DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des







Cadillac Eldorado Brougham 1957

Ausgabe Nr. 2/02 (Mai 2002)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1 Seite 2	Vorstand, Impressum Unser Titelbild	Seite 7 Seite 8	Der Name Brougham und Cadillac Das Design, Die Luftfederung	
	Neue Mitglieder	Seite 9	Elektrisch verstellbare Sitze	
	Der Redaktor hat das Wort	Seite 10	Die "Vanity Items"	
	CCS-Infos	Seite 12	Ein Besuch beim CCS-Mitglied Roger	
Seite 3	Eigene Veranstaltungen		Zimmermann	
	Fremde Veranstaltungen	Seite 17	Quellen	
Seite 4	17. Generalversammlung		Hätten Sie's gewusst? Räder und	
Seite 5	Neue Clubartikel		Reifen	
Seite 6	Der Cadillac Eldorado Brougham	Seite 18	Letzte Meldungen	

Vorstand

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

 Vize-Präsident
 Fredy Ursprung, Gliserallee 87, 3902 Glis

 fredy.ursprung@gmx.ch
 Tel. P. 027 923 8101
 G. 027 922 7167

 Natel 079 643 8192
 F. 027 922 7200

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

 Sekretär
 Max Diener, Räbacher 4, 8143 Stallikon

 max.diener@gmx.ch
 Tel. P. 01 700 3022
 G. 01 700 3018

 Natel 079 441 4191
 F. 01 700 2364

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

Ein Radikaler ist ein Mensch, der mit beiden Beinen fest in der Luft steht.

Franklin Delano Roosevelt

Unser Titelbild:

Ein wunderschöner '57er Cadillac Eldorado Brougham (Bild: Cadillac LaSalle Club of Australia)

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Werner Kreis, 9107 Urnäsch

Jürg Hofer, 8235 Lohn

Bernhard Fehr, 3073 Gümligen

Andreas Ganahl, A-6780 Schruns

Fleetwood 1970

Eldorado 1976

Coupé De Ville 1959

Seville 1977

Andreas Ganahl, A-6780 Schruns Seville 1977
Hans Stucker, 8909 Zwillikon Fleetwood Brougham 1984

Fredi Hugelshofer, 8500 Frauenfeld 1956 Rico Schnüriger, 8121 Benglen Fleetwood Series 62 1964

François Wider, 6067 Melchtal Seville STS 1993 Bernhard Locher, 8600 Dübendorf Seville 1996

Ernest Rosa, 2540 Grenchen Eldorado Limousine 1973

Markus Hengstler, 8406 Winterthur Seville STS 2001 Bernard Giauque, 1203 Genf Eldorado Biarritz 1979

Der Redaktor hat das Wort ...

Liebe CCS-Mitglieder,

Als ich den 57er Eldorado Brougham vor Jahren zum ersten Mal in Zurzach sah, konnte ich kaum glauben, dass es sich um ein Serienmodell von Cadillac handelte. "Suicide doors" und ein Dach aus blankem, gebürstetem rostfreiem Stahl passten so gar nicht in mein damaliges Bild von "Ami Fässern". Damals wusste ich wenig über Cadillac und gar nichts über dieses spezielle Modell. Als wahrer Exot nicht nur in der Cadillac-Modellreihe, hat mich dieses Auto seither fasziniert, und daher widme ich dieses DRIVE-IN ganz dem 57er Eldorado Brougham. Wenn Sie nicht schon "infiziert" sind, hoffe ich Ihnen mit diesem Heft etwas von der Einzigartigkeit dieses Autos und der Faszination, die davon ausgeht, vermitteln zu können.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr "DRIVE-IN"-Redaktor

CCS Infos

Die Serie unserer gemeinsamen Ausfahrten beginnt am 26. Mai mit dem von Beat Thomann organisierten Ausflug zum Schloss Landshut. Bitte vergessen Sie nicht, sich zeitig anzumelden (bis 16. Mai), wir erwarten eine grosse Teilnahme.

Unbedingt reservieren müssen Sie sich den Termin unseres **zweitägigen Superevents am 17./18. August**. Die Emil Frey AG AAA Agence Américaine Automobiles wird uns empfangen und einen Apéro spendieren, und ein grosszügiger Beitrag der Opel Suisse AG wird einen aussergewöhnlichen Anlass ermöglichen, an den man sich noch lange erinnern wird.

Besser den Wolf aus der Schafherde heraushalten als darauf zu vertrauen, man könne ihm Zähne und Klauen ziehen, nachdem er eingebrochen ist.

Thomas Jefferson

Eigene Veranstaltungen

Datum	Veranstaltung		
26.5.	CCS-Ausfahrt zum Schloss Landshut (Beat und Vreni Thomann)		
30.6.	2. CCS-Ausfahrt (Werner Briccola)		
17./18.8.	3. CCS-Ausfahrt: Grosser zweitägiger Ausflug zur Feier des 100-Jahr Jubiläums von Cadillac (Vorstand, Org.Komitee, Sponsoren GM und Agence Americaine)		
22.9.	4. CCS-Ausfahrt (Organisation noch offen. Man kann sich melden!)		
7.12.02	Traditioneller Chlaushock im "Ochsen", Lützelflüh (Beat und Vreni Thomann)		

Um mit einer Frau glücklich zu sein, muß man sehr viel Liebe zu ihr haben und darf nicht erst versuchen, sie zu verstehen.

