

Der STANDARD

Cadillac - The Standard of the World



80er Jahre Kaufberatung
25 Jahre CCCD in Würzburg
TÜV-Umrüstung Rücklichter



Juni 2016



Die Zeitschrift des Classic Cadillac Club Deutschland e.V.

Liebe Clubkameraden,

der Winter der keiner war liegt hinter uns. Und sicher gibt es in unserem Club keinen, der nicht schon die ersten glamourösen Meilen hinter sich gebracht hat. Vorbei also die Zeit, in welcher der STANDARD als Lektüre das tatsächliche sinnliche Erleben am Steuer eines Cadillac ersetzen muß. Und so widmen wir uns mit Freude der Aufgabe, Euch die Straßen zu erschließen, die diesen Cruising-Sommer 2016 prägen werden.

Das ist natürlich zunächst und vor allem der Weg nach Würzburg zu unserem silbernen Jubiläums-Event 2016. Wir haben ein bestens gelegenes, mit allen Annehmlichkeiten ausgestattetes Hotel mit großzügigen Räumen und Flächen und einem exklusiv nur für uns zur Verfügung stehenden abgesperrten Bereich in der Tiefgarage. Die Lage des Hotels erlaubt jederzeit einen kurzen Spaziergang in die Würzburger Altstadt, auf die Mainbrücken und hinüber zur Festung. Und unser großer Festabend findet in einem Ballsaal mit Bühne und Band statt, der so viel Platz bietet wie wir es vom Inneren unserer Karossen gewöhnt sind. Das Programm ist so ausgelegt, daß wir viel Zeit für das haben was solche Treffen so attraktiv macht: Kommunikation, Gemeinschaft, Freundschaft. Denn die Gespräche beginnen regelmäßig bei den Besonderheiten unserer vierradrigen wreath-and-crest-Schätze, führen aber von hier aus immer - und da spreche ich aus der Erfahrung vieler Treffen - zu weitgespannten und interessanten Themen über die Cadillac-Welt hinaus. Denn unsere Clubkameraden bieten eine solche Vielfalt an Berufen, Lebensaltern, Hobbies, Interessen und Erfahrungen, daß jeder von uns nach so einem Event bereichert nach Hause fährt und begeistert davon ist daß ein Verein dessen Mitglieder so weit über das ganze Land verstreut sind solche Vertrautheit und Freundschaften bietet die nun schon sehr viele von uns über mehr als zwei Jahrzehnte hinweg als werthaltige Ergänzung zu ihrer Begeisterung für ihren Cadillac betrachten. Laßt Euch also die Gelegenheit nicht entgehen und meldet Euch bis spätestens 25. Mai 2016 an. Denn auch wenn wir natürlich spätere Anmeldungen berücksichtigen werden, ist die Basisplanung auf diesen Zeitpunkt abgestimmt und schließlich ist auch die Vorfreude dann erst so richtig vorhanden wenn die Anmeldung einmal plaziert ist.

Dieser STANDARD bringt endlich einmal etwas mehr von dem was die Redaktion sich schon seit langem erhofft hatte: Unser Präsident Klaus Zipp hat seinen schon lange schlummernden Plan umgesetzt und bietet kompetente und auch für diejenigen unter uns die der Technik eher aus dem Weg gehen vollkommen klare und verständliche Ausführungen zu dem sensiblen und damit wichtigen Thema des richtigen



und an der Originalität orientierten Anschlusses der roten Rückleuchten Eures Cadillac. Selbst für diejenigen welche schon das „H“ im Nummernschild führen eine wertvolle Anregung, die vielleicht durch hölzerne und unbeholfene Umrüstungsmaßnahmen ramponierte „appearance“ des Cadillac wieder einem legalen und trotzdem den Vorstellungen von Harley Earl oder Bill Mitchell folgenden Zustand anzupassen. Denn auch ein Jahrhundertdesign glänzt noch heller, wenn die Details stimmen.

Da der Frühling traditionell die Brunftzeit auf der Jagd nach neuen Autos ist, liefern wir diesmal für die 80er Jahre eine Kaufberatung, denn gerade in dieser Epoche des technischen Umbruchs und des zweiten Downsizings bei Cadillac lassen sich viele schlechte Erfahrungen und fast noch mehr an Euronen sparen wenn man weiß wohin der Blick beim Kauf gerichtet sein sollte. Ergänzt wird dies durch eine Erläuterung am Fallbeispiel eines 80er Seville Diesel.

Außerdem verfolgen wir auch wieder die Auseinandersetzung zwischen Tesla und den europäischen Herstellern. Und wer meint, dies sei kein Cadillac-Thema, sollte sich nicht täuschen lassen: Hier geht es auch um die Zukunft unserer Marke. Je länger man sich mit Cadillac, den Fahrzeugen, dem Image, dem Design und der Geschichte befaßt, desto erstaunter ist man darüber, welche Vielfalt und welcher Reichtum sich hier erschließt. Ebenso wie man manchmal überrascht ist, welche Facetten und Erlebnisse ein Cadillac einem verschafft, den man seit fast 2 Jahrzehnten fährt und der doch Tag für Tag, Meile für Meile immer wieder Neues, Reichhaltiges bietet - um es mit dem 80er-Jahre-Werbespruch zu sagen: „Best of all - it's a Cadillac“.

SO LONG, EUER BURKHARD BRIESSMANN



- 4** Cadillac Club Shop
- 5** Die Datenseite
- 6** 25 jähriges Club-Jubiläum - Event 2016
- 6** Neue Mitglieder
- 9** Einladung zur Jahreshauptversammlung 2016
- 10** Auf nach Franken! Silver Jubilee Event 2016 Würzburg



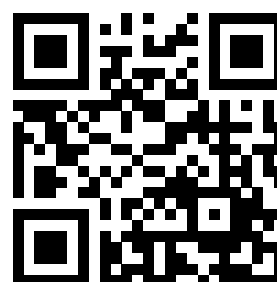
- 13** Think BIG
- 14** Viel Originalität – wenig TÜV
- 18** Rücklicht-Design



- 24** Kaufberatung Cadillacs der 80er Jahre



- 32** Fallbeispiel: Cadillac Seville Diesel Baujahr 1980
- 34** Teslagate und die lachende Dritte
- 36** Roadmovie ohne Road
- 38** Ein Erlebnis weniger
- 38** Keep your lane
- 39** Geld sparen mit dem R-134a-Pickerl
- 40** Cars and Parts - Die Teilebörse
- 41** Cars and Parts - Die Teilebörse
- 43** Veranstaltungen



www.cadillac-club.de

Titelbild: 1982 Cadillac Eldorado Convertible von Burkhard Brißmann



CADILLAC CLUB SHOP

OPEN

Der Korpus der LED-Taschenlampen ist Metall, der verchromte Teil Kunststoff.

Es stehen folgende Farben zur Verfügung:

Spruce Blue (blau)

Nevada Silver (grau)

Royal Maroon (lila)

Firemist Red (rot) *siehe Abbildung*

Cardiff Black (schwarz)

Alle Stoffaufnäher sind gewebt, farbecht und dadurch sehr haltbar, sowie waschbar. Die Rückseitige Bügelfläche ist nach korrektem Aufbringen ebenfalls waschfest. Der „goldene“ Anteil ist mit einem goldfarbenen Metallfaden gewebt.

Die Medaillen sind massive Messingplatten und mit klarem Epoxyharz vergossen. Die Gewindebohrungen sind fest mit der Platte verbunden und haben ein M6 Gewinde.

Alle Einnahmen gehen zu 100% in die Club-Kasse.

Preise:

Scheibenaufkleber	2,50 €
Anstecknadel	4,00 €
LED-Taschenlampe	4,00 €
Stoffaufnäher	10,00 €
Medaille für Kühlergrill	15,00 €

Bezahlt werden kann auch per PayPal.

Zu bestellen unter:

Web: www.cadillac-club.de/shop/

E-Mail: shop@cadillac-club.de

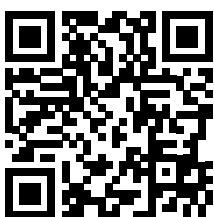
Mobil: +49 151 10822346

Christian Doerk

Hopfenstraße 9

82205 Gilching

Alle Abbildungen der Produkte in Originalgröße



www.cadillac-club.de/shop



DIE DATENSEITE

Alles für den Kontakt zu Club, Typreferenten und STANDARD
CLASSIC CADILLAC CLUB DEUTSCHLAND

www.cadillac-club.de

DER VORSTAND

1. Vorsitzender Klaus Zipp Otto-von-Boehn-Str. 30 29227 Celle/Germany Tel.: +49.5141.86511 Fax: +49.5141.86545 Mobil: +49.170.3404512 E-Mail: vorstand@cadillac-club.de	2. Vorsitzender Bob Schmelich Detmolder Str. 100 33604 Bielefeld/Germany Tel.: +49.521.63988 Fax: +49.521.63999 Mobil: +49.172.5225597 E-Mail: vorstand@cadillac-club.de	Kassenwart Günter Haas Weidleinsgraben 13 97222 Rimpfing Tel.: +49.9365.1506 Mobil: +49.171.9248188 Fax: +49.9365.880462 E-Mail: kassenwart@cadillac-club.de	Schriftführer Volker Meerkamp Windmühlenstr. 49 50129 Bergheim Tel.: +49.2238.945406 Mobil: +49.171.5843238 Fax: +49.2238.945407 E-Mail: schriftfuehrer@cadillac-club.de
--	---	--	--

WER MACHT WAS?

1. Kassenprüfer	Karin Hess	1964	Christian Doerk
2. Kassenprüferin	Sonja Pogrzeba	1968 - 1976	Wilfried Schößler
Webseite	Christian Doerk	1971 - 1978 Eldorado	Dennis Schmidt
DEUVET, Webseite	Volker Meerkamp	1978 - 1996	Burkhard Brieffmann
Teilebörse	Burkhard Brieffmann		
Automodelle			
Typreferenten:			
1949 alle Modelle	Eberhard Taenzer-Westphal		
1957 - 1958 alle Modelle	Volker Meerkamp		
1963 - 1966	Tom Witzel		

Weitere Typreferenten gesucht! Wer kennt seinen Cadillac gut genug um seinen Clubkameraden Tipps und Tricks zu verraten? Bitte bei der Redaktion melden!

Affiliated Clubs: Cadillac LaSalle Club of America, Cadillac LaSalle Club Belgium, Trillium Cadillac La Salle Club Canada, Cadillac Owner's Club of Great Britain, Cadillac Automobile Club of Scandinavia, Cadillac Club of Switzerland, uvm. Siehe auch Webseite oder unter:
<http://www.cadillaclasalleclub.org/local-clubs/#International>

Impressum

Redaktion: Burkhard Brieffmann (V.i.S.d.P.) Prinzregentenstraße 89 81675 München Tel.: +49.89.471035 Fax: +49.89.6885508 E-Mail: standard@cadillac-club.de	Christian Doerk Hopfenstraße 9 82205 Gilching Tel.: +49.151.10822346 Fax: +49.8105.9073043 E-Mail: standard@cadillac-club.de	Kurt Jaworski Weg zur Platte 112 45133 Essen Tel.: +49.201.787563 Fax: +49.201.787563 E-Mail: standard@cadillac-club.de	Druckerei und Versand: druck.haus rihn GmbH Industriestraße 16 32825 Blomberg Tel.: +49.5235.9601-71 E-Mail: info@rihn.de
--	---	--	---

Optimalformat für Zuschriften: Texte als Word/RTF-Dokument, Bilder separat als JPEG



1984 Cadillac Fleetwood Seventy Five Presidential Limousine von US-Präsident Ronald Regan



25jähriges Club-Jubiläum - Event 2016

vom 30. Juni - 03. Juli 2016 in Würzburg, dem Gründungsort des CCCD e.V.



Liebe Club-Kameradinnen und Club-Kameraden, liebe Freunde des Classic Cadillac Club Deutschland e.V.,

Die Vorbereitungen für unser Jubiläums-Event in Würzburg nähern sich ihrer finalen Phase. Um die Organisation feinzutun bitten wir bis

25. Mai

um Eure Anmeldung

Hotel:

Wir haben mit dem Maritim Hotel in Würzburg sehr annehmbare Konditionen aushandeln können. Die Abrufrfrist des Kontingentes ist bis zum 19. Mai 2016 unter dem Stichwort „Cadillac Club“ festgelegt. Die Zimmerbuchung ist ab sofort möglich.

MARITIM
Pleichertorstraße 5
97070 Würzburg
E-Mail: meeting.wur@maritim.de
Telefon: 0931 3053-0

Zimmer:

30 Doppelzimmer / 5 Einzelzimmer / 15 Familienzimmer

Preise:

DZ 98,00 € pro Nacht
EZ 50,00 € pro Nacht
Hunde sind erlaubt / Preis 10,00 € pro Nacht
Parkkosten Tiefgarage (abgesperrter Bereich) 8,00 € pro Nacht

In den Zimmerpreisen sind folgende Leistungen enthalten:

- Maritim Business-Frühstück.
- Freie Benutzung des Schwimmbades und der hoteleigenen Sauna.
- Kostenfreier Zugang ins Internet.

Gerne laden wir auch die Freunde der anderen europäischen Cadillac Clubs ein und würden uns freuen einige in Würzburg begrüßen zu können.

Viele Grüße Euer
2. Vorsitzender + Eventkoordinator
Bob Schmelich

Neue Mitglieder

Dr. Rainer Adamek, 1947 Series 61 Club Coupe &
1962 Cadillac Series 62 Convertible

Karl-Heinz Kremer, 1975 Cadillac Eldorado Coupe

Manfred Boecker, 1968 Cadillac Hardtop Sedan deVille

Claudius Markus, 1970 Cadillac deVille Convertible

Thomas Hagenkord, 1955 Cadillac Fleetwood Sixty Special

Matthias Winkler, 1956 Cadillac Fleetwood Sixty Special &
1964 Cadillac Fleetwood Sixty Special

Wir heißen alle neuen Mitglieder herzlich willkommen!





Classic Cadillac Club Deutschland e.V.

**Anmeldung zum Jubiläums-Event 2016
30.06. – 03.07. 2016 in Würzburg**

Anmeldung bitte bis zum 25.05.2016 per Post, Fax oder E-Mail an den Classic Cadillac Club, Deutschland e.V. Bob Schmelich	Detmolder Str. 100 / 33604 Bielefeld Fax: 0521-63999 E-Mail: bobschmeli@aol.com Tel. Rückfragen unter 0172-5225597
Zimmerbuchung bitte <u>direkt</u> beim Hotel unter dem Stichwort Cadillac bis zum 25.05.2016 per E-Mail, Fax oder Telefon	MARITIM Hotel Würzburg Pleichertorstraße 5 / 97070 Würzburg Tel.: 0931-3053-850 / Fax: 0931-3053-901 E-Mail: meeting.wur@maritim.de

Teilnehmer/in: Name: _____ Vorname: _____ Straße: _____ PLZ-Ort: _____ Telefon: _____ E-Mail: _____ Mitglied im: CCCD e.V. / CLC / Affiliated Club _____ Mitglieds-Nr _____	Begleiter/in: Name: _____ Vorname: _____ Gäste: Name, Vorname 1. _____ 2. _____ 3. _____ 4. _____
--	--

Fahrzeuge:

Modelljahr, Typ: 1) _____
 (1 Fahrzeug frei) 2) _____

Personen, Fahrzeug(e), Aktivitäten

2 Erwachsene + 1 Fahrzeug = 1 Team

Team-Registrierung CCCD/CLC-Mitglieder (s. o.)	_____ Teams à 20,00 €	
Team-Registrierung Nicht-Mitglieder	_____ Teams à 60,00 €	
Gäste (maximal 4 Gäste)	_____ Personen à 20,00 €	
Kinder 7 – 14 Jahre / unter 7 Jahren frei	_____ Personen à 10,00 €	
Weitere gemeldete Fahrzeuge	_____ Fahrzeug à 10,00 €	

Aktivitäten

Datum	Aktivität	Ort	Anzahl Personen	Einheitspreis	Kosten
30.06.16	Welcome Buffet ¹	MARITIM Hotel	____ Erwachsene	30,00 €	_____
			____ Kinder ²	16,00 €	_____
02.07.16	Jubiläums-Dinner ¹ + Lifemusik	MARITIM Hotel	____ Erwachsene	50,00 €	_____
Übertrag von Blatt 1					_____
Gesamtbetrag					_____

¹ Getränke sind nicht enthalten.

² Alter 7 bis 14 Jahre.

Buchung:

Bitte meldet euch **verbindlich bis zum 25.05.2016** an. Die gebuchten Positionen können danach nicht mehr storniert werden.

Überweisung:

Bitte überweist den fälligen Betrag bis zum **30.05.2016** mit dem Vermerk „**Event 2016**“ an unseren Kassenwart:

Günter Haas

IBAN: DE15 790 900 00 0002 6261 28

BIC: GENODEF1WU1

Volksbank Raiffeisenbank Würzburg e.G,

Haftungsausschluss:

Ich bestätige mit dieser Anmeldung unter Ausschluss des Rechtsweges die Freistellung des Classic Cadillac Club, Deutschland e.V. und des Organisationsteams von jeder Haftung für im Zusammenhang mit der Veranstaltung etwa eintretende Unfälle oder Schäden sowohl für mich als auch für alle angemeldeten Personen. Die Teilnahme erfolgt für alle auf eigenes Risiko.

Ort/Datum

Unterschrift

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2016



An alle Mitglieder des Classic Cadillac Clubs Deutschland e. V.

Celle, April 2016

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2016

Liebe Cadillac-Gemeinde,

hiermit lade ich Euch herzlich zur diesjährigen Jahreshauptversammlung unseres Clubs ein.

Tagungsort: Maritim Hotel
Pleichertorstraße 5
97070 Würzburg
Deutschland

Beginn: 1. Juli 2016, 16:00 h

Vorläufige Tagesordnung

1. Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Teilnehmer
2. Feststellung der ordnungsmäßigen Einberufung und der Beschlussfähigkeit
3. Genehmigung der Tagesordnung
4. Bericht des Vorstands
5. Anträge an die JHV
6. Bericht des Kassenwarts
7. Bericht der Kassenprüferin
8. Entlastung des Vorstands
9. JHV 2017
10. Anregungen aus der Versammlung
11. Verschiedenes

Anträge zu TOP 5 müssen bis zum 3. Juni schriftlich beim Vorstand eingehen.

Mit herzlichen Grüßen aus Celle

Klaus Zipp
1. Vorsitzender



AUF NACH FRANKEN! SILVER JUBILEE EVENT 2016 WÜRZBURG



Würzburg bildet am Monatswechsel von Juni auf Juli den Nabel der Cadillac-Welt in Deutschland. Unser Club vollendet ein Vierteljahrhundert - und das werden wir gebührend feiern. Ein glücklicher Zufall, daß unsere Vereinsregistrierung in der Mainfrankenmetropole stattfand, denn auf diese Weise haben wir nicht nur alle einen verhältnismäßig kurzen Weg in die Mitte unseres Landes, sondern auch noch gleich den Landstrich erwischt, in dem man es sich seit jeher besonders gut gehen läßt. Ein idealer Ort also, und wir haben mit dem Termin Ende Juni zwar einen Zeitpunkt gewählt, in welchem nur wenige Bundesländer Ferien haben so daß die An- und Abreise halbwegs staufrei möglich sein dürfte. Jedoch bildet nun aber gerade dieses Wochenende den Saisonhöhepunkt in Würzburg. Denn am Sonntag endet das einmonatige Mozartfest in den Gärten der Residenz, und am Samstag beginnt ein Steinwurf von unserem Hotel, dem Maritim, entfernt das „Kiliani“, das Würzburger Volksfest. In der Altstadt ist Markt, und zur Kiliani-Eröffnung zieht ein Festzug durch die Stadt. Für Leben und Stimmung ist also gesorgt, und das gibt auch unseren Feierlichkeiten

einen Hintergrund, der die Heiterkeit und Ausgelassenheit betont, die für ein solches Jubiläum angemessen ist. Beste Voraussetzungen also für drei schwungvolle Tage in einem gastfreundlichen, lebensbejahenden Land! Wir verschreien es nicht, aber mit diesem Termin kurz nach der Mittsommernacht haben wir statistisch betrachtet die besten Aussichten auf Sonne satt und den sommerlichen Glanz zwischen den Weinbergen. Das bedeutet für Euch alle als ersten Schritt der Reisevorbereitung den prüfenden Blick, ob der Klimakompressor noch läuft und die Elektrohydraulik des Convertible-Verdecks schön surrt wenn wir den „Top Down“-Knopf drücken. Die erste Anforderung an unsere Reisegarderobe ist also die Wahl eines luftigen aber doch zum Stil unseres Cadillac passenden Outfits.

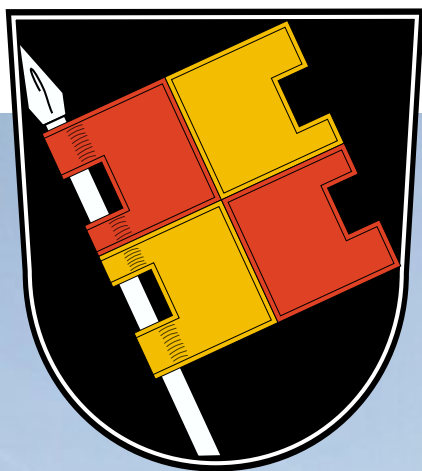
Wonne pur erwartet die Teilnehmer schon am ersten Abend, wenn wir

uns im Innenhof des Maritim-Hotels begegnen. Stilvoll nehmen wir den Weg durch den Rundbogen beim Hoteleingang mit dem Cadillac und werden im Innenhof empfangen - ein Welcome-Desk ist hier nicht nötig, wir halten das so locker wie es unsere Autos vormachen. Auch entfällt das Suchen nach den anderen Clubkameraden und die Vorstellung und Begrüßung erfolgt gleich im großen Kreis. Nach dieser Begrüßungsrunde fahren wir dann einfach die Runde in die Tiefgarage, wo uns ein eigener nur für uns abgesperrter Bereich erwartet - Cadillac Parking Only - Ihr kennt das ja! Und dann steigt die Welcome Party



im Innenhof des Hotels das über eine ambitionierte und vielfältige Küche verfügt. Wir sind halt in Franken.

