DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des





Ausgabe Nr. 1/11 (Februar 2011)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum	Seite 8	Cadillac News: Converj
Seite 2	Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort	Seite 9	Cadillac News: SCCA World Challenge
Seite 3	Veranstaltungskalender	Seite 12	Cadillac in Europa
Seite 4	Chlaushock	Seite 14	Das Urban Luxury Concept
Seite 7	Cadillac News: ATS	Rückseite	1985 Eldorado, the car that dreams are made of

Vorstand

Präsident ars@strad.ch	Arion M. Scheifele 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

Fortuna lächelt, doch sie mag nur ungern voll beglücken; schenkt sie uns einen Sommertag, so schenkt sie uns auch Mücken.

Wilhelm Busch

Unser Titelbild

1961 Eldorado Biarritz

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Staudacher Reinhard Lostorf 2008 CTS 3.6

Bättig Moritz Holziken 1959 Serie 62 Coupe



Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Ich hoffe, das Jahr hat für Sie alle gut begonnen. Es ist ja schon recht angeknabbert, und der Frühling liegt bereits in der Luft. Unser Chlaushock Anfangs Dezember scheint schon lange zurückzuliegen; doch der kurze Bericht in diesem Heft wird vielleicht den Schnee und die Weihnachtsstimmung an diesem gelungenen Anlass in Erinnerung rufen. Das Fondue war übrigens tadellos!

Mit der kommenden Fasnacht denkt man immer weniger an gemütliche Fondue-Abende, und mit den sonnigen und länger werdenden Tagen wächst auch die Ungeduld, den Oldtimer wieder mal aus der Garage zu holen und tüchtig durchzulüften. Ob das Wetter an unserer GV am 27. März mitspielen wird, muss sich zeigen, aber das Jahr bietet noch viele Möglichkeiten zu Ausfahrten, und der Kalender ist wieder voll mit Anlässen für Freunde alten Blechs. Dieses Jahr sind auch bereits vor der GV drei unserer Club-Ausfahrten schon vergeben, etwas, das bisher soweit ich mich erinnern kann, noch nie vorgekommen ist. Wenn Sie also dieses Jahr eine CCS-Ausfahrt organisieren möchten, müssen Sie sich beeilen, es ist nur noch ein Termin zu vergeben... Näheres erfahren Sie wie immer an unserer GV oder auf unserer Website im Veranstaltungskalender.

Wie jedes Jahr versuche ich, das Neuste über die Pläne von Cadillac zu recherchieren, die jeweils an den Autosalons in Paris und Detroit entweder offiziell oder gerüchteweise bekannt werden. Obwohl es von GM/Cadillac für Europa keine Informationen gibt, kann ich (dank intensivem Surfen im Internet) in diesem Heft über einige Pläne von Cadillac bezüglich ATS, Converj und das ULC berichten. Eines ist gut an der Medienarbeit von Cadillac in Europa: sie kann sich nur verbessern.

Der nächste CCS-Termin ist unsere GV am 27. März, wie immer im Schloss Altishofen, die Unterlagen liegen diesem Heft bei. Und wie immer wird es mit Brunchbuffet, Clubartikelverkauf und einem musikalischen Leckerbissen keine trockene Sitzung sein, sondern ein spezieller sozialer Anlass. Vergessen Sie nicht, sich anzumelden.

Ich freue mich darauf, Sie am 27. März zu sehen.

Ihr DRIVE-IN Redaktor Kurt Schellenberg

Eigene Veranstaltungen 2011

27.März 2011	26. Generalversammlung
22. oder 29. Mai *)	erste Ausfahrt (Emmanuel Fässler)
19. Juni	zweite Ausfahrt (Nigel Elvis Kingsley)
13./14. August	dritte Ausfahrt, 2 Tage Wallis (Fredy Ursprung)
25. September *)	(provisorisch)* vierte Ausfahrt
3. Dezember *)	(provisorisch)* Chlaushock

^{*)} provisorisches Datum. Das definitive Datum wird wie immer durch den Veranstalter festgelegt und an der GV bekanntgegeben.



Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

16. Oldierama Regio-Messe Lörrach (Street Runners)	
Concorso d'Eleganza, Villa d'Este, Italien; Swiss Oldtimers (SDHM)-Reise	
36. OTM Fribourg	
Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug	
29th American Live Oensingen (Friday Night Cruisers)	
11. Oldtimer in Obwalden (OiO)	
Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug	
Retro Classics meets Barock, Schloss Ludwigsburg (D); Retropromotion	
Oldtimer Messe Uster	
Geburtstagsjubiläumsevent in Innsbruck Peter Tunner, Touristik-Events-Tirol	
3. All American Classics Meeting, Murten	
Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug	
Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug	
Concours d' Elégance Basel, RAID Suisse-Paris, Prologe	
21. RAID Suisse-Paris	

28. August	Cadillac Big Meet, Kremsmünster, Schloss Kremsegg	
4. September	4. September Oldtimer Sunday Morning Treffen, Braunviehzucht-Areal Zug	
11. September	9. US-Car & Motorcycles Treffen, Volketswil (Chevrolet Car Club)	
8./9. Oktober	3. Oldtimer im Berner Oberland (OiBO)	
5. November	OTM, Zürich	

alle Informationen wie immer ohne Gewähr auf Richtigkeit!



Chlaushock, 4. Dezember 2010

Am späten Samstagnachmittag machten wir uns auf den Weg, diesmal nicht ins Emmental, sondern ins Oberaargau, zum Landgasthof Bären in Madiswil. Als wir ankamen, sah es natürlich nicht so aus wie auf dem Bild unten, es war kalt und dunkel, wie im Dezember um diese Zeit zu erwarten, und es lag auch ziemlich Schnee. Aber der Landgasthof strahlte mit seiner Weihnachtsbeleuchtung und hellen Fenstern schon von Aussen Behaglichkeit und Wärme aus.



Landgasthof Bären, Madiswil (Foto: © Markus Gaberell, Aarwangen)



Die Überraschung war meinen Vorstandskollegen vollständig gelungen: mit einer präsidialen Ansprache samt Hochzeitsmarsch wurde meine kürzliche Vermählung mit Beatrice bekanntgegeben und mit clubeigenem Sekt gefeiert.

Auch im Inneren herrschte bodenständige, behäbige Gemütlichkeit, und wir waren gespannt, ob das Fondue den hohen Erwartungen gerecht würde.

Aber zuerst gab es im Weinkeller einen vom Vorstand gesponserten Apéro.







Im nur von Kerzenlicht romantisch erleuchteten Kartoffelkeller erwarteten uns die gedeckten Tische



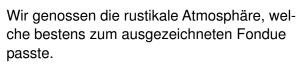
Kartoffelkeller Landgasthof Bären, Madiswil

DRIVE-IN 1/11











Hund müsste man(n) sein...

Neben Brot gab es auch noch Kartoffeln, und mancherorts wurde auch ein zweiter Caquelon als Supplement mit Genuss geleert.

Es war ein gelungener, gemütlicher und würdiger Abschluss des Cadillac-Club Jahres.







Cadillac News

Der ATS wird produziert

Quelle: autocar.co.uk; aus dem Englischen übersetzt

General Motors bestätigte, dass Cadillac Ende 2012 ein neues Einsteigermodell lancieren will.

Der neue kleine Viertürer, genannt ATS, wird in der Modellreihe unter dem CTS eingeordnet und soll Konkurrent zu Audi A4, der 3-er Serie von BMW und der Mercedes C-Klasse sein. "Wir haben dieses Segment des Markts schon viel zu lange unseren ausländischen Konkurrenten überlassen," sagte Dan Akerson von GM.

Das neue Auto basiert auf der hinterradgetriebenen Alpha Plattform von GM, welche auch für die nächsten Generation der CTS und Chevrolet Camaro Modelle vorgesehen ist. Das Auto wird in GM's Fabrik in Lansing gebaut werden, wo die Firma 190 Millionen Dollar für die Produktion des neuen kleinen Viertürers investiert. Akerson meinte zum Plan, der auch etwa 600 Arbeitsplätze generieren wird, dass "diese Investition GM's Bekenntnis zu Cadillac und zu einer starken Fabrikationsbasis in den USA demonstriert."

Es wurden noch keine Details zum neuen Modell bekanntgegeben. GM sagte jedoch früher, dass der ATS mit high-tech Motoren und optional mit Allradantrieb versehen sein wird. (Siehe auch DRIVE-IN 2009-04).