Mark Twain

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

J	Datum	Veranstaltung	Kontakt	
02	5.5	20th American Live 2002 in Zuchwil (SO)	Friday Night Cruisers www.fnc.ch	
	18./19.5.	Oldtimer in Obwalden (OiO), Sarnen	ruedim@matracon.ch www.o-io.ch	
	9.6.	5. Road Masters Meeting in Grancia TI	Road Masters Club roadmastersti@yahoo.com	
	14./15.6.	Expo Auto Motos US in Boussens VD	Feeries + Street Rebels (021 732 18 43)	
	29./30.6.	US Car Show in Drognens FR	Custom Car Club (026 660 4642)	
	30.6.	13. US Car Meeting in Sulgen TG	The American Car Eagles, (071 642 2710)	
	411.8.	Jahrestreffen CLC in Detroit MI/USA: 100-Jahres-Feier		
	10./11.8.	US Car, Bike + Trike Meeting in St. Margrethen SG	American Street Hunters (071 298 1258)	
	21./22.8.	Auto-Passion Basel		
	2225.8.	12. RAID Suisse – Paris	www.raid-suisse-paris.ch	
	7.9.	11. GP Safenwil	SDHM / ASVE	
	8.9.	US Classic Car Show 2002 Dübendorf US Classic Car Association F. Schlegel Postfach 9500 Wil		
	1922.9.	3. Internationales Klausenrennen Memorial	www.klausenrennen.com	
	22.9.	American Car Connection Festival in	ACCF, Fontaine de Perlan,	
	Soisy/Seine (91)(Frankreich) mit Los-Ziehung eines Chevy Impala 1961 als 1. Preis		F-78920 Ecquevilly www.accf.com	
	6.10.	17. Rassemblement National in Zofingen	SDHM / ASVE	

	26./27.10	3. Trinationaler Oldtimer- und Teilemarkt in	SDHM / ASVE	
		Basel		
	2.11.	Oldtimer- und Teilemarkt in Zürich	SDHM / ASVE	
03	1321.9.	Grand International U.K.: a week of activities,	COCGB Maidment	
		famous Beaulieu auto jumble		

Sie können Unterlagen beim Sekretariat anfordern (am besten per Fax)

Wenn einer mit Vergnügen zu einer Musik in Reih und Glied marschieren kann, dann hat er sein großes Gehirn nur aus Irrtum bekommen, da für ihn das Rückenmark schon völlig genügen würde.

Albert Einstein

17. Generalversammlung des CCS, 3. März 2002

Bereits zum siebten Mal konnten wir an unserer Generalversammlung den herrlichen Rahmen des Schlosses Altishofen geniessen. Doch diesmal, im Jubiläumsjahr "100 Jahre

Cadillac" hatte der Vorstand noch einige ausserordentliche "Schmankerln" für uns vorbereitet.

Bereits ab 11 Uhr wurden wir verwöhnt durch ein opulentes und wundervoll präsentiertes Brunch-Buffet. Die hervorragende Leistung von Herrn Hannes Meyer und seinen Mitarbeitern



Beim nachfolgenden Kaffee gab es Gelegenheit für viele anregende Gespräche unter Freunden und Bekannten, man hatte sich ja schon längere Zeit nicht mehr gesehen.

Auch der von unserem Kassier Emmanuel Fässler organisierte vom Party Service der

Dorfmetzg fand grossen Anklang und wurde von unserem Präsidenten mit einem kleinen Präsent (und präsidialen Küsschen für die Damen...) verdankt.



Verkauf von Club-Artikeln wurde rege benützt; es kam teilweise richtige Bazar-Stimmung auf und die neuen CCS-Schirme waren ein absoluter Renner.

Männer, die behaupten, sie seien die Herren im Haus, lügen auch bei anderen Gelegenheiten.

Mark Twain

Danach erlebten wir musikalische Höhenflüge mit der international bekannten Violinvirtuosin Bojidara Kouzmanova. Ihr charmant kommentiertes Rezital war ein wahrer Ohrenschmaus.

Bestens eingestimmt schritten wir nun Generalversammlung. Zu Beginn mussten wir jedoch eine traurige Mitteilung erfahren: unser langjähriges Mitglied Alfred Barth ist vor kurzer Zeit gestorben. Zu seinem ehrenden Angedenken erheben wir uns zu einer Schweigeminute. Danach führte uns unser Präsident zügig durch die traktandierten Geschäfte. Nach Abschluss aller Traktanden um ca. 16 Uhr brachen die Teilnehmer langsam zur Heimfahrt auf, wobei einzelne lockere Grüppchen von Freunden noch lange plaudernd um ihre Cadillacs herumstanden. Insgesamt nahmen 32 Aktivmitglieder Angehörigen an der diesjährigen GV teil.



Neue Clubartikel

Unser neuer *Club-Schirm* ist ein Hit! Er ist grosszügig wie unsere Autos, trägt das Cadillac-Logo und unseren Club-Schriftzug goldfarben aufgedruckt, und hat einen mit dem Cadillac-Schriftzug vornehmen. gravierten Holzariff.

Er ist erhältlich in den Farben schwarz und blau und kostet für CCS-Mitglieder nur Fr. 32.--(für Nicht-Mitglieder Fr. 40.--)

Ein weiterer Schlager ist die Cadillac Jubiläums-Uhr.

Sie ist Schweizer Fabrikat, mit einem hochwertigen Quarz-Werk mit Kalenderanzeige und einem eleganten Lederarmband. Das Gehäuse ist goldfarben, auf dem Zifferblatt ist das Cadillac-Logo und der Cadillac-Schriftzug mit dem Text "1902 – 2002" in Gold zu sehen. Sie kostet für CCS-Mitglieder nur Fr. 69.-

(für Nicht-Mitglieder Fr. 86.-).

Von dieser Jubiläumsuhr gibt es 100 Exemplare limitierte Ausgabe. auf der Rückseite eingraviertem dem Text "100 Jahre Cadillac" xx/100". Ausserdem werden diese besonders schönen Schachtel Mehrpreis für dies alles beträgt nur Fr. 25.--.

auch eine spezielle, auf Sie ist personalisiert mit Namen und Vornamen und sowie "limitierte Auflage, 100 Uhren in einer geliefert werden. Der

Auch vom Jubiläumssekt sind noch einige Kartons à 6 Flaschen zu Fr. 72.-erhältlich.

Bestellungen am besten per Telefon oder FAX ans Sekretariat.

Der Cadillac Eldorado Brougham 1957-58

Der Cadillac Eldorado Brougham, oft beschrieben als "das Ultimativste im Bereich persönlichen Transports", ist und bleibt ein seltenes, überragendes und wunderschön elegantes Automobil. Es steht in seiner Art für die Nachkriegs-Exzesse und Flamboyance der amerikanischen Automobile.

Im Herbst 1957 brachte Cadillac, wie zwei Jahre früher angekündigt, den Eldorado Brougham in limitierter Produktion heraus. Der Brougham, entworfen von Robert Scheelk, war die Verwirklichung eines Lebenstraums von Cadillacs Designer-Chef Harley Earl.

