DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des







Inhaltsverzeichnis							
Seite 1	Vorstand, Impressum	Seite 13	Chlaushock 4.12.2004				
Seite 2	Unser Titelbild	Seite 14	Zweites Sibirien-Treffen				
	Neue Mitglieder	Seite 15	Kommt der XLR-V?				
	Der Redaktor hat das Wort	Seite 16	Cadillac stoppt Night Vision				
Seite 3	Veranstaltungen: eigene / fremde	Seite 17	Cadillac gibt Zusammenarbeit mit				
Seite 4	Die V-Serie		Bulgari auf				
Seite 9	Die neuen Modelle im Überblick	Seite 18	Der XLR in der Presse				
Seite 10	Die neue US-Präsidentenlimousine	Rückseite	Inserat 1976				
Seite 12	Geschichte der Präsidentenlimousinen						

Vorstand

Präsident ars@strad.ch	Arion M. Scheifele Tel. P. 061 911 1624 Natel 079 646 0870	Bündtenstr. 15, 4419 Lupsingen G. 061 921 1929 Fax 061 921 1954	
Vize-Präsident fredy.ursprung@gmx.ch	Fredy Ursprung Tel. P. 027 923 8101 Natel 079 643 8192	Gliserallee 87, 3902 Glis G. 027 922 7167 Fax 027 922 7200	
Kassier emmanuel.faessler@hispeed.ch	Emmanuel Fässler Tel. P 052 364 2973	Aadorferstr. 33, 8353 Elgg G. 01 801 9070 Fax 052 364 2973	
Sekretär max.diener@gmx.ch	Max Diener Tel. P. 01 700 3022 Natel 079 441 4191	Räbacher 4, 8143 Stallikon G. 01 700 3018 Fax 01 700 2364	
Beisitzer postmaster@cadillacclub.ch	Kurt Schellenberg Tel. P. 061 712 1743	Binningerstr. 10, 4153 Reinach 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, Preis sFr. 6.-, € 4.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

Wenn wir bedenken, was wir in unserem Leben bereits alles gesät haben, können wir uns bereits recht gut ausmalen, was uns noch alles blühen wird.

Ernst Ferstl

Unser Titelbild

Der neue STS-V

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Heinz Lux, 8121 Benglen Seville '02

Herbert Schlegel, 4143 Dornach Eldorado Biarritz '79

Trudy Stäger, 6300 Zug DeVille '88

Martin Burkhardt, 8224 Löhningen Eldorado Convertible '76 Daniel Dubach, 3110 Münsingen Fleetwood Brougham '87

Robert Merz, 8330 Pfäffikon Fleetwood 75 '51

Pascal Campognuolo, 3014 Bern Eldorado Convertible '76

Karel Felt, 8955 Oetwil a.d.L. Seville STS '00

Dirk Van Dorst, BE-2280 Grobbendonk Eldorado Biarritz '58, DeVille Convertible '70

Emil Studer, 4612 Wangen b.Olten CTS '03

Nicolas Baumann, 4143 Dornach Fleetwood 60 Special '58

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Die Festtage sind vorbei, und der erste Monat des neuen Jahres liegt bereits hinter uns. Ich hoffe, dass das neue Jahr für Sie gut begonnen hat und Sie nicht in ein Januar-Loch gefallen sind.

Und schon ist es wieder Zeit für ein neues DRIVE-IN. In diesem Heft finden Sie einen Artikel aus dem Internet über Cadillacs vielversprechende neue Serie von Hochleistungsfahrzeugen, die V-Serie. Cadillac kämpft an vielen Fronten: Sport Utility Vehicles, Luxuslimousinen, spritzige Sportwagen, luxuriöse Mittelklassewagen und nun auch Hochleistungsfahrzeuge der Spitzenklasse. Es ist zu hoffen, dass trotz der breiten Front und der Aufgabe von Highlights (Night Vision, Bulgari, siehe Seiten 16 und 17) der Erfolg nicht ausbleibt.

Im Internet gab es eine Diskussion, ob die Fotos der neuen US-Präsidentenlimousine echt seien. Die Meinung herrschte vor, dass ein so hässliches Fahrzeug nur mit einer Fotomontage gemacht werden könne. Aber die offizielle GM-Pressemitteilung bestätigte die schlimmsten Befürchtungen. Wenn dieses Ungetüm die Form des neuen DTS vorwegnehmen soll, dann sehe ich schwarz. Aber lesen Sie selbst auf Seite 10.

Trotz Wintersaison war unser Club aktiv. Wir beschlossen das Jahr mit einem fröhlichen Chlaushock, traditionellerweise im Ochsen in Lützelflüh, und Mitte Januar trafen sich einige winterharte Mitglieder zum mittlerweile zweiten Sibirien-Treffen in La Brévine. Einige Bilder dazu finden Sie in diesem Heft.

Und nun freue ich mich bereits auf den nächsten Anlass: unsere 20. Generalversammlung am 13. März im Schloss Altishofen,. Die Einladung, der Jahresbericht des Präsidenten und die Jahresrechnung liegen diesem Heft bei.

Ihr DRIVE-IN Redaktor Kurt Schellenberg

Ein Flirt ist wie eine Tablette: Niemand kann die Nebenwirkungen genau voraussagen.