Weinfranken ist das Thema des Freitages. Dazu genießen wir das leise Schweben durch Weinberge, Flusslandschaften und fruchtbare Wälder und Wiesen. Die Straßen sind sanft gewunden und kommen unserer alten Angewohnheit, nur mit dem kleinen Finger zu lenken, wunderbar entgegen. Adelig wie unsere Cadillacs ist auch das Gut der Grafen zu Castell, in welchem sich die Hallburg befindet. Eine weitläufige Gartenterrasse mit viel Schatten für diejenigen die mit dem Convertible unterwegs sind und fränkische Küche vom Feinsten. Die Cadillacs finden ihren Platz mitten



im Weinberg. Nach der mittäglichen Stärkung geht es dann weiter durch Weinberge und pittoreske Kleinstädte mit Fachwerk und Pflasterstraßen, bevor wir wieder dem Main folgend zu unserem Hotel zurückkehren. Etwas Zeit für Muße oder um zu Fuß die Altstadt zu erkunden um Kunst und Kultur zu bewundern oder einfach nur auf der Alten Mainbrücke einen Brückenschoppen zu sich zu nehmen. Wir bleiben auch am Abend auf dem Main und genießen den Sonnenuntergang auf der Terrasse des „Kranen“ mit Blick auf die Würzburger Festung, die Wallfahrtskirche „Käppele“ und die Weinberge oberhalb des Mains.

Wahnsinnsbetrieb herrscht am Samstag in der Stadt, denn der Volksfestumzug steht an. Beste Gelegenheit, uns nach Norden davonzuschleichen und die sommerliche Hitze mit der

Kühle des Waldes zu behandeln. Unser Weg und Ziel ist der Spessart, und wir begegnen immer wieder dem Main der hier eine Schleife nach Norden dreht. Gegen Mittag erreichen wir Karlstadt am Main, wo wieder einmal ein Deal mit der Gemeinde zum „Cadillac Parking Only“ ausgehandelt werden konnte. Wir fahren in die Fußgängerzone ein und nehmen dort vom Stadtplatz aus Aufstellung zur Präsentation der Cadillacs. Gelegenheit, die Stadt zu erkunden und sich mittäglich zu stärken denn wir haben für den Rest des Tages noch den juristischen und den gesellschaftlichen Höhepunkt des Events vor uns. Deshalb erfolgt auch die Abreise individuell damit jeder sich die Vorbereitungs- und Erholungszeit einteilen kann. Zurück ins Maritim sind es ohnehin nur 15 Minuten.





Wir erledigen erst die Pflicht und dann die Kür: Die Jahreshauptversammlung steht an. Danach steigt dann die große Gala im Festsaal des Maritim. Höhepunkt ist natürlich der Festball, der mit seinem Motto „Ball der Öl- und Rinderbarone“ dem Glamourfaktor Rechnung trägt den unsere Autos transportieren und damit auch die notwendige Spannweite an Kreativität eröffnet, um sich ländlich-sittlich oder downtownmäßig schick in Schale zu werfen. Natürlich bietet die silberne Farbe unseres Jubiläums Anlaß zu Interpretationen, und um die Mühen des Aufbrezelns zu würdigen, wird eine Jury das originellste und zum Baujahr des mitgebrachten Cadillacs am besten passende Outfit prämiieren. Wer also die Wahl zwischen mehreren Cadillacs hat kann sich daher gut überlegen, welcher am besten zur Festkleidung paßt und ob er nicht doch seine texanische Longhorn-Kühlerdeko auf den Cadillac schraubt oder sich für die Ölbaron-Variante entscheidet und die Repräsentationslimousine mitnimmt -

auch die Variante der Damenwahl für Outfit und Auto kommt in Betracht. Laßt Euch also etwas einfallen! Die Tanzbarkeit des Outfits sollte in die Planung dieses Abends aber auch durchaus einfließen, denn wir haben eine Band welche von Country bis Rock eine breite Palette dessen anbietet was im Sinne der Griebelschen Sound Lane zu unseren Autos paßt. Natürlich lassen wir in unterhaltsamer Form auch unsere Clubgeschichte Revue passieren, denn schließlich wollen wir auch motiviert und stilvoll in das nächste Vierteljahrhundert unseres Clubs starten.

Wehmut wird herrschen in der Tiefgarage, denn die letzten Benzingespräche und Haubentauchereien dort welche den lebendigen Beweis dafür bilden daß die Cadillacs die Stars des Events sind werden bei uns Entzugerscheinungen auslösen. Doch auch diesmal wollen wir den American Way of Life hochhalten und uns zum Diner von Miss Pepper am Autobahnkreuz Bie-

belried begeben, von dem aus jeder auf den in vier Himmelsrichtungen abgehenden Autobahnen den Weg nach Hause finden kann. Neben Miss Pepper steht auch Mr. Aral bereit, damit sich auch die Cadillacs mit schön niedrigoktanigem Saft für die Heimreise stärken können.

Würzburg war schon einmal 1997 der Austragungsort eines unvergesslichen Events, und wir wollen das wiederholen. Meldet Euch also bis 25. Mai an damit wir das bei der Organisation frühzeitig berücksichtigen können. Auch spätere Anmeldungen werden selbstverständlich berücksichtigt, und denkt bitte daran, das Event im Kreis Eurer Freunde oder Stammtische bekanntzumachen. Schließlich ist das eine Top-Gelegenheit, zu zeigen wie attraktiv unser Club ist und wie lohnend es für uns alle ist, die nächsten 25 Jahre anzugehen.

BURKHARD BRIESSMANN



Think BIG

Think big – das liegt einem Cadillac-Fahrer nicht fern. Platz, Luxus und Hubraum bieten unsere Fahrzeuge im Überfluss. Aber auch sonst in großen Maßstäben zu denken, das haben unsere Cadillac-Freunde aus der Schweiz im letzten Jahr bewiesen. Das internationale Cadillac-Treffen am Zürichsee fand in einer grandiosen Landschaft statt und bot Strecken von einer nicht zu übertreffenden Schönheit. Obwohl sich rund 100 Cadillacs durch die Straßen bewegten und an den jeweiligen Etappenzielen platzsparend eingeparkt wurden, lief alles reibungslos und ohne Verzögerung ab. Denn präzise organisieren, das können die Schweizer!

Vom 30. Juni bis zum 3. Juli wird unser Event 2016 in Würzburg stattfinden und das 25-jährige Bestehen unseres Clubs in den Mittelpunkt stellen. Wir hatten uns auf der letzten Mitgliederversammlung darauf verständigt, dass

in den Jahren, in denen kein Europäisches Treffen stattfindet, der Termin durchaus nach hinten verschoben werden kann – in eine Zeit, die warmes und stabiles Wetter verspricht. In den anderen Jahren bleibt es bevorzugt bei dem Himmelfahrts-Wochenende.

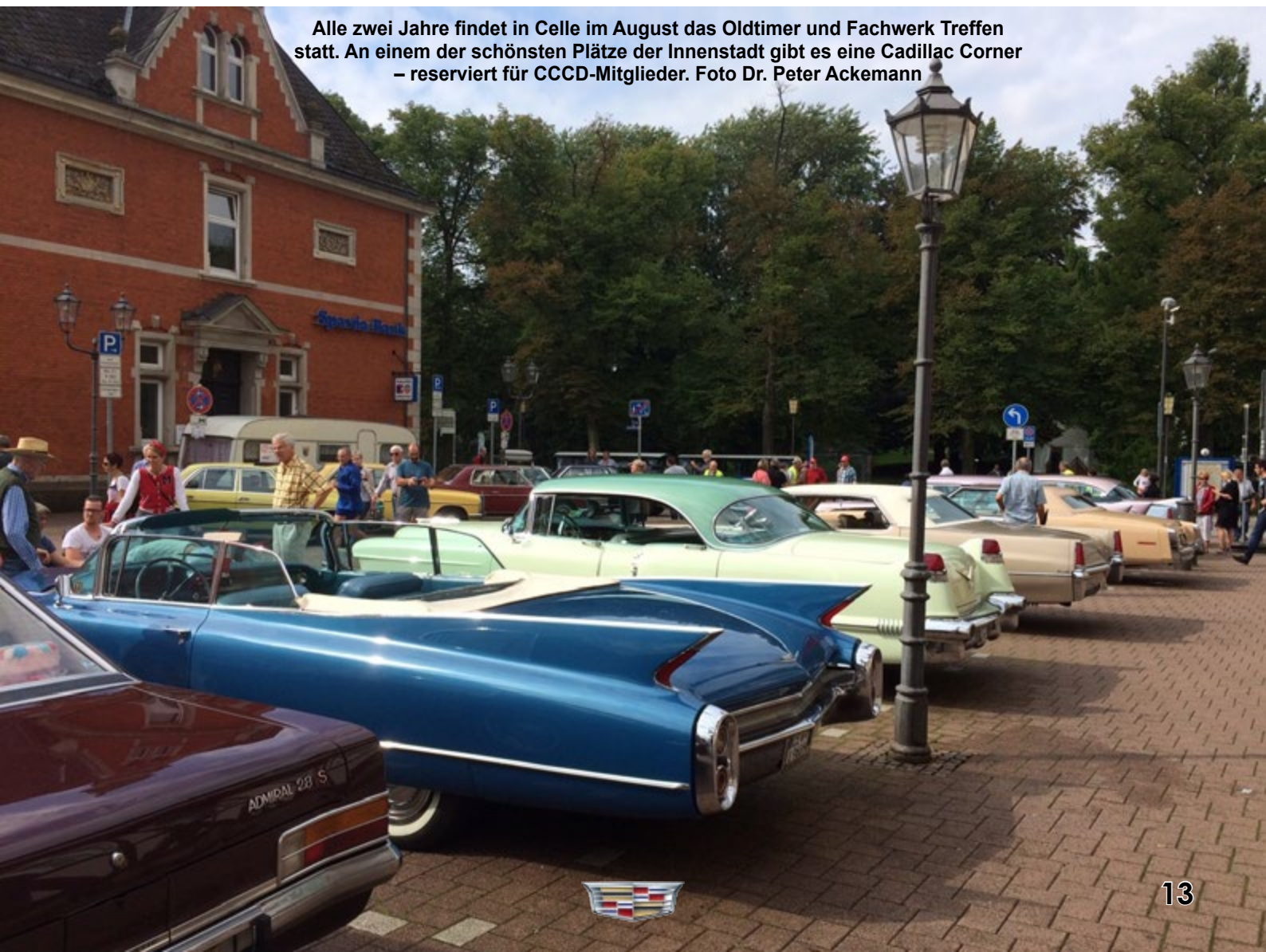
Das nächste Grand European wird vom 23. bis 27. August 2017 in Dänemark stattfinden. Das wird insbesondere die Cadillac-Fahrer aus Skandinavien ansprechen. In Schweden gibt es wohl die meisten klassischen Cadillacs, weswegen in Kopenhagen mit einer rekordverdächtigen Besucherzahl gerechnet werden kann. Carsten Jacobsen, der Präsident aus Dänemark, rechnet mit allein 100 Cadillacs aus Schweden.

Sicher sind diese Großereignisse eindrucksvolle Veranstaltungen mit einer Vielfalt an Cadillacs wie sie der „Normalbürger“ bestenfalls einmal

im Leben sehen wird. Doch ist der organisatorische Aufwand immens und nur von einem größeren Team zu schaffen. Vergessen wir deshalb nicht die vielen kleinen Veranstaltungen, die von unseren Mitgliedern meist Vorort organisiert werden. Treffen an nur einem Tag verbunden mit einer Ausfahrt oder am Rande einer anderen Veranstaltung hat es in den letzten Jahren zahlreich gegeben. Sie bringen uns mit unseren Cadillac-Freunden in einen viel engeren Kontakt und sind meist spontan in unserem sonst so angefüllten Terminkalender unterzubringen. Einige Clubmitglieder haben mir schon von ihren Plänen für 2016 erzählt und wir können gespannt sein, was uns 2016 erwartet. Ich möchte hiermit alle Mitglieder ermuntern, kleine, unkomplizierte Treffen zu organisieren – think small! So werden wir in der kommenden Saison möglichst viele Veranstaltungen zur Auswahl haben.

EUER KLAUS ZIPP

Alle zwei Jahre findet in Celle im August das Oldtimer und Fachwerk Treffen statt. An einem der schönsten Plätze der Innenstadt gibt es eine Cadillac Corner – reserviert für CCCD-Mitglieder. Foto Dr. Peter Ackemann



Viel Originalität – wenig TÜV

Wir kennen es, in Deutschland weiß man vieles besser. Und was die Amerikaner machen, ist dem TÜV von vornherein suspekt. Jeder könnte seitenlang von Problemen mit den TÜV-Vorgaben erzählen und wir alle wissen, dass USA-Importe zunächst gemäß deutschem und Europäischem Recht umgebaut werden müssen. Ich möchte hier aber nicht von Problemen, sondern von Lösungen berichten.

Zumindest bei der Erstabnahme wird von den meisten Prüfern die in den USA übliche Kombination von Brems- und Blinklichtern (siehe Abbildung 1) nicht zugelassen.

Die amerikanische Kombination aus Bremsen und Blinken wird vom TÜV nicht akzeptiert und man verlangt, dass in jedem dieser Fälle zwei Bremslichter leuchten. Ebenso wenig wird die Priorität der Bremslichter bei gleichzeitig eingeschaltetem Warnblinker anerkannt.

Zum Glück haben Cadillacs auf jeder Seite zwei Rückleuchten und so werden die äußeren als Blinklichter und die inneren als Bremslichter verkabelt. Das geschieht relativ einfach, indem man das Ausgangskabel des Bremslichtschalters unterbricht und stattdessen mit den inneren Rückleuchten verbindet. Hierunter leidet jedoch nicht nur die Originalität, sondern auch die Wirkung dieser Signalgeber. Statt zwei Lampen ist jetzt nur eine Lampe je Seite eingeschaltet, was zu einer schlechteren Erkennbarkeit und damit zu einer geringeren Sicherheit führt. Also müssen wir einen Kompromiss suchen – und der ist in Abbildung 2 gezeigt.

Diese Schaltung hat den Vorteil, dass die Signale viel besser erkennbar sind und nahe an der Originalität bleiben.

Aktion	Rücklichter links		Rücklichter rechts	
	Lampe 1	Lampe 2	Lampe 3	Lampe 4
Bremsen	an	an	an	an
Blinken links	an	an		
Blinken rechts			an	an
Bremsen und blinken links	blinkt	blinkt	an	an
Bremsen und blinken rechts	an	an	blinkt	blinkt
Warnblinker	blinkt	blinkt	blinkt	blinkt
Bremsen und Warnblinker	an	an	an	an

Abbildung 1: Wirkungsschema der USA-Rücklichter.

Aktion	Rücklichter links		Rücklichter rechts	
	Lampe 1	Lampe 2	Lampe 3	Lampe 4
Bremsen	an	an	an	an
Blinken links	an	an		
Blinken rechts			an	an
Bremsen und blinken links	blinkt	an	an	an
Bremsen und blinken rechts	an	an	an	blinkt
Warnblinker	blinkt	blinkt	blinkt	blinkt
Bremsen und Warnblinker	blinkt	an	an	blinkt

Abbildung 2: Wirkungsschema eines TÜV-gerechten Umbaus.

Wie erreicht man diese Wirkungsweise?

Keine Angst vor Schaltplänen. Ihr Inhalt ist nicht schwer zu verstehen und die benötigten Komponenten kann man fast überall erwerben. Wie bei der bisher angewandten Methode der völligen Trennung von inneren und äußeren Lampen, benötigen wir auch hier ein neues Kabel vom Aus-

gang des Bremslichtschalters nach hinten. In dem Schaltplan 1 – Abbildung 3 – ist die Verkabelung zu erkennen. Darin sind die vorhandenen Kabel blau dargestellt (die Kabel in deinem Auto haben natürlich andere Farben); sie werden an ihrer Stelle belassen. Die rot dargestellten Verbindungen müssen neu verlegt werden und die grauen Leitungen sind zu entfernen bzw. zu unterbrechen. Alle hier abge-



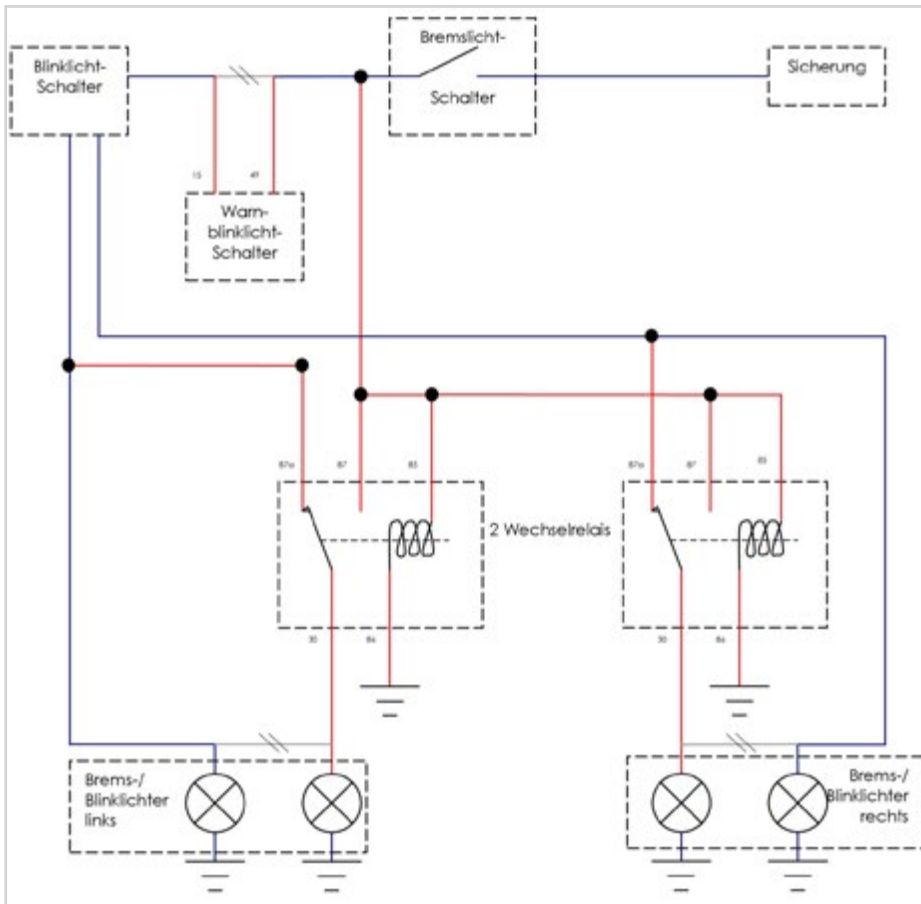


Abbildung 3: Schaltplan

bildeten Schaltpläne zeigen nur die Brems- bzw. Blinklichter. Die Verkabelung der mit dem Licht eingeschalteten Rücklichter ist nicht dargestellt. Wenn im weiteren von äußeren Lampen die Rede ist, sind die gemeint, die als Blinklichter Priorität haben. Bei Brems-/Blinkleuchten, die übereinander angeordnet sind, werden meist die oberen als Blinklichter bevorzugt.

Man erkennt schnell, dass die äußeren Rücklichter unverändert angeschlossen bleiben, wodurch sie wie gewohnt arbeiten. Die inneren Rücklichter sind jetzt über zwei Wechselrelais verbunden, die in Ruhestellung (also wenn nicht gebremst wird) ebenfalls so verbunden sind, wie in der Originalschaltung. Somit hat man, wenn man bremst, vier Bremsleuchten und wenn man blinkt, zwei Blinklichter pro Seite. Wird die Bremse getreten, fließt Strom zu den beiden Wechselrelais, wodurch Strom vom Bremslichtschalter direkt zu den inneren Rücklichtern geleitet. Sie funktionieren nun ausschließlich als Bremslichter. Das bedeutet, in der kombinierten Nutzung leuchten die inneren Lampen stets kontinuierlich.

So kommt die Logik aus Abbildung 2 zu Stande.

Jedoch müssen wir noch eine Vorkehrung treffen, die bei gleichzeitigem Betätigen der Warnblinkanlage und der Bremse, die Priorität der Bremslichter verhindert. Dies erreichen wir indem wir die Verbindung zwischen dem Bremslichtschalter und dem Blinklichtschalter unterbrechen und über die Kontakte 15 und 49 des (nacherüsteten) Warnblinkrelais führen. Die Klemmen 15 und 49 sind intern verbunden solange die Warnblinkanlage ausgeschaltet ist. Wird sie eingeschaltet ist die Verbindung getrennt, so dass beim gleichzeitigen Bremsen die äußeren Lampen blinken und die inneren dauernd leuchten.

Cadillacs ab Ende der sechziger Jahre haben bereits serienmäßig eine Warnblinkanlage, die die vorgenannte Unterbrechung nicht aufweist. Ich habe das Problem bei meinem 76er einfach mit einem kleinen Schalter unter dem Dashboard gelöst. Für die Vorführung zur HU steht der Schalter auf OFF und danach wieder auf ON.

Was benötigt man für den Umbau?

