# **DRIVE-IN**

Offizielles Mitteilungsblatt des





Ausgabe Nr. 1/10 (Februar 2010)

#### Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum	Seite 12	Cadillac enthüllt den XTS (GM Pressetext)
Seite 2	Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort	Seite 17	Der neue SRX
Seite 3	Veranstaltungskalender	Seite 25	Inseratetarife, Club-Statistik
Seite 5	Chlaushock vom 5.12.09	Seite 26	Clubartikel
Seite 8	Detroit Auto Show NAIAS: CTS-V Coupé, XTS Konzept	Rückseite	1952: "It's a Wonderful Year to Make the Move"

#### Vorstand

Präsident ars@strad.ch	<b>Arion M. Scheifele</b> Tel. P. 061 911 1624 Mobile 079 646 0870	Wilweg 6, 4437 Waldenburg G. 061 921 1929 Fax 061 921 1954
Vize-Präsident fredy.ursprung@gmx.ch	Fredy Ursprung Tel. P. 027 923 8101 Mobile 079 643 8192	Gliserallee 87, 3902 Glis G. 027 922 7167 Fax 027 922 7200
Kassier emmanuel.faessler@gmx.ch	Emmanuel Fässler Tel. P. 052 364 2973	Oberhofen 1464, 8488 Turbenthal G. 044 801 9070 Fax 052 364 2973
Sekretär ccs-sekretariat@bluewin.ch	Christian Hardegger Tel. P. 043 495 3868	Eichstr. 26, 8107 Buchs (ZH) Fax 043 495 3868
Beisitzer postmaster@cadillacclub.ch	Kurt Schellenberg Tel. P. 061 712 1743	Binningerstr. 10, 4153 Reinach

#### Impressum "DRIVE-IN":

Sekretariat CCS,Eichstrasse 26, 8107 Buchs (ZH)

Tel./ Fax: 043 495 3868
erscheint mehrmals jährlich in deutscher Sprache, Preis sFr. 6.-, € 4.Redaktion: Kurt Schellenberg, Binningerstr. 10, 4153 Reinach,

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)

"Swiss Oldtimers" Schweiz. Dachverband für Historische Motorfahrzeuge SDHM, 5745 Safenwil

Die Toleranz der Toleranten beruht meistens darauf, dass sie das Problem nicht verstehen.

G. Kocher

#### Unser Titelbild

1964 Sedan DeVille

#### Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Baumeler Josef, Wohlen, Deville Conv. 1969, Seville STS 1999

Lambrigger Kilian, Glis, Serie 62 Conv. 1953



#### Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Mit dem traditionellen Chlaushock fand das vergangene Jahr seinen gemütlichen Abschluss. Aufgrund der allgemeinen Meinung, dass man schon wesentlich bessere Fondues genossen habe als diesmal (und auch schon früher) im Ochsen, wird sich Beat, unser seit Jahren unermüdlicher Organisator dieses traditionellen Anlasses, nach einer neuen Lokalität umsehen.

Ich hoffe, Sie hatten alle einen guten Start ins neue Jahr, das fulminant mit Schnee bis in tiefe Lagen (sogar im wenig schneegewohnten Basel lagen teilweise bis zu 20cm) und extrem tiefen Temperaturen begonnen hat. Inzwischen ist es schon nicht mehr so ganz jung, und man kann schon mit Vorfreude den Beginn der (Cadillac)Saison erwarten. Den Anfang der (amerikanischen) automobilen Saison macht wie jedes Jahr die NAIAS, die Detroiter Motor Show. Es ist der ganz grosse Anlass, bei dem die amerikanischen Autohersteller ihr Bestes zeigen und neben den neuen Modellen auch vollmundige Versprechungen für eine je nach Zielpublikum ökologischere, luxuriösere oder kraftprotzendere, jedenfalls aber neuere und bessere Zukunft machen. GM steht da mit ihrer Marke Cadillac nicht zurück. Ein Jahr nach dem Konkurs hängt der Himmel offenbar wieder voller Geigen (oder besser V-Serie-Modellen), und der neue Stern ist das XTS-Konzept. Wenigstens zeichnet sich ab, dass Cadillac nach der Orientierungslosigkeit der Finanzkrise wieder eine klarere Linie verfolgt, und einiges daran setzt, den alten verblichenen Ruf der Marke als Ikone des klassischen amerikanischen Traums von Luxus und Erfolg wieder aufzupolieren. Europa scheint bei den Marktstrategen von Cadillac jedoch immer noch nicht zu existieren. Die neusten Einträge auf der Internetseite für Europa stammen von 2008. Entsprechend sind auch die Verkäufe gesamteuropäisch auf etwas über 3000 Cadillacs pro Jahr geschrumpft. Immerhin wird versprochen, dass dieses Jahr in Deutschland ein Händlernetz aufgebaut werden soll, und wer weiss, vielleicht kann man in der Schweiz auch bald den neuen SRX (siehe Reviews in diesem Heft) nicht nur via Direktimport kaufen. Auch der aufs Eis gelegte, aber jetzt für 2010 versprochene CTS Sport Wagon hätte meines Erachtens in der Schweiz eine Chance.

Unser erster Club-Anlass ist die Generalversammlung vom 14. März, wie immer im Schloss Altishofen, und wie immer erwartet Sie ein reichhaltiges Buffet, eine musikalische Überraschung und natürlich eine lebhafte Generalversammlung nebst vielen guten Gesprächen mit alten Bekannten und Freunden. Das Anmeldeformular und alle Dokumente für die GV liegen diesem Heft bei. Und überlegen Sie sich, ob Sie dieses Jahr nicht eine Ihrer guten Ideen für eine Ausfahrt für den Club realisieren möchten.

Ich freue mich darauf, Sie am 14. März zu sehen!

Ihr DRIVE-IN Redaktor Kurt Schellenberg

#### Eigene Veranstaltungen

14. März	25. Generalversammlung des CCS, Schloss Altishofen
16. Mai (*)	erste Ausfahrt
20. Juni (*)	zweite Ausfahrt
15. August (*)	dritte Ausfahrt
26. September (*)	vierte Ausfahrt
4. Dezember	Chlaushock

<sup>\*)</sup> Provisorisch. Definitive Daten werden wie immer an der GV festgelegt



### Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

2231. Februar	Salon Rétromobile Paris
27. Februar	7. Winternationals, Sulgen, American Eagles
27./28. März	18.Int. US- und Fun-Car Meeting Lörrach (Street Runners)
27./28. März	15. Oldierama Regio-Messe Lörrach (Street Runners
27./28. März	35. OTM Fribourg
23 25. April	Concorso d'Eleganza, Villa d'Este, Italien; Swiss Oldtimers (SDHM)-Reise
2. Mai	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug
2. Mai	27th American Live Oensingen (Friday Night Cruisers)
2. Mai	GP Mutschellen (Swiss Oldtimers (SDHM))
13 16. Mai	CCCD Jahrestreffen Schwäbisch Hall
22./23. Mai	10. Oldtimer in Obwalden (OiO)
6. Juni	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug
1013. Juni	Retro Classics meets Barock, Schloss Ludwigsburg (D); Retropromotion
19. Juni	Oldtimer Messe Uster
4. Juli	2. All American Classics Meeting, Murten

