

# Der STANDARD

Cadillac - The Standard of the World



Feature Year 1979

Rheinbach Classics - der Hammer!

Jukebox-Festival Verl/Kaunitz - die Story!



Juni 2012

Die Zeitschrift des Classic Cadillac Club Deutschland e.V.

Annabelle Prinz®



Editorial	3
Clubinterna (& QR-Code)	4
Die Datenseite	5
Ein Cadillac für gewisse Stunden	6
20 Jahre Musikbox- und Strassenkreuzer-Festival in Kaunitz...	7
Techno Classica 2012	10
Eindrücke von der DEUVET-Generalversammlung	13
Rheinbach Classics, der Hammer!	14
Sängerin Annabelle Prinz + Dancers	18
Cadillac-News	19
Soundlane	20
Blauzahn im Oldie	21
Poster: 1979 Cadillac Seville Elegante	22
Feature Year 1979	24
Wer Hat Denn Da Die Nase Vorn?	28
1979 Lincoln Continental Mark V	33
1979 in Naturwissenschaft und Technik	36
Ausgewähltes aus Naturwissenschaft und Technik	37
Sensationell: Audi A8 Hybrid	40
Keep your lane	41
Cars and Parts - Die Teilebörse	42
Veranstaltungen	43



Der Cruisingsommer hat begonnen, und wir liefern Euch die passenden Stories. Das ist nicht zuletzt das Verdienst von immer mehr Clubkameraden, die am STANDARD mitwirken. Seit wir von der Redaktion auch am Newsletter schrauben und dadurch auch das eine oder andere Thema ansprechen können, funktioniert auch die „Lieferung“ neuer Artikel immer besser. Denn meist erhalten wir unmittelbar auf den Newsletter die Reaktionen in Form von Anregungen, Anfragen und Artikeln. Dadurch wird das Magazin deutlich bunter und abwechslungsreicher und zeigt, daß wir kein örtlich begrenzter Club sind sondern eine Community die wirklich Grenzen überschreitet und damit gar nicht spüren läßt daß wir über ganz Deutschland verstreut sind. Besonderes Highlight sind dabei diejenigen welche uns ihren eigenen Aktivitätsbereich vorstellen wie in diesem Heft Marcus Wiesing, der Promoter und die Seele hinter dem Straßenkreuzer- und Musikbox-Treffen in Verll/Kaunitz. Absolut lesens-, sehens- und genießenswert, wie unser Clubkamerad Marcus uns in diesem Heft die Geschichte dieses deutschlandweit bekannten Treffens schildert und nacherleben läßt welche Arbeit an Organisation, Konzeption und Wissen hinter so einer nach außen hin locker-leicht erscheinenden Veranstaltung steckt.

Wir bringen diesmal wieder ein feature year, indem wir das Motto von Kremsmünster aufgreifen und uns aus den „Funky Seventies“ das ultimative Jahr in der Geschichte von Cadillac und GM herausziehen: 1979! Die Zeit, als ein Cadillac noch die unangefochtene Spitze des Welt-Automobilbaus darstellte und die Konkurrenz technisch rückständige Autos baute. Besondere Highlights dieses Themenkreises liefert diesmal wieder Hannes Griebel zu, der neben der Sound Lane wieder einmal in der unterhaltsamsten möglichen Weise den Vergleich zwischen Cadillac und Lincoln präsentiert und außerdem zeigt, was und wie 1979 das Wort „Spacig“ in Luft- und Raumfahrttechnik bedeutete.

Doch das wahre Highlight hattet Ihr schon im Blick bevor Ihr das Heft aufgeschlagen habt, und ich wette daß Ihr diesmal ganz ganz zufällig die Titelseite etwas länger genossen habt - gebt es ruhig zu! Denn wir wollten schon lange einmal ein richtig zuckriges Covergirl, was allerdings stets auch eine Frage der Bildrechte und vor allem der passenden „bellezza“ ist. So sind wir proud of presenting Annabelle Prinz, die sich zusammen mit Volker „Cherrytree“ Kirschbaums 58er so wunderbar auf unserem Titel ergänzt. Das ist echter Glamour wie er zu einem Cadillac paßt, und eigens für den STANDARD wurde dieses Bild welches aufwendig mit der alten Fabrikhalle im Hintergrund gestaltet wurde noch nach oben erweitert damit die Buchstaben unseres Hefttitels



noch Platz haben und wir Annabelle unbeschnitten genießen können. Sie sieht übrigens nicht nur blendend aus, sondern liefert auch eine phantastische Performance wenn sie singt und tanzt. So wurde sie zur Künstlerin des Jahres 2011 gewählt und ist damit unseren vierrädrigen Stars ganz ähnlich: Auch ein Cadillac bietet nicht nur den stellaren Auftritt als bestgestyltes Fahrzeug auf jedem Treffen, sondern hat auch unter dem Bleck Qualitäten in Form feinsten und intelligentester Technik. Ein megacooler Titel - und ebenso coole Impressionen erhalten wir von Boogie-Woogie-Cherrytrees Erlebnissen beim Treff in Rheinbach bei den dortigen „Classics“ - ein heißer Tip also für Eure Planungen in diesem Sommer.

Inzwischen legt Christian Doerk auch noch jenseits des Printbereiches für unseren Club los. Zusammen mit Volker Meerkamp organisiert er gerade den Webauftritt neu, und so als „Nebenprodukt“ generiert er dann auch noch eine Facebook-Präsenz. So wird unser Club immer aktueller und bleibt nicht nur kreativ sondern auch technisch am Ball.

Läßt Euch inspirieren nicht nur von Annabelle, sondern auch dem was der Strauß an Meetings und Cruisings in diesem noch jungen Sommer bringt. Und nehmt einfach das Mitgliederverzeichnis zur Hand und ruft mal rum, egal ob ihr alleine oder zu einem Meeting cruisen wollt: Es macht doppelt Spaß wenn die Clubkameraden aus der Region mitziehen, damit der Asphalt richtig raucht wenn Ihr der TurboHydraMatic mal eben die Sporen geben wollt. Denn Cadillac ist heiß - heiß wie Annabelle.

Einen tollen Cruisingsommer also - so long!  
Euer Burkhard

Titelbild: Anabelle Prinz auf Volker „Cherrytree“ Kirschbaums 1958 Cadillac Series 62 Convertible  
Rückseite: 1953 Cadillac Le Mans Concept Car





# Clubinterna

## Thomas Pogrzeba, 2. Vorsitzender

Liebe Clubkameraden,

Veränderungen sollte es geben, als wir in Friedrichshafen beim Event, dessen Coverage im nächsten STANDARD folgt, zusammenkamen und Neuwahlen veranstalteten. Doch es macht nur dann Sinn wenn für diejenigen die die Aufgabe der Leitung des Clubs in neue Hände legen wollen auch Leute bereit sind die an Bord gehen wollen. Schließlich soll dieser Job auch Spaß machen. Eine Parade von Ausreden auf der Mitgliederversammlung paßt hier nicht dazu.#

Deshalb haben wir auf der Mitgliederversammlung am Bodensee mangels Bewerbungen einfach von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Neuwahl von der Tagesordnung zu nehmen. Damit bleibt das alte Präsidium geschäftsführend im Amt, und wir wollen die Zeit nutzen, bis zum nächsten Jahr in Brandenburg die Neuwahl mit mehr Konzentration vorzubereiten um dann Leute an Bord zu haben die wirklich wollen und denen wir die Zukunft unseres Clubs anvertrauen können.

Deshalb möchte ich hier auch stellvertretend für Wilhelm Euch den Mund wässrig machen und Euch auffordern, eine aktive Funktion in unserem Club einzunehmen.

Vor allem anderen: Unsere Clubkameraden sind eine wirklich angenehme Versammlung von großzügigen, toleranten, weltläufigen und aufgeschlossenen Menschen. Für solche Leute lohnt sich ein Engagement.

Für unsere gemeinsame Sache: Das Hobby Cadillac ist verbindend, anspruchsvoll, bereichernd, schafft echte Freundschaften und bringt einfach Pep in unser Leben. Wir reden nicht nur über die Erhaltung von automobilem Kulturgut, wir praktizieren Lebensfreude und savoir vivre.

Dafür daß wir etwas bewegen können: Die jüngsten Kon-

takte zu Cadillac Europe zeigen, daß zum ersten Mal in der Historie europäischer Vertriebsaktivitäten von Cadillac und GM ein Bewusstsein dafür besteht, wie wertvoll klassische Cadillacs auch für die heutigen modernen Fahrzeuge dieser Marke sind. Indem wir diesen Kontakt fördern haben wir die Chance, das Alleinstellungsmerkmal unseres Clubs als einzigem deutschen Cadillac-Verein hervorzuheben und die Gemeinschaft derer die unser Faible für Cadillac und GM und die damit verbundene Lebenseinstellung teilen weiter zu vergrößern und der Öffentlichkeit etwa durch die Organisation von Veranstaltungen deutlich zu machen warum die Erfahrung eines Cadillac etwas Besonderes ist.

Dafür daß wir helfen können: Das Wissen unserer Mitglieder, ihre Hilfsbereitschaft und ihre Tips und Erfahrungen sind ein brainpool, der jedem von uns etwas nützt. Dies ist ganz echte Lebenshilfe, die sich in gewonnener Zeit bei der Bewältigung technischer Probleme, der Ersparnis von sehr viel Geld bei Reparaturen oder Zulassungen und der Senkung des Risikos beim Kauf eines neuen Autos aufgrund von Ratschlägen von Clubkameraden wirklich in jeder Hinsicht auszahlt.

Der Club hat viel zu bieten. Und wer mitgestalten kann, profitiert davon noch mehr - vor allem menschlich. Also engagiert Euch und gebt Euch einen Ruck! Eure Clubkameraden werden es Euch danken!

So long!

EUER THOMAS POGRZEBA



## QR-Code

In dieser Ausgabe findet Ihr erstmals an einigen Stellen quadratische Felder mit „komischen Punkten“. Das sind sogenannte QR-Codes. Diese Felder lassen sich mit der Fotokamera der meisten Smartphones auslesen. Hinter dieser Punktmatrix verstecken sich Verweise zu Internetseiten die sich auf den Artikel oder das vorgestellte Produkt beziehen. So muss man keine Internetadresse eintippen, sondern scannt einfach den QR-Code und gelangt direkt auf die entsprechende Homepage.

Entwickelt wurde der QR-Code ursprünglich von Toyota zur Markierung von Baugruppen für die Logistik. Er verbreitet sich zusehends weil es einfach praktisch und schnell geht.

Damit Euer Smartphone auch den Code lesen kann wird noch ein Programm benötigt. Für die verschiedenen Geräte tummeln sich eine Vielzahl von kostenlosen und kostenpflichtigen Programmen.

Ich verwende auf meinem iPhone z.B. die App „i-Nigma“. Das wohl bekannteste Programm für iPhone und Android ist „Barcoo“. Sucht einfach bei einer Suchmaschine (oder wer ein iPhone besitzt direkt im App Store von iTunes) nach „QR-Code“.

Entsprechende Programme zum Auslesen gibt es auch für den PC und den Mac. Voraussetzung dabei ist natürlich eine Web-Kamera.

CHRISTIAN DOERK



www.cadillac-club.de



# DIE DATENSEITE

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

www.cadillac-club.de

## DER VORSTAND

<b>1. Vorsitzender</b> <b>Wilhelm Döring</b> Oktavianstraße 4 50968 Köln/Germany Tel.: +49.221.3703-221 Fax: +49.221.3703-109 Mobil: +49.170.2972449 E-Mail: vorstand@cadillac-club.de	<b>2. Vorsitzender</b> <b>Thomas Pogrzeba</b> Schweriner Ring 20 13059 Berlin/Germany Tel.: +49.30.9282876 E-Mail: vorstand@cadillac-club.de	<b>Kassenwart</b> <b>Günter Haas</b> Weidleinsgraben 13 97222 Rimpfard Tel.: +49.9365.1506 Mobil: +49.171.9248188 Fax: +49.9365.880462 E-Mail: kassenwart@cadillac-club.de	<b>Schriftführer</b> <b>Volker Meerkamp</b> 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?

<b>1. Kassenprüfer</b>	Bob Schmelich	1963 - 1966	Tom Witzel
<b>2. Kassenprüferin</b>	Sonja Pogrzeba	1968 - 1970	Wilfried Schößler
<b>Memorabilia &amp; Inventar</b>	Sigrid Hofmann	1971 - 1978 Eldorado	Dennis Schmidt
<b>DEUVET, Homepage</b>	Volker Meerkamp (Köln)	1980 - 1996	Burkhard Brießmann
<b>Car-Hop Cadillac Forum</b>	Michael Stanke		
<b>Fahrzeugpaß</b>	Amir Jabado (Berlin) Volker Meerkamp (Köln) Dirk Warwel (Ahrensburg)		Weitere Typreferenten gesucht! Wer kennt seinen Cadillac gut genug um seinen Clubkameraden Tips und Tricks zu verraten? Bitte bei der Redaktion melden!
<b>Teilebörse</b>	Burkhard Brießmann		<b>Affiliated Clubs:</b> 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 Seite 4 des Mitgliederverzeichnisses oder unter: <a href="https://www.cadillacclub.org/regions-a-chapters-new/international">https://www.cadillacclub.org/regions-a-chapters-new/international</a>
<b>Automodelle</b>			<b>Kontakt:</b> CLC Liaison Member Sigrid Hofmann
<b>Typreferenten:</b>			<b>Kontakt zu anderen Clubs:</b> Wilhelm Döring, Thomas Pogrzeba
1949 alle Modelle	Eberhard Taenzer-Westphal		
1957 - 1958 alle Modelle	Volker Meerkamp		

## Impressum

<b>Redaktion:</b> <b>Burkhard Brießmann (V.i.S.d.P.)</b> Prinzregentenstraße 89 81675 München Tel.: +49.89.471035 Fax: +49.89.6885508 E-Mail: standard@cadillac-club.de	<b>Hannes Griebel</b> Jäger-von-Fall-Str. 15a 85662 Hohenbrunn Tel.: +49.8102.779999 Fax: +49.8102.779990 E-Mail: standard@cadillac-club.de	<b>Christian Doerk</b> Hopfenstraße 9 82205 Gilching Tel.: +49.151.10822346 E-Mail: standard@cadillac-club.de	<b>Druckerei und Versand:</b> <b>Druckstudio Wolfgang Doege</b> Karlstraße 15 42669 Solingen Tel.: +49.212.26217-0 Fax: +49.212.653838 E-Mail: info@druckstudio-doege.de
---	--	---	--

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



1953 Cadillac Le Mans Concept Car





# Ein Cadillac für gewisse Stunden

**Alle Jahre wieder treffen sich die leidenschaftlichsten aller Cadillac-Besitzer im südfranzösischen Cadillac und feiern mit den Einwohnern ein großes Fest.**

Cadillac. Robert Drion schüttelt energisch den Kopf und blickt kurz darauf voller Mannesstolz auf sein Cadillac Cabriolet Baujahr 1974. „Nein!“, als Puppenfänger habe er sein sechs Meter langes Cabrio noch nie eingesetzt. „Dann wären die Frauen ja mehr an meinem Auto interessiert gewesen als an mir“, schließt er messerscharf und unterstreicht seine Meinungsäußerung mit einem verächtlich französisch klingenden Schnalzergeräusch. Beinahe mag man ihm und den weiteren 16 Cadillac-Besitzern glauben, die an dem heißen Wochenende ein ganz spezielles Ziel angesteuert haben: das Städtchen Cadillac – rund 40 Kilometer südöstlich von Bordeaux gelegen. Seit 17 Jahren erweisen sie dem Ort ihre Ehre, der den Namen ihrer automobilen Leidenschaft trägt.

Tatsächlich besteht eine Verbindung zwischen den beiden Namensträgern, die einer Legende nach folgendermaßen entstanden ist: Gut 200 Jahre ist es her, dass ein ebenso zwielichtiger wie phantasievoller ortsansässiger Mann ein Verbrechen begangen hatte, das ihn nach Amerika flüchten ließ. Dort trat er mit einem erfundenen Namen als Monsieur Lamotte de Cadillac in Erscheinung und setzte mit einem ausgedachten Wappen noch eins drauf, um seine dortigen Startchancen zu verbessern. Ausgestattet mit der neuen

Identität knüpfte er vielversprechende Kontakte und war sogar maßgeblich an der Gründung der Stadt Detroit beteiligt. Schließlich erinnerten sich 1902 die Schöpfer einer Detroitser Automobilfirma an den einstigen französischen Edelmann und nannten ihr Unternehmen fortan nach ihm – nämlich Cadillac. Wahr oder nicht, die Liebhaber gleichnamiger Fahrzeuge im munteren Städtchen am Fluss Garonne spüren diese enge Beziehung bis heute. Und sprächen sie nicht feinstes Französisch, könnte man sie für waschechte Amerikaner halten: Mit Cowboystiefeln, legeren Westen und Westernhut bekleidet, schwingen sie sich hinters Steuer ihres Traumwagens. Und falls sie mal was anderes hören wollen als das schnurrende Wummern des V8-Motors, erfüllt Countrymusik die Gassen von Cadillac.

