DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Cadillac Club of Switzerland

Ausgabe Nr. 2/04 (Juni 2004)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum	Seite 7	Der CCS in Zuchwil
Seite 2	Unser Titelbld Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort Eigene Veranstaltungen	Seite 8	1. Ausflug: Bechburg
		Seite 9	Sanftheit, Ruhe, Beschleunigung, Kraft
		Seite 12	Cadillac's V-16
Seite 3	Andere (fremde) Veranstaltungen	Seite 14	Clubartikel
Seite 4	Cadillac versucht Comeback in Europa	Rückseite:	Worth Its Price In Prestige, Inserat von 1954
Seite 6	20. Generalversammlung		

Vorstand

Präsident ars@strad.ch	Arion M. Scheifele, Bündtenstr. 15, 4419 Lupsingen Tel. P. 061 911 1624 Natel 079 646 0870	 G. 061 921 1929 Fax 061 921 1954
Vize-Präsident fredy.ursprung@gmx.ch	Fredy Ursprung, Gliserallee 87, 3902 Glis Tel. P. 027 923 8101 Natel 079 643 8192	 G. 027 922 7167 Fax 027 922 7200
Kassier emmanuel.faessler@ freesurf.ch	Emmanuel Fässler, Aadorferstr. 33, 8353 Elgg Tel. P 052 364 2973	 G. 01 801 9070 Fax 052 364 2973
Sekretär max.diener@gmx.ch	Max Diener, Räbacher 4, 8143 Stallikon Tel. P. 01 700 3022 Natel 079 441 4191	 G. 01 700 3018 Fax 01 700 2364
Beisitzer postmaster@cadillacclub.ch	Kurt Schellenberg, Binningerstr. 10, 4153 Reinach Tel. P. 061 712 1743	 G. 061 324 4858 Fax 061 324 6811

Impressum "DRIVE-IN":

Sekretariat CCS, Postfach 57, 8143 Stallikon
Tel. 01 700 30 18 Fax: 01 700 23 64
erscheint mehrmals jährlich in deutscher Sprache
Redaktion: Kurt Schellenberg, Binningerstr. 10, 4153 Reinach,
Tel. G. 061 324 4858, Fax: 061 324 68 11, Tel. P. 061 712 1743
postmaster@cadillacclub.ch

Internet: www.cadillacclub.ch

Der CCS ist Mitglied bei

"CLC" The Cadillac-LaSalle Club, Inc., POB 1916, Lenoir, NC 28645 (USA)

"**SDHM"** Schweiz. Dachverband für Historische Motorfahrzeuge, 5745 Safenwil

"FAAS" Föderation Amerikaner Autoclubs Schweiz, 6280 Hochdorf

Ist Ihnen auch schon mal aufgefallen, daß man im Straßenverkehr immer einen vor sich hat, der spazierenfährt, und hinter sich einen verhinderten Rennfahrer?

Unser Titelbild

Cadillac V16 4375 Imperial Limousine (1930)

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

D'Aurelio Radames, 6340 Baar	Calais Coupé 1968, Fleetwood Brougham 1980
Graf Martin, 8957 Spreitenbach	Fleetwood Brougham 1986
Honold Marianne, 8127 Forch	Passivmitglied

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Die Generalversammlung und die erste Ausfahrt unseres Clubs sind schon vorbei. Die Bilder in den beiden Kurzberichten dazu machen vielleicht die, welche nicht dabei waren, gluschtig darauf, eventuell das nächste Mal mitzukommen. Gelegenheit gibts bald, denn unser zweiter Ausflug steht unmittelbar bevor. Chinesisch essen und dann eine Dampffahrt im Luxuswaggon, das ist mal etwas anderes, und ich freue mich schon darauf. Für unser Internationales Jubiläumstreffen im September laufen die Vorbereitungen nun schon auf Hochtouren. Sie können Detailinformationen auf unserer Web-Site ansehen, oder Sie melden sich am Besten gerade bei unserem Sekretär an.
In diesem Heft habe ich mich etwas mit der Ära der V16-Modelle von Cadillac in den Dreissiger Jahren befasst. Für die damalige Zeit war ein 16-Zylinder Motor eine technische Meisterleistung, und die 175 PS, die er generierte, waren vor dem zweiten Weltkrieg für ein in Serie gefertigtes Auto sehr beachtlich. Aber der Kontrast zwischen absolutem, verschwenderischem Luxus und der Weltwirtschaftskrise mit Arbeitslosigkeit und Elend könnte grösser nicht sein.

Ihr Drive-In Redaktor
Kurt Schellenberg

Eigene Veranstaltungen

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
19.9.04	vierter Ausflug des CCS
4.12.04	Chlaushock, Rest. Ochsen Lützelflüh

Mit dem Aberglauben ist es auch so eine Sache. Ich habe noch keinen Menschen getroffen, der sein 13. Monatsgehalt zurückgegeben hat.

Fritz Muliar

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

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	

Gegen Zielsetzungen ist nichts einzuwenden, sofern man sich dadurch nicht von interessanten Umwegen abhalten lässt.

Mark Twain

Die amerikanische Luxusmarke Cadillac versucht in Europa mit dem Roadster XLR einen Neustart. Im Vordergrund steht die Imagebildung. Im Herbst soll bereits die zweite Neuheit, der SRX, ein luxuriöses Sport Utility Vehicle (SUV), folgen. Den Vertrieb in Europa haben die Amerikaner der niederländischen Kroymans-Gruppe übertragen. Dieses Unternehmen, das unter anderem im Teilehandel tätig ist, arbeitet mit rund 200 Händlern im EU-Raum und mit 12 in der Schweiz zusammen.