Der hyper-luxuriöse Brougham wurde vom Cadillac Management als "das fortschrittlichste je gebaute Automobil und Spiegel der kommenden Dinge" bezeichnet. Er ist immer noch der komplexeste Wagen, der dem amerikanischen Publikum je angeboten wurde, mit Eigenschaften und Ausrüstungen, die man heute noch nicht in modernen Autos findet.

Der Preis, enorme 13074\$, machte es zum weltweit teuersten je in Serie produzierten Automobil. Dies zu Zeiten wo man einen Biarritz Convertible für 6500\$ oder einen Rolls Royce Saloon für ca. 9000\$ haben konnte.



1957 Cadillac Eldorado Brougham (Bild: GM)

"Mit grossem Stolz offeriert die Cadillac Motor Car Division den Eldorado Brougham dem motorisierten Publikum. Der Brougham wird von distinguierten Personen erworben werden, die automobile Perfektion wünschen und fordern".

Dies sind die Anfangsworte im 1957-58 Cadillac Eldorado Brougham Service Information Manual. Weiter wird die Wichtigkeit des korrekten Unterhalts betont, der nicht überbewertet werden könne. Den Serviceleuten wurde gesagt, dass der Brougham Service allen anderen Aufträgen vorgezogen werden solle.

Dachten Brougham-Käufer wirklich an den Service und Unterhalt? Es ist zu bezweifeln. Sie waren eher eingenommen von seiner eleganten Linie... und wohl auch vom Eindruck, den er bei den Nachbarn hinterlassen würde. Dies war wirklich ein seltenes und schönes Auto, und es gab kaum Orte, wo man zwei davon auf der gleichen Strasse sah.

Eigentümer dieser Autos waren typischerweise Filmstars, reiche Industrielle und ein Gangster oder zwei. Unter den ersten Brougham-Besitzern waren unter anderen Bob Hope, John Wayne, Frank Sinatra und Aristoteles Onassis. Für ihr Geld erhielten sie ein Auto mit der opulentesten Ausrüstung, das je aus Detroit kam. Dazu gehörte ein Schminkkästchen, magnetische Trinkbecher, ein Zigarettenetui, ein Lippenstift-Halter, ein

facettierter Schminkspiegel, ein ledergebundenes Notizbuch mit Schreibstift, Lammfell-Teppiche und sogar ein Zerstäuber mit "Arpège extrait de Lanvin" Parfum aus Paris. Der Brougham war für die wenigen Privilegierten, welche sich ein Auto der Zukunft leisten konnten.

Der Brougham brachte Neuheiten in allen möglichen Bereichen der Technologie und des Luxus: Luftfederung, elektrische Memory-Sitze, Zentralverriegelung, voll ferngesteuertes Oeffnen und Schliessen des Kofferraums, automatisch ausfahrende Antenne und sogar einen automatischen Anlasser, der es dem Fahrer erlaubte, den Schlüssel zu drehen und sich dann zurückzulehnen, während der Brougham "sich selbst startete". Die vorderen und hinteren Stosstangen und die Felgen waren aus verchromtem Aluminiumguss. Der Brougham war mit einem Motor mit Mehrwegvergaser ausgerüstet, der 335 PS entwickelte. Alle mechanischen Teile waren speziell ausgelesen und wurden vor der Installation "eingefahren".

Nur 704 Broughams wurden zwischen 1957 und 58 hergestellt. 1959 wurden 100 Exemplare (eigentlich 99, eines davon stürzte beim Verlad ins Meer und wurde zerstört) mit komplett neu entworfener Pininfarina-Karosserie produziert. Weitere 101 Stück (100 plus eines zur Kompensation des zerstörten Exemplars) wurden 1960 noch hergestellt, bevor die Eldorado Brougham Modellreihe eingestellt wurde.



1959 Eldorado Brougham (Bilder:GN

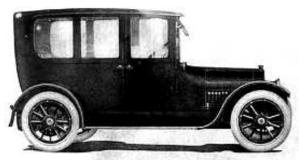
(Bilder:GM/Yann Saunders)

1960 Eldorado Brougham

Die Kosten, ein Auto von der Brougham-Klasse herzustellen, waren schlussendlich grösser als Cadillac zu akzeptieren gewillt war. Jeder Brougham wurde mit beträchtlichem Verlust produziert.

Der Name Brougham und Cadillac

Henry Peter Brougham and Vaux, erster Baron und Lord Chancellor von England wurde am 19. September 1778 in Edinburg, Schottland, geboren. Er war ein geistreicher Redner, ein Dandy und Exzentriker, der unter anderem auch die vierrädrige Kutsche entwarf, welche unter seinem Namen bekannt wurde. Die Brougham-Kutsche hatte einen niederen



1916 Cadillac Brougham (Bild: Yann Saunders)

zweitürigen Aufbau mit einem nach vorne ausgerichteten Sitz für zwei Passagiere und einen Kasten-Sitz für den Kutscher. Durch Baron Brougham wurde auch die französische Mittelmeer-Stadt Nizza sehr populär, und deren Strandpromenade erhielt den Namen Promenade des Anglais, eben weil es die Engländer liebten, dort zu promenieren. Brougham starb am 7. Mai 1868, einige Jahre bevor das Automobil geboren wurde.

Cadillac brachte das erste Brougham Modell 1916 heraus. Diese Karosserieform kam in den dreissiger Jahren ausser Mode, und es sollten zwanzig Jahre vergehen, bis der Name Brougham wieder verwendet wurde.

Die drei Namen Cadillac, Eldorado und Brougham wurden 1955 kombiniert und einem experimentellen "Traum-Auto" verliehen, dem Vorläufer der luxuriösen Eldorado Brougham Produktions-Modelle.

Unter dem Namen Eldorado Brougham wurde dann 1957 und in den folgenden drei





1955 Eldorado Brougham Prototyp (Bilder: Yann Saunders)

Jahren ein luxuriöser Vierplätzer Sedan in limitierter Anzahl gebaut, mit dem die Detroiter Firma ihren bereits ausgezeichneten Ruf als Hersteller des "Standard of the World" weiter festigte.

