DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Cadillac Club of Switzerland

Ausgabe Nr. 1/04 (Februar 2004)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum	Seite 7	Chlaushock im Hotel Ochsen
Seite 2	Unser Titelbld Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort Eigene Veranstaltungen	Seite 10	Spontan-Ausfahrt nach 'Sibirien'
		Seite 11	Design bei General Motors
		Seite 17	Pizzabestellung im Jahre 2015
Seite 3	Fremde Veranstaltungen	Seite 18	Neue Clubartikel
Seite 4	Harley Earl, der Mann, der das moderne Auto erfand	Rückseite:	1958 4-door Hardtop

Vorstand

Präsident	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@ hispeed.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, 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

Es gibt zweierlei Menschen. Die einen haben sich noch ihren natürlichen Jagdinstinkt bewahrt, die anderen zahlen Parkgebühren.

unbekannt

Unser Titelbild

1949 Series 6207 'Sedanette'

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Häfliger Joe, 3007 Bern	Fleetwood Brougham '94
Maissen Fidel, 7013 Domat/Ems	Touring Convertible Model 314 '26
Weissert Pascal, 8570 Weinfelden	Eldorado Biarritz Coupé '77
Wanner Hans, 8207 Schaffhausen	Eldorado '91

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Der Jahreswechsel liegt nun schon fast zwei Monate zurück, und ich hoffe, dass für Sie alle das neue Jahr gut begonnen hat.

Das Clubjahr schloss mit dem gemütlichen Chlaushock in Lützelflüh, und dank der von Beat Thomann spontan organisierten Winterausfahrt sah man sich bereits wieder im Januar. Kurze Bildberichte dazu sehen Sie in diesem Heft.

Unser Club wird dieses Jahr zwanzig Jahre alt, und wir werden dies entsprechend feiern! Geplant ist ein zweitägiges Treffen am 11./12.September in Cham, zu dem nicht nur unsere Mitglieder, sondern alle Cadillac-Clubs im nahen Ausland und alle Cadillac-Fahrer und Fahrerinnen eingeladen sein werden. Näheres dazu erfahren Sie an der GV vom 14. März, und Informationen werden rechtzeitig per Post und im Internet verfügbar sein.

Wir haben auch neue Club-Artikel, darunter unser Maxi-Badetuch (siehe Seite 18 in diesem Heft), ein Wein-Angebot (Chateau Cadillac) und einen Jubiläums-Sekt '20 Jahre CCS'. Das neue Badetuch und Handtuch, sowie weitere Clubartikel können Sie an unserer GV direkt erwerben, natürlich wie immer zu vorteilhaften Mitgliederpreisen.

Wir blicken voraus auf ein interessantes und ereignisreiches Jahr, und ich hoffe, viele von Ihnen an unseren Ausfahrten und Zusammenkünften zu treffen. Zuerst freue ich mich aber natürlich auf die GV vom 14. März im Schloss Altishofen.

Ihr Drive-In Redaktor
Kurt Schellenberg

Eigene Veranstaltungen

14.3.04	19. Generalversammlung des CCS, Schloss Altishofen
16.5.04	erster Ausflug des CCS *
20.6.04	zweiter Ausflug des CCS *
22.8.04	dritter Ausflug des CCS *
11./12.9.04	20 Jahre CCS: Internationales Cadillac-Treffen in Cham, mit Ausfahrt
offen	vierter Ausflug des CCS *
4.12.04	Chlaushock, Rest. Ochsen Lützelflüh

(* vorläufige Termine, werden an der GV definitiv festgelegt)

Menschliches Zusammenleben verlangt nach Anpassung. Das Gefährliche daran ist nur das menschliche Verlangen nach Gleichmacherei. *Ernst Ferstl*

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

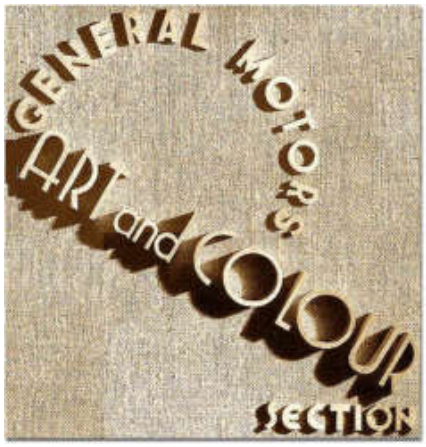
27./28.3.04	29. OTM Fribourg	*OTM Forum Fribourg, www.oldtimer-teilemarkt.com*
April	Cadillac Story 2004, Camargue	*Musée Keyaerts*
25.4.04	Langenthaler Oldtimer Treffen	
24./25.4.04	CONCORSO D'ELEGANZA, VILLA D'ESTE, Cernobbio, Italien	*SDHM-Reise*
2.5.04	22th American Live, Zuchwil	*Friday Night Cruisers www.fnc.ch*
30.5.04	Langenthaler Oldtimer Treffen	
29./30.5.04	Mai 5. Oldtimer in Obwalden (OiO)	*R. Müller, 079 334 83 01 www.o-io.ch*
4.-6.6.04	Cruising Night Party, US-Car Meeting Rothrist beim Restaurant Villa Dörfli	*062 723 11 28 & 079 404 16 62, M.Loosli*
6.-12.6.04	CABRIO EURO MEETING: Les Pyrenées et le Pays Cathare	*W.Bonnet, +33 (0)6 08 03 90 58*
12./13.6.04	Retro Classics meets Barock, Schloss Ludwigsburg (D)	*www.retropromotion.de +49 (0) 7159 927809*
20.-25.6.04	CABRIO EURO MEETING: Les Grandes Alpes	*W.Bonnet, www.cabrioeuromeeting.com*
Juli	Cadillac Story 2004, Bretagne	*Musée Keyaerts*
10./11.7.04	3. Double Six Diner , Donaueschingen (D)	*www.doublesixdiner.de +49 (0) 771 / 897 69 66*
27.6.04	Langenthaler Oldtimer Treffen	
25.7.04	Langenthaler Oldtimer Treffen	
1.8.04	Retro Sternfahrt Baden-Württemberg (D)	*www.retropromotion.de +49 (0) 7159 927809*
18./19.8.04	Auto Passion Basel	*RAID, +41 61 301 38 38*
19.-22.8.04	14. RAID Suisse-Paris	*RAID, +41 61 301 38 38 www.raid-suisse-paris.ch*
28.8.04	4. Revival Reigoldswil-Bretzwil	*ACS Basel, SDHM www.acsbs.ch, www.sdhm.ch*
28./29.8.04	2. Schwarzwald Classic, Pforzheim	*www.retropromotion.de +49 (0) 7159 927809*
28./29.8.04	internationales Cadillac Treffen Kremsmünster, Schloss Kremsegg (AT)	*Gerald Loidl, www.cadillac-meeting.com*
29.8.04	Langenthaler Oldtimer Treffen	
4.9.04	13. GP Safenwil	*Emil Frey AG, SDHM + 41 62 788 88 88 www.oldtimergrandprix.ch*
11./12.9.04	20 Jahre CCS: Internationales Cadillac-Treffen in Cham, mit Ausfahrt	*Cadillac Club of Switzerland www.cadillacclub.ch*
26.9.04	Langenthaler Oldtimer Treffen	
3.10.04	19. Rassemblement National in Avenches	*SDHM, +41 62 797 1214*
6.11.04	OTM, Zürich	