Am Festwochenende sind die Sträßchen um die zentral gelegene Markthalle für den herkömmlichen Verkehr abgesperrt. Auffmerksame Streckenposten wuchten die Stahlbarrieren nur zur Seite, wenn eines jener begehrten Fahrzeuge naht. Dies geschieht recht häufig, denn die Stadt hat sich neben bemerkenswert experimentellen Musikdarbietungen und klassischen Verköstigungen mit frischen Austern und Gegrilltem noch etwas ganz Besonderes zum Anheizen der Volksfeststimmung ausgedacht. Die Cadillac-Besitzer stolzieren nämlich nicht unnahbar um ihre fahrbaren Schätze, sondern sie kutschieren Jung und Alt in den wertvollen Gefährten zu ein paar ausgewählten Weingütern

in der Umgebung. Dort finden Unterhaltungsprogramme mit Pantomime, Musik und Theater für die ganze Familie statt. Es ist ein ständiges Hin und Her, auch Robert genießt die staunenden Worte seiner zahlreichen Fahrgäste. „Das ist einmalig in Cadillac, dass wildfremde Menschen in mein Auto steigen und wir fröhlich durch die Gegend fahren.“ Aufgrund der durchgängigen Sitzbänke vorne und hinten werden auch schon mal neun Personen pro Wagen transportiert. Behutsam lenken die Besitzer ihre Stretch-Limousinen, Cabrios oder Coupés durch die Menge der umstehenden Bewunderer. Wie von Zauberhand behütet, gibt es keinen auch noch so kleinen Kratzer an den wertvollen Sammlerstücken. Robert, dessen Anfahrt von zuhause fünf Stunden gedauert hat, schwärmt einmal mehr von der grandiosen Stimmung: „Hier lade ich meinen Seelen-Akku immer auf. Wenn ich eines Tages nicht mehr kommen sollte, dann bin ich auch nicht mehr am Leben.“

Es ist die Leidenschaft für amerikanische Muskelautos, die von den Cadillac-Chauffeuren bis in die Fußspitzen geteilt wird. „Ein alter Mercedes oder BMW hat dieses Gefühl nie in mir ausgelöst“, betont Robert, der lässig die Bremse seines Automatik-Cabrios mit dem linken und das Gaspedal mit dem rechten Fuß bedient. Am Ende des langen Wochenendes äußert Robert noch einen Wunsch: „Es wäre toll, wenn zur ausgiebigen Feier mal ein Gast aus Deutschland mit seinem Caddy den Weg nach Cadillac finden würde.“

GUNDEL JACOBI



# 20 Jahre Musikbox- und Strassenkreuzer-Festival in Kaunitz...

## Wie alles begann...

Im Jahre 1993 erreichte meine Leidenschaft und Begeisterung für alte Musikautomaten, vor allem amerikanische der Marke Seeburg, nach etwa 13 Jahren ihren Höhepunkt. Ich war seit zwei Jahren Stammgast der größten Jukebox-Show der Welt in Rosmalen, die normalerweise am ersten Wochenende im Oktober stattfindet. Ich genoss die große Zahl der ausgestellten Boxen, die aufgefahrenen Autos draussen und war der Meinung, daß so eine Show auch in Deutschland laufen müsste. Nun ist das nicht ganz so einfach, wie man es sich wünscht, wer schon mal versucht hat, eine Veranstaltung zu organisieren, wird wissen, mit welchen Unbillen man in der Regel zu kämpfen hat: Bürokraten, Wetter und Vorkasse... Ich hatte zu damaliger Zeit gerade einen neuen Job bei der Firma Schüco International, der mich hauptberuflich mit dem Thema Messen und Veranstaltungen beschäftigte, darum sah ich es als Herausforderung, mein persönliches Lieblingsthema, auch nach über 30 Jahren noch, dem Rest der Menschheit nahe zu bringen. Es kamen einige positive Zufälle zusammen, die letztendlich die Show ins Rollen brachten: in unmittelbarer Nähe meines Wohnortes gibt es dieses unvergleichliche Gelände mit Grünstreifen, Asphaltflächen und Begrenzungszäunen: die Ostwestfalenhalle in Kaunitz, die Liebe zur Musikbox wuchs auch unter den Deutschen und stand kurz vor ihrem Höhepunkt, das Ordnungsamt in Verl, das die Halle verwaltet, bekam einen neuen Chef und neue Impulse, nachdem dort Jahrzehnte Vetterwirtschaft geherrscht hatte.

Ich trug meine Idee dem Chef des Ordnungsamtes vor und er war gleich auf meiner Seite. So konnte es losgehen... Wir hatten ja in den vielen Jahren schon mehrere Versuche, den Termin wettermäßig zu optimieren, von April bis Juli war alles dabei. Geblieben ist das letzte Wochenende im Mai, von dem wir aus diversen Gründen, die mit der Verwaltung zusammenhängen, diesmal abweichen mussten: 2012 sind es der 9. und 10. Juni, aber schon

im nächsten Jahr wird es wieder der 25. & 26. Mai sein.

Man muss eine Menge bedenken, wenn man eine Festivität solchen Ausmaßes plant: Kommen genug Leute, wie macht man am besten Werbung und wie soll überhaupt das Programm aussehen? Was ist mit den Ausstellern? Eine leere Halle macht keinen guten Eindruck... So fing ich an, in Holland und Belgien Shows zu besuchen, um Aussteller zu gewinnen. Das Resultat konnte sich sehen lassen, eine Menge Holländer ließen begeistern und sich wollten gerne kommen. Natürlich gab es auch damals schon eine deutsche Szene, die allerdings sehr zurückhaltend mit ihrem Zuspruch war. Nichtsdestotrotz bekam ich die Halle voll und konnte mich ans Planen der weitergehenden Attraktionen machen: eine Band musste her!

Und außerdem: ich wollte amerikanische Autos, je mehr, desto besser! Der Zufall wollte es, daß auf dem Gelände schon ein paar Jahre lang das „Euro-Amerikanische Festival“ stattgefunden hatte, dessen Veranstalter aber irgendwie im Jahre unseres Starts keine Lust mehr dazu hatte und nun die damaligen Autobesitzer dachten, es handele sich um dieselbe Veranstaltung. So besuchte ich diverse Auto-Shows, auf denen ich Ami-Schlitten vermutete und lud die Besitzer persönlich ein, die diese Einladung auch gerne annahm. Anstatt eine Bühne aufzubauen, entschieden wir uns für einen LKW-Anhänger, der dann mitten auf dem Platz stand und von unten konnte man gut sehen, was oben geschah. Ein Freund von mir sollte als aktiver DJ die Moderation übernehmen und auch das eine oder andere Auto dem Publikum vorstellen. Es gab noch keine Tische und Bänke, sondern nur eine Bierbude und eine Pommesstation. Aber, als die Lennerocker spielten, blieb kein Fuss ruhig und es gab den einen oder anderen spontanen Tanzausbruch...

Wir hatten so ziemlich genau 500 Besucher und etwa 120 Autos und freuten uns, daß die Aussteller gut verkauft hatten, kaum war die Veranstaltung



So sieht es vor der Show aus...



Mein Lieblingspanorama: Fiat Topolino und Oldsmobile als Gegensätze



Americana so weit das Auge reicht



Die Roomates im Einsatz







Der Verfasser und die Ausrichterin der Modenschau



Eine der Lieblingsboxen des Verfassers: Seeburg KD 200, frisch restauriert und mit neuem Leben eingehaucht



Seeburg V & VL 200, gerade restauriert

am Sonntag abend zu Ende gegangen, kamen von den Händlern schon die Buchungen für das nächste Jahr, das war ein guter Ausblick!

Auf jeden Fall hat die Party allen Spaß gemacht und man wollte gerne im nächsten Jahr wiederkommen. Weil die ganze Geschichte so ausgefallen war, spielten auch Zeitungen und Zeitschriften sowie Radio und Fernsehen über die Jahre gerne mit: Bilder von schönen bunten Autos und Musikboxen sind angenehm und friedlich und erfreuen das interessierte Auge. Es waren von RTL bis WDR schon so ziemlich alle Fernsehsender zu Gast, die regionalen Zeitungen berichteten gerne im Vorfeld und so kam in den 20 Jahren ein beträchtliches Stammpublikum zusammen, das ich in seiner Erinnerung dadurch unterstützte, daß auf den aktuellen Eintrittskarten und Flyern immer schon das Datum der Veranstaltung im nächsten Jahr steht. Und wir geben uns Mühe mit den Eintrittskarten: eine schön gestaltete Postkarte wirft niemand weg, die hängt dann an der Pinnwand und sagt ihrem Besitzer, wann er in die Garage muss und den Schlitten klar machen.

### Es wird professioneller

Mit jedem weiteren Jahr wurde es in Kaunitz professioneller, sicherlich auch damit zusammenhängend, daß jedes

Jahr mehr Besucher kamen und wir fast immer ein Wahnsinnsglück mit dem Wetter hatten. Es hat all die Jahre so gut wie nie geregnet und wenn, wie 1998, mal ein Gewittersturm angekündigt war, ging der nicht in Kaunitz runter, sondern in Magdeburg. Es gibt ja auch nichts Schöneres, als strahlende Monsterkarossen leise (oder gerne auch laut) blubbernd die Halle umrunden zu hören.

Erfreulicherweise stellen wir immer wieder fest, daß auch eine Menge junge Leute gerne zum Festival kommen, um eine vergangene Zeit einmal live zu erleben. Meine besondere Herausforderung ist es, die ganze Show möglichst authentisch zu halten. Ich liebe gutes Essen und finde, daß die Anbieter dort auch einen guten Job machen. Nur Pommes/Currywurst mögen manchen Leuten reichen, aber ich finde es einfach nur armselig. Darum, und weil ich selbst einem guten Häppchen nie ablehnend gegenüber stehe, lege ich sehr viel Wert auf Qualität. So kommt es, daß viele der Futter-Anbieter sogar von sehr weit her kommen. Auch das Programm war mir immer ein Anliegen, so bin ich jederzeit für neue Anregungen dankbar. Im Laufe der Zeit hatten wir eine Menge Aktivitäten, so z.B. im Jahr 2000 den Besuch eines Dampfzuges der Weserbergland-Dampfisenbahn, die uns aus Rinteln besuchte und im Hauptbahnhof von



Mein Schätzchen: schon so alt und doch immer wieder schön...

Kaunitz pausierte, während ihre Passagiere auf der Show bummeln gingen. Leider war die Aktion sehr teuer und absolut nicht kostentragend, so daß wir in den Folgejahren wieder darauf verzichten mussten.

### 50s Stil

Die Musikbox stirbt leider so langsam aus, was sicher auch daran liegt, daß die schönen Boliden aus den 50s immer teurer werden und sich junge Leute dieses Hobby in der Regel nicht leisten können. Man sieht dagegen, daß die Textil- Stände immer mehr werden und daß sich junge Frauen und Mädchen wieder gerne im 50s Stil kleiden, nachdem viele Jahre gar kein Stil mehr angesagt war. Und seien wir doch mal ehrlich: eine schöne Frau in Pumps und Petticoat- Kleid ist doch eine wahre Augenweide...

Darum kam im Laufe der Jahre auch eine Modenschau dazu, die mittlerweile eine Menge Fans hat und nicht mehr wegzudenken ist.

Zu meinem Leidwesen muss ich auch gestehen, daß die Bastlerszene austrocknet, weil die alten Hasen, die früher die Maschinen reparierten, aussterben und man fast nur noch als Autodidakt weiterkommt. Allerdings sind auch die verfügbaren Zahlen von Automaten stark geschrumpft und es handelt sich dabei ja um einen absoluten Luxusgegenstand, den niemand braucht, vor allem nicht in Krisenzeiten.

Nichtsdestotrotz habe ich es immer geliebt, einer alten Box aus irgendeinem Lager oder einer Scheune neues Leben einzuhauchen. Sie aus ihrer Geschichte erzählen zu lassen, wenn sie wieder spielt, wie am ersten Tag, mit bunten Farben und glänzendem Chrom. Mir vorzustellen, was um sie herum schon alles passiert sein könnte.

### Mein Lieblingsstück

Ich habe selbst ein Lieblingsstück, eine Seeburg V200, die mich schon seit dem ersten Mal Kaunitz begleitet. Sie steht im Wohnzimmer und ist voll mit Original DooWop- Scheiben. Während der vielen Jahre sind eine Menge Musikboxen durch meine Hände gegangen, wahrscheinlich analog zu vielen von Euch, die mit Autos ähnliche Begegnungen hatten. Meine erste Musikbox

bekam ich 1980, als ich bei einem Automatenaufsteller in Paderborn jobbte und den Auftrag bekam, eine häßliche NSM-Box zu einem Privatkunden zu bringen. Nach gemeinschaftlicher Anstrengung, das Ding in den Keller zu wuchten, gestand mir der ältere Herr, er habe bereits eine Box, die aber so häßlich sei, daß sie ihm nicht mehr gefalle, ich solle doch mal selber sehen: eine Tür weiter stand sie da: eine Seeburg HF100 G! Loch in der Scheibe, von irgendeinem feuchtfrohlichen Schädel, der sich verewigt hatte, aber sonst soweit okay. Auf meine zaghafte Frage nach dem Preis erwiderte er: ach, nimm sie mit, hab ich auch geschenkt gekriegt...

Ich nahm sie mit, bastelte zwei Wochen dran herum und dann lief sie wieder. Und dann war das Eis gebrochen: als einer der ersten Mitbegründer der Musikboxszene in Deutschland lernte ich im Laufe der Jahre viele Fans der hübschen Plattenspieler kennen und fing an, das Reparieren und Restaurieren zu meinem Hobby zu machen, das mich auch heute noch nicht losläßt, man könnte fast sagen, es ist sogar schlimmer geworden. Ich helfe auch gerne weiter, wenn sich jemand so ein Schätzchen ins Wohnzimmer stellen möchte.

Und im Jahr 2007 war es dann auch auf einem anderen Sektor soweit: ein Cadillac musste her, und zwar hatte ich schon lange von einem 58er geträumt. Die Flossen, die Doppelscheinwerfer und die Panoramascheibe machen ihn für mich zum schönsten Auto der Welt. Okay, es war eine Menge Lehrgeld fällig, aber mittlerweile läuft auch er wie am Schnürchen und jeder Kilometer macht eine Menge Spaß. So habe ich meine Hobbies zum Beruf gemacht und gehe jedes Jahr auf Wolken, wenn das Wetter zu Kaunitz schön ist und unsere Gäste sich prächtig amüsieren...

MARKUS WIESSING



www.thejukin50s.de



Kleine Mädchen mögen schöne Kleider... unsere Models



Kein Kommentar notwendig



Immer wieder schön...



Alle haben Spaß





# Techno Classica 2012



Der CCD als Gast des DEUVET



Die Spendenaktion



Wie schon im vergangenen Jahr so war unser Club auch dieses Jahr als Gastclub auf dem Stand des DEUVET in Halle 6 präsent. Für die Dauer der Messe: Mittwoch von 14 bis 18 Uhr, Donnerstag von 9 bis 18 Uhr, Freitag von 9 bis 19 Uhr, Samstag von 9 bis 18 Uhr und Sonntag von 9 bis 18 Uhr waren Sigrid und/oder ich am Stand zugegen. - Bepackt mit allen notwendigen Utensilien machten wir uns am Mittwoch auf den Weg nach Essen. Dank der von Günter Hofmann angefertigten Befestigungshaken war unser Clubschild schnell aufgehängt. Den Tisch zierte unser Clubwappen und einige Exemplare unserer Clubzeitschrift „Der Standard“ wurden für Interessenten ausgelegt. Um zu vermeiden, dass mancher Messebesucher im „Rollgriff“ gleich mehrere Zeitschriften mitnimmt und um für das Cadillac Museum in Hickory Corners ein wenig Geld spenden zu können, hatten wir uns entschlossen, als Gegenleistung für einen Standard eine Spende von 2 Euro für das Museum zu erbitten.