Der Name wurde später 1965-66 für die Fleetwood Sixty Special Spitzenmodelle wiederbelebt. Diese Autos boten aber bei weitem nicht so viel Exklusivität wie die Broughams von 1957-60. Diese "dritte Generation" Cadillac Broughams war einfach mit zahlreicherem und luxuriöserem Zubehör ausgestattet als die Standardmodelle des gleichen Jahres. Vorgänger dieser späten Broughams waren von 1938 bis 65/66 die renommierten Cadillac Sixty Special Serien.

Das Design

Cadillac gründete 1928 die "Art and Colour" Abteilung auf Anregung von Harley J. Earl, eines jungen Autodesigners der bis dahin für Don Lee, einen Hollywood Cadillac Händler, Spezial-Karosserien für Filmstars entworfen hatte. Zehn Jahre später, als das "Art and Colour" Team Cadillac bereits einen soliden Ruf als Innovator und Trend-Setter verschafft hatte, stiess ein neuer Mann dazu. Sein Name war William F. Mitchell. Harley und "Big Bill" waren gemeinsam verantwortlich für den stilistische Masstäbe setzenden Cadillac Sixty Special 1938. Der Eldorado Brougham war ihr "coup de force" nach dem zweiten Weltkrieg.

Kein Cadillac Designer kann jedoch für sich allein in Anspruch nehmen, das schlussendliche Design des Eldorado Brougham entworfen zu haben. Die Grundlagen dazu aber entstanden auf dem Zeichenbrett von Bob Schelk, einem neuen Mitarbeiter der GM "Styling Section", wie die "Art and Colour" Abteilung jetzt neu bezeichnet wurde. Bob Schelk wurde in seiner Arbeit untertützt durch Charles "Chuck" Jordan, Nachfolger von Ed Glowacke, und dessen Assistent Dave Holls.

Die "Styling Section" zügelte am 15. September 1955 von ihrem alten Standort im Zentrum Detroits in das neue ultramoderne GM Technical Center in Warren, nördlich von Detroit. Von da an, scheint es, erhielten die Cadillacs ein neues, leichteres und frischeres Aussehen, wie die neuen Gebäude in denen sie entworfen wurden.

Die Luftfederung, oder warum man beim Radwechsel die Batterie abhängen muss.

Das Air-Ride System des 1957 und 1958 Eldorado Brougham ist einzigartig und unterscheidet sich auch komplett vom standardmässig in den 1958er Cadillacs verwendeten Air-Ride System. Es wurde aber oft als kompliziert, unzuverlässig und teuer

in der Reparatur betrachtet und daher in vielen Eldorado Broughams durch eine konventionelle Federung ersetzt.

Beim Air Ride System des Eldorado Brougham treten unter Luftdruck stehende Gummimembranen an die Stelle von Schraubenfedern. Über Ausgleichsventile, eines für die vorderen Räder gemeinsam und je eines für die Hinterräder, werden die Membranen mit einem elektrischen Kompressor über ein Druckreservoir aufgepumpt oder entlastet. Gesteuert werden die Ventile über Hebelarme, welche je nach Position des Rahmens gegenüber der Achse das Ventil schliessen oder öffnen.

Die Steuerung dieser Niveaukontrolle ist jedoch nicht so einfach, wie es auf den ersten Blick aussieht. Sie funktioniert folgendermassen: Bei stillstehendem Motor und geschlossenen Türen geschieht gar nichts, d.h. das Niveau des Wagens wird nicht geregelt. Aber es kann sich mit der Umgebungstemperatur ändern: bei höheren Temperaturen dehnt sich die Luft aus, der Druck steigt und damit wird der Abstand vom Boden grösser. Umgekehrt senkt sich der Wagen bei tieferen Temperaturen. Das bedeutet, dass der Brougham möglicherweise nicht auf dem optimalen Niveau ist, wenn man ihn fahren möchte. Um das zu verhindern, wird auch bei stehendem Motor die Niveaukontrolle aktiviert, sobald man eine Tür öffnet. Auch wenn Passagiere einsteigen und Gepäck geladen wird, gleicht das System die veränderte Belastung sofort aus.

Da für die Hinterräder je ein separates Ventil vorgesehen ist, wird auch eine einseitige Belastung, z.B. durch einen einzelnen Passagier auf dem Hintersitz, optimal ausgeglichen.

Natürlich ist beim Fahren der schnelle Niveauausgleich nicht erwünscht, daher wird bei laufendem Motor und geschlossenen Türen der Ausgleich stark verzögert. Die Steuerung dieser unterschiedlichen Funktionen erfolgt über zwei spezielle Magnetventile.

Nun ist klar, warum beim Eldorado Brougham die Batterie abgehängt werden muss, bevor man den Wagen anhebt. Macht man dies nicht, und wird bei angehobenem Wagen eine Türe geöffnet, so wird der Luftdruck in der Federung sofort vollständig abgelassen. Dabei können die Gummimembranen beschädigt werden. Noch schlimmer, beim folgenden Absenken des Wagens sitzt dieser ohne Federung auf, was ebenfalls zur Zerstörung der Gummimembranen führen kann. Selbstredend handelt es sich nicht um Standard-Ersatzteile, und so kann ein solcher Schaden heutzutage zu hohen Kosten führen.

Elektrisch verstellbare Sitze mit Memory-Funktion

Mit der damals in den fünfziger Jahren zur Verfügung stehenden Technologie verwirklichte Cadillac ein ausgeklügeltes System elektrisch verstellbarer Sitze als Standardausrüstung für den Eldorado Brougham. Es ist nach heutigen Begriffen natürlich nicht mehr Hochtechnologie, aber zweifellos sehr komplex. Es besteht aus einer Reihe

Drehschalter und Relais und erlaubt 7 horizontale Positionen und je 5 vertikale Positionen vorn und hinten in beliebiger Kombination. Die Sitze wurden so konzipiert, dass Fahrer oder Beifahrer beim Einsteigen möglichst wenig behindert werden. Dazu fahren, wenn eine der beiden vorderen Türen geöffnet wird, die Vordersitze automatisch ganz zurück und in die tiefste Position. Wenn der Fahrer sitzt und beide Fronttüren geschlossen sind, kehren