Abenteuer werden meistens abends teuer.

Klaus Klages

Harley Earl, der Mann der das moderne Auto erfand

Harley Earl, wer ist dieser Mann, und warum ist er immer noch verehrt unter Designern und Insidern? Einfach gesagt war Harley Earl der erste Leiter der Art and Colour Sektion von General Motors, welche ihrerseits die erste Designer-Abteilung in der Autoindustrie überhaupt war. In den 31 Jahren in denen er die Stellung innehatte, war er verantwortlich für das Aussehen von mehr als 50 Millionen von Autos und beeinflusste das Aussehen von weiteren Millionen.



Harley Earl wurde am 22. November 1893 in Hollywood, Kalifornien geboren. Sein Vater, J.W. Earl, stammte aus Michigan, wo er als Waldarbeiter arbeitete. Seine Mutter stammte ursprünglich aus Kalifornien und war die Tochter eines bürgerlichen Würdenträgers. 1889 zog J.W. Earl mit seiner Familie an die Westküste nach Kalifornien und wurde ein Wagenbauer, der Kutschen, Wagen und Rennsulkies baute. Er hielt Schritt mit der Entwicklung der Technologie, änderte 1908 mit dem Aufkommen von Automobilen den Namen seiner Werkstatt in Earl Automotive Works und begann massgeschneiderte Teile und Zubehör für Autos herzustellen. In der Werkstatt seines Vaters lernte er die Prinzipien des Wagenbaus und erlebte den Wechsel vom Pferdefuhrwerk zum Automobil. Schon als kleiner Junge machte er futuristische Automodelle aus Lehm. An der Leland Stanford University belegte er Kurse in Kunst, Architektur und Ingenieurwesen. Er beschloss jedoch bald, die Universität zu verlassen und in der Firma seines Vaters, den Earl Automotive Works, Design und Karosseriebau zu lernen. Earl Automotive Works war eine Werkstatt, die sich rühmen konnte, für die grössten Filmstars der Zwanziger Jahre zu arbeiten. Im Alter von 30 Jahren konnte Harley Earl von sich sagen, dass er mit den grössten Berühmtheiten der damaligen Zeit bekannt war. Cecil B. DeMille, ein Regisseur der zwei Locomobile, eine Lincoln Limousine, einen Touring Cunningham, einen Cord Roadster und ein Modell A besass, um nur einige seiner Automobile aufzuzählen, glaubte, dass der Erfolg von Filmen und Automobilen Hand in Hand ginge. DeMille sagte, der Erfolg von Filmen und Autos widerspiegle "den Kern von Bewegung und Geschwindigkeit, den rastlosen Drang zu Verbesserung und Erweiterung, die kinetische Energie einer jungen, energiegeladenen Nation".

Harley J. Earl

Mitte der Zwanziger Jahre war das Aussehen der Autos von GM eher hausbacken und uninspiriert, speziell bei den Buicks und Cadillacs. Es war daher kein Wunder, dass viele Cadillac Kunden sich unabhängigen Carossiers zuwandten, um sich eigene Designs anfertigen zu lassen. An der Westküste hatte der Generalvertreter von Cadillac, Don Lee, einen guten Ruf in dieser Beziehung aufgebaut. An ihn hatte Earl Senior nach dem ersten Weltkrieg seine Earl Automotive Works verkauft und Harley Earl leitete den Karosseriebau. Nur die sehr Reichen konnten sich jedoch ein individuell hergestelltes Automobil leisten. Earl entwarf ein Auto für 28'000 $ für Stummfilm-Star Roscoe "Fatty" Arbunkle, und Tom Mix, der berühmte Western Star, besass ein von Earl entworfenes Auto, komplett mit einem echten Reitsattel auf dem Kühler und dem Tom Mix Logo überall auf der Karosserie.

Im Rahmen eines neuen Marketing-Programms

Modelle aus Modelliermasse im Masstab 1:1, eine neue, von Earl eingeführte Technik. Hier am Beispiel des 1934 Cadillac gezeigt

Original LaSalle Logo von H.J.Earl

Alfred Sloan erzählt:

"Das Auto, genannt der LaSalle, machte im März 1927 ein sensationelles Debut, und es war ein bedeutsames Auto der amerikanischen Automobilgeschichte. Der LaSalle war das erste von einem Designer entworfene Auto, das in der Serienproduktion erfolgreich war. Die Wirksamkeit des neuen Designs wird klar beim Vergleich mit dem 1926 Buick Sedan."