Cathérine Deneuve

Eigene Veranstaltungen

13. März	20. Generalversammlung des CCS, Schloss Altishofen
22. Mai	1. Ausfahrt des CCS, Huttwil
26. Juni *)	2. Ausfahrt des CCS
20./21. August *)	3. Treffen des CCS **)
18. September *)	4. Ausfahrt des CCS
3. Dezember	Chlaushock

^{*)} definitiver Termin wird an der GV beschlossen

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

19./20. März	13. US- und Fun-Car Show Regio Messe Lörrach (US-Car Club Street Runners)		
2./3. April	29. OTM Fribourg (OTM Forum Fribourg)		
23./24. April	Concorso d'eleganza, Villa D'Este, Cernobbio (SDHM-Reise)		
1. Mai	23. American Live, Zuchwil (Friday Night Cruisers)		
14./15. Mai	5. Oldtimer in Obwalden (OiO)		
11./12. Juni	2. MS Oldtimer Tour (M. Frey, Schweiz. Multiple Sklerose Gesellschaft)		
7 17. Juli	Cadill'art Story 2005, Musée Keyaerts (F)		
7 10. Juli	Festival Automobile Mulhouse (F)		
17./18. August	Auto Passion Basel		
1821. August	14. RAID Suisse - Paris		
21. August	Retro Sternfahrt Baden-Württemberg (D) (Retropromotion)		
28. August	2. Internationales Cadillac-Treffen Kremsmünster (Schloss Kremsegg, A)		
3. September	14. GP Safenwil (SDHM, E. Frey AG)		
3./4. September	Oldtimer Messe Uster (OMU)		
1618. September	Classic Car Challenge ACS (ACS Basel, SDHM)		
13. Oktober	3. Schwarzwald Classic Pforzheim (D) (Retropromotion)		
Oktober	19. Rassemblement National		
November	OTM Zürich		
ladan latetan Car	entenne von des Menete von Anvil bis Contember.		

Jeden letzten Sonntagmorgen des Monats von April bis September:

Oldtimer Sunday Morning Treffen, Siemens-Areal Zug, ca. 10:00 - 13:00 Langenthaler Oldtimer Treffen, Langenthal, Flugplatz

^{**)} ein zweitägiges, internationales Treffen wird vorgeschlagen, Beschluss an der GV

Zurück im Spiel - Cadillac fordert alle Konkurrenten heraus - inklusive den M5 von BMW - mit seiner V-Serie von Weltklasse

Von Matt DeLorenzo, RoadandTrack.com Februar 2005 (aus dem Englischen übersetzt)



Das tiefe Brummen des aufgeladenen V-8 durchbricht die stille Herbstluft, als der silberne, viertürige Sedan auf der Geraden mit über 210 km/h vorbeiflitzt und dann vor der engen Rechtskurve hart abbremst. Der Motor heult auf, das Getriebe schaltet zwei Gänge zurück, und der Wagen schiesst den Hügel hinauf zum Kreisel, wo die Maschine beinahe unhörbar wird als der Fahrer das Gaspedal zurücknimmt und den Moment abwartet, bis die Aufhängung die beinahe zwei Tonnen Masse auffängt, bevor er die 440 PS und 583 Nm Drehmoment wieder entfesselt.

Eine Serie Kurven mit konstantem Radius führt zum hinteren Teil der Strecke mit einer Reihe immer enger werdender Kurven, welche in einige schnelle ansteigende S-Kurven überleiten. Eine enge rechts-links-rechts Kombination testet die Stabilität des Autos. bevor eine Steilwandkurve in die Hauptgerade führt. Der Fahrer dreht seine Runden bis der Tank leer ist. Die Szene, mit den Geräuschen von hochtourigen Motoren. quietschenden Reifen und den Prototyp-Testwagen könnte von einem Test-Tag auf Deutschlands Nürburgring stammen. Aber wir sind in den Vorstädten Detroits, am Rande einer

neuen Hochleistungsstrecke von GM's Milford Proving Grounds und schauen zu, wie Cadillac's STS-V vorbeirast.

Diese neuste Inkarnation der die Welt herausfordernden (und in einiger Beziehung schlagenden) V-Serie von Hochleistungsangeboten ist von Neuem ein Beweis dafür, wie schnell es Cadillac erreicht hat, sich erneut

einen Platz zu verschaffen unter den Top-Marken, die Luxus mit dem Charakter einer Rennmaschine verbinden. Dies ist keine leichte Aufgabe, und nur einige wenige, hauptsächlich deutsche Hersteller haben es geschafft. Man denke an BMW und M, Mercedes und AMG, oder Audi und S. Und nun gibt es Cadillac und V. In der V-Serie kristallisiert sich die eigentliche Essenz von Cadillacs Wiederaufstieg, mehr noch als im Art & Science Etikett, das im neuen scharfkantigen Styling der Division seinen Ausdruck findet. Während Art & Science alles darüber aussagt wie die Cadillacs aussehen und wie sie sich im Styling von den europäischen Konkurrenten der gleichen Klasse unterscheiden, geht es bei V mehr darum, was das Produkt leistet und wie es sich anfühlt. Und da es bei V allein um Technik geht, spricht es Bände darüber, wie tief der Wechsel bei Cadillac geht. Diese Autos sehen nicht nur anders aus als die bisherigen Cadillacs, sie sind auch in Technik und Aufbau anders. Und es ist ein Unterschied, den man auch in den anderen, nicht zur V-Serie gehörenden neuen Modellen spürt.

"Mit dem Aussehen eines Autos kann man sehr viel Interesse erzeugen und Wechsel und Frische signalisieren," sagt Jim Taylor, Cadillac's General Manager, und fügt bei, "aber man muss dies mit reeller Technik unterstützen. Hätten wir keine kompromisslosen Autos, wären wir nicht auf dem Weg zurück zur Glaubwürdigkeit."



Taylor sollte es wissen. Bevor er die Top-Position bei Cadillac übernahm. verantwortlich für die Sigma-Plattform, auf der CTS, STS und SRX aufbauen; also die Modelle welche kritisch sind für Cadillac's neues Image. In seiner neuen Position erbt er nicht nur die Aufgabe, das "Eisen" zu bewegen, das er zu konstruieren mithalf, sondern übernimmt auch die Verantwortung für die restliche Linie. Dies umfasst den XLR, den aufgefrischten '05 DeVille (welcher DTS heissen wird) und den Escalade, ein Auto, das wie er offen zugibt, der Division half, einen jugendlicheren Anstrich zu erhalten, als NBA-Spieler und Hip-Hop-Künstler die SUV-Linie ihrem halboffiziellen zu Mannschaftsauto machten.

