DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des





Ausgabe Nr. 3/02 (August 2002)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum	Seite 5	Der Staub-Test
Seite 2	Unser Titelbild		Der Standardisierungs-Test 1908
	Neue Mitglieder	Seite 8	Montage der CCS-Plakette
	Der Redaktor hat das Wort	Seite 9	Hätten Sie's gewusst?
	CCS-Infos	Seite 10	Inserate
Seite 3	Eigene Veranstaltungen		
	Fremde Veranstaltungen	Rückseite:	2002 Cadillac CTS und Seville STS
Seite 4	Vor 100 Jahren		(Bilder GM)

Vorstand		
Präsident ars@strad.ch	Arion M. Scheifele, Bündten Tel. P. 061 911 1624 Natel 079 646 0870	str. 15, 4419 Lupsingen G. 061 921 1929 F. 061 921 1954
Vize-Präsident fredy.ursprung@gmx.ch	Fredy Ursprung, Gliserallee Tel. P. 027 923 8101 Natel 079 643 8192	
Kassier emmanuel.faessler@ freesurf.ch	Emmanuel Fässler, Aadorfe Tel. P 052 364 2973	rstr. 33, 8353 Elgg G. 01 801 9070 F. 052 364 2973
Sekretär max.diener@gmx.ch	Max Diener, Räbacher 4, 81 Tel. P. 01 700 3022 Natel 079 441 4191	43 Stallikon G. 01 700 3018 F. 01 700 2364

F. UT 700 2364

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

Der Emsige ist der Sklave seines Lebens. Der Müßige weiß mit ihm nichts anzufangen. Tang Hsiän Dsu (1550 - 1617),

Unser Titelbild:

Ein 1903 Model A Runabout, aus der Pollock Automotive Collection (Bild aus M.D. Hendry, 'Cadillac Standard of the World, The Complete History')

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Frei Roger, 8630 Rüti

Baumann Patrick, 8132 Hinteregg

Künzi Fritz, 3096 Oberbalm

Seville Elegante '79

Seville STS '94

Coupé 62 '53

Coupé de Ville '62 Convertible '63

Bertschi Joel, 5728 Gontenschwil Sedan de Ville '90

Stern Andreas, DE - 60323 Frankfurt Sedan de Ville Hardtop '65

Forgó Alexander, H -1122 Budapest Seville Elegante '81

Der Redaktor hat das Wort ...

Liebe CCS-Mitglieder,

Dass unser zweiter CCS-Ausflug abgesagt werden musste, ist äusserst bedauerlich. Verschiedene unglücklich gewählte Randbedingungen führten dazu, dass sich nur vereinzelte Mitglieder anmeldeten.

Der Vorstand macht sich Gedanken, wie ähnliche Planungsfehler in Zukunft zu vermeiden sind und wird spätestens an der nächsten GV Vorschläge machen, damit in Zukunft keine Ausfahrten mehr abgesagt werden müssen. Es ist nicht nur schade um die grosse Vorbereitungsarbeit, die vergeblich geleistet wurde, sondern es ist auch schlecht für unser Clubleben. Schliesslich gibt es pro Jahr nur vier Ausfahrten und daneben kaum Gelegenheiten für alle Clubmitglieder, sich zu treffen.

Andere Clubs unterhalten einen Stammtisch, wo sich die Mitglieder regelmässig und zwanglos treffen können. Wäre das nicht auch etwas für uns? Meinungen dazu und ggf. Vorschläge für einen möglichst zentral gelegenen Ort nimmt der Vorstand gerne entgegen.

Mit freundlichen Grüssen

Ihr "DRIVE-IN"-Redaktor

CCS Infos

Wir freuen uns schon alle auf unseren zweitägigen Ausflug am 17./18. August. Es haben sich bis Redaktionsschluss 27 Cadillacs definitiv angemeldet. Nicht vergessen: Badenweiler liegt in Deutschland, also Identitätskarte oder Pass nicht vergessen.

Wenn Sie nicht mehr wissen, was alles geboten wird (für nur 190.- pro Person), können Sie auf unserer Web-Site nachschauen. Und wenn Sie vergessen haben, sich anzumelden, oder plötzlich Lust bekommen, doch noch mitzumachen: für Last-Minute-Anmeldungen hat unser Präsident sicher ein Ohr, rufen Sie ihn einfach an.