"Lawrence P. Fisher, damals General Manager von Cadillac, teilte mit mir den Glauben an die Wichtigkeit des Aussehens. Er hatte einige der Händler und Vertreter im Lande besucht ... darunter Don Lee, Los Angeles in Kalifornien ... Dort traf er dessen jungen Chef-Designer und Leiter der Karrosseriewerkstatt, Harley J. Earl."

"Harley Earl, Sohn eines Wagenbauers, hatte an der Stanford University studiert und war in seines Vaters Werkstatt ausgebildet worden, die Don Lee in der Folge gekauft hatte. Er machte seine Arbeit in einer Art, wie es Mr. Fisher vorher nie gesehen hatte. Zum Einen benützte er Modelliermasse um die Form verschiedener Auto-Komponenten zu formen, anstatt der damals konventionellen Holzmodelle und von Hand aus Blech gehämmerten Metallteile, welche bei der Entwicklungsarbeit benötigt wurden. Ausserdem entwarf er das ganze Automobil, indem er Karosserie, Motorhaube, Kotflügel, Scheinwerfer und Trittbretter formte und zu einem gut aussehenden Ganzen zusammenfügte. Auch dies war eine neuartige Technik..."

Es war eine wichtige Begegnung, denn Mr. Fishers Interesse am Talent dieses jungen Mannes führte zur Beeinflussung des Aussehens von mehr als 50 Millionen Autos zwischen den späten Zwanziger Jahren und 1960..."

plante General Motors die Einführung des LaSalle, um die grosse Preis-Lücke zwischen dem Buick und dem Cadillac zu schliessen, Es sollte jedoch nicht eine verwässerte Version eines Cadillac sein, sondern das neue Auto sollte eine eigene, vibrierende und dynamische Persönlichkeit erhalten. Lawrence P. Fisher, Cadillacs General Manager, war überzeugt, dass Styling der beste Weg sei, dem autofahrenden Publikum diesen Eindruck zu vermitteln und suchte neues Talent für das LaSalle Projekt.

Bei einem Besuch bei Don Lee wurde er auf den talentierten jungen Earl und seine kalifornischen Traumautos aufmerksam. Fisher erkannte schnell Earls ausserordentliche Begabung und stellte ihn für das LaSalle Projekt ein. Harley Earl, seine Frau Sue und sein Sohn Billy zogen nach Detroit. Aus der temporären Anstellung wurde bald ein festes Engagement. Alfred Sloan, der eine sichere Fähigkeit hatte, Verantwortung zu delegieren, individuelle Initiative zu fördern und dennoch klare Zuständigkeiten und Strukturen aufrecht zu erhalten, gliederte Design und Styling aus der Ingenieurabteilung aus und gründete die neue Sektion Art and Colour mit Harley Earl als Leiter. So begann für Harley Earl eine lange und ausgezeichnete Karriere bei General Motors.

Der neue LaSalle war eine Sensation. Es wurde keine Anstrengung gemacht, ein Profil zu erzeugen, das eine lange, glatte Linie suggerierte. Statt dessen brach und separierte Earl die Linien des Autos. Gleichzeitig verschmolz sein Design jedoch alle Elemente des Autos zu einem einzigen vorherrschenden Thema: das eines kurzen, kompakten und kraftvollen Autos. Dies war genau das Auto, das sich der kultivierte, relativ wohlhabende Käufer der späten Zwanziger Jahre wünschte. Es ist kein Geheimnis, dass der Hispano-Suiza Earls Design des LaSalle stark beeinflusste. Da Earl selbst den Hispano-Suiza als ein Auto beschrieb, das er bewundere, ist der Zusammenhang klar.

Der LaSalle war ein Wendepunkt im amerikanischen Automobilbau. Er war das erste industriell gefertigte Auto, das von Grund auf von einem Designer entworfen wurde. Die Amerikaner waren nicht mehr zufrieden mit einfachem Transport, das Auto wurde ein Ausdruck des guten Geschmacks und persönlichen Stils, und der Besitzer eines LaSalle wurde als Persönlichkeit mit klarem

Harley Earl, in einer Werbekampagne: "DaVinci von Detroit"

Der 1938 Buick Y-Job

Urteil bei der Wahl seines Autos eingeschätzt.

1937 änderte Earl den Namen der Art and Colour Section in GM Styling, was die neue generelle Fokussierung auf Design widerspiegelt. Er führte als innovative Methode des Modellierens als Erster dreidimensionale Modelle in voller Grösse aus Ton bzw. Modelliermasse ein, die dem Management präsentiert wurden. Earl war auch führend beim Erstellen der formellen Regeln, die noch heute im Automobil-Design angewendet werden.

1938 verursachte Earl eine Sensation mit seinem bahnbrechenden "Y-Job", der erste "dream car" der Auto-Industrie. Der Y-Job basierte auf einem Buick-Chassis und war so genannt, weil jedes neue Auto ein "job" war und Earl von den Prototypen der Jagdflugzeuge fasziniert war, die mit dem Buchstaben Y identifiziert wurden (andere Quellen meinen, Earl habe sich von den damals üblichen, mit X beginnenden Prototypen-Bezeichnungen abheben wollen). Das Auto widerspiegelte Earls Prinzip von "länger und tiefer".