War der CTS-V für Enthusiasten der Mannschaftswagen, so wird der STS-V das Flaggschiff sein. Anders als der CTS-V, der den LS6 V-8 Motor mit 400 PS von der Corvette Z06 auslieh, ist der STS-V ganz Cadillac. Unter der Haube sitzt ein aufgeladener 4.4 Liter Northstar V-8, der einen

Northstar V-8, der einen im Ansaugsystem GM patentierten integrierten, von Eaton Kompressor aufweist. Dieser Motor ist mit einem automatischen 6-Gang-Getriebe neuen das auch manuell sequentiell verbunden. geschaltet werden kann. Um die Ansprechzeit so kurz wie möglich zu halten, ist die Getriebe-

Elektronik in das Getriebe-Gehäuse integriert und direkt mit den Schalt-Servos verbunden. Cadillac verspricht eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in weniger als 5 Sekunden.

Das Äussere des STS-V folgt den Themen, welche vom CTS-V vorgegeben wurden. Grosse, grobmaschige obere

und untere Kühlergrill-Öffnungen lassen die zusätzliche Luft ein, die das Aggregat und die Brembo 4-Kolben-Bremsen benötigen. Die Haube ist höher, damit der Kompressor Platz findet, und ist mit zusätzlichen, charakteristischen Kanten akzentuiert, die dem STS-V im Vergleich zur weicheren "zivilen" Version ein aggressiveres Aussehen verleihen. Ein tiefer liegender Front-Spoiler, ein grosser Heck-Spoiler und zusätzliche Gitteröffnungen tragen zum sportlichen guten Aussehen des V bei.





Wie es einem Flaggschiff gebührt, zollte Cadillac dem Interieur spezielle Beachtung. Die oberen und unteren Teile des Armaturenbretts sind in Leder ausgeführt, und dunkles Wurzelholz, Olive und Esche, setzt Akzente. Ein Chromstreifen trennt oberen und unteren Teil, und ähnliche Akzente findet man bei den Türverkleidungen, die ebenfalls ganz in Leder ausgeführt sind. Das Lenkrad ist mit Leder bezogen und hat Elemente aus Aluminium, passend zu den Instrumenten.

Die lederbezogenen Schalensitze haben zusätzliche Polsterungen und Wildledereinsätze für mehr Halt. Die Standardausrüstung umfasst DVD-Navigation und ein Surround Sound Audio-System von Bose. Dank all diesen Details vermittelt das Cockpit des STS-V das gleiche Gefühl hoher Qualität wie man es bei der europäischen Konkurrenz findet. Dies ist die

Antwort auf einen der Kritikpunkte, wenigen dass man das Gefühl hatte, das Interieur erfülle nicht die vom höheren Kaufpreis ausgelösten Erwartungen. Für den STS-V wurde noch kein bekanntgegeben. Preis Doch da der normale STS um die \$65'000 kostet, ist zu erwarten, dass sich der Preis für den STS-V im Bereich von \$75'000 bewegen wird.

Wie wird sich also der STS-V gegen die Kon-

kurrenz bewähren? Für Antworten wandten wir uns an John Heinricy, den Direktor des Bereichs Hochleistungs-Fahrzeuge von GM, der für die Entwicklung aller V-Serien verantwortlich ist.

"Natürlich wird es zwischen dem STS-V und der neusten Generation des BMW M5 Ähnlichkeiten geben. Dieser setzt wirklich die Messlatte für das ganze Marktsegment," sagte Heinricy. "Wo wir uns unterscheiden wollen ist, dass wir hart daran arbeiten, das Auto für den täglichen Gebrauch komfortabler als den M oder AMG zu machen. Die Mischung zwischen Rennstrecke und Strasse braucht komfortablere Balance, dieses Leistung/Luxus-Gefühl. Aber das Potential muss zur Verfügung stehen, wenn man schnell fährt oder das Auto auf die Rennstrecke bringt. Ich arbeite daran, gleich oder besser als die Konkurrenz zu sein auf Strasse und Rennstrecke."

Heinricy sagte, dass der Unterschied in der Dämpfung, der Wahl der Reifen und der Einstellung der Lenkung spürbar werde. Die Anpassungen begannen mit einer um 0.5 inch tiefer eingebauten Antriebseinheit, um den Schwerpunkt des Autos tiefer zu setzen. Stärkere Federn, kombiniert mit stärkeren Torsionsstäben vorn und hinten halten Dreh- und Nick-Bewegungen beim Beschleunigen und Bremsen besser unter Kontrolle. Eine direktere



Lenkung ist ebenfalls Teil des Pakets, wie auch zusätzliche Querverstärkungen zwischen den oberen Enden der Stossdämpfer vorne. Diese zusätzliche Steifigkeit trägt zur Präzision der Lenkung bei.

Gemäss Heinricy hat der STS-V "ein besseres Verhalten als der (frühere) BMW M5. Er hat eine etwas bessere Spurtreue und ist präziser in Lenkung und Bremsen."

Der Wettbewerb mit BMW's M-Modellen ist nur ein Element von Cadillac's Gesamt-Strategie. Die V-Serie, kombiniert mit Cadillac's Anstrengungen im

Motorsport wo sie als Hersteller in der Speed Channel World Challenge Series mitmachen, ist Teil des holistischen Konzepts der Division, den Markt der Enthusiasten zu erobern.