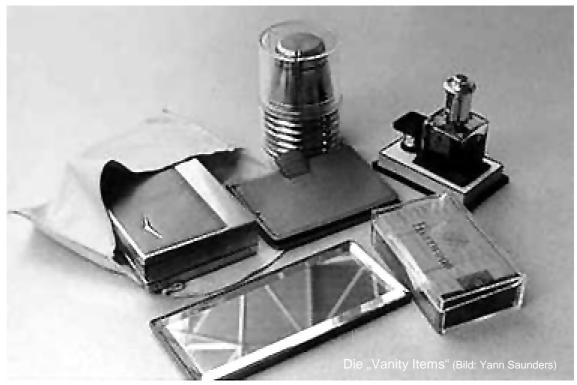


Steuerung Memory-Sitze (Bild: Yann Saunders)

die Sitze automatisch in die letzte eingestellte Position zurück. Ausserdem kann zwischen zwei voreingestellten Fahrerpositionen gewählt werden. Diese Memory-Sitze waren revolutionär für die damalige Zeit und nur eines der vielen ultraluxuriösen Details, mit denen der Eldorado Brougham standardmässig ausgerüstet war.

Die "Vanity Items"

Mit dem Eldorado Brougham wurden persönliche Accessoires ausgeliefert, die dem Brougham diesen kleinen vergoldeten Vorsprung gegenüber den Luxusmodellen der



Konkurrenz verleihen sollten. Das Handschuhfach und die mittlere Armlehne hinten waren mit Taschen und Fächern für diese Accessoires versehen. Die verschiedenen Fächer in der Handschuhfach-Klappe waren abgedeckt durch einen Deckel, der in halb aufgeklappter Stellung als Spiegel diente, und ganz geöffnet als Tablett für die Trinkbecher.

Das vielleicht raffinierteste Accessoir war das Schminkkästchen, das in ein Fach auf der rechten Seite des Handschuhfach-Deckels passte. Eine weiche, beigefarbene Schutzhülle

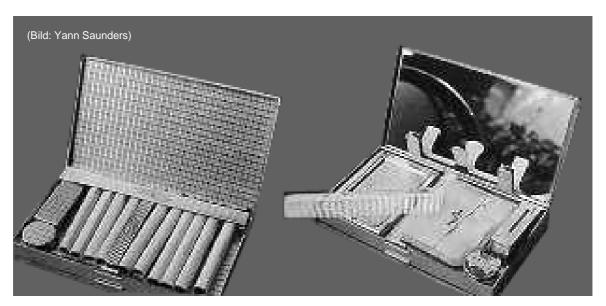


(Bild: Yann Saunders)

aus Flanell gehörte dazu, um das Leder zu schützen, falls Madame das Kästchen in der Handtasche mitzunehmen wünschte. Das Leder (wie auch die gepolsterte Rückseite des Spiegels und der Ledereinband des Notizbuchs in der Armlehne hinten) waren farblich abgestimmt auf Interieur erhältlich. Ein Lederband im Handschuhfachdeckel erleichterte das Herausnehmen.

Das Kästchen konnte auf zwei Seiten geöffnet

werden. Die Vorderseite, geschmückt mit einem dekorativen Cadillac "V" unten rechts, enthielt Kompaktpuder mit Puderquaste, einen Kamm aus klarem Kunststoff in einem speziellen Halter, einen Halter aus Metall für einen Lippenstift und einen speziellen, rohrförmigen Halter mit Feder für Münzen. Auf der inneren Seite des Deckels war ein Spiegel. Unter dem Deckel auf der anderen Seite war Platz für einige lose Zigaretten, gerade genug für einen Abend (falls Madame nicht Kettenraucherin war).



Auf der linken Seite des Handschuhfachdeckels fand ein Zigarettenetui aus Kunststoff für ein normales 20er Pack Platz. (Die Zigaretten wurden jedoch nicht mit dem Auto ausgeliefert).

Dahinter befand sich ein zylindrischer Plastic-Halter für sechs Trinkbecher. Er bestand aus zwei Teilen und wurde mit einem Lederriemen festgehalten. Die silberfarbenen



Metallbecher hatten einen magnetischen Boden, so dass sie auf dem heruntergeklappten Handschuhfachdeckel nicht herumrutschten.

Im Deckel war ausserdem ein Papiertaschentuch-Dispenser untergebracht.



In der hinteren mittleren Armlehne befand sich ein Notizbuch mit Ledereinband (farblich passend zum Interieur), zu dem ein silberner Schreibstift von Alfonso Cross aehörte.

In einer weiteren Tasche der Armlehne befand sich ein recht grosser (ca.7x15 cm) Schminkspiegel mit geschliffenen Seiten und ledergepolsterter Rückseite, ebenfalls farblich abgestimmt zum Interieur.

Ein grösseres Fach in der Armlehne war für den Parfum-Zerstäuber vorgesehen, der eine Unze "Arpège extrait de Lanvin" enthielt. Dieser Zerstäuber war im Gegensatz zu allen anderen Accessoires nicht auf der Liste der Eldorado Brougham Teile aufgeführt, und ist daher heute, vermutlich auch weil er nach Gebrauch weggeworfen wurde, eines der seltensten und am schwersten aufzufindenden Teile. Im Internet wurden über 2500\$ bezahlt für einen vollständigen Zerstäuber, und ein Replikat wird für ca. 700\$ angeboten (M. Rizutto,



Mastermind Inc.). Man muss schon ein fanatischer Perfektionist sein, um solche Beträge auszulegen nur damit das Auto bis ins letzte Detail originalgetreu ausgerüstet ist. Was würden diese Sammler wohl machen, wenn Cadillac mit dem Auto einige Pfund frische Crevetten und eine Dose Kaviar ausgeliefert hätte...