Die Luxusmarke von General Motors hat eine völlig neue Modellreihe entwickelt. Zu ihr gehören neben dem Roadster XLR die bereits erhältliche Limousine CTS mit deutlich kompakteren Massen, als man es bisher von Autos aus Detroit gewohnt war. Abgerundet wird die Reihe vorerst durch den SRX, einen Grosskombi mit sechs Sitzen, der ins Segment der so genannten Sport Utility Vehicles (SUV) gehört. Der SRX wird voraussichtlich ab Herbst in Europa erhältlich sein.

In Vorbereitung ist sodann eine Limousine (Typenbezeichnung STS) mit wahrlich US-Abmessungen. Sie ersetzt in den USA den Seville und in Europa die aktuelle Version des STS. Ihre Markteinführung ist für 2005 geplant. Ausserdem beschäftigen sich die Entwicklungsingenieure mit einem Modell, das noch unter dem CTS rangiert und auf einer Saab-9-3-Plattform aufgebaut sein wird, wenn es denn je dazu kommt. Cadillac möchte mit diesem Modell dann in das Kompaktsegment der Premiummarken Mercedes, BMW und Audi vordringen, die in dem Fahrzeugbereich mit der C-Klasse, der 3er-Reihe und dem A4 vertreten sind. Ton Van Soest, Chief Operating Officer (CEO) der Kroymans-Gruppe, schätzt das Potenzial für ein solches Fahrzeug in Europa als besonders gross ein, was Cadillac seiner Meinung nach völlig neue Perspektiven eröffnen würde.

Das Vertriebsnetz

Cadillac hat lange nach einem Importeur für Europa gesucht. Beworben hat sich auch die Emil Frey-Gruppe aus der Schweiz. Den Zuschlag für den Vertrieb auf dem europäischen Markt hat schliesslich die Kroymans-Gruppe erhalten. Sie hat mit den meisten bisherigen Cadillac- und Chevrolet-Vertretern, die auf eigene Rechnung arbeiteten und die Fahrzeuge direkt aus den USA bezogen haben, neue Verträge abgeschlossen. In der Schweiz sollen bis heute zwölf Firmen bei den Niederländern unterschrieben haben. Das Händlernetz wird im EU-Raum (einschliesslich der Schweiz) zwischen 140 und 200 Stützpunkte umfassen. Dazu zählen dann auch rund 25 Cadillac Experience Centers, die Kroymans selbst betreiben will. Eines ist in Zürich geplant. Der Baubeginn ist auf 2005 angesetzt.

Die Pläne Kroymans, nicht nur als Lieferant, sondern auch als Händler aufzutreten, sind bereits auf Kritik gestossen. Die bisherigen Cadillac- und Chevrolet-Händler (Kroymans verhandelt mit General Motors gegenwärtig noch über ein Chevrolet-Mandat für Europa) sehen sich mit den Niederländern als Händler und Besitzer der Cadillac Experience Centers einer Konkurrenz ausgesetzt, die ihre erheblichen Investitionen für eine Markenvertretung gefährdet. Ausserdem halten Experten die Absatzziele für zu hoch angesetzt. Kroymans plant, noch dieses Jahr 7000 Cadillac-Modelle der verschiedensten Klassen in Europa abzusetzen, davon 1700 in Deutschland und über 500 in der Schweiz. Für 2005 ist ein Absatzzuwachs von 15 Prozent geplant und im Jahr 2010 will Kroymans 20'000 Cadillac-Modelle absetzen.

Mit dem XLR zu neuen Ufern

Fünf Jahre lagen zwischen der Präsentation als Concept Car und der Markteinführung in Europa. Als Evoq startete die Cadillac-Studie im Januar 1999 auf der Detroit Motor Show, seit letztem Herbst wird das Modell als Cadillac XLR in den USA verkauft, und jetzt kommt der Wagen nach Europa. Dieser Cadillac hat in zweifacher Hinsicht Aufsehen erregt: Noch nie hatten die Amerikaner einen sportlichen Roadster produziert, noch dazu mit faltbarem Stahldach. Zudem provozierte (und provoziert heute noch) das mutige Design mit seinen scharfen Ecken und Kanten. Zwar wurde die Serienversion gegenüber der Studie etwas entschärft, doch die Grundzüge der Karosserie sind geblieben. So erinnert sie heute noch an die Militärtechnologie der Stealth-Bomber.

