

Editorial	3
Clubinterna von Thomas Pogrzeba	4
Die Datenseite	5
Impressionen vom Event 2009 in Bielefeld <i>von Wilhelm Döring</i>	6
Die Präsentation des Events Bielefeld im „Standard“ der Detroit Motor City Region <i>von Kevin Luedtke</i>	9
Das unentdeckte Land: Spangenberg: Fachwerk und Flossen <i>von Burkhard Brieffmann</i>	10
Hybrides Denken	17
Sonderteil: 60 Jahre Cadillac deVille	18
Die Geschichte des deVille von 1949 bis 1965	18
Gleitzeit - Mit dem 78er Sedan deVille in das Land der Mitternachtssonne	24
Reisetipps: Mit dem Cadillac nach Schweden	31
Presse-Umschau: Cadillac in allen Zeitungen	32
Die Jahrtausend-Insolvenz	33
Neues aus den Regionen	34
Etwas stimmt hier nicht - BMW vergrault seine Werker	36
keep your lane	36
Cars and Parts	37
Das unbekannte Auto: Frazer	38
Veranstaltungskalender	39
Kremsmünster 2009: Das Fest der Flossen	40



Titel: 65er **Eldorado** Convertible unseres Clubkameraden Michael Kaufholz in Spangenberg beim Meeting von Flossen und Fachwerk mit einer begeisternden Show



Das unentdeckte Land Spangenberg - Fachwerk und Flossen





Security: Polizei-Caprice aus den 90ern mit originaler Ausstattung (Rammhörner, Lichtorgel, Suchscheinwerfer, gewaltfeste Abtrennung der Rückbank)

DTS stehenden kleinen Jungen die Tür aufschließt und ihn auf dem Fahrersitz Platz nehmen läßt um ihm das Cockpit zu erklären. Genau das sind die kleinen Schritte die so wertvoll sind. Denn gerade in einem Umfeld das Ökoautos fördert und traditionelle amerikanische Fahrzeuge potentiell auf die Abschußliste setzt ist es wichtig, eine Akzeptanz für unsere Autos zu schaffen damit nicht die neidgrüne Welle vergessen macht daß diese Fahrzeuge überraschend sparsam, familientauglich und unaggressiv sind. Imagebildung fängt - wie echte Bildung - gerade bei den Kleinen an, und jeder Cent an positiver Wahrnehmung wird später tausendfach zurückgezahlt.

Am mittleren Nachmittag legen Michael Kaufholz und seine Crew noch eine Schippe drauf, und die „Falschen Fünfziger“ liefern echten Rock'n Roll vom Feinsten. Leider zwingen uns die zuhause wartenden restlichen Kids, den Heimweg anzutreten anstatt es auf der über den Autos schwebenden Tanzfläche neben dem Brunnen so richtig abgehen zu lassen. Michael Kaufholz läßt es sich nicht nehmen uns angesichts der

einem Fahrzeug ihrer Wahl auf einem 3-Kilometer-Parcours einmal um die Stadt cruisen. Eine Idee die begeistert angenommen wird und die Distanz nimmt, die sonst zwischen den erlauchten Eignern und dem zuschauenden Publikum besteht. Klar daß Michaels 65er Eldorado hier einiges an Extra-Meilen zurücklegen mußte...

Die 30-Jahres-Oldtimer-Beschränkung gilt übrigens nicht für Mitglieder des CCCD, und so bildet auch der DTS von Rudolf Heß einen selbstverständlichen Bestandteil der Show. Auch Rudolf sammelt Sympathiepunkte für unsere Marke, wenn er einem mit leuchtenden Augen vor dem



Taxi Driver: Michael Kaufholz beim Charity-Cruising mit für einen wohltätigen Zweck spendenden Gästen

Devotionaliensammlung: letter emblem am Eldorado, das Blazer „Cheyenne“-Emblem aus den 70ern, Buick-Kotflügel-Peilemblem aus den 50ern, die berühmte „Knudsen“-Nose der 60er mit dem Pontiac-Pfeil, der Chevrolet „Bowtie“ und der nur am 96er Roadmaster verwendete Buick-„Collector's Edition“-Kühlerstern - das war einmal das stolze GM vergangener Tage



nen spielen sich ab und erlauben Fotos die man eher in die 50er oder 60er Jahre datieren würde. Damit hat Spangenberg ein Flair, das jeden Oldtimer-Liebhaber anspricht und gerade in der gebotenen Vielfalt an Fahrzeugen Reize entfaltet.

