

ELEGANCE IN ACTION



Traum wahr gemacht – mitten in der Nacht ersteigerte Stefan seinen Dream-Caddy bei eBay USA

Edelcruiser mit Kraft: 68er Caddy Calais

Er hat den größten und drehmomentstärksten V8 unter der Haube, den es 1968 in den USA gab, und ist doch ein typischer Cadillac mit stattlicher Eleganz, klassischem Styling und luxuriöser Ausstattung. Genau diese Kombination fasziniert auch Stefan Leufgen, den 25-jährigen Besitzer des schneeweißen Hardtop Coupes.

Auf dem Roller entdeckte der Winterbacher (D) seine US-Car-Liebe: "Ich bin einem 69er Buick hinterher – bis zur Zulassungsstelle." Dort lernte er dessen Besitzer Andy kennen – heute sind die beiden Kumpel und haben längst gemeinsam diverse US-Car-Treffen besucht. Dabei kristallisierte sich über die Jahre der 68er Cadillac-Jahrgang als Dream-Car des angehenden Wirtschaftsingenieurs heraus. Noch mehr als der viertürige Hardtop Sedan fasziniert ihn allerdings das ähnlich gestylte Calais Coupe: "Die riesigen seitlichen Fenster-

öffnungen mit den versenkbaren Scheiben sind grandios – wie das ganze Design!" Das 68er Modell besitzt einen seitlich heruntergezogenen Grill (über den Parkleuchten) und eine 6,5 Zoll längere Haube mit verdeckten Wischern; der Kofferdeckel ist anders geformt als beim 67er Modell. Die Außenspiegel waren nun vergrößert, stabiler und weniger "flatterhaft". Fast drei Jahre suchte Stefan neben seinem Studium ein solches Fahrzeug. Eines Nachts, während der Pause beim Ferienjob, entdeckte er



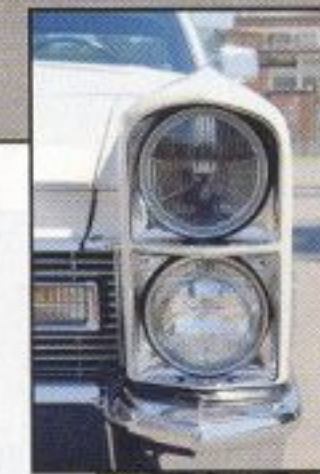
per Zufall das hier gezeigte Auto bei eBay USA: "Er stand in der Rubrik 'Vermischtes' – weiß und mit 53.000 Meilen auf der Uhr." Stefan erfuhr, dass der Verkäufer Brian Pape den Wagen erst ein Jahr besaß. Während dieser Zeit hatte er diverse Teile ersetzt; etwa Anlasser, Servopumpe, Lichtmaschine, Wärmetauscher und Vergaser. Die Bremsanlage war überholt, einige Stellen beilackiert worden. Von Brian erfuhr Stefan, dass der Caddy 1968 an einen älteren Herrn in Phoenix/Arizona (USA) ausgeliefert worden war. Der fuhr ihn bis zu seinem Tod 1983. An-

schließend verbrachte der Calais 20 Jahre in einer trockenen Halle dieser Familie, ehe ihn Brian Pape erwarb. Für 6.950 US\$ konnte der Student den Caddy noch in dieser Nacht ersteigern!

"Bei Brian will ich mich auf diesem Wege nochmals bedanken – er hat den ganzen Transport von



Ersatzrad samt Bereifung stammen noch von der Werksauslieferung 1968 nach Phoenix/Arizona