Die Strategie mit dem Cadillac XLR ist vor allem auf Image-Bildung ange-

legt. Denn die zu General Motors gehörende Luxusmarke benötigt dringend ein neues Bild in der Öffentlichkeit - das alte ist ziemlich angestaubt. Stand Cadillac einst für technischen Fortschritt, waren die Armerikaner in den letzten Jahrzehnten in erster Linie dafür bekannt, "Altherren Autos» zu bauen. Ausserdem, so formulieren es Marketingexperten sarkastisch, sterben Cadillac die Kunden weg. Ihr Durchschnittsalter liegt deutlich über 60 Jahren, die Käufer der Konkurrenz sind im Schnitt 10 bis 15 Jahre jünger.
Um eine jüngere, aber finanziell potente Kundschaft anzuziehen, wurde eine völlig neue Modellreihe entwickelt und die Verkaufsaktivitäten für Europa der holländischen Firma Kroymans Corporation übergeben. Das nötige Kleingeld allerdings müssen Käufer auf jeden Fall mitbringen, kostet doch der XLR 139'500 Franken (alles inklusive).
Das Roadster/Coupé hinterliess bei ersten Fahrversuchen einen ausgesprochen guten Eindruck. Vor allem was das Fahrwerk betrifft, haben die Ingenieure ausgezeichnete Arbeit geleistet. Ein stufenlos verstellbares Dämpfersystem (Magnetic Ride Control) passt sich in Sekundenbruchteilen den Strassenverhältnissen sowie der Fahrweise an, und das Stabilitätsprogramm «StabiliTrak» greift dann korrigierend ein, wenn sich der Wagen im Grenzbereich bewegt. Keine Wünsche offen lässt sodann das V8-Northstar-Triebwerk. Es jagt den 1653 kg schweren Wagen in 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h. Als Kraftübertragung kommt ein 5-Stufen-Automat zum Einsatz, während die Konkurrenz bereits 6- oder gar 7-Stufen-Automaten verwendet. In diesem Punkt hinken die Amerikaner doch noch etwas hinterher. Hochmodern sind dagegen das Head-Up-Display, das dem Fahrer wichtige Daten auf die Frontscheibe einblendet, sowie die Abstandsüberwachung per Radar.
Cadillac will dieses Jahr in Europa noch 200 XLR verkaufen Wie gesagt, Imagebildung, nicht Volumen steht im Vordergrund. Mit seinem Preis reiht sich das US-Modell zwischen dem BMW 6er (Coupe und Cabriolet) sowie dem Mercedes SL 500 ein, der ebenfalls über ein faltbares Stahldach verfügt. Und für einmal sind die Amerikaner im Segment der Luxussportwagen schneller als eine andere deutsche Marke: Audi entwickelt noch ein solches Modell.

mr

Technische Daten / Preis

Motor	V8 Northstar
Zylinderzahl/Bauart/Anzahl Ventile	8 / V-Form / 32
Hubraum [cm3]	4565
Bohrung/Hub [mm]	93 / 84
Verdichtungsverhältnis	10.5 : 1
Maximale Leistung [kW bei 1/min]	240 / 6400
Max. Drehmoment [Nm bei 1/min]	420 / 4400
Beschleunigung	0-100 km/h 5.9 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Treibstoffverbrauch ges. [L/100 km]	13.2
Antrieb	auf Hinterräder
Getriebe Hydra-Matic 5L50-E	
elektr gesteuert, Wandlerüberbrückungskupplung	
Länge/Breite/Höhe [mm]	4513 / 1836 / 1580
Radstand/Spurbreite v/h [mm]	2685 / 1580 / 1580
Leergewicht [kg]	1653
Gepäckraum-Ladevolumen [L]	328 / 125
[Dach geschlossen / offen]	
Tankinhalt [L]	68
Preis	139'500 sFr

Auch im Bereich Sport Utility Vehicles (SUV) hat Cadillac mit dem SRX eine neue Formensprache gefunden

20. Generalversammlung

Auch diesmal war die Generalversammlung alles andere als trocken, sondern ein fröhlicher sozialer Anlass.

Familie Meyer versorgte uns wieder mit einem köstlichen Buffet,

das, wie immer künstlerisch arrangiert, alle Wünsche befriedigte

Da konnte sich der Vorstand entspannt zurücklehnen und den offiziellen Teil speditiv durchführen.
(Der Kassier fehlt leider auf den Bildern hier, wahrscheinlich zählte er gerade die Einnahmen vom erfolgreichen Clubartikelverkauf)

Der CCS am 22. American Live, Zuchwil, 2.Mai 2004

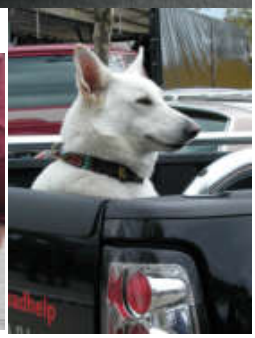
Ganze 5 Autos umfasste die offizielle Delegation des CCS, die sich bei schönstem und sommerlich heissem Wetter in Zuchwil einfand.

Wir liessen uns nicht verdriessen und feierten vorerst einmal das Début von Bruno's neuer Lady, einem prächtigen 64er Sedan.

Dann gings auf zum eifrigen Verteilen von Flugblättern für unser Jubiläumstreffen. Es waren doch erstaunlich viele Cadillacs da, darunter auch CCS-Mitglieder und einige Raritäten, wie dieser sehr schöne 39er LaSalle,

und Roger's 57er Eldorado Brougham

Der kurze Regenschauer konnte uns die Laune nicht verderben



1. Ausfahrt: Bechburg – Restaurant St. Urs

Von unten sieht die Bechburg recht abweisend aus, aber nach der engen und steilen Anfahrt trafen wir uns alle auf dem Platz hinter der Burg.

Der Aufstieg zur Burg musste auch noch verdient werden, aber dann genossen wir auf der Terrasse den Kaffee und die prächtige Aussicht

Gestärkt machten wir uns auf zur Fahrt durch die schöne Aare-Landschaft und landeten schliesslich im Wirtshaus Urs, wo wir zum Apéro erwartet wurden

Der Rosé war ausgezeichnet (die Fahrer hatten natürlich Orangensaft) und beim nachfolgenden Mittagessen konnte ausgiebeig gklatscht, Erfahrungen ausgetauscht, gefachsimpelt oder einfach gemütlich geplaudert werden.