Besonders angenehm ist der Menschen-schlag der in dieser Landschaft zuhause ist. Es fällt auf, wie interessiert gerade die Besucher sind die keinen eigenen Oldtimer haben. Jede Information die hinter den Windschutzscheiben ausgelegt ist wird goutiert, und auch um unscheinbarere Fahrzeuge gehen die Leute herum und betrachten Details. Ein interessiertes aber sympathisch unaufdringliches Publikum, genau das was man sich wünschen würde wenn man bei manchen Treffen unterhemdgedresste Halbstarke rülpsend erzählen hört wie geil sie doch so einen Cadillac mit dem saustarken Achtzylinder und den burnout-geeigneten Weißwandreifen finden. Spangenberg ist daher ein absoluter Tip für ein kultiviertes interessantes Treffen mit einer Vielfalt an Fahrzeugen in herrlicher Kulisse. Perfekt wird das Ganze noch durch die Idee von Michael Kaufholz, die Fahrzeuge durch ein Outfit in zeitgenössischem Stil zu ergänzen, für das es sogar eine eigene Pokalwertung gibt.

In gleicher Weise erwähnenswert ist der Gedanke, den Zuschauern historische Fahrzeuge sympathisch näherzubringen und damit auch noch einen guten Zweck zu fördern. Denn der örtliche Lions-Club verkauft Mitfahrkarten die einem sozialen Projekt dienen für 7 Euro. Mit diesen Tickets können die Zuschauer dann mit



So wird das Cadillac-Interieur stilvoll erweitert!



58er Buick Limited mit einer fast schon musealen Demonstration was man alles aus Chrom machen kann...





Straßenszenen aus den 60er Jahren - wenn es das Schild für die verkehrsberuhigte Zone nicht gäbe...

Dorfdurchfahrten mit Fachwerk immer wieder Perspektiven auf mehr als nur den Vorder- und Hintermann öffnen und sehr stark den reizvollen Hügeln des Westerwaldes ähneln. Ein besonderer Genuß nicht zuletzt deshalb weil der famose der Corvette entstammende 5,7-Liter-LT1-Motor der da vorne im riesigen Maschinenraum des Roadmaster untergebracht ist die Botschaft sendet die ein Buick seit 1902 vertritt: Komfort ohne Ende, und das bedeutet in diesem Fall ein ultraleises Fahren bei dem selbst bergauf kein Motorengeräusch entwickelt wird. Selbst ein Elektroauto bietet nicht dieses ultimative Erlebnis. Die Runde durch das Umland von Spangenberg ist leider viel zu schnell zu Ende, und wir fahren in die Fachwerkstadt ein nicht ohne mit großer Genugtuung zur Kenntnis zu nehmen daß für das Oldtimertreffen der gesamte sonstige Verkehr aus der Altstadt verbannt wurde - „Cadillac parking only“, wie wir es auch aus Kremsmünster kennen!



Michael Kaufholz organisierte locker und kompetent

Am Stadtplatz angekommen treffen wir auf eine bereits in vollem Schwung befindliche Veranstaltung denn die ganz besonders Eifrigen haben sogar das Cruising ausgelassen um sich einen Startplatz in der ersten Reihe direkt vor dem Rathaus zu sichern. Erfreut registrieren wir daß sich die Schar der US-Aficionados weiter erhöht hat. So parken nebeneinander ein 58er Buick Limited und ein 69er Pontiac Ventura in fabelhaftem Zustand, und die Party ist in vollem Gange. Es gibt von Wein bis zu Grilltem alles an eigenen Ständen, und man kann sich in unmittelbarer Nähe zu den Autos an den Liebenbachbrunnen setzen und das 360-Grad-Panorama genießen. Denn das Motto „Fachwerk und Flossen“ verspricht nicht zuviel. Eine solche Dichte der Architektur zu den Autos sucht ihresgleichen. Jeder Blick ist ein potentielles (und einer auch ein reales) Titelbild für den STANDARD. Zu allem wird stets in der richtige Unterhaltungen nicht ausschließenden Lautstärke zeitgemäße Beschallung gereicht, so daß die gesamte Altstadt von einer festlichen Stimmung durchzogen ist. Idyllische Sze-



Das Gegenteil von „nose-to-nose“-Vergleich mit einem leichten Styling-Vorteil für den Cadillac gegen den etwas unförmigen Gangster-Citroen



Das Heck eines 2000er DTS paßt auch flossenlos vor die Fachwerkkulisse





Start zum Cruising: Cadillacs und das etwas andere Auto-Etwas...

