

Traumauto oder

Auto der Träume?

Von Günther Gebhardt



Es sollte ein harter Test werden, aber es wurde ein Kapitel Autopsychologie. Den Cadillac kann man nicht testen, man muß ihn erleben — und an ihn glauben. ➤

... Sehnüchtig preßte Marie-Luise ihr blasses Gesicht gegen die Gitterstäbe des Parktores. Von drinnen erscholl gedämpfte Musik über den gepflegten Rasen und mischte sich mit dem Summen der gespannt wartenden Menge, die sich an der Auf-
fabri zur Villa am Sunset-Boulevard drängte. Und da rollte der Traumwagen heran: ein chromglänzendes, sanft schwingendes Schiff, auf dessen Flanken sich die Lichter in tausenden Reflexen spiegelten. Unhörbar wie auf samtenen Kufen glitt der Cadillac des großen Stars in die Toreinfahrt. — „Einmal da drin sitzen können!“ murmelten Marie-Luises Lippen unhörbar ...

Uff! Glauben Sie nicht, lieber hobby-Leser, daß der Autor dieses Beitrages verrückt geworden sei. Die hier zitierte blumenreiche und ergreifende Schilderung stammt nicht aus seiner Feder. Sie fiel mir nur ein, als ich kürzlich Gelegenheit erhielt, endlich einmal einen Cadillac-Test zu machen.

Aber echt ist sie trotzdem. Auch Sie werden sicher in Zeitungsromanen, in Leihbücherei-Büchern und sogar in echter Literatur solche und ähnliche Sentenzen über den Cadillac gelesen haben. 'Cadillac' ist eben nicht nur eine Automarke wie Opel oder Morris. Mit seinem Namen verbindet sich nach wie vor ganz unbewußt die Vorstellung von Luxus und Highlife.

Kann man einen Cadillac testen?

Kaum hatte ich Antwerpen, die schöne Hafencity an der Schelde mit ihren immer wieder faszinierenden Giebelhäusern, verlassen, da ging ich

meinem Luxusstar mit Bleistift und Stoppuhr zu Leibe. Es ist an sich ein Routineprogramm: Beschleunigung, Spitze, Elastizität, Straßenlage, Bremsvermögen, Zweckmäßigkeit der Armaturen usw.

Und hier stocke ich schon! Was heißt beim Cadillac eigentlich Beschleunigung, was heißt Spitze? Das Turbohydramatik-Getriebe umfaßt in der Praxis alle Möglichkeiten vom kaum merkbar-sanften Angleiten bis zum fulminanten Kick-down-Start, der manchen röhrenden Sportwagen vor Neid erblassen läßt. Hierbei handelt es sich um einen hydraulischen Wandler mit verstellbaren Leitschaukeln und einem nachgeschalteten 3-Gang-Planetengertriebe.