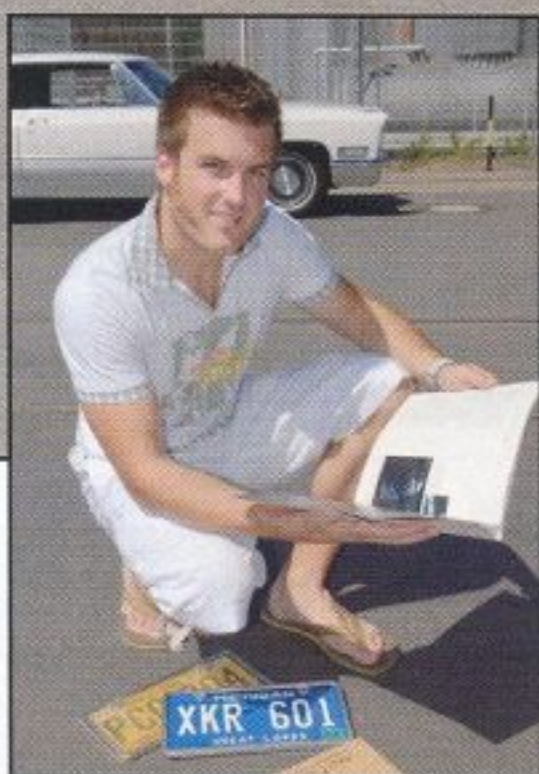
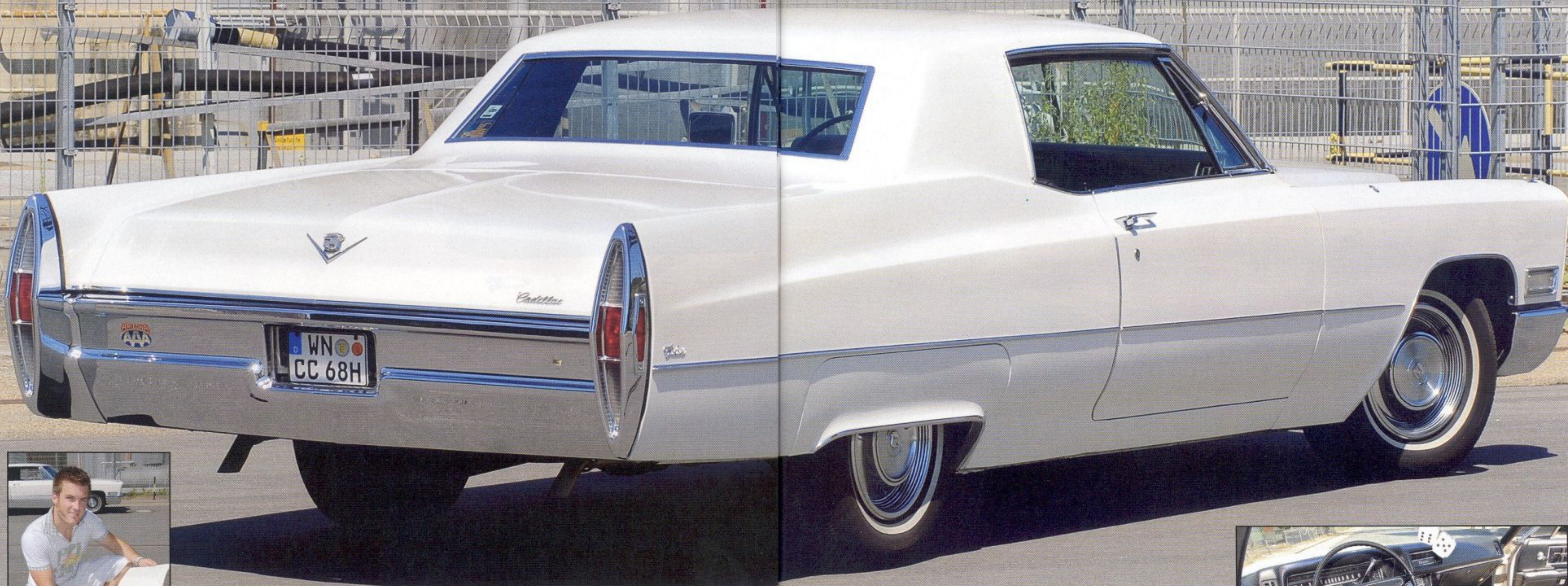
Michigan nach Deutschland organisiert." Per ICE düstern Stefan und sein Buick-Kollege Andy schließlich nach Bremerhaven, um das Coupe abzuholen. "Wir waren echt platt, als er aus dem Container rollte – kein Kratzer vom Verschiffen, alles funktionierte, sogar die Klimaautomatik", grinst der US-Car-Freak. Nur Ölstand kontrollieren und Sprit einfüllen – dann ging's locker cruisend heim ins Stuttgarter "Ländle". Werkzeugkoffer und Ersatzkeilriemen blieben unberührt im Kofferraum – neben dem originalen Ersatzrad.