Meine Kamera macht Überstunden, und ich bin schon gespannt wie diese magische Situation bei Tag aussehen mag, als wir uns in unser großzügiges Appartement mit der Balkendecke, dem Gobelin und dem eigensinnigen Namen „Otto der Schütz“ zurückziehen um eine erholsame Nacht im Himmelbett zu verbringen. Die kurhessische Gastfreundschaft kommt auch nicht zu kurz. Eine durchaus passende Unterkunft für Cadillac-Fahrer.

Solcher werden wir gleich beim exquisiten Schloßfrühstück ansichtig, als wir unseren Clubkameraden Rudolf Hess und seine Frau treffen. Die letzte Begegnung liegt mit dem Event in Aachen 3 Jahre zurück, und trotzdem meint man man hätte sich erst gestern zum letztenmal gesehen. Dies verdeutlicht wie unser Club verbindet. Wir verlassen - nicht ohne ein weiteres Fotoshooting im dekorativen Innenhof - Schloß Spangenberg um uns dem zu widmen was wir Clubkameraden bevorzugt tun: Cruising ist angesagt. Und zu



Allein schon die Motorhaube des Cadillac erscheint größer als manches ganze teilnehmende Fahrzeug



Seltener Gast: 69er Pontiac Ventura

diesem Zweck treffen sich die Teilnehmer eine Stunde vor dem Beginn der eigentlichen Veranstaltung auf dem Parkplatz des örtlichen REWE. Für uns, die wir bislang vornehmlich reine US-Car-Treffen heimgesucht haben ein eher ungewohnter Anblick. Denn Fiat Topolino, mehrere Mercedes, ein Opel Commodore oder die Käfer welche sogar mit einem 100-Prozent-„Herbie“-Klon antreten sind etwas ungewohnt. Doch selbstverständlich sind wir hier mit unserem „Detroit Iron“ keineswegs allein: Eine Polizei-Chevrolet Caprice und eine Corvette aus den 70ern neben Michael Kaufholz' 65er Eldorado ergänzen unseren Aufmarsch so daß GM gut vertreten ist. Und auch hier wieder wird die Katalysatorwirkung deutlich, die die Liebe zu US-Autos entfaltet, wenn wir uns mit dem Caprice-Eigner gleich über die Details des

so heißgeliebten deutschen Zulassungsrechts unterhalten und ansatzlos eine vertraute Atmosphäre entsteht die die Besitzer sämtlicher Oldtimer miteinander verbindet. Denn die Passion für ein historisches Auto ist befreit vom Wettbewerbszwang um das Beste weil eben auch ein Mercedes der einige Jahre jünger ist als der 65er von Michael Kaufholz heute nicht mehr als Dokument technischer Rückständigkeit begriffen wird sondern mit seinem liebevoll gestalteten Innenraum vom Federkernsitz über das Bakelit-Lenkrad mit verchromtem Hupring und die augenschmeichlerisch geformten Stoßstangen ein Objekt ist dessen Betrachtung pure Freude bereitet und zeigt wie ärmlich heute Produziertes geworden ist.

Wir legen - standesgemäß geführt von der Police-Eskorte der Caprice - los und starten zu einem dreiviertelstündigen Rundkurs durch die kurhessischen Berge, die mit viel Auf und Ab in einem üppig grünenden Umfeld und kleinen





Die Big Three, die besten Automarken aller Zeiten: Cadillac, Buick und Oldsmobile

ärmsten jemals gebauten Fahrzeugen gehört und schlichtweg keine einzige Steigung kennt bei der man von diesem Prachtstück unter der Haube auch nur irgendetwas mitbekäme. Königliches Fahren also und der Beweis daß der Roadmaster ein Schwestermodell des damaligen „Whalebody“-Fleetwood ist und vom gleichen Band in Arlington, Texas, lief wie der Cadillac.

