DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Cadillac Club of Switzerland

Ausgabe Nr. 4/04 (November 2004)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum	Seite 6	Cadillac SRX: Jagdwagen
Seite 2	Unser Titelbild Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort Veranstaltungen	Seite 8	20 Jahre CCS: Bericht vom internationalen Treffen in Cham
		Seite 12	4. Ausfahrt: Aegerisee - Wägitalersee
Seite 3	Protectis: Die Anti-Plattfuss-Formel	Seite 14	Cadillac SRX: Gross, kräftig und luxuriös
Seite 4	Der neue Cadillac SRX in der Presse: Ein Cadillac, der auch fürs Gelände taugt	Seite 17	Cadillac SRX: Für die amerikanischen Momente
		Rückseite:	1968 Coupe DeVille

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@ hispeed.ch	Emmanuel Fässler, Aadorferstr. 33, 8353 Elgg Tel. P 052 364 2973	 G. 01 801 9070 Fax 052 364 2973
Sekretär max.diener@gmx.ch	Max Diener, Räbacher 4, 8143 Stallikon Tel. P. 01 700 3022 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

Enttäuscht vom Affen, schuf Gott den Menschen. Danach verzichtete er auf weitere Experimente.
Mark Twain

Unser Titelbild

Der perfekt restaurierte 1926er Cadillac unseres Mitglieds Fidel Maissen.

Neue Mitglieder

Bis Redaktionsschluss waren die aktuellsten Informationen leider noch nicht verfügbar. Selbstverständlich wird die vollständige Liste im nächsten DRIVE-IN (Februar 2005) publiziert.

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Der Herbst hat sich schon mächtig gemeldet, vorbei sind die goldenen Tage des Spätsommers, an denen man noch offen fahren konnte, wie an der letzten Ausfahrt ins Wägital. Bildberichte über diesen Ausflug und natürlich über das Jubiläumsfest in Cham mit internationalem Treffen finden Sie in dieser Ausgabe. Das zweitägige Treffen in Cham war ein voller Erfolg mit erfreulich hoher Teilnehmerzahl. Auch am leider etwas regnerischen Sonntag war das Interesse gross, und der Platz am Zugersee war dicht gepackt mit Cadillacs aller Jahrgänge.

Doch auch wenn wir den Cadillac nun in den Winterschlaf schicken, freuen wir uns nun auf die bevorstehende Adventszeit. Wir beginnen sie traditionell mit dem CCS-Chlaushock mit Vreni und Beat Thomann im Restaurant Ochsen, Lützelflüh; vergessen Sie nicht, sich mit dem beigelegten Formular anzumelden!
Ich freue mich darauf, Sie dort zu treffen, wünsche Ihnen aber jetzt schon eine schöne Vorweihnachtszeit, fröhliche Festtage und einen guten Start ins neue Jahr.

Ihr Drive-In Redaktor
Kurt Schellenberg

Eigene Veranstaltungen

4.12.04	Chlaushock, Rest. Ochsen Lützelflüh
	21. Generalversammlung des CCS Schloss Altishofen

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

	Sie haben von einer für Cadillac- und USA-Auto-Fans interessanten Veranstaltung gehört? Schreiben Sie der Redaktion, und wir publizieren sie an dieser Stelle.	

Ein Vertriebsmann, ein Verantwortlicher für Marketing und der Chef einer Firma sind auf dem Weg zu einer Besprechung. In einem Park finden sie eine Wunderlampe. Sie reiben sie und es erscheint der Geist. Der Geist sagt: “Normalerweise hat man drei Wünsche, aber ihr seid zu dritt, also hat jeder nur einen Wunsch”.
Der Vertriebler: "Ich zuerst! Ich zuerst! Ich möchte auf den Bahamas sein, auf einem sehr schnellen Schiff, ohne Sorgen." Und pfffffffff, er ist weg. "Jetzt ich!!!", schreit der Verantwortliche für Marketing, "Ich möchte in der Karibik sein, mit den hübschesten Mädchen der Welt und einer unerschöpflichen Quelle von exotischen Cocktails." Und pfffffffff, er ist weg.
"Und Sie?" fragt der Geist den Chef. Der Chef: "Ich will die beiden Idioten nach dem Mittagessen wieder im Büro sehen."
Und die Moral von der Geschicht: Lass immer den Chef zuerst sprechen.

Protectis: Die Anti-Plattfuss-Formel

Reifenhersteller Kleber bietet jetzt Reifen an, die sich bei einer Panne selbst abdichten. Eine Polymer-Schicht auf der Innenseite schafft das Kunststück, sogar eindringende Nägel so zu umhüllen, dass sie die Innenseite der Lauffläche nicht durchdringen und beschädigen können. Zieht man den Nagel heraus, wird das Loch von der Polymer-Schicht dicht verschlossen.

VON STEFAN WOLTERECK (Saarbrücker Zeitung 7./8.August 2004)

Ein Plattfuß am Auto ist selten geworden. Nur alle zehn Jahre oder alle 150'000 Kilometer ereilt den Fahrer in Mitteleuropa ein solches Missgeschick. Die Autoindustrie betrachtet das Reserverad deshalb längst als verzichtbar. Das schafft mehr Platz im Kofferraum, spart Gewicht - und Geld. Als Ersatz für das Reserverad wurden Not- und Falträder eingeführt, die kleiner und leichter sind. Den kompletten Verzicht auf Ersatzräder ermöglichten sogenannte Runflat-Reifen. Sie rollen bei einem Reifenschaden dank verstärkten Außenschultern auch ohne Luft, meist allerdings mehr schlecht als recht.

