

Der STANDARD

Cadillac - The Standard of the World



Sonderedition
10. Cadillac
BIG Meet
Kremsmünster

Die Zeitschrift des Classic Cadillac Club Deutschland e.V.

Liebe Cadillac-Freunde aus ganz Europa,

2014 ist das Jahr der zehnten Ausgabe des größten Treffens von Fahrzeugen der Marke Cadillac in Europa. Anlaß für uns, mit einer Sonderedition des STANDARD, der Clubzeitschrift des Classic Cadillac Clubs Deutschland, dieses Jubiläum medial zu begleiten.

Der Anfang dieses inzwischen traditionellen Treffens welches jedes Jahr am vorletzten Augustwochenende stattfindet, hat mit einem Ende zu tun. Denn bis 2002 traf sich die Cadillac-Welt Europas jedes Jahr im Schloß Zurzach in der Schweiz, unweit der deutschen Grenze. Der Entschluß des dortigen Veranstalters, angesichts fehlender Wirtschaftlichkeit aufzuhören, schuf ein Vakuum. Denn zwar gibt es - heute noch mehr wie damals - eine Vielzahl von US-Car- und Oldtimertreffen, die einem die Auswahl wirklich schwierig macht und auch das Erlebnis des wohligen Säuselns amerikanischer Achtzylinder verschafft. Doch Cadillac ist nicht irgendeine Marke. Cadillac ist ein Statement, eine Lebensanschauung und auch eine verbindende Idee mit einer fast mythischen Anziehungskraft auf Menschen, selbst wenn sie nicht technisch oder automäßig interessiert sind.

Es bestand daher die Notwendigkeit, zu handeln. Denn ein reines Markentreffen ist bei Autos und Fahrern der Traditionsmarke aus der Clark Avenue in Detroit etwas ganz Besonderes: Menschen unterschiedlichster Prägung, vom Schrauber der sich das Hobby nur mit seiner Kunstfertigkeit leisten kann über denjenigen der vom Stil dieser Fahrzeuge fasziniert ist obwohl er eine Werkstatt nur von außen kennt, bis hin zu passionierten Experten, die jedes Detail der so extrem sorgfältig gestylten Karosserien, jede Ausführungsvariante, jede historische Verästelung in der Geschichte von Marke und Management kennen - sie alle finden hier zusammen, und sie alle eint eine gemeinsame Mentalität: Großzügigkeit, lebensbejahend, dem Ästhetischen und Zeitlosen zugetan, sich dessen bewußt daß ein Cadillac durch seine Wirkung auf jeden der sich mit ihm beschäftigt, Menschen in positivem Sinne zusammenbringt und erfreut. Kurz: Ein Reichtum im mitmenschlichen Umgang, ergänzt durch herausragende Technik, Tradition und ein jederzeit überragendes Design. Keine einzige Automarke der Geschichte vermag den Menschen die dafür empfänglich sind so viel zu geben wie Cadillac. Keine einzige andere Marke verdient es, in diesem Maße jedes Jahr gefeiert zu werden. Das ist das Herzblut des Cadillac Bigmeet in Kremsmünster, dessen zehnte Edition wir heuer feiern dürfen.

Der Mann, der den Sinn dafür hat was ein solches Ereignis ausmacht und auch den Mut, es zu veranstalten, ist unser Clubkamerad im Classic Cadillac Club Deutschland, Georg Pfeiffer. Er lebt die Passion Cadillac, und in seinem Besitz finden sich seit jeher spektakuläre Fahrzeuge, die ohne irgendein Wort das vermitteln, was die Marke ausmacht. Zusammen mit einem Freundeskreis - genannt seien hier



nur Christian Freudenthaler, Gerald Loidl, Afra Hämmerle-Loidl und Wilhelm Hofmann - hat sich hier ein Team gebildet, das nicht nur jederzeit eine Cadillac-Sonderausstellung in Pebble Beach beschicken könnte, sondern in einer wunderbar entspannten Art und Weise dafür sorgt, daß sich alle - Fahrer, Freunde der Marke, Besucher und die vielen winkenden Menschen am Straßenrand - jedes Jahr bei Schloss Kremsegg versammeln und drei Tage lang eine fröhliche, gediegene, stilvolle und freundliche Party feiern, die für Cadillac-Enthusiasten aus inzwischen 16 Ländern Europas jedes Jahr einen Fixpunkt bilden, auf den sich jeder immer wieder freut. Georg Pfeiffer hat auch seine Fähigkeiten als erfolgreicher und hoch angesehener Unternehmer genutzt, jedes Jahr noch besser, noch spektakulärer und noch genußreicher zu machen. Vor allem verfügt dieses Event mit Ulla Theußl über eine Moderatorin, die mit hinreißendem Charme und hervorragender Fachkunde in der Lage ist, wirklich jedem Besucher das Thema Cadillac auch menschlich nahezubringen.

Wir werden natürlich in diesem Heft Reminiszenzen aus den vergangenen 9 Treffen liefern, das Team würdigen und den spirit, unter dem dieses Treffen stattfindet, analysieren. Natürlich bietet so ein Ereignis Anlaß, sich mit dem Mythos Cadillac und seinen Gründen zu beschäftigen und auch einmal zu zeigen, welche Errungenschaften Cadillac und der hinter der Marke stehende größte Autohersteller der Welt, General Motors, in technischer Hinsicht bieten. Wir sind sicher, daß dabei viel Überraschendes und die Widerlegung so manchen Vorurteils dabei ist.

Wir vom Classic Cadillac Club Deutschland, dem einzigen Club der Marke in Deutschland und Österreich, wünschen Georg Pfeiffer und seinem Team und vor allem auch Euch und uns allen fröhliche, stilvolle und der großen Tradition dieser einzigartigen Marke würdige Tage in Oberösterreich!

*So long
Euer Burkhard Brißmann*



- 2** Mythos Cadillac
- 10** 2004: Die Geburtsstunde einer großen Tradition
- 14** 2005: And the story goes on!
- 17** 2006: Up, up and away!
- 20** 2007: International meeting
- 24** 2008: BIG Meet - die Erfolgsgeschichte
- 27** 2009: European summit
- 30** Die Party geht weiter - BIG Meet 2010
- 34** 2011: Cadillac dream
- 38** 2012: Singin' in the rain
- 40** Die Datenseite
- 41** Der Classic Cadillac Club Deutschland e.V. stellt sich vor



www.cadillac-club.de

Titelbild: 59er Heckflosse aus besonderer Perspektive



Mythos Cadillac

Das Automobil ist seit seiner Erfindung mit starken Emotionen behaftet. Denn es hat der Menschheit in Form einer in der Geschichte nie zuvor gekannten persönlichen Freiheit Entfaltungsmöglichkeiten gegeben, die seine Wichtigkeit fast unbegrenzt gesteigert haben. Deshalb haben Themen, die rund um das Auto angesiedelt sind, stets einen hohen gesellschaftlichen Wert und starke Wirkungen entfaltet. Dies wird auch heute noch, wo die individuelle Mobilität wegen der Grenzen des Wachstums zunehmend in Frage gestellt wird, selbst bei erklärten Autofeinden am besten daran deutlich, mit welcher Verbissenheit auch die Verteufelung des Autos stattfindet.

Es ist eine natürliche Folge dieser Bedeutung des Automobils, daß auch seine technischen und gestaltungsmäßigen Eigenschaften und damit verbunden die Positionierung der von den Herstellern angebotenen Marken einer stark emotionalen und damit notwendig subjektiven Wertung unterliegen. Deshalb spielt es auch nach der Überschreitung des oil peak immer noch eine Rolle, welchem Auto man gegenübersteht. Anders als bei vielen Massenprodukten der Branche ist aber ein Cadillac stets etwas Besonderes: Egal ob man ihn auf einem Parkplatz abstellt und dabei beobachtet wird, ob man auf die Frage nach dem Auto das man fährt mit „Cadillac“ antwortet oder ob man bei „Benzingesprächen“ auf technische Feinheiten dieses Autos hinweist - ein Cadillac läßt eigentlich niemand kalt. Auch Menschen die kein Auto fahren oder für die der eigene Golf nur eine Kabine ist um von A nach B zu kommen, werden aufmerksam wenn sie „Cadillac“ hören oder ein solches Auto sehen.

Cadillac ist ein Mythos.

Damit stellt sich natürlich die Frage nach dem Warum. Die Antwort hierauf ist - anders als bei einem Smart, bei dem es eben um „klein, billig, sparsam“ geht - sehr komplex. Begeben wir uns also auf eine Spurensuche, um zu ergründen, warum das Thema Cadillac niemanden kalt läßt.

Cadillac ist Tradition

Sicher reklamiert Mercedes für sich und Berta Benz die Erfindung des Autos an sich. Sicher ist nicht Cadillac, sondern Oldsmobile der älteste Fahrzeughersteller der USA. Und doch ist Cadillac mit seiner Gründung 1902 eine der ältesten Automarken der Welt. Doch allein Alter reicht noch nicht, um Tradition zu begründen.

Tradition erfordert vielmehr die Bewahrung und Weitergabe dessen, was den Charakter einer Sache ausmacht. Und hier ist Cadillac sich in seinen mittlerweile 112 Jahren Geschichte durchgängig treu geblieben.

Und nicht nur das. Denn allein schon die Wahl des Namens von Cadillac ist symbolhaft für Pioniergeist und historisches Bewußtsein. Sie geht weit über den Gründungszeitpunkt hinaus zurück auf den 24. Juli 1701, als der französische Offi-

zier, Wissenschaftler und Entdecker Antoine Laumet de la Mothe Cadillac im Herzen von Michigan die Stadt Detroit gründete.

Die Wahl des Namens deutet schon die Dimensionen an, die der Gründer von Cadillac, Henry Martin Leland, im Bewußtsein hatte. Denn mit der Bezugnahme auf ein europäisches Land und einen europäischen Entdecker symbolisiert Cadillac den Aufbruch und den Willen, zu entdecken und sich weiterzuentwickeln. Mit der Anknüpfung an Detroit ist die tiefe Verwurzelung in den Werten, die die Größe Amerikas ausmachen, verdeutlicht. Denn in der Zeit des Automobils und bis Ende der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts hinein ist Detroit die Welthauptstadt des Automobils, der Mobilität und damit auch der Visionen. Gerade der Erfolg von Cadillac, seiner Konzernmutter General Motors und auch der anderen in Detroit ansässigen weiteren Teile der „Big Three“, Ford und Chrysler, sind mit der Innovationskraft und der wirtschaftlichen Power, die Detroit einst auszeichnete, verbunden gewesen.

Cadillac hatte und hat seine Wurzeln in dieser Stadt, und das ist ein weiterer Bestandteil seiner Tradition: Der Firmensitz an der Clark Avenue im Herzen von Detroit. Hier lag nicht nur das Headquarter. Denn hier wurde auch produziert. Die Führung von Forschung, Entwicklung, Vertrieb und Fertigung waren verzahnt und erlaubten allen Mitarbeitern vom Vorstand bis zum Fließbandarbeiter ein „Wir“-Gefühl, in welchem bewußt gemeinsam nicht nur ein Produkt hergestellt wurde, sondern Werte geschaffen wurden. Und es ist vielleicht symbolhaft, daß die Krise, die Cadillac Ende der 80er Jahre zu überwinden hatte, zusammenfiel mit dem Ende der Produktion in der Clark Avenue. Dort wurden 1988 die letzten „echten“ Detroit Modelle montiert, bevor die Hallen ihrem Schicksal überlassen wurden. Auch wenn Cadillac und GM im nur etwa 2 Kilometer entfernten Hochhaustempel des „Renaissance Center“ am Ufer des Detroit River eine neue repräsentative Bleibe gefunden haben und Cadillacs heute unter anderem in der modernsten und umweltfreundlichsten Autofabrik der Welt, dem „Grand River Plant“ in Lansing - ebenfalls in Michigan - produziert werden: Der Gründergeist aus der Zeit an der Clark Avenue ist bis heute das, was Cadillacs Tradition prägt.



Zu dieser Tradition gehört auch das Emblem der Marke, welches von Zeit zu Zeit behutsam modernisiert wurde, aber bis heute in der Substanz gleichgeblieben ist. Es handelt sich um das Familienwappen des Antoine Laumet de la Mothe Cadillac und damit ebenfalls um ein handfestes Element der Tradition.

Und Cadillac nutzte auch dieses Element, um sich von der Konkurrenz abzusetzen. Denn das Familienwappen („crest“) wurde durch einen Lorbeerkranz („wreath“) ergänzt, der als seit der Antike bei den Spielen jeder Olympiade bekanntes Zeichen des Sieges dieses Wappen umgibt und damit symbolisiert, wie Cadillac die Spitze des Welt-Automobilbaus definiert.

Auch hier gibt es nicht nur eine Anknüpfung an humanistisch-gehobenes Gedankengut, sondern einen subtilen Einsatz dieser Mittel. Denn der normale deVille verfügt nur über das Wappen allein. Nur die Spitzenmodelle Fleetwood, Eldorado und Seville dürfen den Lorbeerkranz tragen und damit das volle „Wreath-and-Crest“-Emblem. Selbst hier wurde fein differenziert. Denn die Größe des jeweiligen Emblems ist derjenigen des Autos angepaßt. Anders als bei Mercedes, wo auch die C-Klasse den gleichen Stern trägt wie die S-Klasse, geht Cadillac im Interesse eines stimmigen Designs und des Zusammenpassens der Autogröße mit derjenigen der Embleme hier einen eigenen Weg, der zeigt mit wieviel Sorgfalt jedes auch noch so unbedeutend scheinende Detail in den Designstudios durchdacht wurde.

Ein weiteres Traditionselement sind die teils über Jahrzehnte fortgeführten Modelle. Ein Fleetwood-Käufer der 1925 mit 20 Jahren seinen ersten Wagen dieses Typs kaufte konnte bis 1996 und dann im zarten Alter von 91 Jahren den gleichen Namen auf dem Bestellzettel ankreuzen. Auch bei anderen Herstellern wie etwa Toyotas Corolla gibt es langfristige Modellhistorien. Doch sieben Jahrzehnte Bauzeit kann kein Konkurrent vorweisen. Es handelt sich dabei aber nicht nur um eine Marketingmaßnahme. Vielmehr ist die Möglichkeit, einen Produktnamen beizubehalten vor allem auch ein Anzeichen für Qualität. Denn nur ein dem Kunden als qualitativ hochwertig bekanntes Produkt kann den Namen behalten. Zur Tradition gehört hier - vermittelt durch die Beibehaltung von Modellnamen - also auch die Kundenzufriedenheit.

Schließlich gehört zur Tradition nicht nur die Beibehaltung von Namen, sondern auch diejenige von Stilelementen. Und gerade hier ist Cadillac einzigartig. Denn an nahezu jedem Cadillac finden sich Stilzitate welche an das Design früherer Modelle erinnern und damit auch von der Wahrnehmung der Kunden her die Wertigkeit und Langlebigkeit des Produkts symbolisieren. So sind die langgestreckten vertikalen Schlußleuchten bis heute ein seit den 60er Jahren durchgängiges Cadillac-Erkennungszeichen. Und auch die so umjubelten Konzeptstudien wie der Ciel und der Elmiraj transportieren mit Heckabschlüssen und Kotflügelkanten vergangener Eldorado-Generationen eine Erkennbarkeit die Dekaden verbindet und so bei keinem anderen Hersteller vorzufinden ist. Denn die Erkennbarkeit beschränkt sich nicht nur auf ein Identifikationsmuster wie die Gestaltung

des Kühlergrills oder Embleme wie etwa bei Alfa Romeo, sondern betrifft fundamentale Linien und Proportionen. Dem Käufer vermittelt dies auch für die Zukunft die Gewißheit, daß sein aktueller Cadillac niemals out of date sein wird.

Cadillac ist Innovation

In Europa ist das Vorurteil weit verbreitet, daß US-Fahrzeuge zwar nett anzusehen und durchaus bequem seien, aber dafür technisch veraltet.

Wer so etwas glaubt, hat sich noch nie mit Autotechnik befaßt. Denn die Wertschätzung welche Cadillac genießt beruht vor allem auch darauf, daß ein Cadillac stets herausragendes Design mit extremer technischer Innovation verbindet. Werfen wir dazu einmal einen Blick unter das Blechkleid:

1908 gewann Cadillac die britische Dewar Trophy für die Entwicklung der völligen Austauschbarkeit der Teile eines Autos. Dazu fuhren 3 Cadillacs verschiedene Etappen, an deren Ziel dann eine Volldemontage, Vermischung aller Teile aller Autos und dann ein Wiederaussetzen stand. Alle drei Cadillacs absolvierten diese Fahrten problemlos.

1910 entwickelte der geniale Cadillac-Ingenieur Charles Franklin Kettering die elektrische Zündung.

1912 entwickelte Cadillac den elektrischen Starter und die elektrische Beleuchtung.

1914 baute Cadillac den ersten in Großserie produzierten V8 und legte damit den Grundstein für alle Luxusautomobile.

1926 erschien die erste Kurbelgehäuseentlüftung und der Ölfilter wurde eingeführt.

1929 führte Cadillac synchronisierte Getriebe („Synchromesh“) ein - nachdem Cadillac-Ingenieure zwei Millionen Testkilometer damit zurückgelegt hatten.

Und im Falle eines Falles findet der Cadillac-Fahrer Sicherheitsglas in der Windschutzscheibe - bruchhemmend und nicht splitternd. In Deutschland noch in den 80er Jahren ein aufpreispflichtiges Extra.

1930 verfügte Cadillac als erster Pkw über einen V16-Motor.

1933 sah die Premiere des ersten Fließhecks - das Fastback-Design war geboren.

1934 erschien die erste vordere Einzelradaufhängung.

1948: Der geniale Cadillac-Designer Harley Earl erfindet die Heckflosse, welche er dem amerikanischen Militärflugzeug Lockheed P38 Lightning abschaut.

1951: Das „Autronic Eye“ registriert entgegenkommende Fahrzeuge bei Nacht und blendet automatisch ab.



1957 sorgte der Cadillac Eldorado Brougham für einen Quantensprung in der Automobiltechnik: Sitzverstellung mit Memory-Sitzen, automatische Zentralverriegelung, selbstlösende Feststellbremse, automatische Radioantenne und elektrische Zuziehhilfe für den Kofferraumdeckel definierten auf Jahrzehnte hinaus automobilen Komfort.

1963: Erstmals erscheint das Abbiegelicht, welches beim Setzen des Blinkers in der Nacht die Seite des Fahrzeugs beleuchtet um z.B. Passanten oder Radfahrer besser erkennen zu können. In Deutschland erst seit wenigen Jahren im Einsatz, bei Cadillac in jedem seit 1963 gebauten Auto serienmäßig.

1964: Das „Twilight Sentinel“ - die automatische Aktivierung der Scheinwerfer bei Dunkelheit mit der verzögerten Abschaltung nach Ausschalten des Motors damit man in der vom Fahrer frei wählbaren voreingestellten Zeit

noch beleuchtet zur Haustüre gehen konnte, erscheint bei Cadillac.

Ebenfalls 1964: Cadillac bietet die Klimaautomatik an. Der Fahrer stellt nur ein einziges Mal beim ersten Benutzen des Autos die gewünschte Innenraumtemperatur ein und braucht für den Rest des Autolebens nie mehr an die Klimatisierung zu denken. Denn das System regelt - im Gegensatz zu manchen heute in europäischen Autos der Luxusklasse eingesetzten Anlagen - die Klimatisierung perfekt - und das vom Death Valley bis ins tiefste Alaska. Seit den 70er Jahren baut Cadillac ausschließlich und serienmäßig die Klimaautomatik in alle Autos.

1969: Einführung des geschlossenen Kühlkreislaufes.

1973: Einführung des ersten herstellerseitig angebotenen Alarmsystems mit Betätigung von Licht und Hupe bei



Eindringen von ungebetenen Gästen.

1974: Der erste Airbag.

1975: Die erste vollkommen wartungsfreie Batterie von Delco findet ihren Weg in die Cadillacs. Sie ist bis heute das Beste was auf dem Markt zu finden ist und wird mit Siebenjahres-Garantie verkauft. In manchen Fahrzeugen hält sie deutlich mehr als 10 Jahre und bietet bei minimalen Abmessungen Leistungen für welche europäische Batterien deutlich größer gebaut sind.

1978: Der erste Bordcomputer mit Reiserechnerfunktionen im Cadillac Seville.

1980: Cadillac entwickelt mit dem Seville und seinem Rolls-Royce-Heck das erste Retro-Auto der Geschichte und schafft

nebenbei die neue Fahrzeugklasse des „viertürigen Coupés“ welche 20 Jahre später vom Mercedes CLS aufgegriffen und kopiert wird.

1980: Die erste digitale Motorelektronik. Cadillac ist der einzige Hersteller, bei dem die gesamte Diagnose der Motor- und Fahrzeugelektronik ohne Servicestecker oder -computer durchgeführt werden kann. Denn seit 1980 lassen sich über die Bedienknöpfe der Klimaanlage alle Daten bis hin zur Funktion des letzten Relais auslesen und diagnostizieren.

1981: Die erste Zylinderabschaltung im famosen Sechsliter-V8-6-4-Motor.

1983 wird die Lautlosigkeit des Motors ergänzt durch die Möglichkeit ungetrübten Musikgenusses der Spitzenklasse. Im Cadillac Seville und Eldorado kann der Kunde nun das



erste Delco Bose Soundsystem ordern, das - exakt angepaßt an die vom Fahrzeug vorgegebene Akustikumgebung - eine selbst heute noch überragende Klangqualität bietet und erst ein Jahrzehnt später Nachahmer in europäischen Luxusmodellen findet. Bose beliefert heute viele Hersteller und baut mit dem Ersteinbau in der Luxusklasse von GM ein neues Geschäftsmodell auf.

1985: Erstmals werden ein V8, Frontantrieb und ein Quereinbau des Motors kombiniert - deVille und Fleetwood.

1989: Einführung der 22-fachen elektrischen Sitzverstellung im Fleetwood Sixty Special.

1992: Cadillac bietet die ersten LEDs in der Fahrzeugbeleuchtung als Bremslicht am neuen Seville.