Beim Gang durch die Hallen zeigte sich, dass wie in jedem Jahr die großen Autohersteller Deutschlands, allen voran BMW, Daimler Benz und VW die Messe nutzen, um dem Publikum

die Geschichte der einzelnen zu ihrem Konzern gehörenden Automarken zu präsentieren. Opel und Ford waren mit etwas kleineren Ständen vertreten, was der Präsentation aber nicht schadete. Opel nutzte meines Erachtens geschickt den Rückgriff auf die Innovationen der Vergangenheit, den Raketenvagen, um auf das neueste Produkt des Hauses, den Opel Ampera aufmerksam zu machen. Am Stand des „Street Magazins“ in Halle 1a konnte man unterschiedliche Vorstellungen vom „Standard of the World“ bestaunen. Neben einem wunderschönen 57er „Eldorado Brougham“, dem „Standard of the world“ des Jahres 1957 standen mehr in Richtung „Hot Rod“ gehende Cadillacs, tiefer gelegt und zum Teil mit gechoptem Dach. Bei manchen Fahrzeugtypen, so den Mercedes 300 mit Flügeltüren, dem Mercedes 190 SL und dem Jaguar Typ E war das Angebot, wengleich auf hohem Preisniveau, sehr groß, dass einem potentiellen, betuchten Käufer, eine reichhaltige Auswahl zur Verfügung stand. Dafür war das Angebot an Cadillacs äußerst mager. Bei Fusco Automobile konnte man ein schönes Exemplar eines Cadillacs des Jahres 1919 bewundern, zu dem mir unser Kollege vom „Oldtimerstammtisch

Südhessen“, Dieter Lemke, einiges erzählen konnte. Am Stand gegenüber fand sich wieder ein 1959er Cabrio, das auch so aussah, als handele es sich um ein abgesägtes Coupé. Wiederum war das Fahrzeug türkis, nur dieses Mal hatte es eine Lederpolsterung. War es dasselbe Coupé wie vom vorigen Jahr? Bei Coys stand ein 53er Cabrio, von dem die Kenner meinten „Nicht zu teuer, aber auch nicht toll“. Dafür gab sich in einer anderen Halle ein wunderschönes 16 V-Coupé. Auf dem Freigelände stand noch ein schön aufgemachter LaSalle und in den Hallen des ersten Obergeschosses ein 60er Fleetwood Sixty Special Version, der komplett neu aufgebaut war; bei dem man jedoch das Gefühl hatte, dass er etwas hochbeinig daherkam. Ich habe noch nie einen Cadillac dieses Baujahres mit einer derartigen Bodenfreiheit gesehen. Neben den Fahrzeugen konnte man jede Menge Ersatzteile und historisches Zubehör erwerben. Für das leibliche Wohl der Messegäste war bestens gesorgt. Das Spektrum reichte vom Hamburgerstand über den Airstream-Grill bis zu Dependance des Schlosshotels Hugenpoet.

Am Freitag hatten Sigrid und ich die Gelegenheit am Empfang der Messe für die Händler in Halle 6 teilzunehmen, da uns Maik Hirschfeld die Einladung hierzu überlassen hatte. Hier hatte man

aus der Vergangenheit gelernt. Als wir das letzte Mal an dieser Veranstaltung teilnahmen, wurde der Ochse offen am Spieß gebraten, mit der Folge, dass die in unmittelbarer Umgebung stehenden Fahrzeuge vom Fettduft leidlich in Mitleidenschaft gezogen wurden. Dieses Mal war der Grill in einem Edelstahlgehäuse mit Fenstern untergebracht, so dass man das frische Grillfleisch genießen konnte, ohne dass die sich in der Nähe befindenden Fahrzeuge einen Schaden davon trugen. Nachdem wir ein wenig gegessen und getrunken hatte machten wir uns auf dem Heimweg. Der Tag war lang genug gewesen.

An den Messetagen besuchten uns 24 Clubmitglieder und Gäste Belgien, Deutschland, Großbritannien und den Niederlanden, so unter anderem unser Director of European Affiliates, Dirk van Dorst, der Präsident des Niederländischen Cadillac-Clubs, Koen Ongkiehong mit Begleitung und Oskar Chiaradia, der uns alle damit überraschte, dass er der Ausstellungsbauer des schönen Pavillons der Siha in Halle 6 sei. Wie schon im letzten Jahr waren die von Frau Schneider in den Geschmacksrichtungen „süß“ oder auch „herzhaft“ angebotenen Muffins zu Kaffee oder Tee von allen Gästen sehr geschätzt. Für uns war es ein sehr angenehmer Aufenthalt auf dem Stand des DEUVET, konnten wir doch unsere



oben und unten: 1919 Cadillac



unten: 1953 Cadillac Convertible



Stand von Opel



1957 Eldorado Brougham







Cadillac LaSalle

Gäste mit all dem, was die Mitarbeiterinnen des DEUVET hergezaubert hatten bewirten. Wenn einmal keine Gäste am Stand waren ergab sich die Gelegenheit zu manchem Plausch. Für mich war es das erste Mal, dass wir auf dieser Messe ein neues Clubmitglied gewinnen konnten. Maik Hirschfeld, der Präsident des DEUVET und Fahrer eines 55er Coupé de Ville mit Conti-Kit meinte, es sei an der Zeit, Mitglied des Cadillac Clubs zu werden.



1960 Fleetwood Sixty Special

Zum Zeichen des guten Miteinanders hatte Maik Hirschfeld uns zusammen mit den anderen am Samstag Abend zu einem mongolischen Barbeque eingeladen. Zum Dank für die Gastfreundschaft des DEUVET übergaben wir Maik neben einer Spende für den DEUVET eine Anstecknadel mit dem Cadillac Logo und einige Flaschen Süßwein aus der „Appeleration Cadillac“.



Genau so einfach wie der Aufbau verlief der Abbau des unseres „Cadillac Clubstandes“. Clubschild abhängen, Standards und andere Utensilien einpacken und last but not least die Spardose mit den Spenden fürs Cadillac Museum plündern. 52 Euro hatten sich an Spenden angesammelt. Nach dem Abschied nehmen streiften wir ausgerüstet mit Schild und Unterlagen durch die Hallen, wo der Abbau bereits in vollem Gange war. Am Parkplatz

angekommen verstaute wir das ganze in Sigrids „Corsa“ und machten uns auf den Heimweg. Unterwegs begegneten wir noch dem ein oder anderen Oldtimer, den wir auf der Messe gesehen hatten.

EUER WILHELM DÖRING



Wilhelm Döring, Sigrid Hofmann und Dirk van Dorst

# Eindrücke von der DEUVET-Generalversammlung



In diesem Jahr besuchten Sigrid und ich die am 10.3.2012 im Hause der Adam Opel AG stattfindende Generalversammlung des DEUVET. Denise hatte Sigrid mit ihrem 73er Opel Comodore hinchauft und ich nutzte die Gelegenheit, mir bis zum Beginn der Veranstaltung ihr schönes Stück einmal näher anzusehen, um herauszufinden, was einen 73er Opel Comodore von meinem 73er Fleetwood unterscheidet. – Wie in den Jahren zuvor, wurden die Teilnehmer der Mitgliedsclubs des DEUVET von Opel mit Kaffee und Kuchen und einem Mittagessen herzlich bewirtet.

12000 Euro anhängig ist. – Nachdem die einzelnen Vorstandsmitglieder ihre Rechenschaftsberichte abgegeben hatten, wurde dieser einstimmig entlastet. – Bei der anschließenden Vorstellung des Budgets zeigte sich, dass der DEUVET seine Rücklagen in Anspruch nehmen musste. Auch im nächsten Jahr wird dieses der Fall sein. Nach der Annahme des Budgets erfolgte die Neuwahl des Vorstandes. Der Vorsitzende, Maik Hirschfeld, gab bekannt, dass dieses seine letzte Amtsperiode sein werde. Bei der anschließenden Wahl wurden Maik Hirschfeld und Peter Schneider in ihrem Amt bestätigt.

so dass sie sich gegenseitig erkennen können und ggf. ausweichen können, bestünde die Gefahr, dass man Fahrzeuge ohne derartige Elektronik nur eingeschränkt am Straßenverkehr teilnehmen lasse. Nur mit einer kontinuierlichen Lobbyarbeit ist es daher seines Erachtens möglich, die Interessen der Oldtimerszene angemessen in diesen politischen Entscheidungsprozess einzubringen.

Damit die Mitglieder des im DEUVET vertretenen Clubs direkter mit Neuigkeiten aus der Arbeit des DEUVET versorgt werden, ist geplant, sechs Mal im Jahr eine DIN-A-4-Seite „DEUVET aktuell“ als publikationsfertige Datei den Redakteuren der Clubzeitschriften der DEUVET-Clubs zur Verfügung zu stellen, so dass sie diese in die Clubzeitung und/oder den Newsletter zur zeitnahen Information über das Geschehen im DEUVET verwenden können. Am Ende der Veranstaltung wurde der 16.03.2013 als Termin für die nächste Generalversammlung bekannt gegeben. Denise holte ihre Mutter mit ihrem Schmuckstück aus den goldenen Seventies ab und ich begab mich zum Bahnhof, um mit dem Zug nach Köln zurückzureisen.

Im Vorfeld der Generalversammlung hatte die Vertreterin des Volvoclubs den Clubs per Mail einige Anmerkungen zu den vom DEUVET zugesandten Unterlagen für die Generalversammlung mitgeteilt. Diese wurden von den zuständigen Vorständen des DEUVET sachgerecht beantwortet. – Wie schon im Vorjahr verlief die ganze Versammlung ruhig und sachlich, so dass die einzelnen Tagesordnungspunkte zügig durchgearbeitet werden konnten. – Unterschiedliche Rechtsauffassungen der Parteien zur Honorierung haben im Nachgang zum Austritt von Ursula Busch aus dem Vorstand dazu geführt, dass beim Landgericht Dortmund ein Prozess mit einem Streitwert von

Bei der Darstellung der gegenwärtigen Situation zeigte sich Peter Schneider zuversichtlich, dass in der nächsten Zukunft die Fünfjahresfrist bei der TÜV-Untersuchung für Oldtimer Realität werden könnte. Maik Hirschfeld war der Auffassung, dass man auf Ganze gesehen im Moment in der Oldtimerszene in unserem Land wie im Schlaraffenland lebe, da man mit dem H-Kennzeichen mit dem Fahrzeug in Umweltzonen fahren dürfe, es keine Fahrbeschränkungen für bestimmte Straßenarten gebe und man es sogar gewerblich nutzen könne. Das alles müsse in Zukunft nicht so bleiben. Mit einer immer weiter gehenden elektronischen Vernetzung der Fahrzeuge,

EUER WILHELM DÖRING



1932 V16 Coupe







# Der Hammer!



Was ist das überhaupt für eine Veranstaltung „rund um Musik, Motoren, Petticoats“? Mein Lieblings-Onkel Volker hatte mir und meinem Freund genug vorgeschwärmt und uns neugierig gemacht. Trotzdem konnten wie uns diese Mischung nicht so recht vorstellen. Autoshow, Flohmarkt, Oldtimer-Ralley

und Wahl zum Traumwagen „Best of Rheinbach Classics“. Mehrere Bühnen, 17 Bands mit Live Musik und einer 50er Jahre Modeschau an der scheinbar alle Anwesenden teilnehmen. Wenn man zur Rheinbach Classics geht, taucht man tatsächlich in eine ganze

50er/60er Welt ein. Bereits auf dem Weg zum Stadtfest am Sonntag sah man viele Besucher in ausgefallenen originellen und originalen Fahrzeugen und entsprechenden Outfits. Sonntag ab 8:00 Uhr begann eine Oldtimer-Ausstellung mit über 200 Fahrzeugen von 1920-1981.



Möchten Sie Ihren Anzug gegen mein Auto tauschen?

Nein danke, habe etwas Figurbetonenderes passend zum Anzug gefunden!







Die ganze Innenstadt wurde zum Ausstellungsort für niedliche Knutschkugeln, unzählige Traumschiffe auf Rädern, ausgefallene Nutzfahrzeuge, abgefahrene Flitzer und fantasievolle Schmuckstücke.

Ein Oldtimer-Korso bot ebenfalls unglaublich viele Traumwagen, Unmengen von chrombitzendem Chrom und glänzenden Lack.

Für Rock'n Roll- und Boogie-Woogie-Tänzer eine Wahnsinns-Fete. Überall

wird unter freiem Himmel gerockt bis der Arzt kommt. Sauerstoff-Zelte, Sanitäter und Orthopäden stehen in ausreichender Menge zur Verfügung.

Für eine besondere Atmosphäre in der Stadt sorgen sowohl 5 Bühnen auf denen alleine am Sonntag insgesamt 15 Livebands und 5 Tanzgruppen zu sehen sind, als auch die vielen Besucher/innen die sich liebevoll im passenden Stil ausstaffieren und die Üblichen Verdächtigen, die nicht nur im passenden Outfit erscheinen, sondern auch

nicht mehr zu bremsen sind, sobald tanzbare Musik gespielt wird. Freitags startet das Fest mit einem Open-Air-Konzert, Samstags gibt es eine Rock'n Roll-Party bis Mitternacht... Trotz Top Acts wie Chris Norman und Livebands wie z.B. „The Rocking Maniacs“, „The Barons“ und die „Die Sweethearts“ weiß man gar nicht ob mehr Show auf oder vor jeder der Bühnen geboten wird.

Wir waren sonntags, quasi zum Finale der drei Tage, nach Rheinbach gefahren. Mein Onkel Mr. Cherrytree war angestiftet worden, sich in diesem Jahr zur Wahl des „Mr. Rheinbach“ aufstellen zu lassen! Seine ausgefallenen sowie durchgestylten Outfits und sein dezentes Benehmen gepaart mit seinem engagierten Tanzstil sind doch die besten Voraussetzungen um aus der Menge von Bewerbern hervor zu stechen und eine Chance auf den Titel zu haben. Oder?!? Gemeinsam beschlossen wir, uns (beide) zur Wahl zu trauen. Da bekommt man schon mal Lampenfieber, vor Hunderten

von Zuschauern, die den Marktplatz von Rheinbach füllen! Den 4. Platz als originellstes Paar schafften wir und jetzt schickte ich meinen Onkel alleine auf die Bühne. Aber das war für ihn kein Problem. Von Hut bis Fuß in Rot-Schwarzer Maßanfertigung überzeugte er Hüfte schwingend das Publikum ihn beim 1. Anlauf auf's Treppchen zu wählen.

Die an Mr. Cherrytrees Seite gewählte Dame trug passenderweise ein Kleid im Kirsch-Design. Er gewann einen Wellness-Gutschein (für mich!) Und Karten für eine Schifffahrt mit Rock'n Roll-Liveband zum Rhein in Flammen und nimmt mich mit! Für mich persönlich natürlich das Highlight eines ausgeflippten Tages zwischen Petticoats, Rock'n Roll und unzähligen Traumwagen, die jeden Besucher in vergangene Zeiten zurückversetzt. Selten habe ich so viel Gelegenheit zum Tanzen, Nostalgieshopping und gleichzeitig Autos und Outfits der 50er/60er Jahre gehabt. Eine schöne, empfehlenswerte Zeitreise.

Die nächsten Rheinbach Classics finden vom 13.-15. Juli 2012 statt. Dieses Mal wird mit einem BAP-Openair-Konzert am Freitag eröffnet. Wieder wird es Oldtimer-Ausstellung, -Rallye, -Korso und -Prämierung geben. Samstags Rock'n Roll Party bis Mitternacht und sonntags Livemusik auf 5 Bühnen gleichzeitig.

Sehen wir uns dort?

UTE HEINZ ÜBER  
VOLKER KIRSCHBAUM (ALIAS  
MR. CHERRYTREE)  
FOTOS: MARTIN LINDEMANN



[www.rheinbach-classics.com](http://www.rheinbach-classics.com)



Samstags findet eine Rock'n Roll Party bis Mitternacht statt, sonntags wird non-Stop-Livemusik von 5 Bühnen abgerockt







## Sängerin Annabelle Prinz + Dancers Künstlerin des Jahres 2011 · Showhighlight für Gala und Event

Wer an einer brillanten, spritzigen Musik-Show für eine Gala oder ein Event sucht, wird an Annabelle Prinz nicht vorbei kommen. Gerade wurden sie und ihr Ballett auf der Goldenen Künstlergala als Künstlerin des Jahres 2011 – Beste Entertainerin – ausgezeichnet. Und dass sie diesen Preis zu Recht verdienen, haben die junge Sängerin und ihr Showballett sofort bravourös angetreten. Vor dem begeisterten Publikum der ausverkauften Stuttgarter Filharmonie präsentierten die Künstler Ausschnitte aus ihrer aktuellen Show und brannten auf der Bühne ein musikalisches Feuerwerk ab, das seinesgleichen suchte. Annabelle Prinz verstand es vom ersten Ton an, das Publikum in ihren Bann zu ziehen und für gute Partystimmung zu sorgen. Unterstützt wurde sie von Mitgliedern ihres Showballetts unter der Leitung des brasilianischen Choreographen Paolo Franco Jorge da Silva.

„Es ist mir sehr wichtig,“ erklärt Annabelle Prinz, „dass meine Performance nicht nur vom Ballett begleitet wird, sondern eine Einheit aus Gesang und Tanz bildet. Deshalb tanze ich die Choreographien selbst mit, was unserem Auftritt ein harmonisches und dynamisches Ganzes verleiht.“ Dieser Meinung war auch das Publikum, das die Akteure mit begeistertem Applaus feierte. Als Krönung dann die Überreichung des Awards „Künstlerin des Jahres 2011“.

„Ich bin den Verantwortlichen sehr dankbar für diese Auszeichnung und möchte gleichzeitig auch meinem Team für die fantastische Zusammenarbeit danken“ sagte die sichtlich gerührte Entertainerin in ihrem Dankwort an Künstlermagazin-Verleger Georg Dull.

Inzwischen hat die agile Sängerin im Studio neue Titel aufgenommen und man darf auf die Veröffentlichung schon sehr gespannt sein.

Mit ihrem Ballett tourt Annabelle Prinz auch 2012 wieder durch die Lande. Als Highlight bei Galas und Events ist das Ensemble gern gesehener Gast und ein Garant für exzellente Musik und eine perfekte Performance.

Durch den modularen Aufbau der Show können die Darbietungen jedem Anlass, jeder Saalgröße und fast jedem Budget angepasst werden.