Wenn unser Gehirn so klein wäre, daß wir es verstehen würden, wären wir so dumm, daß wir es doch nicht verstehen würden.

I. Kant

Eigene Veranstaltungen

Datum	Veranstaltung	
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 immer noch melden!)	
7.12.02	Traditioneller Chlaushock im "Ochsen", Lützelflüh (Beat und Vreni Thomann)	

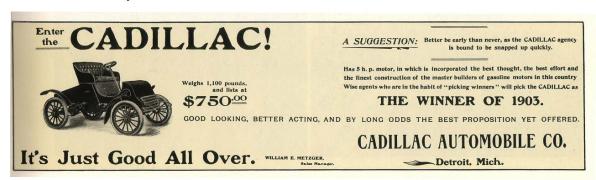
Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

J	Datum	Veranstaltung	Kontakt
02	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	
	25.8.	11. Int. Cadillac Meeting Zurzach	
	31.8.	2. ACS-Revival Reigoldwil-Bretzwil (Autos bis Baujahr 61)	SDHM
	7.9.	11. GP Safenwil	
	8.9.	US Classic Car Show 2002 Dübendorf	US Classic Car Association, F. Schlegel Postfach 16 9500 Wil
	1315.9.	The 1 st Funny Days (Cruising, Misic, Show)	Street-Cleaners www.street-cleaners.ch
	1922.9.	3. Internationales Klausenrennen Memorial	www.klausenrennen.com
	22.9.	American Car Connection Festival in Soisy/Seine (91)(Frankreich) mit Los-Ziehung eines Chevy Impala 1961 als 1. Preis	ACCF, Fontaine de Perlan, F-78920 Ecquevilly www.accf.com
	6.10.	17. Rassemblement National in Zofingen	SDHM
	26./27.10	3. Trinationaler Oldtimer- und Teilemarkt in Basel	
	2.11.	Oldtimer- und Teilemarkt in Zürich	
03	1321.9.	Grand International U.K.: a week of activities, famous Beaulieu auto jumble	COCGB Maidment

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

Vor 100 Jahren

Frederick Stanley Bennett war ein unauffälliger junger Engländer, der für die Anglo-American Motor Company in London arbeitete. Ein Cadillac-Reklametext im amerikanischen Cycle and Automobile Trade Journal hatte ihn beeindruckt, und auf seine



Anregung hin importierte die Anglo-American Motor Company 1903 einen Cadillac. Mit diesem Auto nahm Bennet auch am Thousand Miles Trial im September 1903 teil. Diese Veranstaltung wurde seit 1900 vom Automobile Club of Great Britain (später Royal Automobile Club) organisiert, und hatte zum Ziel, dem Publikum zu beweisen, dass "das Automobil nicht ein 'Freak' ist, sondern ein ernst zu nehmendes Vehikel". Der Anlass 1903 dauerte acht Tage, in denen 1084 Meilen zu fahren waren, und bestand aus einer Serie von täglichen Fahrten, jede über mehr als 100 Meilen lang, ausgehend vom Crystal Palace in London. Von den 104 Teilnehmern beendeten 74 den Wettbewerb. "The Motor"



berichtete am 30. September 1903: "der 6.5 PS Cadillac zeigte die beste Leistung bezüglich Zuverlässigkeit, indem er fünf non-stop Fahrten machen konnte".

Ein Vorfall während des Wettbewerbs illustriert die Genialität, den Einfallsreichtum und das schnelle Bennetts. Auf der Strecke Eastbourne wurde der Cadillac von einem anderen Teilnehmer, dem Chelmsford Steamer, gerammt. Lenkgestänge und Vorderachse des Cadillac waren verbogen und ein Hinterrad war in Stücke geschlagen. Es war der einzige Cadillac in England, und es gab keine Ersatzteile. "Die Sache sah ziemlich hoffnungslos aus" sagte Bennett. "Ich glaube, jeder der das Wrack sah, teilte meinen ersten Gedanken, dass der Wettbewerb für den Cadillac vorbei sei".