Zunächst braucht man – wenn nicht bereits vorhanden – ein Kabel vom Bremslichtschalter zum Kofferraum. Da dies ein stromführendes Kabel ist, empfehle ich ein farbiges (rot oder blau zu verwenden). Die Kabel, die von den vorhandenen Zuleitungen zu den linken und rechten Lampen abzweigen (Klemmen 87a der Relais) sowie von Klemme 30 zu den inneren Lampen, wählt man am besten in der gleichen Farbe wie die werksseitig installierten Leitungen. Für die Mas-



Abbildung 4: Wechselrelais mit 5 Anschlüssen und einem Befestigungswinkel.

severbindungen werden üblicherweise schwarze Kabel verwendet. Alle Kabel sollten einen Querschnitt vom 2,5 mm² aufweisen.

Das Management übernehmen zwei Wechselrelais – kurz Wechsler genannt. Die Anschlussklemmen sind mit Nummern gekennzeichnet wie in Abbildung 3 angegeben, so dass eine Verpolung ausgeschlossen ist.

Wie aber stellt man die Kabelverbindungen her? Bitte nicht die viel verbreiteten Quetschverbindungen nehmen! Deren Verbindung ist unsicher und nicht dauerhaft. Zudem sieht es unprofessionell aus und wenn eine Lampe, ein Relais usw. ausgebaut werden soll, muss eine Kabelverbindung auch leicht zu lösen sein.

Ich verwende gern die in Abbildung 5 gezeigten Verbindungselemente. Da wir Kabel mit dem Querschnitt von 2,5 mm² verwenden, benötigen wir hierfür noch Kabelschuhe mit blauer Isolierung. Wer öfter an der Elektrik seines Autos arbeitet und sichere Verbindungen herstellen will, sollte ein paar Euro in eine professionelle Crimpzange investieren.



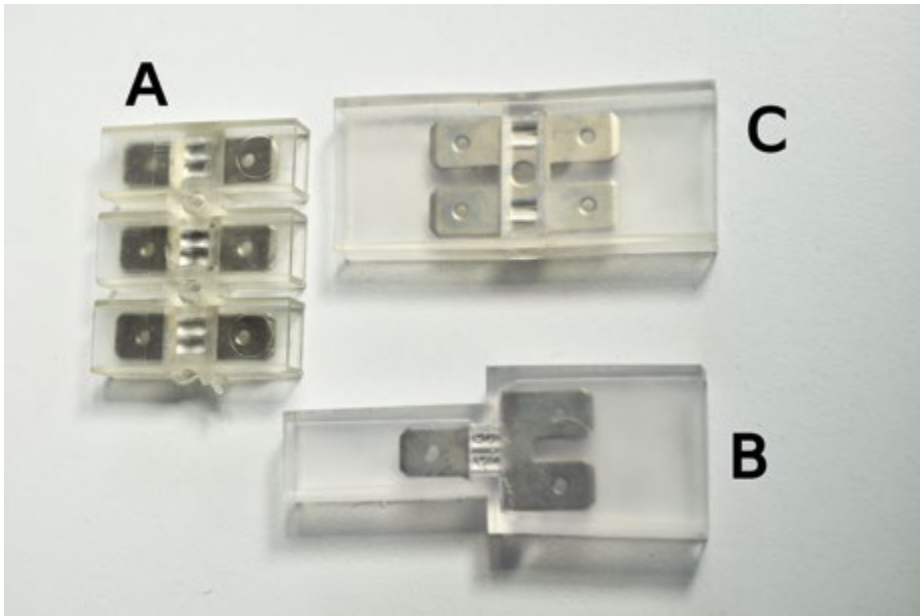


Abbildung 5: Verschiedene lösbare Kabelverbinder für den Profi.



Abbildung 6: Typischer Bremslichtschalter mit zwei Anschlussklemmen für Fahrzeuge ohne Cruise Control.



Abbildung 7: Bremslichtschalter mit vier Anschlussklemmen für Fahrzeuge mit Cruise Control.

Benötigtes Material

5 m Kabel mit einem Querschnitt von 2,5 mm², rot oder blau
 2 m Kabel mit einem Querschnitt von 2,5 mm², Farbe 1
 2 m Kabel mit einem Querschnitt von 2,5 mm², Farbe 2
 2 Wechselrelais, z. B. Conrad 507682-33
 1 Leiste Flachsteckverbinder 2-polig, z. B. Conrad 804606 - 62
 2 Flachsteckverbinder 3-polig, z. B. Conrad 804584 - 62
 1 Flachsteckverbinder 4-polig, z. B. Conrad 804592 - 62
 20 Flachsteckhülsen 6,3 mm, blau, z. B. Conrad 732680 - 62
 2 Ringkabelschuhe blau, z. Conrad 746555 - 62
 Gesamtwert ca. 33 €.

wenn erforderlich:

1 Warnblinkgeber, z. B. Bosch 0 336 851 008, ca. 48 €.

Wer bis hierher alles verstanden hat, kann jetzt loslegen und muss nicht weiterlesen. Wer hingegen mit der Elektrik nicht vertraut ist, findet jetzt eine Schritt-für-Schritt-Anleitung.

Wie gehen wir vor?

Beginnen wir mit dem Kabel welches von vorn nach hinten verlegt werden muss und seinem Anschluss unter dem Dashboard. Dazu suchen wir zunächst den Bremslichtschalter, den man oberhalb des Bremspedals findet. Siehe Abbildung 6 und Abbildung 7.

Beim zweipoligen Bremslichtschalter prüfen wir z. B. mit einer Prüflampe auf welcher Seite konstant Strom anliegt und ziehen dann das andere Kabel ab. Je nach Baujahr muss ggf. die Zündung eingeschaltet sein. Haben wir einen 4-poligen Anschluss, so belassen wir den stromzuführenden

Leiter und ziehen nach und nach alle Kabel ab. Das Kabel, bei welchem die Bremslichter nach dem Abziehen nicht mehr funktionieren, trennen wir. Die folgenden Schritte sind Abbildung 8 symbolisiert. Ist das Kabel lang genug, müssen wir es am Bremslichtschalter nur abziehen und auf die Klemme 15 des Warnblinkschalter stecken (oder auf den Unterbrechungsschalter). Wenn nicht, verlängern wir das Kabel mit Hilfe des Verbinders A. Am Bremslichtschalter stecken wir ein neues Stück Kabel auf und verbinden die andere Seite mit einem dreipoligen Flachsteckverbinder B. Ein weiteres Kabel führen wir von diesem Flachsteckverbinder zur Klemme 49 des Warnblinkschalters (oder zum Unterbrechungsschalter). An die noch freie Klemme des Flachsteckverbinders führen wir das Kabel, das bis in den Kofferraum reicht. Und schon sind wir vorn fertig.

Nachdem das Kabel unter dem Teppich versteckt und bis in den Kofferraum verlegt wurde, können wir die Verbindungen für die Rücklichter vornehmen. Dazu trennen wir zunächst das Kabel etwa mittig, welches von der äußeren Lampe zur inneren führt. Die abgetrennten Enden des Kabels sind jeweils mit einem Kabelschuh zu versehen und an die Klemmen 30 und 87a des Wechslers anzuschließen. Reicht die Länge nicht, so setzen wir ein Verlängerungskabel ein, indem wir den Verbinder A nutzen. Es ist darauf zu achten, dass das von der äußeren Lampe kommende Kabel an 87a und das zur inneren Lampe an 30 gesteckt wird wie in Abbildung 9 gezeigt.

Dann versehen wir ein kurzes Kabel mit einem Ringkabelschuh – egal ob isoliert oder nicht – und stecken es auf die Klemme 86 des Wechslers. Den Ringkabelschuh befestigen wir am einfachsten zusammen mit dem Relais an der Karosserie, so dass wir eine gute Masseverbindung für das Relais erhalten. Die Lampen auf der rechten Seite werden analog zur Abbildung 9 angeschlossen.

Zum Schluss müssen die beiden Wechselrelais noch mit dem Kabel verbunden werden, welches wir nach hinten verlegt haben – siehe Abbildung 10. Damit ist unsere Schaltung für die Brems- und Blinklichter fertig. Ich wünsche Allen eine problemlose Ausführung.



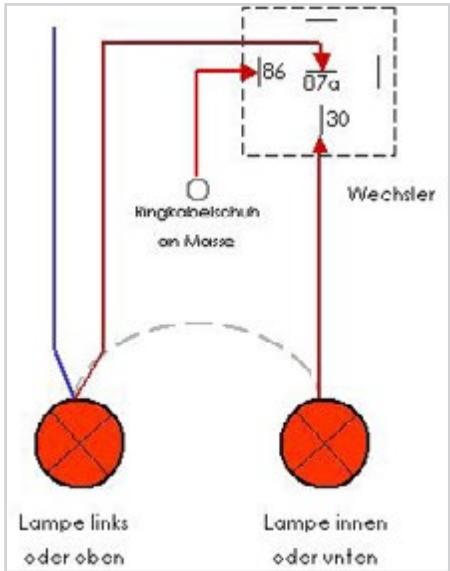
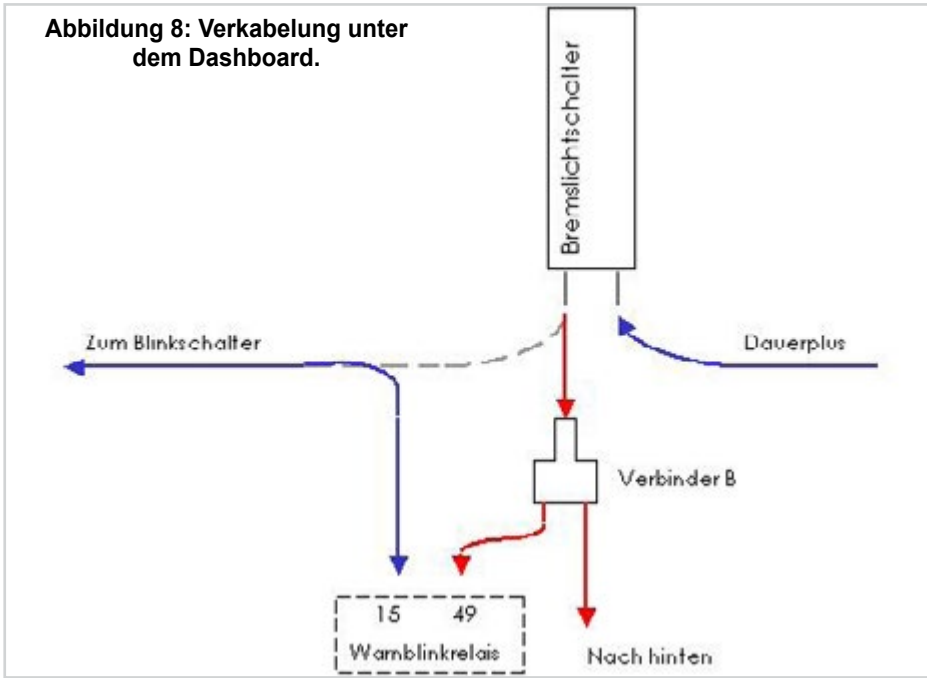


Abbildung 9: Kabelverlegung von den Lampen links zum Wechselrelais.

Was tun, wenn gelbe Blinklichter gefordert werden?

Als Nachschlag noch ein paar Tipps, zur Forderung nach gelben Blinklichtern. Diesem Problem begegnet man, wenn man ein Fahrzeug mit Erstzulassung ab dem 1.1.1970 zur Erstabnahme präsentiert. Bis zu diesem Zeitpunkt sind rote Blinker hinten erlaubt und benötigen keine Ausnahmegenehmigung. Für Fahrzeuge mit Erstzulassung zwischen dem 1.1.1970 und 12.2.1981 kann die Zulassungsstelle eine Ausnahmegenehmigung erteilen. Problematisch wird es für Fahrzeuge zugelassen nach diesem Datum.

Wer europäische gelbe Blinklichtgläser bekommen kann, hat das Problem auf die beste Art gelöst. Auch kann sich die Suche in Kanada (z. B. ebay.ca) lohnen, denn auch in Kanada sind oder waren (?) gelbe Blinklichter Pflicht. Ggf. muss man noch die Schaltung ändern, so dass die gelben Lampen ausschließlich vom Blinkrelais angesteuert werden. Ist die Suche nach gelben Lampen gläsern erfolglos, verwendet man gelbe LED-Birnen. Gelbe, besonders leistungsstarke LED-Birnen können durch rote Lampen gläser gelbes Licht ausstrahlen. Man setzt also gelbe LED-Birnen in die äußeren oder oberen Rücklichter und betreibt diese ausschließlich als Blinklichter. Meist muss dazu ein elektronischer Blinkgeber verwendet werden. Nach meiner Erfahrung passen die chinesischen LED-Birnen nicht immer in unsere früheren Lampenfassungen, obwohl die

Sockel dafür vorgesehen sein sollen. Dann ist ggf. auf andere Lampenfassungen umzurüsten. Letzte Notlösung: Die Rückfahrchein-

werfer – sofern auf jeder Seite vorhanden – zu Blinklichtern umrüsten.

KLAUS ZIPP

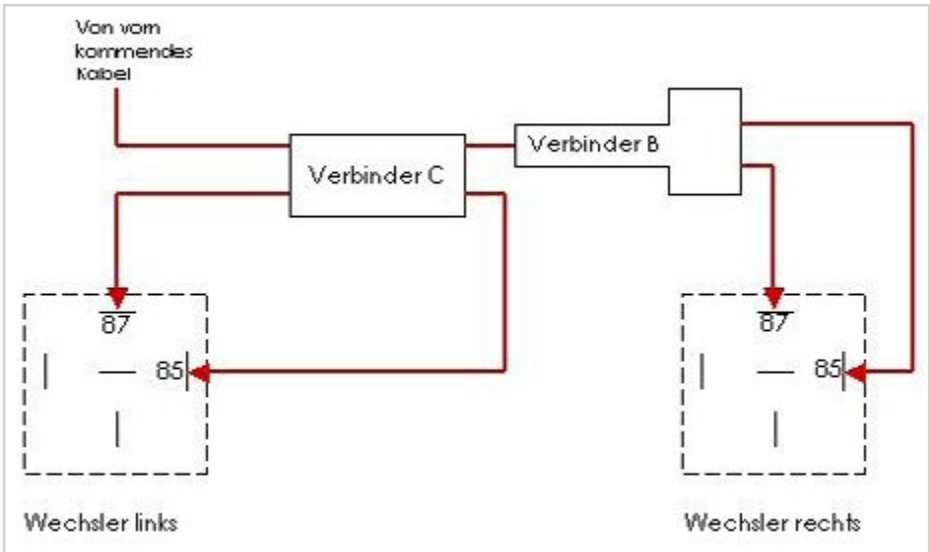


Abbildung 10: Anschluss der Wechselrelais links und rechts.



Vier Bremslichter und trotzdem TÜV



Rücklicht-Design

Auch wenn wir sie immer wieder bewundern, ist es uns doch nicht immer so deutlich bewusst, wie fantastisch und fortschrittlich das Design der Rücklichter unserer klassischen Cadillac tatsächlich sind.



Über lange Jahre hinweg haben die allermeisten europäischen Fahrzeuge mit Rücklicht-Design nicht viel am Hut gehabt. Das waren in der Regel rechteckige Plastikschachteln mit entsprechenden farbigen Ausschnitten für Blinker, Bremslicht und Rückfahrcheinwerfer. Erst mit dem Aufkommen der LEDs haben auch die Europäer es endlich gewagt hier Hand anzulegen und Licht zu formen.

Bei Cadillac ging es mit dem 1948er Modell richtig los. Noch nie zuvor hatte ein Fahrzeug so perfekt in die Karosserieform integrierte Rücklichter. Davor waren es meist in einem Gehäuse aufgesetzte oder angeschraubte Formteile.

Ohne Frage waren die Designs der Fahrzeuge in den USA deutlich fortgeschrittener. Dort fing man bereits in den 20er Jahren an mit Clay (einer speziellen, braunen Knetmasse auf Wachsbasis) Karosserien zu modellieren. Allen voran General Motors mit dem uns allen bekannten Visionär Harley Earl. Er hat ohne Frage das Fahrzeugdesign revolutioniert.

In Europa ging es hier erst Ende der



Der 1962 Cadillac mit dem ersten klaren Rücklicht

50er Jahre los. Bei BMW war es sogar erst 1975 mit dem ersten 3er soweit! Für die ersten Entwürfe musste sogar Clay von Opel ausgeliehen werden!

Zurück zum Heck unserer Cadillacs. Vergleicht man die Beleuchtung eines

Cadillac der 50er oder 60er Jahre mit einem Mercedes scheint es beim Stuttgarter Pendant geradezu archaisch. Egal ob bei einem 220 S, 250 SE oder dem berühmten 300 SL. Immer waren es irgendwie aufgesetzte Kästen, selten integraler Bestandteil der Karosserie.

Was 1963 anfang hat bis auf wenige Ausnahmen bis heute Bestand. Die schmalen, vertikalen Rücklichter bei Cadillac.



1941er Cadillac Series 62 Five-Passenger Touring Sedan



Perfekt in die Karosserie integriert ist das Rücklicht dieses 1948er Cadillac



1958er Cadillac Series 62 Convertible



Das Design der Jet-Age Ära hatte bekannterweise mit dem 1959er Cadillac seinen Höhepunkt. Hier sah das Rücklicht wie der Auslass eines Jet-Triebwerkes aus um die Flossen und das Raketen-Design noch mehr zu betonen. Auf die Spitze trieb es das Design Team beim 1959er Cadillac Cyclone Konzeptfahrzeug. Es sah aus wie ein eingeschalteter Nachbrenner eines Kampffjets.

Noch interessanter wird das bei Cadillac 1962 mit dem weltweit ersten klaren bzw. weißen Rücklicht. Entwickelt wurde das Three-Phase Rear Lighting System durch die Guide Division von General Motors. Heute sieht man dies an allen möglichen

Fahrzeugen. Vom Toyota Prius über den Porsche 911 bis zum Aston Martin Vantage.

Das eigentliche Rücklicht hat eine klare Abdeckscheibe. Ist also nicht rot eingefärbt. Im Innern ist dann jedoch die 2-Faden-Glühbirne für Brems- und Rücklicht von einer roten Glasscheibe bedeckt und leuchtet somit rot. Die Birne für den Rückfahrscheinwerfer leuchtet durch das klare Glas, also weiß.

Heute macht man das mit zweifarbigem LEDs. Damals war das eine Revolution.

Weiter perfektioniert wurde das bei den 1964er Cadillacs. Was sich 1963 schon andeutete wurde 1964 fortge-

setzt. Das typische Merkmal, bis auf wenigen Ausnahmen, aller Cadillac bis zum heutigen Tag. Das schmale, vertikale Rücklicht. Ein Erkennungsmerkmal das einen Cadillac im dunkeln aus einigen 100 Metern erkennen lässt. Die größte und konsequenteste Version besitzt der aktuelle Cadillac Escalade. Hier zieht sich das vertikale LED Rücklicht von der Stoßstange bis zum Dach.

Bei den Cadillacs von 1974 bis 1976 waren in den vertikalen Stoßstangenhörnern nur die Seitenmarkierungsleuchten und Reflektoren untergebracht. So wurde trotzdem die vertikale Liniensprache des Rücklichts zumindest teilweise beibehalten.



Durch das klare Glas scheint das Rücklicht dieses 1967er Cadillac rot durch



Auch beim 1992er Cadillac Brougham d'Elegance kam das Three-Phase Rear Lighting System zum Einsatz



Der 2000er Cadillac war das erste Fahrzeug mit einem reinen LED Rücklicht



1958er Cadillac Eldorado



Jet-Age, das Rücklicht des 1959er Cadillac Eldorado Seville sieht aus wie der Auslass eines Jet-Triebwerkes



Mit dem 1961er Cadillac ging die Jet-Age Ära mit den „Raketen Rücklichtern“ zu Ende

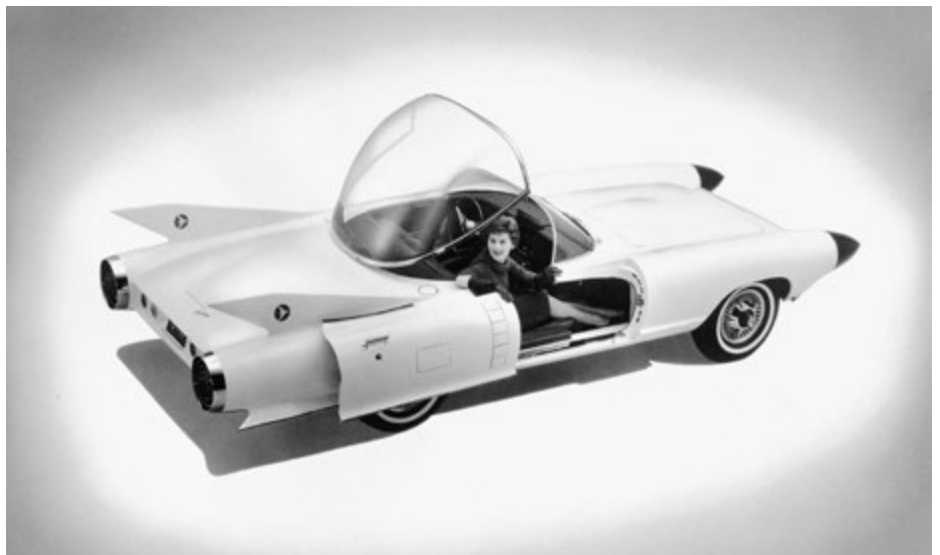


Beim Cadillac Allanté kam das Prinzip des Three-Phase Rear Lighting System erneut in großem Umfang zum Einsatz.

Mit dem 1992 Cadillac STS kam erstmals ein Bremslicht mit LEDs zum Einsatz, dass sich über die gesamte Breite des Kofferraumdeckels zog. Solch ein schmaler Streifen konnte nur mit LEDs verwirklicht werden. Als Nebeneffekt ist die Reaktion von LEDs gegenüber Glühbirnen beim Aufleuchten wesentlich schneller, was dem Hintermann ein Quäntchen mehr Zeit gibt zu bremsen.