"Wir sind in einer langfristigen Kampagne engagiert, um unser Glaubwürdigkeits-Defizit zu eliminieren," erklärt Taylor. "Die Realität und das allgemeine Vorurteil der Käufer existieren immer noch. Die V-Serie soll betonen, dass wir



Leistung haben und man hinschauen soll. Wir wollen dem allgemeinen Publikum bewusst machen, was bei Cadillac passiert. Ein Teil der Strategie ist, unsere Produkte unter die richtigen Fahrer zu bringen, welche die Neuigkeiten dann durch Mund-zu-Mund Propaganda weiter erbreiten. Wenn wir ihnen ein Stück Mechanik in die Hand geben, das beim Fahren vollständig befriedigt, so haben wir sie ins Boot geholt und zu unseren Advokaten gemacht."



Als Folge davon wird die V-Serie wachsen. Als Nächstes, später in diesem Jahr, wird der XLR-V an der Reihe sein, der ebenfalls den aufgeladenen 4.4L Northstar V-8 erhalten wird. Obwohl nicht als Konkurrenz zur Corvette Z06 gedacht, wird der XLR-V das gleiche Sechsgang-Automatikgetriebe wie der STS-V haben, und wird als erster dieses Fahrzeug-Typs mit Magnetic Ride Stossdämpfern neue Technologien bei der Aufhängung bringen.

Diese Anstrengungen, Cadillac als direkten Konkurrenten zu BMW und Mercedes zu positionieren, hat globale Auswirkungen. Es gibt eine erneute Anstrengung, die Export-Verkäufe zu steigern, und alle Cadillac-Modelle, inklusive deren V-Varianten, wurden im Hinblick auf den globalen Markt entwickelt.

"Will man eine legitime Luxus-Marke sein, so muss man wettbewerbsfähig genug sein, um in Tokyo, Stuttgart und Chicago verkaufen zu können. Man kann nicht im Spitzen-Luxus Markt mitspielen und nur in den U.S.A. verkaufen," sagte Taylor. Während der CTS in den U.S.A. das Einstiegsniveau bedeutet, wird er in Europa als zu gross und zu teuer angesehen, um mit den weniger anspruchsvollen Modellen der 3er Serie, C-Klasse und A4 verglichen zu werden. Als Reaktion darauf evaluiert GM seine Epsilon-Plattform (die im Saab 9-3 und Opel Vectra eingesetzt wird) als Grundlage für einen Allrad-

Baby-Cadillac für den internationalen Markt. Taylor sagte, dass dieser Plan ernsthaft verfolgt wird, obwohl er vom Verwaltungsrat noch nicht akzeptiert ist. Er betonte, dass so ein Fahrzeug nicht für Amerika vorgesehen ist. Jedoch meinte er, dass ein entsprechendes V-Serie Modell, obwohl noch nicht auf dem Tisch, interessant sein könnte, speziell wenn ein begrenzter Absatz in den U.S. einbezogen würde.

Was den CTS-V betrifft, erwarte man nicht viele Änderungen am Horizont, mindestens bis in zwei Jahren ein komplett überarbeiteter CTS auftauchen wird. Heinricy ist erfreut über die Leistung des neuen Motors und bemerkt, dass das Paket leichter und möglicherweise kräftiger ist, als seine Rivalen mit normaler Ansaugung und obenliegender Nockenwelle. Sowohl Taylor als auch Heinricy geben zu, dass die Division eine Rennversion des CTS überlegt, herauszubringen, welche viele der Eigenschaften haben soll, die im Rennprogramm entwickelt wurden.

Cadillac's Pläne sind weitreichend und ambitiös, aber sie müssen fähig sein, mit BMW und Mercedes auf globaler Ebene Schritt zu halten. Mit diesem zweiten Paket in der V-Serie unterwegs und dem Versprechen, dass mehr kommen wird, können wir nur Eines sagen: Willkommen im Club!



Die neuen Modelle im Überblick

	2004 Cadillac CTS 3.6L	2004 Cadillac CTS-V	2005 Cadillac STS (V8 RWD)	2006 Cadillac STS-V	2004 Cadillac XLR
Listenpreis	\$ 30'490	\$ 49'995	\$ 46'800	\$ 75'000 ca.	\$ 75'435
Gewicht	1618 kg	1746 kg	1779 kg	1948 kg	1654 kg
Getriebe aut.	(5-Gang opt.)		5-Gang	6-Gang	5-Gang
Getriebe man.	6-Gang	6-Gang			
Motor	dohc 24V V-6	ohv 16V V-8	dohc 32V V-8	dohc 32V V-8 Kompressor	dohc 32V V-8
Verdichtung	10.2 : 1	10.5 : 1	10.5 : 1	9.0 : 1	10.5 : 1
Hubvolumen	3564 cc	5665 cc	4565 cc	4371 cc	4565 cc
Leistung	255PS / 190kW @ 6200 upm	400PS / 298kW @ 6000 upm	320PS / 238kW @ 6400 upm	ca. 440PS / 328 kW @ 6400 upm	320PS / 239kW @ 6400 upm
Drehmoment Nm	342 @ 3200 upm	533 @ 4800 upm	459 @ 4400 upm	ca.583 @3600upm	420 @ 4400 upm
Bremssystem	belüftete Scheiben	belüftete Scheiben	belüftete Scheiben	belüftete Scheiben	belüftete Scheiben
Durchmesser v/h	11.9 / 11.7 in	14.0 / 14.4 in	12.7 / 12.6 in	14.0 / 14.3 in	12.8 / 12.0 in
Räder	17x7.5	18x8.5	18x8	v 18x8.5 h 19x9.5	18x8
Pneus	Goodyear Eagle RS-A M+S, P225/ 50R-17	Goodyear Eagle F1 Supercar EMT run- flats, P245/45ZR- 18	Michelin Pilot Sport, 255/45ZR- 18	Pirelli Extended Mobility;v P255/ 45R-18, h P275/ 40R-19	Michelin Pilot HX MXM4 Zero Pres, P235/50R-18
Aufhängung v/h	upper & lower A- arms, coil springs, tube shocks, anti- roll bar/multilink, coil springs, tube shocks, anti-roll bar	upper & lower A- arms, coil springs, tube shocks, anti- roll bar/multilink, coil springs, tube shocks, anti-roll bar	unequal-length A- arms, coil springs, adj tube shocks, anti-roll bar/ multilink, coil springs, adj tube shocks, anti-roll bar, self-leveling	unequal-length A- arms, coil springs, tube shocks, anti- roll bar/multilink, coil springs, tube shocks, anti-roll bar, self-leveling	upper & lower A- arms, transverse- mounted leaf spring, elect. variable tube shocks/ upper & lower A-arms, transverse- mounted leaf spring, elect. variable tube shocks
0-60 mph (96.6 kmh)	6.6 s	5.0 s	5.9 s	ca. 4.9 s	5.8 s
0- 1/4 mile (402 m)	15.0s/147.9 kmh	13.4s/175.4 kmh	14.3s/156.9 kmh	ca.13s/177kmh	14.1s/164 kmh
Bremsweg 60/80 mph (96.6/128.7kmh)	42 m / 73.8 m	35 m / 61.6 m	36.6 m / 64 m	ca. 35 m / 62.5 m	38.1 m / 67.7 m
Verbrauch EPA Stadt/Land (L/100km)	14.1 / 8.1	15.2 / 9.3	14.2 / 8.6	ca. 14.7 / 9.4	14.2 / 8.6