So funktioniert die Protectis-Technik von Kleber: Eine hochelastische Schutzschicht legt sich um den Nagel, der in den Reifen eindringt. Dadurch kann die Innnenseite der Lauffläche nicht durchlöchert werden. Entfernt man den Nagel, zieht sich die Schutzschicht wieder zusammen und dichtet das Loch dauerhaft ab.

Beim Militär schon genutzt

Am weitesten verbreitet sind bisher Reparatur-Sets wie zum Beispiel Tirefit mit Dichtmittel ("Pannenspray") und Elektro-Kompressor. Bei einem Defekt etwa durch einen Nagel füllt der Fahrer durch das Reifenventil das Dichtmittel ein und pumpt den Reifen anschließend mit dem Kompressor wieder auf. Auch dies ist freilich eine Notlösung, die ebenfalls Gewicht, Platz und Geld kostet und zudem eine spätere Reparatur des beschädigten Reifens unmöglich macht. Kleber, die kleinere Schwester von Michelin, belebt jetzt eine Idee neu, die bei Militärfahrzeugen seit Jahrzehnten bekannt ist. Die neuen Protectis-Reifen tragen auf der Innenseite eine elastische Polymer-Schicht. Es handelt sich um eine Art hochelastischen Kunststoff, der eindringende Fremdkörper wie zum Beispiel Nägel und Schrauben umschließt, so dass keine Luft entweichen kann. Protectis "überwältigt" Eindringlinge bis zu 4,7 Millimeter Durchmesser, was einem Zimmermannsnagel oder einer dicken Blechschraube entspricht.

Entfernt man den Nagel aus dem Reifen, zieht sich die Polymerschicht wieder zusammen und dichtet das Loch ab. Kleber erklärt, den Ingenieuren sei es damit gelungen, die Selbstheilung der Natur vereinfacht nachzuahmen. Das System "heile" rund 90 Prozent aller Reifenschäden, ohne sich nachteilig auf Fahrdynamik, Bremsweg oder Haftung auszuwirken.

Um die Tauglichkeit des Protectis Systems zu demonstrieren, ließ Kleber ein Auto vielfach

über Nagelbretter fahren. Der Reifen war anschließend regelrecht durchlöchert - aber dicht. Die Polymer-Schicht wird während der Fabrikation des Reifens aufgebracht. Sie erstreckt sich innen über den Bereich der Lauffläche. Schäden an der Flanke etwa durch brutales Schrammen an einem scharfen Bordstein kann sie damit nicht heilen.
Hier hilft auch Tirefit nicht. Die 3.6 Millimeter dicke Schutzschicht, der Hitze bis 50 Grad Celsius und Kälte bis minus 35 Grad sowie Alterung nichts anhaben können, erhöht das Gewicht des Reifens um rund 500 Gramm. In der Praxis spiele das keine Rolle, erklärt Kleber. Protectis-Reifen sind etwa zehn Euro teurer als herkömmliche Pneus. Da Kleber-Reifen aber zu den günstigen Fabrikaten gehören, liegt der Preis immer noch unter dem der Premium-Marken ohne Pannenschutz. Kleber bietet das Protectis-System zunächst für seine Sommerreifen Viaxer AS, Dynaxer HP, Dynaxer DR und den Winterreifen Krisalp HP an. In naher Zukunft soll das Angebot erweitert werden. Anders als beim Pax-System von Michelin, ebenfalls mit Runflat-Fähigkeit, sind keine Änderungen an den Rädern oder bei der Montage nötig. In den USA ist die Protectis-Idee bereits weit verbreitet.

Der neue Cadillac SRX in der Presse

Tagesanzeiger 24.8.04

Ein Cadillac, der auch fürs Gelände taugt

Mit ihrem ersten Crossover, dem SRX, will General Motors Marktanteile in den USA zurückgewinnen und neue Kunden in Europa werben.

Von Peter Hegetschweiler, Prag

Das Geschäft mit Crossover-Modellen boomt, mit den PS-starken und luxuriösen ganz besonders. Autos, die robust erscheinen und dennoch elegant wirken, haben hohe Zuwachsraten. Die höchsten dann, wenn sie im Premium-Segment anzusiedeln sind.
Das ist wohl auch der Grund, weshalb sich eine Marke wie die GM-Tochter Cadillac, seit 100 Jahren Inbegriff für die Produktion glamouröser Limousinen, fast schon gezwungen sah, ein Crossover-Modell auf den Markt zu bringen. Denn in diesem Segment haben Konkurrenten wie BMW, Mercedes, Volvo, auch VW (mit dem Touareg V8), die Cadillac in den letzten Jahren in Amerika Marktanteile abgejagt haben, die Nase ganz klar vorn. In Europa ohnehin.