Highlights in 2012 werden auch sicherlich eine Fernsehdokumentation mit Annabelle Prinz sein, ein weiterer Auftritt mit Popmusik, begleitet von einem großen Sinfonieorchester und die alljährliche Beachshow auf Norderney.

Auch eine Konzerttournee zusammen mit anderen Künstlern, Auftritte in Monte Carlo, Belgien, den Niederlanden und Österreich sind bereits in Planung.

VOLKER KIRSCHBAUM



**Kontakt:**  
Management Annabelle Prinz®  
Knoche Werbung GmbH  
Postfach 11 05 28  
42655 Solingen  
Telefon: +49 (0) 212 33 00 14  
Mobil: +49 (0) 172 20 21 307  
Info@annabelle-prinz.de  
www.annabelle-prinz.de



DETROIT - Der brand neue 2013 Cadillac XTS, das technologisch fortschrittlichste Serienfahrzeug welches die Luxusmarke je angeboten hat, bietet ein auf hohem Niveau weiterentwickeltes Sicherheit- und Fahrerassistenz-System, ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung von eigenständig fahrenden Fahrzeugen.

Das ab Herbst im XTS verfügbare Fahrerassistenzpaket ist das erste System seiner Art bei General Motors, das eine Kombination von Sensoren verwendet. Es ermöglicht die Integration eines breiten Spektrums an Erkennungs- und Positionierungs-Technologien, die Autofahrer auf Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam machen und ihnen helfen, Zusammenstöße zu vermeiden.

Der Einsatz von Radar, Kameras und Ultraschallsensoren ermöglicht erweiterte Sicherheitsfeatures, darunter:

- Automatisches Abbremsen hinten
- Adaptiven Tempomat über das gesamte Geschwindigkeitsspektrum
- Intelligenter Bremsassistent
- Auffahr Kollisionswarnung
- Safety Alert Sitz
- Automatische Kollisionsvorbereitung
- Spurhalte Assistent
- Totwinkel Warnung
- Warnung für kreuzenden Verkehr, hinten
- Adaptive Scheinwerfersteuerung
- Rückfahrkamera mit dynamischen Richtungslinien
- Head Up Display

„Wir glauben, „Sensor-Fusion“ wird es künftigen Sicherheitssystemen ermöglichen, eine größere Anzahl von eingehenden Informationen zu 360° Crash-Risiko-Szenarien zusammen zu führen. Damit können die bereits vorhandenen Fahrerassistenzsysteme stark verbessert werden“, sagt Bakhtiar Litkouhi, GM Forschungs- und Entwicklungslabor Manager für Wahrnehmung und Fahrzeugsteuerungssysteme.

„Ein System, das die Stärken von mehreren Messtechnologien vereint und die daraus resultierenden Informationen sauber verarbeitet, kann dem Fahrer in Gefahrensituationen als Warnungs- und Informations-System dienen um zu helfen, Kollisionen zu vermeiden und Leben zu retten“, sagte Litkouhi. „Sensor Fusion“ ist auch ein Baustein in der Entwicklung von semi-autonomen und vollständig autonomen Fahrzeugen, welche die Fahrspur halten und sich an das sie umgebende Verkehrsaufkommen anpassen. Es ist vorgesehen, dass bis zum Ende des Jahrzehnts mehr ausgeklügelte Technologien verfügbar sein werden, die semi- und vollständig autonomes Fahren ermöglichen. GM's Vorreiterrolle in Hinblick auf „Sensor-Fusion“ stützt sich auf viele Erfahrungen mit „The Boss“, ein vollständig autonomer Chevrolet Tahoe entwickelt von GM, der Carnegie Mellon Universität und vielen weiteren Partnerunternehmen und benannt nach dem GM R&D Gründer Charles F. „Boss“ Kettering. Im Jahr 2007 fuhr „The Boss“ 60 Meilen in weniger als

sechs Stunden durch städtischen Verkehr, überwand belebte Kreuzungen und Stoppschilder, und gewann damit den „Defense Advanced Research Projects Agency“ (DARPA) Wettbewerb. Die „Sensor-Fusion“ Weiterentwicklung wird durch die Arbeit von GM an dem EN-V, drei semiautonomen elektronischen Fahrzeugkonzepten verstärkt, welche zum ersten mal auf der Weltausstellung 2010 in Shanghai gezeigt wurden. Durch die Kombination von GPS mit Fahrzeug-zu-Fahrzeug Kommunikation, Distanz- und Objekterkennungstechnologien, kann EN-V sowohl manuell als auch autonom betrieben werden, wobei letztere Variante automatisch die schnellste Route, basierend auf Echtzeit Verkehrsinformationen, wählt. Unter den Technologien, die GM für zukünftige aktive Sicherheitssysteme weiterentwickeln möchte ist LIDAR, eine Lichterkennungs- und Entfernungsmessungstechnologie, welche die Entfernung zu einem Fahrzeug oder einem Gegenstand durch „anleuchten“, oft mit Pulsen aus einem Laser, messen kann. Obwohl LIDAR kein Ersatz für die Sicht des Fahrer ist, kann es „ein zweites Paar Augen“ sein wenn sich die Sicht wegen schlechtem Wetter oder Dunkelheit schlagartig verschlechtert. In Kombination mit Radar, Kameras und Ultraschallsensoren, hat LIDAR das Potenzial zur Unfallvermeidung beizutragen.

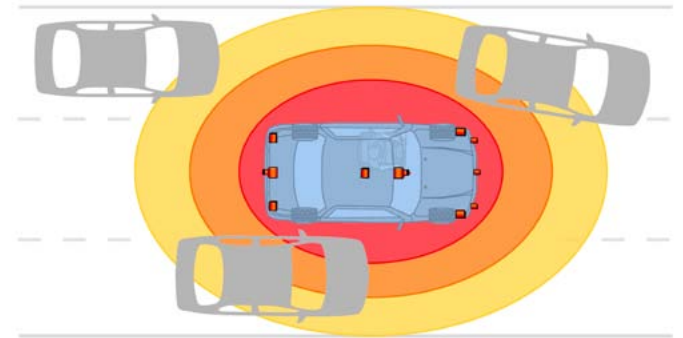
Eine fortgeschrittenere Standortbestimmungs-System, mit genaueren GPS-Daten und digitalen Karten, wird voraussichtlich eine ebenso wichtige Rolle für zukünftige aktive Sicherheitssysteme spielen, weil es hilft die Fahrzeuge im Verhältnis zueinander zu lokalisieren. Trotz der Tatsache das Satellitensignale für den GPS Empfang in Umgebungen mit hohen Gebäuden gestört werden können, wird diese Technologie immer noch als eine Bereicherung angesehen, wenn sie zusammen mit anderen Mess- und Ortungstechnologien eingesetzt wird.

„Kein Sensor alleine liefert alle benötigten Informationen. Deshalb müssen mehrere Sensoren und Positionierungstechnologien nahtlos und synergetisch zusammenarbeiten“, sagte Litkouhi. „Sensor Fusion wird dazu beitragen dass zu gewährleisten.“

CADILLAC

 **SENSOR FUSION HELPS DEVELOPMENT OF ACTIVE SAFETY, DRIVER ASSISTANCE SYSTEMS**

Integrating cameras, radar, laser radar, sensors, GPS and digital mapping is intended to make drivers more aware and help avert crashes.







## Soundlane

Die Bösen kommen, laut Religionsunterricht, in die Hölle und müssen im Fegefeuer braten. Die ganz Bösen müssen VW fahren und den Eurovision Song Contest hören.

Die Guten, auf der anderen Seite, dürfen Cadillac fahren und die Musik genießen, die ich Euch heute vorstellen will. Dabei hat eine der beiden CDs ihre Wurzeln tatsächlich in der musikalischen Hölle. Ob das wohl gut geht?

Wir werden sehen, liebe Kameraden.

### Soundlane 11 – ABBA-Adapter: Nils Landgren – Funky Abba

Es gibt ein paar Dinge, die sind in Deutschland qua Gruppenkonsens unantastbar. Dazu gehören zum Beispiel Volkswagen, Johannes Heesters, Delphine unter Regenbögen oder die Sparkassen. Und natürlich Abba. Wer Abba nicht mag, so lehrt die Deutsche Musikerziehung, der frisst wahrscheinlich auch kleine Mädchen auf. Also habe ich Abba mal für Euch probe gefahren. Fair ist fair. Immerhin: Gemessen an den Wurzeln ihres Erfolgs – dem Eurovision Song Contest – sind Abba erstaunlich erträglich. Außerdem sind sie voll 70er, das müsste also im 76er Fleetwood schon gehen. Leider kam trotz viel Mühe kein ech-

ter Groove auf. Abba für sich alleine, zeitgenössisch wie auch immer sie sein mögen, reißen es leider nicht raus. Nun will ich aber partout kein Mädchenfresser sein. Was her muss, ist folglich ein Abba-Adapter für den Cadillac. Und Gott-sei-Dank es gibt ihn. Produziert von Nils Landgren, Magnum Coltrane Price et al. Die Jungs haben Abba kräftig aufgemöbelt und eine gehörige Portion Groove reingedrückt. Und siehe da: Es geht doch! Mal ehrlich: aus einem VW Golf wird nie ein richtiges Auto, auch dann nicht, wenn man Chromfelgen dran schraubt. Aber Nils & Magnum's Übung im Abba-tuning machen den Abba-Schlurfen genügend Beine. Damit erleidet man auch in einem 75er Series 75 keinen Schiffbruch. Und einige Titel – „Voulez Vous“ und „Gimme Gimme“ – sind sogar zu so reinrasigem Funk ausgewachsen, dass kein Bein mehr auf der Erde bleibt. Kinder, ihr könnt aufatmen! Also hier ist mal wieder ein Album für diejenigen unter Euch, die ein Baujahr von 70 bis 85 fahren.

**Album Titel:** Funky Abba  
**Interpret:** Nils Landgren, Magnum Coltrane Price et al.  
**Stil:** Funk  
**Erschienen:** 2005  
**Label:** ACT  
**Titel:** 12  
**Alternative:** Abba.(Nah, nicht wirklich.)  
**Stilecht:** Baujahre 1970-1985

### Soundlane 12 – Chrome: Trace Adkins – Till The Last Shot's Fired

Amerikanischer geht's kaum noch. Wer von Euch einen Cadillac hauptsächlich deshalb fährt, weil er lieber Amerikaner wäre anstelle von, zum Beispiel, Mecklenburg-Vorpommerer, kommt



an Trace Adkins genauso wenig vorbei wie an Marshmallows und Peanut Butter. Nun gibt es Musik-Kritiker, die Country nicht mögen. Aber wer mag schon Musik-Kritiker. Tatsache ist nämlich, dass Trace Adkins' atemberaubende

Stimme und fesselnde Songs jeden Platz im musikalischen Himmel verdienen. Dieses Album ist also was für Country Liebhaber und Musikliebhaber! Die Texte sind ebenfalls Ohrenschmaus: Erfrischend unverschämt (Mary

For Money), unschuldig sexy (I Left Something Turned On at Home) und leichtfüßig frech (Ladies Love Country Boys). Lediglich der von militärisch heroischem Patriotismus durchtränkte Song „Arlington“ ist sogar für den pro-amerikanischsten Nicht-Amerikaner (wahrscheinlich Burkhard oder ich) etwas viel. Passend zum Cadillac singt Trace aber zum Ausgleich noch von einem Mädels, deren Lieblingsfarbe Chrom ist (Her Favourite Color is Chrome). Wer die vierspurige A6 Richtung Walldorf zur zehnspurigen I-45 nach Houston wandeln will, dem ist das Doppel-Album nur wärmstens zu empfehlen. Baujahr-unabhängig.

**Album Titel:** Till the last shot's fired  
**Interpret:** Trace Adkins  
**Stil:** Country  
**Erschienen:** 2010  
**Label:** Capitol  
**Titel:** 28  
**Alternative:** Keine Vorschläge  
**Stilecht:** Cowboy Stiefel aller Baujahre

**Eigene Vorschläge?**  
 RIGHT ON!  
 EUER GRIEBEL



## Blauzahn im Oldie

Da es mich schon die ganze Zeit gestört hatte, dass immer das Audiokabel aus meinem Handschuhfach ragte, wenn ich in meinem 1964 Fleetwood mit dem originalen AM-Radio Musik hören wollte (Siehe STANDARD 76 vom Mai 2011), habe ich mir einen Bluetooth BBX 200 Empfänger von Bee-Wi gekauft. Damit kann ich jetzt

mit meinem iPhone via Bluetooth Streaming über mein originales Radio kabellos Musik hören und man sieht keinerlei Kabel. Vorteil an diesem Gerät ist auch, dass es nicht nur als Empfänger dienen, sondern auch selbst Musik streamen (senden) kann. CHRISTIAN DOERK

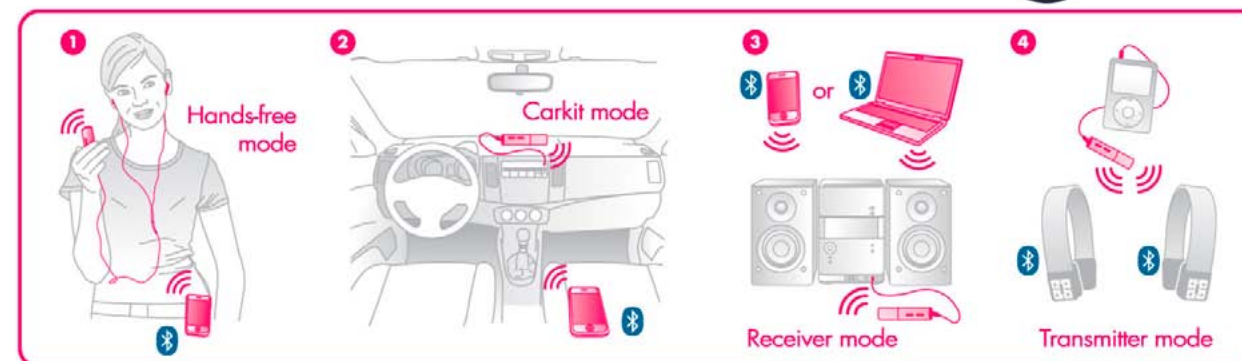






Foto: GM  
**1979 Cadillac Seville Elegante**





Das Jahr 1979 bildet den Höhepunkt in der Geschichte von Cadillac und General Motors. Nie zuvor und danach hat ein einziger Autokonzern den Weltmarkt so fundamental beherrscht wie in diesem Jahr. Dies gilt zunächst für die Verkaufszahlen: 60% Marktanteil in den USA, mit weitem Abstand der größte Autohersteller weltweit und mit Cadillac die Luxusmarke welche in einem Jahr mehr Autos verkaufte als alle ihre Konkurrenten in 5 Jahren. GM hatte einen Zenit erreicht, der Steigerungen nicht mehr denkbar erscheinen ließ.

Der gleiche Befund ergibt sich technisch. Während Europas Autos liebe nette Versuche darstellten, technologisch aufzuholen, befanden sie sich in ganz elementaren Dingen wie dem Komfort oder der Klimatisierung noch in der Steinzeit. Die Autos

von GM - und hier überraschenderweise nicht nur Cadillac, sondern gerade auch die Midsize-Baureihe um Chevrolets Malibu, Buicks Century und natürlich Oldsmobiles Cutlass boten Eigenschaften, die trotz aller heutiger Elektronik in vielen Bereichen von der Konkurrenz des Jahres 2012 (und man muß leider sagen auch GM selbst) nicht erreicht werden. Es waren die ersten wirklich modernen Autos, die wegweisende Technik lieferten und bis heute in ihren Innovationen von Europa kopiert werden.

Grund genug für uns, dieses Traumjahr noch einmal in seinen vielfältigen Facetten an uns vorbeiziehen zu lassen. Wir beleuchten natürlich die 79er Cadillacs. Wir werfen einen Blick auf den Automarkt 1979 und vergleichen dabei auch Cadillac und GM mit der Konkurrenz, was zu manch überraschendem Ergebnis führt. Und wir atmen Technik- und Zeitgeschichte: Was war los im All? Was trugen wir damals? Welche Songs hörten wir und was verwendeten wir zum Abspielen? Welche Ereignisse beherrschten die Nachrichten? Lassen wir uns also dieses Jahr in Erinnerung rufen und zumindest ein kleines Stück weit in die Zukunft schauen. Denn das heurige Bigmeet bietet mit seinem Motto „Funky Seventies“ einen idealen Einstieg um alles was diese Zeit geprägt hat hautnah mitzerleben...



## Cadillac 1979

Das Modellprogramm von Cadillac war relativ übersichtlich. Fleetwood und deVille als Fullsize-Modelle die sich mit Ausnahme des Stylings der B-Säule nur über die Ausstattungen unterschieden und gleiche Technik

fügelkanten, die langgestreckte Motorhaube und die extrem flach geneigte Frontscheibe ließen eine Eleganz schon im Stehen erkennen, die kein einziges Konkurrenzmodell bieten konnte. Es lohnt ein Blick auf die Stoßstangen, die vorne wie hinten durch ihre



boten. Der Seville als exotischer weil kleinster und teuerster Cadillac. Und als dritte Modellreihe der Eldorado.