1992: Cadillac erschafft den modernen Motor: Erstmals erlaubt der North Star-Antriebsstrang Wartungsintervalle von 160.000 Kilometern. Das Triebwerk ist so leise daß ein eigener Unterbrecher den Anlasser sperrt um zu vermeiden daß der Fahrer startet weil er meint, der Motor laufe nicht. Und die Elektronik sorgt selbst im Fall eines totalen Kühlmittelverlustes dafür daß der Cadillac weiterfahren kann: Das System arbeitet abwechselnd nur auf der rechten und dann linken Seite während die passiven Zylinder Luft ansaugen um sich zu kühlen bis sie wieder an der Reihe sind. Dampfende Kühler haben ihren Schrecken verloren.

1993: Das erste computergesteuerte Fahrwerk (Road Sensing Suspension) leitet die Führungsrolle von Cadillac und GM in der Fahrwerkstechnik ein: Die Straße wird abgetastet und die Dämpfung des Fahrwerks angepaßt.

1996: Cadillac zündet Stufe 2 des Computerfahrwerks. Die Continously Variable road Sensing Suspension (CVRSS) überwacht lückenlos die Straßenbeschaffenheit und kann die Stoßdämpfer innerhalb einer Sekunde hundertfach von extrem hart auf extrem weich stellen um das Fahrwerk an die Straße anzupassen.

1996: Auch der Lenkung widmet sich Cadillac - Das Magnasteer-System regelt die Leichtgängigkeit der Servolenkung mit einem durch Magnetwirkung bremsenden Mechanismus, der die Kontrollierbarkeit und Straßenlage erhöht.

Mit dem OnStar-System und GPS holt der Cadillac Hilfe aus dem Weltraum - bei einem Unfall mit Airbag-Auslösung alarmiert er Rettungsdienste, wer sich aussperrt läßt den Wagen von der On-Star-Zentrale aufschließen, wer auf Amerikas weitläufigen Parkplätzen vor der Mall oder dem Freizeitpark den Cadillac nicht mehr findet, kann über OnStar die Hupe betätigen. Und Langfingern wird es nach Wahl kalt oder heiß wenn der OnStar-Service den

Dieb schwitzen oder frieren läßt während er ihm mit dem maximalen Output der Stereoanlage die Ohren volltönt bis der Motor aus der Ferne abgestellt wird.

1998: Erster adaptiver elektrischer Sitz mit computergesteuerter Erkennung der Position des Passagiers, der sich alle 4 Minuten an die jeweilige Körperhaltung des Passagiers anpaßt und diese mit 10 Luftkammern optimal unterstützt - der bequemste Autositz aller Zeiten.

2000: Cadillacs Fahrwerkstechnik greift nach den Sternen - das erste magnetorheostatische Fahrwerk (Magnetic Ride Control) debütiert im Seville STS. Eine auf magnetische Einflüsse reagierende Flüssigkeit in den Stoßdämpfern erlaubt blitzschnelle Anpassung der Dämpfung und verbindet Straßenlage und Fahrkomfort. Die Straße wird jede Sekunde tausendmal in Echtzeit auf Unebenheiten analysiert und das System hat trotzdem genügend Zeit, um sich optimal anzupassen. Die Konkurrenz hat das Nachsehen - selbst Ferrari kauft das System für seine Spitzenmodelle 599, F12berlinetta und California ein und Cadillac nutzt die Gelegenheit um Werbespots mit einem Ferrari und einem Cadillac im Parlauf auf der Rennstrecke zu drehen.

Cadillac verbaut ebenfalls 2000 im DeVille DTS das erste passive Nachtsichtsystem der Welt. Ab sofort verlieren Dunkelheit und Nebel ihren Schrecken. Deutsche Hersteller brauchen Jahre, ehe sie mit technisch eine Stufe simpleren aktiven Systemen nachziehen.

Auch den modernen Trends mit immer mehr Elektronik und Assistenzsystemen kann sich Cadillac nicht entziehen. die Hardware Auto ist jedoch im 21. Jahrhundert ausgereizt. So ist auch bei Cadillac die Innovation hauptsächlich im Design und in elektronisch „zuschaltbaren“ Assistenzfunktionen zu finden. Cadillac stellt jedoch auf unerwartetem Terrain seine Leistungsfähigkeit unter Beweis: 2009 stellt der CTS-V auf der Nürburgring-Nordschleife mit 7: 59.32 Minuten den Rekord für Serienfahrzeuge auf - zum Entsetzen der deutschen Hersteller die seit langen Jahren mit eigenen Technikzentren rund um den „Ring“ die Hausstrecke nutzen um ihre Sportmodelle zu entwickeln. Cadillac schafft damit neues Profil um zu zeigen, daß auch heute noch Innovationen und amerikanische Ingenieurskunst die Spitze der Technik definieren.

Denn auch wenn europäische Journalisten es noch so fleißig hinwegzuschreiben versuchen: Die Fakten liegen auf der Hand. Cadillac und die hinter dem Unternehmen stehende Konzernmutter GM sind bis heute zusammen mit Toyota die innovativsten Firmen des Weltmarktes.

Und in der Verwandtschaft mit GM liegt eine weitere Stärke von Cadillac, die kein anderer Luxushersteller aufweist. Denn die gesamte in Cadillacs verbaute Technik findet sich in Schwestermodellen von Buick, Chevrolet, Holden, früher auch Oldsmobile und Pontiac wieder. Auf diese Weise konnte GM millionenfach Erfahrung sammeln die dann in Form von äußerst haltbaren und langlebigen Produkten bei Cadillac in die Serie einfließt. Dieser Background garantiert, daß Cadillac auch bei Innovationen nicht darauf angewiesen ist, die eigenen Kunden als Testfahrer zu nutzen.



Cadillac ist Design

Muß hierzu überhaupt etwas ausgeführt werden?

Ein Cadillac ist seit der Einführung serienmäßig hergestellter Karosserien nahezu immer die Speerspitze des weltweiten Autodesigns gewesen. Der 59er Cadillac hat zwar im kollektiven Bewußtsein der Menschheit eine Ausnahmestelle erlangt. Jedoch verdeckt dies den Blick darauf, daß Cadillac auch vorher und nachher epochemachendes Fahrzeugdesign lieferte.

Das einfachste Beispiel für einen kleinen Selbstversuch liefert gerade der 59er Cadillac. Alle sehen nur die Flossen. Doch wie wertig das Design insgesamt ist, zeigt die Befassung mit der Fahrzeugfront. Versuchen Sie einmal diese Front aus zwei oder drei Perspektiven nachzuzeichnen! Ähnlich wie bei einem Gemälde von van Gogh wird dies erst nach einiger Übung halbwegs gelingen. Denn die Gliederung der Scheinwerfer und des Kühlergrills, die Übergänge von den Kotflügeln zu den Stoßstangen, auch die Formung der Stoßstangen an sich sind alles hochkomplexe Gestaltungen, und hier wird deutlich wie schwer es ist, die Linien zu finden, die dann im täglichen Gebrauch dauerhaft als anziehend und ästhetisch empfunden werden.

Die Dominanz die Cadillac hier erreicht hat, ergibt sich augenfällig schon daraus, daß viele Menschen dann wenn sie einen amerikanischen Straßenkreuzer meinen von einem „Cadillac“ sprechen. Sie ist aber auch nachvollziehbar. Denn obwohl das badge engineering mit gleicher Technik schon in den 50er Jahren dazu führt, daß Cadillac Türen von Buick verwendet und alle großen GM-Baureihen die gleichen Fenster aufweisen wird gerade am Vergleich zu den Schwestermarken Buick, Oldsmobile, Chevrolet und Pontiac deutlich, wie Cadillac sich absetzt. Ein Cadillac ist stets eleganter, länger, schlanker, dominanter als die vielen Schwestermodelle. Die Designer haben hier die Freiheit, Konturen und Flächen auszureizen, die für die anderen Marken vielleicht zu exzessiv wirken könnten.

Dazu gehört auch die von Cadillac stets wahrgenommene Chance, Wiedererkennungseffekte zu nutzen, indem bestimmte Stilmerkmale oft noch Jahrzehnte später auftauchen und dann mit Stilzitat die Bindung des Käufers an vertraute und geschätzte Formen herstellen.

Bestes weil auffälligstes Beispiel ist die Flosse. Auch wenn Puristen mit dem Jahr 1963 aufhören von Flossen zu sprechen, hat Cadillac den Gedanken einer Betonung der vertikalen Linie an den beiden Fahrzeugecken seit den 50er Jahren nie mehr aufgegeben. Sicher wurde die Flosse kleiner, aber sie bildete bis 1999 stets ein deutlich abgesetztes Element, indem zwei Vorsprünge an den Fahrzeugecken verblieben und das Heck insgesamt auflockerten. Selbst bei der Einebnung dieses Merkmals ab 1999 im deVille DTS übernahm Cadillac die aus dieser Kontur resultierenden dezidiert vertikalen Heckleuchten und führte damit das Erkennungsmerkmal weiter. Bis heute ist ein Cadillac stets an diesen charakteristischen Leuchten zu erkennen. Diese sind nichts anderes als die den Zeitläuften angepaßten Flossen. Schon immer hat Cadillac trotz innovativ neuer Design-

züge dieses Merkmal beibehalten. So hatte der Eldorado der Generation 1966 bis 1970 mit seinen rasiermesserscharfen Kanten am Heck eine wirklich radikal neue Idee präsentiert, jedoch weist auch diese Gestaltung die abgemilderte Form von Heckflossen auf.

Gutes Styling ist zeitlos. Nachdem in den 50er Jahren vom Markt her noch der Zwang bestanden hatte, jedes Jahr ein völlig neues Auto zu liefern damit der Kunde seinem Nachbarn zeigen konnte daß er up to date blieb, schätzte mit zunehmender Marktsättigung das Publikum auch die Konstanz, so daß ab Anfang der 60er Jahre der jährliche Radikalwechsel verschwand und die Retuschen sich oft nur auf kosmetische Dinge wie die Anordnung der Scheinwerfer und die Gestalt des Kühlergrills bezogen. Das wird oft in Designbetrachtungen etwas verächtlich damit abgetan daß Cadillac sich nicht genug Neues hätte einfallen lassen. Doch wiesen gerade die 60er Jahre mit ihrem relativ konstanten Design eine besonders hohe Nachfrage auf. Und die Laufzeiten des identischen Grunddesigns der Fleetwood-, Calais- und deVille-Baureihe von 1963 bis 1970, 1971 bis 1976 und schließlich von 1977 bis 1991 (also 14 Jahre!) zeigen, wie wenig sich dieses Design abnutzte.

Durch diese ganze Zeit hinweg vermochte Cadillac trotz verschiedenster Gestaltungen den Wiedererkennungseffekt aufrechtzuerhalten. Ohne irgendeine Erläuterung oder den Blick auf auf Embleme ist ein Cadillac durchgängig von den 40er Jahren bis heute als solcher zu identifizieren. Wie unverletzlich dieses Design ist, zeigen besonders die Stretchversionen des großen Cadillac. Der Fleetwood oder Brougham wirkt auch als Sechseinhalb- oder Siebenmeterauto nie disproportional sondern bleibt harmonisch anzusehen. Jedes andere Auto außer vielleicht dem Lincoln Town Car gerät optisch aus den Fugen wenn es verlängert wird. Das zeigt, daß Cadillac von den Proportionen her eine Art goldenen Schnitt verwendet, der natürlich auch der Attraktivität des Grunddesigns zugute kommt.

Cadillac-Design ist appellativ und richtet sich durchaus auf den großen Auftritt. Denn ein Cadillac hat das, was sämtliche anderen Luxusmarken (und solche die sich mit Verwendung des Wortes „Premium“ dafür halten) nicht vorweisen können: Glamour. Chrom, Embleme, Ornamente, Proportionen mit langen Überhängen und Kotflügeln und flachen Anstiegen der Fenster, Operalampe, Vinyldächer und Speichenfelgen (selbst im Aludesign): Cadillac hat alles was aus einem gut designten Fahrzeug einen Star macht. Auch dies ist konzeptionell durchdacht. Denn stellt man sich das gleiche Formen- und Merkmalsprogramm an einem Wettbewerber vor, würde dieser wie nachträglich getunt wirken. Beim Cadillac hingegen sind diese Zierelemente vom Grunddesign her angelegt und wirken nicht als Fremdkörper. Glamour ist bis heute - Lincoln ausgenommen - ein Alleinstellungsmerkmal des Designs von Cadillac.

Auch ist das Cadillac-Design - parallel zur Technik - innovativ, aber traditionsbewußt. So ist das heutige mit scharfen Kanten und eckig angesetzten vertikalen Leuchteneinheiten vorne und hinten verschene „art & science“-Design das einzige derzeit am Weltmarkt befindliche wirklich innovative und eigenständige Design. Nur die aktuellen Cadillacs ste-



chen aus der Einheitsmasse runder Metallklumpen heraus die heute von nahezu allen Herstellern fabriziert werden.

Es ist abzusehen, daß Cadillac den Wert des Designs seiner früheren Modelle erkannt hat. Denn Studien wie der Ciel, der Elmiraj und auch das was man vom neuen 2016 erscheinenden großen LTS vernimmt lassen erkennen, wie wichtig die optischen Zitate aus der großen Vergangenheit der Marke sind. Cadillac bleibt daher auch hier in der Spur und behält seine leadership im Reiche des Designs.

Cadillac ist Zuverlässigkeit

Die Haltbarkeit amerikanischer Fahrzeuge ist legendär. Gerade die Achtzylinder amerikanischer Prägung lassen ihre Lebensdauer oft nicht errahnen weil sie meist das Auto überleben in welches sie eingebaut werden.

Cadillac profitiert hier als einziger Luxushersteller davon, daß die gleiche Technik hunderttausend- und manchmal sogar millionenfach in Buicks, Chevrolets oder Oldsmobiles verbaut wurde mit der Folge, daß der Reifegrad der Großserie bei Cadillac gewissermaßen in die Wiege gelegt ist. Oft wird auf das „badge engineering“, also die Verwendung von Gleichteilen die nur mit anderen Markenzeichen versehen werden, geschimpft. Die Kehrseite dessen ist der erhöhte Grad an Zuverlässigkeit.

Dieser ist auch heute noch nachweisbar. Denn das was ein Hersteller seinen Fahrzeugen zutraut läßt sich ganz einfach an einem Merkmal feststellen: der Garantiedauer. Cadillac bietet mit 5 Jahren und 100.000 Meilen (also 160.000 Kilometern) eine Garantie welche die doppelte Laufleistung gegenüber den selbsternannten europäischen Konkurrenten umfaßt die allesamt mit 4 Jahren und 50.000 Meilen antreten.

Cadillac ist Komfort

Ähnlich wie beim Design ist auch Komfort eine absolute Domäne von Cadillac.

Der fünfmalige Formel-1-Weltmeister Juan Manuel Fangio wurde einmal gefragt, in welchem Auto er eine Fahrt von der amerikanischen Ostküste an die Westküste unternehmen wolle. Er antwortete ohne zu zögern „Natürlich in einem klimatisierten Cadillac“.

Kein anderes Fahrzeug ist so bedingungslos auf die mühelose Überwindung von Distanzen ausgelegt wie der Cadillac. Auch wenn heute jeder Golf über Lichtautomatik, selbtlösende Parkbremsen, elektrische Sitzverstellung, beleuchtete Schminkspiegel, Tempomat und alle weiteren Komfortextras verfügt die über lange Jahrzehnte fast nur bei Cadillac und Lincoln selbstverständlich waren, sind es auch heute noch andere Dinge, die Cadillac so überlegen machen.

Dazu rechnet zunächst einmal die totale Geräuschdämmung. Hier hat Cadillac schon Ende der 70er Jahre ein Niveau erreicht, das selbst heutige mehrere Hunderttausend Euro teure Fahrzeuge nicht übertreffen können. Denn eine

Steigerung von Unhörbar ist nicht möglich. Konzeptionell sind gerade klassische Cadillacs nicht mit selbsttragenden Karosserien versehen sondern verfügen über einen soliden Stahlrahmen auf den erst die Karosserie aufgesetzt wird. Die Dämmung, die hier technisch betrachtet vorliegt läßt sich konstruktiv nicht anders herstellen.

Daß im Verbund damit ein leiser Motor erforderlich ist, stellt bei Cadillac eine Selbstverständlichkeit dar. Wesentlich ist beim Komforteindruck vor allem die Kombination aus entfalteter Kraft und dazu entwickeltem Geräusch. Mental erwartet der Fahrer, daß ein Motor der sich anstrengt, dies auch akustisch anzeigt. Unterbleibt diese „Rückmeldung“ fragt sich der Fahrer woher diese Kraft dann kommt und empfindet eine Beschleunigung bei fehlendem Motorgeschall als besonders kraftvoll und komfortabel. Anders ausgedrückt: Das was jetzt die ersten Fahrer von Elektroautos erleben, kennen Cadillac-Fahrer seit fast 50 Jahren.

Der entscheidende Punkt ist jedoch, daß ein klassischer Cadillac seinen Passagieren Platz zum Leben läßt. Die Sitzposition kann nicht nur elektrisch frei gewählt werden, sondern es besteht auch im Sitz Bewegungsfreiheit. Man kann die Beine über Kreuz legen, sie vollständig ausstrecken, ein Knie heranziehen oder das Bein auf dem Mitteltunnel aufstützen und über die im Umfang äußerst großzügig dimensionierte Verstellung des Lenkrades immer wieder neue Körperhaltungen einnehmen. So erhält die Wirbelsäule Bewegungsfreiheit, der Cadillac paßt sich seinem Fahrer an und nicht umgekehrt. Das Sitzen im Cadillac ist bequemer als in den meisten Sitzgelegenheiten zuhause.

All diese Faktoren kombiniert ergeben immer wieder den gleichen Effekt: Nach fünfhundert Kilometern Fahrt kommt der Wunsch auf, die Fahrt möge noch einmal solange weitergehen. Das ist Komfort.

Der Mythos Cadillac

Das Faszinierende am Cadillac-Fahren ist die Vielseitigkeit der Erlebniswelt die einen umgibt. Ein Cadillac ist das genaue Gegenteil des Autos das nur von A nach B fährt. Er läßt diesen Zweck in den Hintergrund treten, indem er seinen Fahrer in einen ultrabequemen, flauschigen, leisen Kokon einhüllt, der nur das für die Fortbewegung Notwendige wie die Kraft des Motors oder die Zuverlässigkeit modernster Technologien liefert, aber den Fahrer so gering wie möglich belästigt. Garniert wird diese Mühelosigkeit der Fortbewegung mit einem Blumenstrauß an Ästhetik, der die Wertigkeit des Erlebnisses betont und steigert. Damit entzieht sich ein Cadillac gängigen Kategorien und Vergleichen. Denn sein Ziel ist ausschließlich das Wohlbefinden des Fahrers. Das Repräsentative, Glamouröse und Extrovertierte sind Beigaben, die für den Fahrer im Grunde genommen unwichtig sind. Cadillac fahren wird so zu einem Akt gelebter Souveränität und Unabhängigkeit. Das führt zu Freiheit als dem wesentlichen Merkmal des Mythos Cadillac. Mehr kann ein Auto einem Menschen nicht geben.

Burkhard Brießmann





DANKE

Im Namen der Mitglieder des Classic Cadillac Clubs Deutschland und stellvertretend für alle Teilnehmer und Besucher der 10 Bigmeets auf Schloss Kremsegg dürfen wir uns beim Organisationsteam dieser so erfolgreichen und großartigen Veranstaltung beim gesamten Team und allen voran bei Georg Pfeiffer, Ulla Theußl sowie Afra und Gerald Loidl bedanken.

Wir können ermessen, welcher Einsatz hier persönlich, zeitlich und auch wirtschaftlich erbracht wurde und stellen fest: Es hat sich gelohnt, der Idee Cadillac ein Forum in Europa zu schaffen, das Freunde aus allen Nationen verbindet und ein lebendiges Gemeinschaftserlebnis schafft.

Wir wünschen Euch, daß Ihr durch die vielen menschlichen Begegnungen die Freude und den Enthusiasmus den Ihr auf Eure Aufgabe verwendet habt, zurückbekommt und auch selbst die Bereicherung welche aus der Idee Cadillac erwachsen kann mitnehmen könnt.

Eure Redaktion des STANDARD





2004: DIE GEBURTSTUNDE EINER GROSSEN TRADITION

Traditionen sind etwas, das es nicht von Null weg gibt. Sie beziehen ihren Reiz daraus, daß etwas seit langer Zeit bekannt ist und deshalb von Interessierten nachgefragt wird. Nur selten können wir daher Teilnehmer eitles solchen Beginns sein der später einmal Legenden bildet und dessen „spirit“ über lange Zeit hinweg fasziniert.

Wir alle die wir in Kremsmünster waren, können vielleicht in einigen Jahren einmal sagen „WIR WAREN DABEI“, als es im sonnigen Oberösterreich losging. Wir haben erlebt, wie aus dem Nichts, das die Absage der Treffen auf Schloß Zurzach 2003 geschaffen hat, ein von der Qualität der teilnehmenden Fahrzeuge und von der Stimmung her überragendes, phantastisch organisiertes Treffen wurde.

Und es ist scheinbar kein Zufall, daß Kenner der Szene wie Uli Müller zu der Einschätzung gelangten, Kremsmünster 2004 erinnere sie an die allerersten Treffen in Zurzach. Damit kann die Cadillac-Fangemeinde in Europa zuversichtlich sein, daß die sehr schwierige „Transplantation“ des Geistes von Zurzach nach Kremsmünster gelungen ist.

Bedenkt man, daß für alle Teilnehmer die Logistik, der Anfahrtsweg, die Kenntnis der Örtlichkeiten und der Gastronomie noch neu waren, ist es sicherlich am schwersten, ein solches Treffen zum ersten Mal zu organisieren. Denn auch alle anderen sind neu, und Tips wohin man am besten geht kann man deshalb nicht von den erfahrenen Teilnehmern einholen die man vielleicht zufällig auf der Straße trifft.

Das Verdienst, dieses Event zum Gelingen reifen zu lassen, liegt erfreulicherweise nicht ganz außerhalb unseres Clubs.

Denn Georg Pfeiffer ist der Initiator des Treffens, und zusammen mit Gerald Loidl und Christian Freudenthaler bildet er ein außerordentlich sympathisches Organisationsteam. Es gab während der gesamten Veranstaltung keinen einzigen Moment, den die Organisation nicht im Griff hatte, aber alles lief fast unmerklich, leise und mit Effizienz ab. Dies bildet eine hervorragende Grundvoraussetzung für eine entspannte Atmosphäre, denn man ist nicht Teilnehmer einer Veranstaltung, sondern Teil eines internationalen Freundeskreises.