Sanftheit, Ruhe, Beschleunigung, Kraft

Aus: “Smoothness, silence, acceleration and hill-climbing ability”, von Bill Artzberger, in Standard Catalog of Cadillac 1903-1990, p.41, Krause Publications 1995.

Die “wilden Zwanzigerjahre”, wir haben den Ausdruck oft gehört. Warum erinnert man sich in der amerikanischen Geschichte besonders an dieses Jahrzehnt?
Es war eine Dekade des Wohlstands, von rasanter wirtschaftlicher Entwicklung, Börsenspekulation, Prohibition, von Gangstern und organisiertem Verbrechen.
Der Aktienmarkt explodierte in einem Mass, dass beinahe alle daran teilhatten, vom einfachen Arbeiter mit niedrigstem Einkommen bis zum respektierten Bankier. In den Zwanzigern wurden mehr Millionäre pro Einwohner registriert als in jeder anderen Periode.
Reichtum, Kauf auf Abzahlung und neue Überlandstrassen, zusammen mit der fortschreitenden Automobiltechnologie, liessen zwischen 1920 und 1929 die Zahl der Automobile von 7.3 auf 19.7 Millionen ansteigen. Die Autoherstellung wurde zu einem wichtigen Faktor, sie beschäftigte mehr als 2 Millionen Arbeiter und jeder fünfte Arbeitsplatz in Amerika war direkt oder indirekt mit der Autoindustrie verbunden.
Die reichsten Amerikaner wünschten die besten und luxuriösesten Autos und konnten sie sich auch leisten. In der Hoffnung, vom amerikanischen Reichtum zu profitieren, schickte Europa seine eindrücklichsten und verschwenderisch ausgestatteten Autos nach Amerika, unter anderen also Rolls-Royce, Mercedes-Benz, Hispano-Suiza, Isotta-Fraschini und Minerva.
Der Cadillac hatte wohl Anerkennung als prestigeträchtiges Luxusauto gewonnen, doch fiel er um 1925 gegenüber Packard zurück. Packard, ein Luxusfahrzeug der höchsten Klasse, hatte seinen Twin-Six (V-12) Motor schon um 1916 eingeführt. Der ausgezeichnete Ruf des sehr respektablen V-8, den Cadillac weiter produzierte, genügte nicht mehr, um weiter Erster bei den Verkaufszahlen von Luxusautomobilen zu bleiben.
Dann überraschte Packard die Auto-Welt 1921 mit der Einführung eines 6-Zylinder Motors und eines Autos, das 20% weniger als ein Cadillac kostete. Sein Anteil an den Packard-Verkäufen betrug 70% in den Jahren 1925 und 1926. Der Cadillac V-8 verkaufte sich immer noch fünfmal besser als Packards Reihen-Achtzylinder, aber Larry Fisher, der neue General Manager bei Cadillac, hatte andere Pläne!
Er erinnerte sich an das Aufsehen und die Sensation, als Packard Motor Car ihren Twin-Six präsentierten. Nun war Cadillac an der Reihe…. Aber mit einem V-16!
Aber warum gerade 16 Zylinder? War es nur

1930/31
Roadster V16

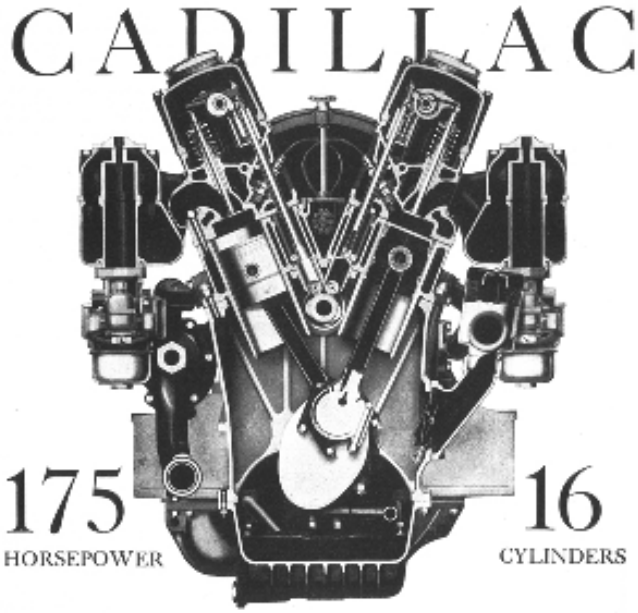
eine Frage der grösseren Anzahl gegenüber anderen Autos? Nicht exakt.
Ingenieure versuchten damals, wie auch heute, immer die gleichen Ziele zu erreichen bei der Konstruktion eines neuen Motors. Die Kriterien waren sanfter, ruhiger Lauf, Beschleunigung und Kraft auf steilen Strecken.
Ein sanfter und ruhiger Lauf konnte nur mit mehreren Zylindern erreicht werden. Die Zahl 16 wurde gewählt, weil dies einen Kraftimpuls pro Achtelumdrehung der Kurbelwelle ergab. Es ist auch allgemein bekannt, dass die Schlagkräfte der Explosion mit dem Zylinderinhalt zunehmen. Kleinere Zylinder reduzieren sowohl hörbaren Lärm als auch Vibrationen. Kleinere und daher leichtere Kolben reduzieren auch die hin- und herbewegte Masse. Auch ohne eine Dissertation über Prinzipien der Autokonstruktion schreiben zu wollen, ist es einleuchtend, dass dies für einen V-16 Motor grösstenteils zutrifft.
Bis dahin hatte noch nie jemand einen V-16 Motor in Serienproduktion hergestellt. Ettore Bugatti entwarf 1915 einen "U-16", der aus zwei nebeneinander montierten Reihen-8-Zylinder Motoren bestand. Jeder hatte seine eigene Kurbelwelle, und die Kraft wurde mit einem Getriebe auf eine gemeinsame Welle übertragen. Er traf mit dem U.S. Air Corps eine Vereinbarung, die ihnen erlaubte, das Aggregat zu verbessern und in einem Flugzeug im ersten Weltkrieg einzusetzen. Es sollten 2000 Stück von der Duesenberg Co. in Amerika gebaut werden. Charles B. King, ein Ingenieur von Duesenberg, wurde beauftragt, die Entwicklung des U-16 zu betreuen. Er verbrachte soviel Zeit mit Verbesserungen, dass der Krieg beinahe beendet war, als die Produktion begann. Nur 11 dieser Bugatti-King Motoren wurden je gebaut.
Vielleicht war es diese 16-Zylinder Maschine, die Larry Fisher inspirierte und zum zündenden Funken wurde, der zur Geburt des Cadillac V-16 führte.
Zu der neuen V-16 Konstruktion trug auch das Wissen von Howard C. Marmon bei, der am Bugatti U-16 mitgearbeitet hatte. Owen Nacker war ein intelligenter Cadillac Ingenieur, der zum V-16 Programm gehörte, und beide waren Freunde, die das Konzept reizte und die es oft miteinander diskutierten.
Der neu entwickelte Motor hatte ein separates Kurbelwellengehäuse aus Aluminium. Zwei Achtzylinder-Blöcke aus Nickel-Gusseisen waren im Winkel von 45° daran angeschraubt. Die Kurbelwelle hatte fünf Hauptlager und vier