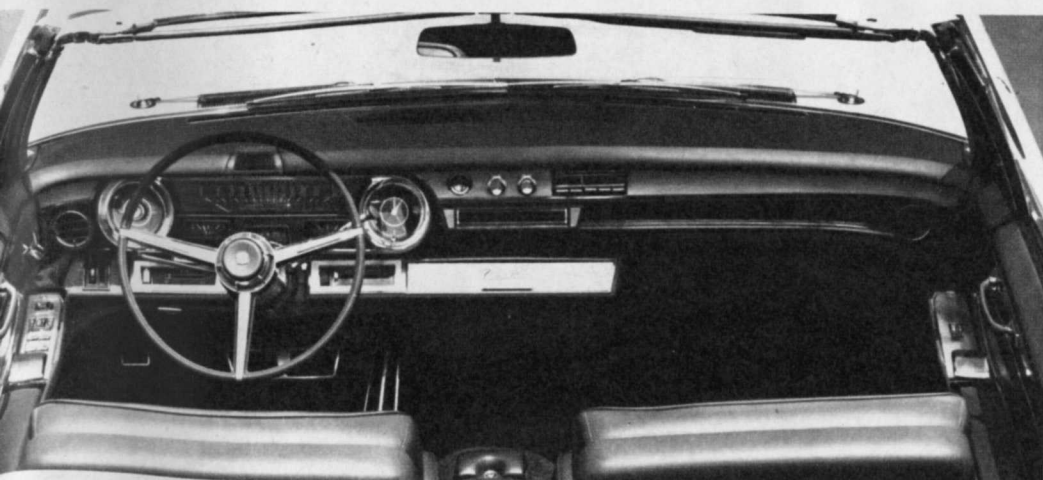
Kein Wunder, werden Sie meinen, bei einem 7025-ccm-V-Motor, dessen acht Zylinder 345 PS (SAE) sozusagen ständig gebändigt in Reserve haben und der 10,5:1 verdichtet. Mit einem maximalen Drehmoment von 66,4 mkg strotzt er vor Kraft, die er nicht aus einer aufwendigen Konzeption (wie etwa der Mercedes 600-V 8) holt, sondern die einfach auf dem riesigen Hubvolumen von sieben Litern beruht. Also keine obenliegenden Nockenwellen und so. Bei mehreren echten 'Räuber-Beschleunigungen' (wobei ich mir in dieser Luxuskutsche irgendwie deplaziert vorkam) erzielte ich von Null bis 100 Werte um 11 sec herum und darunter. Das Faszinierende aber waren die Kraftreserven, die den PS-Krösus auf der Autobahn beim Überholen, so um die 150 km/h herum,

an anderen Großen richtig vorbeischießen ließ. Als Spitze habe ich ca. 190 km/h gemessen. Bei dieser Geschwindigkeit hat der Cadillac knapp seine Nenndrehzahl von 4600 U/min erreicht, woraus man erschen kann, wie wenig dieser Motor zu touren hat. (Übrigens: der Tacho war bemerkenswert 'objektiv'!) Aber das ist trotzdem keine Norm. Man darf nicht vergessen, daß dieser Wagen im wesentlichen für Amerika gebaut wurde, und bei den dort allgemein üblichen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind solche Werte nur als echte Kraftreserve für den gedrosselten Verkehr zu betrachten. Berge spürt er überhaupt nicht!

Straßenkreuzer mit Straßenlage!

Aber hier stocke ich schon wieder. Kann man einen Wagen, dessen natürlicher und augenfälliger Zweck es ist, luxuriös und repräsentativ dahinzugleiten, überhaupt mit schnellen Rennern europäischer Provenienz vergleichen? Ich versuchte es trotzdem. Die Geradeaushaltung ist hervorragend. Ich gebe gerne zu, daß mein Cadillac hier ein Vorurteil bei mir überwinden mußte. Die Amerikaner stehen nun mal bei uns im üblen Ruf, nicht nur Straßenschiffe zu sein, sondern bei Vollgasfahrten, vor allem bei böigem Wind, auch wie Schiffe zu schwimmen und zu schlingern. Davon ist beim 65er Cadillac trotz seiner 2 Tonnen (genau 2125 kg) nichts mehr zu merken. Ein tieferer Schwerpunkt, Niveau-Ausgleich und ein modernes Fahrwerk sorgen für eine gute Spurhaltung.

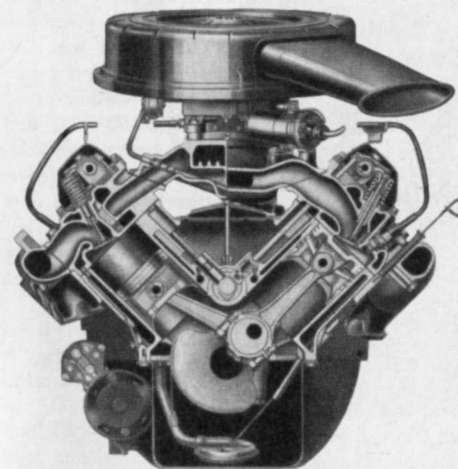
Aber ich wollte den 'dicken Ami' ja mit 'euro-



GEHEIMNISVOLLE ARMATUREN: Links vom Tacho die Automatik, die bei Dunkelheit die Lampen ein- und bei Tageslicht ausschaltet; darüber links die automatische Geschwindigkeits-Vorwahl. (Diese Extras kosten extra!) Auf der Armlehne die 'Klaviatur' für die Fensterscheibenbedienung.