Dieser war DIE Neuheit des Jahres 1979. Eine halbe Tonne leichter und ein halber Meter kürzer als der Vorgänger verwirklichte auch dieser Eldorado das Downsizing-Prinzip, obwohl er für europäische Maßstäbe immer noch riesig erschien und mit 5,20 Metern Gardemaß einen S-Klasse-Mercedes als compact durchgehen ließ. Er bot technisch einen Leckerbissen, denn der traditionelle Frontantrieb wurde mit einer Einzelradaufhängung und einer body-on-frame-Karosserie kombiniert. Das Resultat bot von allem das Beste und machte den Eldorado zum technisch besten Auto dieser Zeit. Denn er kombinierte aufgrund dieser Eigenschaften ein herausragend sicheres Fahrverhalten mit der totalen Geräuschkämmung die Cadillac-Kunden gewohnt waren und hatte trotz der kompakteren Maße deutlich mehr Kofferraum und Innenraum als sein riesiger Vorgänger. Und das wichtigste für die Kunden: Er fühlte sich wie ein Cadillac an. Der Blick auf die flossig ausgebildeten Kot-

flügelkanten, die langgestreckte Motorhaube und die extrem flach geneigte Frontscheibe ließen eine Eleganz schon im Stehen erkennen, die kein einziges Konkurrenzmodell bieten konnte. Es lohnt ein Blick auf die Stoßstangen, die vorne wie hinten durch ihre samen V8 geliefert. Dieser von Oldsmobile stammende „Rocket“-Motor könnte der Vorläufer des Elektroautos genannt werden. Denn genauso fährt er sich: Endloser kräftiger Schub schon bei einem leisen Streicheln des Gaspedals, nicht die geringste Geräuschkämmung selbst bei Vollast, keinerlei Schaltrübe in der Automatik und das alles bei Verbrauchswerten um die 12 Liter/100 km. Bis heute gibt es nur wenige Motoren die einen vergleichbaren Antriebskomfort bieten.

Doch auch die anderen Motoren erreichten einen Höhepunkt, der die Cadillacs dieser Jahre so herausragend macht. Denn der inzwischen schon etwas betagte Cadillac-Bigblock, der seit 1968 zunächst mit 7,7-Liter und dann legendären 8,2 Litern gebaut wurde erreichte in seiner mit dem Downsizing auf 7 Liter Hubraum nun verkleinerten Form eine Kultiviertheit die bis heute ihresgleichen sucht. Denn wenn wir von leisen und selbst ultraleisen Motoren sprechen, müssen wir doch zugeben daß wir als Fahrer über Vibrationen, das Gaspedal oder zumindest feinste Hintergrundgeräusche auch bei extremst leisen Autos noch merken, welches der minimalen Geräusche und Erschütterungen vom Motor stammt. Doch wer einmal den Siebenliter des 79er Cadillac - vor allem mit der elektronischen Einspritzung - fährt, der registriert beim Gasgeben nur einen Schub, und dieser Schub läßt sich selbst dem Fahrer nicht einmal ansatzweise irgendeiner bemerkbaren Wahrnehmung zuordnen. Der zwei Ton-

**Links: Der 1979 völlig neu gestaltete Eldorado markierte den Beginn eines beispiellosen Verkaufserfolges**

**Links unten: Der Seville war der technisch älteste Cadillac und stammte aus 1976**

**Oben: Fleetwood - Das repräsentativste Auto seiner Zeit**

**Unten: 1979-Special: Die Farbe Atlantis Aqua und innen Antique Dark Aqua war nur in diesem Jahr erhältlich**

den Flossen folgenden Ausläufer ein gestalterisches Kunstwerk darstellen und zeigen, daß hier alles dem Stil und der Eleganz unterworfen war.

Zudem wurde - neben dem Seville - auch der Eldorado mit einem sagenhaft lautlosen, kraftvollen und dabei relativ spar-





nen schwere Fleetwood oder deVille bewegt sich wie von Geisterhand und erzeugt einen Komforteindruck, der endgültig ist. Kein Motorgeräusch, kein Abrollgeräusch und bis zur damaligen 55 mph/80 km/h-Tempobeschränkung auch keine Windgeräusche. Der 1979er Cadillac bietet eine Vollendung des Fahrkomforts, die heute auch ein 450.000 Euro teurer Rolls-Royce nicht zu toppen vermag. Seitdem sind 32 Jahre vergangen. Und bis heute gibt es kein Auto welches dieses Fahrerlebnis reproduzieren kann. Und nur wenige welche dieses Drehzahlniveau bieten, denn was hier bei 1.800 Umdrehungen/min für Dampf an die Kurbelwelle entlassen wird ist unfaßbar. Der Siebenliter bügelt jede Art von Steigungen glatt, und auch hier bleibt er vollkommen lautlos.

Die Alternative zu diesen famosen Achtzylindern in Eldorado und Fleetwood/deVille hatte zwar auch 8 Zylinder, klang aber auf den ersten Blick laut und rustikal. Sie war der Hit des Jahres, denn aufgrund kommender Gesetze zur Verbrauchssenkung wurde Sparen Pflicht. So hielt auch in alle Cadillac auf Wunsch der erste Personenwagen-V8-Diesel von Oldsmobile Einzug: 5,7 Liter, die sich beim Kaltstart laut nagelnd hörbar entfalten und beim kräftigen Beschleunigen den nachfolgenden Verkehr in eine veritable Rußwolke einhüllten. 3.500 Dollar Aufpreis auf den ohnehin schon teureren Listenpreis (!) zahlten Cadillac-

Kunden, nur um dieses Triebwerk ihr Eigen nennen zu können. Und wer die Geduld hatte auf den Warmlauf dieses Diesels zu warten der konnte ebenfalls Unglaubliches erleben. Denn der Diesel wurde so leise wie ein Benzin-V8, so leise daß er bis heute wo es wirklich extrem kultivierte Dieselmotoren gibt der leiseste jemals gemessene Diesel zwischen 50 und 80 km/h ist. Dies liegt natürlich auch am Auto, denn mit der Dämmung eines Cadillac fallen die Straßengeräusche weg, die bei heutigen Autos hörbarer sind weil sich eine selbsttragende Karosserie niemals so leise konstruieren läßt. Doch dieser alte Diesel bietet sowohl von der Durchzugskraft als auch der Geräuschentwicklung her ein Optimum. Weniger erfreulich war allerdings die Tatsache daß es um seine Langlebigkeit nicht so gut bestellt war, denn mehr als 80.000 km waren beim 79er Diesel in der ersten Version nicht drin. Trotzdem ist es nicht dieses Haltbarkeitsproblem, welches GM dann mit einer überarbeiteten Version 1980 in den Griff bekam welches den Diesel zum Auslaufmodell machte. Denn der Diesel verfehlte das eigentliche Ziel seiner Existenz, nämlich richtig sparsam zu sein. Sein Verbrauch mit zwischen 9 und 14 Litern



**Der von Oldsmobile zugelieferte Diesel-V8 war in allen Cadillacs lieferbar und glänzte mit Benzin-V8-Komfort**

(bei Vollgas, was für die damalige Zeit richtig sportliches Tempo bedeutete) liegt nicht wesentlich über der Spanne von etwa 11 bis 15 Litern des hubraumgleichen Benzin-Achtzylinders aus dem Eldorado, und das machte den mit dem Diesel verbundenen höheren Konstruktionsaufwand überflüssig.

Cadillac bot 1979 das einzige Luxusauto, welches sich um alles von der Sitzeinstellung über Licht, Klimatisierung bis hin zum Lösen der Parkbremse selbst kümmerte und für das Verbleibende ebenfalls umfassend elektrische Heinzelmännchen beschäftigte so daß der Fahrer sich voll auf die mit Eight-Track-Vierspurtonband phantastisch raumfüllend klingende Akustik des Soundsystems und das Betrachten der

**Der Buick Riviera lief vom gleichen Band in Linden, New Jersey wie der Eldorado und bot sowohl technisch mit einem 3,8-Liter-Turbo-V6 als auch stilistisch mit seiner schwülstig-geschwungenen Linienführung eine Alternative.**



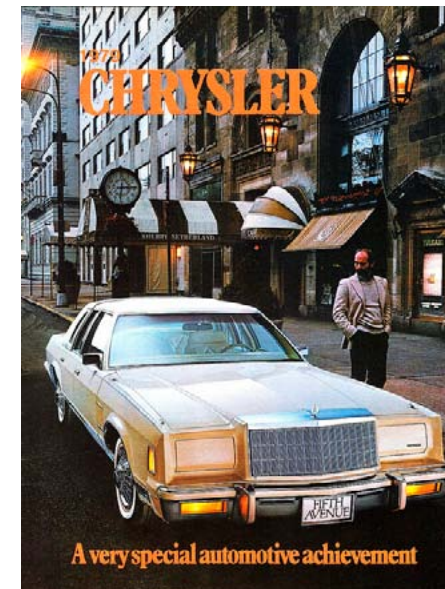
Motorhaube und des Kühlersterns konzentrieren konnte. Andere boten vielleicht einzelne Highlights wie etwa Jaguar mit dem ebenfalls sehr leisen Zwölfzylinder, aber es gab kein Fahrzeug das einem 79er Cadillac auch nur näherungsweise das Wasser reichen konnte.

## Der US-Markt

Echte Konkurrenz hatte Cadillac eigentlich nur aus dem eigenen Haus. Denn Lincoln bot zwar stilistisch herrlichen Barock, lief aber technisch hinterher, und Chrysler hatte seit den Tagen der Drucktastenautomatik aus den 60er Jahren zwar US-Styling (siehe links) aber keine wirkliche Substanz mehr. Die US-Regierung sah sich gezwungen, 1,5 Millionen Dollar an Krediten zur Verfügung zu stellen, so daß mit knappen Kassen die an sich traditionellen US-Geschmack repräsentierenden New Yorker und das Sondermodell Fifth Avenue nicht auf einen halbwegs dem Cadillac-Niveau entsprechenden technischen Stand gebracht werden konnten.

So erwuchs GM mit seinen 60% Marktanteil die Konkurrenz primär aus dem eigenen Haus, denn auch den Kunden war klar, daß sie für weniger als die Hälfte des Preises eines Fleetwood mit einer Chevrolet Caprice oder einem Oldsmobile Delta 88 ein komfortmäßig nur wenig schlechteres Auto erwerben konnten, und auch der Eldorado hatte unter seinen Zwillingenbrüdern Olds Toronado und Buick Riviera zu leiden welche den Kunden einige Tausend Dollar sparten ohne den geringsten Prestigeverlust in Kauf nehmen zu müssen. Es ist bezeichnend daß in den Cadillac-Schulungsbroschüren für die damaligen Verkäufer in den Showrooms die Abgrenzung zu anderen GM-Produkten weitaus mehr Raum einnahm als die Beschäftigung mit Produkten anderer Hersteller...

Was GM auch baute - es verkaufte sich wie geschnittenes Brot, und gerade die 5 Meter-Mittelklasse um Chevrolet Malibu und Oldsmobile Cutlass erreichte eine massenhafte Verbreitung weil sie in einer noch etwas kompakteren Karosserie ebenfalls nahezu



Cadillac-Komfort anbot.

Freilich wiesen auch Zeichen darauf hin, daß das Downsizing der Fullsize-Autos von 1977 und des Eldorado 1979 bei Cadillac nicht das letzte sein würde. GM stellte nämlich die sogenannten X-Modelle (Chevrolet Citation, Buick Skylark, Oldsmobile Omega, Pontiac Phoenix) vor, welche auf einer kompakten Frontantriebs-Plattform mit 4,60 Meter Außenlänge eine für amerikanische Verhältnisse unvorstellbare Winzigkeit erreichten und mit Frontantrieb versehen waren. Sie behielten aber ihren Reiz, da sie innen und außen amerikanisch-verchromtes Styling beibehielten und damit auch Anklang fanden.

## Der Rest der Welt

Außerhalb der USA befand en sich automobilistisch gesehen Entwicklungsländer, auch wenn vor allem Deutschland das nicht wahrhaben wollte. Denn Luxusautos wie die S-Klasse oder der gerade erst neu erschienene BMW-Siebener hatten keine vernünftige und drehzahlunabhängige Klimatisierung, keine ruckfreien Automatikgetriebe, keine Lichtautomatik, meist keinen hydraulischen Ventilspielausgleich, keine elektrische Kofferraumöffnung und

-schließung, verbrauchten deutlich mehr und wiesen Innengeräuschwerte auf die beim Doppelten eines Cadillac lagen. Wer halbwegs vergleichbaren Komfort wollte, konnte nur zu Jaguar oder Rolls-Royce gehen, fand aber unter deren Karosserie mit der GM-Dreigangautomatik das vor was es bei GM für wesentlich weniger Geld gab.

Japan bot ebenfalls keine Alternative, da zwar Autos wie der Toyota Crown oder der Mazda Cosmo sich am US-Styling orientierten, aber technisch noch erheblich aufholen mußten. Auch hier bestand daher keine vernünftige Alternative zu einem Fahrzeug von GM.

Selbstverständlich gab es Fahrzeuge, die optisch reizvoll erschienen wie natürlich den Citroën CX, den Lancia Gamma oder den Maserati Quattroporte (Royale). Sie alle boten aber nicht die Summe an Komfort und Luxus, den GM selbst seinen billigsten Chevrolets mit in die Wiege legte.

Wenn wir also ein Resummée ziehen wollen fällt dies ganz einfach aus: 1979



**Der schönste italienische Wagen aller Zeiten? 1979 erschien der Maserati Quattroporte, mit 5 Metern Länge und 4,9-Liter-V8 eine der wenigen echten Alternativen zu Cadillac**

war die Welt noch in Ordnung. Wo GM war, war oben. Und wo Cadillac war, war ganz oben. Das Schöne daran: Heute einen Cadillac des Jahres 1979 zu fahren bedeutet immer noch, im luxuriösesten Auto aller Zeiten zu sitzen. Seien wir uns also dieser Gnade bewußt!

BURKHARD BRIESSMANN





## Wer Hat Denn Da Die Nase Vorn?

**Zwei Full-Size Coupes auf Bewährungsprobe im Land der Brez'n**

**Vergleichstest: 76er Cadillac Coupe DeVille gegen 79er Lincoln Continental Mark V**

Nein. In echt waren sie natürlich nie Konkurrenten. Denn erstens konkurrierte die Continental Mark Serie wohl eher mit den Eldorado Coupes, und zweitens kam der Mark V raus (1977-1979), als der zum Vergleichstest angetretene DeVille gerade ging (1974-1976). Konkuriert hätten sie allenfalls dann, wenn die Kaufentscheidung zum Coupe DeVille auf das Modelljahr '76 verschoben worden wäre, und ob des neuen Mark V dann das Modell erneut zur Debatte stand. Aber meine Sammlung umfasste eben nun mal nur die beiden, und da meine Sammlung damit komplett ist, wird es auch keine anderen Vergleichsobjekte geben. Trotzdem, oder gerade deswegen, ist mithin die Frage

erlaubt, was der eine hat, das dem anderen fehlt, und warum sie zusammen die perfekte Flotte ergeben.

Außerdem ist der direkte Vergleich erlaubt. Denn es handelt sich um Oldtimer, und dabei spielt das genaue Baujahr weniger eine Rolle als die gemeinsame Epoche und der gemeinsame Stil. Diese beiden Dinosaurier kommen aus der gleichen Epoche, nämlich den 70ern. Also quasi der Kreidezeit des Automobilbaus. Und sie sind vom selben Schlag, einem, den es heute nicht mehr gibt und in Europa auch nie gegeben hat: Der Full-Size Coupes. Für den Liebhaber der extragroßen Zweitürer mag sich also durchaus die Frage stellen, welcher Wagen in der Sammlung noch fehlt, und ggf. im Alltag den größeren Gebrauchswert mitbringt.

Wegen der eindeutigen Befangenheit des Autors ist aber auch klar, daß am Ende beide Autos fünf von fünf Sternen kriegen,

so daß jeder Leser selbst aufgefordert ist, zu beurteilen, welches dieser Fahrzeuge eher seinem Geschmack entspricht.

### Fahrkomfort

Natürlich beginnen wir mit Fahrkomfort, denn das ist ja der Grund, einen Lincoln oder Cadillac zu fahren. Steigt man von einem BMW Z3 Coupe in den DeVille oder den Continental um, ist der Unterschied zwischen den beiden Konkurrenten etwa so groß, wie der Unterschied zwischen North Beverly Drive und Wilshire Boulevard von einer Düsseldorfer Souterrain-Wohnung aus gesehen. Überirdisch sind eben beide. Sieht man aber genau hin, stellt man fest, daß es zwischen überirdisch und überirdisch doch Unterschiede gibt. Denn hier gewinnt eindeutig der DeVille. Er liegt besser in der Hand, rollt leiser ab, und hat weniger Windgeräusche. Letztere sind beim DeVille auch deshalb niedriger, weil er weniger Messerkanten mitbringt, die beim Conti-



mental zwar das außergewöhnliche Design ausmachen, aber reichlich Wirbelschleppen in die Luftströmung schneiden. Darüber hinaus gerät im Continental der Horizont stärker in Schiefelage, wenn man während der Fahrt am Lenkrad dreht.