Bennett und sein Mechaniker fanden, dass Lenkgetriebe und Vorderachse repariert werden könnten, aber das Rad war hoffnungslos. Da erinnerte sich Bennett plötzlich an seinen Freund Billy Wells (später Händler für Indian Motorräder),

der für die South British Trading Company arbeitete, die auch Fiske Pneus vertrieb. Als er ihm einmal den Cadillac zeigte, hatte er bemerkt, er hätte in den Ausstellungsräumen in London ein Musterrad mit Fiske Pneu, das aussähe wie die Räder des Cadillacs. Bennett rannte kurzerhand zur nächsten Bahnstation und fuhr mit dem nächsten Zug nach

London. In London hatte er 11 Minuten Zeit um das Rad zu holen und den Zug zurück zu erwischen. "Ich rannte die ganze Strecke, da ich dachte ich wäre schneller zu Fuss als mit der Droschke" sagte Bennett. "Ich sah das Rad mit der richtigen Grösse in den Geschäftsräumen der South British Trading Company, packte es - zur grossen Verwirrung der Angestellten - und rannte wieder weg". Er konnte das Rad gerade noch in den abfahrenden Zug werfen und sprang hintennach. Es zeigte sich, dass die Grösse stimmte, jedoch war das Loch viel zu klein für die ungewöhnlich grosse Nabe des Cadillac. Ein Eisen, zur Rotglut erhitzt im Cheminée eines nahegelegenen Farmhauses, diente zum Ausbrennen und Erweitern des Loches im Rad. Als auch noch Bennetts Mechaniker mit der reparierten Vorderachse und dem Lenkgestänge auftauchte, war die Freude vollkommen. Der Cadillac konnte die Tagesfahrt noch innerhalb der Zeitlimite beenden. Übrigens, das Rad blieb an diesem Auto bis am Ende von dessen Laufbahn.

Der Staub-Test

An einem schönen Morgen während des Thousand Miles Trials in England im September 1903 wurden die Autos einem "Staubaufwirbel-Test" unterworfen. Die Staubplage war ein beträchtliches Problem des Automobilisten geworden und war Ursache vieler unvorteilhafter Kommentare aus dem Publikum. Für den Test wurde Mehl gleichmässig über den Boden verteilt und jedes Auto musste mit hoher Geschwindigkeit darüber fahren. Die Jurymitglieder versuchten dann, Punkte zu verteilen je nach Grösse der verursachten Staubwolke. Die Resultate liessen keinen Schluss zu, ausser dass Fahrer und Vehikel mit Sicherheit dick eingestäubt wurden!

Der Standardisierungs-Test 1908

Um 1906 glaubten alle respektablen britischen Ingenieure, dass Dampf die einzig richtige Antriebsart für Autos sei. Wie konnte man nur einen Motor bauen, der "ein Feuer in einem



Zylinder entzündet, nur bei jedem vierten Hub Leistung erbringt, ein ganzes elektrisches System benötigt um die Ladung zu zünden und in seiner Art an eine Kreuzung zwischen Standuhr und Maschinengewehr erinnert". Bennett und die Vertreter französischer und deutscher Autos hatten es nicht leicht, das Misstrauen der Engländer gegenüber fremden überwinden. Produkten zu Zugegeben, Cadillacs kamen aus einem Land, wo etwas Ähnliches wie Englisch gesprochen wurde, imperialen und WO die guten alten Masseinheiten (meist) verwendet wurden. Aber die amerikanischen Produkte hatten einen schlechten Ruf. Alles Amerikanische wurde als schlecht gefertigt, billig und nicht dauerhaft betrachtet.

Bennett benützte jede Gelegenheit, diese Vorurteile zu durchbrechen. Er hatte ein Flair für Publizität, war geistreich im Gespräch und in Artikeln, konnte auch über sich selbst lachen und hatte einen guten Geschäftssinn. Ein ernstzunehmendes Argument blieb jedoch: ein britisches Auto konnte problemlos

für Reparaturen zur Fabrik zurückgebracht werden. Aber wie bekam man Ersatzteile für ein amerikanisches Auto, und wie konnte es repariert werden, wenn es in England kaum Mechaniker gab, die die nötigen Anpassungen machen konnten? Bennetts Antwort darauf war natürlich, dass keine "Anpassungen" nötig seien, da bei einem Cadillac alle Teile immer zusammenpassten. Die Ersatzteile aus seinem grossen Lager könnten von jedem Mechaniker oder jedem Cadillac-Besitzer mit einigen Mechanik-Kenntnissen eingebaut werden. Obwohl vollkommen wahr, traf diese Behauptung oft auf totalen Unglauben. Die amerikanische Methode der Herstellung von austauschbaren Ersatzteilen war in Europa praktisch unbekannt. Es gab zwar Pionierarbeiten auf diesem Gebiet in Frankreich und England, doch sie wurden nicht weiter verfolgt. Die allgemeine Ansicht war, dass Austauschbarkeit weder nötig noch praktikabel sei, wegen der hohen Investitionskosten für die automatisierte Fertigung.