DAS LENKRAD läßt sich nicht nur wie beim Mercedes 600 axial verschoben (oben), sondern auch abkippen (unten). So kann man sich jede individuelle Stellung aussuchen.



GROSSVOLUMIG, aber nicht übermäßig modern ist der Motor. Eine zentrale Nockenwelle steuert über Stoßstangen und Kipphebel die Ventile.

päischen Bandagen' prüfen, und wo kann man das besser als auf dem Nürburgring? Ich will das Fazit vorwegnehmen: Hier war mein Cadillac natürlich überfordert oder, besser gesagt, ich als sein Fahrer. Allerdings muß erwähnt werden, daß der Cadillac mit seinem vorderen Kurvenstabilisator und einer überarbeiteten Hinterachse sich überraschend gut im Kurvenkarussell verhielt. Es sind also mehr die Lastwagenabmessungen, die einen moralisch ermüden lassen. Nach einer Runde war ich des ewigen Kurbelns und Bremsens müde. Die sonst so wirksamen Trommelbremsen von gigantischen Ausmaßen stanken zwar vor sich hin, aber ich war nicht ein einziges Mal während der Nürburg-Fahrt in eine wirklich kritische Situation gekommen.



Es muß einmal gesagt werden: Selbst dieses Reiseschiff von 5,69 m Länge hat so etwas wie eine Straßenlage! Man muß sich nur an die federleichte Servolenkung gewöhnen und das Rückschwingen der gewaltig überhängenden Massen in Schräglängkurven auffangen. Völlig neu war mir jedoch, daß — nicht zuletzt dank der Niveau-Regulierung — das gefürchtete 'In-die-Knie-gehen' wegblieb. Die Servobremsen sind im Normalgebrauch weich und angenehm. Bei meiner Cadillac-'Zweckentfremdung' auf dem Nürburgring trat allerdings nach der Überbeanspruchung ein erhebliches Fading auf, also ein Nachlassen der Bremswirkung durch Überhitzung.

Eigentlich ist er ja billig

Ja, da steht er nun, dieser auf den ersten Blick kuriose Satz! Ich habe lange überlegt, ob man einem normalen Autofahrer solch eine schockierende Feststellung zumuten könne. Natürlich weiß ich, was 38 500 DM sind (so viel kostet mein Testwagen Sedan de Ville frei Stuttgart), aber man muß einen Luxuswagen in seiner Klasse bewerten, und da sieht es schon ganz anders aus.

Die natürlichen Konkurrenten sind nämlich: Rolls Royce und Mercedes 600. Der 6-Liter-Star aus Untertürkheim kostet 56 500 DM (bietet aber dafür eine aufwendigere technische Ausstattung, von der Luftfederung bis

zum Einspritzmotor), und die Königs-Kutsche Rolls Royce Silvercloud kostet ganze 74 000 DM. In der Schweiz ist der Preisunterschied dank EWG und EFTA noch krasser. Dort heißt es nämlich Cadillac 43 600 und Mercedes 74 000 sfr.