Die Heckflossen des 1951 Buick LeSabre, entworfen von H. Earl

Earls vielleicht einflussreichstes Auto war der 1948 Cadillac, der kleine Flossen auf den hinteren Kotflügeln hatte. Er sagte, dass er inspiriert wurde von einem P-38 Kampfflugzeug, das er während des Krieges in Mt. Clemens auf der Selfridge Air Force Base gesehen hatte. "Als ich diese zwei Seitenruder sah, hatte ich eine Idee für die Zeit nach dem Krieg. Als wir sie umsetzten, verursachten wir beinahe einen Krieg in der Firma". Die Flossen der Cadillacs wuchsen in der Folge bis zum Punkt der Absurdität, aber das Publikum liebte sie, und die Idee beeinflusste das amerikanische und sogar das europäische Autodesign nachhaltig bis in die Sechziger Jahre.

Die sagenhaften Fünfziger Jahre brachten einige der schönsten aber auch einige der exotischsten Fahrzeuge hervor, die je gemacht wurden. Ein Kommentator lamentierte, dass "Styling tyrannisch" geworden sei, und ein anderer sagte "Chrom war gut und Harley Earl war sein Prophet". Oldsmobile's Designer Richard L. Teague erzählte einmal, dass sie Earl zwei Sets von Chrom-Design zur Auswahl vorgelegt hätten. Irrtümlicherweise waren beide Sets jedoch übereinander auf der gleichen Vorlage montiert, und Earl sagte "Fellas, you got it" (Leute, das ist es). Das Auto wurde mit beiden übereinander montierten Chrom-Sets produziert, und die Designer verkrochen sich mit Horror.

Teague sagte, dass die Mitarbeiter den Boss immer mit Mr. Earl ansprachen. "Er verlangte Respekt und erhielt ihn auch. Wir jungen Burschen fürchteten uns alle vor ihm. Er schüchterte alle ein, war aber dennoch ein prima Typ".

Er war über 1.90m gross und kleidete sich gerne farbenfroh. Er bevorzugte helle blaue Anzüge und zweifarbige Schuhe und liebte es, seinen langen Körper in seine niedrigen Prototypen zu zwängen, die er für sich entworfen hatte. Seine Statur passte zu seiner Persönlichkeit. Er war ein massiver Mann und wurde als eindrückliche Person beschrieben. Wenn er lächelte, war dein Tag gemacht, und wenn er schrie, zitterten alle.

Diejenigen, welche mit ihm zusammenarbeiteten, sagen, dass er sehr Wert auf tadellose Kleidung legte. Seine Anzüge waren stets sauber und gebügelt, und in seiner Garderobe im Büro hatte er immer einen zweiten Anzug, damit er sich vor dem Apéro umkleiden konnte, falls seine Kleidung tagsüber zerknitterte.

Die durch die Wirtschaftskrise und den zweiten Weltkrieg lange aufgestaute Nachfrage nach Autos explodierte in den Fünfziger Jahren in überschäumendem Exzess. Wenn eine kleine Heckflosse gut war, so musste eine grosse noch besser sein. Wenn einwenig Chrom gut war, so war haufenweise Chrom

noch besser. Der starke Einfluss von Earls Prinzip ”niedriger, länger, breiter” und seiner Heckflossen erschlug diejenigen, die nicht konkurrieren konnten. Aber die Exzesse begannen zu verblassen, und das Symbol der erwachenden neuen Ära war der alltagstaugliche Volkswagen Käfer. Earl hatte seinen Job während 31 Jahren inne, und in dieser Zeit wuchs die Anzahl Mitarbeiter von 50 auf 1100. Bei seiner Pensionierung 1957 sinnierte Earl über seine Laufbahn:

”Mein Hauptziel war, das amerikanische Automobil niedriger und länger zu machen, teilweise in Realität und immer im Aussehen. Warum? Weil mein Sinn für Proportionen mir sagt, dass Ovale attraktiver sind als Quadrate, genauso wie ein Landhaus attraktiver ist als ein quadratisches, drei Stockwerke hohes Haus mit Flachdach, oder ein Windhund graziöser ist als eine englische Bulldogge”.

Earl starb am 10. April 1969 im Alter von 75 Jahren nach einem Schlaganfall in West Palm Beach, Florida.

Er erfand recht eigentlich zuerst den Beruf des Industriedesigners für Autos und schritt dann voran zur Verwirklichung des sensationellen Konzepts ”Automotive Hollywood” in Detroit. Earl drückte General Motors seinen Stempel auf, und seine Innovationen und eindrücklichen Designs halfen GM die Position als der Welt grösster Autohersteller zu zementieren.

Chlaushock im Hotel Ochsen, Lützelflüh, 29.11.2003

Das Restaurant Ochsen in Lützelflüh servierte wie gewohnt ein ausgezeichnetes Fondue, und wir schlemmten ausgiebig

Romeos Begleiterin, Senta, langweilte sich zwar etwas, darum surfte sie ein wenig im Internet

Aber wir anderen unterhielten uns prächtig.

Wir waren über 40 Personen mit 21 Autos. Dennoch war die Atmosphäre zwar naturgemäss mit Käsegeruch geschwängert, aber sehr gemütlich

Roger brachte ein Spezialangebot mit: er hat Hupenringe für den 1959er Cadillac anfertigen lassen.

(Anfragen direkt an Roger Zimmermann, cadillac_parts@bluewin.ch)

Neben den vielen Habitués gab es auch einige neuere Gesichter

Als speziellen Gast hatten wir Anatoly, den Schwiegervater unseres Präsidenten.
Hier kämpft er gerade mit einer gewaltigen Emmentaler Meringue

Für die meisten lag einer der verlockenden Desserts noch im Bereich des Möglichen

Und mit einer guten Zigarre klang der schon traditionell von Beat Thomann organisierte Abend aus.