Kremsmünster ist nicht der prominenteste Fleck auf der österreichischen Landkarte, und deshalb genügt als ungefähre Zielangabe von Deutschland aus der Hinweis: Nach Salzburg, und dann noch ein Stündchen in Richtung Wien. Damit ist für die Anreise natürlich ein Fixpunkt gegeben. Denn es ist geradezu ideal, am Spätnachmittag in der Festspielstadt Salzburg noch eine kleine Einkehr dazwischenzuschieben, bevor es nach Kremsmünster weitergeht.

Salzburg ist traumhaft. Salzburg in der Festspielzeit ist unvergleichlich. Operettenhafte Szenen in der gesamten Stadt. Tritt man aus der erfrischenden Kühle der Altstadtgassen, eröffnet sich eine Freilichtbühne globalen Ausmaßes. Open air, die ganze Welt ist zu Gast: Rucksacktouristen, japanische Busladungen, mondänes Publikum, Opernbesucher beim Diner vor der Aufführung oder Kaviar und Champagner in einem der unzähligen Straßenbistros. Wer Glück hat, kann im Toscaninihof bei einem Glas Champagner – oder auch Bier, Österreich ist da unkompliziert – hören, wie die Instrumente gestimmt werden und immer wieder Sänger aus dem Ensemble, schon halb maskiert, für eine



kleine Ton- und Kostprobe auf den Balkon der Umkleiden des Festspielhauses heraustreten und einige Takte a capella zum Besten geben. Klar daß bei der Abfahrt durch die Salzburger Altstadt ein Cadillac zur Publikumsattraktion wird. Es gibt auch nur ein noch auffälligeres Auto als einen Cadillac: Und das ist ein weißer Cadillac mit verdunkelten Scheiben und goldenem Kühlerstern. Hunderte von Blicken, die vielleicht vermuten, hier lasse sich Pavarotti oder zumindest Eliette von Karajan chauffieren und die zutiefst überrascht wären, würden sie die drei fröhlichen Kids hinter den Scheiben sehen.

Die Weiterfahrt durchs Salzkammergut erfüllt dann optisch alle Ansprüche die auch eine Festspielinszenierung auszeichnen: Ein grandioser Blick auf die im Licht der untergehenden Sonne in allen Farben von Violett bis Zartrosa schimmernde Alpenkette und über allem der frisch aufgegangene Mond. Die Tage die vor uns sind, können nur heitere Tage sein!

Die Stadt Kremsmünster ist nicht gerade übersichtlich. Sie schmiegt sich an das Hochufer der Krems und hat Straßenverläufe, die man erst nach dem dritten oder vierten Mal zu kennen beginnt. Besonderes Schmankerl ist eine Strecke mit einer nur knapp über 2 Meter breiten Hausdurchfahrt. Es fehlt an klaren Orientierungspunkten, denn das Stift – eine burgartige Klosteranlage – thront zwar über der Stadt, als Landmarke eignet es sich aber weniger weil selbst die dorthin führenden Straßen verschlungen sind. Wer also nachts ankommt, sollte durchaus etwas Zeit für ein unfreiwilliges town cruising einplanen bis er sein Hotel findet.

Das Schloß Kremsegg liegt im Süden der Stadt auf dem sanfter ansteigenden Hochufer der Krems, von der Stadt aus durch dichten Baumbewuchs nicht auf den ersten Blick sichtbar, von einer veritablen Mauer umgeben, die ein Gelände einschließt das im Verhältnis zum Schloß sehr groß erscheint.

Gleich noch in der Nacht die erste Begegnung mit anderen Teilnehmern des Treffens: Ein silbergrauer 67er aus Belgien mit fröhlicher Besatzung, der ebenso wie wir noch eine nächtliche Sondierungsrunde drehte. Nach dem Check-in im Hotel Stadlhuber ging es zum nächtlichen Asklang in die richtig „griabige“ Hotelbar, in der wirklich auch Einheimische anzutreffen sind.

Es bietet viel Stoff für unsere Plauderrunden, was denn das optimale Cruising sei. Für alle Zukunft können wir uns aber ins Stammbuch schreiben daß dabei ein Mann mit am Tisch sitzen sollte, der es wirklich weiß: Wolfgang Sonnleitner. Denn der ist der Architekt des Samstagscruisings des ersten Treffens in Kremsmünster. Und was für ein Sahnestück an Streckenführung und Rastpunkten er hier kreierte hat ist schlichtweg unübertrefflich.

Wenn wir cruisen, wollen wir rollen. Wir wollen in gleichmäßigem Tempo und unbelästigt von zu engen Kurven die herrlichen Konturen der Karosserien vor und hinter unserem Fahrzeug degoutieren. Wir wollen eine herrliche Landschaft sehen, und die von Kremsmünster aus in Richtung



des Steirischen ganz allmählich vor uns aufragenden Alpen erfüllen dieses Soll über alle Maßen. Wir wollen aber auch das Drehmoment unserer Achtzylinder genießen, wenn wir mit weniger als 1.000 rpm einen steilen Hügel hinaufschleunigen ohne den Motor zu hören. Und wir wollen natürlich an einem schönen Punkt in der Landschaft Rast machen, um uns an den Köstlichkeiten Austrias zu laben. Alles perfekt! Wolfgang Sonnleitner hat ganze Arbeit geleistet: Cadillacss und aufragende Berge, Cadillacs und blaugrüne Almseen, Cadillacs und schlängelnde Bergstraßen, Oberösterreich at its best – dieses Cruising hatte es in sich!

Dieser Route würdig war dann auch der Endpunkt zur Mittagspause oder – um im örtlichen Jargon zu bleiben – Jause. Ein Gasthof an der Steyr, 9 Kilometer vom Ski-Weltcup-Ort Hinterstoder entfernt, mit famoser österreichischer Küche und dem Ansturm von 40 Cadillac-Besatzungen mühelos mit der in Deutschland so selten gewordenen natürlichen und unverbüchlichen Gastfreundschaft gewachsen. Daneben noch das österreichische Wilderermuseum mit der Sonderausstellung zur „Erotik der Sennerin“.

Das Sündige und Hehre liegen oft nahe beieinander, und trafen wir ausgerechnet vor dem Wilderermuseum Seine Eminenz, Bischof Helmut Leopold, der „Hochkirche Österreichs“ angehörend (evangelisch-katholisch, ja so etwas gibt es!), ein leutseliger, geerdeter Vertreter seines Standes, voll im Leben stehend und dieses bejahend, das rote Cape passend zur Cadillac-Stretchlimousine. Für den zweiten Teil wünschte er den Transport im roten 59er Eldorado Biarritz – wäre er katholisch, bräuchten wir uns nach einem Schutz-





Gesprächsstoff en masse also für den abendlichen Plausch an der Bar des Stadlhuber und sichere Vorfreude auf das Kommende.

Höhepunkt des Treffens ist der große Festtag. Die öffentliche Präsentation der Fahrzeuge ist Volksfest, Familientreffen und Informationsveranstaltung zugleich. Letzteres ist gerade bei unseren Cadillacs besonders wichtig, denn ein Cadillac ist durch seinen nach außen demonstrierten Prunk stets auch irgendwie distanzierend und unnahbar. Diese Distanz kann aggressiv wirken und dazu führen, daß Außenstehende dem Fahrzeug – und damit auch dessen Besitzer – eher zögernd und abweisend gegenüberstehen.

heiligen für Cadillac-Fahrer nicht mehr länger umzusehen...

Natürlich bietet das Cruising auch den Check, wer sonst noch den Weg nach Kremsmünster gefunden hat. Erfreuliche Begegnungen allesamt, zumal wenn es eine Menge Freunde aus unserem Club sind: Die Ruhstrats mit der technologischen Speerspitze des Treffens, einem funkelneuen XLR in der optimalen silbernen Tönung, unser Freund Manuel Schons, der stets den unserer Marke angemessenen Stil mit der Verbreitung einer heiteren Stimmung kombiniert, Tom Witzel, der wieder einmal demonstriert daß man den Mut haben kann, ein Prachtstück das andere in einer klimatisierten Garage konservieren und nicht einmal anfassen, tatsächlich 700 Kilometer weit aus dem Stall zu bewegen. Und last but not least der V8-Stammtisch-Präsident aus München, Ludwig Neumayer, der endlich zu richtigen Weißwandreifen und einem 75er-Format bekehrt sein Prachtstück der österreichischen Sonne aussetzt.

Unter bischöflicher Beschirmung und damit verbundener makelloser Wettergarantie setzt sich das Cruising fort und kommt in der Privatbrauerei Shloß Eggenberg zu einem weiteren Höhepunkt. Denn war es während der „Cadillacs in motion“ noch nicht jedem aufgefallen, jetzt, bei der Aufstellung im geschmackvoll gestalteten Innenhof des aus einem Schloß bestehenden Brauereigebäudes, fiel es auch dem Letzten wie Schuppen von den Augen: 4 rote 59er Eldorados in extremster Qualität direkt nebeneinander – kein einziges jemals vorher veranstaltetes Treffen einschließlich des Concours d’Elegance in Pebble Beach hatte jemals einen solchen Anblick zu bieten! Die Fachgespräche um die vier roten Prachtstücke im Hof boten Detailkunde für Auto-Gourmets. Denn wann kann man sich am lebenden Objekt darüber unterhalten ob der untere Frontscheinwerfer des 59er Eldorado über eine radiale oder aus parallelen Linien bestehende Glasstruktur verfügt?

Deshalb sind Publikumsveranstaltungen wie diese wichtig, weil sie die Distanz nehmen und zeigen, daß hier ganz normale Menschen sich mit einem aus Stahl, Glas und Kunststoff bestehenden Objekt ein Stück Vergangenheit und das Wertbewußtsein für Ästhetik, Großzügigkeit und Freiheit bewahren, das über die bloß technische Funktion eines Autos hinaus soziale Werte schafft und damit geschichtliche und kulturelle Dimensionen berührt.

Kremsmünster liegt in einem hierfür geeigneten Landstrich. Denn die oberösterreichische Mentalität ist äußerst angenehm: Offen, unaufdringlich, freundlich. So kommen sehr rasch Gespräche in Gang, die viel dazu beitragen daß man in einem Cadillac nicht nur ein Stück Technik sieht.

Manche lernen auch dazu. Im Biergarten auf dem Gelände sprach ich mit einem Mitarbeiter von BMW, der bei Steyr als Motorentechner arbeitet. Dessen Weltbild geriet völlig aus den Fugen als er erfuhr, daß bei Cadillac schon seit den 40er Jahren Hydrostößel zur selbstverständlichen Ausstattung



gehörten (erstmalig übrigens verwendet von Pierce-Arrow im 32er V 12). Denn bei BMW gibt es das durchgängig erst seit Anfang der 90er Jahre.

Schon die Anfahrt auf das Gelände ist absolut standesgemäß. Man fährt durch ein Tor in der Schloßmauer und kann dann auf der riesigen Fläche Aufstellung nehmen. Ganz nach britischer Tradition darf auf dem Rasen geparkt werden. Damit entsteht ein gut arrondiertes Ensemble, das ideal ergänzt wird durch die Restaurant- und Biergartenzone, die im Bereich der Zufahrt liegt und damit den doppelten Genuß erlaubt, neben einem kühlen Weißbier sitzend die Parade der ankommenden Cadillacs abzunehmen und den Redebeiträgen des Festkomitees zu lauschen die auch für Kenner noch einiges an interessanten Details bringen.

Auch diesmal verlieh Bischof Leopold, der zufällig auch noch Geburtstag zu feiern hatte, der Veranstaltung eine für US-Car-Treffen ungewöhnliche Dimension: Denn wo sonst gibt es eine Sonntagspredigt mit anschließender Fahrzeugweihe? Ein tolles Beispiel dafür, daß Kirche modern sein und Menschen ansprechen kann ohne sich anzubiedern. Kremsmünster – in diesem Sommer also auch der „bible belt“ von Cadillac-Europa...

Ein Jahrhundert Cadillac von 1904 bis 2004 (Ernst Ruhstrats XLR-Edelstein), viele Fachsimpeleien und ein überdurchschnittlicher Anteil Clubkameraden auch bei der Pokalverleihung. Eine hervorragende Idee des Organisationskomitees die Extrapokale in Form des „Harley-Earl“-Preises für ganz besondere Cadillacs, die vielleicht nicht den breiten Geschmack treffen, aber Highlights setzen die Anerkennung verdienen. Zugleich wird mit der Benennung des Preises nach Harley Earl auch ein Mann gewürdigt, der als Michelangelo des Automobildesigns die mit Abstand größte Erfolgsstory der Automobilgeschichte begründete und mit dem von ihm in den 50er Jahren geschaffenen Ruhm dafür verantwortlich ist, daß GM bis heute die Nummer 1 der Welt blieb und daß selbst der Fahrer eines vergleichsweise schnöden Objektes wie des aktuellen CTS in den für Automobile zuständigen Windungen seines Gehirns noch das Funkeln einer chrombesetzten Flosse spürt wenn er in sein neuzeitlich gestaltetes Fahrzeug einsteigt.

Es war Tom Witzel mit seinem Gespür für das Notwendige und Angemessene, der anlässlich der Pokalverleihung die Gelegenheit nutzte, in einer kurzen Ansprache seinen besonderen Dank an das Organisationsteam auszusprechen. Dieser Dank ist hochverdient und es kann gar nicht genug betont werden, wie alles zusammengepaßt hat. Georg Pfeiffer und Gerald Loidl, die weder ihre Person noch ihre Fahrzeuge in den Vordergrund stellen obwohl gerade Georgs 59er Biarritz selbst für Pebble Beach ein heißer Kan-

didat wäre. Frau Standteiner, die auch in der Hektik vollsten Andrangs ihre Ruhe behält und sich darum kümmert daß die Kids einen Schattenplatz beim Organisationsteam finden. Eine freundliche, sympathische Truppe, keine Selbstdarsteller, sondern gastliche und enthusiastische Menschen, die auf diese Weise trotz der immensen Arbeit auch selbst etwas von der Veranstaltung mitnehmen können. Deshalb fiel auch schon am Tag nach der Veranstaltung der Entschluß, an den Erfolg anknüpfend auch 2005 wieder nach Kremsmünster einzuladen. Dieses neue „alte“ Treffen hat das Potential, Zurzach würdig zu ersetzen und den Mittelpunkt Europas aus der Sicht der Aficionados unserer Marke nach Oberösterreich zu verlegen.

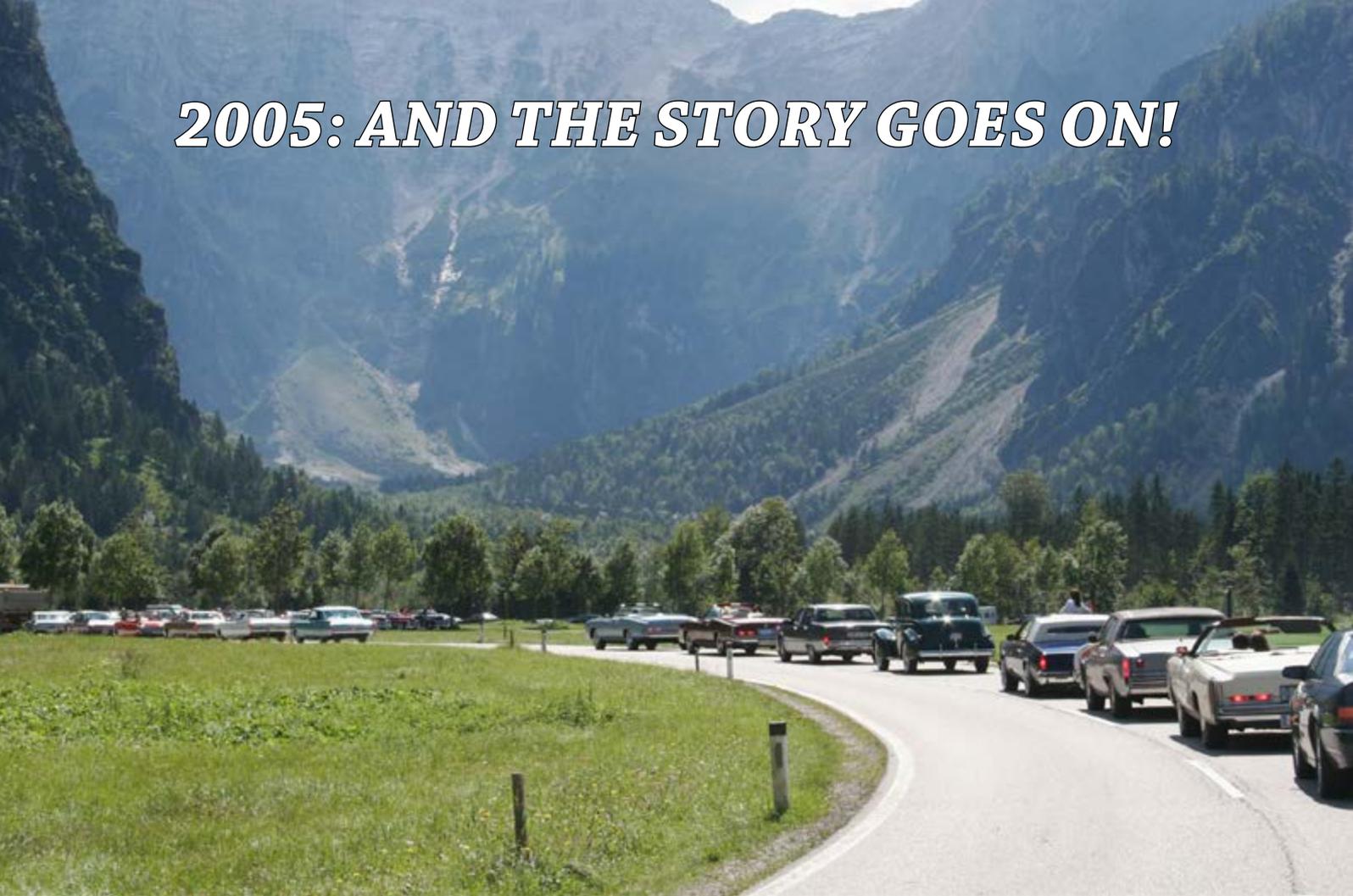
Welche Segnungen die Natur Oberösterreichs und des Salzkammergutes bereithält wird auch deutlich, als wir am



Montagsmorgen nach einer Runde Tennis im „Stadlhuber“ unseren fliegenden Teppich besteigen um gen München zu schweben. Nein, nicht die direkte Route, dazu ist Österreich viel zu schön! Der Weg führt uns über den Traunsee nach Hallstatt wo wir zugunsten eines Champagner-Sundowners mit Blick auf den See und die imposante Kulisse des Dachsteins einen Stopover einlegen. Ähnlich wie in der Schweiz ist der Cadillac hier ein Auto, das zum Land paßt. Er hat die Erhabenheit, die auch von den Felsenbergen der nördlichen Kalkalpen ausgeht. Er hat den Motor, der in seiner sanften Kraft die Berge überwindlich macht. Er hat die Eleganz, die zur pittoresken Kulisse Hallstatts paßt, wie es sich im See golden spiegelt. Und er hat Tradition, die statt des Bronzealters und der Hallstattzeit diejenige des Chromzeitalters der Harley-Earl-Zeit reflektiert. In diesem Sinne hat Cadillac in Kremsmünster eine neue verdiente Heimat gefunden. Lassen wir nichts ungenutzt, unseren vierrädrigen Freunden diese Heimat wieder einmal zu zeigen!



2005: AND THE STORY GOES ON!



Herrliche Erinnerungen vom ersten Meeting in Kremsmünster ließen schon letztes Jahr 3 Tage nach dem Ende der Premiere den Entschluß reifen, auch der zweiten Edition 2005 beizuwohnen. Wir hatten Hoffnung, daß das tolle Event von 2004 getoppt werden könnte, was äußerst schwierig war. Doch nach der Teilnahme am heutigen zweiten Meeting können wir steigende Tendenz vermelden: Kremsmünster ist das absolute „MUST“ für alle Cadillac-Fans in Europa.

Geprägt von den Erfahrungen des letzten Jahres reisten wir diesmal schon am Donnerstag an. Denn jeder Tag in Oberösterreich ist ein Gewinn. Wieder einmal bildete Salzburg den operettenhaften Auftakt traumhafter Tage. Denn auch im Rolls-Royce-gewohnten Mozart-Ambiente ist die Karawane aus 88er Brougham und 84er Eldorado Convertible die geeignete Entourage für das internationale Delfilée aus Touristen, Festspielbesuchern und Dirndl-Laufsteg. Wie sonderbar klingen dabei im Ohr des Cadillac-Fahrers die Worte Mozarts aus seinem Brief vom 08.11.1780, als er die Beschwerlichkeiten des damaligen Reisens beschrieb:

„... denn ich versichere, dass es keinem von uns möglich war nur eine Minute die Nacht durch zu schlafen - dieser Wagen stösst einem die Seele heraus! -und die Sitze! -hart wie stein! -von Wasserburg aus glaubte ich in der that meinen Hintern nicht ganz nach München bringen zu können! -er war ganz schwierig -und vermuthlich feüer Roth -zwey ganze Posten fuhr ich die Hände auf dem Polster gestützt, und den Hintern in lüften haltend- ...“

Fast möchte man glauben, es habe damals schon BMW und Audi gegeben, wenn man diese Zeilen und auch in einem

weiteren Brief von 1781 die Schilderung Mozarts über seine Fahrt nach Wien liest:

„... bis Unterhaag bin ich mit dem PostWagen gefahren - da hat mich aber mein Arsch und dasjenige woran er henkt, so gebrennt, dass ich es ohnmöglich hätte aushalten können...“

Größer als zu einer Reise im komfortabelsten Auto der Welt könnte der Kontrast nicht sein, und als wir uns leise schwebend in Richtung Salzkammergut aufmachen, öffnet sich wieder die herrliche Kulisse der Alpen zur Begrüßung und diesmal ist der Stadtplan von Kremsmünster schon in unsere Erinnerung eingegraben, so daß das mitgeführte „Navi-System“ dezent im Kofferraum liegenbleibt.

Fast ist die Zeit zum Schauen zu kurz, obwohl der Konvoi sich erst mit Verspätung in Bewegung setzt und der Schall- und Geruchsteppich aus blubberndem großvolumigen Leerlauf der Achtzylinder, dem Knirschen der Reifen auf dem Kies das die Leichtgängigkeit der Servolenkungen akustisch rüberbringt und der Benzinduft aus den im Leerlauf mit richtig schön fettem Gemisch laufenden Vergasern eine Symphonie elementarer mechanischer Urkraft erzeugt, wie sie in ähnlicher Form vielleicht nur vom Anfahren einer amerikanischen „Mallet“-Dampflok ausgeht.