Die Präsidentenlimousine soll das neue 2006 Cadillac DTS Design vorwegnehmen

WASHINGTON --- In dieser Woche wird eine tiefschwarze, nagelneue Cadillac DTS-Limousine anlässlich der Parade zur Amtseinsetzung des Präsidenten durch die Hauptstadt der Nation rollen und erstmals die neue Richtung des Designs von Cadillacs DTS Serienmodell enthüllen. (Medienmitteilung GM, Januar 2005)

Die neue Limousine macht, ähnlich wie der neue DTS, eine selbstbewusste stilistische Aussage. indem Cadillacs aktuelle Stilelemente an der Front und am Heck übernommen werden. Die neu überarbeiteten Front- und Heckansichten integrieren Cadillacs charakteristischen Kühlergrill mit dem im Zentrum montierten Kranz und Wappenschild, vertikal orientierte Klarglas-Xenonscheinwerfer und topaktuelle Heckleuchten.

schreiben," sagte der CEO und Chairman von General Motors, Rick Wagner. "Wir freuen uns, dass wir unsere historische Verbindung mit der amerikanischen Regierung seit vielen Jahren weiterführen können."

Mit einem neuen Design und einzigartiger Konstruktion unter der Karosserie wurde die neue Cadillac DTS Limousine in Handarbeit hergestellt und mit einem tiefschwarzen Lack mit

> Klarlack-Finish versehen. Das Fahrzeug ist eine deutlich längere, breitere und höhere Version des Serienmodells. das später dieses Jahr auf den Markt kommen wird. Die Limousine ist mit den modernsten Schutz- und Kommunikationssyste-

men ausgerüstet.

Das Interieur bietet Platz für sechs Passagiere. komfortabel und mit guter Sichtbarkeit. Die Rücksitze bieten einen einklappbaren Bürotisch, der für Staatsgeschäfte benützt werden kann. Sie



George W. Bush, Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika, wird der Erste sein, der während der Parade am Donnerstag, den 20. Januar in der neuen Cadillac DTS Limousine die Pennsylvania Avenue hinunter rollen wird. Der Anblick des von einem Cadillac aus winkenden Präsidenten ist eine amerikanische Tradition geworden.

"General Motors und Cadillac sind stolz darauf. mit der Einführung der Cadillac DTS Präsidenten-Limousine dieses neuste Kapitel der amerikanischen Automobilgeschichte zu





können in Liegesitze verwandelt werden und haben eine adaptive Polsterung, welche die Position der Person erkennt und die Kissen automatisch entsprechend anpasst. Überdies können sich die Fond-Passagiere an einem eigenen erstklassigen Klangsystem, komplett mit 10-CD-Wechsler, erfreuen. Holzapplikationen, luxuriöses blaues Leder und Stoff ergänzen das vornehme Interieur.

Gestickte Präsidentensiegel schmücken Sitzrückseite sowie die Türverkleidungen der hinteren Türen. Präsidenten-Siegel sind ebenfalls an der Aussenseite der hinteren Türen angebracht. Die amerikanische Flagge ist rechts und die Standarte vorne montiert. Präsidenten am linken vorderen Kotflügel, wenn er mit dem Auto unterwegs ist. Die Flaggen werden nachts von verdeckt eingebauten

Entladungslampen hoher Intensität (High Intensity Discharged, HID) angestrahlt.

Das kommerzielle 2006 Cadillac DTS Modell wird im Februar an der Chicago Auto Show erstmals dem Publikum gezeigt. Es ist der neunte Neuzugang in Cadillacs Modellreihe seit 2001 und führt Cadillacs Strategie der Modellbezeichnung mit Buchstaben weiter, die mit CTS, SRX, XLR und STS begann. Der DTS führt mit einigen äusseren und inneren Unterscheidungen drei Modelle – DeVille, DHS und DTS – in ein einziges Modell zusammen, mit verschiedenen Options-Paketen.

Von seinem Cadillac-typischen Styling bis zu seiner Kraft und seinen hervorragenden Fahreigenschaften ist der DTS ein Produkt unbeirrter Konzentration auf das Detail, aufbauend auf die Stärken und das Ansehen der

Marke Cadillac.

Der DTS wird im preisgekrönten Detroit-Hamtramck Assembly Center in Detroit, Michigan, gebaut und wird im dritten Quartal 2005 in den Verkauf gelangen.