Ein klassischer Crossover

Dem Absatzrückgang auf dem Heimmarkt Einhalt zu gebieten und - im Sinne von Flucht nach vorn - auf dem alten Kontinent in die Offensive zu gehen, das hat Cadillac herausgefordert. Das Ergebnis: der SRX, eine scharfkantig gestylte Grossraumlimousine von fast fünf Metern Länge, die bis zu sieben Personen Platz bietet, von einem Northstar-V8-Aggregat befeuert wird und dank Allradantrieb sowie einer Bodenfreiheit von 203 mm durchaus geländegängig ist.
Ein klassisch-luxuriöser Crossover also, in keiner Weise ein Crosscountry. Aber auf wirklich ruppiges Gelände wagt sich mit diesen Autos, die sich meist in einem Preissegment von knapp unter bis weit über 100‘000 Franken bewegen, ohnehin kaum ein Käufer. Und noch seltener eine Käuferin. Für die Fahrt zur (längst nicht mehr so verschwiegenen) Alphütte oder ins Jagdrevier taugt Cadillacs erster Crossover allemal.
Und auf dem Highway oder einer Autobahn sind ihm bestenfalls staatlich verordnete Tempolimiten gesetzt. Aus gutem Grund also hat Cadillac auf Elemente wie Differenzialsperre oder zuschaltbare Geländeunterstützung verzichtet. Unnötiger Ballast. Fahren lässt sich der Crossover made in USA genau so, wie man das

auch von einem Auto dieser Art erwartet, das in München, Stuttgart oder Wolfsburg produziert worden ist. Da wankt und wackelt nichts, die Lenkung ist zwar nicht zwingend direkt, aber durchaus sportlich. Und der Sound des mächtigen Northstar-V8, das ist einzugestehen, hat uns bei Testfahrten auf zum Teil schlecht unterhaltenen Nebenstrassen in der Umgebung von Prag nicht weniger gut gefallen als die souveräne Strassenlage des SRX.
Auf 225 km/h Spitze soll es der SRX in der stärkeren Achtzylinder-Variante bringen (Cadillac bietet ab Herbst in Europa alternativ auch eine V6-Version an), Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,4 Sekunden. Das ist für ein Auto, das man sich durchaus als serienmässig gepanzerten Grossraumkombi vorstellen kann, ein höchst beachtlicher Wert.
Doch der optische Eindruck täuscht. Der bereits legendäre 4,6-Liter-Northstar-V8, der inzwischen mit variabler Ventilsteuerung ausgestattet ist und 325 PS leistet, hat nur zwei Tonnen in Bewegung zu setzen (exakt: 2015 Kilo); das sind immerhin 180 Kilo weniger als im rund 30 Zentimeter kürzeren BMW X5 4.4i und gar 230 Kilo weniger als beim Achtzylinder-Touareg von VW.
Edle Materialien wie Aluminium (an den vorderen Querlenkern), hochfester Stahl (unter anderem für die Längs- und die Motorenträger) sowie Magnesium haben dies möglich gemacht. Die Amerikaner konnten damit das Gewicht der selbsttragenden Karosserie massiv senken.

Extravagantes Interieur

Edel, extravagant, auch sehr innovativ gibt sich der SRX zudem in seinem Innern. Dank einem Radstand von 2,96 Metern steht zumindest fünf Insassen fast schon mehr Bein- als Kopffreiheit zur Verfügung, und es bleibt noch immer ein respektables Kofferraumvolumen, das sich bei umgeklappter Rücksitzbank auf 1960 Liter Ladekapazität vergrössern lässt. Dementsprechend kann bei Bedarf eine dritte Sitzreihe eingerichtet werden, einem Cadillac entsprechend per Knopfdruck. Diese (Kinder-)Sitzplätze lassen sich elektronisch auch wieder versenken, und zwar unter einen völlig flachen Boden.
Was weniger imponiert, sind die Zusatzkosten: 2200 Franken stellt Cadillac für die Option dritte Sitzreihe in Rechnung. Und auf zusätzlich 2590 Fr. bis 3650 Fr. gar kommt das Glasschiebedach zu stehen, das sich - natürlich elektrisch - bis zur C-Säule öffnen lässt. Dann wird der Crossover-Cadillac fast zum Cabrio. Und das ist nun wirklich exklusiv.

Auto Motor und Sport 14/2004

Jagdwagen

Cadillacs neuer SUV kommt nach Europa. Der scharfkantig gestylte SRX glänzt mit moderner Technik und leichtfüssigem Elan

Von Franz-Peter Hudek

Rasse statt Masse - und das bei einem Cadillac? Eigentlich undenkbar. Doch der bereits im vergangenen Jahr in den USA eingeführte SRX beweist, dass es geht. Der mit 4,95 Meter Länge für US-Verhältnisse eher kurz geratene Allradler hat mit seinem 2640 Kilogramm schweren Offroad-Bruder Escalade, dem tumben Truppentransporter des Secret Service, überhaupt nichts gemein.

So muss der 325 PS starke, inzwischen mit variabler Ventilsteuerung ausgestattete Northstar-V8 im SRX nur 2015 Kilogramm in Bewegung setzen. Das sind 180 Kilogramm weniger als im 30 Zentimeter kürzeren BMW X5 4.4i und sogar 235 Kilogranun weniger als im VW Touareg V8. Querlenker aus Aluminium an den vorderen Radaufhängungen, die Verwendung von hochfestem Stahl für den Motorträger, die Türschweller und Längsträger sowie ein zweiteiliges, hinter dem Armaturenbrett verlaufendes Magnesiumgussteil als Querversteifung reduzieren das Gewicht der selbsttragenden Stahlkarosserie spürbar.

Im SRX sitzt es sich wie in einem Cadillac CTS Kombi mit erhöhter Bodenfreiheit. Die relativ flach liegende Frontscheibe und das mit dem CTS nahezu identische Armaturenbrett mitsamt seiner charakteristischen, dem Fahrer zugewandten Mittelkonsole lassen nicht das herrschaftliche, für viele SUV-Fans maßgebliche Kutschbockgefühl aufkommen. Macht aber nichts, denn auch die einzeln arbeitenden Radaufhängungen verhindern zusammen mit dem permanenten Allradantrieb und der idealen Gewichtsverteilung von je 50 Prozent auf Vorder- und Hinterachse ebenfalls jene nostalgischen Kutschbockgefühle.