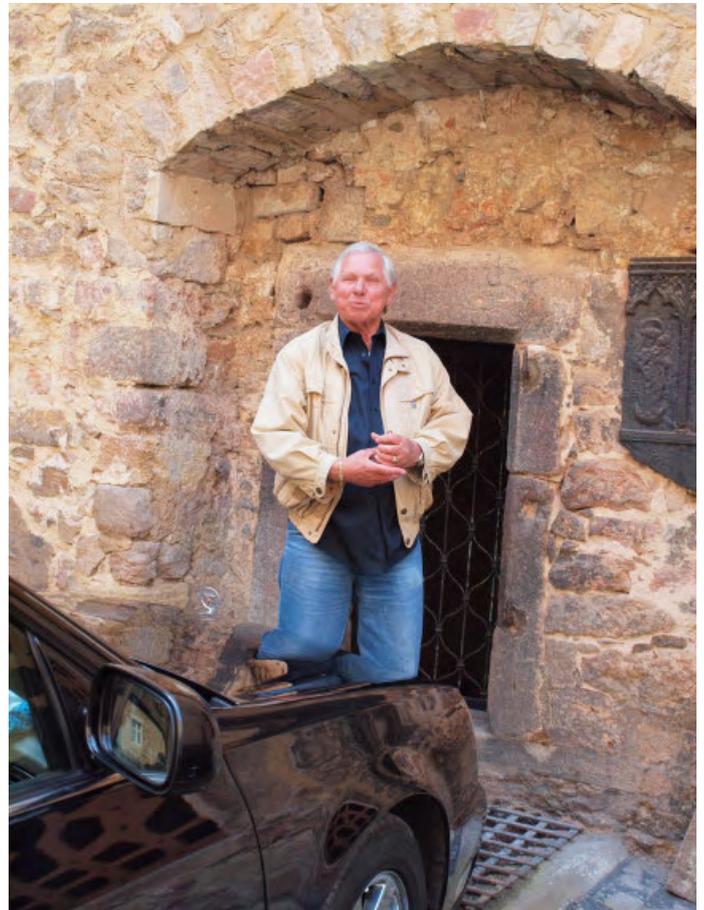
Es wird also sehr spät und die erste Begegnung mit Spangenberg wird eine nächtliche. Wir sehen daher unter der Führung unseres Navigationsgerätes nicht viel von der Stadt als wir gegen 11.00 Uhr den in Serpentina angelegten Weg durch den Wald den Schloßberg hinauf nehmen und plötzlich vor einer Brücke und einem dreifach dahinter gestaffelten Tor stehenbleiben. Das Tor - geht es da tatsächlich hinein oder müssen wir wegen zu großer Breite außen parken und unser Gepäck über den Burggraben schleppen? Doch im Dämmerlicht des Innenhofes ist eine Karosserie zu sehen die uns beruhigend vertraut vorkommt...

Also hinein im Zentimeterabstand durch die drei Torbögen und wir sind in einem romantischen Innenhof angelangt, der rundum von den hoch aufragenden Mauern des Schlosses gesäumt ist und dadurch kastellartig wirkt. Das



Cadillac DTS vor standesgemäßer Kulisse im Innenhof von Schloß Spangenberg

dort abgestellte Detroit Iron ist tatsächlich ein alter Bekannter, nämlich der so seltene schwarze 2000er DeVille DTS unseres Clubkameraden Rudolf Hess. Klar daß wir uns neben den Cadillac stellen anstatt in die Nachbarschaft des noch dort geparkten Landrover, und so ist zu später Stunde in diesem mächtigen Gemäuer tatsächlich der Dreiklang der edelsten und besten Automarken versammelt die es jemals gegeben hat: Cadillac, Buick und Oldsmobile hier in diesem historischen Ambiente vereint, das ist ein Anblick der allein schon eine Reise wert ist. Nachdem wir - die Rezeption ist geschlossen und hat für uns an einem geheimen Ort die Zimmerschlüssel hinterlegt - unser Gemach aufsuchen, sehen wir daß die aufmerksam um das Wohl ihrer Gäste besorgte Hoteliersfamilie Wichmann uns „late birds“ mit einem persönlichen Anschreiben und einer Schale Erdbeeren willkommen heißt. Es ist Geisterstunde, und angesichts des Weges zu unserem Zimmer durch einen pittoresken Treppenturm und verschachtelte hölzerne Stufen über knarrende Dielenböden kommt der Gedanke an das Schloßgespenst auf. Unser kleiner Aron mit sei-



Gentlemen, polish your cars! - Rudolf Heß beim Finishing für die Präsentation

nen 5 Lenzen ist jedenfalls mächtig beeindruckt als er mich zum nächtlichen STANDARD-Fototermin in den Innenhof begleitet, denn er spricht nur noch flüsternd um das Schloßgespenst nicht zu wecken. Ein solcher Innenhof bei Nacht ist nicht nur wegen der hier stehenden Karossen ungemein romantisch, und als ob das Fremdenverkehrsamt von Spangenberg in der Kitschabteilung eines Filmproduzenten Effekte bestellt hätte zieht über dem Wehrturm beim Tor plötzlich Nebel auf, der von der warmen roséfarbenen schimmernden Beleuchtung angestrahlt wird und einen wunderbaren Farbverlauf zum tiefblauen Nachthimmel bildet.