Warum entschloss sich Cadillac in der tiefsten Depression und in Anbetracht der verschwindenden Käuferschicht für ihre V-16, einen neuen V-16 Motor zu bauen?

Die plausibelste Antwort kreist um das magische Wort "Prestige". Cadillac entwickelte sich, und die Ankündigung eines neuen V-16, fortschrittlicher und leistungsfähiger als sein Vorgänger, musste hübsche Dividenden in diesem Bereich bringen.
Die Bedeutung der Rolle der V-16 in Cadillac's Aufstieg sowohl zur Vorherrschaft unter den amerikanischen Automobilmarken, als auch zu einem der besten Autos der Welt unabhängig vom Preis, kann nicht überbetont werden. Obwohl Cadillac die Verkaufszahlen von Packard bis nach dem zweiten Weltkrieg nicht einholte, zeigt ein schneller Blick auf das Verhalten der beiden Firmen während der Depression, wie wertvoll der V-16 als Marktinstrument war. Während Cadillacs Status als Super-Luxus-Auto in den Dreissigerjahren ruckweise und in Sprüngen wuchs, erlitt Packards Image einen, wie sich später zeigte, irreparablen Schaden durch die Einführung eines Sechszylinder-Autos mit dem Packard-Zeichen. Die auseinanderstrebenden Wege, die Cadillac und Packard in diesen schwierigen Zeiten verfolgten, zeigen, dass der Satz "was du säst, wirst du ernten" über seine ursprüngliche Meinung hinaus Bedeutung hat. Sicher ist es korrekt zu sagen, dass von allen grossen amerikanischen Luxus-Autos allein Cadillac mit ungetrübter Reputation bezüglich Integrität und Qualität aus dem wirtschaftlichen Horror der grossen Depression herauskam. Daher war Cadillac nach dem zweiten Weltkrieg in der stärksten Position um die Dominanz im Feld der amerikanischen Luxusautos zu behalten.
1954 erschien ein Cadillac-Inserat mit dem Titel "Cadillac: Seinen Preis wert in Prestige" *(siehe hintere Umschlagseite)*. So weit es seine Rolle in der Geschichte Cadillacs betrifft, kann das Gleiche vom V-16 gesagt werden.

Ausschnitt aus: "Cadillac V16: Worth its weight in prestige", von Robert C. Ackerson. In Standard Catalog of Cadillac 1903-1990, p.41, Krause Publications 1995.