Im Oktober 1907 diskutierte Bennett mit Journalisten des Wochenblattes "The Motor" die Idee eines öffentlichen Tests, der vom Royal Automobile Club überwacht werden sollte. Zuerst konnte der R.A.C. der Idee wenig abgewinnen, da die Expertenmeinung war, die nötigen Fertigungstoleranzen seien nicht praktikabel. Aber Bennett insistierte, und schliesslich beschloss der R.A.C., zwar immer noch skeptisch, aber wahrscheinlich mit dem schadenfreudigen Hintergedanken, diesen etwas zu forschen jungen Mann auf seinen Platz zu verweisen, einen Satz Regeln aufzustellen, diese den verschiedenen Herstellern zuzustellen und den Test zu überwachen. Als Anreiz wurde sogar angedeutet, dass das erfolgreiche Bestehen des Tests - so unwahrscheinlich dies auch erschien - den Hersteller für die Dewar Trophy qualifizieren könne. Die Dewar Trophy wurde 1904 institutionalisiert um den technischen Fortschritt zu fördern. Sie wurde von Sir Thomas Dewar gestiftet und war ein hübscher Pokal aus getriebenem und kunstvoll graviertem Silber, ca 70 cm gross und mit einem Fuss aus Ebenholz. Die Trophäe wurde jährlich für den wichtigsten Fortschritt in der Automobilindustrie verliehen und wurde als 'Nobelpreis' der automobilen Welt betrachtet.

Die vom R.A.C. ausgeschriebenen Regeln für den Standardisierungs-Test wurden als "dramatisch und sehr streng" beurteilt. Bennett akzeptierte sie sofort, sie waren ja seine eigene Herausforderung. Keiner der anderen Hersteller war jedoch bereit teilzunehmen.



Die drei für den Test ausgewählten Cadillacs

Am 29. Februar 1908 besuchte das technische Komitee des R.A.C. das Depot von Bennetts Anglo-American Motor Company und las aus acht soeben angelieferten neuen Cadillacs drei für den Test aus.

Die Autos wurden ca. 23 Meilen quer durch London zum gerade neu erbauten Autodrom Brooklands gefahren, und mussten dort, um zu zeigen, dass sie ordnungsgemäss und wie neu funktionierten, zehn Runden fahren, also weitere 27 Meilen. Dann wurden die Autos übers Wochenende eingeschlossen. Am folgenden Montag, den 2. März, begannen die

DRIVE-IN 3/0

Mechaniker unter Aufsicht des technischen Komitees des R.A.C. mit der Demontage. Die Mechaniker hatten keine anderen Werkzeuge als Schraubenschlüssel, Schraubenzieher, Hämmer und Zangen zur Verfügung. Alles andere war aus den Garagen entfernt worden, sogar die Nägel in den Wänden. Der R.A.C ging kein Risiko ein... Bis am Mittwoch waren alle drei Autos komplett zerlegt, alles was auseinandergenommen werden konnte, insgesamt 721 Teile von jedem Auto, war am Boden der Garage aufgehäuft. Nun wurde alles gründlich durchmischt, so dass eine Zuordnung zu den einzelnen Autos unmöglich war (ausser der anhand der Farbe zu identifizierenden Karrosserieteile). Dann wurden drei Haufen gebildet mit den Einzelteilen für je ein Auto. Zusätzlich wurden 89 Teile entfernt, darunter Kolben und Teile des Getriebes, welche aus dem Ersatzteillager ersetzt werden mussten.