Zu guter Letzt ist die Maschine im DeVille besser eingepackt, und hält sich folglich während der Beschleunigungsphasen mit den Geräuschen etwas mehr zurück. Dennoch: Wie auf Wolken fahren beide.

rechts zieht, und gleich doppelstöckig kommt. Er hat einen quer eingebauten Bandtacho, der gut ablesbar ist, und sich direkt über der Lenksäule befindet. Die übrigen Anzeigen und Bedienelemente sind in das schmale Band des Armaturenbretts integriert, und finden daher nicht immer genügend Platz, um alle Beschriftungen ausreichend lesbar unterzubringen. Dafür kommt das Spaghetti-Lenkrad mit angedeuteten Holzeinsätzen im Lenkrad-Kranz, die das 3-Speichen-Design noch eleganter und graziler wirken lassen. Der Lincoln hingegen präsentiert

Daneben – genau so groß wie der Tacho – befindet sich eine richtige Uhr – ebenfalls im Cartier Design und sogar mit Wochentag- und Datumsanzeige. Neben der normalen Tankuhr bot Lincoln seinen Kunden erstmals 1979 die Option, per Knopfdruck abzurufen, wie weit der Treibstoff noch reicht. Bei aller Liebe zum außergewöhnlichen Design trübt aber die Lesbarkeit des Tachos die Freude etwas. Die Holzeinsätze sind beim Lincoln in den beiden Lenkradspeichen, und der Kranz ist glatt. Nicht ganz so schön wie im Cadillac, zumal die Holzeinsätze aus



### Innenraum

Der Cadillac bringt ein Armaturenbrett mit, welches sich wie ein Band von links nach

dem Fahrer eine Instrumententafel, an der man sich wohl nur schwer satt sehen kann. Der Tacho kommt als rechteckiges Cartier-Uhrchen ganz in Silber mit gemustertem Hintergrund und nachts grün leuchtenden Ziffern.

billigerem Plastik sind, und daher leicht abnutzen. Immerhin: Im Continental ist die Steuerung des Cruise Control bereits in den Lenkradspeichen integriert, während bei GM noch bis in die späten Neunziger der fummelige Knopf am Blinkerhebel zum Einsatz kam.

Trotzdem: Eine gehörige Portion Cha-







rakter prägt beide, und alleine die Tatsache, daß sich die Instrumententafeln so sehr unterscheiden, ist an sich schon ein Plus. Denn wer sich heute in einen Neuwagen setzt, muß schon auf dem Lenkrad nachlesen oder im Bordcomputer rumfummeln, um bestimmen zu können, ob er einen Nötig 2.0 oder einen Dringend 1.8 fährt.

Punkten kann der Cadillac wieder bei den Sitzen, die bequemer sind und mehr Halt im Rücken geben. Richtig lästig ist im Lincoln, daß die Gurt-Rückführung neben dem Fahrersitz so positioniert ist, daß die Schnalle über das Sitzpolster hinausragt. Wer sich also seitlich in den Lincoln setzt, bekommt die Schnalle in den Oberschenkel gedrückt, und das tut richtig weh. Irgendwie wurde bei der Entwicklung da wohl was übersehen.

Sensationell hingegen sind im Continental die optionalen Dreiecksfenster vorne. Die sorgen für so gute Durchlüftung, daß sie von allen anderen Autoherstellern spätestens Anfang der 70er glatt abgeschafft wurden. So wird die Seitenscheibe beim Mark V in zwei Teilen abgesenkt: Erst das Dreiecksfenster, dann das eigentliche Fenster. Im Fond gewinnt dafür wieder der DeVille, weil Fondpassagiere erheblich mehr Beinfreiheit haben und ausserdem mehr Aussicht nach draußen genießen dürfen.

Der Stil der Einrichtung ist freilich Geschmackssache, und daher ist es meine ganz persönliche Meinung, wenn ich sage, daß mir das Design im Innenraum des Cadillacs besser gefällt, weil es konsistenter wirkt und die von mir so geliebte Verbindung von dunklem Holz und poliertem Chrom üppiger einsetzt. Dafür gibt es im Fond des Continental ovale Opera Windows mit integrierter Beleuchtung und ein Türschloss mit einem Leuchtkranz, der erst in den 2000ern bei Apple MacBooks als Stilelement in Laptopnetzteilen zurückkehrte.

Beide Autos sind so angenehm gestaltet und so leise zu fahren, daß sie den Vergleich mit einer Sänfte zulassen. Denn beide Autos bieten eine Wohlfühl-Atmosphäre, gegen die der Innenraum eines braven deutschen Mittelklasseprotzes so sexy wirkt wie ein nasser Neopren-Anzug.



## Außenansichten

Bestechen tun sie im Straßenbild beide. Aber ausstechen wird der Continental. Der 76er DeVille ist ein perfektes Familien-Auto, welches auch für den deutschen Alltag des 21. Jahrhunderts bestens geeignet ist.

Der 79er Continental Mark V hingegen ist das perfekte Auto für einen Porno-Produzenten. Es ist am besten dazu geeignet, zu Garden-Parties in San Fernando Valley zu fahren. Und das ist durchaus im positiven Sinne gemeint: Das Design des Continental ist mutiger, innovativer und hätte an sich einen Design-Preis verdient. Es gibt Concept Cars, die weniger radikal anders aussehen!

Die Blinker verfügen über vorangestellte Segel mit Lincoln-Zeichen, welche bei eingeschalteter Beleuchtung selbst zu leuchten scheinen, und das Logo auch an eine nahe Wand projizieren. Die Hauptscheinwerfer werden durch pneumatisch bewegte Türchen geschützt, und die vordere Stoßstange ist lange genug, dass sie zusammen mit den vorstehenden Messerkanten und dem Kühler zwei verchromte Armlehnsessel bilden

kann. Seitlich bietet der Continental Mark V Ventilations-Öffnungen im Haifisch-Kiemen-Design, und der Kofferraum wölbt sich mittig in ein angedeutetes Continental Kit, um den Namen des Fahrzeugs auch in seiner Formensprache wiederzuspiegeln. Ein derartig durchdachtes und konsequent durchgeführtes Design-Konzept lässt sich heute nicht mehr finden. Bei einem STS wäre das wohl auch schwieriger. Ein weiteres Stil-Merkmal des Continental ist die zeitgleiche Vereinigung gleich beider Gipfelpunkte des 70er-Jahre Design Credos: „Longer-Lower-Wider“ und „Long-Hood-Short-Deck.“ Beide brauchen viel Platz, beide zusammen brauchen noch mehr Platz, aber wer von Verschwendung zu nuscheln versucht, ist Kunstbanause. Der Continental ist zweifellos ein *Objet d'Art*. Verglichen mit dieser Stahlskulptur wirkt selbst der elegante Coupe DeVille zurückhaltend. Wie ein perfektes Familienauto eben.

Wie jedes *Objet d'Art* ist aber beim Continental die Funktion der Perfektion des Designs untergeordnet, weshalb es heute auch wesentlich mehr Con-

tinentials mit geringen Laufleistungen gibt, als Coupe DeVilles. In meinem waren die Rücksitzgurte noch originalverpackt.

## Fahrleistungen

Wer es nicht für möglich hält, sich in einem 76er Cadillac wie in einem Porsche 911 zu fühlen, muss einfach von einem 79er Continental Mark V umsteigen. Keines der beiden sind Raser-Autos, aber verglichen mit der geruhsamen Beschleunigung des Conti ist der Coupe DeVille „the Cadillac that zigs!“ Wer am Lenkrad des Conti dreht, bringt zunächst den Horizont in Schiefelage, und schlorchert dann allmählich um den Wendekreis eines Sattelschleppers herum. Design hat halt seinen Preis – die Räder haben nicht so viel Platz zum Eindrehen. Münchens Parkhäuser sind nur für den BMW Z3 enger – der hat nämlich noch einen größeren Wendekreis (übrigens aus dem gleichen Grund).

Beide Schlitten ziehen ihre 15 Liter auf Hundert, der Cadillac mal 16, der Conti auch mal 14. Das ist peinlich für den Conti, denn die 8.2 Liter Cadillac-







Hubraum ziehen deutlich kraftvoller durch. Leider hat der Conti auch nur einen 60 Liter Tank, weshalb das Tankstellennetz außerhalb von San Fernando Valley recht dünn ausfällt. Aber auch hier gewinnt im Conti das Design: Unter dem kurzen Kofferraum ist halt auch nicht für einen besonders großen Tank Platz. In San Fernando Valley dürfte das aber kaum eine Rolle gespielt haben.

### Fahrbild

Wer ein Objet d'Art mit über zweieinhalb Tonnen Abtropfgewicht die Autobahn hinunterschweben sieht, hat Eleganz in reinsten Form erlebt. Das kann der Cadillac auch. Aber wenn der Lincoln vorbei schleicht, bleibt dem Coupe DeVille leider nur der zweite Platz. Mehr gibt es zu diesem Punkt nicht zu sagen.

### Fazit

Beide sind Gewinner des Herzens. Beide verkörpern, in meiner Sprache, das letzte Wort des Automobildesigns. Bis heute können sich allenfalls exotische Jaguars mit der Eleganz dieser beiden ungleichen Gleichen messen. Im Alltag gewinnt der Coupe DeVille wegen des riesigen Kofferraums, der höheren Reichweite und der geschmackvollen Innenausstattung. Den Designpreis gewinnt der Continental, zusammen mit Auszeichnungen für figurative und abstrakte Kunst in Skulptur-Union.

EUER HANNES



## 1979 Lincoln Continental Mark V Und das goldene Zeitalter des Porno Films

**Was hatten betuchte Damen aus konservativen Haushalten auf ihrem Weg zum Frisör, J.R.Ewing (gespielt von Larry Hagman) und Porno Produzenten gemeinsam?**

**Richtig! Einen Lincoln Continental Mark V.**

**Ihn zu verkaufen, war sicherlich einer der unverzeihlicheren Fehler in meinem Leben.**

Lincolns und Cadillacs teilen sich einen gemeinsamen Keim: beide Marken wurden von Henry Leland gegründet. Der Erzählung nach, weil er mit der Qualität der Cadillacs unter GM Konzernführung nicht recht glücklich werden wollte. So fing Lincoln dort an, wo Cadillac aufhörte. Folgerichtig tat das auch der Continental Mark V: Der kam auf den Markt, als Cadillac gerade die Ölkrise bei sich einführte und

alle Modelle eine Protzstufe zurück trimmte. Lincoln hingegen ließ 1977 noch mal so richtig raus hängen, wer die Ansage macht. Langfristig hat Cadillac die besseren Autos gebaut, weil sie als Auto besser taugen. Dafür war Lincoln unverschämter, und auch das gehört honoriert.

Man sieht dem Mark V an, dass er zu einer Zeit raus kam, die als goldenes Zeitalter des Pornofilms in die Geschichte des Zelluloid einging. 1978, im mittleren Jahr der 3-jährigen Mark-V Geschichte, kam „Debbie Does Dallas“ in die Erwachsenenkinos, sorgte für einen Aufschrei der Empörung und schrieb Filmgeschichte. Einer der bedeutendsten und bekanntesten Porno-Filme aller Zeiten und bis heute der vorläufige Gipfel dieses Genres. Dank Antibiotika und Pille war der regelmäßige Partnerwechsel finanziell

ungefährlich und führte im Kielwasser der 68er zu einer Freizügigkeit, wie sie seit der Antike nicht mehr gesellschaftlich tragbar war. Gleichzeitig gab es aber noch kaum Videorecorder, kaum private Kameras und kein Internet. Brauchbare Auflösungen konnten nur mit großen Linsendurchmessern auf Zelluloid belichtet werden. Das Ergebnis dieser Konstellation waren abendfüllende Porno-Streifen mit ausführlicher Handlung und ausgebildeten Darstellern, deren Budget an Mainstream-Produktionen heranreichte. Porno-Produzenten wurden zu wohlhabenden Geschäftsleuten und konnten sich Lincoln Mark Vs leisten.

Die Formen des Continental sprechen eine ähnliche Sprache. Sie führten zu Empörung und schrieben gleichzeitig Kulturgeschichte. Ob man das nun mag oder nicht. Sein Design ist legal und trotzdem wunderbar unverschämt. Er





ist außerdem offenherzig frivol und verkörpert das diametrale Gegenteil von Zurückhaltung. Dieses Urteil geht auch aus den Kommentaren der Fußgänger hervor, die sich kopfschüttelnd über diese Monstrosität amerikanischer Verderbtheit empören. Man muss also einen Hauch verrückt sein, um sich in der deutschen Gesellschaft mit einem Mark V blicken zu lassen, denn die Kommentare fallen genauso aus, als würde man öffentlich „Debbie Does Dallas“ vorführen. Mit der Ausnahme, dass keiner die Polizei holen darf, denn der Lincoln ist jugendfrei.

Das ganze ist als Tugend zu werten: Vor lauter Ehrfurcht vor dem Sozialneid lässt sich heute kaum ein Auto vom andern unterscheiden, wegen des in Deutschland so wichtigen Überholprestige ducken sich alle PanzerSpäh-Wagen gleichsam muffelig in den Fahrtwind. Bei Audi gibt es inzwischen eine ganze

Lackpalette an Grau-Tönen. Eher gehörte es sich, diese Konservendosen für Bescheidenheits-Prahler zum Gegenstand aller Empörung zu machen – wegen Verstoßes gegen den guten Geschmack, Missachtung des Optimismus und Abwertung alles Lebenswerten.

Zugegeben, der Lincoln übertreibt. Der Wagen geht als 3+3 Sitzer durch. Obwohl die hintere Sitzbank drei Gurte hat, dient das Gesamt-Ensemble Rückbank beim Mark V hauptsächlich als Rechtfertigung für die ovalen Opera Windows. Erwachsene müssen schon den Kopf einziehen, um in dem fünf Meter neunzig langen Kleinwagen den Fond zu bevölkern.

Aber wer schön sein will, muss eben lei-

den. Und ein anderes Auslegungskriterium dürfte es für die Rücksitzbank wohl kaum gegeben haben: Weder ältere Damen noch Porno-Produzenten hätten wohl jemals den Bedarf gehabt, jemanden auf die Rückbank zu setzen. Im Kofferraum ist auch nicht viel mehr Luft – da hat sogar ein Mercedes E-Klasse mehr zu bieten. Peinlich bei der Außenlänge, aber zwangsläufige Konsequenz der ultimativen Long-Hood-Short-Deck Ästhetik. Raketen-teile müssen halt auf der Rücksitzbank transportiert werden. Beim Abbiegen und der Bremswegberechnung sollte allerdings die Lichtlaufzeit über die Motorhaube nicht vernachlässigt werden.

Damit hat Lincoln die Frechheit besessen, der Menschheit ein Fahrzeug auf die Straße zu stellen, welches andere Hersteller nicht mal als Concept-Car wagen würden. Und das muss im gegenwärtigen Straßenbild noch viel mehr geschätzt werden, als in den Design-verwöhnten Vorgängerjahren. Während moderne Fahrzeuge nur noch in Proll-Editionen von Lorinser oder AMG zu haben sind, gab es 1979 nicht weniger als 4 „Designer Editions“. Da durften

Wie der Mark V ist inzwischen auch der klassische Porno-Film völlig von der Bildfläche verschwunden. Pornos müssen, wie DVD-Player, Freizeitjacken und Babynahrung, vor allem billig sein. Daher werden sie, wie DVD-



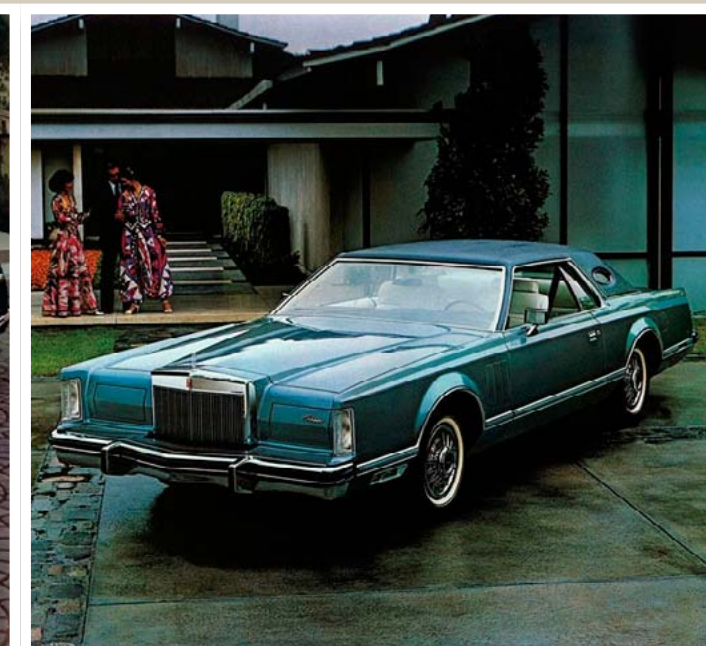
Blass, Cartier, Emilio Pucci und Givenchy dem Continental jeweils ihren Stil aufprägten. Diese Designer-Editionen holten den Continental kulturell aus dem San Fernando Valley hinauf nach Beverly Hills.