Man spürt schon nach den ersten, etwas scharf angegangenen Kurven, dass elektronische Helfer wie ABS, Traktionskontrolle und Stabilitätsprogramm mit dem solide durchdachten SRX-Chassis wenig Arbeit haben: Da wankt nichts, da wackelt nichts. Wer Kurven mit zu viel Drive anfährt, den bringt maßvolles Untersteuern schnell zur Besinnung. Auch die Lenkung arbeitet auf Landstraßen und Autobahnen ebenso knackig wie einfühlsam. Nur in der City - zum Glück nur dort - zeigt die elektronische Lenkung mit ihrer variablen Unterstützung typisch amerikanische Leichtigkeit.

Das Gleiche gilt für den 4,6-Liter-V8, der dank einer gut abgestimmten Fünfgang-Automatik stets das gewünschte Maß an Leistung und Bewegung liefert - mal bullig wie ein Reisfeldochse, mal behende wie ein Panther. Die 100-km/h-Marke wird nach nur 7,4 Sekunden überschritten, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 225 km/h. Der V8-Motor arbeitet trotz der beiden mit Chromblenden aufgewerteten Auspuffendrohre nahezu geräuschlos. Nur unter Volllast ertönt ein helles, metallisches Grollen. Als Alternative bietet Cadillac einen neuen 3,6-Liter-V6 mit 258 PS.

Der großzügig bemessene Beinraum für die herrschaftlich auf einer hohen Bank sitzenden Fondpassagiere erinnert wie die relativ niedrige Karosserie mit ihrem 2,95 Meter langen Radstand eher an einen klassischen US-Kombi als an einen geländegängigen SUV - zumal eine kürzere, zuschaltbare Geländeuntersetzung sowie mechanische Differenzialsperren gänzlich fehlen.

Crossover heißen heute solche Fahrzeugkonzepte zwischen Familienkombi und Offroader, die dank relativ günstigem Luftwiderstand auch jenseits von 160 km/h ihren Motoren noch nicht das Letzte abfordert. Einziger Nachteil: Die optional für den SRX erhältliche, sich elektrisch entfaltende Fondsitzbank taugt wegen des geringen Fußraums nur für Kinder. Die freuen sich dafür umso mehr über das 1,4 Meter lange, als Option lieferbare Glasschiebedach, das vor allem den Fondpassagieren freie Sicht auf Sternenhimmel und Alpengipfel erlaubt.

Der Qualitätseindruck des Allrad-Kombis ist durchaus positiv und zeigt gegenüber den letztjährigen Cadillac-Modellen sogar einen gewissen Fortschritt. Der nach wie vor - fast wie bei BMW - sachlich und dennoch wohnlich, zum Großteil mit Kunststoffen gestaltete SRX-Innenraum bildet zusammen mit der kantig geformten Karosserie einen erfreulichen Kontrast zum derzeitigen optischen Luxurierungs-Trend in nahezu allen Fahrzeugklassen. Der SRX, ab Juli zu Preisen ab 43‘950 Euro im Handel, ist ein gut gemachter, leistungsstarker Familienwagen für komfortbewusste Individualisten, die sich mit ihrem Faible für das Besondere keine Nachteile einhandeln. Und eine Verwechslung mit Fahrzeugen des Bundesnachrichtendienstes ist völlig ausgeschlossen.

Fortsetzung der Artikelserie Seite 14 ——>

20 Jahre CCS: Internationales Cadillac Treffen in Cham 11./12. September 2004

Am Samstag ab elf Uhr trafen die ersten Cadillacs ein und präsentierten sich vor der Kulisse des Zugersees

Das Empfangskomitee war wohlvorbereitet, so dass es nie zu einem Stau kam.

Still going strong: die Top-Attraktion, ein 1910er Cadillac, fuhr auf der Ausfahrt ein gutes Stück weit mit.

Weitere Attraktionen waren ein 26er, ein 38er, ein 42er und viele wunderschöne Bijoux aus den 50er und 60er Jahren

Die ‘Mafiabosse’ drapierten sich cool vor einer Stretchlimousine und hörten unserem Präsidenten bei seiner Begrüssungsrede zu.

Dann hiess es Motoren starten und auf zur Ausfahrt um den Zuger- und den Lauerzersee

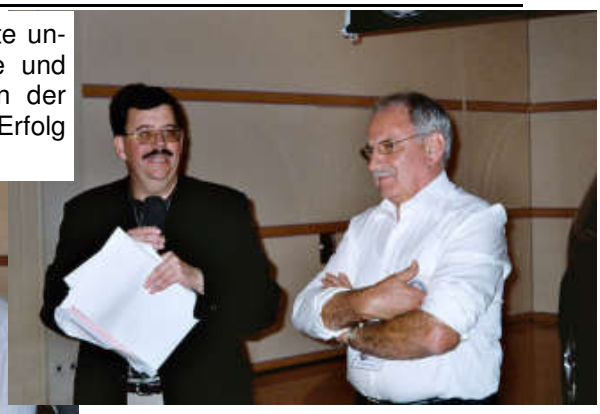
Der grosse und kleine Mythen zeigten sich von der besten Seite vor blauem Himmel und unter spätsommerlicher warmer Sonne; wir hatten ideales Cabrio-Wetter!

Im schattigen Garten des Restaurants ‘Hohli Gass’ gab es Pizza und kühle Getränke.