4. Juli	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug
1418. Juli	Davos Classic 2010
1. August	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug
1922. August	Cadillac Happiness Days Tirol, St. Cristina, (Grödnertal) Touristik-Events-Tirol
25. August	Concours d' Elégance Basel, RAID Suisse-Paris, Prologe
2629. August	20. RAID Suisse-Paris
29. August	Cadillac Big Meet, Kremsmünster, Schloss Kremsegg
25. September	3. Grand European des CLC
	in Richelieu, Frankreich
4. September	19. GP Safenwil (Emil Frey AG, Swiss Oldtimers (SDHM))
5. September	Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug
12. September	8. US-Car & Motorcycles Treffen, Volketswil (Chevrolet Car Club)
1719. September	7. ACS Classic Car Challenge ACS Basel
30. Sept 3. Okt.	Geneva Classics (Swiss Oldtimers (SDHM))
3. Oktober	25. Rassemblement National (Swiss Oldtimers (SDHM))
9./10. Oktober	2. Oldtimer im Berner Oberland (OiBO)
24. Oktober	6. Oldtimer Messe St.Gallen
6. November	OTM, Zürich

alle Informationen wie immer ohne Gewähr auf Richtigkeit!



#### Chlaushock, 5. Dezember 2009



Wiederum fand der traditionelle Chlaushock grossen Anklang, und wir genossen einen gemütlichen Abend im Ochsen in Lützelflüh.

Bei Schnitzel und Fondue verbrachten wir einen anregenden Abend unter Freunden, und liessen dabei das Cadillac-Club-Jahr ausklingen.





Die Stimmung bei den Schnitzel-Essern war gut...







... beim Fondue gab es aber leider grosse Qualitätsunterschiede.

Die Glückspilze am einen Tisch genossen ein ausgezeichnetes Fondue, wie es sich gehört, während die Pechvögel am anderen Tisch etwas vorgesetzt erhielten, das aussah und schmeckte, als ob der Käse in der Küche ausgegangen wäre.



Da dies nicht zum ersten Mal geschah, und der Wirt nur wenig Lust zeigte, sich zu entschuldigen oder gar etwas dagegen zu unternehmen, wird Beat den Chlaushock 2010 in einem anderen Restaurant organisieren.

Den Termin, 4. Dezember 2010, kann man aber bereits jetzt im Kalender eintragen.







Dies ist kein Wettbewerb, wer den grössten Bauch hat (den hätte ich zwar gewonnen, Anm.d.Red.). Philipp zeigt nur, wie er mit seinem T-Shirt beim dänischen Cadillac-Club fremd geht.





Vreni, unsere wie immer strahlende und charmante Gastgeberin



Bis auf den Wermutstropfen des missratenen Fondues war es ein gelungener Abend und ein schöner Abschluss des Club-Jahres.





## North American International Auto Show (NAIAS), Detroit 12. Januar 2010

Das neue CTS Coupé wurde schon im Dezember an der Los Angeles Motorshow dem Publikum vorgestellt. In Detroit wurde nun quasi als Sahnehäubchen die V-Version präsentiert. An der Pressekonferenz zur Eröffnung der Detroiter Motor Show wurde ausserdem erstmals das XTS Konzeptauto gezeigt.

Das Transkript der Präsentation, ins Deutsche übertragen, folgt unten. Trotz der typisch amerikanischen Show mit entsprechenden Übertreibungen zeigt es doch, in welche Richtung sich Cadillac in Zukunft bewegen will. Das Video der Pressekonferenz kann unter http://gmtv.feedroom.com angeschaut werden.

Bryan Nesbitt, Cadillac General Manager:

"556 PS, 405 Nm Drehmoment, in 4 Sekunden von 0 auf 100 km/h (0-60 Mph in 3.9 s, Anm.d.Red.), elektronisch geregeltes Magnetic Ride Fahrwerk, 19-Zoll Aluminiumguss-Felgen mit Michelin Pilot Sport PS2 Reifen, Brembo Bremsen mit 15-Zoll Scheiben und Sechskolbenzangen vorne und 14.7-Zoll Scheiben und Vierkolbenzangen hinten, integrierter Auspuff in der Mitte hinten, 6-Gang-Getriebe manuell oder automatisch, mit Schaltwippen am Lenkrad, 14-fach justierbare Recaro-Sitze und mit Wildleder bezogenes Lenkrad und Schaltknauf".

"Es ist ein Luxus Hochleistungs-Automobil; Resultat einer präzisen und umfassenden technischen Entwicklungsarbeit".

"Und es kommt in einer der attraktivsten Karrosserie-Formen".

"Hier ist das 2011 Cadillac CTS-V Coupé."

"Es geht diesen Sommer in Produktion, und damit wird die CTS-Produktelinie erweitert und die V-Serie, Markenzeichen für ernstzunehmende Luxus-Hochleistungsfahrzeuge, weiter ausgebaut".



"Wenden wir uns nun einer wichtigen neuen Cadillac-Studie zu, welche den Fortschritt von Cadillacs Art and Science Konzept eindrücklich zeigt".

Clay Dean, Cadillac Design Director:

"Danke, Bryan. Die Cadillacs der V-Serie sind darauf ausgerichtet, die Käufer von Hochleistungs-Fahrzeugen im gehobenen Bereich anzusprechen".

"Für Kunden, welche Luxus und Technologie bevorzugen, entwickelten wir die Platinum-Serie, wobei der Escalade Platinum Hybrid das Cadillac-Flaggschiff ist".

"Aber viele Kunden ziehen anstatt eines SUV einen Sedan vor. Sie verwenden das Auto oft als mobilen Arbeitsplatz, und sie wollen immer die beste Leistung, die ein hochwertiger Sedan der Luxusklasse bieten kann".

"Dennoch beginnen sie einige der Vorstellungen in Frage zu stellen, die normalerweise mit genau so einem Auto verbunden werden. Wir glauben, dass unser neustes Konzept alle Bedürfnisse dieser Kunden befriedigt, während es gleichzeitig deren Wunsch entspricht, die traditionellen Konzepte zu hinterfragen."

"Hiermit stelle ich Ihnen das Cadillac XTS Platinum Konzept vor".

"Der XTS ist die kommende Umsetzung von Cadillacs "Art and Science" Philosophie, demonstriert an einem Luxus-Sedan der Top-Klasse".

"Es geht darum, mehr als nur die täglichen Bedürfnisse des Kunden zu erfüllen und dabei das Genre entsprechend der modernen Empfindung zu aktualisieren".

"Das Verständnis für diese Bedürfnisse führte dazu, dass wir den XTS von innen nach aussen entwickelten. Was wir vorschlagen, ist ein persönliches Hauptquartier, ein exquisites, handgemachtes grosszügiges Umfeld, das anmutigen Komfort und Annehmlichkeiten für alle Passagiere bietet".

"Grosszügiger Raum im Bereich von Kopf, Hüfte und Beinen gibt es vorne und hinten, kein Grund, sich bei Ihren Gästen auf dem Rücksitz entschuldigen zu müssen".

"Sie erhalten sogar ihren eigenen aufklappbaren Bildschirm für Information, Unterhaltung und Netzverbindungen".

"Die vorherrschende helle Crème-Farbe trägt



zum Gefühl der Geräumigkeit bei, und wird kontrastiert mit dunkleren, reicheren Elementen, wie beim Lenkrad und der Deckenkonsole".