Cadillac ATS



Das Converj Konzept wird nicht realisiert

Bob Lutz, damals noch Vize-CEO von GM, kündigte anfangs 2010 an, dass das Hybrid-Konzept irgendwann nach 2012 produziert werde. Hingegen verkündete er später, dass das Konzept nicht mehr gebaut würde, weil "ganz einfach die Prioritäten anders gesetzt sind, und wir überzeugt sind, dass der Volt und Ampera in den kommenden Jahren alle verfügbaren Kapazitäten beanspruchen

werden."

Quelle: autocar.co.uk; aus dem Englischen übersetzt

Der 2+2-Sitzer Converj sollte die gleiche plug-in (an der Steckdose aufladbar, Anm.d.Red.) Hybrid-Technologie wie der Volt von Chevrolet und Opels Ampera aufweisen. (Siehe auch DRIVE-IN 2009-02).

Cadillacs Pressesprecher Nick Twork sagte: "Es war immer nur ein Konzept. Es wurde nie offiziell gesagt, dass wir den Converj machen würden, es gab nie eine Ankündigung für die Presse."



Converj Konzept

Cadillac an der SCCA World Challenge 2011

Quellen (auszugsweise): automobilemag.com und GM Pressetexte, aus dem Amerikanischen übersetzt

Cadillac mag nicht der erste Name sein, an den man beim Thema Autorennen denkt, aber die Luxusmarke kehrt zurück zu der World Challenge Series 2011 des Sports Car Club of America. Die Waffe der Wahl ist eine für Rennen modifizierte Version des neuen CTS-V Coupé.

Cadillac ist kein Neuling in der SCCA World Challenge. In den Jahren 2004 bis 2007 nahm der CTS-V Sedan in der GT Class Series teil,



und Cadillac gewann 2005 und 2007 sogar die Hersteller-Meisterschaft und 2005 mit dem Fahrer Andy Pilgrim die Fahrermeisterschaft. Pilgrim ist zurück für das Engagement 2011, zusammen mit seinem amerikanischen Kollegen Johnny O'Connell, seinerseits ein Veteran des Motorsports.

Die SCCA World Challenge basiert auf Rennversionen von allgemein käuflichen Serienfahrzeugen. Obwohl jedes Fahrzeug bezüglich Leistung und Sicherheit verbessert ist, inklusive Modifikationen an der Karrosserie und Optimierung von Motor, Aufhängung und Bremsen, bleiben die Autos doch relativ nahe an den Serienspezifikationen.

"Wieder zu den Rennen der SCCA World Challenge zurückzukehren ist eine grossartige Möglichkeit, die Leistung und Möglichkeiten des CTS-V Coupé zu demonstrieren", sagte Don Butler, Vizepräsident Marketing von Cadillac. "Die Rennwagen in dieser Kategorie basieren auf der Serienproduktion, was uns erlaubt, unsere Leistungen mit den Besten unserer Konkurrenten auf der Rennpiste und nicht nur auf dem Papier zu vergleichen."

Eine Ingenieurfirma von Michigan, Pratt & Miller, welche auch für die C5R und C6R Rennwagen von Chevrolet verantwortlich zeichnete, wird die CTS-V Coupé Rennversion zusammen mit dem Performance Department von GM entwickeln. Wie viele andere Mitbewerber in serienbasierenden Kategorien sagt GM, dass die dabei gemachten Erfahrungen die Weiterentwicklung ihrer strassentauglichen Fahrzeuge fördern werde.

"Die SCCA World Challenge bietet sich ganz natürlich für einen Transfer von Wissen an," sagte Jim Campbell, GM's Vizepräsident für Hochleistungsfahrzeuge und Motorsport.

"Die Rennprüfung wird ein wichtiges Testfeld für Cadillac werden. Wir erwarten, dass wir das auf der Rennstrecke Gelernte verwenden können, um sicherzustellen, dass die V-Serie an vorderster Front der Leistung verbleibt."

Die Rennen der SCCA World Challenge 2011 beginnen am 25-27. März in St. Petersburg, Florida.



Die Rennversion des CTS-V Coupé gab sein Debut an der North Ameri-International Auto (NAIAS) in Detroit am 10. Januar. Das Auto wird möglicherweise auch am Autosalon in Genf (3.-13.3.11) zu sehen sein. Die ersten Bilder publizierte GM am 6. Januar. Die ersten Testfahrten fanden am 17. Januar auf der Rennstrecke von Sebring, Florida, statt. Am Steuer waren Johnny O'Connell, dreifacher Sieger der America Le Mans Rennen, und Andy Pilgrim, Sieger der GT-Klasse 2005 der SCCA World Challenge auf CTS-V Sedan.