Player, Freizeitjacken und Babynahrung, auch in Billiglohnländern hergestellt – mit Solid-State-Webcams und ungelerten Gören. Dafür sind sie online verfügbar. Das passt zwar zum silbergauen-VW Fahrer, der sich per Google billige Fornt-Spoiler und Ersatzbefriedigungen zusammensucht, macht aber niemanden mehr reich, der verrückt genug wäre, so etwas wie einen Mark V zu kaufen.

Wer sich indes nicht beirren lässt und trotzdem die Frechheit besitzt, einen Lincoln Continental Mark V auf die Straße zu lassen, hat damit wohl die effizienteste Methode entdeckt, völlig legal die größt-mögliche jugendfreie Empörung auszulösen. Auch das trägt zum Spaß bei, mit diesem Auto für ungenierte Optimisten im Land der Brez'n unterwegs zu sein.

HERZLICHST,  
EUER HANNES





...und sonst noch

## 1979 in Naturwissenschaft und Technik

### Zeitzeichen

Das Ende der 70er wird bestimmt von U.S. Präsident Jimmy Carter und der Rückkehr Ayatollah Khomeinis. 1979 wird Margaret Thatcher zur ersten Premierministerin Englands gewählt und im Irak kommt Saddam Hussein an die Macht. Disco und Pornofilme erleben ihren Höhepunkt, während Autos ölkrisenbedingt abspecken müssen. Dafür erlebt Michael Jackson, in den 60ern und 70ern Kinder-Star der Jackson 5, seinen großen Durchbruch mit dem Album „Off The Wall“ und wird endgültig zum Super Star.

Die Amerikaner haben den Mond gewonnen und Vietnam verloren, und so findet unter Carter eine strategische Neuausrichtung sowohl auf wissenschaftlich-kultureller als auch auf militärischer Ebene statt. SALT II wird unterschrieben und das erste Space Shuttle Raumschiff an die NASA ausgeliefert.

Ein unerwarteter Ableger der Raumfahrt schleicht sich in Privatwohnungen und Büros ein: Der „Personal Computer“. Wer Ende der 70er einen hatte, musste den für die damals

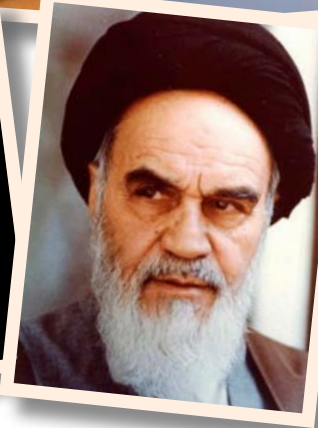
unglaubliche Summe von mehreren tausend Mark angeschafften Rechner allerdings noch gänzlich selbst programmieren. Abhilfe schaffen die ersten Firmen, die kommerzielle Computerprogramme zu vermarkten beginnen. Das erste Tabellenkalkulationsprogramm, VisiCalc, kommt 1979 auf den Markt und sorgt für eine Revolution, welche später zu Lotus 123 und Microsoft Excel führt.

Mitte der 1960er hatte der Apollo Guidance Computer, der Urahn der integrierten Schaltkreisrechner und Grundstein moderner Rechnerarchitektur, eine Entwicklung angestoßen, die bis heute anhält: Die Verdopplung der Anzahl der auf einem Microchip integrierten Transistoren innerhalb einer 2-Jahres-Frist und die Verdopplung der Rechenleistung etwa alle 18 Monate. Während der Apollo Computer gerade mal 6 Transistoren auf einem Chip hatte, gibt es Ende der 1970er bereits Mikroprozessoren der zweiten Generation mit einigen Zehntausend Transistoren pro Chip. Wer einen 79er

Seville fährt, hat auch derartige Logik-Schaltkreise drin. (Zum Vergleich: 2012 haben moderne PCs oftmals mehrere Prozessoren mit jeweils einigen Milliarden Transistoren auf einem Chip).

1979 befindet sich auch inmitten des kulturellen Umschwungs vom Raketen-Zeitalter auf das Computer-Zeitalter. Futuristische Phantasien, seit je her Design-Credo des Automobilbaus, dokumentieren dies, indem sie noch die Raumfahrt-Romantik von „2001 – A Space Odyssey“ aufgreifen, aber bereits digital verliebte Instrumententafeln vorsehen. Ein anschauliches Beispiel für das Morgen von Gestern ist das Volvo Tundra Concept Car von Bertone. Dabei wird man zugeben müssen: Der Tundra sieht sauberer und besser aus, als das schwülstige Beulen-Barock moderner Entwürfe.

In der Antarktis indes fordert die Freude über die neue Computer-Technologie ihre ersten zivilen Opfer.



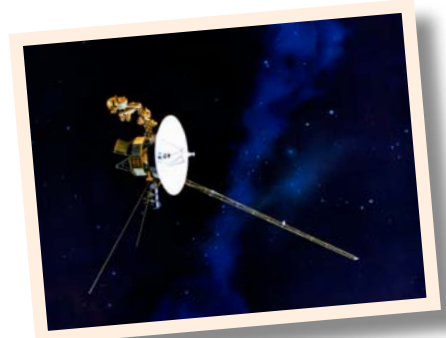
## Ausgewähltes aus Naturwissenschaft und Technik

### Im Februar

Eine **totale Sonnenfinsternis** lässt sich am 25. Februar über dem Norden der USA und Canada beobachten.

### Im März

Anfang März werden die Ringe des Jupiter entdeckt und aktiver Vulkanismus auf dem Jupitermond Io beobachtet, als die Raumsonde **Voyager I** den Planeten etwa anderthalb Jahre nach ihrem Start passiert. Jupiter ist etwa fünfmal weiter von der Sonne entfernt als die Erde. Inzwischen, Ende März 2012, hat Voyager 1 den äußersten Planeten längst hinter sich gelassen und ist bereits 120 mal weiter von der Sonne entfernt, als die Erde. Es ist das am weitesten von der Erde entfernte Objekt, das je von Menschen gebaut wurde. Ein Radio-Signal



braucht derzeit über 16 Stunden, um die Raumsonde zu erreichen. Zur Erforschung des interstellaren Raums wird die Raumsonde voraussichtlich bis 2020 weiter betrieben.

Ebenfalls Anfang März führt Phi-

lips die **erste Audio-CD** vor, ermöglicht durch die hohe Integrationsdichte digitaler Schaltungen und die Verfügbarkeit schneller ADCs und DACs (Analog to Digital Converter und Digital to Analog Converter). 1982 bringen Philips und Sony gemeinsam die ersten CD-Player auf den Markt. Die erste CD (eine Aufnahme Herbert von Karajans) wird Anfang der 1980er in der Nähe von Hannover in Deutschland hergestellt. Die Entwicklung ist auch deshalb bedeutend, weil damit digitale integrierte Schaltkreise auch in die Konsum-Elektronik endgültig Einzug halten. Konnte die Finanzierung der Mikrochip-Entwicklung nur durch den Blanko-Scheck von Kennedy Mondlandungs-Plänen angeschoben werden, bestimmt nun endgültig der Massenmarkt die Zukunft der Computertechnik.

**Wirtschaftszahlen aus den USA, 1979:**  
 Ein neues Haus: \$ 71,800.00  
 Ein neuer Fleetwood Brougham: \$ 13,446.00  
 Durchschnittliches Jahreseinkommen: \$ 16,461.00  
 Benzin pro Gallone: \$ 0.86  
 Zwölf Eier: \$ 0.85  
 Milch pro Gallone: \$ 1.62  
 Wechselkurs des USD zur DM: 1.82 DM (am ersten Handelstag des Jahres)

Am 14. März wird in China ein Linienflugzeug vom Typ **Hawker-Siddeley Tri-**

**dent gestohlen**. Der Dieb stürzt damit in der Nähe von Peking in ein Fabrik-Gebäude. Unzählige Arbeiter sterben.



Am 28. März wird das erste Raumschiff des Space Shuttle Programms von Boeing und Rockwell an die NASA ausgeliefert. Es erhält den Namen **Columbia**, und wird knapp zwei Jahre später, im April 1981, zum ersten Mal fliegen. Im Februar 2003 wird die Columbia wegen eines Schadens am Hitzeschild beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre zerstört werden.

### Im April

Die National Academy of Sciences in Washington D.C. enthüllt am 22. April das **Einstein-Denkmal**, mit eingravierten Formeln der Massen-Energie-Äquivalenz, des Photoelektrischen Effekts und der allgemeinen Relativitätstheorie.





## Im Mai

Wegen Fahrlässigkeiten bei Wartungsarbeiten reißt bei einer McDonnell Douglas DC-10 der American Airlines während des Starts in Chicago am 25. Mai das Backbord-Triebwerk samt Aufhängung ab. Weil dabei Hydraulikleitungen beschädigt werden, fahren die äußeren Vorflügel auf der Backbord-Tragfläche einseitig wieder ein. Der große Unterschied im Auftrieb lässt der Besatzung keine Chance zur Kontrolle mehr: Flug 191 nach Los Angeles endet nahe einem Wohnwagen Park anderthalb Kilometer hinter der Startbahn kopfüber im Boden. Es sollte der **schlimmsten Unfall der Amerikanischen Luftfahrt-Geschichte** bis zum 11. September 2001 bleiben.



Rennfahrer **Rick Mears** gewinnt zum ersten Mal am 27. Mai das Indianapolis 500 Rennen. Er wird bis heute einer von nur 3 Rennfahrern bleiben, die das Indy 500 Rennen vier Mal gewonnen haben, und hält derzeit den Indy 500 Rekord für die höchste Anzahl von Pole Position Starts.



## Im Juni

Die **Sauerei des Jahres verursacht die Ixtoc 1 Ölbohrung** im Golf von Mexico am 3. Juni. Ein Blow-Out eines der Bohrlöcher führt, ähnlich wie bei dem Deep Water Horizon Unfall 2010, zu einem zehn Monate langen, unkontrollierten Ausfluss von bis zu 30 000 Barrel Rohöl pro Tag. Verzweifelte Versuche, Schlamm und Schrott in das Loch zu stopfen, führen zu keiner dauerhaften Lösung. Viele im Golf von Mexico heimische Tierarten werden fast vollständig ausgerottet. Der Amerikaner Bryan Allen



strampelt am 12. Juni mit reiner Muskelkraft in seinem **Fahrrad-Flugzeug**, eine Gossamer Albatros mit riesigem Propeller und Fahrrad-Pedalen, über den Ärmelkanal und erlangt Welt-ruhm. Heute arbeitet Allen am Jet Propulsion Lab in Pasadena als Software Ingenieur im Mars Rover Programm der NASA.



## Im Juli

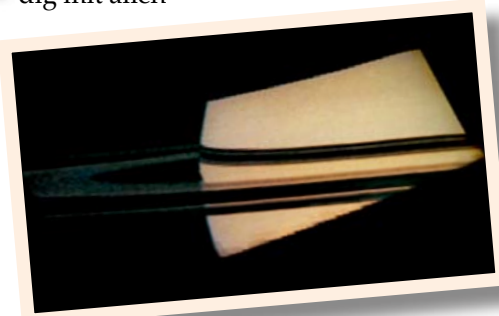
Am 11. Juli tritt die US-Raumstation **Skylab** in die Erdatmosphäre ein und wird dabei zerstört. Sie war für mehrere Jahre im Orbit geparkt worden, da die Herstellung von Saturn Raketen

und Apollo Raumschiffen in freudiger Erwartung des Shuttle Programms bereits eingestellt worden war. Allerdings gab es erhebliche Verzögerungen im Shuttle Programm, und eine erhöhte Sonnenaktivität führte zu einer Ausdehnung der äußeren Erdatmosphäre. Die aus Kostengründen ohne eigenes Antriebssystem ausgestattete Raumstation verliert durch die Reibung in der Restatmosphäre stark an Orbit-Höhe, ohne dass jemand etwas dagegen tun könnte. In der Nähe von Perth, Australien, regnen die Überreste am 11. Juli schließlich nieder, und die NASA bekommt von den örtlichen Behörden einen Bußgeldbescheid über 400 Dollar wegen unerlaubter Müll-Entsorgung. Raumfahrtrecht steckte 1979 noch in den Anfängen...



## Im September

Die Raumsonde **Pioneer 11** ist das erste Raumfahrzeug, welches am Saturn vorbei fliegt. Am 1. September ist die Entfernung nach mehr als 6-Jähriger Flugzeit minimal. Bereits seit Juli werden Daten und Bilder des Saturn-Systems aufgezeichnet und zur Erde übertragen. 1995 wird die Mission beendet. Radiometrische Aufzeichnungen zeigen, daß die Beschleunigung der Raumsonde zwischen 20 und 70-facher Erdderfernung von der Sonne nicht vollständig mit allen



bekanntesten Kräften erklärt werden kann. Dieses in der Physik als „Pioneer-Anomalie“ bezeichnete Phänomen ist bis heute ungelöst. Hier besteht also noch die Chance auf Weltruhm. Ideen?

## Im Oktober

**Western Airlines Flug 2605**, bedient von einer McDonnell Douglas DC-10, landet am frühen Morgen des 31. Oktober aus Los Angeles kommend in Mexico City auf Landebahn 23L. Allerdings ein Fehler der Piloten, die wegen schlechter Sicht die Landung eigentlich hätten abbrechen müssen. Eine Freigabe haben sie nämlich für 23R bekommen – wegen Bauarbeiten auf der linken Bahn. Die Maschine räumt einen Lastwagen und einen Bagger ab, bevor der Flug in einem Gebäude endet und alles in Flammen aufgeht.



## Im November

In **Bucharest** wird am 16. November die erste Metro-Linie, M1, eingeweiht.

1979 wird zum Annus Horribilis für McDonnell Douglas: Wegen falschem Kartenmaterial und einem Tippfehler in den Wegpunkt-Koordinaten im Navigationscomputer endet der



**Südpol-Sightseeing Ausflug mit Air New Zealand Flug 901**, wie American 191 und Western 2605 bedient von einer McDonnell Douglas DC-10, in den Flanken des Vulkans Mount Erebus in der Antarktis. Es ist der schlimmste Unfall in der Geschichte Neuseelands und führt zur endgültigen Einstellung aller Sightseeing Flüge über der Antarktis. Nach Abschluss der Untersuchungen zu dem Vorfall prägt Richter Peter Mahon den denkwürdigen Satz, er habe sich „an orchestrated litany of lies“ anhören müssen. Er wirft Air New Zealand kriminelle Versäumnisse und



Fahrlässigkeit bei der Flugplanung vor, sowie Vertuschungsversuche nach dem Unfall. Flugzeug, Hersteller, Besatzung und Wartungsarbeiter werden 1981 von jedem Verdacht freigesprochen.

Ein bemerkenswerter Umstand, welcher während des Gerichtsverfahrens offenbar wird, ist das blinde Vertrauen, welches die Navigationsabteilung der Air New Zealand den damals ultramodernen Navigationscomputern sowohl am Boden als auch an Bord ihrer Flugzeuge entgegenbrachte, sodass ein gefährlicher Tippfehler bei der Programmierung der Wegpunkt-Koordinaten selbst dann unentdeckt blieb, als sich ein Kapitän während eines vorherigen Sightseeing Flugs darüber wunderte, dass die Funkbake der McMurdo Station weiter von seiner Strecke entfernt ligt, als er erwartet hätte. Damit wurden Besatzung und Passagiere von Flug 901 auch zu den ersten Opfern eines fehlerhaften Umgangs mit Computern. Obschon in allen drei Unfällen unschuldig, erhält die DC-10 den

Spitznamen Death Coffin. McDonnell Douglas kann sich bis zur Übernahme durch Boeing im Jahre 1997 von dem Image Schaden aus dem desaströsen Jahr 1979 nicht mehr erholen.

## Im Dezember

Am 23. Dezember wird die **Klein-Matterhorn Seilbahn** eröffnet. Die Gipfelstation ist bis heute der höchste mit einer Seilbahn erreichbare Punkt der Welt.



Das Christkindl bringt 1979 den ersten Flug der Europäischen **Ariane 1 Rakete**. Flug L-01 hebt um viertelnachzwei Ortszeit vom Start-Tisch in Kourou, Französisch Guiana, ab. Nutzlast: Ein Satellit zur Messdatenerfassung während des Ariane Flugs. Während der folgenden 8 Erd-Umläufe bestätigt der kleine Satellit, genannt CAT, daß der Flug erfolgreich war und nach Plan verlief.

HANNES GRIEBEL





# Sensationell: Audi A8 Hybrid



Wir verdanken der deutschen Motorpresse seit vielen Jahrzehnten die Erkenntnis, daß wir automobilistisch betrachtet wirklich die Allerletzten sind. Wie kann man nur in einem Auto fahren das komfortabel ist und nicht bis 270 km/h ausgedreht werden kann? Was bedeutet schon Platz wenn man doch auch eingepfercht sitzen kann? Und wie bescheuert sind wir weil wir nicht längst einen Verbrauch unter 10 Liter/100km erzielen können?