Ausgleichs-Gegengewichte. Bohrung und Hub waren 3 und 4 in (7.62 x 10.16 cm), was ein Volumen von 452 cui (7.4 L) ergab. Die Leistung wurde mit 175-195 PS angegeben.
Der Motor hatte obenliegende Ventile. Wie von der Kombination von zwei so herausragenden Ingenieuren nicht anders zu erwarten, wurde ein raffiniertes System zur automatischen Justierung der Ventile entwickelt. Dies wurde durch einen Exzenter an der Nockenwelle erreicht, der das Ventilspiel zwischen kaltem und heissem Motor korrigierte und gleichzeitig eventuelle Abnützung kompensierte.
Der erste öffentliche Auftritt des 16-Zylinder Cadillac war für den Herbst 1929 vorgesehen. Der Zeitpunkt hätte nicht schlechter gewählt werden können. Der Börsenzusammenbruch vernichtete Millionen von Dollars an Aktien, und das Zielpublikum für den V-16 verschwand beinahe über Nacht.
Obwohl die Zukunft trübe aussah, wurde der V-16 am 10. Dezember 1929 eingeführt. Er wurde sofort das automobile Statussymbol Nummer 1 der Welt.
Es wurden 2887 V-16 verkauft im Jahre 1930, doch die grosse Depression verlangte weiterhin ihren Zoll. Sogar die relativ Wenigen, die sich einen V-16 hätten leisten können, beschlossen einen weniger auffälligen Wagen zu wählen. Die Produktion fiel 1931 auf 750 Stück und nahm weiter ab bis 1937. In sieben Jahren wurden nicht mehr als 3878 V-16 hergestellt, wobei die Zahlen je nach Quelle unterschiedlich sind.
Man würde annehmen, dass diese bedrückende Erfahrung für die Cadillac-Division von GM genug gewesen wäre. Aber während die Verkaufszahlen des V-16 fielen, wurde ein neuer Flathead V-16 Motor entwickelt. Der neue Motor bestand aus nur 1627 Teilen, beinahe halb so viel wie die Motoren der ersten Serie. Bei gleich hoher Qualität und verbesserter Leistung war die Produktion wesentlich günstiger.
Für den neuen V-16 Motor wurde für den Motorblock die modernste damals verfügbare Gusstechnik verwendet, um ihn stärker und gleichzeitig leichter zu machen. Es war ein 135° Motor mit 3¼ in (8.32 cm) Bohrung und Hub mit 431 cui (7.23 L) Volumen und war ca. 120 Kg leichter als sein Vorgänger.
Wiederum wurde er zu einem höchst ungünstigen Zeitpunkt eingeführt. Obwohl die Depression zeitweise Zeichen der Erholung zeigte, verschärfte sie sich nochmals deutlich im Herbst 1937. Dennoch wurde der neue V-16 lanciert.
Nur die wenigen übrig gebliebenen Reichen konnten sich den wiederbelebten V-16 leisten. Die Käufer waren Filmstars, wenige "Überlebende" der Depression und einige ausländische Würdenträger. 1938 wurden 311 verkauft, 1939 noch 136 und 1940 nur noch 51 Stück.



Der 'Overhead' V-16

Cadillac's V-16

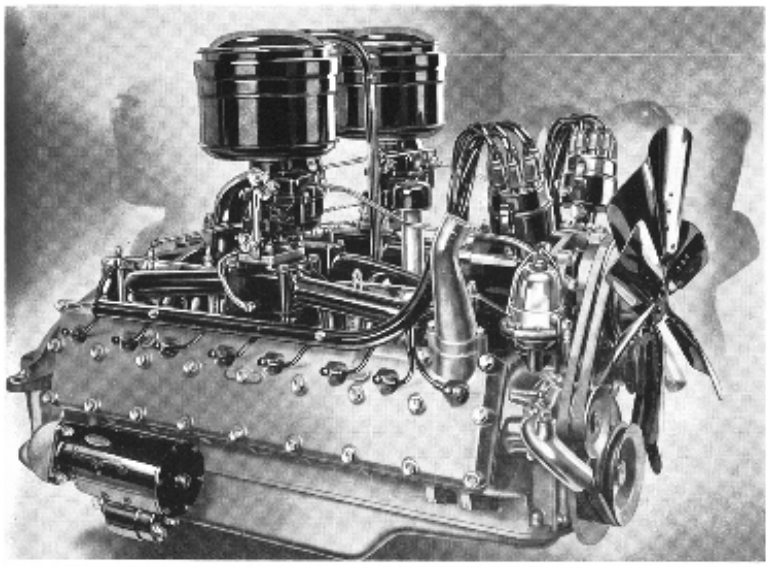
Der V-16 war hauptsächlich das Kind zweier Männer – L.P. Fisher, der die Idee eines 16-Zylinder Superautos liebte und sich nicht darum scherte, was es kosten würde, und Owen Nacker, Cadillacs grossartiger Motor-Konstrukteur der klassischen Periode, ein wenig bekannter aber brillanter Ingenieur und Mathematiker, der fasziniert war von der Herausforderung einen solchen Motor zu konstruieren, und für den nur absolute Perfektion gut genug war.

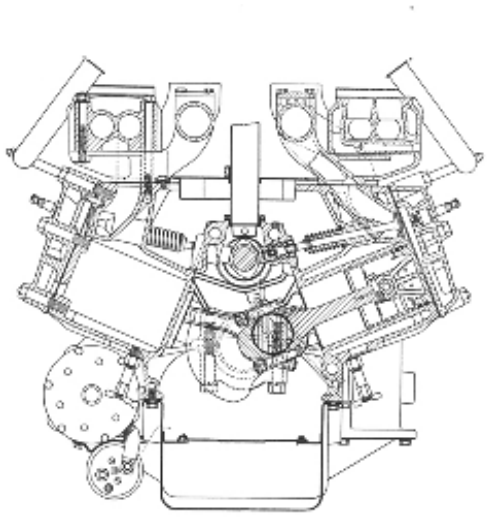
Das Resultat war ein Automobil, das für alle Zeiten als einer der grössten Klassiker gelten wird, ein Nostalgie-Traum für alte und junge Autoliebhaber, deren erste Reaktion immer ist: "SECHZEHN Zylinder?". Aus den vielen, die heutigen Enthusiasten faszinierenden Aspekten dieses Automobils ragt einer hervor, der den Herstellern in der damaligen Zeit kaum aufgefallen sein dürfte. Die Besitzer lieben nicht nur das Bewusstsein und die Ansicht von 16 Zylindern, sie lieben den Ton! Viele bevorzugen heute eine geradlinige Auspuffanlage, mit möglichst nur einer Andeutung von Schalldämpfer. Der volle Effekt dieser Konstruktion zeigt sich am Besten in einem Tunnel, einer Unterführung oder entlang einer Mauer, wo der Gesang von 16 seidigen Zylindern und 175 aus dem Endrohr drängenden PS zurückgeworfen werden. Ein wahrhaft erinnerungswürdiges Autofahr-Erlebnis!