Wie nahe die Rennversion bei der Strassenversion liegt, ist eine offene Frage. Bis auf die Grundelemente von Motor, Antriebsstrang und Aufhängung dürften die beiden Versionen nicht viel gemeinsam haben, auch wenn die Karrosserien sich von aussen ählich sehen.



modifizierte Karrosserie mit Verstärkungen

Neben der Rennversion sieht die Serienversion direkt bieder aus. Von da her hätte Cadillac schon viel gelernt, wenn die niederere und breitere und dadurch wesentlich rassiger und sportlicher wirkende Frontpartie für die Serienproduktion übernommen würde. Um konservativere Käufer nicht abzuschrecken, könnten ja die exotischen kiemenähnlichen Öffnungen auf der Motorhaube weggelassen werden.







Cadillac in Europa

von K. Schellenberg

Auf der Website von Cadillac Europe kann man unter "News" den folgenden vollmundigen Werbetext in eigener Sache lesen:

".... Wolfgang Schubert, Managing Director von Cadillac Europe, freut sich über den Fortschritt, den das Unternehmen beim Ausbau seines Händler- und Servicenetzes macht: Cadillac ist davon überzeugt, dass Luxusmärkte ausserhalb der USA - einschliesslich Europa - weiter wachsen werden. Wir beabsichtigen, uns weiterhin an diesen Wachstumsmärkten für Luxusfahrzeuge zu beteiligen."

"Seit wir den Neustart der Aktivitäten von Cadillac in Europa anlässlich des Genfer Autosalons im Frühjahr 2010 bekannt gegeben haben, haben wir riesige Fortschritte gemacht, sagt Schubert, und wir sind stolz, hier in Paris mit einer starken Produktpalette zeigen zu können, dass Cadillac ein ernst zu nehmender Wettbewerber auf dem Premiummarkt ist und bleiben wird...."

Leider hat das breite Publikum, mindestens in der Schweiz, kaum eine Ahnung von dieser "Beteiligung an den Wachstumsmärkten". Oder gehört eventuell die Schweiz nicht dazu? Jedenfalls ist die Marke Cadillac seit dem Wiederauftauchen von GM nach dem Konkurs nicht präsent in den Medien. Von den vielgepriesenen neuen Modellen hat der Schweizer und die Schweizerin bisher noch nie ein Inserat in einer Tageszeitung gesehen. Während man fast täglich vor der Tagesschau einen Werbespot für Audi oder Mercedes sieht, ist Cadillac nicht existent. So wundert es nicht, dass in meinem Bekanntenkreis diejenigen, welche normal, also nicht autoverrückt sind, hin und wieder beim Anblick meines STS feststellen "Du fährst ja immer noch so einen Ami-Schlitten, ein Chevy oder nicht?"

Bezeichnend ist auch die Tatsache, dass man als Fahrer eines SRX oder sogar eines CTS öf-

ter mal auffällt oder sogar gefragt wird, was denn das für ein Auto sei.

Die Medienarbeit von Cadillac in Europa ist praktisch nichtexistent. Auf cadillaceurope.com stammt die neuste Nachricht vom 8.Dezember 2010, kein Wort über LA Autoshow oder NAIAS. Sucht man auf der Website media.gm.com nach neuen Informationen über Cadillac, so geht es einem nicht besser. Wählt man anstatt United States/English die Location "Europe" und dann "Switzerland", so erhält man nur einen Link zu Opel und Chevrolet. News gibt es nur, wenn man auf der USA-Seite bleibt, dann aber natürlich nur auf Englisch und für die USA zugeschnitten.

Von dieser Web-Site kommt man dann schnell auf cadillac.com, wo man die neusten Modelle ansehen kann, auch die, welche in Europa nicht erhältlich sind. Und da zeigt sich ein weiteres Argernis. Während andere Marken wie z.B. Opel in den hiesigen Zeitungen gross Werbung machen mit dem schwachen Euro ("Schwacher Kurs, starker Preis: die €-Flex-Prämie von Opel"), scheint Cadillac Europe nicht gewillt, den Vorteil des schwachen \$ an die europäischen Kunden weiterzugeben. Ein Vergleich der US-Preise mit den europäischen Listenpreisen lässt einem die Lust auf einen Cadillac-Kauf schnell vergehen. Zur Illustration habe ich die Preise für den CTS AWD Sport Wagon mit identischer Ausrüstung gegenübergestellt.