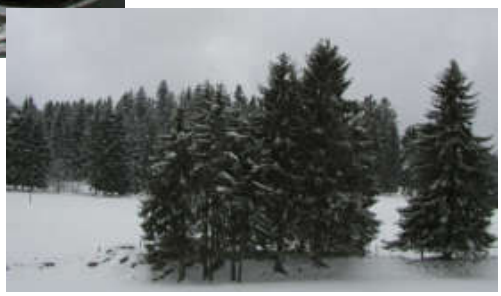
Spontan-Ausfahrt nach 'Sibirien': La Brévine, 25.1.04

Aktiv und innovativ wie immer organisierte Beat Thommen spontan eine Winterausfahrt. Alle kennen den Namen La Brévine, und wissen, dass dort mit den tiefsten Winter-Temperaturen das "Sibirien der Schweiz" ist. Aber kaum jemand war wirklich einmal in diesem Jura-Dorf.

Warum also nicht einfach mal hinfahren?

Nicht wenige stach der Gwunder, und man traf sich bei mässigem Wetter in Egerkingen

Dann gings durch winterlich verschneite Landschaften Richtung La Chaux-de-Fonds



Schnee hatte es, aber so richtig sibirisch wars nicht

Im Hôtel - Restaurant de Ville versammelten sich alle am langen Tisch zum Essen

Einige wirkten etwas müde. War das die Anstrengung des konzentrierten Fahrens auf rutschigen Strassen... oder vielleicht doch der Abend vorher?

(Fotos: Beat Thomann)

Design bei General Motors

General Motors Styling wurde 1937 zu einer offiziellen Abteilung von GM, aber deren Wurzeln lassen sich bis in die Mitte der Zwanzigerjahre zurückverfolgen. Damals waren die Autos hoch und kastenförmig, und Scheinwerfer, Kotflügel, Gepäckträger, Trittbretter und Ersatzräder sahen so aus, als ob sie einfach aussen an den Kasten geschweisst worden wären. Aber es war eben wichtiger, dass das Auto gut funktionierte, als dass es gut aussah; frühe Autohersteller kümmerten sich mehr um Funktion denn um Form. Um 1920 waren jedoch die wichtigsten mechanischen Probleme ausgebügelt, und die Hersteller begannen zunehmend das Aussehen des Autos einzusetzen, um Kunden zum Kauf zu überzeugen. GM beauftragte 1927 Harley Earl, einen bekannten Karosserie-Designer an der Westküste, ein spezielles Auto für die Cadillac-Division zu entwerfen. Es war der 1927er LaSalle und wurde das erste vollständig von einem Designer entworfene Serien-Auto. Der elegant geformte LaSalle entwickelte sich zu einem überwältigenden Erfolg, was GM dazu brachte, Earl als Leiter der GM Art & Colour Section einzustellen.

Earls 10 Designer in Arts & Colour waren zusammen mit einer unterstützenden Handvoll von Büroangestellten, Werkstattarbeitern und Assistenten ursprünglich verantwortlich für die Oberflächenbehandlung der von Fisher Body oder Fleetwood gebauten Karosserien, indem sie Farbe und Dekorationselemente anbrachten (daher der Name "Art & Colour"). Unter Earl begannen die Designer jedoch für Aussehen und Form der Autos neue Masstäbe zu setzen.
Von seinem ersten Tag in GM an suchte Harley Earl die Anstrengungen des Designer- oder Kreativ-Teams mit denjenigen des Ingenieur-Teams zu kombinieren, um aesthetisch ansprechendere Autos zu produzieren. Seine Anstrengungen führten dazu, dass die Art & Colour Section den gleichen Status erhielt wie andere Abteilungen von GM, z.B. Ingenieurwesen, Finanzabteilung, Personalwesen und Forschung. Diese Anerkennung geschah 1937 und fiel zusammen mit dem Namenswechsel von "Art & Colour" zu "General Motors Styling".
1940 wurde Harley Earl zu einem Vizepräsident von GM ernannt, was die wachsende Bedeutung der Abteilung unterstrich.
Zu den Angestellten zählten Zeichner, Modellierer und Ingenieure in den separaten Studios der Divisionen, zusammen mit Holz- und Metall-Modellbauern. GM Styling wurde bald zum grössten Bereich seiner Art in der Autoindustrie, und der Erfolg erzeugte Nachahmer: Ford, Chrysler und Packard, um nur einige zu nennen, gründeten bald ihre eigenen Design-Abteilungen. Ehemalige Mitglieder des GM Styling Teams wurden oft Leiter dieser neuen Designer-Teams.
Harley Earl und seine Kollegen erarbeiteten eine Art der Design-Entwicklung, die man als Arbeiten in der Zukunft bezeichnen könnte – eine Zukunft die bald Gegenwart werden würde. Dies führte zur Herstellung von Konzept-Autos, futuristischen Studien, die GM's Innovationen in Design und Konstruktion demonstrierten. In diesen frühen Zeiten wurden diese Autos bei GM Styling "Traum-Autos" (dream cars) genannt.
Das erste dieser Konzept-Autos, der Buick Y-Job 1938, gab der Nation einen verblüffenden Ausblick in die Zukunft des Automobil-Designs.

Der Buick Y-Job war 1938 seiner Zeit weit voraus

Der kohlschwarze Y-Job hatte eine lange, schlanke Karosserie mit einem niedrigen Kühlergrill, keine Trittbretter, Kotflügel vorn, die bis in die Türen weitergezogen waren, eingebaute Scheinwerfer und dünne horizontale Chromstreifen von den vorderen Kotflügeln bis nach hinten, die dem Wagen ein längeres, niedrigeres Aussehen verliehen. Unter den Konstruktions-Neuheiten waren elektrische Fensterheber und ein elektrisch betriebenes Verdeck.