Geschichte der U.S.-Präsidenten-Limousinen

(Medienmitteilung GM, Januar 2005)

"Es ist eine grosse Ehre für Cadillac und General Motors, mit dem höchsten Amt der Vereinigten Staaten verbunden zu sein," sagt Cadillac's Generaldirektor Jim Taylor. "Tatsächlich baut Cadillac Limousinen und spezielle Fahrzeuge für Amerikas Präsidenten, Diplomaten, Botschafter und ausländische Würdenträger seit den frühen 1900er Jahren."

Einer der ersten Präsidenten, der mit einem Cadillac fuhr, war Woodrow Wilson, der anlässlich einer Siegesparade nach dem ersten Weltkrieg durch die Strassen Bostons fuhr. Ein luxuriöser 1928 Cadillac Town Car wurde während der Amtszeit von Coolidge häufig gebraucht.

Der amerikanischen Regierung wurden 1938 zwei Cadillac Cabriolets, genannt "Queen Mary" und "Queen Elizabeth", ausgeliefert. Sie wurden nach den grossen Luxus-Ozeandampfern der Zeit benannt, waren 6.4m lang und 3450 kg schwer und waren mit einem kompletten Waffenarsenal samt Munition, Funk und speziell starken Generatoren ausgerüstet. Ausdauernd und zuverlässig dienten die beiden "Queens" den Präsidenten Roosevelt, Truman und Eisenhower.

Präsident Eisenhower, der dafür bekannt war, ein Autoliebhaber zu sein, fuhr 1953 bei der Parade am Tag der Amtseinführung in einem der ersten Eldorados. Das Fahrzeug war einzigartig, denn es hatte als erstes Auto eine gewölbte Windschutzscheibe, welche darauf schnell bei allen amerikanischen und ausländischen Fahrzeugen zum Standard wurde.

1956 ersetzten die Queen Mary II und die Queen Elizabeth II die ursprünglichen Modelle. Die Fahrzeuge waren 6.4m lang und wogen 3200kg. Wie ihre Vorgänger waren sie voll gepanzert und mit der damals aktuellsten Kommunikationsausrüstung versehen. Ausserdem wurden sie mit schmalen Felgen auf der Innenseite der Reifen ausgerüstet, für den Fall, dass die Pneus zerschossen würden. Die Queen Mary II und die Queen Elizabeth II dienten nicht nur Präsident Eisenhower, sondern auch den Präsidenten Kennedy und Johnson. Beide Fahrzeuge wurden 1968 ausser Dienst gesetzt.

Die Reagan-Administration erhielt 1983 eine Cadillac Fleetwood Limousine, während ein Cadillac Fleetwood Brougham-Presidential Series 1993 an die Clinton-Administration ausgeliefert wurde. Abweichend von den Vorgänger-Modellen präsidiale wurde der Brougham vollständig durch General Motors entwickelt. konstruiert und heraestellt. Ausserdem wurde das Fahrzeug im Hinblick auf höchsten Schutz konstruiert. Um die Bedrohung von aussen zu minimieren, wurde auf ein Sonnendach und Trittbretter verzichtet.

Heute ist die 1983 Cadillac Fleetwood Limousine im Ronald W. Reagan Presidential Library & Museum in Simi Valley, Kalifornien, stationiert,

> während der 1993 Cadillac Fleetwood Brougham im Clinton Presidential Center in Little Rock, Arkansas, steht.

Der Vorgänger der heutigen Limousine war die 2001 Cadillac DeVille Limousine. Sie war der erste Cadillac. der das neue Emblem der Division trug. Das Fahrzeug wird heute noch eingesetzt.



Diese umgebaute (verlängerte) '93 Fleetwood-Limousine wurde von Präsident Clinton benutzt.

Chlaushock, 4. Dezember 2004

Am Samstagabend, den 4. Dezember, traf sich wiederum eine fröhliche Gesellschaft zum traditionellen Chlaushock des CCS im Ochsen in Lützelflüh.



Wir harrten der Dinge die da kommen sollten.....



und wurden belohnt mit dem wunderbaren, knoblauchduftenden Fondue des Restaurants Ochsen





... und nicht nur unsere Jungs aus dem fernen Osten (Deutschlands) fachsimpelten ausgiebig.



Seite 13

DRIVE-IN 1/05

Natürlich gab es auch wieder viele Fotos unserer Hoffotografin von den Ausfahrten zum Anschauen

> Ein zünftiges Dessert durfte trotz Fondue-Supplement nicht fehlen



Und wir freuten uns alle über den gelungenen, kalorienreichen und gemütlichen Chlaushock

Zweites Sibirien-Treffen



16. Beat Januar lud Thomann wiederum zu einem "Sibirien-Treffen" ein. Neun Personen folgten seiner Einladung und fuhren zu einem vorzüglichen Fondue nach La Brévine. Nach dem Essen besuchten sie "hinter dem Dorf" den Lac des Taillères, der dank nächtlichen minus 17 Grad total zugefroren und daher begehbar war.

Foto: Vreni Thomann

Kommt der XLR-V ?

Brenda Priddy schrieb am 17.5.2004 in www.thecarconnection.com:

GM's Performance Division war diese Woche aktiv, und wir erwischten schon wieder einen neuen Cadillac der zukünftigen V-Serie. Diesmal photographierten wir den 400-PS XLR-V, mit dem mit Kompressor aufgeladenen 4.6 Liter Northstar V-8.



Verräterisch ist der Buckel auf der Motorhaube, der wie beim STS-V durch den grösseren Platzbedarf des Kompressors verursacht wird, sowie die Räder mit zehn Speichen.



Immer wenn man die Meinung der Mehrheit teilt, ist es Zeit, sich zu besinnen.

Mark Twain

Cadillac stoppt Night Vision für den DeVille, kein neues System geplant

Von Jens Meiners, Automotive News Europe, 16.11.04

DETROIT – Cadillac gibt die Option Night Vision für den 2005 DeVille Luxus-Sedan auf und wird sie nicht wieder anbieten.