Wieder einmal haben unsere Freunde von Organisationskomitee ganze Arbeit geleistet. Man fühlt sich während des ganzen Cruisings an das Spiel zwischen Hase und Igel erinnert, wenn jemand den man bei der Abfahrt eben noch gesehen hat dann abwechselnd an verschiedenen Stellen der Cruisingstrecke auftaucht. Immer ist man umsorgt. An



jeder Weggabelung steht einer vom Team und sorgt dafür, daß auch ein Abreißen der Schlange nicht zum Abweichen vom Kurs führt.

Das Cruising des Cadillac-Meetings 2005 führt uns natürlich wieder mitten hinein in die Bergkulisse, die von Kremsmünster aus den Hintergrund einer Postkartenlandschaft bildet. Das Ziel des Jahres ist der Almsee, der am Ende eines Tales in einem amphitheatralen Rund liegt, das von lieblichen Almlandschaften bis zu den schroffen Felsflanken der Tauern einen alle Sinne ansprechenden landschaftlichen Reiz entfaltet. Und mitten in diesem grandiosen Ensemble befindet sich der Parkplatz des Almsee-Restaurants, der mit seiner großzügigen Dimensionierung ein Ensemble schafft, das die Speicher der anwesenden Digitalkameras in rasantem Schwung mit Megabytes unwiederbringlicher Bilder füllt.

Beim Abstellen des Fahrzeuges fällt ein türkisgrünes 56er Convertible auf, das einem in seinem perfekten Zustand bei der Abfahrt doch nicht entgangen sein kann. Des Rätsels Lösung ist so prominent wie unerwartet. Denn der Herr, der mit Entourage dem Schmuckstück entsteigt, ist uns aus der „yellow press“, deren Erzeugnisse wir Cadillac-Fahrer eigentlich nur zur Hand nehmen wenn darin ein Auto abgebildet ist, bekannt: Prinz Ernst August von Hannover, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg, von dem wir zwar wissen daß er in der Nähe ein gut besitzt und dem Vernehmen nach eine Sammlung von 120 Fahrzeugen hat, dessen Affinität zu Cadillac wir aber nicht vermutet hätten. Paparazzi sind nicht unter uns, und so kann Seine Durchlaucht unbehelligt feststellen, daß sein Fahrzeug allein in der Biarritz-Parade eine ganze Reihe ebenbürtiger Kameraden gefunden hat. Und wer miterlebt wie er freundlich einer Clubkameradin die Gelegenheit gibt, ein Foto fürs Familienalbum zu schießen, hat einen so ganz anderen Eindruck von einer Person, die in der besagten Klatschpresse sehr einseitig dargestellt wird und sicher gerne mehr von der Privatsphäre hätte die für uns als - juristisch betrach-

tet - allenfalls „mittelbare Personen der Zeitgeschichte“ so selbstverständlich ist.

Nach einer ausgiebigen Fotosession und dem kulinarischen Stopover bei österreichischer Qualität und einem für den Ansturm einer Hundertschaft ungewöhnlich freundlichen und professionellem Service verlassen wir den Almsee und sinnieren im Licht der österreichischen Nachmittags-sonne über die perfekte Länge eines Cruisings, die eigenartigerweise mit der Abbrandzeit eines dominikanischen „Longfillers“ zusammenpaßt. Denn auch diese Genüsse sind konvergent: Der Eldorado läuft so ruhig, daß die Zigarrenasche auch dann noch nicht abfällt wenn sie auf mehrere Zentimeter angewachsen ist, und was eignet sich stilvoller zum Abklopfen der Asche als der chromglänzende Rückspiegel des Cadillac?

Ziel der Fahrt ist eine in einem Kloster gelegene „Schaukäserei“, und selbstverständlich nahmen die roten Convertibles wieder einmal gemeinsam in der „Red Biarritz only“-Parkzeile Aufstellung, und auch der Klosterhof wurde stilgerecht dekoriert. Denn der Chrombarock der Flossen hatte seine Entsprechung in der Prachtentfaltung der Klosterkirche, die in ihrer expressiven barocken Ornamentik fast so überwältigend wie die Kirche „Il Gesù“ in Rom ist und uns im Rahmen der Führung durch Kloster und Käserei fachkundig erklärt wurde.

Ein Einjähriger kann mit Barock vielleicht noch nicht so viel anfangen, zumal wenn er bei einer Kirchenführung nicht selbst kommentieren darf was er sieht. Und so kürzte ich mit dem kleinen Aron die Führung etwas ab und traf im Klosterhof auf Besucher, die mich fragten wo denn „die Hochzeit“ sei. Auf mein etwas verständnisloses Gesicht hin erklärten sie, wenn so viele schöne Autos da seien müsse es sich doch um eine Prominentenhochzeit handeln, für die man diese Autos gemietet habe. Ich erklärte den guten Leuten, daß man eine solche „Hochzeitsflotte“ wohl selbst bei bester Bezahlung kaum je zusammenrommeln könne

(und dachte daran daß wohl selbst Prinz Ernst August nicht nur Cadillacs in seiner Sammlung haben dürfte). doch eine Hochzeit hatte tatsächlich stattgefunden und wurde im Restaurant unterhalb des Klosters gefeiert, allerdings automatisch deutlich unterdimensioniert. Denn der Metallklumpen namens BMW 5er der da in seiner chromlosen Ärmlichkeit blumengeschmückt herumstand dürfte wohl eine Verlegung der Hochzeitsnacht erfordert haben weil ein Brautpaar das sich in vollem Ornat in eine solche Keksdose preßt wohl einige Wochen Rekonvaleszenz benötigt bis der Körper seine normale Funktionsfähigkeit





wiedererlangt. Die Armen hatten aber vielleicht Glück, denn sie ließen es sich nicht nehmen, vor dem Defilée der Cadillacs einige Fotos zu schießen, und wer weiß ob der damit verbundene Hormonschub nicht ein Gegengift zu ihrem kläglichen Hochzeitsautochen darstellte?

Und wieder einmal ist für die Cadillac-Crews der sympathische Kontakt zu den Besuchern ein Höhepunkt der Veranstaltung. Denn hier trifft man auf eine interessierte Freundlichkeit, die weitab von dem liegt was wir in Deutschland an verstecktem Neid antreffen, wenn wir unser Auto irgendwo parken. Alpenländische Toleranz und die Perspektive, daß nicht das Auto den Menschen macht der es fährt sondern daß der Mensch im Vordergrund steht und das Auto unabhängig davon etwas Besonderes ist, lassen über dem Meeting in Kremsmünster eine Heiterkeit der Vernunft schweben, die das ganze Treffen prägt. Tiefe Eindrücke verbleiben für mich persönlich vor allem aus der Begegnung mit einem etwa 20-jährigen blinden Besucher, der zusammen mit seinem Vater um die Autos herumstreicht und Chrom, Zierleisten, Embleme und die Linien der Karosserie mit seinen Fingern betastet. Ich spreche ihn sofort an und zeige ihm den 84er Eldorado Biarritz, lasse ihn auf dem Fahrersitz Platz nehmen, erkläre ihm die Bedienung und lasse den Motor laufen. Allein schon etwas mit Worten zu beschreiben, was wir alle mit einem Blick etwa auf den Sechsfachschalter der elektrischen Sitzverstellung als Selbstverständlichkeit erkennen, verdeutlicht wie schwierig es sein muß, sich diese Eindrücke gedanklich zu einer Form zusammensetzen, wie sie der Cadillac darstellt. Die Rückfragen des blinden Cadillac-Freundes zeigen Schlagfertigkeit, Fachkunde und wache Intelligenz, und als er sich genau danach erkundigt, welche Farbe das Auto hat, wird schlagartig klar wie schön wir es haben, daß wir einen Cadillac mit unserem Sehsinn erfahren können und ich kann mir schemenhaft vorstellen, wie in seinem geistigen Abbild wohl der Eldorado aussehen mag Gerade in der Welt der Perfektion, die ein Cadillac symbolisiert, ist eine solche Begegnung wertvoll, rückt Maß-

stäbe zurecht und sollte so selbstverständlich sein wie in dem Land aus dem der Cadillac kommt. Dort stellen Veranstalter für Blinde Handschuhe bereit, damit sie sich ohne Zwang die Autos betrachten können.

Die Pokalausbeute des Clubs ist auch heuer wieder reichlich, wobei Manfred Wiegand mit gleich zwei Erstplatzierungen der Sieger des Tages ist. Sein 1941er Coupè begeistert

nicht nur die Experten der von den Teilnehmern durch Stimmkarten entschiedenen Fachwertung, sondern auch das Publikum, welches unabhängig vom Jahrgang einfach das Auto ankreuzen kann welches ihm gefällt. Manfreds Prachtstück hält jeder Prüfung stand und ist original und gepflegt bis ins letzte Detail hinein. So hat Manfred sogar die originalen kanadischen Kennzeichen aus Alberta lackieren und mit einer speziellen Behandlung auf alt trimmen lassen. Sympathisch auch seine Einstellung zu Pokalen: Eigentlich verdiene den Pokal nicht der Besitzer eine so schönen Fahrzeuges, denn dieser könne nichts dafür daß jemand zuvor das Auto so toll konstruiert und gebaut habe - gerade bei seinem 41er eine unangebrachte Bescheidenheit. Denn dieser ist ein Musterbeispiel, daß die Erhaltung eines museumswürdigen Fahrzeuges eben nicht nur auf normaler Pflege, sondern auf der sorgfältigen Beachtung jedes Details beruht.

Der Heimweg. Traumhafte Sonne bescheint unsere Karawane, und die Begegnung „Classic meets Country“ wird von Uli praktiziert, als wir uns durch die schmalen Gassen von Hallstadt schlängeln und zwischen dem Lack des 61ers und den Hauswänden jeweils etwa ein Zentimeter bleibt. So dehnt sich der Tag, und als wir dann durch das bayerische Alpenvorland nach Hause zurückkehren, ist es tiefe Nacht. Und hier beschert uns der offene Eldorado ein spektakuläres Erlebnis, denn über der Motorhaube die leise vor uns die Dunkelheit teilt spannt sich ein sommerliches Sternenfirment, das aus dem lautlosen Gleiten des Eldorado ein nahezu übersinnliches Schweben im Weltraum macht: Die Grenze zwischen Himmel und Erde verschwimmt, wenn sich die Lichter von anmutigen Dörfern, die Glasfibrer-Leuchtanzeige auf der Motorhaube und die Milchstraße zueiner Symphonie vereinigen, die die Lautlosigkeit des Alu-V8 nur noch zu unterstreichen scheint. Ein perfekter Ausklang eines gigantischen Wochenendes.



2006: UP, UP AND AWAY!

Ab wann wird etwas zur Gewohnheit? Das merkt man meist erst dann wenn es schon passiert ist. Und so geht es mit dem „Cadillac Big Meet“ in Kremsmünster, nachdem man die ersten beiden Male teilgenommen hat. Das letzte Wochenende im August bleibt gedanklich reserviert in der Jahresplanung, und man weiß inzwischen daß frühzeitiges Reservieren angesagt ist, will man noch im Ort selbst übernachten. Der Höhepunkt im Cadillac-Jahr kristallisiert sich immer deutlicher heraus: Kremsmünster ist das absolute „must“ für alle die den Lorbeerkranz auf der Motorhaube spazierenfahren. Und man merkt heuer, bei der dritten Auflage, daß das nicht nur für uns Teilnehmer gilt. Denn auch die Einheimischen sind aufgewacht. Man weiß, daß ende August das sanfte Grummeln aus großen Hubräumen beginnt und die Tankstellen so zwei drei Tankwagenladungen extra anrollen lassen müssen: Denn es ist Cruisin' time in K'münster!

Für die Kenner des Kremsmünster-Events ist der Treff auf dem Schloßhof der erste Höhepunkt der Veranstaltung. Denn wenn sich die Teilnehmer des Cruisings sammeln, erhält man schon einen Überblick, was diesmal so an Raritäten das Bigmeet berichert. Und auch heier wieder ein Reigen von Farben und Formen der alle Sinne berauscht. Stilvoll reicht die Crew des Organisationsteams dazu Prosecco, und von Anfang an ist eine große begeisterte Cadillac-Familie versammelt, die sich freudig wieder begrüßt. Einer der „hot spots“ bei diesem ersten Beschnuppern ist der herrliche 80er Eldorado Biarritz von Werner Margreiter, der mit einer „triple-yellow“-Fabrggebung, Moonroof und echten Speichenfelgen mit Vogue-Reifen (ja, der zweite Ring neben der Weißwand ist tatsächlich golden!) schlichtweg alles bieten kann was ein Eldorado dieser Zeit überhaupt zu bieten hatte.

Wie immer stellt sich etwas NASCAR-Feeling ein, wenn Georg Pfeiffer dann das „Gentlemen, start your engines!“-Signal gibt, und das ansonsten in diesem August extrem launische Wetter nimmt sich gerade heute eine sonnige Auszeit. So können wir die landschaftliche Schönheit der vor uns liegenden Strecke richtig in uns aufnehmen, denn das heurige Cruising führt in das Tal des Flusses Enns, und damit durch eine pittoreske Alpenwelt. Wieder einmal - auch das ist inzwischen Tradition - werden wir



beim Cruising durch die perfekte Organisation geführt, denn es gibt keine einzige Stelle an der Route, an der man zweifeln könnte ob abzubiegen ist oder nicht. Denn das Bigmeet-Team ist an jeder Ecke präsent und weist den Weg, was besonders bei der Durchquerung der Stadt Steyr mit einigen Ampeln und dem dadurch zwingenden Abreißen des Konvois ein Segen ist.

Die Strecke entlang der Enns ist wellig und gibt damit unseren Motoren die Aufgabe, diese Welligkeiten glattzubügeln. Ein Vergnügen, wenn man den lautlosen achtylindrigen Freund unter der Motorhaube gar nicht hört und nur über eine Kraft verfügt die aus dem Nichts zu kommen scheint. Dieses Vergnügen steigert sich noch wenn man beim V 8-6-4-Seville den Bordcomputer auf die Anzeige der gerade





nehmen durften. Nein, auch nach einem Augenreiben stellen wir wirklich fest, was da auf den Halteverbotsschildern als Textzusatz angefügt ist: „außer historische Cadillacs“! Ein Parkplatz auf den sich nur unsere Wreath-and-Crest-Autos stellen dürfen, und das mitten in Good Old Europe! Das klingt so unglaublich, daß es auch die Fahrer von Normalo-Fahrzeugen nicht rafften und wohl dachten es handele sich hier um einen verspäteten Scherz aus dem Villacher Fasching. Dementsprechend voll sind die eigentlich für uns reservierten Zonen, daß sich gleich eine ganze Parkzeile an Verkehrsündern gebildet hat die sich auf unseren Plätzen tummeln. Dagegen gibt es zwei effektive Mittel: Zuerst einmal eine Reihe von 20 Cadillacs vor die Parksünder zu stellen,

aktiven Zylinder stellt und bemerkt, daß die Zylinderabschaltung den Seville selbst an Bergaufpassagen meist nur mit 4 oder 6 Töpfen laufen läßt - ein Zeichen dafür wie gut der Sechsliter als Drehmomentriese im Futter steht. Am Ende unseres Weges benötigen wir aber alle acht Zylinder, denn es geht noch einmal richtig bergauf zu unserem mit-täglichen Ziel, dem Reiterhof Edtbauer über dem Örtchen Weyer auf einer hoch über dem Ennstal gelegenen Naturterrasse, und neben dem gewohnt guten österreichischen Essen (und einem Mirabellenschnaps, versteht sich...) fasziniert vor allem die Möglichkeit, von der Scheunenanfahrt des Reiterhofes einen Blick auf die geparkten Pretiosen zu werfen. Denn auch wenn man selten einen Cadillac von einer Brücke aus betrachtet weil man schließlich meist drinsitz und darunter durchfährt, ist diese Perspektive interessant weil vieles was wir an Raumwirkungen gestalteten Blechs so schätzen sich von oben besser erschließt. Denn man ist oft erstaunt, wie sich die aus der Vogelperspektive erkennbaren Sicken, Pfeilungen und die Krümmung der Außenkontur eines Fahrzeuges in der optischen Wirkung in der Froschperspektive niederschlagen.

die dann entweder den Cadillac-Fahrer um auslaß bitten müssen oder sich klammheimlich nach rückwärts über den Gehsteig davonstellen. Wirksamer ist aber das zweite, denn auch in Österreich sieht es die Polizei nicht gerne wenn man sich nicht an die Spielregeln hält, und so müssen sich die Parksünder belehren lassen daß das Abstellen vor einem solchen vermeintlichen Spaß-Schild ein Bußgeld von 30 Euro kostet. Das bringt erhebliche Bewegung in die Menge, und die kleinen Sünderlein in ihren noch kleineren Autolein machen sich von dannen, denn für 30 Euronen auch noch einem Cadillac Platz machen zu müssen, das ist doch zuviel des Guten.

Die Rückfahrt führt uns durch eine bergige Landschaft, die immer wieder den Blick nach vorne und hinten auf die endlose Schlange der Fahrzeuge freigibt und uns durch einsame Schluchten und lichte Höhen führt. Einige Radler haben sich hierher verirrt, und es gehört offenbar zu diesem Sport, zu zeigen daß man schneller bergab kann als ein Zweieinhalbtonner aus den Sechzigern. Offenbar sind die Pedaleros auch über die Landesgrenzen hinweg die gleichen, und wir lassen sie natürlich ziehen bis sie sich dann auf ebener Erde wieder die Lungen mit unseren Abgasen füllen weil ein Cruising halt doch nicht im Schritttempo vorangeht. Unser Ziel ist die Stadt Steyr am Zusammenfluß der Steyr und Enns, und wieder einmal haben sich Georg Pfeiffer und sein Team etwas ganz Besonderes ausgedacht, was wir nicht in unseren kühnsten Träumen für möglich gehalten hätten: Denn nicht nur daß wir am Marktplatz Aufstellung

Ein nettes Schauspiel also, und die unvergeßliche Erinnerung an den Tag, an dem unser Traum von einer für unsere Achtzylinder reservierten Parkzone wahr wurde. Gelegenheit für einen kleinen Stadtbummel, die vom Team des Bigmeet ausgerichtete Stadtführung oder einem Eiskaffee am Stadtplatz mit Blick auf die historischen Fassaden und die davor drapierten Flossen der Cadillacs. Schließlich gilt das Rathaus von Steyr mit seiner Rokkokofassade als eines der schönsten Österreichs. Auch der historische Bezug zu Kremsmünster fehlt nicht. Bei Gründung von Kremsmün-



ter 777 nach Christus durch Bayernherzog Tassilo erhielt die Stadt mit dem dazugehörigen Rodungsbezirk auch das damalige Städtchen Steyr als Zugabe.

Es wird Abend, und der steht im Zeichen der Fifties: Rock'n Roll ist angesagt, und da Elvis - der sicher selbst gekommen wäre wenn es ihn noch gäbe - nicht dabei sein kann, hat Georg Pfeiffer einen der besten Imitatoren engagiert, der im Hotel König am Bahnhof von Kremsmünster bei einem üppigen Diner (mit anschließendem Mirabellenschnaps, klar!) der Menge einheizt: Dr. Kingsize betritt die Bühne, und der ist nicht nur duetlich größer als der „echte“ Elvis, sondern im wahren Leben Zahnarzt und - wie man dem vor dem Hotel stehenden Mercedes CL entnehmen kann - auch nicht auf die Elvis-Imitation angewiesen. Und das merkt man, denn er geht richtig mit Enthusiasmus und Freude zur Sache, taktet ganz geschickt die Spannung ein und steigert sie ganz gekonnt, indem er in der Zugabe noch einmal mächtig aufdreht. Stimmstark, mit einer dezidierten Gestik, aber man merkt daß dieser Elvis alles zugleich auch ein bißchen ironisch sieht und damit die Problematik des Vergleichs mit dem Original auflöst, der man als Imitator generell ausgeliefert ist. Übrigens: Ja, er hatte auch einmal einen klassischen Cadillac, von dem er sich inzwischen wieder getrennt hat. Tolle Stimmung also in K'münster, auch die Nacht wird in der Bar des Stadlhuber zum Tag, der durch ein paar abschließende - was wohl? - Marillenschnäpse abgerundet wird.

Der große Tag der Präsentation. Dies umfaßt die Lesitungsschua dessen was in Europa an der Spitze steht. Und auch heute wieder wurde das stimmige Grundkonzept im Detail verfeinert. So dürfen nunmehr auch die Non-Cadillacs auf das Gelände, wenn sie nur Detroit als Geburtsort im Paß stehen haben. Völlig berechtigt. Denn was wäre Cadillac, wenn nicht die Parallelmodelle von Buick, Oldsmobile oder auch Chevrolet dazu beigetragen hätten, das GM-Design populär zu machen und in der Großserie Technik zu entwickeln, die dann bei Cadillac das Ausmaß einer zeitlosen Güte erreicht?

Doch interessant war vor allem die Zusammensetzung des Cadillac-Teilnehmerfeldes. Denn gegenüber den Vorjahren hatte sich eine völlig andere Kolorierung ergeben. Waren bisher die 59er Eldorado Convertibles der Glanz des Meetings, standen heute andere Baujahre im Vordergrund, etwa mehrere 58er, viele aus den Sechzigern, einige Eldorado Convertibles der Siebziger. Also zeigt das Bigmeet auch hier interessante Perspektiven durch Abwechslung.

Die Stimmung ist großartig, und es ist eine spürbare nochmalige Steigerung der Besucherzahlen zu verzeichnen. Denn inzwischen ist auch im Linzer Umfeld bekannt, daß im August die Cadillacs kommen und daß es sich lohnt, vorbeizuschauen und seine Jause mit dem Anblick der Karossen zu verschönern, nicht ohne danach noch etwas Pappsüßes am diesmal aufgestellten Candystand zu kaufen. Das authentische Feeling wird auch von den Fahrzeugbesitzern transportiert, die nicht nur die Autos selbst sondern auch sich und die notwendige Deko einbringen. Besonders attraktiv unser Clubkamerad Michael Kaufholz, der im passenden Outfit zusammen mit seiner Frau so mit dem

Auto harmoniert, daß sich die Fotografen um die beiden und den 65er drängen.