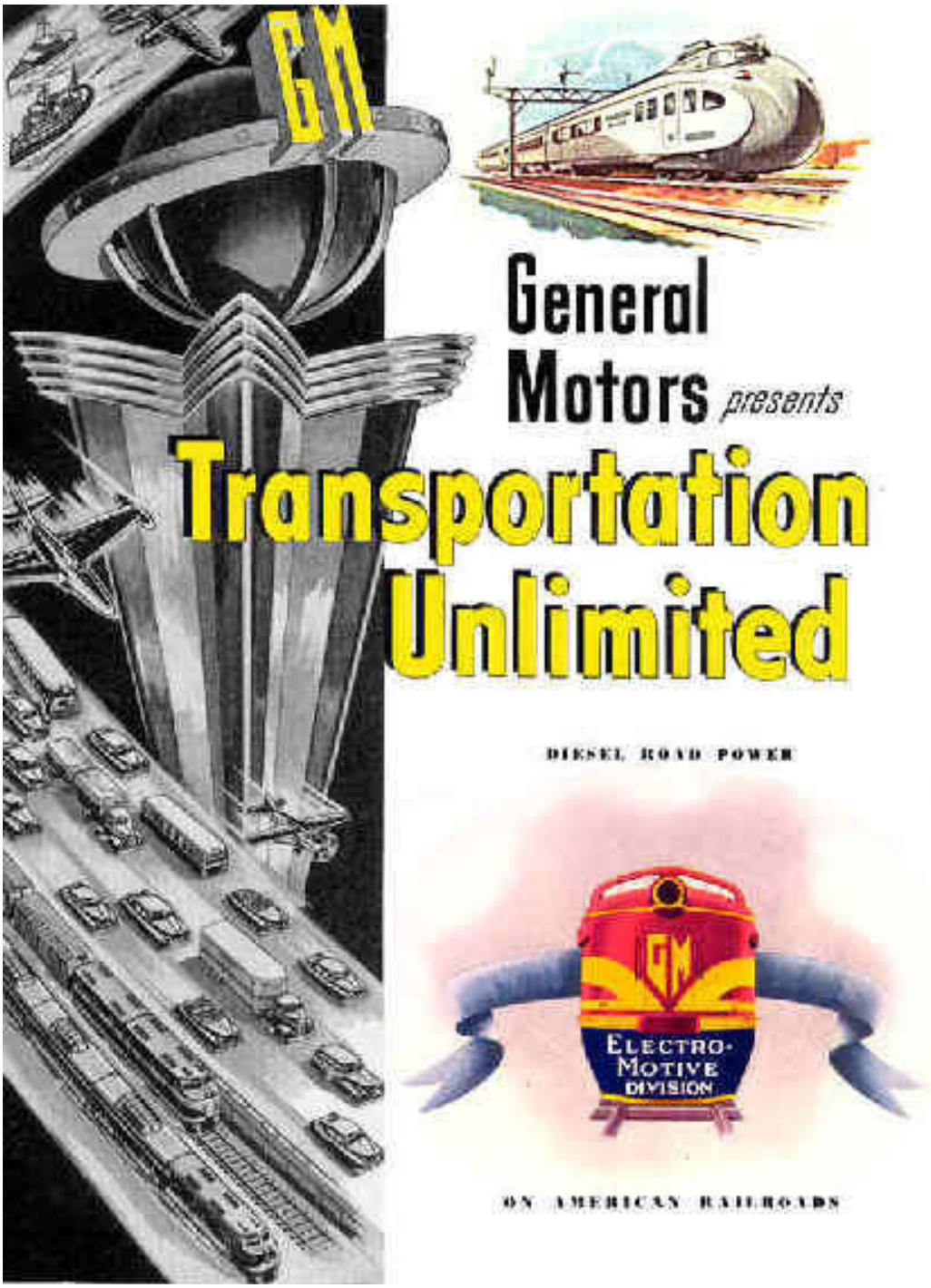
1938 wurde ein weiteres Wahrzeichen von GM Styling eingeführt. Es war der elegante Cadillac Sixty Special, der von William Mitchell, dem Leiter des Cadillac Studios, entworfen wurde.

Cadillac Sixty Special: 1938 revolutionär im Design

Der zweite Weltkrieg stoppte die Produktion von Dream Cars für mehrere Jahre, aber nach Kriegsende fanden die Designer von GM heraus, allerdings nicht ganz überraschend, dass sie unter der Konkurrenz viele Nachahmer hatten. Die Zurschaustellung futuristischer Technologie und von Design-Trends mittels Konzept-Autos war eine industrieweite Institution geworden.

GM Styling ging im Nachkriegs-Konkurrenzkampf noch einen Schritt weiter, indem sie die "Transportation Unlimited" einführte, eine Auto-Show mit dem Ziel, das Publikum mit den neusten Designs der GM Divisionen bekannt zu machen. Die Ausstellung eröffnete im Waldorf Astoria Hotel in New York und zog dann weiter ins Detroit Kongress-Zentrum. Sechsundzwanzig Autos der Divisionen wurden gezeigt, und mehr als 600'000 Besucher sahen die zwei Ausstellungen.

Um 1949 hatte sich die Transportation Unlimited zu den berühmten GM Motoramas entwickelt, mit komplexen Präsentationen, aufwendigen Shows im Broadway-Stil und Heerscharen von glamourösen Models in Designer-Kleidern passend zu den Autos. Mehr als 125 Sattelschlepper wurden benötigt, um die Ausstellung durchs Land zu fahren und dadurch sicherzustellen, dass jeder Ort die gesamte aufwendige



Präsentation sehen konnte. Eine Gesangsgruppe, genannt "The Motorythms", sorgte für den musikalischen Hintergrund zu den stilistischen Extravaganzen.
Obwohl die Autos die grösste Aufmerksamkeit beim Publikum weckten, beschäftigte sich GM Styling mit mehr als nur Automobilen. Unter der Leitung von Styling entwarf die Frigidaire Division die "Küche von morgen" für das Motorama, und ganze Räume wurden von GM Styling dekoriert und gebaut für die Shows der H.B. Stubbs Company. Die GM-Abteilung für Industriedesign, ebenfalls unter der Führung von GM Styling, entwarf Eisenbahnzüge, Autobusse, Lastwagen und Baumaschinen.