Was für ein Konvoi!

Zurück in Cham erwartete uns ein Apéro im Foyer des Lorze-Saals

In seiner Jubiläumsrede würdigte unser Präsident viele Ehrengäste und verdankte auch die Leistungen der vielen Helfer, die das Fest zum Erfolg machten



altehrwürdige und brandneue Cadillacs präsentierten sich von der schönsten Seite

Der Saalchef führte uns durch den Abend mit kulinarischen Köstlichkeiten, fulminantem Rock'n Roll , erotischem Bauchtanz und zwerchfell-erschütternder Komik des Musikclowns Verelli

Der Sonntagmorgen begann leider trübe und mit Regen, wir genossen den Brunch daher im Saal zu den fröhlichen Dixie-Klängen der Red Garter Band

Am Club-Stand war einiges los, und eine stattliche Anzahl Cadillacs fand sich zum internationalen Treffen ein

Am Nachmittag gab es doch noch kurz etwas Sonne, aber bald hiess es zusammenpacken und aufräumen.
Bis zum nächsten Jahr, vielleicht?

4. Ausfahrt des CCS: Aegerisee – Wägitalersee

Im Seminarhotel in Unterägeri trafen wir uns

und begannen den Morgen mit Kaffee und Gipfeli

Das Wetter sah vielversprechend aus, es war sonnig und warm.

Die Fahrt führte uns dem Aegerisee entlang, dann zum Sihlsee über die schmale Brücke und über die kurvenreiche Sattelegg zum Wägitalersee.

In Innerthal angekommen gabs eine wunderschöne Aussicht und einen erfrischenden Apéro an der Sonne.

Kindermenu: erfolgreicher Kampf mit den Spaghetti

Woher kommt denn das komische Rumpeln? (es war das Radlager)

Die Organisatoren Markus und Rita freuen sich mit uns über den gelungenen Ausflug

Fortsetzung der Artikelserie von Seite 7

Der neue Cadillac SRX wird ab September auch in Europa erhältlich sein. Äusserlich wirkt der SUV markant bullig und innen präsentiert er sich äusserst luxuriös. Cadillac positioniert sich mit diesem Fahrzeug in einem bisher nicht vertretenen Segment.

Von *hp*

Auto&Technik 9/04

Der SRX (S = Serie, R = Rekonfigurierbar und X = Crossover) basiert auf der Sigma-Architektur von General Motors und wird in Lansing Grand River (USA) gebaut. In der aktuellen Studie von J.D. Power wurde dieses Cadillac-Werk als bestes Montagewerk in Nord- und Südamerika in Bezug auf Qualität der dort produzierten Fahrzeuge ausgezeichnet. Das Sport Utility Vehicle (SUV) ist 4950 mm lang und 1844 mm breit. Damit ist es zum Beispiel 283 mm länger und 28 mm schmäler als ein BMW X5. In der Schweiz ist das Fahrzeug nur mit Allradantrieb und zwei Motorvarianten erhältlich.

Motor-Getriebevarianten

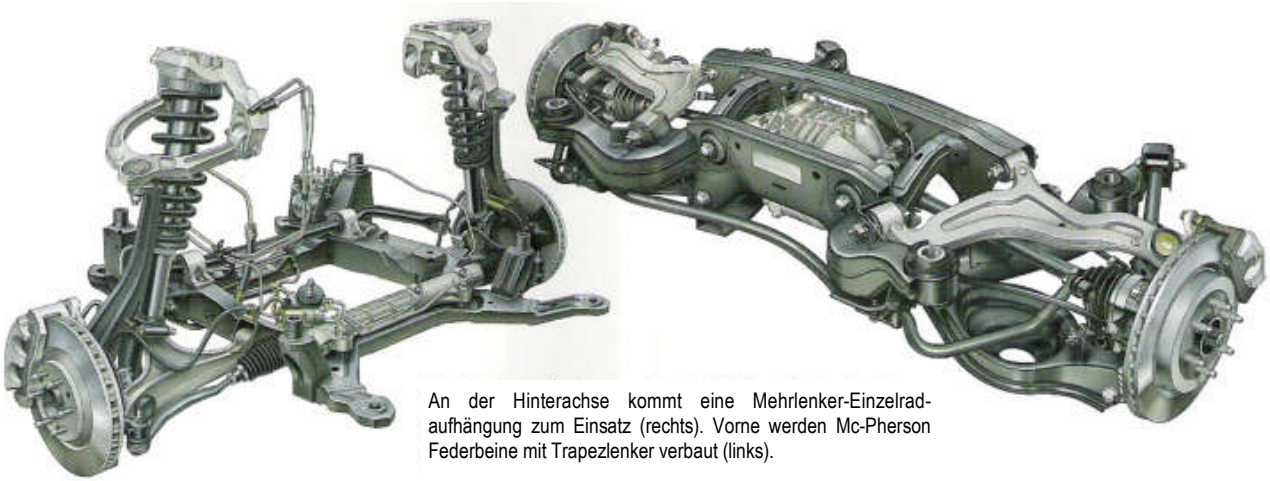
Der bekannte 4,6-L-Northstar-V8-Motor sowie ein völlig neuer 3,6-L-V6-Motor stehen als Antriebsquellen zur Verfügung. Das erste Aggregat wurde stark überarbeitet (variable Ventilsteuerung) und leistet nun 239 kW bei 6500/min und entwickelt ein maximales Drehmoment von 427 Nm bei 4400/min. Der kleinere Motor verfügt über 190 kW Leistung bei 6500/min und das maximale Drehmoment von 339 Nm wird bei 2800/min erreicht. Für den V8 VVT kommt das 5L50-E-und für den V6 VVT das 5L40-E-Fünfgangautomatikgetriebe zum Einsatz. Die «Strassburg»-Automaten sind mit Driver Shift Control (für manuelles Schalten ohne Kupplung), elektronisch geregelter Motorbremsung (Schubbetriebskupplungen in allen fünf Gängen), einer Schaltstabilisierung, die «Pendelschaltungen» auf hügeligen beziehungsweise gebirgigen Strecken minimiert, Bergabfahrterkennung, Bremsassistent und Performance Algorithm Liftfoot (verhindert das Hochschalten im sportlichen Dauerbetrieb) ausgerüstet. Zudem verfügt der 5L50-E über