Seitlich heruntergezogener 68er Kühlergrill mit engmaschigerem Gitter



Originale 15-Zöller mit 235/75er Pneu



Gruß an Brian Pape und seinen US-Car-Kollegen Andy – Caddy-Fan Stefan aus Winterbach (D)

Der 7,7-Liter-V8 mit 375 Pferden wurde beim ersten "Ausritt" natürlich nicht gefordert. Cadillac war anno '68 mächtig stolz auf das komplett neu entwickelte Aggregat gewesen. Sogar einen Zwölfzylinder hatte Chefingenieur Carl A. Rasmuson parallel bis zur Serienreife getrieben – letztlich entschied man sich für den 472-ci-"Achtender", der reichen sollte, um die US-Konkurrenz von Lincoln und Chrysler zu schlagen. Der sehr stabil gebaute V8 wog 36 Kilo mehr als das Vorgänger-Aggregat und besaß ein Überhitzungswarnsystem sowie, wegen erwarteter strengerer Gesetze aus Washington, eine Abgaskontrolle mittels Lufteinspritzung. Cadillac warb mit "Elegance in Action" und beschrieb das Fahrerlebnis als "almost like having two engines" – beinahe, als ob man zwei Motoren besäße: einen für die



Größter und drehmomentstärkster US-Motor 1968: der neu entwickelte 7,7-Liter-V8 mit 375 PS

Riesige Türen, Hardtop-Dach in Wagenfarbe – Stefan liebt den Reiz der Calais-Coupe-Karosserie

beeindruckend leise und souveräne Beschleunigung, den zweiten als Kraftspender für all die nützlichen Komfortextras von Servolenkung und Bremskraftunterstützung bis zu (1968 serienmäßigen) elektrischen Fensterhebern. Darüber hinaus spielte die Sicherheit eine gewichtigere Rolle, was neben den vergrößerten Spiegeln unter anderem eine neue Scheibenwaschanlage betraf (die einen größeren Teil der Frontscheibe sauber hielt) – Scheibenbremsen gehörten leider erst 1969 zur Standardausrüstung. Um die Verletzungsgefahr zu verringern, hatte man die Klimaregler nach unten verlegt, das Armaturenbrett neu designt, und es gab einen Warnton, wenn man bei eingestecktem Zündschlüssel die Fahrertür öffnete. Darüber hinaus sind die luxuriösen Extras nicht zu vergessen – Stefans Modell besitzt

etwa Klimaautomatik, ein in Höhe und Weite verstellbares Lenkrad, AM-Radio und die sechsfach elektrisch verstellbare Sitzbank. Stolz 147 Farbkombinationen standen beim 1968er Jahrgang fürs Interieur zur Wahl – Stoff, Vinyl und Leder. Aber kein Auspuff, der dem jungen Winterbacher gefallen hätte, weshalb er in USA eine doppel-flutige Anlage von Klasskollection orderte: "In mittlerer Lautstärke – da gibt's drei zur Auswahl." Im übrigen wurden seit der Überführung nur die Dämpfer getauscht sowie Wasserpumpe, Keilriemen und die Ölwanne gewechselt. "Ich bin absolut happy, das Auto ist wie ein Hauptgewinn!", freut sich Stefan. Möge dies so bleiben, auch weit über das Ende des Studiums hinaus...

Text & Fotos: Gerald Sandrieser



Für das Innenleben der 68er Modelle standen 147 Kombinationen in Stoff, Leder und Vinyl zur Wahl

68er Cadillac Calais Coupe

Motor: OHV-V8, 472 ci, 7.734 ccm, 375 PS bei 4.400 U/min, Verdichtung 10,5:1, Rochester-Vierfach-Vergaser, Doppelrohr-"Klasskollection"-Auspuffanlage • **Kraftübertragung:** Dreistufen-Automatikgetriebe (TH400), Heckantrieb • **Vorderachse:** Einzelradaufhängung, Schraubenfedern, Monroe-Öldruckdämpfer, Trommelbremsen • **Hinterachse:** Starrachse an Längs- und Schräglenkern, Schraubenfedern, Monroe-Öldruckdämpfer, Trommelbremsen • **Felgen:** Stahlfelgen mit Radkappe, 6 x 15" • **Reifen:** Mohave "R/S", 235/75VR15 • **Produzierte Stückzahl (1968):** 8.165 • **Preis (1968):** 5.315 US\$