TEXT: CHRISTIAN DOERK

FOTOS: CHRISTIAN DOERK, GM,
GERALD LOIDL, GEREON GLOMBITZA



Das Rücklicht des 1959er Cadillac Cyclone Konzept Fahrzeug sah aus wie ein eingeschalteter Nachbrenner eines Kampffjets



Von der Stoßstange bis zum Dach. Das längste Rücklicht in einem Auto



Rücklicht des Cadillac SRX



Rücklicht des Cadillac ATS in der Europa Version mit gelbem Blinker





Foto: GM

1983 Cadillac Seville



Classic Cadillac Club Deutschland e.V.

Kaufberatung Cadillacs der 80er Jahre



Der Markt für Cadillacs der 80er Jahre ist noch weit entfernt von dem Hype, der die Fahrzeuge der Heckflossengeneration und die Saurier der 60er und beginnenden 70er Jahre kennzeichnet. Denn viele Interessenten betrachten ein US-Car der Jahre ab dem großen Downsizing von GM in den Wellen von 1977 (für die Fullsize-Autos) und 1978 (bei den Intermediates) nicht mehr als ganz voll zu nehmendes Fahrzeug. Das drückt sich auch in

den Preisen aus. Denn obwohl ein 78er Oldsmobile Cutlass wesentlich effizienter ist und trotz seiner nur noch 5 Meter Außenlänge innen in allen Maßen deutlich mehr Raum zur Verfügung stellt und auch im Geräuschkomfort und Verbrauch den Vorgänger um Längen schlägt rufen Verkäufer für den „großen“ alten Cutlass mindestens das Eineinhalbfache dessen auf was der neue „vernünftige“ kostet. Zwar ist das bei Cadillac nicht

ganz so extrem, weil auch die kleineren Fullsize-Autos immer noch deutlich länger sind als fast alles in Europa bis heute serienmäßig Gebaute. Doch auch hier ist zu beobachten, daß mit dem Verschwinden der ganz großen Karosserien von Eldorado und Fleetwood 1979 und 1977 auch ein Verlust von Emotionen verbunden ist der sich im (geringeren) Wert widerspiegelt.

Vielleicht könnte man auch den Schluß



Die 4 Baureihen der 80er läuten die zweite Stufe des Downsizings ein - bis heute ein Diskussionsstoff ob es ein Fortschritt oder der Beginn des Verfalls war:

Oben 86er Brogham (links) und der Frontantriebs-Nachfolger 88er deVille (rechts)

Unten 80er Seville (rechts) und sein winziger Nachfolger von 1986 (links)





ziehen, daß automobiler Emotion und Unvernunft zusammengehören. Jedenfalls führt dieser Befund dazu daß der Markt teilweise günstige Offerten enthält weil die Nachfrage ebenfalls mehr auf Vernunft orientiert ist und Kaufentscheidungen rationaler getroffen werden. Hinzu kommt, daß Restaurationsaufwendungen schnell den gesamten Fahrzeugwert übersteigen und ein Fehlgriff dann oft zu einer ruinösen Investition wird. Wir geben daher Hilfestellung, um Euch eine möglichst risikofreie Entscheidung zu ermöglichen. Denn die Investition in einen Cadillac dieser Jahre ist gerade wegen einer gewissen Vernunftprägung für den Alltagsbetrieb besonders lohnend weil diese Autos die ersten wirklich modernen Fahrzeuge waren und daher den Nutzer mit einer Alltagstauglichkeit und einem Komfort erfreuen, den europäische Hersteller teilweise nicht einmal bis heute bieten.

Modellgenerationen der Autohersteller richten sich nicht nach Dekaden. Deshalb ist der Hinweis veranlaßt daß für die Cadillacs ab 1977 (deVille und Fleetwood) und 1979 (Eldorado) sowie bis 1991 sinngemäß Gleiches gilt wie für diejenigen der 80er Jahre. Denn Änderungen bestehen nur geringfügig im Styling und ein wenig in der Technik. Stärken und Schwächen sind aber ganz ähnlich verteilt.

Modellübersicht

Es gibt in den gesamten 80er Jahren im Grunde genommen nur zwei Modellreihen: Nämlich einerseits die deVille- und Fleetwood-Gruppe mit Fullsize-Sedans (Limousinen) und Coupés (Länge 5,64 m, ab 1985 zwischen 4,99 und 5,20 m) sowie andererseits die etwas kompaktere Eldorado- und Seville-Gruppe (5,20 m, ab 1986 zwischen 5,89 und 5,99 m). Die Modelle einer Gruppe sind jeweils technisch engst verwandt und unterscheiden sich

nur durch Styling und Ausstattung.

Es gibt auch lediglich zwei Modellgenerationen, die zu den vorbenannten Jahren 1985 und 1986 ihre zweite Stufe des Downsizings erfuhren und in der neuen kleinen Form flächendeckend Frontantrieb und einen quer eingebauten V8 aufwiesen.

Insgesamt sind damit technisch betrachtet 4 Karosserieformen gegeben. Eine Besonderheit bildete bis 1987 der Fleetwood 75 als verlängerte Variante mit 7 oder 8 Sitzen, die dem Repräsentationsbedürfnis dienen sollte aber keine hohen Stückzahlen erreichte. Weiter fallen der Allanté und der Cimarron aus dem Rahmen, die jeweils völlig eigenständige Technik aufweisen.

Front- oder Heckantrieb

Zwar merkt man in einem US-Auto beim Fahren keinen Unterschied zwi-



schen einem Heck- oder Frontantrieb. Denn die stets auf Komfort orientierte Konstruktion wirkt sich auch durch die Isolation zur Straße hin aus.

Die in Bezug auf Wartung wesentliche Entscheidung ist mit dieser technischen Auslegung verbunden. Denn auch wenn der Frontantrieb von Cadillac bis in die 90er Jahre flächendeckend eingeführt wurde und damit das modernere Konstruktionskonzept ist, sollte man sich gut überlegen ob man die Vorderräder antreiben läßt.

Beim Fahren macht es keinen Unterschied. Die US-typische Auslegung der Fahreigenschaften mit indirekter Lenkung und defensiver Federung und Dämpfung führt dazu daß man es nur äußerst selten merkt ob man in einem Fronttriebler sitzt.

Wer Winterbetrieb plant, für den ist Frontantrieb ein Muß. Denn auch wenn die Fullsize-Cadillacs trotz Heckantriebs mit ihrem schieren Gewicht einigermaßen Traktion auf die Antriebsachse bringen ist der Frontantrieb in den downgesizten Modellen ab 1985/86 im Winter einfach sagenhaft und erlaubt selbst bei 20 Zentimeter Schnee ein Fahren wie wenn es trocken wäre. Vorsicht bei Seville/Eldorado bis 1985: Trotz Frontantriebs ist hier wegen des Body-on-Frame-Konzepts mit selbsttragender Karosserie die Lastverteilung zugunsten der Antriebsachse geringer so daß der Frontantrieb hier seine Stärken nur bedingt ausspielen kann.

Die Wartungsanfälligkeit ist beim Frontantrieb um Klassen höher. Das führt sogar dazu, daß man durchaus vom Frontantrieb der Downsizing-Modelle ab 1985/86 abraten kann. Denn es entsteht nicht nur eine erhöhte Anfälligkeit wegen der immer wieder einreißenden Antriebswellen-Manschetten. Vielmehr ist aufgrund der stärkeren Konzentration der Aggregate und Leitungen im Motorraum eine schlechtere Zugänglichkeit gegeben was automatisch die Arbeiten teuer macht. Denn man kommt wesentlich schlechter an zu reparierende Teile und für einige Arbeiten ist es bei den Modellen mit Quermotor (ab 1985/86) erforderlich, den Auspuffkrümmer zu lösen und den Motor nach vorne zu kippen. Ähnlich sieht es beim Getriebe

aus: Die Verblockung mit dem Motor läßt eine Entnahme „von unten“ nicht zu, der Antriebsstrang muß im Reparaturfall komplett raus.

Eine weitere Folge der engeren Anordnung der Technik betrifft die Leitungen. Diese sind teilweise rund um den Antriebsblock herum verlegt und weisen parallele Führungen und millimeterweise Biegungen auf. Das führt dazu daß gerade beim Winterbetrieb die Leitungen an versteckten Winkeln rosten und ausgetauscht werden müssen was sehr aufwendig und im Verhältnis extrem teuer ist. Denn Ersatz mit Meterware bringt nichts weil man vier in aufwendigsten Biegungen in allen 3 Dimensionen gekrümmte parallele Leitungen von Hand nur mit einem Arbeitsaufwand nachbiegen könnte, der letztlich die Verwendung von Ersatzteilen wirtschaftlich sinnvoller erscheinen läßt. Um auf der sicheren Seite zu sein sollte man daher spätestens nach 17 Jahren in Erwägung ziehen, sämtliche Leitungen (Benzin, Bremsen, Getriebeöl, Kühlleitungen für Zusatzkühler, Abgasrückführung) auszutauschen wenn die erste ihren Geist aufgibt. Denn bis man das „durchrepariert“ hat dauert es sonst einige Jahre und es muß immer wieder bei gedrängten Platzverhältnissen gearbeitet werden.

Dieser Reparaturaufwand beim Frontantrieb ist übrigens auch der Grund dafür warum das Gebrauchtwagenangebot der Frontantriebsautos mit Quermotor (Downsizing ab 1985/86) so gering ist. Denn die Reparaturkosten sind im Verhältnis zum Fahrzeugwert so hoch daß sehr schnell eine Reparaturunwürdigkeit eintritt.

Die Konsequenz hieraus ist auch eine geringere Teileverfügbarkeit. Denn das raschere Erreichen der wirtschaftlichen Grenze der Reparaturwürdigkeit reduziert die Zahl der „Survivors“. Wenn infolge weniger auf der Straße verbliebener Fahrzeuge keine Nachfrage entsteht, lohnt sich auch die Vorhaltung von Teilen nicht mehr.

Generell gilt daher: Wer sich auf einen Fronttriebler mit Quermotor einläßt, muß das Risiko kennen. Zu empfehlen ist daher eine sehr gründliche Inspektion des Motorraums von unten. Wo Flugrost besteht der für

die Karosserie noch tolerierbar sein mag, ist akute Gefahr gegeben daß man mit dem „Durchreparieren“ der Leitungen anfangen muß. Die Fronttriebler mit Längsmotor (Eldorado/Seville bis 1985) sind aufgrund ihrer größeren Motorräume und der damit geringeren Verblockung etwas weniger problematisch.

Die Motoren

Kommen wir hier zunächst zum **Dieser**. Dieser hat bei Cadillac immer **5,7 Liter** Hubraum in V8-Anordnung, ist extrem selten und hat einen horrend schlechten Ruf. Deshalb ist hier das Wichtigste: Unbedingt sicherstellen daß es sich um einen Diesel der zweiten Generation („DX“-Motor oder Austauschaggregat von Goodwrench) handelt. Dieses ersetzt den bis 1979 verbauten Motor der ersten Generation und hat statt 123 PS nurmehr 105. Es ist aber mit Wasserabscheider und stärkeren Verankerungen der Zylinderköpfe versehen. Damit erreicht diese zweite Motorengeneration eine Zuverlässigkeit die derjenigen der Benzin-Achtzylinder nahekommt. Der Komfort ist für einen Diesel bis heute überragend wenn man Laufruhe und Innengeräusch heranzieht. Ob man mit den Fahrleistungen – die in der Beschleunigung auf 100 km/h an die 20-Sekunden-Grenze heranreichen – zurecht kommen kann, muß man selbst beurteilen. Der Verbrauch läßt sich dagegen in den einstelligen Bereich treiben, liegt aber im Schnitt – gerade im Vergleich zum Oldsmobile 5-Liter der späteren Broughams – nur um etwa maximal 2-3 Liter/100km günstiger. Allerdings hat dieser Diesel einen zukünftigen Sammlerwert als inzwischen extrem rares Monument der Technik. Denn die Diesel-Verkaufsanteile bis zum Auslaufen 1985 sind trotz des serienmäßigen Anbietens des Seville als Diesel ab 1980 extremst gering.

Der Vollständigkeit halber sei noch der **4,3-Liter-V6 Diesel** erwähnt, der nur 1985 in den Frontantriebs-deVilles und Fleetwoods angeboten aber so gut wie nie verkauft wurde. In Deutschland war ein solches Fahrzeug wohl noch nicht auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Er war auch mit 85 PS verhältnismäßig schwach ausgelegt um die Haltbarkeit zu erhöhen.



Der **4,1-Liter V6 von Buick** wurde in der ersten Hälfte der 80er Jahre durchgehend in den Fullsize-Karosserien angeboten. Er gilt als zuverlässig, doch brauchen wir ihn nicht näher zu betrachten. Denn er wird in den USA nur extrem selten und in Deutschland so gut wie gar nicht angeboten weil Privatleute einen Cadillac nicht importieren wenn er keinen V8 hat.

Die **6-Liter-Bigblocks** wurden 1980 ohne und 1981 mit Zylinderabschaltung angeboten und sind im Hub verkleinerte Varianten des bis 1979 eingebauten Siebenliter-V8 mit (im übrigen der weltweit ersten) Digitaleinspritzung. Damit gilt – trotz der nominell schwächlichen 140 PS – das Gleiche wie für diese Motoren: Endlos Drehmoment, lautloses Beschleunigen und Unzerstörbarkeit. Allerdings betrifft diese Verwandtschaft auch den Verbrauch, der sich im Jahresschnitt bei um die 19 Liter/100 km einpendelt und beim V-8-6-4 auf bis zu 14 Liter sinkt wenn man im Geschwindigkeitsbereich von 60 bis 120 km/h unterwegs ist weil dann die Abschaltung der Zylinder greift. Letztere funktioniert im übrigen vollkommen unmerkbar so daß man die Anzeige des Bordcomputers verwenden muß um sicher zu sein wie viele Zylinder nun gerade am Werk sind. Ein wunderbarer Motor, leise und kraftvoll, wie es sich für einen Cadillac gehört.

Der **HT4100-Antriebsstrang** (HT für „High Technology“) besteht aus einem Alu-V8 (mit Gußeisenköpfen) mit Vierganggetriebe welches die Drehzahl ab 77 km/h um ein Drittel kürzt und damit das durch den Gesetzgeber vorgegebene Verbrauchsproblem löste. Er wurde 1982 flächendeckend (mit Ausnahme des Fleetwood 75 und des Commercial-Chassis in der Fullsize-Karosserie die bis 1985 den V8-6-4 behielten) in alle Baureihen eingebaut und ist mit einem nur 17 kg (!) wiegenden Motorblock ganz auf Benzinsparen getrimmt. Mit 135 PS ist er kein Ausbund an Kraft, die Leichtbauweise äußerte sich unter anderem in sehr filigranen Ölkanälen, und für die Abgaswerte war es notwendig die Betriebstemperatur von den bisher üblichen 180 Grad Fahrenheit (82,2 Grad Celsius) auf 210 Grad (98,8 Grad Celsius) zu erhöhen. Dies und das Gewicht der Cadillac-Karosserien

führten dazu, daß der 4,1-Liter nicht zu Unrecht den Ruf schlechter Haltbarkeit erwarb. Die kritische Grenze liegt bei etwa 90.000 km. Wenn der Motor diese einmal überschreitet, bestehen Aussichten daß er dann deutlich länger durchhält. Jedoch führte auch das technische Krisenmanagement bei Cadillac mit Einführung von Kühlmitteltabletten (zur Vermeidung von zugesetzten Leitungen im Block) und einer Verstärkung kritischer Komponenten ab den 84er und 85er-Modellen nicht zu einer Kugelfestigkeit wie sie die traditionellen Achtzylinder der Marke aufweisen.

Für einen Kauf bedeutet dies: Bei um die 100.000 km sollten ins Budget Probleme mit dem Motor (meist Nockenwelle oder Zylinderkopfschäden) einkalkuliert werden. Im Alltagsbetrieb ist dringend davon abzuraten, für längere zusammenhängende Strecken mehr als 120 km/h zu fahren. Die Reparaturhistorie dieser Fahrzeuge ist von erheblicher Bedeutung. Oft sind auch bereits Austauschmotoren eingebaut.

Das Problem: Diese Anfälligkeit des HT4100 ist auch dann gegeben wenn das Fahrzeug gut gepflegt und gewartet wurde. Man kann also beim Kauf dieses Risiko kaum minimieren. Gegenstrategie: Im Zweifel wenn möglich die Baujahre 1982 und 1983 vermeiden und ab 1984 wählen, auch wenn in den ersten beiden Jahren serienmäßig optisch sehr attraktive verchromte Ventildeckel eingesetzt wurden. Oder gleich ganz ausweichen: Bei den großen Karosserien auf den Olds-Fünfliter ab Baujahr 1986, bei den Fronttrieblern auf den 4,5-Liter ab Baujahr 1989. Nachteil bei letzteren: Dies bedeutet dann auch einen Verzicht auf die kleine, zierliche Karosserie von deVille und Fleetwood die 1989 geändert wurde und aufgrund ihrer Eleganz viele Freunde hat.

Fazit: Ein komfortabler, leiser (allerdings nicht so leise wie der Bigblock) und einigermaßen sparsamer Motor mit einem Verbrauch von im Jahresmittel ca. 13-14 Liter, der auf Langstrecken einstellig werden kann. Problem ist allerdings die Standfestigkeit.

Der **4,5-Liter-V8** ersetzte ab 1988 den HT4100 und wies zunächst 155 PS auf die sich dann 1990 über eine Multiport-

Einspritzung (mit gezielter Zuweisung des Kraftstoff-Luft-Gemischs auf jeden Zylinder individuell) auf 180 PS erhöhten. Er wurde lediglich in den Fronttrieblern mit Quermotor ab 1989 verbaut. In der Summe seiner Eigenschaften ein famoser Motor: Brutaler Punch vom Fleck weg, wunderbar leise (ich habe es erlebt daß Leute die dem Auto den Rücken zugedreht hatten nichts hörten obwohl ich nur Zentimeter dahinter angehalten hatte) und im Verhältnis zur gebotenen Power sehr sparsam – einstellige Verbrauchswerte sind kein Problem. Das verführt zum „ambitionierten“ Fahren weil die Mühelosigkeit und das geringe Geräuschniveau nicht spüren lassen daß der Motor sich anstrengt. Doch dann kann sich das Erbe des HT4100 in Form von Zylinderkopfschäden bemerkbar machen.

Fazit: Ein absolut famoser Motor und deutlich leiser als der ihm 1991 nachfolgende 4,9-Liter. Ein selbstaufgelegter Verzicht auf Dauervollgas über 140 km/h ist jedoch empfehlenswert.

Eine Sonderstellung nimmt der **North-Star-Vorläufer** im Allanté ein. Es handelt sich um abgewandelte Versionen von HT-4100 und 4,5-Liter-V8, aber jeweils mit etwas höherer Leistung.

Der **5,0-Liter-V8 von Oldsmobile** befeuerte ab 1986 die großen Fleetwood- und Brougham-Karosserien. Er war schon ab 1980 das Rückgrat der GM-Motorisierungen in allen Fullsize-Parallelmodellen von Buick und Oldsmobile. Die Wahl fiel auf ihn, weil er Drehmoment und günstigen Verbrauch – in Verbindung mit dem Viergang-Overdrive-Getriebe ab 1981 – kombinierte und damit Komfort garantiert. Auffällig ist allerdings daß dieser gleiche Motor im Buick Electra bis 1985 in allen Betriebssituationen nahezu unhörbar ist, während er im Cadillac bei vollem Ausdrehen wahrgenommen werden kann. Das ist allerdings kein Grund, vom Kauf abzusehen. Eher ist schon die Leistung mit 140 PS für die große Karosserie zu gering, so daß die komfortable Fortbewegung eher gemächlich vonstatten geht. Auch hier führt ein Abrufen höherer Leistung über längere Strecken zur Gefahr von Überhitzung und Zylinderkopfschäden. Bewegt man sich allerdings im Bereich bis 120 km/h



ist das Triebwerk extrem komfortabel und auch überraschend ökonomisch: Langstrecken laufen fast immer mit einer Zehn vor dem Komma, übers Jahr liegt der Konsum auf 12 bis 13 Litern/100 km – für ein Fahrzeug dieser Größe und dieser Transportkapazität ein bis heute erstklassiger Wert. Die Langlebigkeit ist dann auch ohne jegliche Wartung überragend.

Fazit: Für amerikanisch-gemächliche Fahrweise ein Supermotor, der dann auch ewig hält.

Der **5,7-Liter von Chevrolet** sei lediglich ergänzend erwähnt auch wenn er erst 1990 im Brougham auftauchte. Er fährt sich vom Eindruck her exakt wie der Olds-Fünfliter, verfügt aber mit 175 PS über Reserven die weniger in Fahrleistungen als in noch besserer Haltbarkeit relevant werden.

Fazit: Wer die Sicherheitsmarge an Leistung und Haltbarkeit schätzt und nutzen will, sollte sich den Brougham von 1990 und 1991 mit diesem Motor gönnen.

Ausstattung

Dies ist während der gesamten 80er-Jahre kein wesentliches Kaufkriterium. Denn die Grundausstattung bei Cadillac bietet alles was man wirklich braucht: Zentralverriegelung, Fensterheber, Tempomat, Klimaautomatik sowieso, elektrische Sitzverstellung für den Fahrer, Spiegeleinstellung von innen, Stereo-Radio in bester Qualität auch beim Einfachmodell, Fiberglas-Anzeigen für die Funktion der Beleuchtung, elektrische Öffnung und Schließung des Kofferraums, selbstlösende Feststellbremse, ab 1984 selbsttätig abblendende Innenspiegel, Lichtautomatik und das ohnehin schon seit 1963 serienmäßige Abbiegelicht (cornering lamps).