"Die Bezeichnung Platinum bedeutet, dass jedes Detail mit handwerklicher Perfektion bearbeitet wurde. Im ganzen Innenraum finden sich komplexe Schichten wertvoller Materialien, welche auf präzise Art miteinander harmonieren und den Gesamteindruck verstärken".

"Es gibt mit Lasergravur bearbeitetes Wildleder, Anilin-Leder, satiniertes Metall und geschliffenes Birken-Wurzelholz".

"Wir haben auch eine neue Art der Interaktion mit den Informations- und Kontrollsystemen des Fahrzeugs erdacht".

"Es ist eine visionäre Schnittstelle, welche intuitiv und angenehm zu bedienende berührungsempfindliche Bildschirme und neuste Technologien einsetzt".

"Die Fahrerinformationen werden auf einem 30cm OLED-Bildschirm (organische Leuchtdioden) mittels Grafiken nach dem neusten Stand der Technik dargestellt. Der XTS Platinum bestätigt sogar Ihre Ankunft, indem die Türgriffe in Licht getaucht werden, sobald Sie in die Nähe des Autos kommen".

"Dies ist exemplarisch für die typische fortschrittliche Licht-Technologie und Instrumentierung von Cadillac".

"Das äussere Design reflektiert die Evolution von Cadillacs Philosophie der Formen und Oberflächen. Mit Betonung auf Kunst des "Art and Science"-Konzepts, mit anmutig fliessenden Formen und Oberflächen. Es ist gepflegt und elegant, in Abstimmung der Linien und Kanten".

"Man erkennt dies im Profil, welches Grosszügigkeit mit einem eleganten Fluss vermittelt".

"Die Karrosserie ist fliessend, elegant und sogar sinnlich, und ist vollständig in Cadillacs weiterentwickelter Formensprache gestaltet, um dem anspruchsvollen Kunden zu gefallen".

"Der bekannte Kühlergrill und die typischen vertikal orientierten Scheinwerfer sind Schlüsselelemente von Cadillacs Identität, und erscheinen



auch beim XTS."

"Die grossen 20-Zoll Räder, der grosse Radstand mit grosser Spurweite unterstützen alle den Eindruck von Geräumigkeit und Stabilität und ergeben eine eindrucksvolle Erscheinung; Vorbild für die neu entwickelte Formensprache der nächsten Generation des Cadillac Designs".

"Gleichzeitig stellt der XTS die Vorstellung traditionellen Luxus' in Frage, indem der typische grossvolumige Motor durch einen V6-Hybridantrieb ersetzt wird. Und Allradantrieb macht dem Namen XTS alle Ehre".

"Das Cadillac XTS Konzept repräsentiert unseren Wunsch, unerwartete Innovationen auf so kunstvolle Art wie möglich anzubieten".

Bryan Nesbitt, Cadillac General Manager:

"Danke, Clay. Was wir Ihnen heute morgen hier zeigten, repräsentiert die zwei neusten Beispiele von Cadillacs Design und technischer Realität und Vision. Und besonders wichtig, wir haben auch unser Bekenntnis zu zwei Markenkategorien mit enormem Potenzial demonstriert, der V-Serie und Platinum".

"In Zukunft werden alle Cadillacs ein Modell der V-Serie oder ein Platinum Modell umfassen, welche die Spitze der jeweiligen Linie repräsentieren. In Luxus-Segmenten wo überwältigende Leistung der Hauptwunsch ist, werden wir Design und technische Möglichkeiten unserer V-Serie anwenden, um eine dominierende Präsenz zu erreichen. Und wenn anmutiger Komfort, Eleganz und ein zusätzliches Mass an handwerklichen Materialien erwartet sind, wird Platinum unser Angebot sein".

"Stärke und Anmut, Mut und Raffinesse, Leistungsfähigkeit und Komfort: Die Macht zweier gegensätzlicher Kräfte. Dies ist "Art and Science" von Cadillac".

"Danke für Ihre Aufmerksamkeit".



#### Cadillac enthüllt den XTS

Mit einer Länge von 5,17 Metern setzt sich das Cadillac XTS Platinum Concept genau zwischen die Baureihen DTS und STS. In der Breite misst der XTS 1,90 Meter, in der Höhe 1,50 Meter. Bei einem Radstand von 2,84 Meter dürften auch die Passagiere ausreichend Platz vorfinden.

Im Conceptcar, der als Platinum-Variante und damit kommendes Top-Modell ausgewiesen wird, hat Cadillac allen erdenklichen automobilen Luxus und jede Menge Kommunikations- und Entertainmentfunktionen integriert.

So gehören neben einem umfassenden Entertainmentsystem, Anzeigen mit organischen LED und einem versenkbaren Touchscreen für das Navigationssystem sogenannte verborgene Bedienelemente zum Innenraumkonzept. Diese sind solange nahezu unsichtbar, bis sie benötigt werden. Eingebettet sind sie in eine Landschaft aus feinem, handgenähtem und teilweise lasergraviertem Leder und edlem Holz.

Bei der Linienführung wendet sich Cadillac von der klassischen Stufenheckform ab. Der XTS zeigt eine coupéhafte Linie mit weit nach hinten reichendem Dach und einem kurzen, hohen Kofferraumstummel. Das niedere, langgestreckte, fliessende Profil mit den grossen 20-Zoll-Rädern weist durchaus Anklänge an das Sixteen-Konzept auf, wobei die Motorhaube natürlich um mindestens 10 Zylinder kürzer ist. Die XTS-Front greift dagegen die klassischen Cadillac-Elemente wie aufrecht stehende Scheinwerfer, hier in LED-Technik und den breiten Chromkühlergrill auf.

Auch beim Antrieb setzt Cadillac auf Zukunftstechnologien. Zum Einsatz kommt ein 3,6-Liter-V6 mit Benzindirekteinspritzung, der mit einem Elektromotor verbunden wurde. Energiespeicher ist eine Lithium-Ionen-Batterie, welche an jeder normalen Steckdose geladen werden kann. Die Gesamtleistung des Hybrid-Antriebs, der alle vier Räder antreibt, gibt GM mit 354 PS an, das Drehmoment liegt bei 400 Nm.

Zur weiteren Ausstattung des Cadillac XTS zählen ein elektronisch gesteuertes, adaptives Fahrwerk, ABS und ESP. Wann der XTS in Serie gehen soll, darüber macht GM noch keine Angaben.

## Eine neue Studie, in der die Luxuslimousine neu erfunden und der Fortschritt der Artand-Science-Philosophie von Cadillac veranschaulicht wird

GM Pressemitteilung, 12.01.2010

**DETROIT** – Auf der North American International Auto Show 2010 enthüllte Cadillac den XTS Platinum Concept und stellte damit ein neues Konzept für die Luxuslimousine der Zukunft vor. An diesem Fahrzeug werden die kommenden Oberklassemodelle der Platinum-Modellserie von Cadillac und neue Ausdrucksformen für Luxus und Technik demonstriert, wie z. B. ein Plug-in-Hybrid-Antrieb.

Das Design des XTS Platinum Concept wurde von innen nach außen entwickelt, die Luxuslimousine als persönliche Schaltzentrale neu erfunden und im Hinblick auf Effizienz, Luxus und Konnektivität gefertigt. An diesem Konzeptfahrzeug wird eine neue Art der Bordelektronik vorgestellt, mit der Form und Funktion der Unterhaltungs-, Navigations- und Informationssysteme verbessert werden.