Es gibt Menschen, die eine Idee beflügelt und die zugleich diese Idee beflügeln. Dazu gehört Georg Pfeiffer, der ungekrönte Star der Cadillac-Szene in Europa. Dazu gehört aber auch ein Name, den wir uns merken müssen: Unser Clubkamerad Michael Kaufholz aus Spangenberg, wo im Kurhessischen ein Pflänzchen gediehen ist das unser aller Aufmerksamkeit mehr als verdient: Das Oldtimertreffen in Spangenberg versammelt unter dem Motto „Fachwerk und Flossen“ den Charme traditioneller altdeutscher Baukunst mit einem Anspruch, der traditioneller industrieller Designkunst entspricht. Wie wohl jeder in unserem Club der bei dem Wort „Flossen“ sofort alle Sinne aktiviert und Orgien von Chrom fühlt war auch bei mir schon in den letzten Jahren ein Kribbeln zu spüren, wenn wir Michaels Einladungen für Spangenberg im E-Mail-Postfach vorfanden und auch die Bilder seiner hervorragend gestalteten und informativ eine Fundgrube erster Klasse bildenden Webseite www.cadillac-spangenberg.de betrachteten. Es hat in den letzten Jahren immer wieder Kollisionen mit allfälligen Terminen gegeben, doch heuer führte der Zufall in Form der Reederei Maersk Regie. Denn unser in Ebay gekaufter „neuer“ 96er Buick Roadmaster Limited Sedan langte partout während unseres Jahresurlaubes in Schweden an deutschen Gestaden in Bremerhaven an, was natürlich den Gedanken reifen ließ, die Abholung dieses Autos - gaaanz zufällig natürlich - mit einem Besuch des Treffens in Spangenberg zu verbinden.

Die Anfahrt führte über das Cadillac-Museum in Hachenburg wohin Uli Müller unsere Neuerwerbung überführt



Plausch an der Fifty-nine-Cadillac-Bar: Uli Müller in action im Cadillac-Museum in Hachenburg

hatte. Es ist selbst dann wenn man es schon viele Male erlebt hat immer wieder ein hochspannender Moment wenn sich ein Fahrzeug das man nur von seinem Computerbildschirm kannte materialisiert und dann plötzlich in 3-D vor einem steht. So galt natürlich der erste Blick vor dem Museum ausnahmsweise einmal keinem Cadillac, sondern dem Roadmaster, doch zum Glück mündete der damit verbundene Thrill in ein Happy End. Denn das Auto erwies sich als absolut makellos und in einem Maß gepflegt daß man glauben konnte es sei seit seinem Entstehen 1996 in einem verschlossenen klimatisierten Raum gehortet worden um dann den Weg über den großen Teich anzutreten. Ein fröhlicher Beginn dieses Wochenendes und dazu passend das Wiedersehen mit Uli und seiner Monica in der 59er-Cadillac-Bar des Museums mit Neon, Rock'n-Roll und den wohlgeformten Karossen der daneben befindlichen Cadillacs.



Geisterstunde: Der romantische Innenhof des Schlosses Spangenberg ist eine hinreißende Kulisse für jeden Film

Klar daß man sich bei einer solchen Gelegenheit etwas verratscht, und so war der Plan, in Spangenberg abends zu essen ad acta gelegt. Wie wir später erfahren äußerst schade denn die Küche des Schloßhotels Spangenberg ist wirklich ambitioniert. Die 200 Kilometer von Hachenburg nach Spangenberg verflohen in malerischen Kulissen aus gewitterigen Wolkenstimmungen mit gold- bis rubinroten Spiegelungen auf dem Asphalt der A 5, auflodernden Johannisfeuern und nicht zuletzt dem inneren und äußeren Ambiente des „neuen“ Roadmaster der mit seinem flüsterleisen der Corvette entstammenden LT1-Motor zu den geräusch-



weitesten Anreise mit unserem 79er Delta Eighty-Eight Royale Coupè den dafür vorgesehenen Pokal außer der Reihe zu übergeben, und so haben wir für 2010 nur einen Wunsch: Vielleicht findet sich jemand aus dem Club der noch weiter anreist und sich diesen Pokal holt, denn wir sind sicher wieder dabei und freuen uns über alles was einen Stoßstangen-V8 unter der langen Motorhaube hat.



