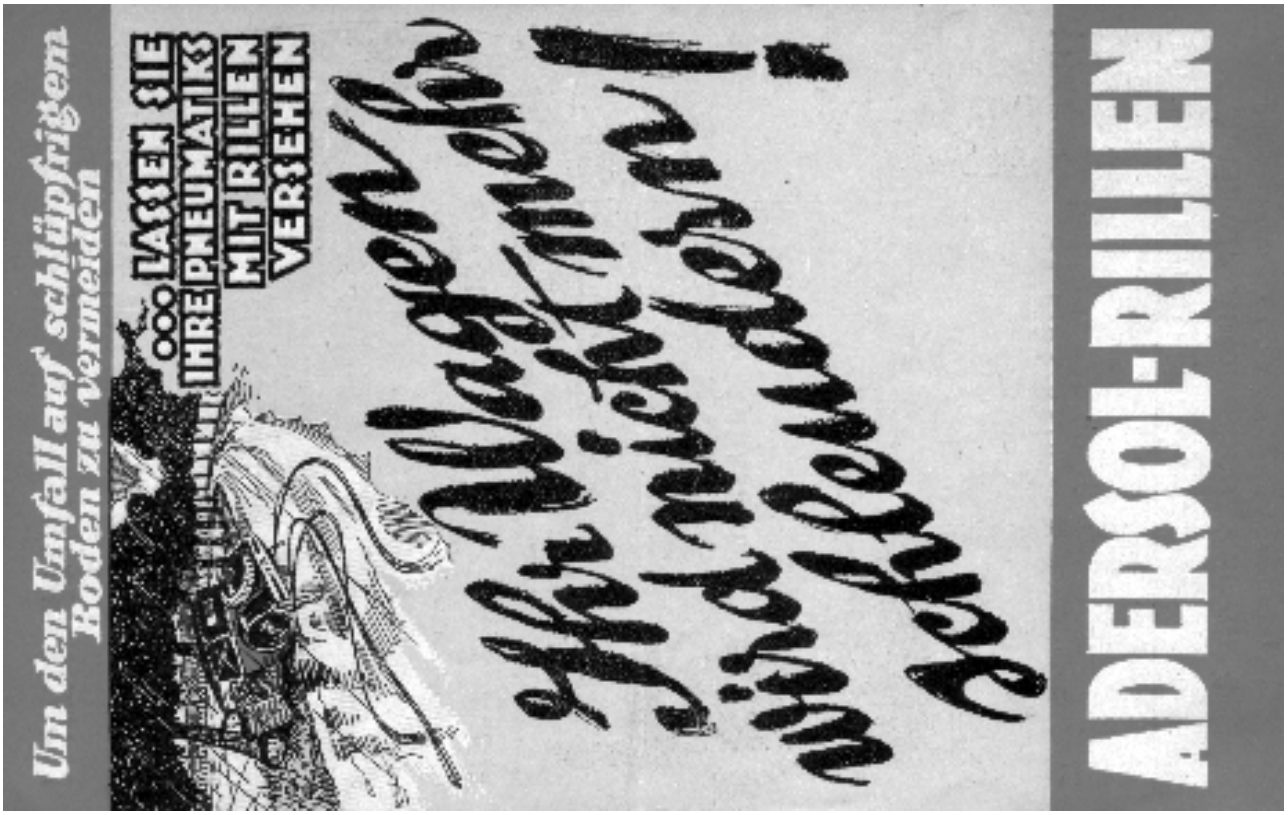
		schwarz / weiss, Text und Bilder
1/4 Seite hoch oder quer	Fr. 80.-	farbig auf Anfrage
1/2 Seite (A5 quer)	Fr. 150.-	
ganze Seite (A4)	Fr. 250.-	Vorlage: 1:1 reproduzierbare Vorlage auf Papier, Bilder mindestens 9x13 cm. Es gilt:

je besser die Vorlage, desto besser das Resultat! Text und Bilder können auch per e-Mail übermittelt werden.