Die Teile der demontierten Cadillacs

Am Donnerstag begannen die Mechaniker unter primitivsten Bedingungen und mit den gleichen wie beim Auseinandernehmen benützten simplen Werkzeugen mit dem Wiederaufbau der drei Autos. Die wachsamen R.A.C. Funktionäre stellten sicher, dass die Teile weder durch Feilen, Schmirgeln oder Auskratzen bearbeitet wurden, noch sonstige 'Anpassungen' gemacht wurden. Am Freitag war der erste Cadillac vollständig zusammengesetzt. Würde er anspringen und zufriedenstellend fahren? Viele der Zuschauer glaubten nicht, dass ein Auto, das in dieser 'bemerkenswerten Weise' zusammengebaut worden war, überhaupt laufen könnte. Nachdem Oel, Wasser und Benzin aufgefüllt waren, trat der Mechaniker vor das Auto, und tatsächlich, mit der ersten Drehung an der Kurbel sprang der Motor an und lief ruhig, perfekt und regelmässig. Ob die Zuschauer applaudierten, ist nicht überliefert, jedoch sagt man, dass die Leute von Cadillac so ruhig blieben, wie wenn das ein alltäglicher Vorgang gewesen wäre. Was allerdings ja auch der Fall war in der Cadillac-Fabrik. Die anderen zwei Autos waren bis am folgenden Dienstag wieder zusammengesetzt. Der eine sprang ebenfalls sofort an, der andere war etwas widerborstiger: es brauchte zwei Kurbelumdrehungen... Als letzte Prüfung machten sich am Mittwoch, den 11. März die drei Cadillacs auf eine 500-Meilen Fahrt mit Vollgas auf der neu erbauten Brooklands Beton-Rennstrecke. Alle drei beendeten die Fahrt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 34 Meilen pro Stunde (55 km/h), gleich wie vorher im Originalzustand. Der mittlere Verbrauch war 29.64 mpg (9.5 L/km), äusserst gut für mit Vollgas gefahrene Autos. Die Londoner Presse behandelte den Test als Ereignis der ersten Klasse mit detaillierten Berichten und vielen

Kommentaren. Damit erhielt Cadillac und generell die amerikanischen Autos 'einen Platz an der Sonne' in England, und noch 16 Jahre später schrieb Bennett, dass kaum eine Woche vergehe ohne dass er in irgend einer Weise an dieses historische Ereignis erinnert werde. Im Februar 1909 wurde Cadillac als erstem ausländischen Auto aufgrund dieses Standardisierungstests schliesslich die renommierte und begehrte Dewar Trophy verliehen

Die drei Cadillacs wurden übrigens neu lackiert (die Farben waren ja auch wild gemischt) und zwei davon normal verkauft. Der dritte wurde eingeschlossen und ohne Modifikation am 2000-Meilen Test des R.A.C. im Juni des gleichen Jahres erfolgreich eingesetzt. Doch dies ist eine andere Geschichte.

(Texte und Bilder aus: M.D. Hendry, 'Cadillac Standard of the World, The Complete History')

Die Menschen lassen sich heutzutage leicht in vier Gruppen einteilen: in die Reichen, die Schönen, die Gescheiten und die überwiegende Mehrheit.

E. Ferstl

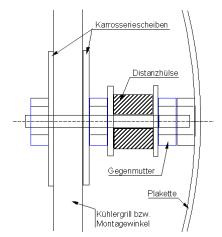
Montage der CCS-Plakette

Bei der Montage unserer schönen Club-Plakette gibt es eine Schwachstelle, die es zu beachten gilt. Die zur Befestigung vorgesehene Schraubenmutter ist mit Hartlot an der Plakette angebracht. Hartgelötete Verbindungen sind aber mechanisch nicht überragend fest, so dass bei Überbeanspruchung die Schraubenmutter losgerissen werden kann. Dies kann z.B. passieren, wenn man die Befestigungsschraube zu weit hineindreht. Sie drückt dann auf die Plakette und die Mutter wird abgerissen. Einigermassen gewiefte Bastler erkennen natürlich diese Gefahr und sichern die Befestigungsschraube mit einer Gegenmutter. Aber damit allein ist man noch nicht auf der sicheren Seite. Zieht man nun nämlich auf der Rückseite des Kühlergrills die Mutter zur Befestigung kräftig an, so dass die Plakette fest auf der Frontseite des Gitters aufsitzt und nicht mehr gedreht werden kann, wird wiederum ein starker Zug auf die Mutter an der Plakette ausgeübt, und sie kann sich lösen.