Ein Besuch beim CCS-Mitglied Roger Zimmermann

Text: François Roux

Zugegeben, der Weg war lang, aber die grüne Schweizer Landschaft, durch die ich reiste, war sehr schön. Und ausserdem hatte man mir gesagt, dass dieses Auto gewiss eines der schönsten heute noch existierenden Exemplare sei, möglicherweise sogar das schönste in Europa. Die Wegbeschreibung war sehr klar, und ich erreichte bald den Ort unseres Treffens. Und bald fand ich heraus, dass sich die Mühe des Reisens gelohnt hatte. Die halboffene Türe eines Schuppens am Strassenrand erlaubte mir einen schnellen Blick auf glitzernden Chrom, und als weiterer Hinweis stand da ein phantastischer '56er Cadillac Sedan de Ville. Es gab keinen Zweifel mehr, das war das Ziel. Roger Zimmermann wendet sich für einen Moment von der Restaurierung eines der 2150 je produzierten '56er Eldorado Biarritz ab und empfängt mich mit einem breiten Lächeln. Ganz klar, ich habe es mit einem wahren Passionierten zu tun, einem Sammler, der es liebt selbst anzupacken und sich nicht scheut, seine Hände schmutzig zu machen, kurz, jemanden den man gerne als Freund und Nachbar hätte!

Beim Hineingehen in diesen schattigen Schuppen konnte ich kurz bewundern, wofür ich gekommen war. Herr Zimmermann wusste, dass ich viele Kilometer gefahren war für einige zauberhafte Momente, und er zögerte nicht, mir eine Ausfahrt in seiner Begleitung anzubieten. Es war ohne Zweifel mein grosser Bubentraum, und ich hoffte schon lange einmal in einem '57er Eldorado Brougham, einem der 400 in jenem Jahr produzierten Wagen, einige Kilometer fahren zu dürfen. Ich wusste, dass zu jener Zeit General Motors bereit war, für jeden Eldorado Brougham 10'000\$ an Produktionskosten draufzuzahlen, nur um den Lincoln Continental Mark II im Markt auszustechen. Man war weit weg von den heutigen Diskussionen um die Optimierung der Kosten durch Grossserien.

Damals wie heute bewegte sich Cadillac immer wieder in der Welt der ausserordentlichen Produktionen. Doch 1957 wollte man einen "super car" herausbringen, der noch exklusiver und besser sein sollte als die normale Serienproduktion. Man



Show-Car New Orleans (Bild: Yann Saunders)

"New Orleans" und "Park Avenue" ab und war inspiriert von einem in Miami im Frühling 1955 präsentierten Prototypen.

Der Eldorado Brougham vereinte die neusten technologischen Errungenschaften und den

verwendete für das neue Modell zum ersten Mal den Namen "Eldorado Brougham". Es stammte direkt von den 1953/54 dem **Publikum** präsentierten Traum-Autos



Show-Car Park Avenue (Bild: Yann Saunders)

raffiniertesten Luxus aller bis dahin gezeigten experimentellen Show Cars. Die Ingenieure und Stylisten arbeiteten von 1955 bis 1957 mit Hochdruck, um dieses Modell zum besten aller je konzipierten Luxusautos zu machen. Der Eldorado Brougham gab zweifellos den Ton an und war einer superreichen Elite vorbehalten (Clark Gable und die Familie Rockefeller waren z.B. stolze Besitzer). Er wurde 1957 für 13'074\$ verkauft, d.h. für den



Preis von 2 Cadillac Serie 62 (Basismodell) oder 7 Chevrolet Bel Air. Dafür erhielt man neben einer kraftvollen aber klassischen Motorisierung eine aussergewöhnliche Ausstattung und luxuriöses Zubehör.

Was mir zuerst ins Auge springt ist das exklusive Dach aus gebürstetem rostfreiem Stahl, das im kleinsten Sonnnenstrahl aufblitzt. Das Schwarz der Karosserie verstärkt die natürliche Eleganz des

Wagens und das Glitzern des Chroms. Die allgemeine Form

erscheint massiv und kompakt, das Auto ist auch kürzer als die anderen Typen der Marke. Das erste Mal in den USA, und das war bei weitem nicht die einzige Neuheit, wurden zwei Doppelscheinwerfer eingesetzt. Darunter sind zwei Nebellampen an jedem Ende der massiven Stossstange integriert. Auffallend sind auch die Lufteinlässe auf den vorderen Kotflügeln, sowie die langen Chromverzierungen, die an der Unterkante der Türen bis zu den Heckflossen gezogen sind. Diese Chromstreifen tragen sicher dazu bei,



(Bild: V. Brincat/Car Parts Magazine 3.79)

dass der Wagen so lang und niedrig erscheint.

Die Heckflossen, von Cadillac seit 1949 und schon bald traditionell verwendet, gleichen in Nichts den Vorgängermodellen. Einzig der '55er Eldorado zeigt dieselbe Form, wobei jedoch nun beim Eldorado Brougham die Stossstangen die gleichen zugespitzten Nocken wie an der Front aufweisen.

Noch etwas fällt mir auf, wenn ich diesen Eldorado Brougham anschaue: trotz dem Eindruck der Schwere

bleibt die Linie erstaunlich fliessend. Es ist das Resultat aus der

Kombination des genialen Zeichenstifts von Ed Glowacke (Anm.d.Red.: hier irrt der Autor vermutlich, siehe Seite 8) und der Arbeit der Ingenieure, welche die Mittelsäulen zwischen den Türen eliminierten. Dies verleiht dem Ganzen die Eleganz eines Coupés ohne die Sicherheit und Stabilität aufzugeben. Die fehlende Mittelsäule ist ein markantes Detail der 4-türigen Modelle seit 1956, doch der Eldorado Brougham sublimiert dieses Stilelement weiter, indem sich die hinteren Türen nach vorne öffnen ("suicide doors") und damit den Zugang zu den Hintersitzen vereinfachen. Das verchromte Stahlelement, welches die Verbindung zwischen den Türen herstellt, ist das Resultat einer gewagten und hochstehenden Technik, und benötigte spezielle Festigkeitsstudien. Dennoch ist



Bild: V. Brincat

es erstaunlicher weise ein zwar massives,



aber ausnehmend nüchternes und diskretes Stück Technik. Man hatte auch daran gedacht, einen elektrischen Mechanismus einzubauen, der verhindert das automatische Getriebe auf "D" (drive) zu schalten solange eine der hinteren Türen offen ist. Ausserdem können die hinteren Türen nicht geöffnet werden, solange der Schalthebel noch auf "D" steht. Sicherheit über alles!