Die Traumautos waren jedoch zweifellos beim Publikum am populärsten und machten das Motorama zu einer nationalen Institution.
An den Motoramas zeigte GM Styling Konzept-Autos, die zu Legenden unter Autoliebhabern wurden. Dazu gehörten der 1951 LeSabre, der 1951 XP-300, der 1952 Prototyp der Corvette, die turbinengetriebenen Firebirds I, II und III, die Buick Wildcats I, II und III, der 1954 Bonneville Special, der 1956 Buick Centurion und der 1956 Pontiac Club de Mer, unter vielen anderen. Von 1938 bis 1956 entstanden insgesamt 36 Traumautos.
Das letzte Motorama fand 1961 statt, die Shows waren ein zu teurer Weg geworden, um die Reaktion des Publikums auf die fortschrittlichen Autos von GM zu testen. Über 10 Millionen Besucher sahen die Motoramas in den 12 Jahren ihrer Existenz.

1951 Buick LeSabre

Firebirds I, II und III

1953 Corvette

1955 L'Universelle Dream Truck

Am 1. Dezember 1958 zog sich Harley Earl von seiner Position als Vizepräsident in GM Styling zurück, nachdem er General Motors während 31 Jahren gedient hatte. William Mitchell war sein Nachfolger und sollte der zweite von nur zwei Männern werden, die GM Styling leiteten.

Bill Mitchell

Mitchell begann 1935 seine Arbeit bei GM und wurde innerhalb von sechs Monaten Chefdesigner des Cadillac Studios. Wie oben erwähnt entwarf er den 1938 Cadillac Sixty Special, und ihm wird auch die Entwicklung des ersten säulenlosen Dachs, das Hardtop-Design, zugeschrieben. Unter Harley Earl machte Mitchell Heckflossen zu einem Teil des Designs des 1948 Cadillac und begründete damit einen stilistischen Trend, der mehr als ein Jahrzehnt andauern würde. Mit dem Lauf der Jahre wurden die Heckflossen höher und länger und erreichten den Zenith mit den 22-inch Flossen des 1959 Cadillac. Sowohl Earl als auch Mitchell wurde der Titel "Vater der Heckflossen" verliehen.

Die ersten Heckflossen: 1948 Cadillac

1949 erschienen die ersten Hardtops aus den Studios von GM Styling. Das neue Design, bei dem die mittlere Dachstütze (oder B-Säule) fehlte, wurde bei Modellen von Buick, Cadillac und Oldsmobile eingeführt und wurde schnell von der ganzen Autoindustrie kopiert.
Unter Mitchell bewegte sich GM Styling von den Exzessen der fünfziger Jahre weg und ging mehr in Richtung der geradlinigen, scharfkantigen Autos, welche die Leidenschaft Mitchells waren. Mitchell teilte jedoch auch die Vorliebe seines Vorgängers für Konzept-Autos, was sich im Mako Shark und Manta Ray ausdrückte, beides experimentelle Corvettes. Einzelne Merkmale der beiden zeigten sich bald in den Serien-Corvettes.
Die Führung Mitchells brachte mit sich, dass in vielen GM Studios immer öfter Serienmodelle ins Zentrum der Aufmerksamkeit rückten, und so die traditionellen Konzept-Autos einige Schritte näher zur Realität brachten. Umwerfende Autos wie der 1963 Buick Riviera und die Corvette Stingray, der 1966 Oldsmobile Toronado, der 1967 Eldorado und der 1970 Camaro nahmen Form an unter der Anleitung von Mitchells jugendlichen Studio-Chefs, deren mittleres Alter ca. 30 war.

revolutionär neues Design:

Panorama-Windschutzscheiben

Obwohl viele Designer, darunter GM Design Vizepräsident Wayne Cherry und seine Vorgänger Chuck Jordan und Irv Rybicki, sich in der Firma hocharbeiteten, suchten einige Schüler von GM Styling ihr Glück anderswo: Richard Teague bei American Motors, John Tjaarda und Gene Bordinat bei Ford, und Gordon Buehrig, welcher den Cord 810 entwarf.
1972 wurde GM Styling in Design Staff umbenannt, was die Wichtigkeit der Kombination von Ingenieurwesen und Design unterstrich. Darauf folgte 1992 ein weiterer Namenswechsel zu Design Center.
Zu den vielen Errungenschaften von GM Styling in Design und Stilistik zählen das erste Auto ohne Trittbretter (der 1938 Cadillac Sixty Special), die erste gebogene Heckscheibe, Stosstangen, welche zu den Seiten hin gebogen waren, in die Seiten hineingezogene Panorama-Windschutzscheiben, die ubiquitäre Heckflosse, das Hardtop und das erste Serien-Auto mit Fiberglas-Karosserie, die Chevrolet Corvette.

Quellen:
Design bei General Motors: Eyes on Classic Design Lifetime Achievement award General Motors Styling Staff, 1937-1972 (1996) (http://www.brophy.com/eodweb/htmls/designers/hd96_1.htm)
Harley Earl, der Mann der das moderne Auto erfand: Automotive Hollywood (http://www.carofthecentury.com/); Harley Earl, father of the 'dream' car. Von Vivian M. Baulch, The Detroit News (http://www.detnews.com/history/earl/earl.htm) und weitere Artikel im Internet
Bilder: http://www.seriouswheels.com/top-1938-Buick-Y-Job-Concept-Car.htm, http://www.carofthecentury.com/, diverse andere Internet-Sites

Pizzabestellung im Jahre 2015

(Mitgeteilt von B. Thomann)

Pizzamann: "Danke, dass Sie Pizza Hut angerufen haben. Kann ich Ihre ..."

Kunde: "Hi, ich möche etwas bestellen."

P: "Kann ich bitte erst Ihre NIDN haben?"