Die Antwort auf diese Fragen gibt - seit den 90er Jahren als der Wandel von einem soliden auch für Familien und Normalverdiener geeigneten Fahrzeug hin zu den frustriert-verbissen mit dunkler Sonnenbrille hinter dem Steuer sitzenden Allrad-Allroad-TurboQuattro-Kampfpiloten vollzogen wurde - die Provinzmarke aus Ingolstadt: Audi. „Vorsprung durch Technik“ bedeutet daß man amerikanische Konzepte wie Turboaufladung (Buick 1978), Diesel-V8 (Oldsmobile 1978), Zylinderabschaltung (Cadillac 1981) und ähnliches mit 10 bis 20 Jahren Verspätung kopiert, als deutsche Erfindung ausgibt und der Presse etwas von „Premium“ erzählt.

Wie überraschend daher der neueste Audi A8 Hybrid. Cyberspace, Zukunftstechnologie, Alltagstauglichkeit, minimaler Verbrauch. Und: Zuviel Leistung ist ja gar nicht so wichtig, denn: Auf Komfort, ja Komfort, kommt es an! Gleiten statt rasen! Und das bei minimalen 6,3 Liter Verbrauch auf 100 km. Und leise, denn die elektrische Kraft Hybrid ist

unhörbar! Wir trauen unseren Augen und Ohren nicht und schauen mal rein, ob wir nicht tatsächlich hier eine neue vierrädrige Alternative haben.

Zunächst das was im Spiegel-Online-Test mit fast fetischistischer Begeisterung geschildert wird: „Die schlaueste Maßnahme jedoch, um den A8-Hybrid-Lenker in den Zustand selbstgewählter Bescheidenheit zu versetzen, ist eine Erfindung namens Powermeter. Die Analoganzeige sitzt links im Cockpit und ersetzt den sonst üblichen Drehzahlmesser. An ihr läßt sich ablesen, mit welchem Energieeinsatz man gerade unterwegs ist.“ Volltreffer: Denn diesen „Powermeter“ kennen wir seit ziemlich genau 33 Jahren. Von Audi? Nein, von GM. 1978 und 1979 konnte jeder GM-Benziner mit dieser Anzeige bestellt werden die durch einen Zeiger bekanntgibt ob man verbrauchsmäßig im roten oder grünen Bereich liegt. Also wieder einmal 33 Jahre Rücksprung durch Technik...

Und der Verbrauch: Schaut mal bei den Kollegen von AutoBild nach. Nicht 6,3 Liter. Nein, 10,0 Liter quetscht sich das Sparwunder aus dem Tank. Klar wenn man den „Vorsprung durch Technik“ unter der Motorhaube so betrachtet. Dort sitzt ein Elektro“motörchen“ mit dem man nicht einmal in einem Staubsauger alle Fussel aus dem Sofa bekommt: 54 PS „stark“ und in der Lage, das Auto sensationelle 3 Kilometer weit (!) rein elektrisch zu bewegen - wenn man nicht das

Gaspedal zu sehr durchtritt. Doch auf die Systemleistung kommt es an, und dafür kooperiert der Staubsaugermotor mit einem mächtigen Triebwerk. 211 PS liefert der Turbo-Benzin-Direkteinspritzer, doch bei den technischen Daten glaubt man an einen Druckfehler: Hubraum 1,9 Liter, vier Zylinder! Das Motörchen aus Golf, Seat Excel und Audi A3. Audi-Werbetext: „Der neue A8 Hybrid vereint das Beste aus 2 Welten: dynamisch und sparsam.“ Wie das sich anfühlt beschreiben die Tester von auto.t-online.de sehr anschaulich: „Wer beschleunigt oder gar auf der Landstraße dynamisch überholen will, bringt den drehfreudigen Vierzylinder schnell an seine Leistungsgrenze. Der Motor brüllt angestrengt laut auf.“

Wenn er denn doch wenigstens angenehm zu fahren wäre. Denn auch ein Cadillac der weit entfernt von sportwagentauglicher Beschleunigung ist verfügt stets aus dem Stand heraus über mächtig Power um komfortabel und ohne daß das Auto angestrengt wirkt fahren zu können. Ganz anders Audi wie Spiegel Online zutreffend festhält: „So fühlt sich zum Beispiel der Tritt aufs Gaspedal an, als würde man in einen Eimer mit Kleister steigen. Und Lenkung und Fahrwerk erinnern an wohlgeratenes Hefengebäck. Anders gesagt: Dieses Auto tut exakt das, wofür große Limousinen ursprünglich mal erfunden wurden - es bringt die Insassen elegant, unaufgeregt und in einem Ambiente voller Annehmlichkeiten von A nach B.“ Hier können wir nur festhalten: Es geht auch ohne Kleister. Und was die „Annehmlichkeiten“ betrifft, wird man den braven A8-Hybrid-Treter wohl desöfteren dabei beobachten wie er seinen Innenraum als Ersatz-Kofferraum nutzt. Denn 400 Liter sind gerade einmal zwei Drittel dessen was klassische amerikanische Fullsize-Autos bieten.

Fazit also: Ein lautes Auto das sich schlapp anfühlt, wenig Laderaum bietet und mehr verbraucht als jeder Cadillac der 80er und 90er Jahre und deutlich mehr als jedes GM-Fullsize-Auto mit dem famosen 3,8-Liter-V6 von Buick. Ein Umweltverpester der das Hybrid-Schildchen allein für deutsche Autojournalisten und eine wirklichkeitsfremde Schadstoffausweisung umgehängt bekommt. Also genau das was dem deutschen Konsumenten unter dem Label „Premium“ für 77.700 EUR ohne Ausstattung verkauft werden kann. Offenbar halten selbst die Donauprovinzler den amerikanischen Käufer nicht für so naiv. Denn bezeichnenderweise wird diese hybride Mißgeburt in den USA nicht angeboten. Der Audi A8 Hybrid ist daher ein weiterer Schritt der deutschen Autoindustrie auf den Abgrund zu. Noch ist es nicht sichtbar, aber wie bei Elektronik und Optik und derzeit im Bereich der Solartechnik fliegen die deutschen Hersteller den Flug des Daidalos. Sie sonnen sich in ihrem eigenen Ruhm der von fleißiger Journalistenschmiere herbeigeschrieben ist anstatt real zu sein, bis zu dem Zeitpunkt, zu welchem im Licht der Wahrheit das Wachs der Federn zu schmelzen beginnt und den finalen Absturz mit sich bringt. Wann lernt Deutschland, daß industrielles Überleben nicht aus der Tinte der Journaille fließt sondern aus den Schecks welche Konsumenten in aller Welt unterschreiben die wirklich wissen was „premium“ ist...

BURKHARD BRIESSMANN

## keep your lane

Die Liebe zu alten Autos ist uns allen vertraut. Doch sind wir einmal ehrlich: Was ist es das uns reizt? Der Sammlerwert einer Geldanlage? Die Technik? Die Erinnerung an unsere Jugend? Ich glaube, es ist viel substantieller und geht über das bloße Thema „Auto“ hinaus. Denn die Fahrzeuge existieren nicht sinnfrei und ohne Anbindung an die Zeit aus der sie kommen. Sie beziehen für den Eigner und jeden Betrachter ihren Wert gerade aus ihrem Bezug zu der Zeit aus der sie kommen. Das kann ein individueller Bezug aus eigenen Erlebnissen (einem lautlos vorbeigleitenden Cadillac neben Kleinschnittgers oder Messerschmidt Kabinenrollern) sein oder ein genereller (wie die vertraute und falsche Elvis-Pink-Cadillac-Legende). Damit steht das Auto immer im Kontext der Zeit, der Mentalität und der Kultur, in die es hineingebaut wurde.

Oldtimer-Fahrer verfügen daher fast immer über einen besonderen Sensus und eine besondere Wertschätzung für das Vergangene. Sie spüren Details, die vergangene Epochen prägen, sensibel auf und empfinden Eigenheiten. Kleidung, technische Geräte, Literatur, Weltgeschichte, Musik oder das besondere Flair bestimmter Orte. All das nimmt uns in ähnlicher Weise gefangen wie das Lebensgefühl, am Steuer eines klassischen Cadillacs zu sitzen. Bei mir macht sich das etwa dadurch bemerkbar, daß ich seit einigen Monaten die analoge Photographie wiederentdeckt habe. Es ist ein haptisch und sinnlich herausragendes Erlebnis, wieder die Herrschaft über Zeit, Blende und Schärfe zu gewinnen und sich nicht mit dem digitalen Schnickschnack wie Weißabgleich, Autofocus-Methode, Belichtungsmeßfeldern oder ISO-Einstellungen herumschlagen zu müssen. Denn Photographie besteht im Grunde genommen immer nur aus der Einstellung der 3 Ur-Parameter, egal wie kompliziert man den besten Wert ermitteln mag. Und so werden meine alte Hasselblad 500 C, meine Canon A-1, Nikon F3, Olympus Pen FT, Olympus OM-3 oder Zenza Bronica SQ-B zu Boten einer Zeit, in der Vorgänge wie das Auslösen noch eine Seele hatten. Ähnlich ist dies bei einem Auto ohne „Plipp“-Fernbedienung, mit einem sein Eigenleben führenden Vergaser und einem Scheibenwischer der nicht automatisch den Regen berücksichtigt. Ja, sogar eine Fensterkurbel oder das Betätigen der Knöpfe der Zentralverriegelung haben ihren Reiz und lassen noch das menschliche Gehirn aktiv werden.

Und manchmal gibt es noch magic moments, wie in diesem Monat in der Photographie: Olympus hat seine neue OM-D vorgestellt, technisch absolute Spitzenklasse mit einer Auflösung, die laut fotomagazin zu den besten je gemessenen Resultaten führt und Innovationen wie einer 5-Achsen-Bildstabilisierung. Und das Tolle: Die OM-D ist optisch die nahtlose Fortsetzung einer Legende, der berühmten OM-Reihe der 70er Jahre von Olympus, einer Kamera die technisch revolutionär, ultrakompakt und zeitlos im Design war. Das Gefühl, eine OM-D bei amazon zu bestellen entspricht dem, einen 59er Cadillac neu heute im Laden kaufen zu können - ausgestattet mit einem NorthStar-Motor, auto-sensing suspension, computergesteuerten Massagesitzen und eben regensensitiven Scheibenwischern. Olympus hat es vorgemacht. Cadillac - wo bleibt endlich der Ciel?

SO LONG, EUER BURKHARD





# CARS AND PARTS - DIE TEILEBÖRSE

## GESUCHE

Suche komplette Innenausstattung im guten Zustand vom 1970er Eldorado Coupe. Heiko Boekhoff +49 4761-70458

## TEILE ZU VERKAUFEN

4 Cadillac-Reifen für Baujahr 1950, Weißwand komplett - Preis insgesamt 300,- Euro, M. Wiegand - Tel. +49 6251/52988

## FAHRZEUGE ZU VERKAUFEN

**Cadillac Fleetwood Series 75**, wunderschöne und in der Schweiz wohl einzigartige Limousine. Sleeping Beauty, hat die letzten ca. 20 Jahre meistens in einem Stall verbracht. In einem überraschend guten Zustand mit schöner Patina. Kaum Rost. Kann mit relativ wenig Aufwand wieder instandgesetzt werden. Mit elektrischer Trennscheibe. Einer von 955 insgesamt gebauten. 32'000.- CHF (VB), Ab Platz, Privatverkauf. Keine Nachverhandlungen. Keine Garantie. Martin Kuhn qnsgarage@bluewin.ch

**1996er Fleetwood Brougham**, gepflegt, das Fahrzeug hat derzeit ca. 107.000 km und der Preis sind 17.900 EUR VHB. Neuteile sind u.a. die vorderen Stoßdämpfer, Wasserpumpe, etc. Rudolf Scheipers, Bachstr. 18, 76275 Ettlingen, Tel. +49 172-768 22 94, rudolf.scheipers@gmx.de



**1956 Cadillac Eldorado Biarritz**, 2010-2011 komplett in Concours-Zustand restauriert. Fahrzeug befindet sich in Nizza und ist französisch zugelassen, kommt original aus New Mexico, USA. Fotos der Restauration vorhanden. Continental-Kit, Parade boot.

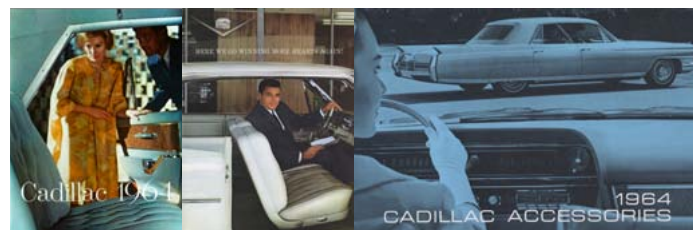
Jawad Boulos, 93 Bd Edouard Herriot, 06200 Nizza, Frankreich, Tel. +33 610 145575, jawad.boulos@hotmail.fr

## VERSCHIEDENES

Div. Prospekte, Bücher, Liste bei freddy.voegele@t-online.de (D)

Memorabilia - Souvenirs für Cadillac-Liebhaber und CCCD-Club Shop; Katalog bei: Sigrid Hofmann, Tel.: 06152/910935 oder Hofmann\_Family@t-online.de (D)

Reparatur - Instandsetzung - Umrüstung für alle Cadillac - Klimaanlage. Nur für CCCD - Clubmitglieder zum Sonderpreis. „Gebt mir euer Problem, ich gebe euch die Lösung“ Anfrage bei: Wolfgang Harkotte Tel.: 0201 - 555181 - Fax: 0201 - 5022 6294 oder E-Mail: wolfgang@harkotte.com(D)



**1964 Cadillac Prospekt** ca. 24 x 32 cm (links), große Ausführung, bis auf leichten Rostansatz der Heftklammern neuwertiger Zustand, 70 Euro

**1964 Cadillac Faltblatt** ca. 21,5 x 28 cm (mitte), sehr selten, in vernünftiger Zustand, 20 Euro

**1964 Cadillac Accessories** ca. 21,5 x 13 cm (Zubehör Prospekt) (rechts), vernünftiger Zustand, 30 Euro  
Christian Doerk, Tel. +49 151 10822346, info@1964cadillac.de

## 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@briessman.com oder unter der Adresse Prinzregentenstraße 89, 81675 München, Tel. 089 471035, Fax 089 6885508

# VERANSTALTUNGEN

## 2012

03.06.	6. Spangenberg Oldtimertreffen <a href="http://www.cadillac-spangenberg.de">www.cadillac-spangenberg.de</a>
10.06.	5. US-Car- und Harley-Treffen Schwäbisch Hall, <a href="http://www.harleytreffen.blogspot.com">www.harleytreffen.blogspot.com</a>
13.-15.07.	Oldie Classics Rheinbach: Musik, Motoren, Petticoats, <a href="http://www.rheinbach-classics.de">www.rheinbach-classics.de</a>
16. - 19.08.	10. European Elvis Festival Bad Nauheim, <a href="http://www.european-elvis-festival.de">www.european-elvis-festival.de</a>
26.08.	9. Cadillac BIG Meet Kremsmünster mit Motto „The funky Seventies“, <a href="http://www.cadillac-bigmeet.com">www.cadillac-bigmeet.com</a> , organisiert vom Team Bigmeet um Georg Pfeiffer
16.09.	8. Septemberfrühstück in Groß-Gerau mit Ausfahrt zur Central Garage ( <a href="http://www.central-garage.de">www.central-garage.de</a> ) nach Bad Homburg. Info und Anmeldung bei Sigrid Hofmann, Tel.: +49 6152 910935, Mobil: +49 175 2027586, E-Mail: Hofmann_Family@t-online.de
01. & 02.12.	Winterfest – Gastgeber gesucht!

## 2013

30.05. - 02.06.	Event 2013 - Jahrestreffen des CCCD in Strausberg bei Berlin organisiert von Sonja & Thomas Pogrzeba & Amir Jabado
01. - 27.07.	Lincoln Highway Centennial Tour von New York nach San Francisco / USA, Organizer/President: CLC-Mitglied Harry Kjensli aus Norwegen, US Mobil: +1 239 2490580 / Norwegen Mobil: +47 900 88078, E-Mail: president@lh2013.com, Web: <a href="http://www.lh2013.com">www.lh2013.com</a>

## 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!) Web: <a href="http://www.v8stammtisch.de">www.v8stammtisch.de</a>
Letzter Freitag im Monat 19:30 Uhr	Oldtimer-Stammtisch Südhessen im Hotel-Restaurant Rheingold, Rheinstraße 39, 64579 Gernsheim <a href="http://www.hotel-rheingold.de">www.hotel-rheingold.de</a> (Tel.: +49 6258 94900, E-Mail: <a href="mailto:info@hotel-rheingold.de">info@hotel-rheingold.de</a> ), 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 „Essestuben“, 34286 Spangenberg-Elbersdorf, Brückenstr. 11, Infos: Michael Kaufholz, Tel.: +49 5663 7514, E-Mail: <a href="mailto:info@cadillac-spangenberg.de">info@cadillac-spangenberg.de</a>
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, Web: <a href="http://www.mikels-american-garage.de">www.mikels-american-garage.de</a>
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. Web: <a href="http://www.wildwheelers.com">www.wildwheelers.com</a>