Glücklich installiere ich mich nun das erste Mal in dieser Maschine aus einer anderen Zeit, welche die Leute der Umgebung schon gar nicht mehr wahrnehmen... Der Wagen trägt die Nummer 230 und sieht aus wie neu; er hat nur 97'000 km. "Er ist kaum eingefahren" bemerkt schmunzelnd sein Besitzer. "Die Leute, die sich so ein Auto kauften, fuhren damit in der Regel nur wenig". Er schiebt den Zündschlüssel ins Schloss und mit einer Vierteldrehung springt der Motor sofort an. Alles funktioniert zur Perfektion und bis ins kleinste Detail. Wenn man das Auto so hört und sieht, könnte man glauben es mache seine erste Fahrt, frisch aus dem Ausstellungsraum des Händlers um die Ecke! Alles ist absolut perfekt, nichts wurde hinzugefügt oder verändert. Herr Zimmermann bestand sogar darauf die berühmte Druckluft-Federung beizubehalten, mit der alle Modelle zu Beginn ausgerüstet waren, und von denen eine beträchtliche Anzahl schon in jener Zeit

wegen mangelnder Zuverlässigkeit ersetzt werden musste. Ein typisches Beispiel einer überentwickelten und zuwenig getesteten Konstruktion. "Ich habe die Luftfederung beibehalten trotz den Problemen, die mir das verursachte, die Stunden und Stunden der Demontage und die Überraschungen wie z.B. meinen Eldorado eines schönen Tages am Boden aufsitzend vorzufinden... Ich finde, dass dies eine grosse Spezialität dieses Modells ist; sie durch eine konventionelle Federung zu ersetzen wäre schade. Genausogut könnte man ja auch gleich einen Dieselmotor einbauen!!?"

Ich realisiere, dass ich im absoluten Spitzenmodell der gesamten amerikanischen Autoproduktion des Jahres 1957 fahre, und ich frage mich, ob man seither Besseres gemacht hat.



Ich lasse die Innenausstattung Revue passieren. Selbstverständlich sind alle Fenster elektrisch bedient, es gibt eine Klimaanlage, ein "Autronic Eye" (automatische Umschaltung von Fernlicht auf Abblendung bei entgegenkommendem Verkehr) und auch ein Radio mit automatischer Sendervorwahl und auf Knopfdruck automatisch ausfahrender Antenne. Nichts Aussergewöhnliches, werden Sie mir sagen, für ein Modell dieser Klasse und mit diesem Preis. Aber es gibt mehr: Ich entdecke ausserdem die Fernbedienung für das Öffnen und Schliessen des Kofferraums, elektrisch verstellbare Sitze mit Memory-Funktion, eine Zentralverriegelung, einen vollautomatischen Anlasser etc. Darüber hinaus gibt es diverse Accessoires für den Komfort der Passagiere, die heute sehr selten sind und hier leider fehlen. "Einige davon werden heutzutage dem Vernehmen nach mit vierstelligen Dollarbeträgen bezahlt". Man kann jedoch teilweise Reproduktionen kaufen, die speziell für die wenigen glücklichen heutigen Besitzer hergestellt wurden. Damals gab es ein ledergebundenes Notizbuch, ein Zigarettenetui, einen Papiertaschentuch-Dispenser, 6 magnetische silberfarbene Trinkbecher und einen Parfum-Zerstäuber-Flacon "Arpège" von Lanvin, der das Täschchen mit dem Kompakt-Puder und den Schminkspiegel für Madame in der Armstütze auf den Hintersitzen komplettierte.

Die Sitze gab es in Leder oder nach Wahl in Stoff, angepasst an die Teppiche im Stil "Karakul" (Astrachan Wolle) oder "Mouton" (Lammfell). Übrigens, die Kombinationsvarianten von Materialien und Farben des Interieurs waren zahlreich: der Kunde konnte zwischen 44 Vorschlägen auswählen. Es wurden 29 Karosseriefarben angeboten, wovon 15 exklusiv dem Eldorado Brougham vorbehalten waren. Mit allen Kombinationen hätte man 1276 unterschiedliche Brougham's haben können.

Mein Blick wandert nun zum Armaturenbrett, das chromglänzend alle für den Fahrer nützlichen Informationen präsentiert. Der hohe technische Anspruch zeigt sich hier mit der Vielzahl von Anzeigen für den Fahrer und dem Einsatz der Vorfahren der heutigen Lichtleiter für die Indikatoren der Richtungsanzeige.



Nach einem Halt, wo ich meine Photos beinahe 100 schiessen konnte, bemerkt mein Gastgeber Roger, dass sich mein Interesse der Motorisierung zuwendet. Er öffnet die schwere Motorhaube, auf der man problemlos einen Tischtennis-Match austragen könnte, und ich entdecke die glitzernde Mechanik darunter, perfekt wie der Rest des Autos. "Der Motor ist wie neu" sagt er mir, "und Farben der verschiedenen Aggregate entsprechen dem Original". Es ist klar, dass ich keinen Schatten einer Ölspur finden werde

und keinen Mangel an dieser 365 ci (5.98 L) Maschine, welche 325 PS bei 4800 UpM entwickelt (25 PS mehr als bei den anderen Cadillac-Modellen).

Sprechen wir jedoch nicht über Leistung, sondern lieber über die Leichtigkeit des Fahrens und den Komfort dank des automatischen "Hydra-Matic" Getriebes. Obwohl das nicht die Haupt-Stärke dieser Schönheit ist, bemerke ich dennoch auf der Schnellstrasse, dass der Motor wenn nötig sehr wohl angemessene Kraft entwickeln kann. In diesem Bereich musste man jedoch nicht die Verkaufsargumente für diesen Eldorado Brougham suchen, der Wagen spricht für sich selbst. War es möglich, zu jener Zeit etwas Besseres zu machen?

Bald stelle ich mit Bedauern fest, dass mir die Landschaft wieder bekannt vorkommt, dass wir auf dem Rückweg sind und der Traum bald zu Ende gehen wird. Noch einige hundert



Meter, und wir sind wieder in jenem Schuppen aus dem mich vor kurzem die verchromte Front des Eldorado Brougham angeblinzelt hatte. Der Moment ist definitiv in meiner Erinnerung eingebrannt, und ich werde die Ausfahrt nie vergessen mit dieser grossen Dame und ihrem Herrn, der ihr neues Leben und neuen Glanz verliehen hat. Salut copine Eldorado, und auf bald, eines Tages, wer weiss...?