Die beiden sind allerdings nicht die einzigen die mediale Aufmerksamkeit erregen. Denn Cadillacs sind telegen, und so war es auch für den Sender Kabel1 heute eine Pflichtaufgabe, für das „Magazin“ einen Bericht über das größte Cadillac-Treffen Europas zu bringen. Ich weiß aus den Vorgesprächen, daß Kabel1 nicht nur irgendein US-Car-Festival sehen wollte sondern nur mit Cadillacs zufrieden war. Und da eine Story immer auch einen persönlichen Aufhänger braucht um eine Story zu werden, wurden mit Anja Christen und Ludwig Neumayer zwei Clubkameraden im Detail bei ihrer Vorbereitung auf das Treffen gefilmt, interviewt und begleitet. Solche Drehtage machen aus den beiden echte Medienprofis, und so konnte man in der Menschentraube, welche sich um das Kamerateam gebildet hatte, Anja und Ludwig routiniert ihre Statements in die Mikrofone sprechen sehen, bevor dann ein serienweises An- und Abfahren erfolgte bis das Team die notwendigen Aufnahmen im Kasten hatte. So wurde das Cadillac-Bigmeet schon im dritten Anlauf medial überregional präsent, und es ist Anja und Ludwig zu danken, wie sie in einer gewinnend sympathischen Art uns Cadillac-Fahrer repräsentiert haben und so gar nicht das Klischee des halbseidenen Großkotzes bestätigt haben, der seinen Cadillac nur deshalb fährt weil dem Kühlergrill jeder andere sofort Platz macht. Wohltuend angenehm, wie Anja telegen über die Besonderheiten ihrer Cadillac-Sammlung referierte, und auch für den „Normalfahrer“ nachvollziehbar, wie Ludwig am Steuer bei einer Ausfahrt im offenen 76er Eldorado den Genuß einer solchen Fahrt als Entspannung nach einer schweren Arbeitswoche schilderte. Daß er auch noch der Meister des Polierlappens ist, belegte zudem sein „Gleittest“ mit geworfenem Tuch der zeigt daß der Lack seines Eldorado nicht nur optisch spiegelt sondern auch noch eine Curlingpartie auf der Motorhaube erlauben würde...

Kein Gedanke mehr an Zurzach, das wir nicht vermissen. Denn das letzte Augustwochenende verbringt die Cadillac-Welt im Salzkammergut.



2007: INTERNATIONAL MEETING



Das Cadillac Bigmeet in Kremsmünster hat auch in seiner nunmehr vierten Auflage neue Glanzpunkte geboten und ist schon jetzt der unverzichtbare Höhepunkt der europäischen Cruisingsaison für frei zugängliche Treffen. Mit 120 Cadillacs aus 10 Nationen ist eine Internationalität erreicht die den Anspruch dieses Meetings beschreibt und zur heiteren Versammlung einer bunten Mischung von Völkern, Mentalitäten und Fahrzeugen führt die eines vereint: Die Idee Cadillac.

Es macht sich bemerkbar, daß Georg Pfeiffer, Gerald Loidl und ihre Crew inzwischen eine Routine erreicht haben, die es erlaubt, sich auf die wesentlichen inhaltliche Aspekte zu konzentrieren und den Genuß den die Teilnehmer bei der Veranstaltung haben jedes Jahr zu perfektionieren. Und wie auch schon Tradition geworden, leistet die Landschaft des Salzkammergutes ihren Beitrag dazu, das ohnehin schon erhabene Erlebnis einer Fahrt im Cadillac in einen allumfassenden Rausch an ästhetischen und sinnlichen Eindrücken zu verwandeln. Denn das, was heuer beim Cruising an landschaftlicher Schönheit geboten wurde, ist eigentlich kaum mehr zu toppen. Doch das sagen wir jedesmal, und immer weiter setzt Georg Pfeiffer im Folgejahr noch einen drauf.

Kremsmünster 2007 – das BigMeet des Jahres – stand heuer unter dem Motto des „Eldorado“.

So startete unser Konvoi im Augustregen der das Jahr 2007 so charakterisiert hat, und es ist immer wieder phänomenal: Im Cadillac herrscht auch bei Weltuntergangswetter die heitere Gelassenheit eines Sommerabends an der Cote d'Azur: Die Autos gleiten durch die Gischt, die der Fahrer nur daran bemerkt daß er die Scheibenwischer benutzt. Die

Geräusche des Regens bleiben – mit Ausnahme des leisen Trommelns auf dem innen mit rotem Velours gefütterten Dach des Convertibles, das den Charme tausendundeiner Nacht im Beduinenzelt wiederspiegelt – draußen. Und so erreicht unsere kleine Kolonne das sommerwarme und festspieltrunkene Salzburg, wo die Cadillacs in der imposanten Felsengarage einen sicheren Platz finden. Lustig ist dabei, wie die blitzblank gepflegten schwarzen VW Phaetons der Festspielbesucher neben Grazie eines Cadillac wirken als hätten die Teilnehmer des Lumpensammlerballs ihre Polos abgestellt.

Und so nehmen wir im Abend der Mozartstadt bester Laune Kurs auf K'ünster und genießen das Erlebnis des ultraleise und absolut unhörbar seinen Dienst verrichtenden Vergaser-Siebenliters unter der basilikumgrünen („basil green“) Haube des 78er Sedan deVille, der auch die Anstiege der Autobahn im Bereich der Seenplatte des Salzkammergutes schlichtweg nicht spüren läßt weil dieser Motor Steigungen jeder Art mit seinem Drehmoment glattbügelt als wären wir im topfebenen Emsland unterwegs. Das einzige was bei der Abfahrt nach Kremsmünster am Voralpenkreuz bei Linz traurig stimmt ist die Tatsache daß wir nicht noch ein paarhundert Kilometer diesen einem Science-fiction-Roman entstammenden Luxus des lautlosen Dahingleitens im Cadillac genießen dürfen.

Wir hatten ja schon einiges geahnt aufgrund der Vorankündigung, aber wie bisher immer in Kremsmünster war das Cruising noch spektakulärer als erwartet. Die Route führte von Kremsmünster aus zum Traunsee entlang der Alpenkette und damit in einer Distanz, aus welcher man nicht das



Problem hat, das Gebirge vor lauter Bergen nicht sehen zu können. Dies bedeutet ein royales Cruising mit phantastischem Alpen-Sightseeing und immer wieder einer Kette der in allen Farben leuchtenden Cadillacs vor und hinter uns. Und welches Auto wäre dafür besser geeignet als der Eldorado Convertible, der uns das Ganze in einer kultivierten Stille genießen läßt und diese herrliche Kulisse mit edlen weißen Lederapplikationen, Holzdekoren und dem roten „headliner“ des Armaturenbretts einfaßt. Gerade im offenen Cadillac wird das Majestätische spürbar das davon ausgeht wenn Karossen dieser Größenordnung sich so leise und graziös durch eine prachtvolle Landschaft bewegen. Die Route ist pittoresk und die fast 30 Grad Schattentemperatur bilden die Grenze des Erträglichen, sofern man nicht über einen Stetson im Handschuhfach verfügt. Normalerweise schließt der Eldorado-Fahrer bei 25 Grad aufwärts sein Dach und überläßt die Kühlungsarbeit der Klimaanlage, aber bei einer solchen Kulisse muß das Verdeck offenbleiben. Al wir Gmunden erreichen, ist es kurz vor Mittag, was angesichts des stets zum Termin des Bigmeet stattfindenden österreichweit bekannten Töpfermarktes heißt: Hochbetrieb wie im Hafen von Saint Tropez am Nachmittag um 17.00 Uhr. Trotzdem bleibt unser Konvoi auch angesichts einiger trennender Ampeln beieinander, weil auch heuer wieder das Service-Team um Georg Pfeiffer ganze Arbeit leistet und an wirklich jeder Ecke wo man in Versuchung kommen könnte, falsch abzubiegen, einer vom Team steht und den rechten Weg weist. Das Anhalten an roten Ampeln führt nur zu noch größerem Auflauf weil die Menschen am Straßenrand nun auch noch Zeit haben, die Fahrzeuge zu bestaunen. Gute Gelegenheit, mit ein paar kleinen Informationen Auskünfte zu geben und klarzumachen daß am Steuer dieser schönen Fahrzeuge keine Edelbonzen sitzen sondern ganz normale Menschen die sich freuen wenn auch diejenigen die kein solches Auto haben ein solches Cruising toll finden.



Die einzigen die unsere Karawane wahrscheinlich weniger toll finden, sind die unglücklichen Brautleute, die mit einem Audi Cabrio und zugeordnetem Vierzylinder-Konvoi uns genau entgegenkommen und wahrscheinlich diesen öffentlichen Auftritt im quirligen Stadtzentrum von Gmunden

als Höhepunkt ihres Hochzeitstages inszenieren wollten. Schon blöd, wenn Braut- und Bräutigamselftern alle vorhandenen Konten und Sparstrümpfe leeren um dem jungen Eheglück zu einem repräsentativen Start im sogenannten „Premiumprodukt“ aus Ingolstadt zu verhelfen und dann gleich im Dutzend Staatskarossen, Glamour-Convertibles und Luxuscoupés entgegenkommen die zeigen, daß es halt auch am schönsten Tag des Lebens wieder einmal am nötigen Kleingeld gefehlt hat. Etwas bedröppelt sitzen die Audi-Piloten und ihre traurige Equipage in Schwarz-Weiß in ihren armseligen kühlernsternen Blechkisten, und die Kieferchen hängen trist zu Boden, während sie das satte Leerlaufgrummeln unserer Achtzylinder vernehmen...

Der Weg zum Mittagessen führt entlang am Traunsee, der von der Natur wie eine Opernkulisse ausgestattet wurde. An der Ostseite befindet sich die Straße, während die Westseite von dem Bergmassiv aus Grünberg, Traunstein und Hochkogel dominiert wird, deren Felsflanken sich bis hinunter zum See ziehen und ein atemberaubendes Panorama bilden. Schon nähern wir uns dem Ziel des Weges, das unter der etwas harmlosen Bezeichnung „Seecafè Spitzvilla“ ein Gebäude mit ausgezeichneter Lage und historischer Tradition verbindet.

König Edward VII. von England und auch Kaiser Franz Joseph waren Gäste des Hauses, und der Hausherr war zuvor im Dienste Englands Generalgouverneur des Sudan gewesen und führte deshalb den Ehrentitel „Slatin Pascha“. Ein passendes Ambiente also für unsere Cadillacs: Historie, Glamour und eine exorbitante Lage, und den Höhepunkt bildet schließlich die Aufstellung der Fahrzeuge im Park der Villa direkt am See, wobei der „British Parking Style“ zu seinem Recht kommt und wir auch abseits der markierten Parkflächen auf den Wiesen stehen dürfen. Sternstunden also für die Fotografen unter uns,

und eine Erinnerung an das exklusivste Barbeque das für Cadillacs jemals auf europäischen Boden bereitet wurde. Wir lunchen an großzügigen Tischen im Freien, den Blick auf die imposante Felskulisse, den türkisfarbenen See und die Cadillacs gerichtet, und bedauern Kaiser Franz Joseph, daß er das nicht mehr erleben kann. Liebenswerte Details





ähnlich ist es wenn man mit einem Cadillac durch das Tor der Schloßmauer im Stift Kremsmünster einfährt. Denn nach dem Passieren des ersten öffnen sich auf der Durchfahrt immer neue Portale die den Blick auf immer weitere Höfe, Gartenanlagen und Gebäude freigeben, bis man schließlich im Prunkhof des Stifts angelangt, der unsere etwa 40 Fahrzeuge umfassende Flotte mühelos beherbergt.

Es war das Treffen, welches das Bigmeet von einer anfänglich eher österreichisch-deutsch geprägten Veranstaltung in eine europäische Dimension wachen ließ: 120 Cadillacs aus 10 Nationen belegen eindrucksvoll daß Kremsmünster heute das absolute Muß für Cadillac-Enthusiasten in Europa ist. Das Entscheidende dabei: Der Zustand der teilnehmenden Fahrzeuge ist absolut überdurchschnittlich. Vergammelte Karren die gerade mal den Anfahrtsweg schaffen gibt es nicht. Im Gegenteil findet man eine Vielzahl von absolut gepflegten und restaurierten Exemplaren, die in jedem „Street Nat´s“ die Pokaltische abträumen würden.

wie eine Hochzeitsgesellschaft auf dem Lande mit Blasmusik ziehen wie ein Film an uns vorüber. Österreich ist auch heute noch ein Kaiserreich – das Kaiserreich der Cadillacs.

Feudal ist auch die letzte Station dieses Cruisings: Schloßbesichtigung im Stift Kremsmünster. Wer den „Enterprise Star Trek 1“-Film kennt, kann sich sicherlich an den „Flug in die Wolke“ erinnern, wo die „Enterprise“ in immer wieder neue Sphären eines Riesenraumschiffes vordringt und sich immer neue großartigere Räume und Szenen eröffnen. Ganz so

Und das Schönste daran: Hier glänzen im Licht der oberösterreichischen Sonne keine Museumsexponate, sondern Autos die von ihren Besitzern bis heute gefahren werden. Das ultimative Beispiel lieferte der Sieger der prestigeträchtigen und mit Hochkarättern angehäuften Klasse der 50er Jahre: Stellan Öbert aus der Nähe von Göteborg in Schweden. Sein 58er Eldorado Seville ist eine absolute Rarität auf den Straßen und selbst im US-Car-Paradies Schweden selten. Niemand würde die Augenbrauen zusam-



menziehen wenn ein solches Juwel auf dem Hänger zum Meeting transportiert werden würde. Doch Stellan und seine Frau Marja reisten auf eigener Achse an und lieferten den Beweis, daß man auch in einem Cadillac der 50er Jahre streßfrei und komfortabel die 1.500 Kilometer nach Kremsmünster zurücklegen kann. Daß der 58er sich natürlich auch technisch keine Blöße gab, bedarf wohl keiner besonderen Erwähnung und belegt erneut die Überlegenheit, die Cadillac schon vor Jahrzehnten auszeichnete. Stellan – Mitglied in zwei schwedischen Cadillac-Clubs – ist nicht nur Eigner eines herausragenden Fahrzeugs, sondern auch eine Persönlichkeit, die man gerne als Freund hat. Locker, offen, weltgewandt und dem Genießen zugetan – das zeigt sich allein schon daran, daß er auf seinem Rückweg nach Schweden Berlin nicht links liegen ließ sondern der Feinschmecker-Abteilung des KadeWe einen Besuch abstattete. Kultiviertes Reisen, „savoir vivre“, exakt das was zu dem anspruchsvollen Wesen eines Cadillac paßt. Stellan ist daher ein würdiger Pokalsieger, der die Auszeichnung nicht nur für das Fahrzeug verdient sondern auch für seine gewinnende Art, die zeigt daß Menschen die Cadillac fahren das Besondere reflektieren das von diesem Auto ausgeht.

Die große Show geht mit einem magischen Moment zu Ende, als plötzlich nach der Siegerehrung die gesamte Menschentraube als der Zuschauer auf den zuletzt geehrten Sieger-Cadillac zugeht und staunend die Welt aus Chrom und Gold bewundert die sich unter der Motorhaube des 81er Eldorado von Tayfun Ergüen ausbreitet. Das hat es noch nie gegeben in Kremsmünster, so spektakulär die Siegerautos auch waren. Diese Szene symbolisiert, wie bis zum heutigen Tag ein Cadillac nicht nur ein technischer Gebrauchsgegenstand ist, sondern ein aus Stahl und Chrom erschaffener Mythos der aus kalter Materie etwas Erhabenes, Großartiges und Menschliches werden läßt. Daß gerade ein Eldorado diesen Mythos spürbar werden läßt und versinnbildlicht, ist in diesem Augenblick jedem klar, der auf dem Gelände des Schloßparks anwesend ist, und das fast Zeremonielle dieses Menschaufbaus verdeutlicht wie die von einem Cadillac ausgehende Faszination sich nicht nur auf dessen Eigner beschränkt, sondern Bestandteil des kollektiven Kulturgutes der Menschheit geworden ist.

So cruisen wir heiteren Sinnes zurück durch das Salzkammergut, und auch beim Zwischenstop am Mondsee wo wir eine kleine Bootspartie einschieben treffen wir auf interessierte Menschen

die fragen, ob unser Eldorado ein Bentley sei, ein Irrtum den wir freundlich aufklären bevor wir nach Salzburg aufbrechen um mit einem opulenten Abendmahl die Tage von Kremsmünster würdig ausklingen zu lassen. Erst nach der deutschen Grenze schließen wir das Dach des Eldorado und im Paarlauf mit dem Sedan deVille beneiden wir alle die mehr als die lächerlichen 140 Kilometer nach Hause zurücklegen müssen – Stellan Du hast es gut, denn 1.500 Kilometer Anreise sind 1.500 Kilometer vollendeter Genuß. Also bis nächstes Jahr, alter Schwede – und alle anderen!



2008: BIG MEET - DIE ERFOLGSGESCHICHTE



An bestimmten Dingen merkt man, wie rasend schnell die Zeit vergeht. Eines dieser Dinge ist das Bigmeet in Kremsmünster. War unser Jüngster 2004 noch mit Babyschale unterwegs, ist er inzwischen als fachkundiger Besucher dabei, dem man nicht mehr erklären muß was ein Cadillac ist, der allerdings seine Schwierigkeiten hätte einen VW oder Skoda zu identifizieren und weiß daß das Wort Audi im Familienkreis die brutalstschlimmsten Assoziationen auslöst.

Das Motto der heurigen Veranstaltung lautet 60er Jahre, und wir sind diesmal wegen eines Checks am Ladesystem des 85er Fleetwood Brougham zu spät dran. Da wir deshalb den Start zum Cruising nicht erwischen würden, führte uns der Weg zwangsläufig direkt zum Mittagessen im Mostviertel. Was das ist? Nun denn, östlich von Linz auf Wien zu unterteilt sich Österreich in viele Viertel, worunter sich neben dem Waldviertel und dem Weinviertel sowie dem erwähnten Mostviertel und das wichtigste Viertel befindet, nämlich das im Glas, wenn ein Grüner Veltliner oder ein Heuriger drin ist. Seitenstetten ist das Ziel der Fahrt, wo sich die Teilnehmer des Cruisings beim Mostviertler Wirt treffen. Die Landschaft dort gleicht der Toscana: Langweilig sich hinziehende Hügellandschaften mit Grünzügen aus Bäumen und Büschen, ein weiter Blick wie über ein Meer von grünen Wogen, nur – ja, nun denn, auch in Österreich gibt es keine Wettergarantie in diesem Sommer – der Tsunami-Regen ist wieder da. So bleibt das extragroße Schiebedach des Fleetwood Brougham geschlossen, und statt der satten Strahlen der Augustsonne sehen wir die frisch gefallenen Regentropfen durch das Atrorooft hindurch abperlen und in Richtung des Fahrtwindes nach hinten verschwinden.

Am Sonntagmorgen dann der Höhepunkt des eigentlichen Treffens. Und wieder die analytische Beurteilung im Vergleich zum Vorjahr und den davorliegenden ersten drei Ausgaben des Cadillac Bigmeet. Und sehr schnell wird klar: Das Bigmeet ist zum Selbstlufser geworden. Dazu brauche ich nicht einmal vom „Stadlhuber“ auf das Ausstellungsgelände rüberzufahren. Denn ein Gespräch am Parkplatz offenbart, daß die freundliche tschechische Familie mit dem 5er-BMW keineswegs zufällig in Kremsmünster ist. Der BMW-Fahrer hortet vielmehr einen 80er Coupè deVille, den er nur deshalb nicht dabei hat weil er keinen passenden Kindersitz für die Zweipunktgurte findet. Kremsmünster hat sich also einen Namen gemacht und übt Anziehungskraft auch auf die aus, die nur zum Schauen kommen.

Der gleiche Eindruck auf dem Schloßgelände: Von Anfang an reger Betrieb, die Reihen füllen sich im Nu, die Autos sind durchwegs von wirklich überdurchschnittlicher Qualität mit Ausnahme eines „Rustillac“ der aber künstlich auf automobiles Gammelfleisch getrimmt ist und die Geschmacksnerven derjenigen mit traditionellem Schönheitsideal traktiert. Alles ist da was Rang und Namen hat und da das Motto der diesjährigen Veranstaltung die Cadillacs der Sixties sind findet sich eine wirklich atemberaubende Vielfalt an Modellen dieses Jahrzehnts, die fast das halbe Ausstellungsgelände füllen. Natürlich ist auch unser Club-Oberguru für diese Zeit wieder dabei: Tom Witzel, der wieder einmal ein atemberaubendes Schmuckstück ausgepackt hat – nein, nicht den 64er mit etwas mehr als 30 Originalmeilen – und demonstriert daß ein Gourmet natürlich eine Vielzahl von Sahnestücken präsent hat.





Bigmeet verdanken – sowie Rudi Kerschbaumer und Marie-Luise Standteiner herum ist eine Truppe gewachsen die inzwischen mit totaler Souveränität die organisatorischen Dinge ins Gleis bringt ohne Hektik zu verursachen und damit den Rahmen schafft, in dem die internationale Fangemeinde bei interessanten Fahrzeugpräsentationen, dem Special Act mit Boogie-Woogie-Action und dem immer schwungvoller betriebenen Biergarten einfach nur feiert und genießt. Ein kleines aber sichtbares Zeichen der Perfektion befindet sich an den Windschutzscheiben der teilnehmenden Autos. Denn die bis 2007 verwendeten Aufkleber mit den Nummern für die Pokalvergabe klebten wie Pech am

Doch zwei der besten Autos die selbst in Västerås Chancen auf den „best of the best“-Pokal hätten nehmen nicht am Wettbewerb teil obwohl sie Clubkameraden gehören: Georg Pfeiffers 59er Eldorado Biarritz ist ohnehin nicht nur unsterblich geworden in den Herzen derer die dieses Auto einmal live gesehen haben sondern vor allem mit der sensationellen Präsentation im letzten STANDARD. Und unser ebenfalls österreichischer Clubkamerad Christian Freudenthaler hat seinem 76er Eldorado Bicentennial mit dem in Kremsmünster präsentierten 58er Eldorado Biarritz etwas zur Seite gestellt was wie aus einer anderen Welt wirkt. Dieses Auto ist von einer braunen Farbe, die man zunächst einmal für wenig attraktiv halten würde wenn man sie auf einer Farbkarte sähe: Ein Braun, das sich unentschieden zwischen einer Ein-Cent-Münze, dem mokkage-tränkten Schaum auf einem Cappuccino und einer Fangopackung auf Ischia befindet. Also nicht gerade das was man auf 4 Rädern mit sich umherfahren würde. Doch wenn man den 58er erblickt, stockt einem fast der Atem. Denn diese Farbe auf diesem Auto zeigt, daß jenseits des Pink-Caddy-Klischees die wahren Träume der Menschheit wachsen: Dieses Auto ist in dieser Farbe einfach hyper-edel und strahlt die Aristokratie aus die mit der Marke Cadillac so verbunden ist. Und wenn man diesen perfekten Innenraum mit den Blicken gierig aufsaugt und sieht, wie der leichte Metalliceffekt der Lederpolsterung mit dem tief glänzenden Kunststoff des Armaturenbretts und dem jungfräulichen Chrom der Instrumente harmoniert, weiß man: Das ist ein besonderer Tag im Leben eines Cadillac-Enthusiasten, denn nur wer Cadillacs wirklich versteht wird begreifen was für ein automobiles Wunder hier vor einem steht. Diese beiden Autos. Der famose 58er und der daneben stehende weiße 61er mit seinem rauschhaften engelsgleichen Styling versinnbildlichen die unschlagbare Einmaligkeit eines klassischen Cadillac. Allein dieser Anblick ist die Reise nach Kremsmünster wert.