Der Marketing Direktor von Cadillac, Jay Spenchian, sagt, dass die Division möglicherweise ein anderes Infrarot-Sichtsystem offerieren wird. Cadillac's Night Vision war ein passives Infrarot-Sichtsystem.

"Falls wir wieder ein Night Vision System bringen, wird es ein aktives System sein," sagt Spenchian. "Aber es gibt dafür zur Zeit keine Pläne."

Cadillac bot das System von Raytheon Co. erstmals für die 2000 DeVille Modelle an.

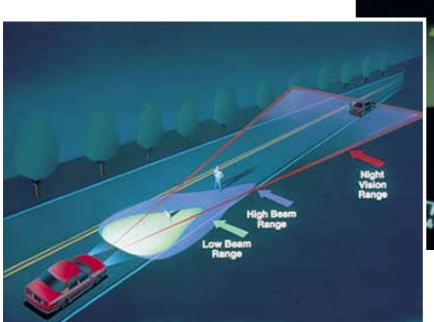
Zu Beginn gab es eine grosse Nachfrage. Im Modelljahr 2000 liessen 7000 Käufer ihr Auto damit ausrüsten. Cadillac hatte Verkäufe von etwa 2000 Einheiten erwartet.

Seitdem nahm die Nachfrage ab, und nur 400 Einheiten wurden für das Modelljahr 2004 verkauft. Für die 2005 Modelle wurde die Option für \$2'250 angeboten, und 145 Einheiten wurden verkauft, bevor die Option im September fallen gelassen wurde.

Passive Infrarot-Sichtsysteme erfassen die thermische Energie, die von Hindernissen ausgestrahlt wird, so dass der Benützer sie auf einem Bildschirm sehen kann. Aktive Systeme senden Infrarotlicht aus, das den Bereich vor dem Auto beleuchtet. Das infrarote Licht ist für das Auge unsichtbar, wird aber von einer Kamera erfasst und auf einem Bildschirm gezeigt.

Der Effekt eines aktiven Systems kann mit Fernlichtern verglichen werden. Passive Systeme zeigen das Bild oft als Negativ. Wärmere Bereiche, wie z.B. unbedeckte Körperteile, aber auch Reifen und Auspuff-Systeme, werden hell wiedergegeben. Bei warmen Aussentemperaturen wird das Bild verschwommen und grau. Beide Systeme benützen entweder einen Bildschirm oder projizieren auf die Windschutzscheibe (HUD, head-up display).

Die Nützlichkeit von Infrarot-Sichtsystemen wurde bezweifelt, und Mund-zu-Mund Propaganda half Cadillac offensichtlich nicht.



Bulgari verliert für Cadillac den Glanz; der Autohersteller gibt die Zusammenarbeit auf

Von Jens Meiners, Automotive News Europe, 16.11.04

DETROIT – Keine von Cadillac und Bulgari offerierten VIP Parties mehr für Lifestyle-Journalisten und Manager?

Offenbar ja. Cadillac beendet die Zusammenarbeit mit dem renommierten italienischen Juwelier Bulgari. "Unsere Beziehung mit Bulgari

Die Instrumententafel des Sixteen

kommt nicht vorwärts," sagt Cadillac's Marketing Direktor Jay Spenchian.

Bulgari entwarf die Instrumente des XLR, und die Escalade Modelle haben eine von Bulgari entworfene Uhr im Armaturenbrett.

Aber die zukünftigen Cadillac Modelle werden das Bulgari-Zeichen und den Schriftzug nicht mehr tragen, sagt Spenchian. Der Escalade und der XLR werden die Bulgari Embleme nur noch bis zur Überarbeitung der Modelle behalten.

Cadillac wollte für den Wechsel keine Gründe angeben; Versuche, einen Kommentar von Bulgari zu erhalten, waren erfolglos. Die Zusammenarbeit zwischen den zwei Firmen begann 1999, als Wayne Cherry, GM's Design-Chef, und Nicola Bulgari, Bulgaris Miteigentümer, zusammen Cadillac's neue Styling-Identität diskutierten.

Ein Ziel war auch, Bulgari als Luxusmarke in den

U.S.A. besser bekannt zu machen.

Die Gespräche führten zu einer Vielzahl gemeinsamer Aktivitäten, wobei auch Bulgari-Elemente in die Konzept- und Serien-Fahrzeuge einflossen.

Bulgari war am Design des Interieurs des Konzept-Autos Imaj und der rekonfigurierbaren Anzeigetafel des Vizon beteiligt Der Cien und der Sixteen haben Bulgari-Instrumente im Armaturenbrett.

Die beiden Firmen hofften darauf, in der Luxus-Gesellschaft ins Gespräch zu kommen. Es wurde eine ganze Anzahl exklusiver Parties und Veranstaltungen

durchgeführt, um die Marken bekannt zu machen, so zum Beispiel die Bulgari Summer Extravaganza in Saratoga (New York).

"Wir hören alle möglichen netten Geschichten über Cadillac Besitzer, die sich in Bulgari Ausstellungsräume verirren und umgekehrt," sagt die Cadillac Sprecherin Leslie Bublin.

Nicola Bulgari ist selbst ein Cadillac Fan. Zu seiner Sammlung klassischer Autos gehört auch einer der weniger erinnerungswürdigen Cadillacs: der zweitletzte Eldorado mit E-Body, der am 22. April 2002 in Lansing vom Fliessband rollte.

Möchten Sie Ihre Sammlung von DRIVE-IN Heften vervollständigen?
Es gibt von allen Ausgaben seit 2000 noch Exemplare zum Preis von sFr. 3.- pro Stück, plus Versandkosten. Kontaktieren Sie unseren Sekretär!