Die Cadillac-Manager scheinen zu glauben, dass der vielbeschworene "Premiumkunde" in Europa entweder soviel Geld hat, dass der Preis keine Rolle spielt, oder dass er einfach blöd ist. (Das durchschnittliche Alter der Cadillac-Fahrer soll zwar 62 Jahre sein. Aber Achtung, auch Gruftis wissen unterdessen mit dem Internet umzugehen). Die Kosten für den Import in die Schweiz (Verschiffung und Transport, Verzol-

USA	Schweiz
2011 CTS Wagon 3.6L V6 AWD Premium	CTS Sport Luxury 3.6L V6 AT AWD
mit	
Compact Spare Tire	Ausrüstung wie USA Vergleich
18" Aluminum Wheels with High-Polished Finish	
Highway Safety Package	
Fussmatten, Cargo Tray	
inkl. Destination Freight Charge	
Preis USA: \$52'515	"Kundennettopreis" (ohne MwSt.)
Wechselkurs (Feb.2011) \$0.96 = 1 CHF	
Preis in CHF: 50'414	CHF 77'637. -
Spezialfarben, alle: \$995	Spezialfarben (ausser Grün): CHF 1951

lung) können locker von der enormen Preisdifferenz von über 50% bzw. 27'000.- Franken beglichen werden, und es bleibt immer noch ein Rest, von dem man gut und gerne das Benzin für einige Jahre bezahlen könnte.

Ein Direktimport ist also immer noch der bessere Weg, trotz den "riesigen Fortschritten" beim Ausbau des Händlernetzes. Bei diesen Preisunterschieden kann man auch in Kauf nehmen, dass das amerikanische Navigationssystem in Europa nicht funktioniert (man hat sowieso ein mobiles Gerät), und dass auch das Radio bei uns nicht richtig funktioniert. Diese beiden für Europa notwendigen Anpassungen rechtfertigen meines Erachtens den enormen Preisunterschied keineswegs.

Vollends unverständlich (oder unverschämt) ist der Preisaufschlag bei den Spezialfarben. Während in USA dafür generell \$995.- zu bezahlen ist, beträgt der (Listen)Aufpreis in der Schweiz 1951.- (ausser Grün), satte 200% des US-Preises! Wird da die Farbe in der Schweiz irgendwie zusätzlich veredelt, um den speziellen Verhältnissen in Europa gewachsen zu sein?

Diese Vernachlässigung bzw. Verachtung des europäischen Marktes ist schade. Cadillac könnte den europäischen Konkurrenten auf einigen Gebieten durchaus das Wasser reichen, hat aber beileibe nicht den Status einer Luxus-Ikone wie z.B. Aston Martin oder Rolls Royce, die sich ihren Käuferkreis nicht mit Werbung und Medienarbeit erschliessen müssen. Als langjähriger Fan und Fahrer der Marke würde ich es auch bedauern, wenn Cadillac in Europa mit seiner über hundertjährigen Tradition in der Bedeutungslosigkeit eines Nischenprodukts verbleiben würde.



Das war einmal (1937)

Das Urban Luxury Concept

Quelle: Pressetext GM, aus dem Amerikanischen übersetzt

Das Urban Luxury Concept von Cadillac: Eine Studie in effizientem und intelligentem Design für eine neue Klasse von Käufern im Luxus-Segment.

Cadillac erkundet nun auch die Möglichkeiten kleiner Kompaktautos. Offensichtlich blieb der Erfolg z.B. des Smart, oder der A-Serie von Mercedes und der 1-er Serie von BMW nicht unbemerkt.

Cadillac präsentierte am 16. November 2010 in Los Angeles das Urban Luxury Concept, eine Design-Studie eines neuen Typs von Fahrzeug, welches das Erlebnis von Luxus auf kleinstem Raum bietet. Das Urban Luxury Concept von Cadillac ergänzt seine kompakten Dimensionen mit dem typischen Design und der Technologie, für die Cadillac bekannt ist.

"Das Urban Luxury Concept zelebriert seine Dimensionen mit einem intelligenten, innovativen Inhalt, was es einmalig macht,

unabhängig von seiner Grösse," sagte Clay Dean, Direktor von GM's North American Advanced Design. "Es hat einen kleinen Fussabdruck, ist aber innen geräumig".

