De Cadillacs

Zoals Ruud Gersons in zijn stuk schrijft, hoefden de automobielfabrikanten weinig te doen om hun auto's aan de man of vrouw te brengen direct na de Tweede Wereldoorlog. In 1948 eigenlijk ook niet, maar Cadillac vond dat het toen hoog tijd was zijn modellen te vernieuwen.
In de voorgaande acht jaar waren de modellen weinig veranderd.

De modelwijziging in 1948 was de meest ingrijpende uit de geschiedenis van Cadillac.
De staartvinnen waren in eerste instantie controversieel zoals beschreven in het stuk over het P-38 jachtvliegtuig en de Interceptor Showcar, maar werden een succes.
De traditionele bolle voorschermen en bolle achterschermen met treeplanken er tussen waren verdwenen. Door de lagere motorkap was het zicht en de veiligheid sterk verbeterd.
De coupes waren fastbacks met een lang gerekt schuin dak die vaak Sedanette genoemd werden.
De wagens waren lager en door de doorgetrokken achterschermen en bredere achterkant leken ze breder en langer dan hun voorgangers.
De modellen uit 1948 waren 201 cm breed en dat was 4 cm smaller dan hun voorgangers uit 1947.
De Series 61 met een lengte van 543 cm was 2,5 cm korter dan zijn voorganger.
Met een lengte van 574 cm was de Sixty Special 5 cm langer dan zijn voorganger en hij was even lang als de Seventy Five limousine die in 1948 niet vernieuwd werd.

Ook in 1949 werd deze limousine niet veranderd, dat zou pas in 1950 gaan gebeuren.
Bekledingen in de Series 61 en 62 waren van stof. In de Sixty Special was er keuze uit stof en de combinatie van stof-leer. De convertibles waren uitgevoerd met leren bekleding.
De productie van de 1948 modellen begon in februari 1948 en de verkoop pas in maart.

Omdat er feitelijk maar negen productiemaanden waren voor het modeljaar 1948 liggen de aantallen ervan een stuk lager dan van 1947.
De prijzen van de 1948 modellen waren fors hoger dan van 1947.
De productieaantallen van Cadillac direct na de oorlog, waren als volgt:

1946	29.194 stuks
1947	61.926 stuks
1948	52.706 stuks
1949	92.554 stuks

Only Fleetwood could achieve the supreme harmony of luxury and smartness in the Series Sixty-Two rear compartment. New selections of broadcloth and Bedford cord are available in the closed models and leather and cord in the Convertible.

The Brilliant Series 62···Ideall Blend of Luxury and Practicality

The car that strikes the ideal balance between luxury and practicality—the Series Sixty-Two. Available in three distinctive body types, a five-passenger Touring Sedan, a Club Coupe, and a Convertible, the Series Sixty-Two offers for 1948 a wholly new interpretation of Cadillac performance, convenience and quality. More impressively than ever before, the new Sixty-Two displays the body building genius which has made the Fisher name world-famous. The Fleetwood-designed interiors complete the picture of richness and style.

Charming innovations in styling distinguish the new Series Sixty-Two—such touches as the new "pennant-type" front stone guards and the sparkling fins below the tail lamps.

van 1948 en 1949

Van een lid van de Conam kreeg ik het stuk uit het tijdschrift "De Auto" met als titel "Weer Cadillacs in 't Land" over de Cadillacs uit 1946 en verkoopaantallen van Cadillacs in Nederland uit die tijd. In 1947 waren dat 27 stuks, in 1948 waren dat 7 stuks + 2 commercial chassis en in 1949 werden 7 nieuwe en 10 gebruikte Cadillacs ingevoerd. In die tijd reed het Koninklijk Huis met Cadillacs.