Abhilfe kann hier eine Distanzhülse zwischen Kühlergrill und der Gegenmutter an der

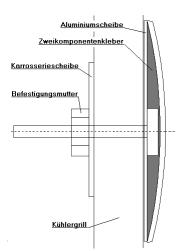
Plakette bringen (siehe Zeichnung rechts. Nicht masstabgerecht). Deren Länge kann so gewählt werden, dass die Plakette gerade auf dem Kühlergrill aufsitzt, aber kein Druck ausgeübt wird. Für die Montage braucht es dazu noch eine zweite grosse Unterlagsscheibe (Karrosseriescheibe) auf der Frontseite des Kühlergrills.

Was aber tun, wenn das Malheur (wie in meinem Fall) bereits passiert ist? Man kann natürlich bei unserem Kassier eine neue Plakette kaufen und die alte in der Vitrine ausstellen. Das ist aber recht teuer, und nicht jedermann hat eine Vitrine... Hat man aber etwas Bastelgeschick, und wenn man einen Oldtimer besitzt, ist das ja beinahe Voraussetzung, so muss man nicht verzweifeln.



Ich habe die Situation wie folgt gerettet: Aus einer ca. 1mm dicken Aluminiumplatte schnitt und feilte ich mir eine Scheibe so zu, dass sie genau auf die Rückseite der Plakette

passte. In der Mitte bohrt man ein Loch für die Befestigungsschraube, die dann vorläufig mit einer Schraubenmutter fixiert wird. Die Schraube muss so lang sein, dass sie bequem



auf der Rückseite des Kühlergrills mit einer Metallplatte oder Karrosseriescheibe Unterlage befestigt werden kann. Nun entfernt man mit einer Feile und Schleifpapier die kläglichen Überreste von Hartlot auf der Rückseite der Plakette und rauht die ganze Oberfläche gut auf. Damit die runde Aluminiumplatte bündig auf der Plakette aufliegt, muss eventuell noch der Schraubenkopf etwas abgefeilt werden. Nachdem Plakettenrückseite und Aluminiumplatte sauber, staub- und fettfrei gemacht wurden. können sie mit Zweikomponentenkleber, z.B. Araldit. aufeinandergeklebt werden. Dazu streicht man

die leicht gewölbte Plakettenrückseite grosszügig mit Kleber aus und setzt dann die Aluplatte zentrisch darauf. Der Raum zwischen Platte und Plakette sollte ganz mit Klebemasse ausgefüllt sein; ausgetretener überschüssiger Leim kann z.B. mit Küchenpapier abgewischt werden. Achtung: solange der Kleber noch nicht hart ist, "flutschen" die beiden Teile leicht auseinander, also vorher für eine gute Fixierung sorgen. Nach dem Aushärten die ggf. noch vorhandenen Leimresten mit einem Messer entfernen, und nun kann das gute Stück montiert werden.

Die Axt im Haus erspart das Argument.

E. Dittrich

Hätten Sie's gewusst?

Wie spricht man "Brougham" korrekt aus? Ein Blick in den Longmans Dictionary of Contemporary English bringt Klarheit:

brough am /'bru:m / a light closed carriage with four wheels, pulled by one horse and used in former times

Wenn Sie mit der angegebenen phonetischen Schreibweise nicht klarkommen: es sollte so ähnlich wie "bruham" tönen, wobei das "ha" fast verschluckt werden sollte. Alles klar?

Wer mal so ist, der bleibt auch so.

W. Busch

Inserate

Zu verkaufen

RARITÄT

Cadillac Eldorado Biarritz Convertible

1962 V8 6400 ccm

Rostfreier Original 1A-Zustand, weiss-rot Vollausstattung, alles elektrisch, Tempomat usw.

Ernsthafte Interessenten melden sich unter Tel. 08269-1014 ab 20h Tel. 08284-551 tagsüber

Preis Verhandlungssache, bitte um Gebot

Zu verkaufen:

Cadillac Seville 1977



mit Original-Speichenrädern eingelöst mit Wechselschild dem Meistbietenden

Rolf König Riedholz 6030 Ebikon Tel: 041 440 66 60

Der Mensch ist ein Gewohnheitstier, das heißt: er kann sich an alles gewöhnen!