"Der XTS Platinum Concept repräsentiert eine neue Ausdrucksform der Art-and-Science-Philosophie von Cadillac, die unser Bestreben widerspiegelt, neueste Innovationen auf möglichst kunstvolle Weise zu präsentieren", erläuterte Bryan Nesbitt, General Manager von Cadillac.

"Wir sehen dieses Konzeptfahrzeug als eine persönliche Schaltzentrale auf Rädern, die dank fortschrittlicher Technologien ein bislang unerreichtes Maß an Konnektivität und Luxus bietet."

Der XTS Platinum Concept wird durch den 3,6-L-V-6-Benzinmotor mit Direkteinspritzung von Cadillac in Kombination mit einem Plug-in-Hybridsy-

durch moderne Formen und Themen bereichert, beispielsweise durch die Verwendung von O-LED-Displays (Anzeigen mir organischen Leuchtdioden) anstelle der herkömmlichen Anzeigen.

Der Concept gewährt Einblicke in eine neue Integrationsphilosophie, an der sich die Entwicklung

zukünftiger Modelle hinsichtlich der Bordelektronik orientieren wird. Ziel ist es. die intuitiven Bordelektroniksvsteme von Cadillac am Beispiel des bewährten Touchscreen-Navigationssystems weiterzuentwickeln, das in den Produktlinien CTS und SRX oft gelobt wurde. Der XTS



stem angetrieben. Die Plug-in-Technologie ermöglicht ein vollständiges Aufladen der Batterie an einer ganz normalen Steckdose. Dadurch kann in vielen Fahrsituationen ein reiner Elektroantrieb praktiziert werden. Besonders im Stadtverkehr kann auf diese Weise doppelt so viel Kraftstoff gespart werden wie bei einem herkömmlichen Hybridmotor.

Traditionelle Luxuslimousinen bestechen durch ihre elegante Innenausstattung. In dieser Hinsicht setzt der XTS Platinum Concept von Cadillac neue Maßstäbe für die Zukunft. Mit einem Design, in dem feinste Handwerkskunst mit kundenorientierten Innovationen kombiniert wurde, erschließt er neue Sphären des Luxus. Wie bei den aktuellen Produkten der Platinum Edition (z.B. Escalade Platinum oder auch die STS- und DTS-Platinum-Limousinen) basiert die Innenausstattung auf handgefertigten Materialien. Die Innenausstattung des XTS Platinum Concept wird

Platinum Concept gibt durch die extrem reduzierte Verwendung traditioneller Knöpfe und Schalter einen Vorgeschmack auf diese Strategie. Die Designer haben die Displaybildschirme in ein fließendes Armaturenbrett eingearbeitet. Sie bezeichnen es als "Dead-Front-Design" (Verblendungsdesign), weil die Anzeigen erst beim Anlassen des Fahrzeugs sichtbar werden. Am Armaturenbrett selbst wird der andere Schwerpunkt des XTS Platinum deutlich: kompromissloser Luxus und Liebe zum Detail bei der Innenausstattung.

"Das Platinum-Label von Cadillac steht für ein Höchstmaß an Luxus und Technologie und mit diesem Konzept wollten wir noch einen Schritt weitergehen", so Clay Dean, Design Director bei Cadillac.

"Die Grenzen dessen, was ein Cadillac zu bieten hat, werden nicht nur durch die Technologie, sondern auch durch die Details erweitert, die den XTS Platinum Concept zu einem kompromisslosen Erlebnis machen."

Die Innenausstattung wurde von der Natur inspiriert, insbesondere die komplexen Blütenblattmu-

aus ster. denen sich die Form einer Orchidee ergibt. Die Designer von Cadillac setzten diese Idee in ein mehrschichtiges Interieur mit vielen Details um. Vorherrschend im Innenraum ist eine helle Crèmefarbe. die durch dunklere Elemente kontrastiert wird, z. B. am Lenkrad oder in einem Kopfkonsolenmotiv an der Innenraumdecke. Die aus Konsole ist

hochwertigem Holz gefertigt und mit Leuchtelementen versehen.

Die edlen Ledersitze sind aus einer neuen Wildlederart mit Lasergravur gearbeitet. Die Gravurmuster verzieren die Mittelabschnitte der Sitze und akzentuieren die Türverkleidung. Sorgfältig gearbeitete Detailnähte durchziehen den gesamten Innenraum, darunter die Sitze, das Armaturenbrett und die Türverkleidungen. Die Fahrgäste im geräumigen Fond des XTS Platinum Concept können ebenfalls die Konnektivitätsfunktion des Fahrzeugs sowie eine Reihe von Infotainment-Optionen nutzen.

"Wir haben nie die Tatsache aus den Augen verloren, dass eine große Luxuslimousine komfortabel und geräumig sein muss", betonte Dean. "Die Fahrgäste genießen eine großzügige Kopf-, Bein- und Kniefreiheit und können ihre Fahrt dank der Technologieelemente produktiver gestalten."

#### **Eine neue Proportion**

Der XTS Platinum Concept verfügt über eine ganz eigene Proportion, welche über die traditionelle Ästhetik von Luxuslimousinen hinausgeht,



und interpretiert das Art-and-Science-Design der Marke auf eine fortschrittliche Weise. Diese einzigartige Proportion unterstützt die Priorität des von innen nach außen entwickelten Designs und verleiht dem Fahrzeug ein elegantes Profil, das die fortschrittlichen Technologieelemente und die erforderliche Aerodynamik des Fahrzeugs ergänzt.

"Das Design des XTS Platinum Concept vermittelt auf kunstvolle Weise durch Technologie den Schwerpunkt der Funktionalität", so Dean. "Es ist der Gegenentwurf zu einer herkömmlichen Stufenhecklimousine, der den Weg für die aktive Weiterentwicklung der Designsprache von Cadillac weisen soll."

Das geschwungene Profil läuft in einem kurzen, hoch liegenden Heck aus, das den aerodynamischen Anforderungen des XTS Platinum Concept Rechnung trägt. Der Kofferraumdeckel ist mit einem Heckspoiler und einer zentralen Bremsleuchte versehen. Eine nach vorn abfal-

lende Gürtellinie verleiht dem Fahrzeug eine Vorwärtsdynamik, die ausladenden Kotflügel schmiegen sich eng um die 20-Zoll-Reifen. Die Proportion von Rad und Karosserie wurde sorgfältig bemessen, um optisch mit dem Allrad-Chassis des Fahrzeugs zu kommunizieren.

Ähnlich wie im Innenraum sind auch die Elemente an der Außenseite des Fahrzeugs genau bemessen und weisen elegante Details auf. Die Verzierungen aus gebürstetem Aluminium wer-



den selektiv eingesetzt, und die elfspeichigen 20-Zoll-Felgen verfügen über eine gebürstete Aluminiumoberfläche und helle Akzente in den Speichenzwischenräumen. Die Felgen sind mit speziellen Bridgestone-Reifen bestückt, die extra für den XTS Platinum Concept entwickelt wurden.