(Foto: E. Tibolla)

Der XLR in der Presse:

Luxemburger Wort, 21. Januar 2005, Pe/MB

Luxus-Roadster mit Platz fürs Handgepäck

Ausdrucksstarker Neuzugang in einem der exklusivsten Marktsegmente

Nach seinem durchschlagenden Erfolg in den USA trifft der zweisitzige Roadster Cadillac XLR rechtzeitig zum Autofestival auch in Luxemburg ein. Der mit 4,51 Meter auf 1,84 Meter kompakt bemessene **XLR** darf zweifelsohne als ausdrucksstarker Neuzugang in einem der exklusivsten Marktsegmente überhaupt bezeichnet werden. Der Cadillac XLR, der parallel zur Generation der Corvette

neuesten entwickelt wurde. unterstreicht die Botschaft, die seine Optik vermittelt, mit einem leistungsorientierten Heckantriebs-Fahrwerk und einem völlig neuen Northstar V8-Motor. Der XLR ist nur in einer Version erhältlich. komplett ausgestattet unter anderem mit Lederbezügen, Navi-Head-Up-Display, gationssystem, Sitzheizung und -kühlung und elektrisch betätigtem Stahldach. Der XLR basiert auf der neuesten Plattformgeneration General Motors, die speziell für offene Hochleistungs-Sportwagen entwickelt wurde. Hydrogeformter Stahl, besonders Verbundwerkstoffe leichte und

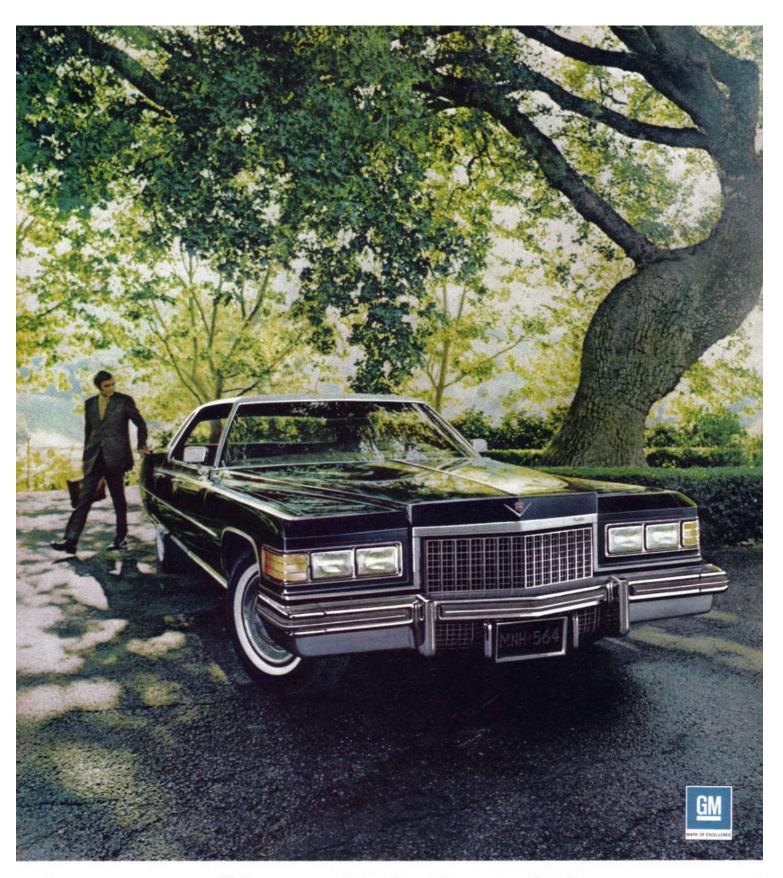
Fahrgastzelle aus Aluminium verleihen der Konstruktion eine außergewöhnlich hohe Steifigkeit bei geringem Gewicht.

Diese Kombination macht den XLR zum leichtesten Fahrzeug in seiner Klasse. Die neueste Version des Northstar-Achtzylinders überträgt im Cadillac-Roadster ihre Antriebskraft auf die Hinterräder. Mit seinen 4,6 Litern Hubraum, vier oben liegenden Nockenwellen, 240 kW (326 PS) bei 6450 U/min und einem Drehmoment von 420 Nm bei 4400 U/min erzielt dieses Aggregat eine beeindruckende Beschleunigung - so schafft es den Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 5,9 Sekunden. Der komplett aus Aluminium gefertigte Motor wurde mit einem sanft schaltenden elektronisch gesteuerten Fünf-Gang-Automatikgetriebe gepaart. Die geschwindigkeitsabhängige Magnasteer-Servolenkung ist

serienmäßig; ein weiteres technisches Highlight ist die Magnetic Ride Control mit ihren stufenlos verstellbaren Stoßdämpfern. Zu den wichtigsten Features neben all den technischen Highlights zählt das per Tastendruck in weniger als 30 Sekunden versenkbare feste Dach. Ein Elektromotor treibt im XLR insgesamt acht Hydraulikzylinder an, deren Kolben per Flüssigkeitsdruck das Dach heben oder senken.



Das Dach, das mit einer heizbaren Heckscheibe aus Glas ausgestattet ist, besteht aus Aluminium und Magnesium, die seitlichen Paneele sind aus Verbundwerkstoffen hergestellt. Das Dach wird als komplettes Modul montiert, was der Verwindungssteifigkeit des Fahrzeugs zugute kommt. Den Innenraum des XLR prägt eine unkonventionelle Mischung von Eukalyptus-Holz, Aluminium und Leder. Für eine besondere Note sorgen außerdem die in Zusammenarbeit mit italienischen Designer-Marke Bulgari entworfenen Instrumente. Auf der Strecke dagegen die Reisegualitäten geöffnetem Verdeck: 125 Liter Kofferraumvolumen bei geöffnetem Dach sind mehr als dürftig und reichen gerade mal für eine kleine Reisetasche. Bei geschlossenem Stahldach passen aber immerhin 328 Liter Gepäck ins Ladeabteil.



You'll buy your first for what you think it is. And your second for what you know it is.

Maybe that's the reason Cadillac repeat ownership is consistently the highest of any U.S. luxury car make.