Het onderstel en de techniek van de modellen uit 1948 waren praktisch gelijk aan die van 1947. Dankzij de betere stroomlijning waren de Cadillacs uit 1948 sneller dan hun voorgangers. Met de 346 cubic inch V8 motor (5670 cc) van 150 pk lag de topsnelheid rond de 150 km per uur en werd van 0 naar 60 mijl per uur geaccelereerd in dik 16 seconden.
1948 was het laatste jaar voor deze motor die in 1936 werd geïntroduceerd en door de jaren heen lichte wijzigingen onderging. De M-5 en M-24 tanks werden uitgerust met twee Cadillac motoren en een Hydramatic automaat.
De automaat was optioneel voor alle Cadillacs en stuurbekrachtiging was toen nog geen optie. Door het grote stuurwiel en de overbrenging van vier slagen om het stuur van uiterst links naar uiterst rechts te draaien was het sturen van een Cadillac niet zwaar.

De foto's van de blauwe 1948 convertible die bij LaSalle Classic cars te koop staat, geven een goede indruk van diverse details.
Het instrumentenpaneel van de 1948 modellen was fraai uitgevoerd en leek wat vorm betreft

1948 Cadillac Series 62 Convertible

op een regenboog. Opvallend is dat Cadillac besloot om voor 1949 het dashboard totaal te veranderen en minder spectaculair te maken. In de uitvoeringen waarin het dashboard dezelfde kleur had als de motorkap leek het alsof deze doorliep naar binnen.

In veel opzichten was 1949 was een bijzonder jaar voor Cadillac.
Er werd een nieuwe motor gepresenteerd die in een apart stuk in deze Standard wordt beschreven. Motor Trend riep Cadillac uit tot auto van het jaar.

De modelwijzingen in 1949 waren minimaal. De grille was breder en lager met twee massieve horizontale liggers en vijf staanders. Halverwege het jaar kwam er een modificatie van de achterklep die wat hoekiger werd om de inhoud van de kofferbak te vergroten.

1948 Sixty Special

Het commercial chassis dat gebruikt werd als basis voor hearses en ambulances werd geleverd met de neus en het plaatwerk van de 1949 modellen. Hiervan werden er 1.861 stuks verkocht.

In 1949 koos 98 procent van de kopers voor een Hydramatic automaat.

Als nieuw model werd de Coupe de Ville geïntroduceerd zonder middenstijl die op een cabriolet leek. Van deze hardtop werden er 2.150 stuks gemaakt. Bij de hardtop was de zijkant open als de zijruiten omlaag stonden. De andere divisies van GM introduceerden ook hardtops zoals de Buick Riviera en de Oldsmobile Holiday.

1948 Sixty two sedan

1949 Cadillac Series 62 Convertible

Feitelijk was een hardtop een cabriolet met een vast dak. Veel onderdelen van de Coupe de Ville waren gelijk aan die van de convertible zoals de deuren en de achterklep.
Volgens zeggen zou het idee van de hardtop ontstaan zijn toen de vrouw van een hooggeplaatste functionaris van GM de wens had om open te rijden, zonder dat haar haren in de war zouden gaan.
De naam Coupe de Ville zou tot 1993 blijven bestaan, maar de 1973 Coupe de Ville was de laatste waarvan de achterste zijramen omlaag konden.

1949 sedanette

In 1949 bereikte de verkoop van Cadillac een recordaantal van 92.554 stuks. Het vorige record dateerde uit 1941.
Op 25 november 1949 werd de miljoenste Cadillac gebouwd.
Dat was een Coupe de Ville en tevens was dit de laatste wagen uit de jaren veertig.
John Gordon, de General Manager van Cadillac, was trots om te melden dat grote moeite was gedaan om Cadillacs betaalbaar te maken. In 1934 kostte een gemiddelde Cadillac ongeveer 4,5 keer zoveel als een gemiddelde auto.
In 1949 was dat nog maar 1,6 maal zoveel.
De relatief lage prijs was een van de oorzaken van het grote verkoop succes.
De goedkoopste Cadillac was de Series 61 coupe met een prijs van $ 2.788.
De Series 62 Coupe de Ville was te koop vanaf $ 3.496 en de Series 60 Special Fleetwood vanaf $ 3.828.
Onderzoek wees toen uit dat 453.000 van de miljoen Cadillacs die sinds 1902 zijn gemaakt nog rondreden.