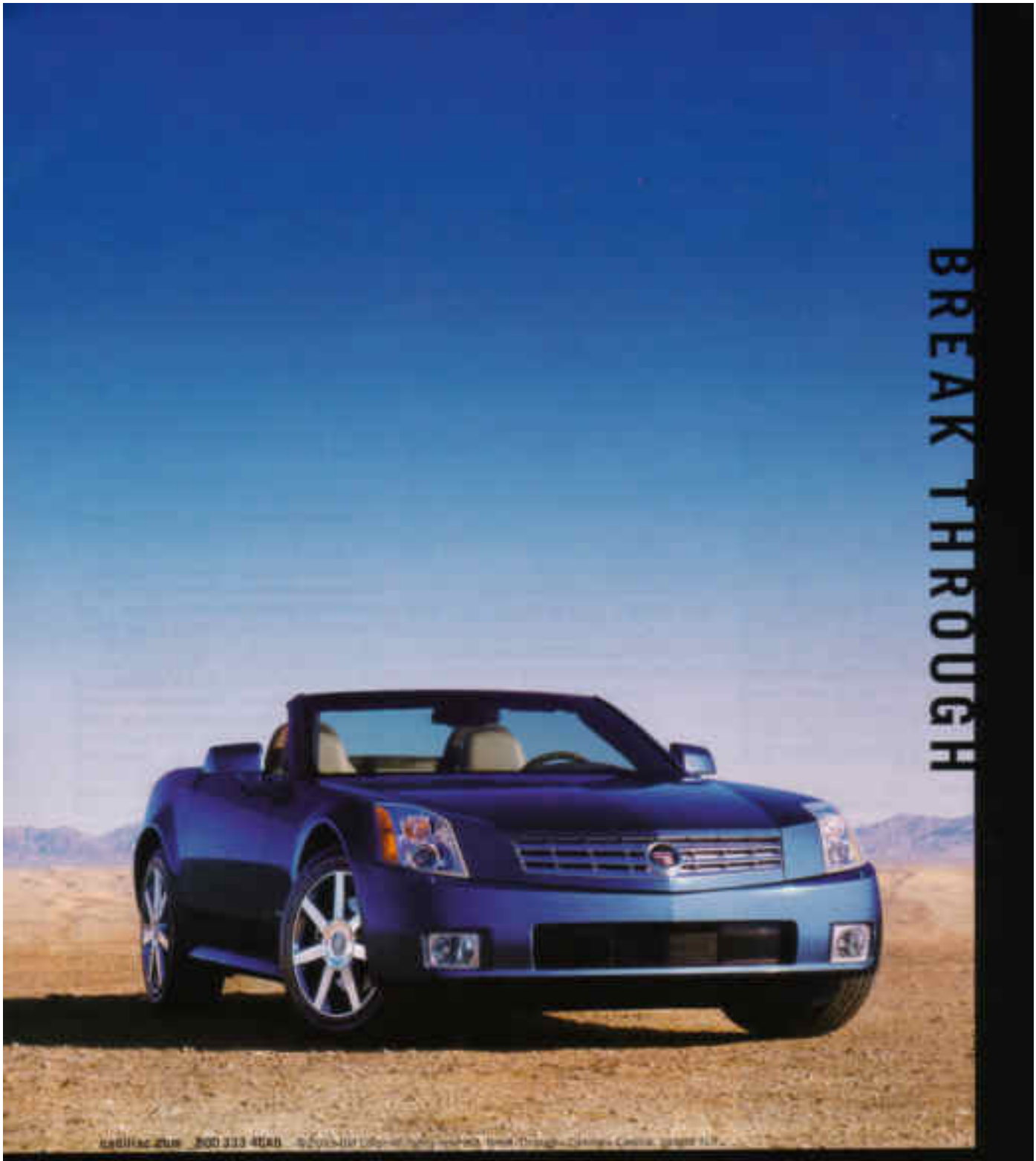
Weitere Auskünfte durch die Redaktion DRIVE-IN (e-mail: postmaster@cadillacclub.ch) oder durch das Sekretariat CCS

Der Sicherheits-Tip





Aus dem Fundus von W. Hesse, CCS



A DEFINING MOMENT

CADILLAC XLR

Automatic retractable hardtop. Magnetic Ride Control. Available adaptive cruise control.
Technological innovation meets open-air invigoration. XLR, available this summer.