K: "Meine Nationale ID Nummer, ja, warten Sie, die ist 6102049998-45-54610."

P: "Vielen Dank, Herr Schwardt. Sie wohnen in der Rosenstraße 25 und Ihre Telefonnummer lautet 89 568 345. Ihre Firmennummer bei der Allianz ist 74 523 032 und Ihre Durchwahl ist -56. Von welchem Anschluss aus rufen Sie an?"

K: "Hä? Ich bin zu Hause. Wo haben Sie alle diese Informationen her?"

P: "Wir sind an das System angeschlossen."

K: (seufzt) "Oh, natürlich. Ich möchte zwei von Ihren Spezial- Pizzen mit besonders viel Fleisch bestellen."

P: "Ich glaube nicht, dass das gut für Sie ist."

K: "Wie bitte??!!"

P: "Laut Ihrer Krankenakte haben Sie einen zu hohen Blutdruck und extrem hohe Cholesterinwerte. Ihre Krankenkasse würde eine solche ungesunde Auswahl nicht gestatten."

K: "Verdammt! Was empfehlen Sie denn?"

P: "Sie könnten unsere Soja-Joghurt-Pizza mit ganz wenig Fett probieren. Sie wird Ihnen bestimmt schmecken."

K: "Wie kommen Sie darauf, dass ich das mögen könnte?"

P: "Nun, Sie haben letzte Woche das Buch 'Sojarezepte für Feinschmecker' aus der Bücherei ausgeliehen. Deswegen habe ich Ihnen diese Pizza empfohlen."

K: "Ok, ok. Geben Sie mir zwei davon in Familiengröße. Was kostet der Spaß?"

P: "Das sollte für Sie, Ihre Frau und Ihre vier Kinder reichen. Der Spaß, wie Sie es nennen, kostet 45 Euro."

K: "Ich gebe Ihnen meine Kreditkartennummer."

P: "Es tut mir leid, aber Sie werden bar zahlen müssen. Der Kreditrahmen Ihrer Karte ist bereits überzogen."

K: "Ich laufe runter zum Geldautomaten und hole Bargeld, bevor Ihr Fahrer hier ist."

P: "Das wird wohl auch nichts. Ihr Girokonto ist auch überzogen."

K: "Egal. Schicken Sie einfach die Pizza los. Ich werde das Geld da haben. Wie lange wird es dauern?"

P: "Wir hängen ein wenig hinterher. Es wird etwa 45 Minuten dauern. Wenn Sie es eilig haben, können Sie sie selbst abholen, wenn Sie das Geld besorgen, obwohl der Transport von Pizza auf dem Motorrad immer etwas schwierig ist."

K: "Woher wissen Sie, dass ich Motorrad fahre?"

P: "Hier steht, dass Sie mit den Ratenzahlungen für Ihren Wagen im Rückstand sind und ihn zurückgeben mussten. Aber Ihre Harley ist bezahlt, also nehme ich an, dass Sie die benutzen."

K: "@#%/$@&?#!"

P: "Achten Sie lieber darauf, was Sie sagen. Sie haben sich bereits im Juli 2006 eine Verurteilung wegen Beamtenbeleidigung eingefangen."

K: (sprachlos)

P: "Möchten Sie noch etwas?"

K: "Nein, danke. Oh doch, bitte vergessen Sie nicht, die beiden kostenlosen Liter Cola einzupacken, die es laut Ihrer Werbung zu den Pizzen gibt."

P: "Es tut mir leid, aber die Ausschlussklausel unserer Werbung verbietet es uns, kostenlose Softdrinks an Diabetiker auszugeben."

Neue Clubartikel

Neu im Angebot sind kuschelweiche Badetücher in Maxi-Grösse und Handtücher, bestickt mit dem Cadillac-Logo in Gold und leuchtenden Farben, sowie dem Schriftzug "Cadillac Club of Switzerland".

Die Tücher sind aus hochwertigem, dichtgewobenem Frottée-Stoff, wie er im Hotelgewerbe für höchste Ansprüche an Qualität und Robustheit verwendet wird.

Eine einmalige Gelegenheit, Ihrem Badezimmer den besonderen exklusiven Cadillac-Touch zu verleihen.

Es gibt sie solange der Vorrat reicht, am besten sichern Sie sich gleich je ein Set für Sie + Ihn bei unserem Kassier, E. Fässler.

Bei Abholung an der GV sparen Sie nicht nur die Versandkosten, sondern können gleichzeitig einen Brunch mit alten Bekannten geniessen.

Preise: (ohne Versandkosten)

Badetuch:
ca. 100 x 180 cm sFr. 54.- (Nicht-Mitglieder sFr. 64.-)

Handtuch:
ca. 50 x 100 cm sFr. 18.- (Nicht-Mitglieder sFr. 24.-)

Vorankündigung:

Chateau Cadillac: ein exclusiver Bordeaux-Wein für unsere Mitglieder

Jubiläumssekt: zum zwanzigjährigen Bestehen des Cadillacclub of Switzerland

Diese Weine werden nur auf Bestellung ausgeliefert. Bestellscheine und weitere Details erhalten Sie demnächst per Post zugestellt.

SUPREMACY

In no other field of commerce has a single product stood so pre-eminently alone—for so long a time—as has the Cadillac car. For more than half a century, its name has been a living symbol of automotive goodness. And the Cadillac of 1958 has underscored this supremacy with revealing emphasis. To inspect it is to behold a motor car of incredible beauty. To drive it is to command the very finest in automotive performance. And to own it is to possess the most rewarding of personal possessions. This is a wonderful time to do all three—and your dealer is waiting with details on each of Cadillac's Fleetwood-crafted models, including the Eldorado Brougham.

Every Window of Every Cadillac is Safety Plate Glass • Gown by Henri Bendel

CADILLAC MOTOR CAR DIVISION • GENERAL MOTORS CORPORATION