Zu den typischen Elementen des Art-and-Science-Designs von Cadillac zählen vertikale Scheinwerfer und Rückleuchten mit integrierten Lichtleitern und reich verzierten Beleuchtungskomponenten. Die Schweinwerfer sind mit LED-Technologie ausgestattet, um eine hohe Leuchtstärke bei geringerem Energieverbrauch zu erreichen, und dem Kurvenlichtsystem "Adaptive Forward Lighting System" von Cadillac, das die Scheinwerfer in Richtung der Vorderräder dreht, um eine bessere Ausleuchtung der Kurven zu erzielen.

#### Zweckmäßige und effiziente Leistung

Das elektrische Plug-in-Hybrid-Antriebssystem (PHEV) des XTS Platinum Concept basiert auf der Erfahrung, die Cadillac mit den Flagschiffmodellen Escalade Hybrid und Escalade Platinum Hybrid gewonnen hat. Dank der Plug-in-Fähigkeit wird durch Erhöhung der Batteriekapazität und Auflademöglichkeit an einer externen Standardsteckdose die Reichweite des Fahrzeugs bei alleinigem Elektroantrieb erhöht. Der Haupt-

vorteil einer externen Plug-in-Aufladung besteht darin, dass die Batterie in vielen Situationen, in denen das Fahrzeug nicht genutzt wird, z. B. beim Parken über Nacht, innerhalb von fünf Stunden vollständig aufgeladen werden kann. Das Plugin-System arbeitet mit höchster Effizienz, wenn es mit elektrischer Energie betrieben wird, den die Batterie über das Stromnetz bezogen hat. In bestimmten Situationen, beispielsweise im Stadtverkehr, kann eine doppelt so hohe Effizienz erzielt werden wie bei konventionellen Hybridantrieben.

Bei höheren Geschwindigkeiten oder entsprechenden Bedingungen, z. B. bei starker Beschleunigung, wird das Fahrzeug durch eine Kombination aus Benzin- und Elektromotor bzw. nur über den Benzinmotor angetrieben. Die Kombination aus V-6-Motor mit Direkteinspritzung und PHEV-System mit rein elektrischem Antrieb sorgt für ein inspirierendes Fahrerlebnis. Das System erreicht ungefähr eine Leistung von 350 PS (260 kW) und ein Drehmoment von 400 Nm.

Dank der magnetischen Dämpfungsregelung (MRC) verfügt der XTS Platinum Concept über eine ausgezeichnete Straßenlage, ohne jedoch unter "normalen" Fahrbedingungen die Eigenschaften einer Luxuslimousine einzubüßen. Anstelle von mechanischen Ventilen kommt eine

fortschrittliche magnetorheologische Technik zum Einsatz, die für eine deutlich verkürzte Reaktionszeit und eine höhere Präzision sorgt.

Bei der magnetischen Dämpfungsregelung überwachen elektronische Sensoren an allen vier Rädern permanent den Straßenzustand und passen die Dämpfung sofort und extrem präzise an die Gegebenheiten an.

Ein fortschrittliches, speziell kalibriertes Allradsystem sorgt für optimale Traktion bei nassen und rutschigen Straßenverhältnissen sowie in Kurven. Vervollständigt wird das Antriebssystem

durch Allrad-Scheibenbremsen mit Vier-Kanal-ABS, dem Stabilitätskontrollsystem StabiliTrak und umfassender Traktionskontrolle.

"Der XTS Platinum Concept sollte ein spannendes Fahrerlebnis ermöglichen, ohne dabei an Funktionalität, Raumangebot oder Komfort zu verlieren – Dinge, die von den Kunden bei einem Luxusfahrzeug einfach erwartet werden", so Nesbitt. "Er vermittelt eine neue Vorstellung von Luxus, bei dem Funktionalität durch den Einsatz fortschrittlicher Technologien auf effiziente und angenehme Weise erzielt wird."



#### TECHNISCHE DATEN DES CADILLAC XTS PLATINUM CONCEPT

Fahrzeugtyp: Luxuslimousine Concept

Radstand (Zoll / mm): 111,7 / 2837

Länge (Zoll / mm): 203,5 / 5170

Breite (Zoll / mm): 74,8 / 1900

Höhe (Zoll / mm): 59,1 / 1500

Spur (Zoll / mm): 62,6 / 1589 (vorn); 62,8 / 1594 (hinten)

Antriebsstrang: Plug-in-Hybridsystem und 3,6-L-Benzinmotor mit Direkteinspritzung (variable

Ventilsteuerung); Lithium-Ionen-Batterie

Aufhängung: Vierrad-Einzelradaufhängung mit magnetischer Dämpfungsregelung

Bremsen: Allrad-Scheibenbremsen mit elektrischem Handbremssystem

#### Der neue 2010 SRX

Letztes Jahr feierte auf der NAIAS in Detroit die zweite Generation des Cadillac SRX Premiere. Das Modelljahr 2010 zeichnet sich durch neues Design und sparsamere Motoren aus.

Der neue SRX soll sich gegen Konkurrenten wie den BMW X5 oder den Lexus RX behaupten. Um sich schon mal von vornherein zu unterscheiden läuft der SRX als "Mittelklasse-Crossover". Hatte das Vorgängermodell noch mehr Ähnlichkeiten mit einem Kombi, so orientiert sich die zweite Generation deutlich am typischen Erscheinungsbild eines Sport Utility Vehicles (SUV).

Seit dem vierten Quartal 2009 steht er nun in den USA bei den Händlern und erfreut sich offenbar guter Nachfrage. Im Internet sind inzwischen diverse Test- und Fahrberichte erschienen, von denen hier zwei auszugsweise und ins Deutsche übersetzt wiedergegeben werden.

Ob und wann der SRX auch in der Schweiz erhältlich sein wird, ist unklar. Für Europa gibt es offenbar immer noch keine offiziellen Vertriebskanäle, und ein Pressedienst für Europa existiert seit 2008 nicht mehr. Vielleicht erfährt man am Genfer Automobilsalon etwas mehr über die Zukunftsabsichten von Cadillac für Europa.



#### **Review 1: Kurz und knapp**

von Bengt Halvorson, www.thecarconnection.com, Januar 2010 (gekürzt, aus dem Amerikanischen übersetzt)

#### Stilistisch

Kleiner, aber kühner. Der 2010 Cadillac SRX hat den Lexus RX 350 direkt im Visier.

#### Leistung

Der 2010 SRX ist ein Crossover, der den Tiger in normalerweise wohlgesitteten Eltern wecken könnte. (beim Taxi-Dienst für die Kinder zur Schule, Anm.d.Red.)

#### Qualität

Wenn man die fehlende dritte Sitzreihe verschmerzen kann (die ohnehin nicht einmal für Zwerge nutzbar war. Anm. d. Red.), findet man sich eingebettet in ein Interieur von Weltklasse.

#### **Sicherheit**

Eine grosse Vielfalt von Sicherheits-Ausrüstungen und -Merkmalen sichern dem 2010 SRX im Segment der Crossover einen Platz zuoberst.

#### Ausrüstung

Der 2010 SRX nimmt viele Merkmale, welche andere Autos schon früher herausgebracht haben, und sammelt sie in einem reich ausgestatteten Innenraum.