Was dazukommen kann sind Nuancen: Beifahrersitz elektrisch, Sitzlehnen verstellbar, höherwertiges Radio (dann allerdings oft von Bose), Abblendautomatik, digitales Armaturenbrett.

Unterschiede bestehen daher primär im Bereich der Farben und der Innenausstattungen, wobei Cadillac immer wieder einmal geringe Änderungen vornimmt, ähnlich wie beim Kühler-

grill. Erwähnenswert sind vor allem die gehobenen Ausstattungsvarianten Elegante (beim Seville), Biarritz (beim Eldorado) und „d'Elegance“ beim Fleetwood und (ab 1987 umbenannt) Brougham. Alle drei bestehen im wesentlichen aus abgesteppten Ledersitzen im „loose cushion“-Design (also so als wenn ein Kissen auf die Sitze gelegt worden wäre) und einem etwas anderen Türdesign. Für Sammler interessant, aber im praktischen Gebrauch fast kein Unterschied da auch die Normalsitze beste Langstreckentauglichkeit garantieren. Die Entscheidung ist damit am ehesten eine Frage des persönlichen Geschmacks, wenn sie nicht ohnehin gebrauchtwagentypisch vom Erstkäufer vorgegeben wurde.

Einzig herausstechendes Merkmal ist das beim Eldorado Biarritz verbaute – und einer Tradition der 50er Jahre folgende – Dach aus gebürstetem Aluminium.

Auch erwähnenswert: Die Knöpfe in der Steppung bei roten „Elegance“-Polstern neigen vor allem bei offenen Eldorados zum Ausbleichen. Hier sollte regelmäßig von Anfang an mit Interior Cleaner gearbeitet werden um die daraus resultierende optische Beeinträchtigung zu vermeiden. Denn ein Austausch der Knöpfe lohnt eigentlich nur wenn der Sattler ohnehin die Polsterung erneuern muß.

Fazit: Eine lange Suche in Ausstattungslisten kann man sich meist sparen. Alle Fahrzeuge dieser Zeit sind schon in der Grundausstattung uneingeschränkt tauglich.

Laufleistung

Die von GM produzierte Qualität schafft ein Problem, welches bei anderen Marken nicht besteht: Denn ein Cadillac mit 130.000 gelaufenen Kilometern unterscheidet sich kaum von einem mit nur 30.000 Kilometern. Auch Hilfsmittel wie der Abrieb an den Pedalen bringen nicht viel da der von GM verwendete Kunststoff so hart ist daß er die ersten 250.000 Kilometer nicht abreibt. Eine Klärung der Historie anhand von Rechnungen und Belegen sowie – falls verfügbar – einem Carfax-Report der für in den USA gelaufene Fahrzeuge erhältlich sein kann ist daher unabdingbar.

Jedes Auto mit weniger als 100.000 Kilometern (oder auch Meilen) sollte daher auf diesen „100-Plus-Faktor“ hin abgeklopft werden.

Auch die Innenraumqualität ist überdurchschnittlich. Eine Abnutzung der Polster ist auch nach einer Viertelmillion Kilometern kaum sichtbar und das Nachgeben der Schaumstoffeinlage ist bei dieser Laufleistung allenfalls beim Fahrersitz spürbar. Die exzellenten Sixty-Special-Sitze mit 22-facher Verstellung im 89er und 90er Fleetwood weisen auch nach 250.000 Kilometern keine Ermüdung auf und bieten den gleichen Komfort wie im Neuzustand.

Dachhimmel

Es gehört zu GMs Selbstverständnis seit den 70er Jahren daß ein mit Stoff bespannter Dachhimmel Komfort, Gediegenheit und Lebensqualität ausdrückt. Deshalb ist auch in den 80er Jahren der Dachhimmel stets aus einem Formteil welches mit einer Korkplatte verglichen werden kann gefertigt, die mit Stoff beklebt ist. Damit Unebenheiten ausgeglichen werden ist der Stoff mit einer Schaumstoffschicht versehen was den Dachhimmel bei Druck mit dem Finger weich und elastisch macht da er sich dann rückverformt. Die Klebung hält. Was allerdings nicht dauerhaft ist, ist der Verbund zwischen dem Stoff und dem altersbedingt bröselig werdenden Schaumstoff. Dieser löst sich, was in einem herabhängenden Dachhimmel zum Ausdruck kommt. Zunächst sind es nur kleine Blasen etwa da wo ein unvorsichtiger Beifahrer mit einem Fingerpieks die Materialbeschaffenheit getestet hat oder an den vorderen Ecken oder der bei den Fullsize-Autos stets vorhandenen kleinen Stufe im Dachhimmel der vorne höher ist als hinten. Diese Blasen wachsen rasch, und dann hängt bald der gesamte Dachhimmel nach unten was bedeutet daß man wie Atlas der das Himmelsgewölbe trug mit seinem Kopf eine Art Zeltdach spazieren fährt was nicht besonders cool ist und auch noch die Sicht nach draußen versperrt.

Jedenfalls ist Abhilfe nötig, und hier gibt es sonderbare bis rustikale Lösungen: Etwa das Abstecken herunterhängender Blasen mit Reißzwecken was am Ende eine Art Steppung erzeugt



die durchaus seltsam wirkt. Oder die Radikalmethode, den Stoff herunterzureißen und stattdessen das Formteil mit Farbe anzustreichen. All das führt jedoch nicht am Problem vorbei: Wer den Innenraum nicht als etwas schräge Bastelbude gestalten will braucht einen neuen Dachhimmel. Eigenarbeit ist problematisch, denn wer nicht aufpaßt zerstört das Formteil und ist gleich mit den doppelten Kosten dabei. Außerdem muß oft (seltsamerweise nicht immer) der Beifahrersitz raus um das Formteil durchzufädeln und auch das Kleben des neuen Materials – nach gründlicher Entfernung der alten Schaumgummireste – sollte besser einem Sattler überlassen werden. Da diese Arbeit – welche in den Staaten Routine ist und keinen Kostenfaktor darstellt – hierzulande selten ist, muß man mit etwa 1.200 Euro ohne Material rechnen, wenn das sauber gemacht wird, wobei man über die Bezugsquelle beim Material – bisher SMS Autofabrics die 260 Dollar für einen Fullsize-Himmel verlangen, nun ein neuer Ebay-Anbieter (siehe die Empfehlung im letzten STANDARD unter Cars & Parts) – richtig viel sparen kann.

Es handelt sich um ein unausweichliches Problem. Denn die Ablösung des Himmels wird zwar durch klimatische Extreme – Hitze ist genauso schlimm wie Kälte – gefördert, doch auch garagegepflegte Lowmiler weisen spätestens nach 30 Jahren dieses Problem auf.

Fazit: Ist der Himmel bereits neu gemacht, hat man die nächsten 20 Jahre Ruhe. Haben sich aber schon die ersten Bläschen gebildet, sollte man mit dem Verkäufer über einen nachhaltigen Abschlag reden. Denn auch für diesen vergrößert sich das Problem buchstäblich Monat für Monat und erfordert eine Renovierung die ihn das Gleiche kostet. Einen Nachlaß muß es auch geben wenn bereits fehlgeschlagene Bastelversuche vorliegen. Denn dann ist nicht sicher ob man einen originalgetreuen Austausch noch durchführen kann etwa weil infolge der Perforation bei der „Reißzwecken-Methode“ das Formteil leichter bricht.

Fillerteile

Die Kunststofffüllteile zwischen den Stoßstangen und den Kotflügeln oder Front- und Heckblechen bestehen aus

einem im Anfangsstadium elastischen Material das sich zurückverformen soll wenn Parkremler mit bis zu 5 mph / 8km/h eintreten. Das funktioniert die ersten 20 Jahre ganz gut. Jedoch ist spätestens nach 30 Jahren der Punkt erreicht wo die Teile sich verhärten und bei geringster Beanspruchung brechen. Das Ganze beschleunigt sich noch wenn man den Fehler gemacht hat diese Teile mit Politur zu behandeln. Ich habe es schon erlebt, daß die Filler so spröde waren daß ein scharfer Wasserstrahl in einer Waschanlage sie regelrecht zerschossen hat.

Auch das ist ein Mangel, der systembedingt mit einem gewissen Alter auftritt. Das Problem hierbei: Er geht ins Geld und kostet Originalität. Denn wenn man nicht das Glück hat – das gibt es – Ersatz als NOS-Teil (new old stock, also seit der Produktion unverwendet gelagerte Teile) unlackiert zu bekommen, müssen Teile aus dem Zubehörhandel her, was zum einen anderes Material und zum anderen immer Probleme bei der Paßgenauigkeit nach sich zieht. Nimmt man Fiberglasteile, sind diese zwar theoretisch ewig haltbar, jedoch spröde und müssen bei jedem größeren Parkremler repariert werden. Weichere Teile sind besser, aber auch hier ist es notwendig, eine Lackierung in Wagenfarbe mit Weichmachern in Auftrag zu geben was es nicht für einen Apfel und ein Ei gibt. Gute Teile kosten als vollständiger Satz (das hängt vom Karosserietyp ab) vollständig um die 300 bis 400 Dollar je nach Fahrzeugtyp, dazu kommen noch einmal ca. 400 bis 500 EUR für den Lackierer, und der – oft extrem knifflige weil mit Anpassungen oder Improvisation verbundene – Montagevorgang bei dem fast immer die Stoßstangen demontiert werden müssen liegt ebenfalls im Bereich von mehreren Hundert EUR. Zusammen addiert sich das locker auf 1.500 bis 2.000 Euro. Wer durch Erwerb gebrauchter und schon lackierter Teile Geld zu sparen versucht, kauft von vornherein einen maroden Zustand mit und steht spätestens nach einer Handvoll Jahre wieder vor dem gleichen Problem.

Fazit: Neue Fillerteile sind Gold wert, Beteuerungen von Verkäufern, Ersatz für zerschossene Filler sei für 100 Dollar zu haben und sofort montiert sind Lügen und bilden Anlaß für eine kräf-

tige Preisminderung. Vorsicht auch bei der Pflege: Lackpolituren zerstören den Kunststoff in wenigen Jahren, also nur mit extrem milden Mitteln und viel Wasser waschen!

Frontantriebsmodelle ab dem Downsizing haben designbedingt keine Fillerteile mehr. Sie weisen zwar lackierte Kunststoffverkleidungen an den Stoßstangen auf, sind aber keiner mechanischen Belastung ausgesetzt und halten daher dauerhaft. Gleiches gilt für die vorderen Kotflügel dieser Autos, welche zur Gewichtsreduzierung aus Kunststoff bestehen ebenso wie die seitlichen Karosserieabschlüsse welche die Heckleuchten umfassen.

Vinyldach

So schön und stylich Vinyldächer an Cadillacs sind: Sie sind auch der Freund des Rostes, der sich gerne darunter breitmacht. Und ihr Austausch ist durchaus tricky. Das beginnt schon mit dem Bezugsmaterial, welches entweder bei SMS Autofabrics sehr teuer beschafft werden muß oder dann eben nicht in der passenden Farbe verfügbar ist. Außerdem benötigt man eine Zwischenlage aus Schaumstoff. Fündig wird man dabei im Handel für den Bezug von Pokertischen.

Dann kommt der spannendste Moment: Die Demontage einschließlich der Zierleisten an den Fenstern und der „Heckbrille“ welche den Rahmen für die verkleinerte hintere Scheibe darstellt. Geht es hier unglücklich zu weil die Halteclips sich mit der Karosserie verbacken haben kann es sein daß die Scheiben ausgebaut werden müssen oder bei der Demontage reißen. Folge sind dann zwei neue Scheiben. Findet sich dann noch Rost unter dem Dach ist möglicherweise ein Schweißen – mit vorherigem Ausbau des Dachhimmels – und Neulackieren erforderlich bevor das neue Dach aufgebracht werden kann.

Minimal sind dafür etwa 2.500 bis 3.000 EUR zu kalkulieren. Wenn es schlecht geht und neue Scheiben reinmüssen, besteht nach oben keine Grenze. Bei meinem 79er Fleetwood Brougham d'Elegance – für einen 80er-Jahre-Cadillac gilt das Gleiche – belief sich der Aufwand auf 8.500 EUR.



Fazit:

Der Kauf eines Fahrzeuges mit einem nicht mehr ganz intakten Vinyl Dach oder einem – bereits als Buckel oder an den Kanten wo die Zierleisten liegen – spürbaren Rostansatz im Dachbereich kann bedeuten daß man Kosten hat die den Fahrzeugwert locker übersteigen. Wer sichergehen will, sollte also peinlich auf ein optimal erhaltenes Dach achten.

Rost

Alle Cadillacs der 80er Jahre sind mit verzinkten Blechen ausgerüstet. Die Modelle mit Rahmenkarosserie (alle Fullsizes, Eldorado und Seville bis 1985) halten bei schlechter Pflege konstruktionsbedingt länger durch als die Modelle mit selbsttragender Karosserie.

Doch machen wir uns nichts vor: Winterbetrieb ohne vorheriges Aufbringen eines fachgerechten Unterbodenschutzes ruiniert die Karosserie innerhalb von wenigen Jahren und führt zu Durchrostungen, die bis hin zu den Bodenblechen reichen können. Die Crux für den Kaufinteressenten: Es ist möglich daß ein Auto optisch gut gepflegt erscheint und von unten her total verrottet ist. Die allgemeine Regel, nie zu kaufen ohne unter das Fahrzeug gesehen zu haben, ist daher zwingend. Vorsicht ist auch bei einem perfekten Unterbodenschutz angebracht: Rechnung zeigen lassen und die Werkstatt interviewen die das gemacht hat.

Ansonsten findet sich Rost hauptsächlich in den bekannten Ecken: Türunterkanten, Radläufe der vorderen Kotflügel, Ecke der hinteren Radläufe zum Heck hin. Ist dort kein Rost, steht die Chance gut daß auch der Rest des Fahrzeuges rostfrei ist.

Der wunde Punkt an der hinteren Stoßstange: Beim Fleetwood und Brougham in Fullsize-Ausführung sollte die Stoßstange hinten auf der linken Seite zwischen der Fahrzeugmitte und dem linken Eck geprüft werden. Dort startet in aller Regel der Rost am Chrom. Diese Stelle sollte also von innen und außen genau inspiziert werden.

Typische Mängel der 80er Jahre

Fehlende Balken in der LED-Anzeige: Die Radioanzeigen der 80er-Jahre sind häufig mit gelborangen LEDs gestaltet die exakt den Ziffern des Bordcomputers entsprechen. Sie leiden jedoch an Ausfällen einzelner Balken, so daß dann Zahlen nicht mehr eindeutig angezeigt werden weil mehrere Zahlen in Betracht kommen (z.B. Anzeige „3“ statt „8“). Beim Bordcomputer passiert das gelegentlich, bleibt aber meist nicht auf Dauer so. Überhaupt: Ausfälle des Bordcomputers oder der elektronischen Steuerung der Klimaanlage sind sehr sehr selten. Meist findet sich in solchen Fällen schnell gebrauchter und funktionierender Ersatz. Dabei muß für die Motorsteuerung lediglich das originale EPROM mit den Fahrzeugdaten aus dem alten Bordcomputer entfernt und in den neuen eingesteckt werden. Weiterer Vorteil: Bei den Fronttriebler kann bei einem Tausch des 4,5-Liter-Motors - dessen Maße identisch sind - in einen 4,1- oder 4,9-Liter-Cadillac oder umgekehrt die Elektronik weiterverwendet werden ohne irgendetwas zu verändern.

Radios: Die Dauerhaltbarkeit ist bei den Delco-Radios begrenzt. Auch fast unbenutzte Geräte können wegen austrocknender Kondensatoren oft nicht mehr funktionieren was aber weniger ein Cadillac-Problem als eine zwingend mit dieser Technik verbundene Folge ist. Eine spezielle Problematik besteht bei den Bose-Radios die zwar auch für heutige Maßstäbe erstklassig klingen aber ihre Verstärker dezentral in den Lautsprechern sitzen haben. Eine Reparatur wird hier aufwendig. Viele Autos haben daher schon bei den Besitzern in den Staaten neue Radios bekommen. Das stellt jedoch bei einem pingeligen Prüfer ein Hindernis für die Erteilung des H-Kennzeichens dar und ist vor allem deshalb äußerst störend weil das Design der Geräte bis 1985 genau auf die weiteren Anzeigen im Cockpit abgestimmt ist (Farbe der LEDs, Anordnung der Anzeige in Gruppierung mit derjenigen von Klimaanlage und Bordcomputer). Es empfiehlt sich daher, rechtzeitig passende Geräte (das ist kein Problem, für 1977 bis 1985 und 1986 bis in die 90er Jahre hinein sind die Einbaumaße bei GM quer durch alle Marken gleich) über Ebay zu ersteigern. Spartip: Auch

Buick- oder Oldsmobile-Radios passen, die Knöpfe können im Regelfall gegen die originalen vergoldeten und mit Lorbeerkranz versehenen Cadillac-Knöpfe ausgetauscht werden so daß nur die Blende im Kassetten- oder 8-Spur-Tape-Fach auf eine andere Marke hinweist.

Lackqualität: Besonders der weiße Lack Mitte der 80er Jahre ist dürrftig, wird rasch stumpf und läßt sich auch durch Polieren nur begrenzt in ansehnlichem Zustand erhalten. Außerdem ist er anfällig für Splitt, indem er abblättert. Gegen Ende der 80er Jahre macht sich wasserbasierter Lack mit Flecken in Form von Farbsäumen bemerkbar.

Das Schaben des rechten Reifens beim Einschlagen nach links: Alle meine Fullsize-Cadillacs haben diese Marotte: Bei vollem Linkseinschlag schabt der rechte Reifen am Rahmen und knarrt dann wenn sich das Fahrzeug in Bewegung setzt. An sich kein großes Thema, da lediglich ein Metallstück am Anschlag der Lenkung aufgeschweißt werden müßte. Jedoch dann wenn man nicht gerade deutsche Gartenzweig-Perfektion vorfinden möchte, ein Merkmal typisch amerikanischer Lässigkeit: Was soll ich hier ändern wenn schon die Ingenieure von GM das über eineinhalb Jahrzehnte hinweg nicht für nötig befunden haben?

Die losen Armlehnen im Seville bis 1985: Diese sind mit Formstücken aus Kunststoff an eine in der Tür integrierte stählerne Aufnahmehalterung geschraubt. Der Kunststoff fängt altersbedingt an zu bröckeln mit der Folge, daß die Armlehne zusammen mit einem Teil des Kunststoff-Formstücks abbricht und lose von der Tür weghängt. Abhilfe schafft eine neu aufgebaute Unterkonstruktion mit metallener Verstärkung oder die Verwendung einer nicht gerade originalgetreuen neu konzipierten Verschraubung. Deshalb sollte geprüft werden ob die Armlehnen sich noch fest an der Tür befinden, da sonst gleich der erste Weg in die Werkstatt ansteht.

Cimarron

Eine Besonderheit ist in dieser Kaufberatung unter den Tisch gefallen. Denn es gibt noch den Cimarron, der angesichts seiner Bauzeit von 1982





Der Cimarron ist eigentlich die Luxusversion des braven Opel Ascona

bis 1988 sogar DER Cadillac der 80er Jahre genannt werden könnte – den Cimarron.

Die entsprechende Kaufberatung können wir jedoch mangels Informationen nicht liefern da Cimarrons heute so gut wie nicht mehr angeboten werden. Auch wäre ein Interessent hier beim Opel-Ascona-Forum besser aufgehoben, denn der Cimarron als J-Baureihen-Auto von GM ist vom damaligen Opel Ascona abgeleitet und trotz einiger Luxus-Ausstattungsfeatures mit diesem weitgehend identisch.

Der Cimarron spielt auch unter dem Gesichtspunkt eines rein historischen Interesses wohl deshalb heute keine Rolle mehr weil er nicht nur in allen Eigenschaften – allen voran Baulänge, Vierzylinder und die Grundausstattung mit Schaltgetriebe – nicht zur Marke paßte, sondern auch weil er es mit erstaunlicher Beständigkeit in die Listen der schlechtesten Autos aller Zeiten schaffte. Der kleinste je gebaute Cadillac findet sich heute – wenn überhaupt mit Sechszylinder und Automatik – allenfalls alle paar Jahre einmal im Angebot, so daß ein Kauf ohnehin völlig individuell abläuft ohne daß dafür Tipps gegeben werden können die auf einer breiteren Wissensbasis entstanden sind.

Allanté

Ein besonderes Sahnestück ist der Cadillac Allanté. Selten und technisch exklusiv. Denn wenn man einen solchen aus den Staaten erwirbt, sieht das

Auto zum zweiten Mal Europa. Denn es stammt aus Italien, wo die Bodengruppe aus Detroit zu Pininfarina geliefert wurde um dort die Karosserie montieren zu lassen. Danach ging es dann zur Endmontage wieder zurück in die USA. Der Allanté ist somit das einzige je gebaute Auto welches bei seiner Produktion mal eben das Fließband verläßt um nach einem kleinen Trip um die halbe Welt wieder weitergebaut zu werden.

Seine Marktbedeutung ist gering. Das liegt nicht nur an den geringen Stückzahlen, sondern auch am europäischen Styling. Dieses ist Cadillac-untypisch aber äußerst hochwertig und gediegen.

Technisch hingegen weist er einerseits motormäßig Bezüge zum NorthStar auf und andererseits verfügt er mit dem Vorläufer des elektronisch gesteuerten adaptiven Fahrwerks und der ersten geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung über einige besondere Features, die jedoch angesichts der Zuverlässigkeit von GM-Technik keinen Grund darstellen, von einem Kauf abzusehen, da auch diese Gadgets aus der Großserie abgeleitet sind. Außerdem ist seine Verabreichung hochwertig und sorgfältig, was ebenfalls für ein langes und komplikationsfreies Autoleben sorgt.