Die Perfektion die sich in diesen Autos widerspiegelt wird auch in der Organisation deutlich: Um Georg Pfeiffer und Gerald Loidl und Afra Hämmerle-Loidl – der wir einen Großteil unserer phantastischen Aufnahmen vom

Auto und überstanden auch zehn bis fünfzehn Autowäschen klaglos ohne abzugehen. Jetzt, 2008, wird ein System eingeführt, mit dem man an einem Nippel ziehend die Startnummer rückstandslos entsorgen kann ohne hinterher mit Cola oder Meguiars Scheibencleaner eine Runde extra zum Fleckentfernen einlegen zu müssen. Diese „attention to detail“ ist es, die in Kremsmünster in jedem Winkel spürbar ist und deutlich macht, daß der Riesenerfolg nicht von alleine kommt sondern die Frucht sorgfältiger Analyse





Die beim Treffen anwesende Sängerin und Kabarettistin Lisa Fitz, in Bayern und auch Österreich eine bekannte Größe, hat sich vor nicht allzulanger Zeit für den Erwerb eines Cadillac entschieden, und da sie dabei auch noch ein glückliches Händchen hatte, gewinnt sie bei ihrem ersten US-Car-Treffen gleich die ultimative Trophäe: Einen Pokal in Kremsmünster! Klar daß sie mit professioneller Textsetzung einer ihrer sympathischen Art entsprechenden Portion Herzblut das Mikrofon für einen Dank an das Publikum ergreift und den Glamourfaktor des Tages bemerkenswert steigert was angesichts der automobilen Pretiosen eigentlich schwer genug ist. Possierlich ist die Schar der Photographen bei dieser kurzen Ansprache, die sich wie Gummimenschen bis auf den Boden biegen um Lisa lohnend in Szene zu setzen. Solch anheimelndes Canvassing ist willkommen und sorgt dafür daß nicht nur Lisa Fitz einen tollen Tag hier verbringt.

Erinnert man sich zurück an die ersten Treffen in Kremsmünster, ist heuer, 2008, eine neue Qualität zu erkennen. Das Meeting zieht die Cadillac-Aficionados von sich aus an. Es ist eine Ehre und eine Pflicht für jeden, dem die Marke Cadillac mehr bedeutet als nur ein Ding mit 4 Rädern, dabeizusein. Und es ist wieder einmal die herrliche Gelegenheit, Gleichgesinnte und wirkliche Freunde zu treffen. So begegnen wir auch diesmal wieder mit großer Freude Tayfun Ergüen, der wieder mit dem geschmackvoll gestylten 80er Eldorado Custom angereist ist und mit dem man sich wunderbar über die famosen Stylingdetails in den kleinsten Linien eines Cadillac austauschen kann. Und unser Clubkamerad Christian Freudenthaler, der doch eigentlich verrückt sein ganz

und überlegter Detailarbeit ist.

Das Treffen 2008 ist geprägt durch internationales Flair. Am besten dokumentiert dies die Tatsache daß zum ersten Mal ein Auto aus der Schweiz den Weg nach Oberösterreich gefunden hat. Der in seltenem Dunkelgrün gehaltene 59er Convertible zeigt, daß sich trotz des ungünstigen Anreiseweges der in der Längsachse durch fast ganz Österreich oder die stets verstaute Strecke über Stuttgart und München führt Kremsmünster eine Anziehungskraft entfaltet die diesen Weg lohnt. Allein das Motto 60er Jahre hat eine Armee von bestgepflegten Autos auf den Plan gerufen, um die uns selbst die Freunde vom amerikanischen CLC beneiden könnten. Damit wird Kremsmünster endgültig zum Mekka der Marke Cadillac, und es dürfte europaweit kein Treffen von vergleichbarer Qualität geben, wenn man einmal von den Highlights des Power Big Meet in Västerås im fernen Schweden absieht.

verrückt sein müßte über den Besitz solcher automobiler Gustostückerl (um es mit Georg Pfeiffer zu sagen) aber so sympathisch und mit spürbarer Zuneigung über seine Autos referiert daß man sich riesig freut, solche Leute zu seinem Freundeskreis zählen zu dürfen. Kremsmünster wird auf diese Weise nicht nur zu einem automobilen Erlebnis, sondern auch zu einer Arena der Völkerverständigung und einem Hort der Seligen, die verstehen was Cadillac groß gemacht hat und die wissen, daß das Teilen der Freude am Schönen und Erhabenen unübertrefflich ist.

Die Kühlersterne geben die letzten Lichtreflexe des endenden Tages wieder, und das leise Säuseln unserer Cadillacs bietet die Begleitmelodie der Heimkehr, und wir wissen: Nun ist das Cadillac Bigmeet in Kremsmünster nicht mehr auszulöschen, weder aus unserem Terminplan noch aus dem kollektiven Gedächtnis der Fangemeinde. Kremsmünster 2009 – es sind ohnehin nur noch ein paar Tage...



2009: EUROPEAN SUMMIT



C.Gennari

Ganz automatisch lenkt der Cadillac – in unserem Fall heuer der 78er Sedan deVille zum 60-jährigen Modelljubiläum und der 85er Fleetwood Brougham – in Richtung Salzburger Autobahn und macht schon die Anfahrt zu einem himmlischen Vergnügen. Der obligate Stop an der früheren Landesgrenze Walsertal bei Salzburg beschert das open country sunshine-Erlebnis wie wir es aus den Balladen von John Denver kennen und läßt die restlichen 100 Kilometer im Flug vergehen, stets die untergehende Sonne und den Sedan deVille im Rückspiegel als wär's ein Roadmovie. Österreich empfängt uns wieder mit einem Schauspiel das einer Operninszenierung würdig wäre bis die einbrechende Dunkelheit die schroffen Gipfel des Salzkammergutes in ihren Schutz nimmt. Abbiegen am Voralpenkreuz nach St. Veit, um auf der in langen Kurven über die Hügel des Voralpenlandes sich windenden Landstraße nach Kremsmünster zu gleiten. Inzwischen brauchen wir keinen Stadtplan und kein „Navi“ mehr, denn ein gutes Pferd findet seinen Stall, zumal wenn es sich um das Hotel Stadlhuber mit seiner exzellenten Küche und der urigen Bar handelt. Wir checken ein und wieder einmal ist Hochgenuß angesagt, begleitet von unserem weißen Freund, dem Grünen Veltliner...

Der zweite Tag in Kremsmünster ist der Tag des Cruisings, und seit dem letzten Jahr findet das Treffen zum Start nicht mehr am Schloß Kremsegg statt sondern etwa 4 Kilometer entfernt von Kremsmünster im Hotel Schicklberg, das wegen seiner Größe die meisten Teilnehmer beherbergt. Ein Verlust an Atmosphäre, aber eine sicher für die meisten praktische Maßnahme. Es ist fast so als hätte der Wettergott darauf reagiert. In den Jahren zuvor herrschte am Cruising-

Samstag stets idealstes heißes, trockenes Wetter, und seit wir im Schicklberg zusammenkommen, regnet es am Samstag. So war auch diesmal ein Offenfahren nicht möglich, und selbst der übliche Fototermin vor der Abfahrt mußte kurzgehalten werden um Kameras und Objektive vor dem wieder einsetzenden Schauer zu schützen.

Doch der Stimmung tun solche Dinge in Kremsmünster ohnehin keinen Abbruch. Das Cruising war wie immer – trotz Erhöhung der Teilnehmerzahl auf 40 Autos – schon zwei Monate vor dem Veranstaltungsbeginn ausgebucht und die internationale Runde machte sich auf den Weg in das Tal der Steyr auf der Phyrnpaß-Bundesstraße. Eine bekannte Route für diejenigen die beim ersten Bigmeet dabei waren. Der Weg ist aber auch für ein nochmaliges Befahren nach 5 Jahren ansprechend genug und bietet die inzwischen für Kremsmünster-Cruising typische Mischung aus Panoramastraßen, sanften Schlingelungen und drehmomentfreundlichen Anstiegen.

Der Sonntag ist der Tag der Spannung. Denn auch wenn das heurige Motto „Heckflossenautos“ – was nach klassischem Verständnis bis zum Baujahr 1964 reicht auch wenn bis in die 90er Jahre hinein die Heckflosse nie von den Cadillacs verschwunden ist – Höhepunkte erwarten läßt, ist man nach 5 Jahren stetiger Steigerung doch skeptisch ob noch ein „Mehr“ möglich ist. Um es gleich vorwegzunehmen: Kremsmünster 2009 bot selbst nach den Rekorden der Vorjahre noch einmal eine unglaubliche zusätzliche Steigerung.

Denn nach der Entgegennahme der Stimmkarten und der Anbringung der Startnummern gab es diesmal keine





anonyme Einfahrt, denn da stand eine unglaublich sympathische, charmante und redegewandte Dame mit Mikrofon und bat jeden einfahrenden Cadillac-Driver zu einem Kurzinterview über sein Fahrzeug, Besonderheiten und den Anfahrtsweg oder auch ganz einfach wie oft er schon beim Bigmeet war. Diese Dame heißt Ulla Theußl und es ist bewundernswert wie sie mit Lockerheit und Spontaneität auch noch nach mehr als dem hundertsten Cadillac diese Begrüßung durchführte und immer wieder die unterschiedlichsten Antworten erntete, die eine weite Spannungsbreite hatten. Auf die Frage warum der Betreffende gerade dieses Auto gekauft habe erntete sie teils detaillierte modellhistorische Ausführungen, teils eben nur ein knappes „Weils ma gfoit!“ (Originalton Nord: Weil das Auto mir einfach gefällt!“). Diese lockere Befragung der Teilnehmer welche in der Catering-Zone am Schloß live übertragen wird gab daher ein zusätzliches Kolorit und sorgte für noch mehr Kurzweil und immer wieder auch Lacher wenn die Befragten freiwillig oder unfreiwillig etwas zum Besten gaben – so unterhaltsam kann man ein Treffen organisieren. Damit war für die Veranstaltung noch etwas feierlicher als wenn die Teilnehmer nur wie bei einem Supermarkteinkauf einen Parkplatz gesucht und ihr Auto abgestellt hätten.

Ulla Theußl – die sich auch in das Thema Cadillac mit Georg Pfeiffers Hilfe erstaunlich gut eingearbeitet hatte und dieses präzise Wissen in die Moderation einbrachte – benötigte hierfür allerdings ein unglaubliches Maß an Kondition, denn 140(!!!) Cadillacs fanden den Weg ins Gelände, so daß es trotz dessen Weitläufigkeit auf der Rasenfläche schon etwas enger wurde. Dabei sagt die Zahl gar nichts aus. Denn wenn man den Zustand der hier präsentierten Autos betrachtet, ist dieser ohne Ausnahme absolut überdurchschnittlich und erhebt das Bigmeet in einen Qualitätslevel den in Mitteleuropa sonst keine US-Car-Show überhaupt erreicht – und schon gar nicht ein Markentreffen.

Das Heckflossen-Motto entfaltete offensichtlich eine besondere Anziehungskraft gerade auf die 59er-Driver , und o wurden auch von der Zusammensetzung dieser 140 Autos her nahezu unglaubliche Superlative erzielt. Wo sonst ist es möglich, 17 (!) nebeneinander geparkte 59er Cadillacs in einem Traumzustand zu betrachten? Davon allein 9 Eldorados und – nochmals ein „peak“ – 6 Eldorado

Biarritz! Auch die „normalen“ 59er waren mit 2 Eldorado Sevilles und einem Eldorado Brougham allein schon ein Exklusivsortiment um das jedes andere Oldtimertreffen in Europa beneidet worden wäre. Ein 58er Eldorado Brougham im Hyper-Zustand (unseres Clubkameraden Christian Freudenthaler) und zwei (!) 53er Eldorados aus dem ersten Baujahr komplettierten ein Starterfeld höchster Erlesenheit und die 59er-Flotte entbot zum 50. Geburtstag der Autos ein ganz starkes Glückwunschsinal. Ein Hauch von Schweden also im Oberösterreichischen, und das nicht nur vom Teilnehmerfeld her.

Denn alle „Stamm-Bigmeetler“ freuten sich wieder riesig als ein schwedischer 91er Brougham im Traumzustand erschien. Stellan Öbert und seine Mirja hatten nach dem unvergessenen Besuch mit ihrem 58er Eldorado Brougham vor zwei Jahren – selbstverständlich erneut auf eigener Achse – wieder die 1.600 Kilometer von Göteborg nach Kremsmünster zurückgelegt und stellten auch heuer wieder eine Bereicherung des Treffens dar.

Zu Skandinavien gehört auch Norwegen. So war schon beim Cruising aufgefallen daß ein pinkfarbener 59er mit der norwischen Flagge verziert abgestellt worden war. Morten Höen hatte – ebenfalls auf eigener Achse – den Weg zum Bigmeet gefunden und empfand diese etwa 2.000 Kilometer als offensichtlich noch nicht genügend. Denn als wir einen Plausch hielten, erklärte er mir als wäre es die harmloseste Sache der Welt, er und seine Frau wollten mit dem 59er noch weiter nach Cortina. Wie bitte? Ja, hier eine Landkarte, und dort war nicht nur der Zielort Cortina d’Ampezzo eingezeichnet sondern gleich auch noch eine Route über ein paar Alpenpässe! Denn es scheint doch völlig normal zu sein, mit einem 59er Cadillac die Großglockner-Hochalpenstraße zu queren und im weiteren Verlauf auch noch den Falzarego-Paß aufzusuchen! Skandinavische Lässigkeit also, und auch der Beweis daß man mit einem Cadillac keine speziellen Oldtimer-Landkarten braucht.

Das Bigmeet ist spätestens seit der Edition 2009 unverzichtbar und auch heuer wieder in Details perfektioniert worden. Georg Pfeiffer und die charmante Ulla Theußl führten mit immer wieder anderen Anmoderationen durch verschiedenste Themen und boten damit auch den Besuchern die



ohne eigenes Auto und Wissen über Cadillacs erschienen waren eine kurzweilige Show die durch eine hervorragende Bigband mit echtem „brass“ begleitet wurde. Die Musik fügte sich damit noch passender in die Tonkulisse des Treffens ein und atmete den Stil der 50er und 60er Jahre ohne mit ihren Verstärkern alles zu erschlagen.

Als wir nach Hause cruisen nehmen wir noch einen letzten Boxenstop in Salzburg mit und



genießen das italienische flair dieser wie eine Theaterkulisse gestalteten Altstadt, deren verwinkelte Gassen überstrahlt werden von Mochsberg und Festung. Hier trifft sich Klassik mit Klassik: Das charaktvollste Auto aller Zeiten mit einer der schönsten Städte weltweit. Hier, auf dem großen Platz vor dem Dom mit dem Brunnen die siebzehn 59er Cadillacs und all die anderen, das wäre das einzige, was das beim Bigmeet 2009 Erlebte noch toppen könnte. Es bleibt also doch eine Möglichkeit, das Unübertreffliche zu übertreffen,

2010 vielleicht? Der Termin ist jedenfalls schon gebucht.



DIE PARTY GEHT WEITER - BIG MEET 2010



Es gibt Termine, die von vorneherein in unserem gedanklichen Jahreskalender markiert und „fix“ sind. Dazu gehört inzwischen für Cadillac-Freunde in Europa das letzte August-Wochenende. Denn zum siebten Mal riefen Georg Pfeiffer und sein Team zum Cadillac Bigmeet in Kremsmünster. Wir haben dieses Treffen von der ersten Ausgabe an besucht, und obwohl es schon von Anfang an attraktiv war, gesellt sich bei jedem neuen Bigmeet noch der Effekt des Vertrautseins mit dem Ambiente hinzu, der es erlaubt, ansatzlos diesen Ort und die Freundschaft zu genießen die hier zwischen Cadillac-Begeisterten und interessiertem Publikum herrscht.

Der Treff zum Cruising am Samstagmorgen bringt dann wieder die Spannung, was nun in diesem Jahr an chromglänzenden Überraschungen vorhanden ist. Sammelpunkt ist das außerhalb gelegene Hotel Schicklberg, und wieder einmal ist der Wettergott offenbar unter die Smart-Fans gegangen, denn es regnet zwar nicht, aber dunkles Grau dräut von Westen her. Im Gegensatz zu diesem Grau zeigt die Laune der Teilnehmer, daß schlechtes Wetter keine Rolle spielt, wenn nur die richtigen Leute zusammenkommen.

Die heurige Cruisingstrecke führte uns entlang der Alpen nach Westen, und die drohenden Regenwolken verbunden mit einer Außentemperatur von 16 Grad laden nicht gerade zum Offenfahren ein. Doch das Motto des Bigmeet ist „Eldorado Convertible“, und da wir in einem solchen sitzen und meine Tochter Roxane es richtig cool – in diesem Fall der passende Ausdruck! – findet, kommt das Dach runter und dafür das von meinem Voreigentümer glücklicherweise eingebaute und mit passender roter Lederverkleidung versehene Windschott rauf. Das erlaubt einen prächtigen Blick auf die Perlenkette vor und hinter uns geleiteter Cadillacs, und gerade die in vielfältigstem Grau fetzenden Regenwolken sind optisch der gleiche Genuß wie Stratocumuluswolken bei vollem Sonnenschein. Dieses Offenfahren bei dunklen Wolken verschafft ein wesentlich intensiveres Naturerleben, das zudem mit einem zusätzlichen Spannungsbogen verbunden war. Denn das Grau vor uns über dem Etappenziel Gmunden wird immer dunkler, und zeitweise sprinkeln die ersten Tropfen, die wir aber dank des Fahrtwindes nicht auf uns regnen sehen.

In dieser Situation erwächst der künstlerische Ehrgeiz des Cruising-Aficianados: Anhalten und die Schlange spalten oder beiseite fahren und den Anschluß verlieren um die 20 Sekunden zu finden die für das Hochfahren des Convertible Tops erforderlich sind – nein! Andererseits: Gmunden



ist bereits in der Ferne sichtbar, und bei der Passage wird sich doch eine Gelegenheit bieten, anlässlich einer Ampel oder einer Stockung des Verkehrs das Schließen des Dachs auszuführen ohne das Cruising zu killen. Wenn wir aber bis Gmunden dann schon in einer Badewanne sitzen weil sich das anfängliche Tröpfeln mit jedem Meter intensiviert? Alle fünfhundert Meter halten wir Kriegsrat, und wie wir nachher erfahren werden in den Autos hinter uns schon die ersten Wetten abgeschlossen wie lange wir das offene Regencruising noch fortsetzen. YES WE CAN! Das Coolness-Barometer steigt zu Roxanes Freude bis nach Gmunden, wo es im Ort – es fängt gerade zu prasseln an – zur regendichten Verwandlung unseres Eldorado kommt. Ist doch unterhalt-samer als brüllende Sommerhitze, oder?

Denn die wirklich großartige Großalmstraße die sich hier pittoresk nach Westen durch eine Bergschlucht windet ist geeignet, derlei Gedanken rasch verfliegen zu lassen. Eine absolut sensationelle Strecke, und wenn man sich auch noch vorstellt welchen atemberaubenden Ausblick wir ohne diese Wolkendecke gehabt hätten, keimt der Wunsch auf, nächstes Jahr bei schönem Augustwetter exakt hier nochmals durchzufahren. Zumal am Ende noch ein technischer Spannungsfaktor in Form der Warnschilder für die steile Abfahrt nach Weißenbach am Attersee wartet, verbunden mit der Einladung, das Drehmoment des Cadillac für die Abbremsung im ersten Gang zu verwenden um einen Satz Bremsklötze einzusparen. Auch hier wieder phantastische Ausblicke auf den unten türkisgrün schillernden Attersee, an dessen Ufer wir dann bis nach Alxenau entlanggleiten. Dort befindet sich das Restaurant Hotel Bramosen, wo wir nicht nur reichlich Parkraum vorfinden sondern erstklassige





Cadillac – besonders gefällt. So wird die übliche Distanzierung zwischen dem Bonzen im Cadillac und dem braven Opel- oder VW-Fahrer aufgehoben und macht deutlich, daß sowohl der Eigner als auch derjenige der einfach aus Neugier oder Freude das Detroit Iron bewundert sich doch überraschend nahestehen. Es sind solche Veranstaltungen, die für Cadillac mehr Sympathie bringen als millionenteure Werbekampagnen.

Küche und einen Service der seinesgleichen sucht.

Deshalb ist die Laune auch bei der Weiterfahrt prächtig, und es gehört immer wieder zum Vergnügen dazu, daß sich die Kolonne nach dem Halt neu sortiert, denn Abwechslung beim Cruisen erhöht den Reiz. Der Weg führt uns in die Bezirkshauptstadt Vöcklabruck, und wieder sehen wir was Österreich für Cadillac-Fahrer zu bieten hat. Denn als wir – diesmal vorne als drittes Auto – das Stadtzentrum von Vöcklabruck ansteuern und dort ein rechts wartendes Polizeiauto die Blaulichter anwirft, beschleichen einen die typischen deutschen Gedanken, ob das nun mit dem Cruising verwaltungsrechtlich ein Problem der Sondernutzung darstellt. Doch weit gefehlt – schnell wird klar, daß der Polizeieinsatz uns freundlich gestimmt ist als der Streifenwagen mit Blaulicht in eine Einbahnstraße in verkehrter Richtung einbiegt und uns zum Folgen auffordert. So führt die Route mitten auf den Stadtplatz von Vöcklabruck, wo wir uns in den Fußgängerbereichen zur großen Parade aufstellen. Es ist Samstagnachmittag und damit Hochbetrieb in der Einkaufszone, und die Cafés und Bistros sind gut gefüllt da man trotz des immer wieder anfangenden Nieselns wunderbar im Freien sitzen kann.