#### **Zusammenfassung** (von Rex Roy)

Lexus erfand mit ihrem RX mehr oder weniger das Crossover-Segment. Der Lexus RX bietet 2010 Benzin- und Hybrid-Versionen (RX350 und

RX450h). Cadillac geht 2010 mit dem neuen SRX in die richtige Richtung. Diesmal hat damit der Lexus RX wahrscheinlich einen ernsthaften Konkurrenten. Verglichen mit dem 2010 Cadillac SRX ist der Design des Lexus zurückhaltend manche würden sogar sagen, langweilig. Ein anderer neuer Mitbewerber ist der Volvo XC60, etwas kleiner als der SRX, aber mit zusätzlichen Sicherheitsmerkmalen, wie dem City Safe System, das bei niedrigen Geschwindigkeiten in der Stadt Auffahrunfälle vermeiden kann. Der Audi Q5 ist ein weiterer Rivale, ist aber ebenfalls kleiner als der SRX, speziell hinten. Der neue Mercedes-Benz GLK verfügt über eine gewisse Geländegängigkeit und bietet eine ausgezeichnete Kombination von Strassen- und Gelände-Tauglichkeit, während der ältere BMW X5 eine gute Leistung hat, aber konservativ erscheint. Mit seiner aggressiven Preisgestaltung sollte der 2010 Cadillac SRX alle diese Crossovers unterlaufen und mehr Wert offerieren. (Preise in USA: ab \$33'000 Basisversion, \$39'000 mit AWD, bis \$52'000 AWD Turbo Premium. Anm.d.Red.)

#### Fazit

Der ausdrucksstark gestylte 2010 Cadillac SRX ist reich ausgestattet und ist für Enthusiasten attraktiver als andere Crossover. Die SRX-Modelle haben ein reizvolles Styling innen und aussen, aber sind in den meisten anderen Aspekten nicht überwältigend.



#### **Review 2: Fahrbericht**

Der 2010 Cadillac SRX sieht nicht so aus wie der alte SRX, fühlt sich nicht so an wie der alte SRX und hat eine deutlich andere Form und Proportion als der alte SRX. Das ist gut, denn das heisst, der neue SRX ist enorm attraktiv.

Während das alte Auto mehr zum hohen Kombi tendierte, ist dieser neue SRX mehr SUV. Dies dank dem bevorstehenden 2010 CTS Sport Wagon, welcher den Kombi-Bereich abdeckt und damit dem SRX erlaubt, sich mehr auf die direkte Konkurrenz mit den etablierten SUVs zu konzentrieren. Damit hat Cadillac immer noch in beiden Segmenten ein Angebot.

Cadillacs erneuerte Fokussierung auf gute Produkte trug 2008 das erste Mal Früchte mit dem

CTS. Der neue SRX übernimmt den Ball vom CTS, erhöht die Schwelle sowohl bezüglich Luxus als auch Technologie und überträgt viel von der Fahrdynamik des CTS auf ein SUV.

Der SRX begrüsst Sie nicht mit dem Neuwagen-Geruch von ausgasendem Kunststoff, sondern riecht eher wie ein alter Jaguar, mit einer Nase voll Leder und Holz, eine subtile Erinnerung daran, dass dieses Automobil Teil einer Rückkehr zu richtigen Cadillacs ist, ein Zurück zu diesem "standard of the world"-Business, das Cadillac seit mindestens drei Dekaden nicht mehr beanspruchen konnte. ( ....)

Das Styling innen und aussen ist die neuste und wahrscheinlich erfolgreichste Interpretation des Themas "Art and Science" von Cadillac. Die Kombination von Kurven und Kanten, Kunst und Wissenschaft, machen den SRX viel lauter als seine Crossover-Konkurrenz.

Das eine Element des SRX, das schwer zu präzisieren ist, ist die Leistung. Wie bei seiner Crossover-Konkurrenz wird der Schalthebel dazu benutzt, das Auto in Bewegung zu setzen. Aber im SRX

von Ben Wojdyla www.jalopnik.com, 2009 (aus dem Amerikanischen übersetzt, teilweise gekürzt)

wird er auch benutzt, um das Fahrerlebnis vom bedächtigen Cruiser zum quicklebendigen Anti-SUV zu transformieren. Der Unterschied zwischen "Drive" und "Sport" ist eindrucksvoll. Ersteres ist charakterisiert durch träges Schalten, kontrollierte aber merkliche Rollbewegungen, etwas zu stark unterstützte Servolenkung und einer Tendenz zum Untersteuern. "Sport" ändert die Dinge komplett, mit knackigem Schalten, hohen Drehzahlen, praktisch neutralem Verhalten dank dem Haldex Allrad Antriebssystem, straffer Aufhängung durch variable Stossdämpfer und ausgeglichener Lenkung. Die Möglichkeit, zwischen



dem Komfort eines amerikanischen Crossover und der Dynamik ähnlich eines deutschen Sedans wählen zu können ist schön, aber wir blieben die ganze Zeit bei "Sport". (....)

Die Kombination des Luxus und der Vornehmheit der Cadillacs vergangener Zeiten mit der Qualität und dem Fahrerlebnis des CTS macht den SRX zu einem sehr attraktiven Fahrzeug. Am eindrücklichsten ist aber seine Fähigkeit, diese Attraktivität auf das traditionsgemäss unattraktivste Segment zu übertragen. Der 2010 SRX ist nicht nur ein wettbewerbsfähiges Luxus-Crossover-Vehikel; er macht ein Luxus-Crossover-Vehikel prüfenswert. (....)

#### Das Äussere

Das Aussehen des neuen SRX polarisiert, speziell auf Bildern. In Natura und auf einer Hauszufahrt ist er eigentlich ganz stattlich. Dies ist die Natur modernen Designs von Autos, entweder man macht eine Aussage oder fällt in Bedeutungslosigkeit zurück. Aber die Aussage ist nicht generell gut. Die Lüftungs-Öffnungen in den Kotflügeln unterbrechen dummerweise ein ansonsten gut ausgeführtes Design. Abgesehen von diesen Schlitzen ist es eine solide, ansehnliche, Smoking-ähnliche Umsetzung der modernen Formensprache von Cadillac.

#### Das Innere

Wir erwähnten, dass es nach Leder und alten Büchern riecht, nicht wahr? Dies bringt von Beginn an Punkte. Aber gut integrierte und raffinierte Bedienelemente, attraktives Leder, begueme Sitze und ein unheimlich riesiges Glasdach macht dieses Interieur beachtenswert. Der hochauflösende Kreis mit Informationen innerhalb des Tachometers ist sehr raffiniert und entführt Funktionen von deren normalem Platz auf dem Navigations-Bildschirm. Die Sitze vorn und hinten sind Limousine-ähnlich, es gibt mehr als genug Beinfreiheit, komfortable Polster, angenehme Umgebungsbeleuchtung in den Türen (und im Fussraum, Anm.d.Red.) und aufklappbare Bildschirme als Option. Negativ fielen die Getränkehalter vorne auf.

#### Beschleunigung

Unser Testfahrzeug war ein 3.0-Liter V6 mit 265 PS, 6-Stufen-Automatikgetriebe und Allradantrieb. Zwischen Sport und Normal-Modus gab es kaum Unterschiede bei der Beschleunigung aus dem Stand mit Bleifuss – schnell, aber nicht speziell bemerkenswert. Aber im mittleren Bereich bei aggressiven Fahrsituationen profitiert man im Sport-Modus, da das Automatikgetriebe den Drehzahlbereich bis zur roten Linie bei 7100 UpM ausnützt, um die Leistung voll zur Verfü-





gung zu haben. Schalten in einen tieferen Gang kann etwas aggressiv sein, aber nicht mehr als bei einem durchschnittlichen Liebhaber manuellen Schaltens. Im Übrigen verhalten sich Motor und Getriebe so voraussehbar wie von Käufern in diesem Segment erwartet. (....)