Quellen

Bilder und Texte über den Eldorado Brougham stammen von Yann Saunders' "The (new) Cadillac Database" (www.car-nection.com/yann/), dessen Eldorado Brougham Seiten ausserordentlich reichhaltige Informationen bieten, sowie von Vic Brincats hervorragender Brougham-Site (www.employees.org/~brincat/index.htm, von der Web-Site der Brougham Owners Association, Inc. (http://www.nacs.net/~adowling) und last but not least, von Roger Zimmermann. Weitere Bilder sind von General Motors, Supercars.net Publishing Inc. (www.supercars.net) und The Cadillac LaSalle Club of Australia (www.members.tripod.com/~caddyclub). Die Texte wurden von K. Schellenberg aus dem Englischen und Französischen übersetzt, zusammengestellt und angepasst.

Bildung macht Menschen leicht zu führen, aber schwer zu lenken; leicht zu regieren, aber unmöglich zu versklaven.

Henry Peter Brougham

Hätten Sie's gewusst? Räder und Reifen (Art. 58 VTS)

Winterreifen (M+S Reifen)

Winter-/Ganzjahresreifen mit der Zusatzbezeichnung **M+S** dürfen neu auch an Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit verwendet werden, die über der für die verwendeten Reifen zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt.

M+S-Reifen müssen bei Motorwagen (Personenwagen) in jedem Fall für eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h, bei Motorrädern, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen für eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h geeignet sein.

Winterreifen im Sommer

Ab 1. Oktober 1999 dürfen M+S Reifen in der Schweiz auch im Sommer (aus-)gefahren werden. In sämtlichen EU-Staaten gilt dies aber nur dann, wenn sich die Reifen für die mögliche theoretische Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs eignen, oder wenn sich unmittelbar beim Geschwindigkeitsmesser ein Kleber befindet, der gut sichtbar auf die für die Reifen zugelassene Höchstgeschwindigkeit hinweist: Für die Schweiz wird dieser Kleber nicht mehr benötigt, in den EU-Staaten können bei fehlendem Kleber entsprechende Bussen verhängt werden.

Es wird jedoch empfohlen, im Sommer Winterpneus aus folgenden Gründen **nicht** zu verwenden:

längerer Bremsweg

erhöhter Kraftstoffverbrauch

höhere Abnutzung der Pneus = Abnahme der Lebensdauer der Winterpneus erhöhter Lärmpegel = Abnahme des Fahrkomforts

Reifenbezeichnung

Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit des Reifens sowie Grösse und Bauweise kann aus der Reifenbezeichnung abgelesen werden:

Beispiel: 185/70 R 15 82Q M+S

185 = Reifenbreite in mm

70 = Verhältnis Reifenhöhe zur Reifenbreite in %

R = Bauart des Reifen/R steht für Radialreifen (Gürtelreifen)

15 = Felgendurchmesser in Zoll

82 = Gewichtsindex

Q = Geschwindigkeitsindex

M = Matsch (mud) S = Schnee (snow)

Geschwindigkeitsindex

Q = 160 km/h	R = 170 km/h	S = 180 km/h	T = 190 km/h
U = 200 km/h	H = 210 km/h	V = 240 km/h	usw.

Gewichtsindex

Nr.	Gewicht	Nr.	Gewicht	Nr.	Gewicht
79	437 kg	82	475 kg	85	515 kg
80	450 kg	83	487 kg	86	530 kg
81	462 kg	84	500 kg	87	545 kg

Ersatzräder, Noträder (Art. 59 VTS)

Ersatzräder müssen die gleichen Anforderungen wie die für das Fahrzeug zugelassenen Räder erfüllen.

Abweichend zu den Ersatzrädern sind bei Fahrzeugen der Klasse MI Noträder zulässig. Sie müssen die Anforderungen der Richtlinie Nr. 92/23 des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Anhängern und über ihre Montage oder des ECE-Reglementes Nr. 64 erfüllen und entsprechend gekennzeichnet sein.

 $Quelle: Motorfahrzeugkontrolle \ Basel-Landschaft \ (\underline{http://www.baselland.ch/docs/jpd/mfk/main_mfk.htm})$

Kaum hat man ein bissel was, gleich gibt es welche, die ärgert das.

Wilhelm Busch

Letzte Meldungen

(Sie können diese und noch viel mehr Informationen frisch ab Presse per E-Mail erhalten. Eine E-Mail an unseren Sekretär genügt, und Sie gehören auch zu den über 70 Mitgliedern, die diesen Service bereits geniessen).

- In Etretat (86 km westlich von Rouen) findet am 2.6.02 ein Amerikaner-Treffen unseres Partnerclubs ACCF France statt.
- In Flayosc (Departement 83) findet am 23.6. ein Amerikaner-Treffen ebenfalls des ACCF France statt.
- Der Musikverein Dettighofen Deutschland (direkt an der Schweizer Grenze, 20 km westlich von Schaffhausen) führt am 7.7.ein Sommerfest durch und würde sich freuen, wenn viele Cadys dort zwischen 12 und 13 Uhr eintreffen würden. Infos über unser Sekretariat.
- In Meinisberg BE gibt es neu einen "Club Route 66". Er hat sowohl eine Homepage < www.clubroute66.ch >, als auch eine E-Mail-Adresse, nämlich < info@clubroute66.ch >. Mitglieder haben ältere Ami-Wagen.
- Zu verkaufen: Fleetwood Brougham 1985 mit 146 000 km, ab MFK, alle Optionen, Farbe: blau marine, Fr. 4000.--. Interessenten wenden sich an Patrick Macheret, Alouette 16, 1110 Morges (Tel. 076 433 44 61).
- Zu kaufen gesucht: Fleetwood Sixty Special Brougham und/oder Brougham d'Elegance, 1975 oder 1976. Interessenten wenden sich an Murat Kilic, <murat.kilic@net2000.ch> oder Tel. 079 702 95 29.

In den Diktaturen darf man nichts sagen, muss alles nur denken. In der Demokratie darf man alles sagen, aber keiner ist verpflichtet, sich dabei etwas zu denken.

Willi Ritschard (1918-1983)