Fazit

Neben den ohnehin bei jedem Gebrauchtwagenkauf geltenden Regeln (Verschleißteile checken, Dokumentation, Probefahrt) läßt sich ein

80er-Jahre-Cadillac-Kauf eigentlich ganz gut einschätzen. Wie bei US-Autos üblich spielt auch der Faktor eine Rolle, daß Verkäufer höchsten Wert darauf legen, daß ihr Baby in gute Hände kommt. Also Piercings raus und Kettenlenkräder daheimlassen, denn wenn der Käufer sympathisch ist läßt sich wesentlich besser über den Preis verhandeln.

Wer an einen US-Kauf denkt kann das bei Autos dieser Baujahre mit vertretbarem Risiko tun. Denn die Preise sind – auch wenn sie gerade anziehen – nie so hoch daß sich ein richtiger Betrug lohnen würde. Überraschungen in Form eines Totalausfalls weil das Auto nicht existiert oder nicht geliefert wird können ausgeschlossen werden. Ein Käufer, der die Geschichte des Fahrzeugs durch Rechnungen, Zulassungsbelege und ähnliches belegen kann und diese bereits vor dem Kauf zur Prüfung zur Verfügung stellt, ist meist vertrauenswürdig, zumal wenn die Story stimmt und keine Standardmärchen wie dasjenige von der alten Lady die mit dem Auto nur sonntags in die Kirche gefahren ist aufgetischt werden. Wird jedes verlangte Foto geliefert und jede Frage – noch dazu auch unter Erwähnung von Negativem – beantwortet, kann man relativ sicher sein.

Optimal ist es, wenn man die Möglichkeit hat, jemanden zur Inspektion des Fahrzeugs zu schicken. Hier ist die Mitgliedschaft in unserem US-Partnerclub CLC oder einem der anderen Clubs die auch CLC-Affiliates sind wie wir einfach Gold wert. Denn fast immer findet sich ein mit dem betreffenden Fahrzeugtyp vertrautes Mitglied das in der Nähe des Standortes wohnt und sich das Fahrzeug anschauen kann. Eine auf diesem Weg gewonnene Information zum Auto ist fast immer zuverlässig. Kleiner Tip: Das gilt auch wenn man in Freiburg wohnt und der Wunsch-Cadillac in Kiel angeboten wird – wir haben im ganzen Land Clubkameraden die sich gegenseitig helfen. Als Typreferent für die 80er Jahre stehe ich Euch ohnehin – wie auch bisher schon immer – zur Verfügung.

BURKHARD BRIESSMANN



Fallbeispiel: Cadillac Seville Diesel Baujahr 1980

Achtung: Die ersten Fältchen am Stoffbezug des Daches zeigen: Hier ist in spätestens 2 Jahren ein neuer Bezug fällig. Sehr selten im Seville: Astrorooft. Über der Klimaanlage die Blende wo beim Benziner der Bordcomputer sitzt.

Wir analysieren als Fallbeispiel einen bei mobile.de angeboten gewesenen 80er Cadillac Seville Diesel, der sich früher im Besitz eines Clubkameraden befunden hat. An diesem Beispiel lässt sich gut nachvollziehen wie ein 80er-Jahre-Kauf von der Einschätzung eines Fahrzeuges her ablaufen kann.

Das Auto selbst entstammt dem ersten Baujahr des „bustle trunk“-Seville mit dem vom Daimler DS 420 entlehnten aber wesentlich eleganter geformten „Rolls-Royce-Heck“. Ganz Rolls auch der Innenraum, der bis heute vom teuersten Rolls-Royce Phantom für Armaturenbrett und Türdesign

kopiert wird. 1980 war der Diesel das Standardtriebwerk (übrigens weltweit das erste serienmäßig als Diesel angebotene Auto). Die Farbe ist in der unter Sammlern begehrten Kombination mit „Colonial Yellow“ außen und gelben Lederpolstern innen gehalten. Letzteres ist nicht selbstverständlich, da viele – auch außen gelbe – Cadillacs innen über eine beige Polsterung verfügen die von den Verkäufern dann fälschlich als gelb beworben wird was vor allem bei Onlinekäufen ein Quell von Überraschungen ist. Daß es sich um das echte Gelb handelt, ist aus der Armaturenbrett- und Lenkradfarbe zu erkennen die in diesem Auto baujahresmäßig korrekt in einem hellen Olivgrün gehalten ist.



Gut: Fillerteile neu. **Schlecht:** Hier fehlen die Original-Leisten aus gebürstetem Aluminium und der Seville Schriftzug.

die Motorhaube. Dieser und die Leistungsangabe von 105 PS zeigen: Das ist der Goodwrench-Austausch-Diesel, mit dem das Langlebigkeitsproblem eher nicht auftreten dürfte.

Das Fahrzeug wurde von unserem Clubkameraden – wie die Bilder zeigen – sehr aufwendig grundrenoviert: Neuer Lack, der auch die Erneuerung der Fillerteile einschließt lässt eine unbeschwerte Nutzung der Karosserie erwarten. Auch der Dachhimmel ist an seinem Platz. Die Polsterung ist auf den Passagierplätzen in exzellentem Zustand, beim Fahrersitz sind einige Wellen im Leder zu erkennen die aber mit dem Kilometerstand übereinstimmen und sich von diesem Zustand weg erfahrungsgemäß nicht mehr verschlechtern.

Damit ergeben diese Ausgangsdaten ein veritables Sammlermodell, zumal die Laufleistung mit 107.000 Kilometern überschaubar gering ist. Da wir aber einen Diesel vor uns haben ist der wichtigste Blick derjenige unter

Oft findet sich an Sevilles ein nicht originaler, sondern nachgerüsteter. In puncto Originalität also klar eine Abweichung. Die H-Zulassung wird dadurch aber nicht verhindert, da der RR-Grill zeitgenössisch ist und meist schon von den Erstkäufern nachgerüstet wurde. Diese Nachrüstgrills verfügen über eine sehr gute Chromqualität, verändern aber das Aussehen nachhaltig. Beim Eldorado passen sie sicherlich besser weil die seitlich nach vorne gezogenen Kotflügelkanten ihn einrahmen und damit besser in





Polster im Jahreswagenzustand, keine losen oder rissigen Türkonsolen, Mittelarmlehne stabil, Gurte nur leicht verfärbt, Verkleidung der Gurtschlösser nicht brüchig, das farbkorrekte olivgrüne Lenkrad dessen Leder noch glänzt: Alles im grünen Bereich

die Gesamtansicht integrieren. Das fehlt beim Seville; andererseits paßt zu einem Rolls-Royce-Heck sicher auch ein Rolls-Royce-Grill. Für den Kauf bedeutet das: Unentschieden, je nach persönlichem Gusto, aber ein Herunterhandeln für den fehlenden Originalgrill ist bei solchem Zubehör drin. Unser Vergleichsauto ist hier im grünen Bereich. Denn Cadillac verbaute bis einschließlich 1982 selbst einen mit wuchtigerer Chromblende versehenen Grill, der ab 1983 durch eine deutlich filigranere Ausführung ersetzt wurde.

Die Antenne ist bei den mobile.de-Fotos ausgefahren. Im Normalfall heißt das sie geht nicht mehr elektrisch, da man meist nicht den Zündschlüssel steckenläßt wenn die Verkaufsfotos gemacht werden. Jedoch ist das nicht unbedingt ein Nachteil. Denn Elektroantennen halten prinzipbedingt nur eine gewisse Zeit. Originalersatz ist sehr teuer und der Einbau in den vorderen Kotflügel dauert etwa 2 Stunden, da entweder der Kotflügel demontiert werden muß – was im Ergebnis einfacher ist – oder man durch einen schmalen Spalt zwischen Innen- und Außenkotflügel hantieren muß was im Klartext bedeutet daß man sich an den Kanten die gesamten Arme blutig scheuert. Die optimale Lösung ist daher, die Antenne so gangbar zu machen daß sie mit der Hand bedient werden kann. Das Aussteigen vor der Wagenwäsche bringt einen nicht um, und Antennenabbrecher so wie früher einmal gibt es nicht mehr da die Kids von heute gar nicht mehr wissen was das für ein Ding ist...

Ebenfalls wichtig: Alle Embleme sind vorhanden, die Radkappen – zwar keine Speichenfelgen, aber baujahresmäßig korrekte Chromausführungen – vollständig und ohne wesentliche Schäden. Nur die Reifen gehören runter: Im Unterschied zum ersten Seville der Jahre 1976 bis 1979 – wo Schwarzwandreifen eine Reminiszenz an die angezielte europäische Sportlichkeit darstellten aber trotzdem selten verwendet wurden – gehören an den Seville der 80er Jahre weißgeränderte Pneus.

Im Hinblick auf Originalität korrekturbedürftig: Die aus poliertem Alu bestehenden extrabreiten Seitenzierleisten sind wegen ihrer Betonung der Seitenlinie des Seville mit dem markanten nach unten führenden Bogen ein Muß, denn sie enthalten auch einen vertieften und schwarz abgesetzten Farbstreifen der die Designfunktion dieser Leisten besonders betont. Hier wäre also unbedingt zu klären ob diese noch vorhanden sind und montiert werden können. Letzteres könnte sich als knifflig erweisen weil diese Leisten nicht geklebt sind sondern über Löcher in der Karosserie von hinten her verschraubt was möglicherweise einen Eingriff in den neu aufgebrach-

ten Lack erfordert und damit künftige Rostquellen schaffen könnte. Ebenfalls noch ein „to do“: Das entlang dieses Zierstreifens aufzubringende und gleichermaßen fehlende einzeilige Pinstriping.

Insgesamt also ein Auto in absolut überdurchschnittlichem und renoviertem Zustand, aber auch ein Beispiel dafür daß Renovierungen bei diesen Baujahren nahezu immer mehr kosten als das Auto noch wert ist. Ein totaler Stilbruch wurde vom derzeitigen Verkäufer noch hinzugefügt. So sah dieser sich durch das originalgetreue „Diesel“-Emblem – welches in poliertem Alu mit vertieften roten Lettern ausgeführt ist – bemüßigt, den roten Farbtopf gleich noch mehrfach zu verwenden und brachte im Motorraum, an den ursprünglich weißen Zierstreifen der Stoßstangen-Rammleisten und zu allem Überflus auch noch an den



Jahrzehntelang nicht verstanden, heute ein geschätzter Klassiker: Der Seville ist das erste Retro-Auto der Geschichte

normalen in der Wagenmitte verlaufenden horizontalen Zierleisten überall rote Farbe an. Das zeigt ein Verständnis von Originalität und Geschmack, das bei VW-Polo-Treffen gut aufgehoben wäre, aber den gesamten Stil eines Cadillac wirklich elend verhunzt.

Insofern ist dieser Seville Diesel einerseits ein hervorragendes Beispiel für eine aufwendige und für ein historisch interessantes Fahrzeug angemessene Renovierung, andererseits zeigt er wie wenig es braucht um dieses an sich wunderschöne Ergebnis in sein Gegenteil zu verkehren.

BURKHARD BRIESSMANN



TESLAGATE UND DIE LACHENDE DRITTE

Derzeit spielt sich vor den Augen der Motor-Enthusiasten ein Spiel ab, das gegensätzlicher nicht sein könnte. Und das Traurige dabei: Dieses Spiel geht für Deutschland nicht gut aus, während der strahlende Sieger aus God's own country kommt: In dem Maße wie VW immer tiefer im Schlamm versinkt, steigt der Stern der jungen und zukunfts-fokussierten Marke Tesla. Schlimm dabei, daß der Erfolg von Tesla sicher auch durch das jämmerliche Scheitern von VW gefördert wird.

Hätte man gedacht, daß die in der Analyse im letzten STANDARD gesicherten Befunde in etwa eine Beschreibung des Wolfsburger Tränentals abgegeben haben, füllt sich dieses immer mehr mit Sturmbächen von automobiler Elend. In dieser erdrückenden Massivität ist es fast schon nicht zu glauben, was Tag für Tag an neuen Schreckensmeldungen verbreitet wird. VW sattelt immer kräftiger drauf: Bereits 2013 wurden die amerikanischen Umweltbehörden vorstellig und dreist angelogen. Im Mai 2014 „übersah“ Martin Winterkorn die in seiner Wochenendpost liegende Offenlegung des US-Desasters. Bereits im Herbst 2014 war in einer weiteren Information die Rede von defeat devices „Gen 1“ und „Gen 2“ was nur demjenigen etwas sagen konnte der voll Bescheid wußte daß gleich zwei Versionen der Betrugsoftware entwickelt und verbaut wurden. Im Sommer 2015 wurde von den Herren Diess und Pötsch, die nun immer noch im Sattel sitzen, ein Besprechungsprotokoll so „gestaltet“ daß die „Dieselthematik“ (tolles Wort für Betrug, sind „Betrüger“ daher nun „Thematisierer“?) nicht aufschien. Und auch ein Meeting Anfang September 2015 bei welchem alle Verantwortlichen teilgenommen hatten läßt sich nun nicht mehr wegleugnen, so daß sich die Kläger der Prozesse um börsenrechtliche Schadensersatzansprüche die Hände rieben und ziemlich sicher mit satten Entschädigungssummchen rechnen können weil Warnmeldungen ausblieben. Auch die Prozeßtaktik von VW – ohnehin fragwürdig weil normalerweise die Geschädigten und nicht der Schadensersatzpflichtige eine Sammelklage initiieren die letzteren deutlich mehr nützt – wurde mit dem

Schachzug eines 100-seitigen Schriftsatzes der wunderbare Steilvorlagen für Schadensersatzansprüche enthält sehr „kundenfreundlich“ ausgestaltet. Derweil ist in den USA inzwischen auch die Werbeaufsicht mit einer neuen Klage zugange weil mit weißen Tüchern am Auspuff und den Ingenieuren mit Engelsflügeln ausgerechnet das schmutzigste Produkt der Branche als Ökowunder beworben wurde. Auch „Tricks“ die normalerweise zum Repertoire naseweiser-Hartz-IV-Unterhaltsschuldner gehören passen zu VW: Die Anspruchsschreiben eines US-Geschädigtenanwalts wurden in der Poststelle in Wolfsburg einfach nicht angenommen – juristisch und menschlich lächerlich.

Zu diesem sonderbaren Verhalten passen die nun immer mehr durchsickernden technischen Befunde. Den Anfang machte am 23.03.2016 der Rückruf von 177.000 Passats wegen eines lockeren Steckers an der Elektronik – ganz harmlos, mehr als daß das Auto stehenbleibt und die Beleuchtung ausfällt passiert nicht. Es muß ja nicht jeder nachts auf der Autobahn fahren wie eine Foristin die zum Kreis der Passat-Überlebenden zählt.

Einen Tag später folgen 800.000 Autos (VW Touareg, Porsche Cayenne) wegen einer fehlerhaften Befestigung an den Pedalen – ach was, ein kleiner Schönheitsfehler.

Und die durch den Rückruf ganz sicher nicht in ihrem Glauben an die Überlegenheit deutscher Technik und Verarbeitung erschütterten Passatisten warteten weiter. Denn der lange Marsch in die Werkstätten zur Reinwaschung von den NOX-Sünden hätte Anfang Februar beginnen sollen, doch der Passat hängt fast drei Monate später immer noch beim KBA weil dessen Forderungen nach identischen Verbrauchswerten trotz der Nachrüstung nicht erfüllt werden können und stets neue Meßreihen gefahren werden weil die Sache „Spitz auf Knopf“ steht. Gerade jetzt wurden noch einmal 4 Wochen aufgeschlagen, und das Ziel, alle Nachrüstungen 2016 erledigt zu haben ist weg weil inzwischen ein Vierteljahr vergangen ist und die

Nachrüstungen erst eine Woche lang (für den Amaro) ausgeführt werden konnten. Nun hat man die Passate für unbestimmte Zeit nach hinten geschoben und fängt mit dem Golf an, nachzubessern. Damit herrscht trotz der wenig ambitionierten und von der Politik mit Sonderfaktoren auf die Meßwerte geschönten Euro-Umweltvorschriften weiter Giftalarm, während ohnehin auch in den USA eine Nachrüstung inzwischen für unmöglich gehalten wird und die Verhandlungen sich auf Entschädigungsregelungen für die Rücknahme von Fahrzeugen zu konzentrieren scheinen.

Schön daß VW inzwischen die Elektro-Zukunft ausgerufen hat und in Kalifornien den E-Golf anbietet weil sonst auch keine Verbrennungsmotor-Fahrzeuge verkauft werden dürften. Nur zu dumm daß diese 5.561 Gölfe auch – alle! – zurückgerufen werden müssen. Denn sie bleiben – ähnlich wie die Passate in Deutschland – wegen eines Fehlers im Energiemanagement einfach stehen. Das nennt man Gleichbehandlung, so geht wahre Demokratie! Die Erklärung, daß in den USA wegen anderer Ladesysteme so etwas passiert sei erscheint etwas verwunderlich, da doch die Autos sicher nicht am Ladekabel angehängt sind wenn sie durch Kalifornien brettern um stehenzubleiben. VW-Ingenieure sind – wie wir ja inzwischen wissen – erfinderisch...

Und wie wenn die braven amerikanischen VW-Passat-Diesel-Fahrer nicht schon genug ausgehalten hätten, werden auch sie noch mit einem weiteren Rückruf bedacht: 91.000 Passats in den USA drohen zu brennen weil mangelhafte Dichtungen Drähte kurzschließen können. Da überlegt sich doch mancher ob er nicht besser weiterfährt und die Karre dann abfackelt, dann kriegt er wenigstens Knete von der Versicherung statt mühsam nach einem Käufer zu suchen der so etwas noch haben will.

Und obwohl vor den Argusaugen der amerikanischen Gerichte und Behörden eine zurückhaltende Kommunikation angesagt gewesen wäre und die



noch vorhandene Energie dringendsten mannigfachen ungelösten technischen Problemen zukommen müßte, haben die Wolfsburger nichts anderes zu tun als nun ganz frisch, fromm und fröhlich den Boni-Komödienstadel abzufeiern: Ganze vier Tage verplemperten Aufsichtsrat und Vorstand mit der Frage, ob die Vorständler die ja nun ihre „Kompetenz“ und das segensreiche Wirken für ihr Unternehmen (besonders offenbar im Wegschauen) wirklich nachhaltig demonstriert haben auf ihre Boni verzichten sollen oder nicht. Und wenn die einen sich schon danebenbenehmen, wollen die gewerkschaftlich infizierten Arbeitnehmer nicht zurückstehen und fordern in einer Zeit in welcher sie froh sein sollten daß das Unternehmen überlebt auch noch ganz unverdrossen feste Standort- und Produktionszahlensicherungen. Gehť's noch?

Diese Nachrichten in ihrer Gesamtheit offenbaren einen Abgrund, an den wirklich niemand geglaubt hätte. Selbst intensivste und bösartigste Phantasmagorien hätten ein solches Szenario niemals erdacht.

SCHNITT

Tesla 3.

Im Kontrast zur vollkommensten Selbstdemontage der Industriegeschichte und zum Offenbarungseid deutscher Ingenieurskunst steht eine magische Story, die in ihrer Intensität und den durch sie geschaffenen Visionen an die kleine Garage in Los Altos, California, paradoxerweise unweit von Fremont, wo heute Tesla seinen Sitz und seine Fabrik hat, erinnert.

So wie Apple mit dem in dieser Garage werkenden Steve Jobs einen charismatischen, visionären und geschäftstüchtigen iGod hatte, findet man nun bei Tesla den iGod des 21. Jahrhunderts: Elon Musk, den Milliardär, der es mit der Schaffung einer neuen, besseren Welt ernst meint und diese Vision auf seine Mitmenschen übertragen kann. Paradoxerweise ohne Bezugnahme auf Apple, den neuen Konkurrenten, der versucht, Teslas Ingenieure abzuwerben, aber im gleichen Stil.

Der Supercoup begann mit der Idee, den Markt von oben her zu erobern.

Das Model S ist inzwischen im Luxusklassesegment in vielen Märkten die Nummer 1, oft mit mehr Stückzahlen als alle Top-Baureihen aller deutschen Marken zusammen erreichen.

Doch deutsche Marketingleute wissen immer genau was fehlt: Nämlich ein Auto für den Massenmarkt, das E-Auto-Käufer eh' nicht wollen. Verständlich angesichts solcher Mißgeburten wie dem i3-Ei von BMW, dessen Häßlichkeit und Schmalheit verbunden mit einer Mini-Reichweite von in der Praxis im Winter 90 und im Sommer 130 km wie der Welt-Tester sie ermittelt hat.

Nachdem sich deutsche Hersteller noch darum balgen ihre überholte Technik an unwissende Käufer zu vermarkten und damit zu „beweisen“ daß die Leute noch keine Elektrofahrzeuge wollen, wartete die gesamte deutsche Industrie mit Spannung – und Furcht, jedenfalls was BMW, Mercedes und VW/Audi betrifft – auf das Großexperiment Tesla 3 – den ersten Wagen für den Massenmarkt, mit 350 km Reichweite, unter 6 Sekunden auf 100 km/h Beschleunigung und einem gefälligen Glasdach zum Preis von 35.000 Dollar vor Subventionen!

Und was passierte erstmals seit Steve Jobs Apple-Produktpräsentation? Ja, Schlangen vor den Tesla-Läden schon einen Tag bevor das Auto erstmals der Öffentlichkeit gezeigt wurde! Die Aufbruchsstimmung wie bei der Präsentation des iPhone und – um es in unsere Szene zu übertragen – dem ersten Bigmeet in Kremsmünster.