Die V-8 von 1937-1948 und die V-16 von 1938-1940 waren besser konstruiert als alle vorherigen Cadillacs und sind das erneute Interesse heutzutage mehr als wert. Da Herstelllung von Hand und manuelle Endbearbeitung durch modernere Techniken ersetzt wurden, wurden sie während vielen Jahren gering geschätzt, oft durch Leute mit wenig Kenntnissen über diese Autos. Kritik kam oft auch von Liebhabern von Riesenflächen polierten Aluminiums und mindestens vier obenliegenden Nockenwellen pro Zylinderreihe. Die Behauptung zum Beispiel, dass die älteren V-16 viel bessere Autos wären, ist bei logischer Analyse eine vollständige Umkehrung der Tatsachen.

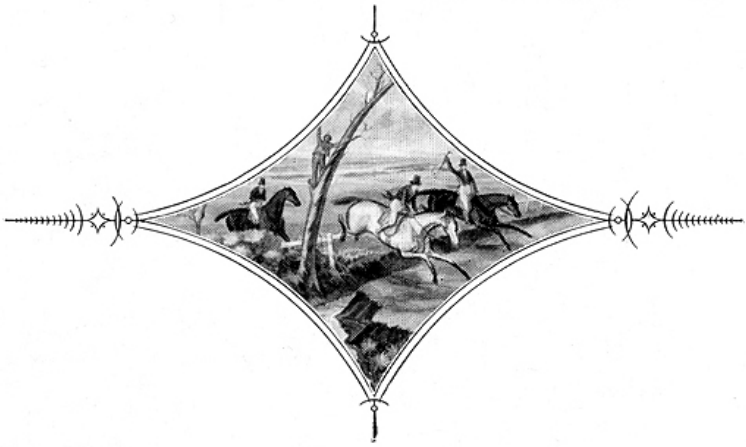
Bei ungefähr gleicher Leistung ist der 'Flathead' 16 Motor etwa 115 Kg leichter als der ältere 'Overhead'. Mit der einzigen Ausnahme der oberflächlichen Verbesserungen des Aussehens wegen, und des diskutablen Aspekts von Formgebung (der es naturgemäss erschwert, zwei völlig verschiedene Konzepte und Perioden zu vergleichen), war der Flathead 16 ohne Zweifel das bessere Auto. Dies trifft im speziellen auf die Dynamik zu – Leistung, Handhabung, Lenkung und Fahreigenschaften. Und wenn man schliesslich berücksichtigt, dass beide Motoren vom gleichen Mann – Owen Nacker - konstruiert wurden, und dass der eine acht Jahre nach dem anderen gebaut wurde, kann eine Verbesserung nur in der Natur der Dinge liegen.

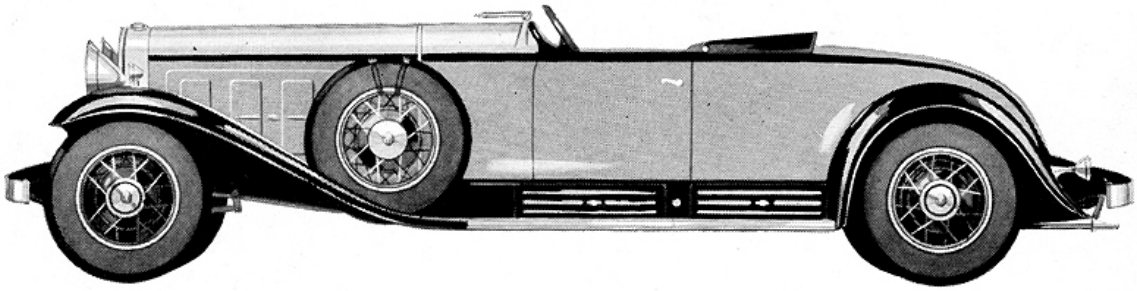
Auszug aus: "V-16 still turns them on today", von Maurice Hendry, in Standard Catalog of Cadillac 1903-1990, p.49, Krause Publications 1995.





Der 135° V-16 von 1938





SIXTEEN CYLINDERS

The Cadillac sixteen-cylinder engine goes far beyond the contemporary conception of brilliant performance. It multiplies power and subdivides it into a continuous flow . . . constantly at full-volume efficiency . . . flexible . . . instantly responsive. This, plus complete individuality in styling, is — in brief — the story of the "V-16"

CADILLAC MOTOR CAR COMPANY DIVISION OF GENERAL MOTORS

Club-Artikel

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.