#### **Fahrverhalten**

Wir behandeln hier zwei verschiedene Fahrzeuge, abhängig von der Wahl des Modells. Das Basismodell des SRX hat eine passive Einzelradaufhängung, welche eine angenehme, allerdings weniger von der Strasse isolierte Fahrt als bei seinen Konkurrenten bietet. Man erhält etwas Rückmeldung von der Strasse, aber die Dinge sind gut unter Kontrolle und die Handhabung ist ausgewogen. Wenn man einen Schritt weiter zur aktiven Aufhängung macht (nur bei AWD Modellen, Anm.d.Red.), fordert das Auto das Segment heraus und wird eine Freude zu fahren, bei gleichzeitigem Komfort. Die Sensoren werden alle 25 Millisekunden abgefragt, und jeder Dämpfer wird entsprechend justiert. Wenn man es fertigbringt, jedes Rad auf eine andere Oberfläche zu bringen, würde jedes Rad eine andere Dämpfung aufweisen. Ein raffinierter Trick, welcher sich beim Fahrkomfort auszahlt ohne Einbussen bei der Handhabung.

Alles was sich besser verhält als ein aufgewärmter Mini-Van ist im Crossover-Segment wie Magie. Daher ist die Tatsache auffallend, dass der SRX in der Basisversion ein gutes Fahrverhalten zeigt. Dass er sich mit der aktiven Aufhängung bemerkenswert gut benimmt, ist, nun, bemerkenswert. Wir hassten Crossovers in der Vergangenheit nicht weil sie gross und behäbig sind, sondern weil ihr Fahrverhalten keinen Penny wert ist. In der AWD-Ausführung bietet der SRX sowohl ein komfortables als auch ein direktes Fahrverhalten und ein Ansprechverhalten der Aufhängung in einem Grad wie wir es uns in diesem Segment nicht gewohnt sind.

#### Getriebe

Das Getriebe ist einer der schwächeren Punkte des SRX. Im Normal-Modus ist es etwas langsamer als wir es gerne hätten, aber im Interesse der Verbrauchsoptimierung so eingestellt. Im Sport-Modus wird es etwas besser, da das Auto sauber und schnell durch die Gänge schaltet, dabei das Letzte aus den Umdrehungszahlen herausholt, viel länger als üblich bis zum Schalten wartet und damit die Dinge interessant hält

auf dem Weg bis zur Limite von 7100 UpM. Manuelle Gangwechsel sind möglich, doch ist die Verzögerung länger als wir möchten. Aber seien wir hier ehrlich: ein Automatikgetriebe manuell zu schalten ist sowieso unsinnig.

Sagen wir es so: das Getriebe kann sowohl im Normal- wie im Sport-Modus jedem Fahrstil entsprechen, aber es ist kein strahlender Stern am Himmel. (....)

#### **Spielzeuge**

Das beste Spielzeug nach unserer Auffassung sind die variablen Stossdämpfer, welche unabhängige Dämpfung in Echtzeit für jedes Rad ermöglichen und nahe an die weit teureren magnetorheologischen Dämpfer der Corvette heranreichen. Raffiniert ist auch das Haldex Allradantriebsystem, das die Leistung zwischen Vorder-

fahrkamera, all die verschiedenen Audio-Optionen, zig-fach verstellbare Sitze mit optional verstellbaren Schenkel-Polstern für den Fahrer und das riesige Glasschiebedach.

#### Wert

Dies ist etwas schwerer festzunageln. Wir sind keine Luxus-Crossover-Käufer, daher ist es schwierig, einen Vorschlag für den Wert innerhalb dieses überfüllten Segments machen zu können.

Betrachten wir Folgendes: Führend im Segment ist der Lexus RX, aber es gibt andere Möglichkeiten, z.B. der Infinity FX, Acura RDX, Land Rover LR2, Audi Q5, BMW X3 oder X5 abhängig vom Preisschild und weitere. Der neue SRX ist ab etwa \$34'000 erhältlich und kostet mit üblichen Optionen um die \$41'000. Das ist direkt in



und Hinterachse bis zu 100% verlagern kann, sowie das Differential mit elektronischer Schlupfbegrenzung, das bis zu 85% der Leistung auf das Rad mit der besten Haftung bringen kann. Aber die meisten Käufer werden mehr auf die Ausstattung mit Annehmlichkeiten achten. Dinge wie der aufklappbare Navigationsbildschirm, Parkdistanz-Sensoren vorn und hinten, Rück-

der Mitte des Markts. Unser gemittelter Verbrauch bei gemischter Fahrt war 20.8 MPG (11.3 L/100km) und erreichte bis zu 25 MPG (9.4 L/100km) auf der Autobahn. Nicht gerade frugal, aber sicher im mittleren Bereich des Segments. Berücksichtigt man die Leistungsdynamik und das ausgezeichnete Interieur dieses Fahrzeugs, so wird es bestimmt sehr konkurrenzfähig sein.

#### **Fazit**

Cadillac arbeitete seit bald einer Dekade daran, das Image von me-too Luxus-Schiffen loszuwerden, am erfolgreichsten mit dem 2008 CTS Sedan. Der SRX bringt ein zweites Fahrzeug in die Linie der "guten Cadillacs", und es ist ein Vehikel so spannend wie man es nur haben kann in einer unglücklicherweise populären und ebenso unglücklicherweise langweiligen Klasse. Wenn Sie einen Crossover kaufen müssen, ist der SRX wahrscheinlich das Beste, das Sie für den Preis finden können.

#### Warum Sie einen SRX kaufen sollten:

Der Lexus RX bringt Sie zum Einschlafen. Sie wollen ein amerikanisches Auto kaufen, möchten aber nicht ein nichtssagendes Produkt kaufen. Der letzte SRX gefiel Ihnen, aber Sie hätten ger-

ne ein glänzenderes Produkt. Der Cadillac-Stil gefällt Ihnen, aber ein Sedan kommt nicht in Frage. Sie möchten, dass Ihr Mama-Mobil auf dem Parkplatz so bemerkenswert wie möglich ist. Sie möchten einen Crossover, aber wollen bei der Fahrdynamik keine Kompromisse machen.

#### Warum Sie dieses Auto nicht kaufen sollten:

Sie denken Crossovers sind des Teufels und Kombiwagen sind die Zukunft. Daher sind Sie auf der Warteliste für einen CTS Sport Wagon. Sie lieben es, mit Technologie zugedeckt zu werden, als Ersatz für Qualität. Sie hassen die Idee eines Cadillac SUV, und mehr noch eines Cadillac Crossover. Tiefer Benzinverbrauch ist die treibende Kraft Ihrer Kaufentscheidung. Aufdringliches Design lässt Sie kalt und macht Sie wütend. Sie sind viel glücklicher in einem vernünftigen Mini-Van.