Die Northstar-Motoren verfügen über variable Nockenwellenverstellung und sind längs eingebaut

Performance Algorithm Shifting. Das heisst, bei Fahrmanövern mit geschlossener Drosselklappe und hoher Querbeschleunigung verändert die Getriebesteuerung die automatische Gangwahl - sie schaltet herunter und regelt fast synchron dazu die Motordrehzahl, so dass bei erneutem Öffnen der Drosselklappe schnell wieder Leistung abrufbar ist.

Fahrwerk

Die Hinterachse ist als Mehrlenker-Einzelradaufhängung konzipiert, die über einen vollständig isolierten Fahrschemel mit der Karosserie verbunden ist. Eine maximale Flexibilität in der Abstimmung ermöglicht die Mehrlenkerbauweise. Bei hohen Seitenführungskräften werden beispielsweise Sturz und Spur der Hinterräder so beeinflusst, dass die bestmögliche Fahrstabilität erhalten bleibt. An der Hinterachse kommen lastabhängig arbeitende Stossdämpfer zum Einsatz. Die vollautomatische hydraulische Niveauregulierung passt sich automatisch an unterschiedliche Beladungen und Fahrbahnbedingungen an. Der Radfederweg an der Hinterachse beträgt zirka 250 mm und an der Vorderachse rund 200 mm. Sowohl die hintere Mehrlenker- wie auch die vordere Trapezlenkerachse sind zum grössten Teil aus Aluminium gefertigt, welches die ungefederte Masse und das Aufhängungsverhalten positiv beeinflusst. Das seit 2001 bekannte Magnetic Ride Control System wird derzeit in die neuste Generation der Corvette C6 und den Luxus-Roadster Cadillac XLR eingebaut. Im SRX debütiert dieses Dämpfersystem jedoch erstmals mit Allradantrieb. Das System arbeitet mit der MR Flüssigkeitstechnik (MR - magnetisch-rheologisch), bei welcher es sich um eine Suspension von Eisenpartikeln in einer synthetischen Flüssigkeit handelt. Bei aktiviertem System werden die Partikel magnetisiert und ausgerichtet. Dadurch ändert sich der Strömungswiderstand der Flüssigkeit und somit die Dämpfercharakteristik. Die voll integrierte Fahrwerksregelung wird zusätzlich durch das Stabili-Trak-System unterstützt. Dieses Vierkanal-Fahrdynamik-Regelsystem bietet die Möglichkeit, alle vier Räder des Fahrzeugs getrennt voneinander zu kontrollieren. Es verbindet die dynamischen Regelsysteme des Fahrzeugs, einschliesslich ABS und Traktionskontrolle, miteinander.



An der Hinterachse kommt eine Mehrlenker-Einzelradaufhängung zum Einsatz (rechts). Vorne werden Mc-Pherson Federbeine mit Trapezlenker verbaut (links).

Der permanente Allradantrieb verteilt sein Drehmoment normalerweise 50:50 auf Vorder- und Hinterachse. Dabei sind drei Differentiale im Einsatz.

Die Ladekapazität beträgt bei umgeklappter Rücksitzbank 1968 L. Unter der ebenen Ladefläche befinden sich weitere Staufächer. Die darunter liegenden Behälter lassen sich leicht herausnehmen.

Luxus pur

Neben der bekannten Luxusausstattung von Cadillac sind auch viele Extras erhältlich. Das optionale Ultra-View-Glasdach (+Fr. 2950.-) wird elektrisch betätigt und fährt beim Öffnen nach oben und nach hinten. Dabei gibt es einen Dachausschnitt von mehr als 4500 mm^2 über den Insassen der ersten und zweiten Sitzreihe frei. Für Fahrzeuge mit einer dritten Sitzreihe gibt es Ultra-View-Plus (+ Fr. 3650.-), das mit einer ausstellbaren Glasscheibe über den hintersten Sitzen insgesamt 6500 mm^2 freie Sicht in den Himmel ermöglicht. Als Sonderausstattung ist ein Laderaum-Management-System erhältlich (+Fr. 450.-), das alternativ zur dritten Sitzreihe geordert werden kann. Das System besteht aus drei Gepäckfächern, zu denen herausnehmbare Aufbewahrungsbehälter gehören, die alle so konstruiert sind, dass sie optisch mit dem ebenen Laderaumboden verschmelzen. Luxuriös ist die dritte Sitzreihe (+Fr. 2200.-), welche sich elektrisch per Knopfdruck versenken lässt. Für die Fondpassagiere steht ein Entertainmentsystem bereit (+Fr. 2200.-) und das DVD-Navigationssystem mit 6fach-CD-Wechsler kostet noch einmal Fr. 5900.- Aufpreis.