Relax und glücklich: Der kleine Aron in der Oldsmobile-Sänfte bei der Erholung vom aufregenden Treffen

Gelöst rollen wir im Konvoi gen Süden und bis zum obligaten Zwischenstopp zum Auffrischen der Weinvorräte in Volkach an der Mainschleife hält der kleine Aron auf dem Beifahrersitz den Pokal fest in der Hand obwohl er aufgrund der vielen Eindrücke noch in der Fachwerk-gasse einschläft die aus dem Stadtkern herausführt. Spangenberg ist eine Reise wert, liegt zentral und ist zeitlich im Juni stets optimal plaziert - warum sollte dies nicht ein Stell-dichein für alle Clubkameraden werden damit wir zwischen dem Event und dem Bigmeet in Kremsmünster nicht allzu sehr darben müssen?

Burkhard Brieffsmann



Hybrides Denken

Wir goutieren immer gerne die Betäubungen der Konsumenten welche die deutsche Fachpresse tagtäglich veranstaltet um dem nichtsahnenden Käuferpublikum Argumente zu liefern warum deutsche Produkte so viel besser als diejenigen der bösen Japanerlein oder der spritverschleudernden umwelthassenden Amerikanerlein sind. Jüngstes Beispiel ist die Hybridtechnik. Denn Mercedes hat nun endlich mit dem S400 ein Auto auf den Markt gebracht das der Konkurrenz zeigt was umweltmäßig eine Harke ist. Das bietet natürlich den Freunden von Auto Motor und Sport die Gelegenheit, einen Vergleichstest mit dem Lexus LS 600 H zu präsentieren. Überraschendes Fazit dieses Tests: Deutsche Technik ist eben doch überlegen, der Lexus ist zwar ganz nett, aber wenn es wirklich darauf ankommt kann die S-Klasse alles besser.

Das Lustige daran: Der „Hybrid“ der S-Klasse ist fast keiner. Denn es handelt sich um einen sogenannten Mildhybrid der zu keiner Zeit allein elektrisch fährt, sondern nur gelegentlich den Benzinmotor unterstützt. Es gibt nicht einmal einen eigenen Elektromotor. Denn dieser steckt in der Lichtmaschine die zugleich auch der Starter ist. Dieser bietet 15 kW, in Worten also 20,4 PS Leistung, immerhin also mehr als ein Fahrraddynamo. Zwar müssen die braven Tester eingestehen daß die Antriebseinheit des Fünfliter-V8 im Lexus konkurrenzlos perfekt ist. Doch wundern sie sich darüber daß der Lexus mit seinen insgesamt 445 PS „deutlich“ mehr verbraucht als die S-Klasse, die bei der Bezeichnung S400 mogelt weil sie nur einen 3,5-Liter-Sechszylinder mit 279 PS hat. So kann man Äpfel mit Birnen vergleichen.

Kurios ist aber der Vergleich dieses Tests mit der Reaktion auf den vor 2 Jahren im Cadillac Escalade sowie GMCs Yukon oder Chevrolets Tahoe erschienenen Mildhybrid. Denn damals wurde bei der Vorstellung der zukünftigen Antriebsarten darauf verwiesen daß diese Technik eben nicht das Gelbe vom Ei sei weil kein Vollhybrid. Nun, da Mercedes wenigstens den ersten Mildhybriden entwickelt hat ist der plötzlich besser als ein Vollhybrid! Logisch, oder?

Man kann gespannt sein wie sehr diese deutsche Presse noch daran arbeitet die deutsche Autoindustrie zugrundezurichten. Denn langfristig fördert sie damit das Geschäft der Konkurrenz weil die Kunden sehr wohl wissen welche Qualitäten ein Auto hat. Die Selbstbetäubung funktioniert nur bis zu einer gewissen Grenze und führt dann wenn der Kunde durch die Unterschrift auf einem Kaufvertrag für ein ausländisches Auto entschieden hat dazu daß die hochgelobten deutschen Premiumprodukte auf einmal alt aussehen und - wie beim Katalysator und dem Hybrid - einem mehrere Jahre ausmachenden technischen Rückstand nachlaufen müssen. Es läge aber gerade im Interesseder deutschen Industrie, Wahrheiten nicht totzuschweigen sondern Schwächen der Produkte offen anzusprechen weil auf diese Weise wirklich wettbewerbsfähige Produkte entstehen würden. Dann wären vielleicht einmal nicht Toyota und GM um mehrere Jahre voraus.

Burkhard Brieffsmann