Natürlich ist das viel Geld, aber man bekommt dafür wirklich perfekten Luxus. Ich möchte hier gar nicht von der bei diesem Wagen selbstverständlichen Platz- und Ausstattungsbequemlichkeit sprechen. Die Liste der (sicher zum Teil unnötigen) 'Spezialitäten' spricht für sich. Hier eine Auswahl:

Zunächst die serienmäßigen:

1. **Flexibles Steuerrad** in der Horizontalachse schwenkbar und in der Höhe teleskopartig verstellbar; auch während der Fahrt gefahrlos zu betätigen.
2. **Fensterautomatik** für alle Fenster getrennt und vom Fahrer zentral mit Knopfdruck bedienbar.
3. **Six-way-Sitzverstellung**. Durch einen einzigen Hebel kann die Sitzbank automatisch gehoben, nach vorn und hinten gekippt werden.
4. **Außenspiegel** durch Drehgriff von innen im Sichtbereich schwenkbar.
5. **Scheibenwischer** und Waschanlage dreifach abstimmbar.
6. **Automatischer Verschluss** für alle Türen durch Zentralverschlussknopf vom Fahrer aus.

Interessante Extras auf Wunsch:

1. **Automatische Steuerung** der Scheinwerfer. Schaltet bei Dämmerung selbsttätig das Licht ein und blendet automatisch ab.
2. **Comfort-Control**, eine perfekte Klimaanlage, die mit einem Thermostat auf die gewünschte Temperatur eingestellt werden kann.
3. **Cruise-Control** (für europäische Straßen undenkbar, für Amerikas express-ways sicher sehr bequem!). Mit ihr kann man die gewünschte Dauergeschwindigkeit einstellen, die dann automatisch beibehalten wird. Durch Berühren der Bremse wird sie jederzeit außer Kraft gesetzt.

*

Wie gesagt, dies ist nur eine Auswahl der Extras, mit denen Cadillac lockt. Noch größer aber als die Liste der Extras ist die Angebotsliste der verschiedenen Typen. Ob Fleetwood, De Ville, Calais, ob viertürig, zweitürig, Hardtop oder Roadster, in einer Unzahl von Farbkombinationen wählt der Amerikaner seinen 'Caddy'.

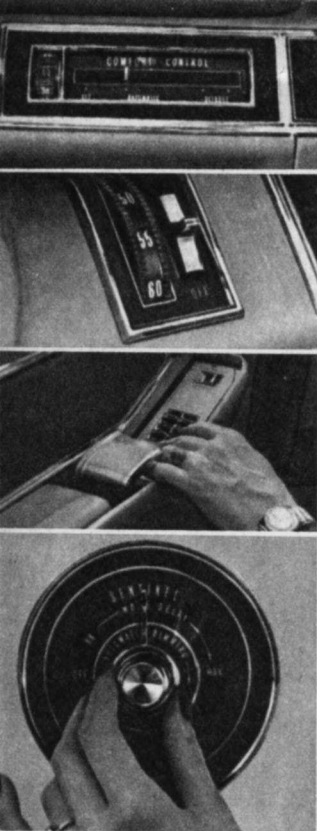
Kann ein Monstrum schön sein?

An dieser Frage scheiden sich — nicht nur beim Cadillac — die Geister. Eine fast sechs Meter lange, über zwei Tonnen schwere Fahrmaschine stellt die Stilistik natürlich vor schwierigere Aufgaben als ein leichter, schnittiger

DER KOFFERRAUM ist so gewaltig, daß man fast darin schlafen könnte, trotz des Reserverads. Aber: allzusehr vollpacken darf man ihn auch nicht. Bei schweren Lasten hängt er bald durch.



DIE KURVENLAGE ist nicht mehr die, die man von schwankenden Straßenkreuzern gewohnt ist. Durch geeignete Maßnahmen am Fahrwerk bleibt der Aufbau fest und selbst enge Kurven sind kein Problem.



CADILLAC-BONBONS, serienmäßig oder als Extras, (von oben nach unten): Ein Thermostat reguliert die Klimaanlage auf die gewünschte Temperatur. Einstellung einer bestimmten Geschwindigkeit, die automatisch eingehalten wird. Die Fensterscheiben-Automatik und der Beleuchtungsautomat.