Und das Publikum machte mit, obwohl die Reservierung gegen eine Gebühr von 1.000 Dollar und für ein Auto das man noch nicht einmal kannte erfolgte. Nach dem ersten Wochenende mehr als 271.000 bezahlte Vorbestellungen, inzwischen sind es über 400.000, ein Investitionsschub von 400 Millionen Dollar für den Tesla 3 und wieder einmal der Beweis wie Kreativität und Visionen Wunder schaffen können.

Und das Auto? Harmonisches Styling, famoses Cockpit mit Riesenschildschirm, etwas zum Kaufen ohne daß man daran denkt daß dieses Fahrzeug elektrisch angetrieben ist. Wieder einmal ist eine historische Entwicklung der

Autoindustrie von amerikanischem Boden ausgegangen. Und es zeichnet sich ab, daß GM und damit auch Cadillac mit von der Partie sein werden. Denn wenn Anfang bis Mitte 2018 realistisch betrachtet die ersten Tesla 3 ihren Rollout haben werden, sind die Konkurrenten von GM, der Chevrolet Bolt und der Opel Ampera II, schon längst auf der Straße. Mary Barra, die Tochter eines Pontiac-Ingenieurs und ein car girl erster Güteklasse, hatte den Riecher und wird damit möglicherweise den Schwung nutzen, den Tesla jetzt erzeugt hat.

Und UNSERE Vision:

Ein neuer Cadillac Fleetwood, mit einem unhörbaren Antrieb der diesmal nicht 8,2 Liter und 8 Zylinder hat, sondern bei gleichem Punch und gleichem Komfort ganz einfach und lässig den Brennstoff wechselt und statt Benzin eben Strom bunkert. Das Fahren wird sich von demjenigen in unseren Cadillacs nicht sonderlich unterscheiden. Nur an die Tankstelle kommen wir nicht mehr zum Benzin fassen sondern nur noch zum Bier holen.

Und in Wolfsburg sitzen am Besprechungstisch der Vorstandsetage bei Dunkelheit und – wegen der ausgeschalteten Heizung – Bitterkälte zwei Männer, die vor sich auf dem Tisch den Prospekt des E-Golf und die Info-Ausdrucke mit den neuen Rückruflisten haben. Alle 10 Minuten kommt ein in Funktionskleidung mit VW-Emblem gewickelter Bote herein und liefert neue Rückruflisten ab. Der Stapel erhöht sich zusehends, nun sind die Kunden, die man bisher immer so genußvoll abwimmeln und mit dem Hinweis auf den „Stand der Serie“ für dumm verkaufen konnte, von der Leine gelassen. Nur: Es sind keine VW-Kunden mehr.

Die Zukunft hat begonnen. Und manche haben es bis heute immer noch nicht bemerkt.

BURKHARD BRIESSMANN



ROADMOVIE OHNE ROAD

Wer einen Youngtimer ab 20 Jahren aufwärts bewegt, weiß um das Faktum, daß selbst unbeanspruchtes Material einer Alterung unterliegt. Selbst der perfekt gewartete und in einer klimatisierten Garage beheimatete Lowmiler ist kein Garant für eine sichere Zielankunft. Denn auch seine Teile sind 20 Jahre alt, und hier kann allein die Zeit dafür sorgen, daß neuwertige technische Komponenten wie Anlasser, Lichtmaschinen oder Servolenkungspumpen ihren Dienst quittieren oder Keilriemen reißen.

Der Einsatz eines Old- oder Youngtimers steht also stets unter diesem Vorbehalt, der im Wesen der Alterung liegt. Deshalb ist die Frage nach einer Alltags- oder Reisetauglichkeit relativ zu beantworten. Denn auch beste Konstruktion ist nicht von vornherein darauf ausgerichtet, unbegrenzt den Fahrzeugeignen zu erfreuen. Gleichwohl ist die Frage nach einer Alltags- oder Gebrauchstauglichkeit von klassischen Fahrzeugen bedeutsam. Denn wenn die Angst vor dem Liegenbleiben mitfährt, mindert das die Qualität des Genusses, die von einem Klassiker ausgeht und führt dazu, daß das Einsatzspektrum sich verkleinert und damit den im Gebrauch bestehenden Gegenwert mindert.

Wir Cadillac-Fahrer sind hier ganz sicher in einer beneidenswerten Situation. Denn mit dem Hintergrund einer zigmillionenfach in den parallelen Baureihen von GMs Buicks, Oldsmobiles, Pontiacs und Chevrolets erprobten Technik ist es um die Alltagstauglichkeit überdurchschnittlich gut bestellt.

Eigene Erfahrungen zeigen, daß auch ein
T r i p

nach Schweden, Frankreich oder Italien mit einer Wegstrecke von zwischen drei- und viertausend Kilometern kein Anlaß sein muß, das Auto vorher einer Generalrevision zu unterziehen. Denn in den USA mit einem Überlandverkehr in Gebieten in welchen kaum ein Pannenservice greifbar ist kann es überlebenswichtig sein, nicht liegenzubleiben. Und das ist wohl der Grund für diese Zuverlässigkeit, welche gegenüber europäischen Produkten – auch wenn sie „premium“ sein sollen oder wollen – ziemlich deutlich absticht und auch darin ihren Ausdruck findet daß amerikanische Fahrzeugemblem immer stärker auch auf normalen Oldtimertreffen vertreten sind.

Daß dies nicht nur eine subjektive Wahrnehmung ist, belegen die Blicke über den Zaun, die man bei unseren Freunden von der Auto Bild klassik werfen kann. Dort ist stets ein „Klassiker der Redaktion“ unterwegs, welche ihre Erlebnisse zum Besten gibt und auch ein Kostenkapitel hinzufügt um ihren Lesern zu zeigen daß Oldtimerfahren nicht immer auch ein Fahren bedeutet.

Auch hier fand sich zuletzt ein ungewollter Beweis für die Qualität von GM, als ein Opel Monza aus der Sammlung von Opel Klassik mit einer bewundernswerten Zuverlässigkeit sein Programm abspulte und die Redaktion so gut wie nie im Stich ließ. Das Kapitel Reparaturkosten geriet so langweilig, daß die Auto-Bild-Mannen am Ende sogar dazu übergingen, solchen Unsinn wie eine Generalüberholung der Alufelgen durchführen zu lassen um überhaupt einmal etwas über Reparaturen und Kosten schreiben zu können. Der Auftritt des Monza geriet zu einer Triumphfahrt über das Motto „Opel der Zuverlässige“.

Ganz anders sieht die Sache beim neuesten Testkind der Auto-Bild Klassik-Redaktion aus, obwohl dieser vom Hersteller handverlesen und

penibel vorbereitet zur Verfügung gestellt wurde. Ein 73er BMW 3,0 Si, also der damalige „große“ BMW, wurde nach einem Vorleben in Italien von BMW ausgesucht und in der Klassikabteilung „Mobile Tradition“ auf seine Aufgabe als Auto-Bild-Testwagen vorbereitet. Das handverlesene Auto begeistert die Tester mit BMW-typischen Qualitäten wozu offenbar ein Sechszylinder und ein Schaltgetriebe gehören, doch von Anfang an zeigt sich der für diese Autos nicht untypische blaue Rauch beim Gaswegnehmen. Während der BMW anders als der Opel immer wieder mit kleineren Defekten nervt, wird schon klar, daß hier mehr Arbeit nötig ist um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Doch der GAU kommt nach wenigen Monaten im Herbst 2015: Motorschaden am so famosen Sechszylinder, die Innereien senden einen Gruß durch den Ventildeckel, der nun plötzlich ein Loch aufweist.

Dauertest zu Ende? Nein, man wird doch noch reparieren dürfen. Doch da das für BMW etwas peinlich wäre und das Kostenkapitel mit einem unrühmlichen Spitzenplatz beflecken würde, läßt man sich eine ganz tolle Variante einarbeiten: Denn wenn man schon einen Scheibenwischer tauschen und damit die Kosten niedrig halten kann, warum sollte man die Klitzekleinigkeit am Reihensechser nicht auch in besser Hornbach-Manier mit Nagelfeile und Schraubenzieher erledigen? Und der brave Hersteller ist auch noch so großzügig und stellt in der „Mobilen Tradition“ sogar noch seine Werkstatt und einen erfahrenen Mechaniker zur Verfügung damit alles glattgeht! Ist doch nett, so wird aus dem Motorschaden in den Folgeberichten dann eine „Motorrevision“ damit das Image der bayerischen Motor-Marke nicht allzusehr bekleckert wird. Und das Schönste: BMW ist gar nicht schuld! Denn der Fehler der zum jetzigen Motorschaden führte wurde schon von einem anderen Schrauber gemacht, der wohl Anfang der 80er Jahre einen ersten Motorschaden unsachgemäß reparierte. So macht man aus einem Klassiker dessen Motörchen schon zweimal über die Wupper ging ein



Monument deutschen Motorenbaus um den „Mythos“ nicht zu erschüttern.

Was würde wohl ein normaler Eigner sagen, der mit so einem Auto am Straßenrand steht und ganz sicher keine kostenfreie Werks-Werkstatt nebst Mechaniker zur Verfügung gestellt bekommt, sondern saftige Teilrechnungen? So ist auch dieser „Dauertest“ ein Beispiel dafür, wie in Deutschland die Pressearbeit inzwischen selbst bei Oldtimern darauf ausgerichtet ist, bestimmte Trugbilder zu erzeugen und technische Unterlegenheit zu verschleiern.

Ist das nötig? Es ist doch jedem klar, daß ein Auto mit 43 Jahren nicht nur eine Geschichte der Materialalterung hinter sich hat sondern auch eine Geschichte der Behandlung im Betrieb und eine Geschichte der – vielleicht nachlässigen oder sogar schädlichen – Wartung! Es wäre doch gerade von Interesse, was für eine solche Reparatur Herr BMW-Eigner Y an Kosten berappen müßte, weil man schließlich davon auch Kaufentscheidungen abhängig macht wenn man überlegt, ob man sich den Wagen auch im worst case noch leisten kann oder bei der Beurteilung einer Reparaturwürdigkeit wissen will ob ein angebotenes Fahrzeug im Fall eines solchen Ausfalls sein Geld noch wert ist. Auch der nach der Motorreparatur aufgetretene unrunde Lauf ist doch wichtig als Indiz für die (möglicherweise fragwürdige) technische Stabilität eines Klassikers.

Anders als die Konkurrenz von motor klassik wo schon seit langem die Hersteller auf eine makellose Darstellung ihrer Produkte hinwirken und die Schreiberlinge in Vergleichstests zu einer sehr durch die deutschnationale Brille gefärbten Wertung vor allem bei „Vergleichstests“ kommen war Auto Bild klassik bisher eher mit einem Verständnis für Oldtimer an sich versehen und widerstand der Versuchung, Ergebnisse von Oldtimertests als Beleg für die Wertigkeit eines aktuellen Images der betroffenen Hersteller zu nehmen.

Auch im Mai-Heft der Auto Bild Klassik ist wieder die Rede von einer seit den 70er Jahren bestehenden Vormachtstellung deutscher Autotechnik die bei einer nüchternen Betrachtungsweise

kaum nachvollziehbar ist. Auch dies zeigt, daß nach wie vor Vorurteile vorherrschen, obwohl doch bei einem technisch geprägten Sachverhalt genug Argumente ausgetauscht werden können.

Offenbar führt aber die seit einigen Jahren zu beobachtende zunehmende Vereinnahmung der Oldtimerszene durch die heutigen Hersteller auch dazu, daß man das für aktuelle Autos geltende Beißschema - „am deutschen Ingenieurwesen soll die Welt genesen“ - in die Oldtimerebene importiert. Das wäre schade, denn auch wenn wir aus Erfahrung wissen, daß die Alltags-tauglichkeit eines Cadillac derjenigen vergleichbarer Autos seiner jeweiligen Epoche turmhoch überlegen ist, macht doch das nicht den Reiz des Hobbys Oldtimer aus. Vielmehr sind es doch gerade die technischen Unterschiede und besonderen Merkmale, die Vielfalt und damit Individualität erzeugen und unabhängig von „besser“ oder „schlechter“ ein Fahrzeug interessant erscheinen lassen. Die Elastizität eines BMW- oder Jaguar-Reihensechszylinders, das flüsterleise Gleiten eines US-V8, das beruhigende Nageln eines Mercedes-Dieselmotors oder das Trompeten eines Alfa-Romeo-Motors sind doch alles Eigenschaften, die dem jeweiligen Aficionado die Welt bedeuten und ihn sich genau daran erfreuen lassen.

Laßt den Oldtimern also ihre Macken und Anfälligkeiten. Denn diese gehören zum Leben wie fehlende Fensterheber oder eine geschwindigkeitsabhängige Klimaanlage. Den Gipfelpunkt in dieser Hinsicht lieferte mir einmal ein junger Mann, der nach seinem Bekunden Muscle Cars toll fand, mir jedoch erklärte daß amerikanische Autos wegen ihres schlechten Fahrwerks natürlich als allererstes eine Überarbeitung mit dem Einbau eines Gewindefahrwerkes benötigten, damit man sie anständig bewegen könnte. Hallo, geht's noch?

Auch Auto Bild Klassik erlag einer solchen Anwendung, denn man wollte den Fortschritt in der Fahrwerkstechnik deutlich machen weil der 73er BMW wohl etwas zu wenig spursicher erschien. Deshalb begingen die Auto-Bildler tatsächlich den Frevel, in den

B M W
e i n
m o d e r -
n e s s t r a f f e s
F a h r w e r k z u
i m p l a n t i e r e n , u m
d a n n f e s t z u s t e l l e n
d a ß d a s A u t o n u n
w e s e n t l i c h f a h r s i c h e -
r e r w ä r e . K o m i s c h , h ä t -
t e n w i r d o c h w i r k l i c h n i e
g e d a c h t , o d e r ? J e d e n f a l l s k a m
d i e A u t o B i l d d e m s i c h a n s o n s t e n
m i t S i c h e r h e i t e n t w i c k e l n d e n t i t a -
n e n h a f t e n S h i t s t o r m e n t g e g e n i n d e m
e i l f e r t i g d a r a u f h i n g e w i e s e n w u r d e
d a ß d a s n e u e F a h r w e r k n a t ü r l i c h a u f
d a s o r i g i n a l e z u r ü c k g e r ü s t e t w e r d e
u m n i c h t e i n e D i s k u s s i o n v o m Z a u m
z u b r e c h e n , o b m a n e i n e n O l d t i m e r
w i r k l i c h i n d i e s e r W e i s e v e r g e w a l t i g e n
d a r f .

Fehler und „Mängel“ gehören also zur Originalität, sei es nun der offenbar anfällige Motor des großen BMW der Siebziger oder das Marshmallow-Fahrwerk eines 66er Cadillac. Wer vor diesem Hintergrund versucht, Mängel totzuschweigen oder zu bagatellisieren, die mit heutigen Produkten der gleichen Marke keinen technischen Zusammenhang mehr haben, hat keinen Sinn für historische Dimensionen oder ist sich der Qualität seiner heute hergestellten Produkte nicht so sicher daß er negative Schlüsse heutiger Neuwagenkunden ausschließen kann.

Auch wenn wie im Falle des 73er BMW daraus ein Roadmovie ohne Road werden kann – konzentrieren wir uns doch auf die schönen Stunden des Autohobbys, denn sie sind es auch wert, in den schweren Stunden viel Geld in die Hand nehmen zu müssen. Oder reden wir uns als Cadillac-Fahrer hier zu leicht weil uns das Ganze so verhältnismäßig selten betrifft?

BURKHARD BRIESSMANN



Nicht wenige unserer Cadillacs haben ein erstes Leben in den Staaten hinter sich und wurden von uns entweder online oder bei Gelegenheit eines Aufenthaltes in God's own country erworben. Dies fügt dem Abenteuer eine besondere Note hinzu, nämlich das Erlebnis einer ersten Begegnung und eines ersten Kennenlernens beim Abholen in Rotterdam oder Bremerhaven verbunden mit der ersten Fahrt nach Hause. Hochspannung, die Romantik der ersten Meilen, das vorsichtige Kennenlernen des neuen vierrädrigen Gefährten und das unvergleichliche Gefühl, daß ein Auto welches zum letzten Mal in Houston, Long Beach oder New Jersey gestartet worden ist nun plötzlich auf einem anderen Kontinent weiterfährt. Und vor allem das tolle Gefühl, wenn ein „blind“ gekauftes Fahrzeug die ersten 800 Kilometer bis nach Hause so zuverlässig abspult als wäre es gerade durch die große Inspektion gelangt.

Alles vorbei, dem deutschen Amtsschimmel sei Dank! Denn nun gilt die Regel, daß ein Überführungskennzeichen nurmehr erteilt wird wenn das Fahrzeug eine gültige HU und AU vorweist. Das würde bedeuten, daß man zuerst in Bremerhaven oder an der niederländisch-deutschen Grenze einen Betrieb mit diesen Untersuchungen beauftragen muß und nur dann mit dem Kurzzeitkennzeichen fahren kann wenn die Untersuchung ohne wesentliche Mängel verläuft. Wer geht dieses Risiko schon ein, zumal wenn die Erlangung der HU beispielsweise eine Reparatur voraussetzt und man ein paar Wochen auf Teile wartet weil die dortige Werkstatt diese schon gar nicht kurzfristig beschaffen kann?

Für die Zukunft bedeutet dies, daß man entweder eine Werkstatt in Bremerhaven ausfindig machen muß, die dann zweckmäßigerweise gleich Umrüstung und HU macht und auch mit ihrem eigenen roten Kennzeichen das Auto aus dem Hafengebiet herausholen kann. Oder man läßt das Fahrzeug mit dem Hänger zur heimischen Werkstatt bringen und hat dann die Abholfahrt dorthin vor sich.

Damit geht dem Eigenimport eines US-Fahrzeuges der ganz große Reiz verloren. Rein ökonomisch ist es nicht unbedingt ein Nachteil denn die 500 EUR die der Lkw-Transport vom Hafen nach Hause kostet sind mit der Eigenabholung (Fahrtkosten für 2 Autos, Hotelübernachtung, Kurzzeitzulassung, R134a-Umrüstung, Verdienstausschlag) schnell verbraten. Doch war es bisher immer dieses Erlebnis wert, die ersten Meilen in Europa am Steuer zu sitzen und das Auto richtig in Besitz zu nehmen, die neuen Konturen der Motorhaube und des Kühlersterns vor sich zu sehen und die feinen Unterschiede zu erkunden, die sich in Bedienung, Handling und Motorcharakteristik ergeben. Wieder einmal ein Beleg dafür, wie unsere immer besser reglementierte Welt das Leben eine Spur ärmer macht.

BURKHARD BRIESSMANN

Das herannahende große Fest unseres Clubs fördert naturgemäß auch Erinnerungen zutage, denn für Fahrer eines US-Autos liegt es mental sehr fern, etwas so beamtenhaftes wie den Beitritt zu einem Verein zu vollziehen. Wir schnuppern am Steuer unserer Autos die Weite und den würzigen Duft eines Morgens in der Mojave-Wüste wenn die Natur erwacht, und Aufnahmeanträge, Satzungen und Mitgliederversammlungen sind so ziemlich das Gegenteil dessen was wir als Lebensglück erstreben.

Doch wer sich mit unserem Club und den vielen vernünftigen Gründen für einen Beitritt befaßt, vollzieht dies als einen rational sinnvollen Schritt und ist dann meist positiv überrascht, auf welcher netten Runde er da gestoßen ist. Denn die Freiheit die die Marke Cadillac prägt ist auch bei der Begegnung mit unseren Clubkameraden spürbar. Deshalb erinnere ich mich auch genau an den Tag zurück, als ich beigetreten bin. Es war 1996, und mein Kanzleiparkplatz war gerade wegen Bauarbeiten blockiert, so daß ich den 82er Seville draußen auf der Leopoldstraße in München-Schwabing parken mußte. Als ich zum Auto zurückkam, steckte hinter meinem Scheibenwischer ein Blatt, welches ich reflexmäßig zunächst einem Kampfradler zuordnete, der sich vielleicht für das Parken in der Nähe des Radweges rächen wollte. Doch statt unfreundlicher Zeilen hatte ein Clubkamerad aus München mir den Hinweis auf unseren Verein zukommen lassen. Gleich darauf rief ich unseren damaligen Präsidenten Ewald Roller an, und sofort war dieses „Wir“-Gefühl da welches unter Cadillac-Fahrern endemisch ist. Und es sind Freundschaften, die lange währen und auch dann frisch bleiben wenn man sich manchmal erst nach Jahren wieder trifft.

Natürlich ist das auch eine Rückerinnerung an die Fahrzeuge von damals, und auch wenn der Seville mich nach 320.000 Kilometern rostbedingt verließ, ist bis heute der 90er Fleetwood Sixty Special im Haus und läßt einen vergessen, wieviele Jahre und wieviele Meilen wir nun schon zusammen durch Europa cruisen. Auch die anderen Cadillacs kommen mir noch fast neu vor, und nur ein gelegentlicher Blick in den Schein zeigt, daß man sich schon eineinhalb Jahrzehnte kennt. Dies ist sicher zum einen der Langzeitqualität geschuldet die die Autos aus Detroit's Clark Avenue auszeichnet. Zum anderen nutzt sich gutes Design nicht ab. Man entdeckt auch nach Jahren immer wieder neue Details, Schattierungen, Reflexe und Strukturen. Ergänzt wird dies durch die Flauschigkeit des Kokons, den der Cadillac mit seinem Teppich aus Lautlosigkeit, der überragenden Federung und dem umhüllenden und einullenden Sitzkomfort bietet. So wird das Auto zu einem immer wieder jeden Tag neu erlebbaren Symbol der Zeitlosigkeit und Souveränität. Es ist mit den Cadillacs wie mit den Menschen in unserem Club: Wenn man zusammen Freude hat und Freundschaft pflegt, vergeht die Zeit im Flug und man empfindet kein Altern dieser Beziehung. In diesem Sinne: Pflegen wir weiter die Freundschaften – zwischen uns und mit unseren Autos – am besten schon bei unseren großen Festtagen in Würzburg!