In de latere jaren werden diverse Cadillacs uit 1948 en 1949 gemodificeerd tot custom cars. De koets van Madam V die in deze Standard wordt beschreven, is afkomstig van een Sedanette uit 1948.
De laatste foto's in het stuk van Ruud Gersons tonen CadZZilla van Billy Gibbons van de rock group ZZ Top. Boyd Coddington Hot Rod Shop bouwde deze in 1989 en gebruikte hiervoor een Series 62 Sedanette uit 1948. Deze is voorzien van een Cadillac 500 motor met een inhoud van 8,2 liter.w

De miljoenste Cadillac was een 1949 Coupe de Ville

1949 Coupe de Ville

Weer Cadillacs in 't Land

Na jarenlange afwezigheid is dan eindelijk ook een Amerikaansche aristocraat, die onder ons, Nederlandsche automobilisten, altijd op een bijzondere reputatie heeft kunnen bogen, hier te lande teruggekeerd. Van „the good, old" Cadillac, editie 1946, zijn de eerste exemplaren bij de Internationale Automobiel Centrale te Utrecht vóór aflevering te zien geweest; wij hebben bij en met den heer Landeweer o.a. het fraaie exemplaar kunnen bewonderen dat voor H.K.H. Prinses Juliana is bestemd. Ook voor het Hof van H.M. de Koningin arriveerden een of twee wagens van dit vermaarde merk. Overigens wil daarmee geenszins gezegd zijn, dat de burgerij voorshands geheel van Cadillacs verstoken zal blijven — want het tegendeel is waar — maar groot is de te verwachten import onder de gegeven omstandigheden natuurlijk niet. Naar aanleiding van hetgeen in het artikel „Onjuist Beschuldigd!" („De Auto" van 13 Nov. j.l.) over den aankoop van Amerikaansche auto's in verband met onze deviezenpositie werd gezegd, mogen wij nog wel opmerken, dat zelfs het hoogstgeprijsde der drie geïmporteerde Cadillac-typen niet tot de kostbaarste automobielen van het Nederlandsche import-programma behoort.

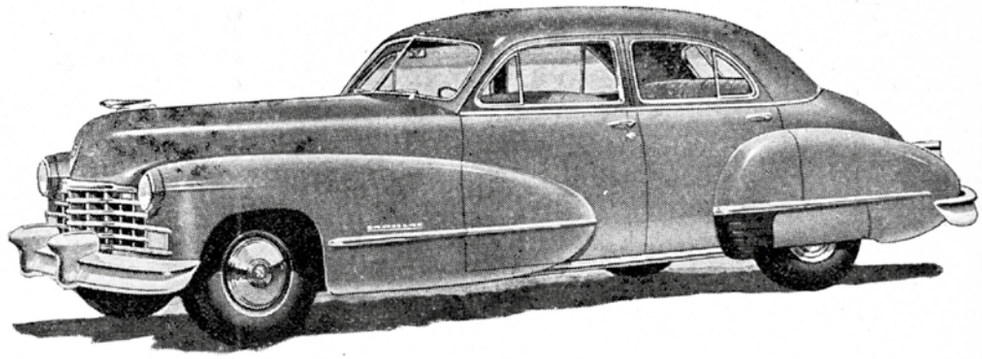
De goedkoopste modellen van dit duurste General Motors fabrikaat zijn die van het type 61, verhoudingsgewijs eenvoudig uitgevoerd en afgewerkt — alles is maar relatief — en met een wielbasis van 3,20 meter. Het gaat hier dus altijd nog om een langen, ruimen wagen, met als basisprijs (d.w.z. ongerekend eventueele speciale uitrusting) circa *f* 7500,—. Voor het meer luxueuze en tevens grootere type 62 zijn die cijfers respectievelijk 3,28 m en *f* 7900,—, terwijl de geraffineerd mooi uitgevoerde 60 Special, met 3,38 m wielbasis, de 10 mille nog niet haalt.