Sportwagen. Früher einmal waren gerade die Cadillacs oft wahre Monstren des Auto-'Barocks', für den Ästheten eher Alptraumwagen als Traumwagen. Ich finde, der Cadillac 65 sieht sehr vernünftig aus: Klare Linien, wenn auch mit immensen Flächen, ein vernünftig gegliederter Grill zwischen vier vertikal angeordneten Scheinwerfern. Von der luxuriösen Innenausstattung beim Cadillac zu sprechen, hieße Eulen nach Athen tragen. Sie ist so selbstverständlich wie die Fenster beim Haus, und den Kofferraum könnte man notfalls als Nachtquartier benützen.

Eine große Überraschung habe ich mir aber bis zum Schluß aufgehoben: den Verbrauch! Von einem Apparat dieser Größe und dieser Sieben-Liter-Potenz hatte ich mit mindestens 20 Litern auf 100 km, bei scharfer Fahrweise sogar mit mehr gerechnet. Im Normalbetrieb, selbst bei scharfer Autobahnjagd, kam ich auf 19,8 Liter/100 km. Bei einer gemütlichen Bummelfahrt durch Österreich — bummeln heißt hier so um 80 bis 120 km/h — schaffte ich es, mit 15,3 Liter auf 100 km auszukommen.

Da jeder Test ein Fazit haben muß, soll auch mein Bericht — obwohl er kein echter Test geworden ist — ein Schlußwort haben. Ich gebe es Ihnen, lieber Leser, in Form der untenstehenden Tabelle, in der die drei ganz Großen der Autowelt einander gegenübergestellt sind.

Wenn Sie also genügend Kleingeld haben, wenn Sie möchten, daß Sie auf Europas Straßen auffallen, dann können Sie bequem auswählen. Vergessen Sie aber bitte nicht: Beim Mercedes 600 bezahlen Sie den berühmten Stern mit. Beim Rolls Royce sind hundert Jahre britischer Tradition mit berechnet, und beim Cadillac erwerben Sie das Bewußtsein, daß Sie nicht mehr 'nur Autofahrer', sondern eben 'Cadillac-Fahrer' sind!

Vergleichstabelle der 'Ganz großen Drei'

	Mercedes 600	Rolls Royce Silvercloud III	Cadillac
Motor	V 8	V 8	V 8
Hubraum	6289 ccm	6230 ccm	7025 ccm
PS bei U/min	250/4000	ca. 250	345 (SAE)/4600
Max. Drehmoment	51,0/2800	—	66,4 (SAE)/3000
Verdichtung	9:1	9:1	10,5:1
Getriebe	MB-Automatik	Hydromatic	Turbo-Hydromatic
Rahmen	Rahmen-Boden	Kastenrahmen	Kastenrahmen
Aufhängung vorn	Einzelrad	Einzelrad	Dreieckslenker
Aufhängung hinten	Pendelachse	Starrachse	Starrachse
Federung	Luft	vorn Schraubenfedern hinten Blattfedern	vorn Schraubenfedern hinten Blattfedern
Bremsen	Scheiben	Trommel	Trommel
Reifen	9.00-15 SS	8.20-15	8.00-15
Radstand	320 cm (Pullman: 390)	312 cm	329 cm
Länge	554 cm (Pullman: 624 cm)	534 cm	569 cm
Breite	195 cm	190 cm	203 cm
Höhe	151 cm	163 cm	141 cm
Gewicht	2440 (2620) kg	2108 kg	2125 kg
Tankinhalt	112 Liter	82 Liter	98 Liter
Spitze	205 km/h	185 km/h	190 km/h
0 bis 100 km/h	9,6 sec	11,5 sec	11
Preise	56500,— DM 74000,— sfr. 486000,— ö. S.	74000,— DM 67700,— sfr. 443150,— ö. S.	38500,— DM 43600,— sfr. 263000,— ö. S.