SO LONG, EUER BURKHARD



Geld sparen mit dem R-134a-Pickerl

Wir können ja nachvollziehen, daß weniger Treibhausgase für die Menschheit insgesamt, die Küstenbewohner und den Klimawandel ein wesentliches Anliegen darstellen. Doch es ist schon sonderbar, wie hier blinde Regulierungswut zu vollkommen unsinnigem Aufwand führt.

Bis zum 30. Juni 1998 durfte das seit Jahrzehnten übliche, aber sehr atmosphärenschrädliche Kältemittel R-12 verwendet werden. Es besteht seither ein völliges Verwendungsverbot und de facto der Zwang zum Umsteigen auf das seither zur Verfügung stehende Ersatzmittel R-134a. Funktional betrachtet ist dies ein Nachteil. Denn die Kühleigenschaften von R-12 sind bis heute unübertroffen, weshalb es auch heute noch in der Raumfahrt alternativlos ist. Und wer noch die Cadillac-Klimaanlagen in ihrem Originalzustand in Erinnerung hat kann bezeugen wie eiskalt selbst bei Außentemperaturen um die 40 Grad dieses Kältemittel zupackte und dafür sorgte, daß man wirklich nach weniger als 10 Sekunden schon zu schwitzen aufhörte wenn man den Motor gestartet hatte.

R-134a ist zwar in den von ihrer technischen Auslegung her leistungsfähigeren US-Autoklimaanlagen immer noch weit besser als das was in Europa so verkauft wird was am besten daran zu sehen ist wie schon ab den ersten lauen Frühjahrstagen bei einer Vielzahl deutscher sogenannter „Premiumfahrzeuge“ die Fahrerfenster teilweise heruntergefahren werden um den Hitzestau zu lindern. Mit R-12 ist es aber nicht zu vergleichen. Deshalb hat R-12 bis heute eine Fangemeinde, und sowohl in den USA mit einer Belieferung aus Mexico als auch bei uns mit Vertriebskanälen über ehemalige Ostblockstaaten ist R-12 noch erhältlich, zumal eine Strafe wegen der schlechten Überprüfbarkeit (welcher Polizist kennt schon die verschiedenen Anschlüsse?) praktisch kaum droht.

Doch nun haben die Umweltkämpfer eine neue Front entdeckt. Denn wenn die bösen Ausländer in ihren Fahrzeu-

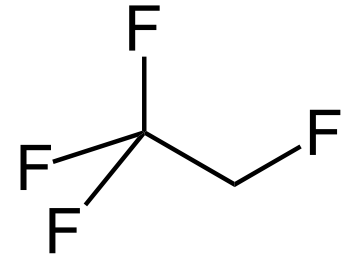
gen noch R-12 verwenden, soll dieses das deutsche Staatsgebiet und seine saubere Luft nicht mehr verseuchen. Deshalb wird seit eineinhalb Jahren beim Autoimport kontrolliert. Findet sich kein Nachweis einer Umrüstung auf R-134a, wird auf Verdacht hin auch bei definitiv leeren Klimaanlage eine R-12-Absaugung durchgeführt, wofür der Zoll etwa 65 EUR für eine Genehmigung dieser Maßnahme und der kontrollierende Betrieb 100 EUR für die „Entsorgung“ verlangen. Letzterer bietet dann regelmäßig gleich auch eine Neubefüllung mit R-134a und den damit verbundenen Austausch der Füllventile an, was dann je nach Menge nochmals mindestens 60 EUR erfordert. Eine sinnlose Zusatzausgabe also, vor allem dann wenn das System ohnehin leer oder leck ist.

Auch wenn ein gewiefter Zollbeamter an den Füllventilen erkennen kann ob die Umrüstung schon durchgeführt wurde, bedeutet das für uns in Zukunft bei US-Eigenimporten, daß eine Vermeidungsstrategie bares Geld wert sein kann.

Am besten ist es, wenn der Verkäufer in den USA die Umrüstung bereits durchgeführt hat. Sollte er es auch über Rechnungen etwa über eine Nachbefüllung belegen können, kann man das Problem abhaken.

Ist - bei der geringen Technikaffinität amerikanischer Autofahrer absolut häufig - dem Verkäufer gar nicht bekannt, ob umgerüstet wurde, macht es Sinn, ihn zu bitten, einen R-134a-Aufkleber im Motorraum anzubringen. Denn die Zollbeamten suchen meist nur nach solchen Aufklebern bevor sie sich mit technischen Feinheiten der Füllanschlüsse auseinandersetzen.

Damit lassen sich vor allem in den Fällen in welchen auch schon keine Reste von R-12 mehr in der Anlage verblieben sind - was nach dem Zeitablauf seit dem Verbot fast mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann - völlig unsinnige



Ausgaben sparen und anstatt einer bei einem ohnehin undichten System schwachsinnigen Neubefüllung auf Verdacht mit R-134a kann dann die Anlage sorgfältig gecheckt werden was der Umwelt mehr dient als ein Entweichen des neu eingefüllten R-134a.

Ein weiteres Beispiel wie das Fehlen von Augenmaß und die Arbeit von Lobbyisten - ähnlich wie beim Aufzug-TÜV, bei den Legionellen-Tests in Häusern und den demnächst zwangsweise nachzurüstenden Feuermeldern - letztlich zur Verfehlung gerade der Ziele führen, die eigentlich verwirklicht werden sollen.

Doch das Kapitel Klimabefüllung wird ohnehin schon bald weitergeschrieben werden. Denn die nächsten Veränderungen stehen an. Seit 2011 ist auch R-134a in Neuwagen mit neuer Typzulassung verboten. Ab 2017 betrifft dieses Verbot sämtliche Neuwagen. Es ist nur eine Frage der Zeit bis die Umweltbehörden an die in unseren Fahrzeugen verbauten und umgerüsteten alten Klimaanlage herangehen. Wenn wir Glück haben und die Sache so läuft wie beim Übergang von R-12 auf R-134a wird ein Umrüstzwang erst dann relevant wenn es ein Ersatzkältemittel für R134a gibt was wegen des heftigen Streits um die Brand- und Unfallsicherheit des dafür vorgesehenen R-1234yf noch andauern kann. Seien wir also froh, solange wir wenigstens mit unserem derzeitigen R-134a noch gekühlt durch dieses Land der Vorschriften und Regeln cruisen können und nicht wie die europäischen Premiumpiloten den Fahrtwind benötigen um uns auch im Sommer ohne hitz-schwitzbedingte Versiffungen fortzubewegen. Denn so lässig die heruntergelassene Scheibe oder das versenkte Convertible-Top sein mögen: Im Cadillac ist bei Temperaturen über 25 Grad schon immer der geschlossene Innenraum und die kühl fächernde Klimaanlage das Optimum an Komfort.

BURKHARD BRIESSMANN



CARS AND PARTS - DIE TEILEBÖRSE

FAHRZEUGE ZU VERKAUFEN

1934 Cadillac Sedan

dunkelgrün, 1992 in Californien von mir eingekauft, totalrenoviert 1991 – 1992, Patina, V-8 Seitenventiler, absolut rostfrei, Speichenräder, Zustand 2, nur bei gutem Wetter gefahren.

Preis: Euro 50.000

Larsson Leif

llarsson@conradjacobson.com

Telefon: +49 172 4074367



1953 Cadillac Fleetwood Sixty Special

Der Wagen ist seit 27 Jahren in meinem Besitz und wurde vor 22 Jahren komplett restauriert. Dabei wurde er bis aufs Blech abgeschliffen und in der Originalfarbe 7307-G Cobalt Blue von einer Fachwerkstatt komplett lackiert. Motor und Getriebe wurden komplett zerlegt und mit vielen Neuteilen überholt. Alle Aggregate, Pumpen, Motoren, etc. wurden erneuert. Für Verchromungsarbeiten wurden alleine schon etwa 24.000 DM aufgewendet. Damalige Gesamtkosten inkl. Fahrzeug-Kaufpreis ca. 100.000 DM. Heute nach max. 10-15 Tausend Kilometern Laufleistung ist der Wagen in einem guten Zustand, mit Gebrauchsspuren aber rundum sauber und sehr ansehnlich. Alle Arbeiten wurden fotografiert und Belege sind vorhanden.

Der 1953er Caddy stellt mit den größten „Dagmar-Bumpers“ den Höhepunkt der Chrommonster-Reihe ab 1949 dar und ist als Fleetwood 60 Special ganz besonders exklusiv. Der Motor bringt aus 5,4 Litern 210 HP und der Wagen kostete 1953 4.300 USD (= ca.18.000 DM), ungefähr so viel wie ein Adenauer Mercedes 300.

Preis: 29.000 Euro VB

Bernd Wensauer, b.o.wensauer@gmx.de

Tel.: +49 171 4312007



TEILE ZU VERKAUFEN

Für 1972/73 Sitzbank vorne elektrisch schwarz guter Zustand, Rücksitz 2-teilig schwarz, Kofferraumdeckel 1972 Coupe, absolut Rostfrei, Tür Rohling (ohne Scheibe und so weiter) rechts und links, leichte Durchrostung aber Unfallfrei, diverse Kleinteile, Technik und Innenausstattung

Werner Neuburg

werner-fahrschule@t-online.de

1990er Seville, Schlachtfahrzeug, hatte ca 160.000 km, Motor wurde entnommen, Getriebe und restliche Technik vorhanden. Außenfarbe weiß, Innenfarbe dunkles Navy-Blau, Zustand der Innenausstattung durchschnittlich aber nicht heruntergeritten. Wagen war technisch in Ordnung, wurde seinerzeit geschlachtet weil ein Sensor die Motorelektronik durcheinanderbrachte, restliche Elektrik funktionierte beim Abstellen. Anfrage bitte bei Burkhard Briessmann, standard@briessmann.com oder Tel. +49 89 471035 Stichwort „90er Seville“ oder bei Auto Smodlibowski, Sandstr. 2, Rosenheim, Tel +49 8031 8092352, Standort des Autos Bad Aibling bei Rosenheim.

Empfehlung für preiswerte Dachhim-



CARS AND PARTS - DIE TEILEBÖRSE

mel passend für Cadillacs der 70er bis 90er Jahre: Ebayshop von threaddirect auf ebay.com, Suchwort „headliner“, Farben nur in standardisierten Tönen (burgundy, navy blue, tan (beige), grey, black) die aber zu den entsprechenden Cadillac-Farben meist ganz gut passen, Qualität ordentlich mit Schaumstoffkaschierung, Preise extrem niedrig, sehr schneller Versand aus USA.

GESUCHE

Suche für Eldorado 1967 bis 1970: Wagenheber, Radmutternschlüssel, Stoßstange hinten, Luftfilter (nur 1970), Scheinwerfergehäuse rechts.
Klaus Zipp, bauphysik.zipp@t-online.de

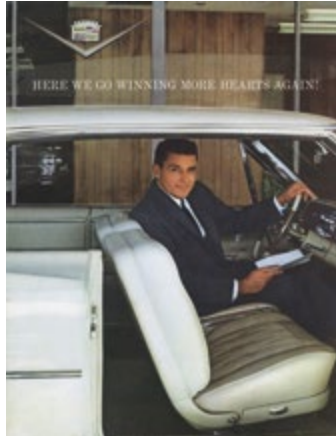
Fachmann für Karosseriearbeiten gesucht!
Unser neues Mitglied Thomas Hagenkord sucht einen Fachmann für Karosseriearbeiten, der sich seinem 1955 Fleetwood Sixty Special speziell den Unterboden mal etwas genauer ansehen kann. Wer kann Ihm eine Fachwerkstatt in Niedersachsen empfehlen?

Bitte meldet Euch bei:
Thomas Hagenkord, lockemap@aol.com
Telefon: +49 172 4240295

VERSCHIEDENES

1964 Cadillac Accessories ca. 21,5 x 13 cm (Zubehör Prospekt), vernünftiger Zustand

1964 Cadillac Faltblätter ca. 21,5 x 28 cm, selten, vernünftiger Zustand
Christian Doerk
Telefon +49 151 10822346
info@1964cadillac.de



OLLYS garage



**Traum - Oldtimer
aus den USA**

Feldstraße 20a
31749 Auetal
Tel.: 05753/960280
www.ollys-garage.com

ADVERTISING POLICY

Kostenlos inserieren können alle Clubmitglieder des CCCD e.V. und Dritte, die auf Empfehlung eines Clubmitglieds anfragen. Die Mitgliedschaft gibt keinen Anspruch auf ein bestimmtes Kontingent, eine bestimmte Anzeigefläche oder eine bestimmte Gestaltung. Die Verfügbarkeit richtet sich nach den redaktionellen Erfordernissen der jeweiligen Heftausgabe.

Inserenten sind verpflichtet, die Erledigung des Inserats (z.B. Verkauf, Aufgabe der Verkaufsabsicht) jeweils unverzüglich direkt der Redaktion mitzuteilen. Erfolgt keine solche Mitteilung, wird das Inserat nach viermaligem Erscheinen aus „Cars & Parts“ entfernt, es sei denn der Inserent wünscht ausdrücklich eine zweite Schaltungsperiode. Die Schaltungshäufigkeit wird in Klammern gesetzt beim Inserat vermerkt, Dauerangebote werden mit einem [D] gekennzeichnet.

Inserate sind beschränkt auf Fahrzeuge amerikanischer Hersteller (maßgeblich ist der Sitz des headquarters) die in den USA oder Canada gebaut wurden. Zubehör, Teile, Dienstleistungen und Memorabilia sind nur zugelassen wenn sie sich auf solche Fahrzeuge beziehen. Dabei besteht stets ein Vorrang für Fahrzeuge und Zubehör der Marken Cadillac und LaSalle. Nichtmitglieder können ausschließlich bezogen auf die Marke Cadillac inserieren.

Fotos sind entweder im Dateiformat JPEG oder als hardcopy an die Redaktion zu senden. Es erfolgt grundsätzlich keine Rückgabe von A-Negativen oder Diapositiven. Wenn der Inserent nicht ausdrücklich zusammen mit der Aufgabe des Inserates dieses verbietet, räumt er mit der Einsendung der Redaktion das nichtexklusive Recht ein, die Fotos im Rahmen der redaktionellen

Berichterstattung des STANDARD zu verwenden, auch soweit etwa Identifikationsmerkmale wie lesbare Kfz-Kennzeichen darauf sichtbar sind.

Der Classic Cadillac Club Deutschland e.V. und die Redaktion des STANDARD tragen keinerlei Verantwortung für den Inhalt der Inserate etwa im Hinblick auf Rechte Dritter und haften soweit gesetzlich zulässig nicht für Zweckverfehlungen etwa infolge von Druckfehlern oder inhaltlichen Unrichtigkeiten.

Anzeigen bitte an die Redaktion unter:
standard@cadillac-club.de
oder unter der Adresse
Prinzregentenstraße 89, 81675 München
Tel. 089 471035, Fax 089 6885508





28.08.2016

Kremsmünster / Austria

Europas größtes Cadillac-Treffen Neues Gelände Park "Hofwiese"

- **9:00 Einlass:** Cadillacs aller Baujahre willkommen!
Freier Eintritt - mit Ihrer Spende unterstützen Sie soziale Projekte.
- **Spotlight „Eldorado 1953-1966“.** Sonderausstellung der ersten Generation von Cadillac's berühmtester und luxuriöster Modellreihe.
- **Rahmenprogramm** mit *Live Musik* und Kid's Corner für unsere kleinen Gäste.
- **15:00 Prämierung** der schönsten und wertvollsten Cadillacs in einer Fach- und einer Publikumswertung.


KREMSMÜNSTER
Marktgemeinde am Fuße des Stiftes



ERSATZTEILPROBLEME ?

 *Cadillac Service*
Andreas Winterwerber

Tel. 0 26 61 - 93 88 55 Fax 0 26 61 - 93 88 57

Unnauer Straße 32 a - 57648 Unnau (Germany)
Ersatzteile von 1947-1985 - www.cadillacservice.com

www.cadillac-bigmeet.com


Freiling 31
4942 Gurten
www.real-mikes-garage.com

American Special Parts Austria
Restoration & Customs
Tel: +43 (0) 66430 78 636
Fax: +43 (0) 72 4374 408
Email: rudy@asp-austria.at
www.asp-austria.at

VERANSTALTUNGEN

2016	
26. - 29.05.	9th American Car & Bike Days Ober-Mörlen/Bad Nauheim, www.american-car-bike-days.de
28. - 29.05.	The Jukin' 50s Verl/Kaunitz, www.jukeboxsupermarket.de
27. - 29.05.	American Revolution, 03238 Lichterfeld, www.powermotorevents.de
03.06. - 05.06.	Klassikwelt Bodensee, 88046 Friedrichshafen, www.klassikwelt-bodensee.de
04. -05.06.	US Car-Treffen, 58675 Hemer, www.uscarclubnrw.de
04. - 06.06.	Oldtimerfest Schloß Maxlrain/ Bad Aibling, www.bavaria-historic.de
12.06.	US-Car-Treffen, 86156 Augsburg, www.acfaugsburg.com
19.06.	US Car und Harley-Treffen, 40668 Meerbusch, www.v8fm.de
25.06.	US-Car-Treffen 83620 Vagen, www.hofbäckerei-steingraber.de
25. - 26.06.	US-Car-Treffen der Powerladies, A-6274 Aschau, www.powerladies.at
28.06.	XXXL US Cars & Bikes Treffen, 85609 Aschheim, www.uscars-girbinger.de
30.06. - 03.07.	Silver Jubilee Event Würzburg 2016, www.cadillac-club.de
07. - 09.07.	Power Big Meet, Västerås, Schweden, www.bigmeet.com
01. - 03.07.	US-Car-Treffen, 88370 Ebenweiler, www.us-car-cruiser.de
08. - 10.07.	US-Car & Harley-Treffen, 8408 Mainburg, www.us-car-hallertau.de
08. - 10.07.	US Car-Convention, 01067 Dresden, www.us-car-convention.de
16.07.	Fish and Cars, 27572 Bremerhaven, www.us-car-treffen-bremerhaven.de
23./24.07.	US-Car-Treffen 48047 Oberhausen, www.uscartreffen-oberhausen.de
24.07.	C.C.Car-Meeting, Flugplatz 53757 Hangelar, www.cruisin-cologne.de
29. - 31.07.	US-Car-Meeting Zwickau, 08056 Zwickau, www.facebook.com/uscarmeeting
31.07.	Chrom & Flammen-Show, 45659 Recklinghausen, www.chromundflammenmagazin.de
07. - 05.08.	American REvolution, 06237 Leuna, www.powermotorevents.com
06.08.	C.C.Car-Meeting 51103 Köln-Kalk, www.cruisincologne.de
06./07.08.	Austrian 500 US CAR DAys, A-4600 Wels, www.us-carclub.com
13.08.	Born to Drive, 28237 Bremen, www.borntodrive.de
19.-21.08.	V8 & Oldtimer-Treffen 55234 Erbes-Büdesheim, www.el-loco-bar.de
21.08.	Garbage Hill Parkplatztreffen, 65239 Hochheim/Main, www.v8-drivers.de
26. - 29.08.	11. Cadillac Bigmeet in Kremsmünster/Österreich, www.cadillac-bigmeet.com
Regelmäßige Veranstaltungen	
1. Freitag im Monat 19:30 Uhr	V8-Stammtisch München, Gasthof zur Post in Haar, Infos Burkhard Brißmann, Tel.: +49 89 471035 (Achtung: Im Januar immer am 2. Freitag!) www.v8stammtisch.de
Letzter Freitag im Monat 19:30 Uhr	Oldtimer-Stammtisch Südhessen im Hotel-Restaurant Rheingold, Rheinstraße 39, 64579 Gernsheim www.hotel-rheingold.de (Tel.: +49 6258 94900, E-Mail: info@hotel-rheingold.de), organisiert von Familie Wiegand, Tel.: +49 6251 55453, offen für alle netten Leute!
1. Montag im Monat 19:30 Uhr	Oldtimer-Stammtisch in der Gaststätte „Bistro am Sand“, Sandstraße 3, 34212 Melsungen, Infos: Michael Kaufholz, Tel.: +49 5663 7514, E-Mail: info@cadillac-spangenberg.de , www.cadillac-spangenberg.de
2. Freitag im Monat 19:00 Uhr	US-Car & Harley-Davidson-Stammtisch im Restaurant „Golden Nugget“, 74589 Satteldorf, Marco-Polo-Str. 3, im Autohof Satteldorf an der A6 Ausfahrt 63 (Crailsheim) an den Tischen im „Gefängnis“, Infos: Mikel Donath, www.mikels-american-garage.de
3. Mittwoch im Monat	Ab 19:30 Uhr US-car Stammtisch, Sam Kullman's Diner, Pflugfelder Str.22, 71636 Ludwigsburg, Tel.: +49 7141 2983140. Ab 19:00 Uhr kostenlos parken Parkplatz hinter Johnny-M.-Fitness-Studio in Brenzstr., www.wildwheelers.com





Do people own Cadillacs because they get more out of life, or...

do people get more out of life because they own Cadillacs? It's hard to say. Because Cadillacs have been an integral part of the good life for 70 years now. In prestige, in performance, in pure driving pleasure, probably nothing offers more deep-seated satisfaction than owning a Cadillac. Perhaps no

other car receives such universal admiration and respect. Or can contribute more to your driving peace of mind. Small wonder Cadillac resale value is traditionally the highest of any car built in the land. The only question remaining is: Do you visit your authorized Cadillac dealer today...or tomorrow?



There's no question about this. Real progress is being made by Cadillac and others in the massive effort to remove the automobile from the air pollution problem. You can help by using no-lead or low-lead fuels. Getting a tune-up regularly. Having the emission control systems on your car checked often. Thank you. Cadillac Motor Car Division.

Cadillac