Erdacht und entworfen im Bereich von Los Angeles, wo eng begrenzte Parkplätze bei Wohnblöcken, Bürogebäuden und sogar in den Vorstädten zum Fahrer-Alltag gehören, verbindet das Konzept charakteristische Designelemente



von Cadillac mit einer Form, welche weit weg von konventionellem Autodesign ist und die Bedürfnisse der städtischen Autofahrer befriedigt.

Das Urban Luxury Concept ist punkto Grösse vergleichbar mit populären Stadtautos wie man sie in Paris, Shanghai und London sieht, weicht aber ab vom konventionellen Design. Es bietet Platz für vier Personen, wobei die nach vorn aufklappenden Scherentüren leichten Zugang ge-



währen. Das Design ermöglicht ein geräumiges Inneres, welches mit exquisiten Materialien und interaktiver Technologie der nächsten Generation ausgestattet ist. Anstelle der traditionellen Instrumente treten berührungssensitive Bildschirme und projizierte Anzeigen zur Steuerung von Audio- und Klimasystem – ein weiteres raumsparendes Element.

"Das Konzeptauto ist zwar klein, aber dient zum Ausloten, was Cadillac in der Zukunft sein könnte. Die Marke konzentriert

sich weiterhin darauf, Industriestandards bezüglich fortschrittlichem Design und integrierter Technologie neu zu definieren," sagte Don Butler, Vizepräsident Cadillac Marketing.

Die Ingenieure haben für das Urban Luxury Concept einen turbogeladenen Dreizylindermotor mit 1L Hubraum und Hybridtechnik entworfen. Mit Start-Stop-Automatik und Bremsenergie-Rückgewinnung wird der Benzinverbrauch auf etwa 4 Liter/100 km geschätzt.

Ein neuer Masstab für Art & Science

Die unkonventionelle Karrosserie setzt die Forderung "Form folgt der Funktion" kompromisslos

um, bietet ein Maximum an Passagierraum und ist ein Technologie-Manifest. Die grossen Scherentüren drehen sich auf Knopfdruck in einer nahtlosen, eleganten Bewegung, und die grosse Öffnung erlaubt einen mühelosen Einund Ausstieg – speziell in schmalen Parklücken in der Stadt.

"Dies ist eine neue Vision im Fahrzeugdesign, entwickelt um die Bedürfnisse von Stadtbewohnern zu erfüllen," sagte Frank Saucedo, Chefdesigner.



"Das Design der Türen ist zweckmässig (auch in der Tiefgarage? Anm.d.Red.) und technisch fortgeschritten. Dies ist essentiell der Weg, auf dem wir Cadillac in die Zukunft führen."

Das Urban Luxury Concept zeichnet sich durch ein scharfes, keilförmiges Profil aus, ein Design, das Dynamik auch bei stehendem Fahrzeug vermittelt. Die 19-Zoll-Räder wurden an die äussersten Enden der Karrosserie gesetzt, wodurch praktisch kein Überhang entsteht und der Innenraum grösser wird. Bei einem Radstand von 2.47m ist die Gesamtlänge des Fahrzeugs nur 3.84m. Die Breite beträgt 1.73 m, die Höhe 1.45m.



"Es mag nicht aussehen wie die Cadillacs welche heutzutage auf der Strasse sind, aber es hat mit ihnen die Komfortund HighTech-Elemente gemeinsam, welche Autofahrer mit gröstraditionellen seren, Luxus-Sedans in Verbindung bringen," meinte Saudeco.

Interieur mit fortschrittlicher Technologie

Eine grosse Windschutzscheibe und

das zweigeteilte Glasdach erzeugen einen offenen, luftigen Eindruck und unterstützen das Gefühl von Geräumigkeit. Ein minimalistischer Ansatz kombiniert mit edlen Materialien, Farben und Beleuchtung vermittelt im Innenraum die neue Erfahrung von Luxus: klein, mit exquisiten Details und ausgerüstet mit dem Neusten an digitaler Technik. Der Beifahrersitz ist verstellbar und kann flach hinuntergeklappt werden.