Das Fond-Entertainmentsystern umfasst einen klappbaren, hinten an der Mittelkonsole angebrachten 7-Zoll-LCD-Bildschirm, einen DVD-Player, Infrarot-Kopfhörer, Anschlussbuchsen für Videospiele und eine Fernbedienung.

Preise

Für das ab Oktober erhältliche Einstiegsmodell Elegance 3.6 V6 ist der Preis bei Fr. 66‘450.- angesetzt und das Topmodell Sport Luxury 4.6 V8 kostet Fr. 89‘950.-. In diesem Jahr rechnet GM damit, dass rund 55 und im nächsten Jahr 165 SRX in der Schweiz verkauft werden.

Saarbrücker Zeitung 7./8. August 2004

Für die amerikanischen Momente

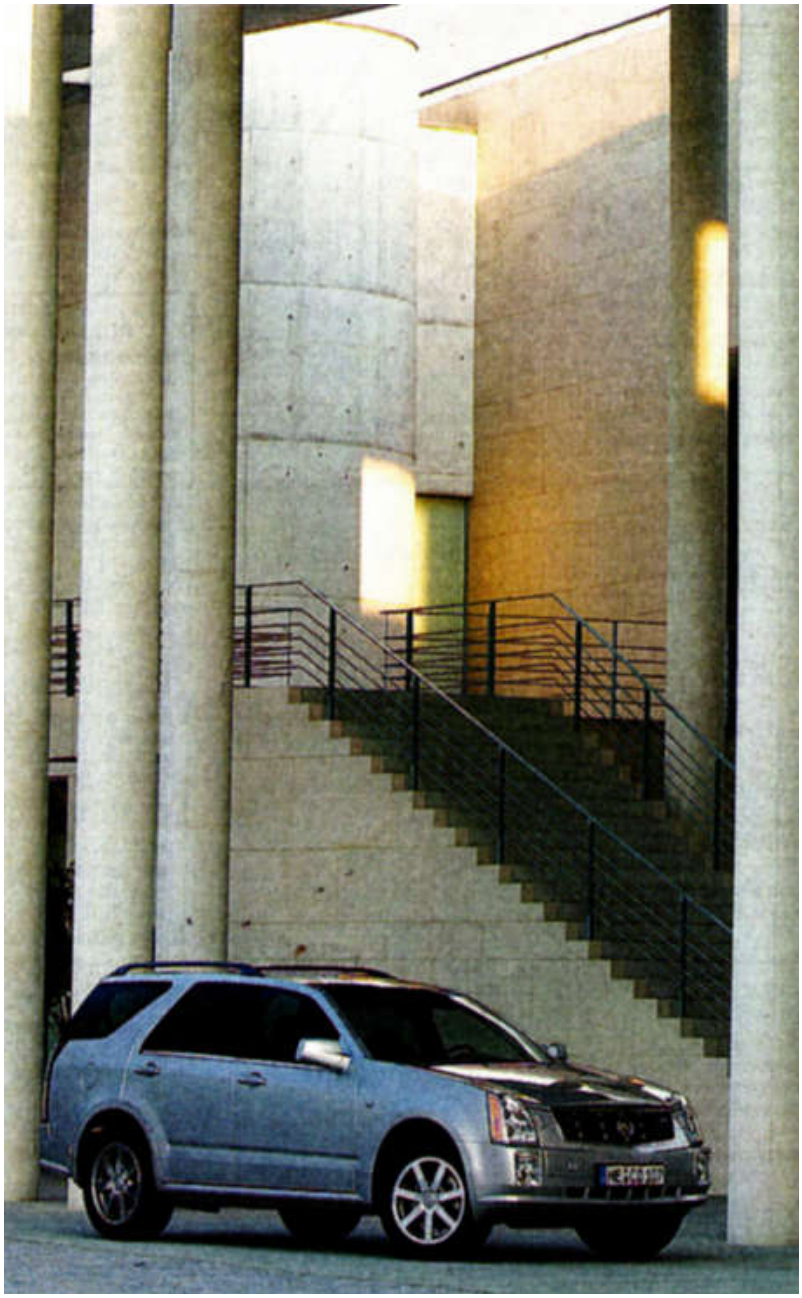
Von Michael Kirchberger

Sein Heimatland Amerika ist von einzigartiger Weite, so dass ein Wendekreis von gut zwölf Metern keine Menschenseele stört. Cadillac vervollständigt jetzt das Modellangebot in Europa mit dem Crossover-Auto SRX, einem großvolumigen Kombi der dank permanenten Allradantriebs, erhöhter Bodenfreiheit, einem mitdenkenden Fahrwerk und immens leistungsstarker Motoren das Beste aus zwei Welten mitbringen soll. Es ist ein Schlechtwege-Kombi mit reichlichem Platzangebot und den sportiven Genen einer Freude-am-Fahren-Limousine.

Mit dem klaren neuen, Gesicht der GM-Tochtermarke Cadillac tritt der SRX im Luxussegment der Sport Utility Vehicles (sportlichen Mehrzweck-Fahrzeuge) gegen Autos wie Porsche Cayenne, M-Klasse von Mercedes Benz oder BMW X5 an.

In vielem ist er dem deutschen Trio überlegen. Mit fast fünf Metern markiert der SRX die größte Länge, als einziger hat er eine elektrisch versenkbare dritte Sitzreihe (Aufpreis 1600 Euro) und kann - ebenfalls elektrisch - die beiden Pedale für Gas und Bremse auf individuellen Abstand zum Fahrer einstellen. Von September an ist zunächst das Spitzenmodell, der 4,6 V8 für 58'950 Euro zu haben, drei Monate darauf soll der günstigere 3.6 V6 folgen, der in der Basisversion Elegance 43'950 Euro und in der gehobenen Sport-Luxury-Ausstattung 47'950 Euro kosten wird.