#### 2010 CADILLAC SRX TECHNISCHE DATEN

Quelle: www.cadillac.com (Jan.2010)

Aufbau/Antriebsart: Fünftürer, Fünfsitzer, Frontmotor und Getriebe/Differenzialeinheit, Luxus-Crossover

der Mittelklasse mit Frontantrieb/Allradantrieb

Bauweise: Selbsttragende Stahlkarosserie; Frontkotflügel, Motorhaube, Dach, Türverkleidung,

einteiliger Flankenschutz und Heckklappe aus galvanisiertem Stahl

Kfz-Kategorie nach EPA: SUV (Sport Utility Vehicle)
Fertigungsort: Ramos Arizpe, Mexico

Hauptkonkurrenten: Lexus RX; Acura MDX; BWW X3 und X5

**Standard** Optional Motor: 3,0-I-V6, zwei oben liegende Nocken-2,8-I-V6-Turbomotor, zwei oben liegende wellen, Direkteinspritzung, variable Ven- Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder tilsteuerung, vier Ventile pro Zylinder Hubraum (cm3): 2986 2792 Bohrung x Hub (mm): 89 x 80,3 89 x 74,8 Blockbaustoff: Aluminium **Aluminium** Zylinderkopfbaustoff: Aluminium Aluminium Ventiltrieb: zwei oben liegende Nockenwellen, zwei oben liegende Nockenwellen, 4 Ventile pro Zylinder 4 Ventile pro Zylinder

Zündung: Einzelspulenzündung (Coil-near-Plug) Kerzenschachtzündspulen

Kraftstoffzufuhr: Direkte Hochdruckeinspritzung Saugrohreinspritzung, rücklauffrei

Verdichtungsfaktor: 11,7:1 9,5:1

Leistung 265 / 195 bei 6950 300 / 220 bei 5500

(PS/kW bei U/min):

Max. Drehmoment 223 bei 5100 295 bei 1850 (Nm bei U/min):

Empfohlener Kraftstoff: Normal bleifrei Super bleifrei

Max. Umdrehungszahl 7100 6500 (ohne Kraftstoffzufuhr):

Emissionskontrolle: doppelter motornaher Katalysator und

doppelter motornaher Katalysator und Doppelter motornaher Katalysator einfacher Unterboden-Katalysator; variable Ventileinstellung, Verdampfungs-

system

Verbrauch Stadt/Land (L/ 13 / 9.4 13.8 / 10.2

100km): 13.8 / 10.2 AWD

Getriebe: Hydra-Matic 6T70 elektronisch gesteu- Aisin Warner AF40, elektronisch gesteuer-

ertes Sechsstufen-Automatikgetriebe, tes Sechsstufen-Automatikgetriebe, quer

quer mit Overdrive mit Overdrive

Weitere Merkmale: Clutch-to-Clutch (unterbrechungsfreies Schalten; außer 1-2); integriertes elektro-

hydraulisches Getriebesteuermodul mit Driver Shift Control (zur manuellen Schal-

tung)

#### Inserate-Tarife im DRIVE-IN

Inserate im Innenteil, Schwarz-weiss:

Grösse (ca.) Mitgliederpreis

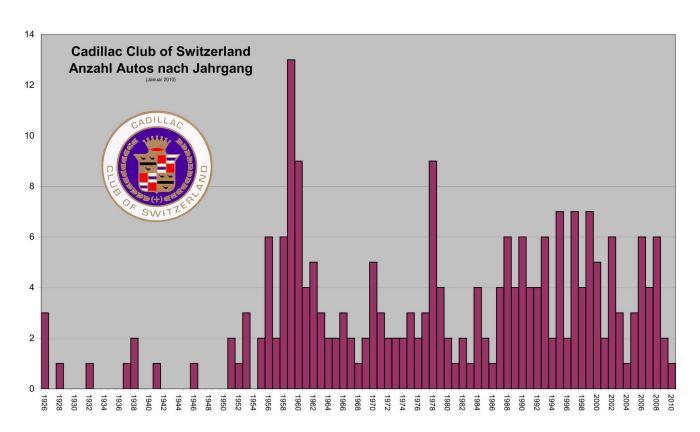
20 x 170 mm (3-Zeiler) Fr. 20.-60 x 170 mm (1/4 Seite) Fr. 39.-115 x 170 mm (1/2 Seite) Fr. 69.-230 x 170 mm (1 Seite) Fr. 119.-Für Nicht-Mitglieder gilt ein Zuschlag von Fr 15.--.

Preise für Inserate auf der farbigen Rückseite auf Anfrage

Vorlagen, Bilder: sind elektronisch zu schicken an postmaster@cadillacclub.ch Formate: doc, txt, pdf, jpg, png, gif. (Bilder min. 100dpi), andere auf Anfrage Publikation nach Eingang des Rechnungsbetrages im darauf folgenden Heft Redaktionsschluss ist jeweils Ende Januar, April, Juli, Oktober



#### Cadillacs unserer Mitglieder nach Jahrgang



#### Clubartikel



#### Die CCS-Jubiläumsuhr, für Sie und Ihn!

- unser Club-Logo strahlt in erhabener 3D-Optik!
- Uhr von hervorragender Markenqualität, quarzgesteuertes Uhrwerk, mit Longlife-Batterie
- sportlich-elegantes Design
- ultraleichtes und hochbelastbares Gehäuse
- strapazierfähiges Techno-Fiber-Armband mit Echtleder Unterfütterung
- kratzfestes und innen entspiegeltes Mineralglas
- modernes, grossdimensioniertes Zifferblatt
- Leuchtzeiger, inkl. Sekundenzeiger, die besonders lange nachleuchten
- wasserdicht bis 3 atm

Erhältlich in den Farben schwarz und blau

nur Fr. 56.-



#### **Jubiläumssekt**

In der bewährten Qualität von Rilling, der spezielle Sekt für festliche Momente. Ideal auch als exklusives Geschenk für Freunde und Bekannte.

> Pro Karton (6 Flaschen): nur Fr. 90.-

Vielseitiges

### Original Schweizer Taschenmesser

von VICTORINOX, mit Club-Logo und Jubiläumsinschrift.

Ein spezielles Geschenk fürs Göttikind oder Tochter und Sohn, oder einfach zur Erinnerung ans 25-Jahr Jubiläum

nur Fr. 25.-



Abholpreise. Bei Postversand werden die effektiven Versandkosten verrechnet. Für Sekt kein Postversand. Bestellungen an unseren Kassier, E. Fässler (e-mail oder Telefon), Abholung im Raum Zürich/Turbenthal oder an der GV bzw. an den Clubtreffen.



Jewels by Laykin *Et Cie* at I. Magnin,

### IT'S A WONDERFUL YEAR TO MAKE THE MOVE!

What a wonderful, wonderful year this is for a motorist to take possession of his first Cadillac car! For whoever discovers the joys of Cadillac ownership behind the wheel of this beautiful Golden Anniversary creation is in for a "once-in-a-lifetime" experience. He'll be introduced to Cadillac's luxury and comfort at a time when Cadillac has made its greatest interior advancements in over half a century. He'll learn the thrill of Cadillac's mag-

nificent performance at a time when many of Cadillac's finest engineering achievements have just made their appearance. And he'll first enjoy the pride of Cadillac ownership at a time when Cadillac's reputation and prestige are at an all-time high. So if you have been thinking of placing your order for a Cadillac—then come in and see us at your first opportunity. One mile behind the wheel will convince you—it's a wonderful year to make the move!