"Es gibt keine Minimalgrösse, um das Cadillac-Fahrgefühl zu erleben. Das Interieur des Urban Luxury Concept hat die Ästhetik des "kleiner ist besser", welche die Welt der Technologie bestimmt," sagte Saucedo. "Und während diese Design-Philosophie dem was in der Welt um uns herum vorgeht entspricht, hat sie im Urban Luxury Concept auch eine praktischere Seite. sie ermöglicht einen grösseren Innenraum."



konventionelle Die Mittelkonsole mit den Bedienelementen ersetzt durch ein zwei-Interface. aeteiltes was im vorderen Bereich des Innenraums mehr Raum zulässt. Eine prominente analoge Tachometeranzeige im Aussehen einer hochwertigen Uhr ist flankiert von zwei Proiektionsanzeigen und unterstützt durch ein hochauflösendes Head-up-Display. Berührungsempfindliche elektronische Schalt-

elemente im ganzen Innenraum ermöglichen eine sichere und intuitive Bedienung.

Die Technologie hinter den einzigartigen berührungsempfindlichen Elementen ist ergonomisch um das Lenkrad angeordnet und gibt Echtzeit-Informationen für einen effizienten Pendlerverkehr. Das Bedienungselement rechts ist versteckt und kann ausgeklappt werden oder vom Beifahrer ausgeklinkt und online bedient werden, ohne den Fahrer zu stören. Über das Netzwerk an Bord

kann ein Passagier z.B. Navigations-Informationen anfordern oder Wiedergabelisten des Audiosystems bearbeiten.

Seiner Rolle als Cadillac entsprechend, vermitteln die Materialien im Innenraum des Urban Luxury Concept Luxus durch Qualität und fortschrittliche Technologie. Blaues und schwarzes Leder dominiert und wird kontrastiert durch hochwertige Gewebe, welche auf den Sitzen, im Instrumentenbereich und an den Türverkleidungen verwendet werden.

Ausserdem findet man Holz in Karbon-Optik, gebürstetes Aluminium und Keramik. Die Innenbeleuchtung erzeugt eine gehobene Ambiance, ergänzt durch das ultramoderne Tanzanit-blaue Leuchten der Anzeigen.



DRIVE-IN 1/11

Kommentar

(K. Schellenberg)

Cadillac steht bisher für Luxus und Grösse. Mit dem Urban Luxury Concept ist Cadillac an der LA Motorshow im vergangenen November eine Überraschung gelungen. Nachdem Aston Martin mit dem Cygnet einen kleinen Stadtflitzer lanciert hat, wollte Cadillac wohl nicht untätig bleiben. Der Markt ist zwar durch Mini, Fiat, Smart und andere bereits gut besetzt, aber bezüglich ultimativem Luxus ist das Angebot mager. Da kann wohl nur Aston Martin (mindestens preislich) etwas bieten. Auch vom Aussehen her ist die Konkurrenz weit abgeschlagen. Das Design des Urban Luxury Concept ist wie von Cadillac erwartet, scharfkantig, mit dynamischen Linien und unkonventionell. Auch wenn die Scherentüren wohl kaum serientauglich sein werden, sieht der Cadillac-Winzling mit seiner scharfen Keilform, den schmalen (LED-)Scheinwerfern und seinem kühnen Grill einfach umwerfend aus. Die grossen Töne bezüglich Innovation und fortschrittlicher Technik sind jedoch stark zu relativieren. Ein paar modisch blaue LED-Lämpchen, berührungsempfindliche Bedienelemente und Anschlüsse für Notebook, iPod und Konsorten können heutzutage nicht mehr als Innovation verkauft werden. Da müsste Cadillac einmal bei Volvo oder Mercedes vorbeischauen, dort gibt es serienmässig bereits Bremsassistent, Spurhaltungsassistent, Fussgänger-Erkennung, Abstandswarnung, Vermeidung von Auffahrkollision und mehr.

Ob die Studie eine Chance auf Serienfertigung hat, lässt Cadillac offen. Cadillacs Chefdesigner Frank Saudeco meinte dazu: "Da immer mehr Käufer auch bei kleineren Fahrzeugen hochklassige Eigenschaften erwarten, könnte ein Fahrzeug wie das Urban Luxury Concept eine Lösung sein."



Cadillac räumt auf mit dem Jöö-Effekt und dem Knutschkugel-Kulleraugen-Babygesicht-Design





Eldorado. The car that dreams are made of.

Ever since that summer job, you've dreamed of having your own Eldorado. And now you do. 1985 Eldorado. A very special Cadillac. With a style all its own and a special way of moving you like no other car. You were right all along. Eldorado is the car that dreams are made of.

1985 Eldorado

Best of all...it's a Cadillac.