Das bärenstarke V8-Triebwerk leistet 325 PS/239 kW und schöpft sein Drehmoment aus dem Vollen. 427 Newtonmeter stehen bei 4400 Umdrehungen bereit, eine variable Nockenwellen-Steuerung spreizt die Kurve so, dass bereits bei niedrigeren Drehzahlen enorme Leistung anliegt. Der SRX wiegt leer zwar 2015 Kilogramm, der V8 geht mit dem Gewicht jedoch auf recht spielerische Art um. Sorglos bedient er sich auch aus dem 76 Liter großen Treibstofftank. 14 Liter Superbenzin für



100 Kilometer soll er nach Messnorm verlangen, in der Praxis sollte man eher um 18 Liter Sprit einkalkulieren.

Der SRX 4.6 V8 erledigt den Sprint von 0 auf 100 km/h in flinken 7,4 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 225 km/h. Der kleinere Motor mit sechs Zylindern und 3,6 Litern Hubraum bringt es auf 258 PS/190 kW Leistung und ein höchstes Drehmoment von 339 Nm bei 2800/min. Sein Treibstoffverbrauch soll unter 12,0 Litern Super auf 100 Kilometer liegen, ihm gelingt der Sprint von 0 auf 100 km/h in 8,1 Sekunden, 201 km/h Höchstgeschwindigkeit sind möglich.

Beide Versionen des SRX sind mit einem fünfstufigen Automatik-Getriebe kombiniert, als Gesamtgewicht sind 2675 Kilogramm erlaubt, und 2,2 Tonnen darf der mächtige Caddy ins Schlepp nehmen. Der Gepäckraum ist variabel, durch Umklappen der zweiten Sitzreihe steigt das Ladevolumen von 238 auf 1968 Liter, ein Gepäckmanagement-System sichert das Ladegut vor dem Verrutschen.

Die Kraftverteilung des permanenten Allradantriebs ist bei normalen Fahrbedingungen zwischen Vorder- und Hinterachse gleich. Über drei Differenziale und das Fahrdynamik-System Stabilitrak können Drehmomente gezielt an einzelne Räder geleitet werden, gleichzeitig übernimmt die Dynamik-Regelung die Funktion eines ESP. Das Spitzenmodell wird serienmäßig mit dem Magnetic-Ride-System ausgerüstet, das Wankbewegungen der Karosserie kontrolliert und das Einnicken beim Bremsen verhindert.

In der Tat sind die Fahreigenschaften des SRX eher unamerikanisch. Eine straffe, fast sportlich harte Federung, gutes Kurvenverhalten und ein von Munterkeit geprägtes Anfahrverhalten geben dem schweren Cadillac gute Eignung für europäische Straßen, wenngleich zum Wenden ein eher üppiges Plätzchen gesucht werden sollte.

Die Serienausstattung des SRX ist umfangreich. Sechs Airbags sind an Bord, die Reifendruckkontrolle, eine Zweizonen-Klimaanlage mit separater Regelung für den Fond, ein Audio-System mit CD-Wechsler, Leder-und Holzausstattung sowie Xenon-Scheinwerfer. Die Elegance-Ausführung rollt auf Leichtmetallrädern im 17-Zoll Format, die Sport-Luxury-Versionen bekommen 18 Zoll große Räder.

TECHNISCHE DATEN
Cadillac SRX

Motortyp	3.6 V6 VVT	4.6 VS VVT
Zylinderzahl/Bauart/Anzahl Ventile	6 / V 60° / 24	8 / V 90° 32
Bohrung / Hub [mm]	94,0/85,6	93,0/84,0
Hubraum [cm^3]	3564	4565
Verdichtungsverhältnis	10,2 : 1	10,5 : 1
Maximale Leistung [kW bei 1/min]	190/ 6500	239 /6500
Spezifische Leistung [kW/L]	63,8	52,4
Max. Drehmoment [Nm bei 1/min]	339 /2800	427 /4400
Spezifisches Drehmoment [Nm/L]	95,1	93,5
Treibstoffverbrauch ges. [L/100 km]	14,7	14,0
CO_2-Emissionen [g/km]	349	331
Kategorie Energieeffizienz	G	G
Länge / Breite / Höhe [mm]	4950 /1844/ 1722	
Radstand / Spurweite v/h [mm]	2957 /1572/1580	
Gepäckraum-Ladevolumen VDA [L]	238 ... 1968	
Leergewicht nach EU [kg]	1996	2051
Gesamtgewicht (kg]	2675	2675
Anhängelast gebremst [kg]	2268	2268
Reifendirnensionen	235/65 R 17; 255/60 R 17	235/60 R 18; 255/55 R 18

Cadillac Motor Car Division

Once you drive it, you won't want to give it back. After only a short time at the wheel of a Cadillac, you'll discover a completely new kind of motoring pleasure and satisfaction. For Cadillac's performance is spirited and responsive, yet beautifully smooth and quiet. Its exceptional maneuverability imparts a feeling of confidence, and the interiors are truly inspiring in the richness of their fabrics and appointments. Once you've enjoyed driving a Cadillac, you won't want to return to ordinary motoring... especially after your authorized dealer explains how easy it is to own the Standard of the World.

Cadillac
STANDARD OF THE WORLD