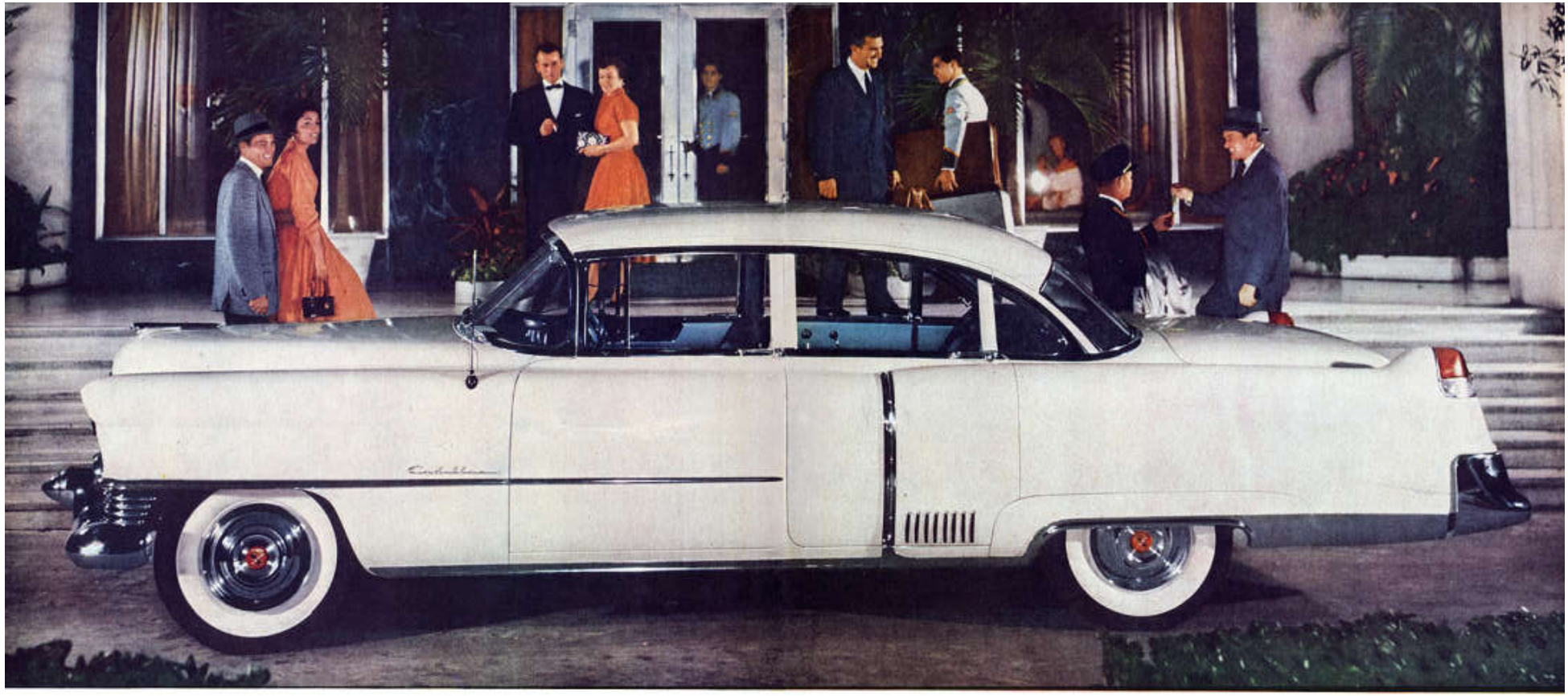
Es gibt sie solange der Vorrat reicht, am besten sichern Sie sich gleich je ein Set für Sie + Ihn bei unserem Kassier, E. Fässler.

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.-)

Wie man H E U T E Kinder aufklärt...
Papa, wie bin ich auf die Welt gekommen?
Na gut mein Sohn, irgendwann hätten wir dieses Gespräch führen müssen, also hör gut zu:
Der Papa hat die Mama in einem "Chatroom" kennengelernt. Später haben der Papa und die Mama sich in einem "Cyber Café" getroffen und auf der Toilette hat die Mama ein paar "Downloads" von Papas "Memory Stick" machen wollen. Als der Papa dann fertig für das "Uploaden" war, merkten wir plötzlich dass wir keine "Firewall" installiert hatten. Leider war es schon zu spät um "Cancel" zu drücken und neun Monate später warst Du dann da.



Worth Its Price in PRESTIGE!

If a motorist wanted to make the move to Cadillac solely for the car's prestige—he would most certainly be justified in doing so. For the Cadillac car has never stood so high in public esteem as it does today—and the rewards which grow out of this unprecedented acceptance comprise the rarest and greatest satisfactions in all motordom.

There is, for instance, *the inescapable feeling of pride* that comes with ownership of so distinguished and beloved a possession. And it is not just pride in the narrow sense of the word. It is, rather, a *sense of well-being* that comes from having reached a point of achievement where you can enjoy one of the world's most sought-after manufactured products . . . and *a marvelous feeling of confidence and self-esteem* that is found in the respect and admiration universally accorded the owner of a Cadillac car. Those who presently enjoy these unique Cadillac virtues will tell you that they are, in themselves, worth the car's whole purchase price.

Of course, most motorists would hesitate to take such a step purely for their personal edification. But in Cadillac's case, this wonderful prestige is actually a "bonus", so to speak—an extra dividend that comes with every Cadillac car, in addition to its breath-taking new styling, its magnificent performance, its superlative luxury and its remarkable dependability and economy.

Have you seen and driven the 1954 Cadillac? If you haven't, then you've a truly wonderful adventure awaiting you—and one that you should postpone no longer. We will be most happy to arrange a personal inspection and demonstration at any time you find convenient.

YOUR CADILLAC DEALER

Cadillac