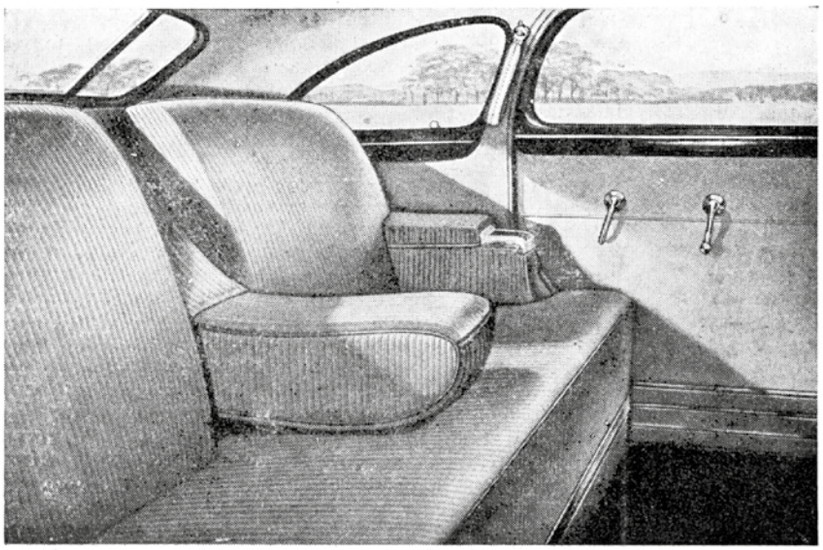
Wij vonden zoowel bij dezen vorstelijken wagen als bij een model van de 61 een van fabrieks wege ingebouwde carrosserie-verwarmingsinstallatie, die niet minder dan twee thermostatisch geregelde „kacheltjes" onder de voorzitting benevens een apart radiatortje met electrischen ventilator voor de voorruitverwarmingslucht omvat. Versche ventilatielucht wordt van achter den hoofdradiator door wijde buizen de carrosserie ingevoerd en met eenige knoppen op het instrumentenbord kan men dit alles naar believen „mengen" en regelen. Veel blijft op dit gebied niet te wenschen over.

Alle typen hebben denzelfden achtcylinder-motor in V-vorm van 5,7 liter inhoud en 150 pk. (!), die bij een proefritje door de volslagen onhoorbaarheid en „onvoelbaarheid" bleek te worden gekenmerkt, waarvan de Amerikanen in de topklasse het geheim schijnen te bezitten. Het is wel interessant, dat twee van deze motoren, gekoppeld en met den semi-automatischen Hydramatic versnellingsbak aangebouwd, zich in den oorlog roem hebben verworven als krachbron van vele duizenden tanks en nog ander zwaar mobiel legermaterieel. Dit pleit o.m. voor het hooge peil van betrouwbaarheid en doelmatigheid, waartoe de Hydramatic gangwissel werd ontwikkeld. Toch is het misschien maar goed, dat wij — mede om financieele redenen — deze nogal ingewikkelde constructie op de voor Nederland bestemde Cadillacs niet zullen zien zoolang geen volledige service-faciliteiten ervoor ter beschikking staan. Trouwens wat valt er, in normaal bedrijf, bij een achtcylinder 150 pk Amerikaan nu nog te schakelen.....?!

Het spreekt van zelf, dat ook dit merk met zijn tijd moest meegaan wat het uiterlijk en innerlijk aspect betreft; men is bij Cadillac echter wel zoo wijs geweest, de algeheele lijn en de detailafwerking niet te bombastisch te maken, waardoor het totaal effect er nog een van distinctie bleef. Een automobiel van deze afmetingen kan een massief traliefront en een stel zwaar gebombeerde spatborden wel hebben zonder dat het ensemble er overladen door wordt!

v. W.



Boven: Cadillac touring sedan, type 62. Wielbasis 3,20 meter. Achtcylinder-motor in V-vorm van 5,7 l inhoud en 150 pk.

Onder: Interieur van een touring sedan, type 61, de laagst geprijsde Cadillac.