Dies bietet schon beim Warten auf die Einweisung für den Stellplatz die Gelegenheit zu einem kleinen Plausch, als einige Einheimische am Bistrotisch nebenan gleich Fragen stellen, und das setzt sich dann so fort, als ich an sich das Auto verlassen will aber mit vielen freundlichen Fragen zum Auto, zur Technik, zur Historie, zur Verfügbarkeit von Ersatzteilen und – bezeichnenderweise nicht an erster Stelle – natürlich auch zum Verbrauch konfrontiert werde. Das ist es genau, was solche Veranstaltungen an Imagebildung zugunsten unserer Marke bringen: Niemand würde im Alltag wenn wir in unserem Auto unterwegs sind und es verlassen die Hemmschwelle überwinden und Fragen stellen. Hier jedoch besteht diese Gelegenheit und erlaubt es, in sympathischer Weise verständlich zu machen was uns so an unserem Hobby – und natürlich an unserem jeweiligen

Auch das lokale Fernsehen interessiert sich für die gebotene Show, und mein Plan, eine Halbe Weißbier in einer der Bars in diesem pittoresken Umfeld zu zischen, wird obsolet weil das Interesse der Leute nicht abreißt und deutlich macht wie sympathisch die Menschen in Oberösterreich sind. Ein gediegenes älteres Ehepaar fragt nach der Veranstaltung und als sie erfahren, daß das eigentlich nur der Auftakt für die eigentliche Publikumspräsentation in Kremsmünster am nächsten Tag ist, fragen sie sofort nach Details und nehmen sich fest vor, nach Kremsegg zu kommen. So etwas macht deutlich, wie stark das Interesse des Publikums ist und welches Potential an Werbewirkung selbst über die engere Umgebung von Kremsmünster hinaus inzwischen für diese Veranstaltung besteht.

Neben den Cadillacs ist auch heuer wieder eine immer größer werdende Anzahl von Besuchern zu verzeichnen, die dem Treffen ein volksfestähnliches Flair verleiht. Dazu trägt auch die Gemeinde Kremsmünster bei, die inzwischen nicht nur zu den Sponsoren zählt, sondern auch einen sehnlichen Wunsch von Georg Pfeiffer und seinen Freunden erfüllt hat: Die aufgelassenen Tennisplätze linker Hand neben der Einfahrt zum Schloßgarten wurden entfernt, und stattdessen steht dieses Areal nun zusätzlich als begrünter Rasen und zusätzliche Ausstellungsfläche zur Verfügung. Damit kann nun das jeweilige Motto noch besser als bisher präsentiert werden da es einen eigenen optische abgeteilten Raum dafür gibt, der noch dazu – etwas tiefer liegend als das übrige Gelände – eine Art Arena bildet die dazu beiträgt daß die hier präsentierten Cadillacs noch etwas prominenter wirken als sie ohnehin schon sind.

Beim diesjährigen Motto „Cadillac Convertible“ ergibt sich damit schon automatisch eine erlauchte Runde, und die Convertibles der Veranstaltungs-Crew die nie an den Preisverleihungen teilnehmen sind die ungekrönten Könige, denn eine solche Pracht und Originalität ist kaum vorstellbar, und man fragt sich warum überhaupt noch jemand nach Pebble Beach oder zur Villa d’Este fährt wenn solche Convertibles wie die von Georg Pfeiffer, Christian Freu-



denthaler und Gerald Loidl in Kremsmünster bestaunt werden können. Neu in diesem Jahr und in seinem atemberaubenden Zustand ein Magnet für das Publikum ist der blaue 60er Eldorado Biarritz von Christian Freudenthaler, und daß dieses ohnehin schon phantastische Auto auch noch Cary Grant als Erstbesitzer im Title hatte ist das Tüpfelchen auf dem „i“.

Doch auch das weitere Teilnehmerfeld ist – Kremsmünster-typisch – herausragend. Überdurchschnittliche Qualität wohin man blickt, und ich verstehe die Freunde, die gerade an ihren Cadillacs Restaurierungen durchführen und sich noch nicht nach Kremsmünster trauen weil sie meinen daß ihr Auto noch nicht perfekt genug für dieses Treffen ist.

Solche fast beängstigende Perfektion findet sich beim Bigmeet inzwischen auch an anderer Stelle wieder. Der Name, den wir nie mehr vergessen werden lautet Ulla Theußl. Richtig, die charmante blonde Moderatorin vom letzten Bigmeet die mit soviel Herz und Verstand Cadillacs und ihre Fahrer professionell in Szene zu setzen versteht. Ulla hat schon im letzten Jahr erstaunlich souverän durch die Modelle und Baujahre geführt und gerade auch dem nicht fachkundigen Publikum den Zauber der Marke Cadillac vermittelt. Sie hat heuer nahtlos daran angeknüpft und verfügt über profundes Wissen und die Gabe dieses perfekt und allgemeinverständlich darzustellen. Mit ihrer charmannten Art bringt sie auch die schüchternsten Teilnehmer beim Interview anläßlich der Einfahrt aufs Gelände zum Reden und vermittelt den nicht Cadillac-fahrenden Zuschauern das Menschliche an unserem Hobby. Ich erinnere mich in diesem Zusammenhang an die Premiere der Mercedes E-Klasse, wo ein ganzer Schwarm bildhübscher Hostessen eingesetzt war die zur Verblüffung der Gäste jedes technische Detail bis hin zu den Drehmomentwerten kannten. So ähnlich, aber mit einem zehnfachen Sympathiefaktor, kann das Ulla Theußl, und um das Publikum noch besser in die Präsentation einzubeziehen führte sie nicht nur viele illustrierende Einzelinterviews, sondern auch in einer speziellen Moderationsrunde durch die Convertible-Arena und vermittelte so den Besuchern einen lebensnahen Eindruck von der Faszination der Marke Cadillac den man so weltweit – und da schließe ich selbst das „Grand National“ des amerikanischen Cadillac-LaSalle-Clubs ein – nirgendwo bekommt.

Ein besonderes Highlight war es, Tom Witzel bei einer Spontanreparatur (keine große Sache, unrunder Leerlauf im Kaltstart) an einem Kunden-Eldorado von 1976 unter der Motorhaube fachsimpeln zu hören. Denn Tom dozierte



während der Ausführung von Handgriffen die er ersichtlich im Schlaf beherrscht über die Unterschiede zwischen 60er – und 70er-Cadillacs und warum denn eigentlich in den jüngeren Modellen alles so vollgebaut und unzugänglich sei während man beim 60er-Jahre-Modell alles geradezu auf dem Präsentierteller hat. Wenn man an die Alltagsautos des umherstehenden Publikums und die drei Stunden Arbeitszeit die heute der Tausch eines Xenon-Scheinwerfers dauert denkt ist das wirklich Jammern auf sehr hohem Niveau und zeigt wie praxistauglich historische Cadillacs auch dann sind wenn man einmal zu reparieren anfangen muß.

Das Bigmeet nimmt an Perfektion aber auch in anderen nicht unbedingt Cadillac-affinen

Bereichen zu. So begleitet auch heuer wieder die famose und authentische Bigband mit passenden Klängen, und es gibt sogar ein tolles klassisches Intermezzo. Denn das Instrumentenmuseum von Schloß Kremsegg ist weltberühmt. Es war daher eine Bereicherung, klassische Musik auf historischen Instrumenten den eher rockigen Cadillac-Aficionados darzubieten. Eine Bläsergruppe mit Flügelhörnern präsentierte dieses musikalische Kleinod – und traf auf ein aufnahmewilliges und andächtig lauschendes Publikum. Ein Moment des Innehaltens, der Besinnung und auch der Betonung des Klassischen das jedem Cadillac innewohnt. So gewinnt ein Autotreffen an Tiefe und Dimension. Es war eine besondere Ehre, daß der Landesmusikdirektor im Ruhestand, Professor Heinz Preiss, mit dieser so passenden Präsentation den Besuchern verdeutlichte, daß Kremsmünster mehr ist als automobiler Glanz.

An diese Siegerehrung erinnert mich ein gläserner Pokal, der in einer beleuchteten Vitrine in meinem Wohnzimmerschrank steht. Es ist die erste Trophäe der Cadillac Cruisers des Bigmeet, die „Cadillac Cruisers Trophy“, die mir völlig überraschend mit lieben und freundschaftlichen Worten von Georg Pfeiffer überreicht wurde und die ich mit größter Freude entgegengenommen habe. Diese Freude bezieht sich aber nicht auf meine Arbeit für unsere gemeinsame Passion Cadillac. Denn diese Arbeit erfaßt etwas größeres, ungleich Wertvolleres: Freundschaft. Und das ist es auch was ich empfinde wenn ich diese Trophy sehe – der Gedanke an Georg Pfeiffer, Gerald Loidl, Christian Freudenthaler, Wilhelm Hofmann, ihre Frauen und Freundinnen und all die anderen. Die Leidenschaft für Cadillac ist nicht limitiert auf diese grandiosen Karossen. Es ist die freundschaftliche Verbundenheit und der menschliche Gewinn, solche Freunde zu kennen, der die Passion Cadillac lebenswert macht. Ich freue mich ganz besonders, das Erlebnis dieser Freundschaft fortzuführen – spätesten am 28.08.2011!



2011: CADILLAC DREAM



Das Cadillac-Zauberwort lautet „Bigmeet“. Synonym dafür ist „Kremsmünster“. Denn schon acht Mal sind wir dem Ruf ins Oberösterreichische gefolgt, und nie haben wir es bereut. Denn es ist die Cadillac-Veranstaltung der Superlative. Unschlagbare freundschaftliche Atmosphäre, ein erlesenes internationales Teilnehmerfeld, ein ausgesprochen sympathisches Publikum, professionelle Präsentation und eine mit dem jeweiligen Leitthema verbundene Akzentuierung interessanter Perspektiven auf bestimmte Merkmale, Modelle oder Epochen. Kurzum: Ein traumhaftes Wochenende für die Teilnehmer bei Kurzweil und Freude im Kreis von Freunden.

Vergleicht man Kremsmünster an diesem einen Wochenende mit früheren Zeiten, ist es inzwischen ganz normal, hier auf Detroit Iron zutreffen. Schon ab Freitag bevölkert sich die Stadt mit Cadillacs, und das was auf der Landstraße nach Linz immer wieder vorbeifährt ist meist mit dem uns so vertrauten und nur bei der Zündfolge eines US-V8 eintretenden sonoren Blubbern verknüpft. Benzingeruch liegt in der Luft, und inzwischen ist es hier bei allen Einheimischen ein vertrautes Bild: Die Cadillacs sind da! Und dies ist inzwischen auch der Stadt Kremsmünster bewußt, die mittlerweile zum offiziellen Kreis der Förderer dieses Treffens zählt.

Das Vergnügen beginnt schon beim Zusammentreffen, das auch heuer wieder einmal beim Hotel Schicklberg stattfindet. Denn hier ergibt sich schon ein erstes Bild, was an Modellen und Baujahren heuer wieder en vogue sein wird. Dieser Spannungsbogen macht den Reiz von Kremsmünster aus. Jedes Jahr sind neue Schwerpunkte auszumachen und

gewisse Trends werden ersichtlich. Heuer ganz klar zu erkennen: Die Autos der 70er und auch 80er Jahre befinden sich auf dem Vormarsch. Das kann Zufall sein oder auch darauf beruhen, daß die jüngeren Baujahre einfach eine etwas höhere Zuverlässigkeit bieten ohne starke Abstriche zu echt amerikanischem Design zu machen. Die Runde durch den Reigen der Cruising-Teilnehmer ist gleichzeitig auch ein Test, wer zum harten Kern der Kremsmünster-Freunde gehört. Und es ist vor allem ein Wiedersehen mit Freunden. Klar, daß hier das erstmal „Benzin“ getaktet wird.

Diesmal geht es im Unterschied zu allen bisherigen Bigmeet-Cruisings nordwärts, und auch in dieser Richtung hat Oberösterreich Schönheiten zu bieten. Denn unser Ziel ist die Donau. Hierfür haben Gerog Pfeiffer und seine Freunde ein lohnendes Fleckchen ausgesucht, das natürlich auch für die Erschließung mittels eines Cadillac geeignet sein mußte: Die pittoreske Donauschlinge bei Schlögen, wo sich der Strom mit zwei engen Serpentinaugen durch das dort aufragende Böhmisches Massiv windet. Wieder einmal ist das Restaurant welches gleichfalls „Donauschlinge“ heißt bestens ausgesucht: Reichlich Parkraum, bestes Essen, flotte und freundliche Bedienung obwohl wir mit rund 100 Mann gleich in einem riesigen Haufen einfallen. Und zufällig passiert hier etwas was wir schon öfter erlebt haben: Ein örtlicher Schnaufferclub mit historischen Mercedes-Modellen war vor uns da und beeilt sich sobald er unsere Karossen zu Gesicht bekommt gleich noch ein bißchen mehr, sich von dannen zu machen. Denn obwohl es sich um wunderschöne und bestens gepflegte Exemplare handelt, ist es so wie im normalen Straßenbild auch: Neben dem Design eines Cadillac wirken normale Autos – und zumal zeitgenössische





wie die braven Mercedesse – ziemlich popelig und ärmlich, denn handgeschaltete, unklimate, muskelfortgelenkte und mit Vorkriegsdesign versehene Kleinwägen gewinnen gegen einen Cadillac vergleichbarer Baujahre als alte Schnauferl ein paar Sympathiepunkte weil ihre Scheinwerferchen ein Glotzgesicht bilden, aber mehr eben nicht. Bitte liebe Mercedesfahrer, nehmt es nicht persönlich, denn wir finden Eure Autos auch ganz nett, nur – plant einfach das nächstmal Eure Ausfahrt besser indem ihr Georg Pfeiffer fragt wo wir nächstes Jahr sind, dann seid wieder Ihr die Könige der Landstraße...

Die Imposanz des Detroit Blechs war zudem in diesem Jahr noch nachhaltig durch den Umstand gesteigert daß aufgrund des Mottos „Cadillac meets Lincoln“ auch noch die ganz auf Repräsentation ausgelegten Karossen von Fords Nobelmarke die Startaufstellung ergänzten. Ein doppelter Spaß also beim Abschreiten der Formation, und auch Aldo hatte im 84er Eldorado sein erstes Cruising erfolgreich und mit viel Freude absolviert. Denn das Cruisen ist mit der Möglichkeit, sich angesichts rundherum befindlicher „Freundfahrzeuge“ ganz auf die optischen Reize konzentrieren zu können sicher die angenehmste Art, in Europa Auto zu fahren.

Ziel der Fahrt war wieder einmal ein standesgemäßer Rahmen: Schloß Starhemberg in Eferding, ein im Südflügel klassizistisch gestalteter Bau mit einem integrierten Kulturzentrum und Museum. Bei einem solchen Rahmen ist es nicht verwunderlich daß auch die Kombination „Cadillac and Castle“ nicht zu kurz kam. Denn wir durften bis in den Schloßhof einfahren und diesen regelrecht zupflastern,

was trotz der Witterung Dauerbetrieb für unsere Kameras bedeutete.

Es gibt in ganz Mitteleuropa keinen vergleichbaren Tag. Was in Kremsmünster versammelt ist, die Crème de la Crème der Cadillacs aus mindestens 6 europäischen Ländern. Nirgendwo in Europa außer in Västerås oder Rättvik in Schweden finden sich auch nur näherungsweise Cadillacs in der Anzahl und Qualität wie sie am letzten Augustwochenende in Scharen in Kremsmünster einfallen. Längst ist das hier nicht mehr der Treff, den man einmal vorsichtig besucht um zu sehen was los ist. Nein – hier ist der Nabel der Cadillac-Welt in Europa!

Wir schreiben jedes Jahr, wie das Bigmeet immer noch perfekter geworden ist und jedes Detail noch ausgefeilter gestaltet wird. Das ist nicht übertrieben. Denn das Organisationskomitee besteht aus Cadillac-Freunden die die gleiche selbst für verwöhnte Oldtimerfreunde unheimliche Akribie welche sie ihren unglaublichen perfekten Autos widmen auch der Organisation des Bigmeet angedeihen lassen. Gerog Pfeiffer, Gerald Loidl, Willy Hofmann und natürlich Christian Freudenthaler besitzen nicht nur einen an Perfektion und Originalität schlicht unübertrefflichen Cadillac-Fuhrpark der selbst beim Grand National des Cadillac-LaSalle Club USA alle Pokale einfahren würde, sondern übertragen diese Perfektion auf das Bigmeet. Und das ohne die bei einer solchen Kompetenz naheliegende Außendarstellung. Sie sind einfach daran interessiert, die Freude die sie bei herausragend schönen Autos empfinden jedermann zu vermitteln und mit allen zu teilen. Diese idealistische Grundhaltung ist es die in jeder Minute des





einer Anreise wert sind. Jeder einfahrende Cadillac dient als Anknüpfung für interessante Fragen und Details, und Ulla folgt hier nicht nur ihrer zielsicheren Intuition, sondern verfügt inzwischen über ein Fachwissen das nicht angelernt, sondern wirklich verinnerlicht worden ist. Sie hat ein feines Gespür für Epochen, Stilmerkmale und auch die Beziehung, die den jeweiligen Fahrer oder Eigner mit seinem Cadillac verbindet und gestaltet auf diese Weise die Einfahrt der Teilnehmer zu einem eigenen Event, welches nicht nur für die Cadillac-Besetzungen sondern erst recht für die Besucher des Treffens allein schon die Anreise wert ist. Ein genialer Schachzug des Organisationskomitees also, denn auch der härteste Schrauber oder Rocker werden weich, wenn Ulla mit ihrer umwerfenden Freundlichkeit fachlich substantielle Fragen stellt.

Wie seit 2 Jahren neu eingeführt findet auf der Fläche des früheren inzwischen zu einer Rasenfläche umge“widmeten“ Tennisplatzes gleich beim Schloß die Sonderpräsentation des jeweiligen Mottos des Bigmeet statt. Diesmal ist das Thema wirklich einer näheren

Bigmeet spürbar wird und während des ganzen Tages eine Teilnehmer und Zuschauer erfassende beschwingte, lockere und auf Hochgenuß ausgelegte Stimmung erzeugt die dieses Meeting von allen anderen unterscheidet die auf unserem Kontinent so veranstaltet werden.

Die Professionalität die inzwischen dieses Bigmeet kennzeichnet und adelt hat inzwischen auch einen Namen und ein Gesicht: Ulla Theußl. Sie ist eine bezaubernde, graziöse und anmutige Persönlichkeit die einen Charme und eine von Herzen kommende Liebenswürdigkeit versprüht, die alle Teilnehmer des Bigmeet für sich einnimmt. Denn diese registrieren genau, daß Ulla hier nicht einen Job erledigt, sondern längst gefangen ist von dem Mythos, der von Cadillacs aller Baujahre ausgeht. So werden ihre Interviews zu einer Bereicherung des Treffens die allein schon

Analyse wert. Denn es geht um „Cadillac versus Lincoln“ mit dem Vergleich der beiden heute noch existierenden Luxusmarken der größten Autohersteller der Welt.

Auch hier zeigt sich die Substanz die so typisch für das Bigmeet ist. Denn auch Lincoln wird nicht von abgewrackten Survivors repräsentiert, sondern gleich vom Feinsten was man an Autos dieser Marke in Europa überhaupt auffinden kann. Dafür bürgen zwei Namen: Gerald Loidl und – wie könnte es anders sein – Tom Witzel!

Gerald gehört zusammen mit seiner Frau Afra Hämmerle-Loidl seit dem ersten Bigmeet zur Truppe der Veranstalter, und seine eigene Sammlung ist – da die beiden sich mit professioneller Kompetenz der bildlichen Umsetzung ihrer in Stahl geformten Träume widmen – legendär. Und so ist es



durchaus überraschend, daß die beiden als eingeschworene Cadillac-Aficiandos mit Einschluß der Schwestermarke Buick – in Form eines Roadmaster Estate der 90er Jahre – nun plötzlich einen Lincoln in ihren Fuhrpark aufnehmen. Und was für einen! Ihr Continental Mark III ist nicht nur DER klassische Lincoln den wir alle aus „French Connection“ kennen, sondern – bei Gerald wohl so etwas wie eine Pflichtübung – in einem lederenneuen Zustand. Die siebziger Jahre leben wieder auf, wenn man dieses Auto sieht.

Überhaupt bringen die Lincolns einen Schuß Frische in das Cadillac-Teilnehmerfeld, denn sie belegen auch den Unterschied in der Philosophie des Designs zwischen GM und Ford. Cadillac bietet absolut zeitlose Formen, während Ford den Versuch unternimmt, mit Lincoln die Merkmale anzusprechen die Luxuskäufer wollen. Ausladende Formen, Chrom, Leuchten mit besonderer Gestaltung wie die durchsichtigen mit Lincoln-Emblem versehenen Ecken am Continental Mark V, schwellende Polster, chromzisierte Armaturen und Schalter. Ein Lincoln vermittelt den Eindruck von Luxus, bleibt jedoch dem Geschmack seines jeweiligen Baujahres verhaftet und bietet anders als ein Cadillac nicht das absolut Zeitlose das wir so gewöhnt sind. Er wirkt stets eine Ecke schwülstiger und damit konservativer (wer es negativ ausdrücken will sagt rückständiger) als der jeweilige konkurrierende Cadillac.

Doch auch das Feld des Cadillacs bietet wieder attraktivste Anziehungspunkte vor dem Hintergrund der inzwischen traditionsgemäß aufspielenden Bigband. Ein Highlight gänzlich anderer Art setzte der Besitzer eines 58er Eldorado Biarritz. Denn zum einen kam sein Auto nicht auf eigener Achse sondern mit dem Trailer, was an sich nicht ungewöhnlich für den Anfahrtsweg wäre. Doch daß das Auto nicht einen einzigen Meter zurücklegen kann und dann mit seinem Anhänger auf den Stellplatz am Festgelände gekarrt wird um dann hoch über dem Rest der Teilnehmer thronend präsentiert zu werden ist – nun ja – seltsam. Doch das alles wurde noch vom Besitzer der „Trailerqueen“ – wie es unsere Clubkameradin Anja Christen ausdrückte – getoppt, aber richtig: Im Interview mit Ulla Theußl und damit auf dem gesamten Gelände gut vernehmbar sonderte der Eigentümer dieses Autos Statements ab, die an fachlicher Ignoranz und – sagen wir es ruhig – offensichtlicher Blödsinnigkeit gar nicht überbietbar waren. Das Auto sei der seltenste

Cadillac überhaupt und nur dreimal gebaut worden – aha! Also waren die Trailerqueen, Christian Freudenthalers 58er und der weitere mit einem Pokal ausgezeichnete 58er eines Teilnehmers somit eine Vollversammlung aller weltweit gebauten Exemplare? Was dann allerdings die beiden von mir in Schweden bei einem Treffen in Trollhättan angebotenen Fahrzeuge gleichen Typs betrifft stellt sich die Frage warum diese überhaupt existieren durften. Oder sind bei einer Gesamtzahl von 815 Fahrzeugen dieses Typs die restlichen bis zu diesem Treffen systematisch vernichtet worden damit Mr. Großmaul was wirklich Seltenes sein Eigen nennen kann? Und die Trailerqueen ist nach Auskunft des stolzen Eigentümers mit ihrem 5,7-Liter-V8 und 400 PS wirklich echt einzigartig, denn diese Motorgröße und Leistung war nie in einem Cadillac-Triebwerk verfügbar sondern nur von Oldsmobile oder Chevrolet in den 70er und 80er Jahren zugeliefert worden, aber beileibe nicht als aftermarket-Teil für einen 58er Biarritz...



Die Märchenstory wurde mit markigen Worten noch viel weitergesponnen. Man möchte es eigentlich nicht glauben daß ein Cadillac-Besitzer der doch zumindest eine begehrte Karosse erworben zu haben scheint ein solches Maß an Ignoranz haben oder andere von denen er weiß daß sie sich auskennen für so blödsinnig halten kann. Das was uns angesichts dieser großmäuligen Einlage unendlich leid tut ist der schöne arme 58er der sich in solchen Händen befindet, und vielleicht haben Cadillacs doch eine Seele und dieses Auto wußte genau warum es nicht starten wollte in der Hoffnung, daß Mr. Großmaul es sein läßt und sich von diesem edlen aber zu ihm nicht passenden Auto trennt...

Der Rückweg in den südbayerischen Abendhimmel hinein bietet dann am Chiemsee diese magische Stimmung, die man nur in einem Auto genießen kann, das mit der Mühelosigkeit des Fahrens die Konzentration auf die Umgebung gestattet. Vor uns die vertikalen Schlußleuchten von Anjas 79er, hinter uns der 78er Sedan deVille und der 84er Eldorado. Dazu der orangefarbene Glanz des verglimmenden sonnigen Augusttages mit seiner Verdoppelung durch das Vexierspiel auf der Motorhaube des Fleetwood Brougham. Das Bigmeet ist vom ersten Meter der Anreise an ein Gesamtkunstwerk, und daß Schönste daran ist daß man inzwischen nach diesem Termin im August seine innere Uhr stellen kann.



2012: SINGIN' IN THE RAIN

www.cadillac-bigmeet.com

Würden unsere Cadillacs selbständig denken können, wäre für sie die Einrichtung eines Terminplanes zuallererst mit der Buchung des letzten Augustwochenendes verbunden. Denn inzwischen ist dieses Datum untrennbar mit dem Saisonhöhepunkt des Jahres für all diejenigen verknüpft welche nicht in unserem Club mitmachen und daher nicht über die Möglichkeit verfügen, in unserem Club Gleichgesinnte beim jährlichen Event zu finden.

Deshalb würde auch jedes unserer Autos - falls man es ließe - von selbst den Achtzylinder in den flüsterleisen Leerlauf versetzen um sich Ende August gen Süden zu orientieren.

Wie immer ist der Samstagmorgen einer der spannendsten Augenblicke des Events, denn hier zeigen sich die Trends in Form der Zusammensetzung des wie immer aufgrund der Reihenfolge der Vorreservierungen zustande gekommenen Starterfeldes. Und dieser Trend ist nicht nur konvergent mit dem Motto der „Funky Seventies“ sondern zeigt wohl auch daß die technische Seite der Teilnahme an solchen Events zunehmend Einfluß gewinnt. Denn während in den ersten Jahren eine sehr nachhaltige Schwerpunktsetzung bei den 50er und frühen 60er Jahren zu beobachten war, wird das Feld der teilnehmenden Fahrzeuge immer jünger mit einer deutlichen Tendenz zu „sheetmetal“ der 70er und noch später. Sicherlich hängt dies einerseits damit zusammen daß die Zuverlässigkeit mit den Jahrzehnten auch bei einem Cadillac nicht ansteigt, ist aber wohl ebenso in der empirisch nachvollziehbaren Tatsache begründet daß auch die Baujahre der Damen und Herren hinter den Volants in gewisser Korrelation zu denen der Fahrzeuge stehen und entsprechend den Verzicht oder die Auswahl komfor-

tablerer Alternativen auslösen was natürlich zu jüngeren Jahrgängen führt.

Wir starten also nach einem angeregten Rundum-Plausch die Achtzylinder und begeben uns auf eine Route deren Ziel wir schon einmal anlässlich eines früheren Bigmeets angesteuert hatten. Der Mostviertlerwirt in Seitenstetten im Mostviertel wartet mit einem hervorragenden Mittagessen, doch zunächst legen wir noch die Cruisingschippe drauf, und wie! Denn ich habe schon anlässlich früherer Ausfahrten des Bigmeet die Ähnlichkeit dieser Gegend zu toskanischen Hügellandschaften festgestellt. Doch die Route führt über die Niederösterreichische Moststraße, und die ist einfach sensationell. Denn es geht in immer wieder wechselnden Abfolgen sowohl über Berg und Tal als auch durch sanfte Serpentinestrecken dahin, wobei die Streckenführung auf prachtvolle Ausblicke hin optimiert ist. Rechter Hand liegt der Alpenhauptkamm, linker Hand sind die grünen Kuppen des Böhmerwaldes zu sehen, und die Moststraße windet sich in pittoresken Krümmungen über Hügelketten hin, immer wieder unterbrochen durch Gehöfte und kleine Dörfer, teilweise am Abhang, stets mit dem Blick auf die näher liegenden und tief eingefurchten benachbarten Gebirgszüge. Eine malerische, in unzähligen Kaskaden gestaffelte Kulisse, die eine Großartigkeit besitzt die heimelig und lieblich wirkt da diese durchaus zerklüftete Landschaft mit ihrem dichten Grün und den allgegenwärtigen Kühen nicht schroff sondern gezähmt wirkt. Eine der schönen Cruisingstrecken die man sich für einen Cadillac vorstellen kann, und der so wichtige Aspekt, daß man nicht nur die ganze Zeit den vor und hinter einem fahrenden Cadillac sieht sondern mehrere Autos ist hier



ideal erfüllt. Das Band der Moststraße zieht sich so abwechslungsreich und in so vielen Ebenen versetzt hin daß man auf dem Weg locker 20 oder 30 andere Cadillacs betrachten kann wie sie majestätisch und ohne hörbare Anstrengung diesen Parcours bewältigen.

Ein Hochgenuß also, den wir in Seitenstetten dann kulinarisch fortsetzen. Denn wem nicht nach dem frisch gepreßten Most ist, der findet natürlich im Veltliner eine mehr als feine Ersatzdroge...

Doch wie inzwischen gewohnt folgt im zweiten Teil des Cruisings stets das „Gustostückerl“ in Form einer besonders ansprechenden Gelegenheit zum Abstellen der Cadillacs. Der Weg zurück aus dem Mostviertel - in Niederösterreich - führt in die drittgrößte Stadt Österreichs: Steyr welches zwar der Steiermark seinen Namen gegeben hat aber politisch betrachtet in Oberösterreich liegt. Das Besondere aber ist der Stadtplatz, der mit seinen Barockfassaden als der 2222schönste in ganz Österreich gilt. Und hier sind wir wieder beim passenden Auto, denn wie schon vor einigen Jahren ist auch heuer wieder „Cadillac Parking Only“ angesagt: Die freundliche Gendarmerie weist uns ein und wir dürfen diesen so reizvollen Stadtplatz einfach zuparken, damit die Kulisse der Barockfassaden um die Schwünge unserer Karosserien würdevoll ergänzt wird.

Hinter unserem Stellplatz nehmen wir einen etwas weniger vertrauten Umriss wahr - und tatsächlich: Da steht ein Opel Kadett der 60er Jahre und zeigt, daß man damals noch die Alternative hatte, das kleine Glück in amerikanischem Design auch in Deutschland kaufen zu können. Selbstverständlich wird der Opel toleriert, und es beginnt wieder das was solche Treffen so wertvoll macht. Denn die Leute bilden Trauben um die Cadillacs und sind völlig überrascht von den Antworten die auf die üblichen „Lieblingsfragen“ (ja, Verbrauch, aber auch Ersatzteilversorgung, installierte Komfort-Features, Motoren, Steuer oder Baujahr) kommen. Denn so modern und so ökonomisch hatten sie sich Cadillacs nicht vorgestellt. Es ist mehr als jeder Zeitungsartikel, was hier an positiven Meinungen über unsere Marke generiert werden kann, und auch für uns ist es wieder einmal äußerst angenehm, die so sympathischen Leute dieses Landstrichs kennenzulernen. Denn hier ist wirklich ein wohlthuend aufgeschlossenes und nicht an Vorurteilen fixiertes Publikum vorhanden. So wird es später Nachmittag, bevor wir uns dann in Richtung Kremsmünster verabschieden um den obligaten Abendim Stadlhuber bei bester Küche mit der im Hintergrund rauschenden Krems zu verbringen.

Funky Sunday am Schloß

Ich möchte diesmal mit Ulla Theußl beginnen wenn es um den Sonntag des Bigmeet als DEM Tag des Cadillac-Jahres geht. Denn Ulla als „Gesicht des Bigmeet“ zu bezeichnen ist viel zu kurz gegriffen. Ulla hat sich in den Jahren seit sie die Moderation des größten Cadillac-Treffens Europas übernommen hat zu einer Ikone der Szene entwickelt. So sympathisch, freundlich und vor allem kompetent wie sie auf jedermann zugeht und mit einer gewinnenden persönlichen Ausstrahlung selbst die größten Eisbären schon beim Begrüßungsinterview anlässlich des Einfahrens in das

Ausstellungsgelände mit ihrem Charme dahinschmelzen läßt so kompetent ist sie inzwischen und kennt nicht nur Cadillacs aller Epochen sondern auch das Besondere das sie und ihre Entstehungszeit auszeichnet. Und das Schönste on top: Ulla hat inzwischen nicht nur eine professionelle Beziehung zu dieser Marke, sondern versteht was einen Cadillac so großartig macht und leitet daraus eine Wertschätzung ab die der unseren gleichkommt. Deshalb ist Ulla Theußl ein Glücksfall und eine Zierde jedes Treffens mit der Folge daß man ein solches als regelrecht ärmlich empfindet wenn nicht ihre bezaubernde persönliche Ansprache einen festlichen Rahmen gibt, der den Auftritt unserer vierrädrigen Lieb-linge adelt und so in Szene setzt wie es einfach bei keinem anderen Markentreffen der Fall ist.

So entsteht für jeden Teilnehmer nach der Einfahrt durch das Tor des Schloßhofes von Kremsegg eine heitere, feierliche Stimmung die den ganzen Tag prägt und sowohl Teilnehmer als auch Besucher ergreift. Inzwischen hat das Team um unsere Freunde und Clubkameraden Georg Pfeiffer und Christian Freudenthaler sowie Gerald und Afra Loidl und Wilhelm Hofmann die gesamte Raumdisposition und Organisation perfektioniert und bietet einen strahlenden Tag trotz gar nicht strahlenden Wetters. Denn der Wettergott scheint heuer eher ein Audi-Fahrer gewesen zu sein. Doch gerade das zeigt die ungeheure Stabilisierung die dieses Treffen inzwischen erreicht hat. Denn trotz widriger Bedingungen sammeln sich immer mehr Fahrzeuge, um am Ende doch wieder in mehreren Reihen aufgefädelt die Dimension von 90 Fahrzeugen zu erreichen was bei einem Wetter welches man seinem Cadillac normalerweise nicht zumutet eine gewaltige Anzahl darstellt. Und wie immer hier: Die Stimmung leidet in keiner Weise.

Natürlich findet sich wieder viel Gelegenheit, alte Freunde und neue Bekanntschaften zu einem gemütlichen Plausch vor geöffneten Motorhauben und Convertible-Tops zu treffen, und wieder ist auch Amüsantes dabei. Diesmal ist es ein Eldorado des letzten Baujahres aus der limited production der letzten 1.596 Eldorados des Jahrgangs 2002, dessen Besitzer sein Prachtstück mit aller möglichen Liebe und Hingabe pflegt und dabei in etwas eigenwillige historische Ausführungen abdriftet. Denn daß die Farbe nach Elvis' Lieblingston gemischt worden wäre und nur 50 Stück gebaut wurden ist etwas weit hergeholt. Immerhin hat diese limitierte Ausgabe des Jubiläums-Eldorado zur Feier des 50. und letzten Produktionsjahres den Originalfarbton des ersten 53er Eldorado und auch der Auspuffklang ist dem des Originals nachgebildet. Das sind aber die Erlebnisse die bereichernd sind und zeigen welche Passion der Besitzer welcher Vielfalt an Autos hier gegenübersteht.

Als Neuerung gab es diesmal eine von Ulla charmant und mit sachkundigen Fragen moderierte Podiumsdiskussion, in der ich zusammen mit unserem Schweizer Freund René Häner das Pro und Contra der 70er Jahre diskutieren sollte. Es kam aber wie es kommen mußte: Auch wenn Cadillac-Liebhaber individuelle Präferenzen haben gibt es so etwas wie eine gemeinsame große Linie die wir alle verfolgen und die aus jeder Perspektive immer nur andere Seiten eines großartigen Ganzen erhellen. Und so diskutieren wir in familiärem Geist, denn auch Dinge die im Cadillac-



Kosmos früher besser erschienen wie die voluminöseren Motoren und das verschwenderische Design der 60er Jahre sind auch durch die in den 70er Jahren gefundene und von den Kunden damals mit frenetischer Begeisterung empfangene sachlichere Linie nie verlorengegangen, während umgekehrt Erscheinungen wie das „badge engineering“ nicht erst eine neue Erfindung der 70er Jahre darstellten sondern ihren Anfang schon bei den Karosserieteilen der 50er Jahre mit Buick-Türen in den 59er Cadillacs nahmen. Ein „Pro und Contra“-Gespräch also das dem Publikum viel



Einigendes aber noch viel mehr Facetten des Fachwissens mitgeben konnte. Denn das Thema Cadillac ist stets eine reiche Quelle an Inspiration.

Auf dem Cruising nach Hause begegnen wir noch einmal René Häner, dessen famoser Siegerwagen die Rückreise in die Schweiz mit dem Hänger antreten darf. Das Bigmeet setzte wieder einmal einen glanzvollen Höhepunkt in die Saison. Diesmal ist die Wartezeit bis zum nächsten Show-down wieder etwas länger – 2014 geht es wieder nach Oberösterreich!

DIE DATENSEITE

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

www.cadillac-club.de

DER VORSTAND

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

WER MACHT WAS?

1. Kassenprüfer	Karin Hess	1963 - 1966	Tom Witzel
2. Kassenprüferin	Sonja Pogrzeba	1968 - 1970	Wilfried Schößler
Webseite	Christian Doerk	1971 - 1978 Eldorado	Dennis Schmidt
DEUVET, Webseite	Volker Meerkamp	1978 - 1996	Burkhard Brießmann
Fahrzeugpass	Amir Jabado Volker Meerkamp Dirk Warwel		
Teilebörse	Burkhard Brießmann		

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

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

Automodelle	
Typreferenten:	
1949 alle Modelle	Eberhard Taenzer-Westphal
1957 - 1958 alle Modelle	Volker Meerkamp

Impressum

<p>Redaktion: Burkhard Brießmann (V.i.S.d.P.) Prinzregentenstraße 89 81675 München Tel.: +49.89.471035 Fax: +49.89.6885508 E-Mail: standard@cadillac-club.de</p>	<p>Hannes Griebel 79 Burlton Road Cambridge CB3 0GU UK Tel: +44.7580.256911 Mobil: +49.172.7509455 E-Mail: standard@cadillac-club.de</p>	<p>Christian Doerk Hopfenstraße 9 82205 Gilching Tel.: +49.151.10822346 Fax: +49.8105.9073043 E-Mail: standard@cadillac-club.de</p>	<p>Druckerei und Versand: PS Printsolution GmbH Leopoldstraße 244 80807 München Tel.: +49.800.3552225 E-Mail: info@ps-druckerei.de</p>
---	--	---	---

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



Der Classic Cadillac Club Deutschland

ist der einzige Cadillac Club Deutschlands und bietet allen am unerschöpflichen Thema Cadillac Interessierten die Möglichkeit, mehr über die Faszination Cadillac zu erfahren und gleichgesinnte Freunde zu finden.

Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, unseren Mitgliedern mit Rat und Tat zur Seite zu stehen und einen freundschaftlichen Austausch untereinander, über oftmals große Entfernung hinweg, zu fördern.

Die Marke Cadillac ist eine Tochtergesellschaft des größten Autoherstellers der Welt, der General Motors Corporation, Detroit, USA. Sie bildete zusammen mit den Marken Buick und Oldsmobile 1908 das Kernstück der neu gegründeten Konzernmutter GM. Wir verstehen unsere Bemühungen für die Erhaltung und Pflege der Fahrzeuge der Marke Cadillac auch als Bewahrung der großartigen Tradition, die mit Innovation, Kompetenz, Reflexion des Stils der Zeit, herausragendem Design und einer Technik die dem Menschen jahrzehntelang und über Hunderttausende von Meilen zuverlässig dient, stets ein Kennzeichen der Marke Cadillac und der Strategie von GM darstellte.

Cadillac ist mehr als nur ein Auto. Jeder seit 1903 gebaute Cadillac ist Statement einer Lebensanschauung, die positiv-bejahend, fortschrittlich, aber zugleich auch auf eine Beibehaltung zeitloser Werte gerichtet ist.

Wir verstehen daher unsere Beziehung zur GM-Familie allgemein und zur Marke Cadillac im Besonderen als Pflege eines erhaltenswerten kulturellen und historischen Erbes und fühlen uns dem Hersteller GM in besonderem Maße verbunden. Daher laden wir dazu ein, die nachfolgenden Links zu nutzen, um verfolgen zu können wie eine über mehr als 100 Jahre laufende Erfolgsgeschichte auch heute noch mit aktuellster Technik, richtungweisendem Design und einer die Kunden ansprechenden Philosophie fortgeschrieben wird.

Die Mitgliedschaft im Club bietet Vorteile die weit über den jährlichen Mitgliedsbeitrag von 63,00 EUR hinausgehen. Für den Wert einer halben Tankfüllung profitieren unsere Mitglieder von einer Fülle attraktiver Leistungen:

Der Classic Cadillac Club Deutschland hat allen Freunden der Marke in Deutschland und Österreich viel zu bieten. Die Mitgliedschaft bereichert. Menschlich und auch finanziell. Treten Sie ein in das Reich der faszinierendsten Automarke der Welt!

Schauen Sie rein: www.cadillac-club.de.
Classic Cadillac Club Deutschland e.V.

1. Vorsitzender: Klaus Zipp, Otto-von-Boehn-Str. 30, 29227 Celle, Tel.: +49 5141-86511, Fax: +49 5141-86545, E-Mail: vorstand@cadillac-club.de

- **Welchen Cadillac soll ich kaufen und was muß ich dabei beachten?** - Unsere Mitglieder helfen und bieten das beste verfügbare Wissen – die Erfahrung von Eigentümern des gleichen Fahrzeugs
- **Ersatzteilprobleme? Nicht bei uns.** Clubkameraden kennen den Markt, Beschaffungsquellen oder helfen auch einmal aus, wenn Teile gebraucht werden.
- **Reparaturkosten – auch bei einem Cadillac ein Thema.** Erfahrungswissen hilft oftmals, Tausende Euro zu sparen, denn Werkstätten sind heute oft überfordert wenn es um Detailprobleme geht. Clubkameraden sind diejenigen, welche oft aus eigener Erfahrung raten können was lohnt und was nicht.
- **Zulassungsfragen – so kommt Ihr Cadillac auf die Straße!** Heutige gesetzliche Regelungen sind ein Dschungel. Ob es um Kennzeichengrößen, Beleuchtungen oder auch die Kfz-Steuer geht: Clubmitglieder haben Erfahrungswissen und können mit Unterlagen helfen.
- **Markt: Verkaufen oder Kaufen?** Kontakte des Clubs nutzen.
- **Ein Cadillac ist Kulturgut!** Mehr wissen, mehr genießen – die Clubzeitschrift STANDARD liefert Wissenswertes und Unterhaltsames zur Geschichte und auch Zukunft von Cadillac.
- **Ein Cadillac erschließt Freundschaften** – über Veranstaltungen und Treffen Kontakte knüpfen und einen weltweiten Freundeskreis erschließen
- **Keinen Cadillac? Auch kein Problem!** Der Besitz eines Cadillac ist keine Voraussetzung, bei uns an Bord zu kommen.





24.08.2014

Kremsmünster / Austria

Europas größtes Cadillac-Treffen 10 Jahre - die Jubiläumsshow

- **9:00 Einlass:** Cadillacs aller Baujahre willkommen!
Freier Eintritt - mit Ihrer Spende unterstützen Sie soziale Projekte.
- **Neuwagenshow:** Cadillac Europe präsentiert die aktuellen Modelle.
- **Spotlight „Cadillac Milestone Cars“.**
Die berühmtesten und bedeutensten Cadillacs aller Epochen.
- **Rahmenprogramm** mit *Livemusik* und Kid's Corner für unsere kleinen Gäste.
- **15:00 Prämierung** der schönsten und wertvollsten Cadillacs in einer Fach- und einer Publikumswertung.



www.cadillac-bigmeet.com

AutoGünther


KREMSMÜNSTER
Marktgemeinde am Fuße des Stiftes


**SCHLOSS
KREMSEGG**
HAUS DER KULTUR