Cadillacs van 1965 en 1966

Op 8 juli 1964 sloot Cadillac zijn fabriek aan 2860 Clark Avenue in Detroit. Dat was wegens een grote uitbreiding en het omschakelen naar de productie van de nieuwe modellen van modeljaar 1965. De fabriek waar sinds 1921 Cadillacs werden gemaakt, lag op een driehoekig gevormd terrein met een oppervlakte van 27 hectare (270.000 vierkante meter) dat van alle kanten omsloten werd door snelwegen en spoorbanen. De enige uitbreidingsmogelijkheid was om in de hoogte te gaan en zo kwam er 4,5 hectare aan ruimte bij.

1966 Fleetwood 75 van Karel XVI Gustaaf van Zweden.

Het ging goed met Cadillac dus was het passend dat de gebouwen ook de hoogte in gingen.
De fabrieksslUiting die zes weken duurde, was de langste in de geschiedenis van Cadillac. Op 24 augustus 1964 rolde de eerste nieuwe Cadillac van de lijn die een capaciteit had van 800 auto's per dag. Op het fabrieksterrein stonden 47 gebouwen met 42 hectare aan vloerruimte die ruimte boden aan 4000 machines, 24 kilometer aan transportbanden en 10.000 employees.
In kalenderjaar 1965 werden 196.595 Cadillacs geproduceerd en dat was een record dat in 1966 werd verbroken met 205.001 Cadillacs. De productie in 1965 had mogelijk 24.000 stuks meer kunnen bedragen als er geen staking was geweest.

Er is een verschil tussen productieaantallen per kalenderjaar en modeljaar.
Het overzicht geeft de aantallen per modeljaar. In de USA startte modeljaar 1965 dus op 24 augustus 1964. De 3 miljoenste Cadillac was een 1965 Fleetwood Sixty Special Brougham die in 1964 gebouwd werd.
In het midden van de jaren zestig had de USA 190 miljoen inwoners en nu zijn dat er 325 miljoen. Het is jammer dat het markaandeel van Cadillac sterk is teruggelopen tot ongeveer de helft van wat het was in 1965 en 1966. Nu verkoopt Cadillac jaarlijks ongeveer 170.000 auto's in de USA.

Fabrieksterrein van Cadillac aan Clark Street Detroit.

1965-66 Cadillac: Models, Prices, Production

1965	Weight	Price	Prod
Calais (wb 129.5)			
hardtop sedan	4,300	5,247	13,973
hardtop coupe	4,435	5,039	12,513
4d sedan	4,490	5,247	7,721
Total Calais			34,211
De Ville (wb 129.5)			
hardtop sedan	4,560	5,666	45,535
hardtop coupe	4,480	5,419	43,345
convertible coupe	4,690	5,639	19,200
4d sedan	4,555	5,666	15,000
Total De Ville			123,080
Fleetwood Eldorado (wb 129.5)			
convertible coupe	4,660	6,738	2,125
Fleetwood Sixty Special (wb 133.0)			
4d sedan	4,670	6,479	18,100
Fleetwood Seventy-Five (wb 149.5)			
4d sedan, 9P	5,190	8,746	455
limousine, 9P	5,260	9,860	795
Total Fleetwood Seventy-Five			1,250
Series 86 (wb 156.0)			
chassis	—	—	2,669
Total 1965 Cadillac			**181,435**

1966			
Calais (wb 129.5)			
hardtop sedan	4,465	5,171	13,025
hardtop coupe	4,360	4,986	11,080
4d sedan	4,460	5,171	4,575
Total Calais			28,680
De Ville (wb 129.5)			
hardtop sedan	4,515	5,381	60,550
hardtop coupe	4,460	5,339	50,560
convertible coupe	4,445	5,555	19,200
4d sedan	4,515	5,381	11,860
Total De Ville			142,190
Fleetwood Eldorado (wb 129.5)			
convertible coupe	4,550	6,631	2,250
Fleetwood Sixty Special (wb 133.0)			
4d sedan	4,665	6,378	5,445
Brougham 4d sedan	4,665	6,605	13,630
Total Fleetwood Sixty Special			19,075
Fleetwood Seventy-Five (wb 149.5)			
4d sedan, 9P	5,320	10,312	980
limousine, 9P	5,435	10,521	1,037
Total Fleetwood Seventy-Five			2,017
Series 86 (wb 156.0)			
chassis	—	—	2,463
Total 1966 Cadillac			**196,679**

Sources: *Encyclopedia of American Cars*, by the Auto Editors of Consumer Guide®, Publications International, Ltd., 2006; *Cadillac, Standard of the World*, 4th ed., by Maurice D. Hendry, *Automobile Quarterly* 1990.

Productieaantallen in 1965 en 1966.

Ontwikkeling van de nieuwe modellen

De wijziging van de modellen in 1965 was een van de grootste in de geschiedenis van Cadillac.
De vorige grote modelwijziging was in 1949 toen de eerste modellen met vinnen verschenen.
In 1965 deden alleen de punten boven de achterlichten nog denken aan de vinnen van voorheen.
Het ontwerp van de nieuwe modellen stond onder leiding van Bill Mitchell, GM's vice president of design. Wayne Kady was toen een nieuwe ontwerper op de design afdeling. Wayne had grote inbreng in het eindontwerp, zijn ontwerp van de achterkant werd grotendeels overgenomen in de modellen van 1966.
Feitelijk was er een competitie tussen twee studio's met creatieve ontwerpers die graag hun ontwerp in productie zagen gaan. Er werden verschillende kleimodellen gemaakt zoals op de foto's is te zien. Voor de opstelling van de koplampen waren verschillende mogelijkheden. Naast elkaar geplaatst zoals in de jaren er voor zou een soort evolutie zijn geweest. Naast elkaar met de dimlichten op de hoeken en de groot licht lampen in de grille was een mogelijkheid. Verscholen koplampen zijn ook te zien op een kleimodel, maar die kwamen pas in productie op de Eldorado van 1967. Uiteindelijk werden de koplampen boven elkaar geplaatst zoals te zien is op het model dat in mei 1963 werd gemaakt.

Body drop.

Er waren ook kleimodellen met vinnen. De eerste kleimodellen waren uitgevoerd met 6 zijruiten. Er was een model dat sterk leek op een Lincoln met "wrap around" parkeerlichten op de voorschermen.

Er waren modellen met kenmerken die later in de jaren zestig in Cadillacs verschenen zoals het model met het "halo" vinyl dak dat op de coupes van 1969 lijkt.
Cadillac bouwde onder de naam XP-850 een experimentele Eldorado met automatisch bediende afdekplaten om de opening waarin het dak weg vouwde, af te sluiten. Lincoln had in die tijd convertibles met afdekplaten die de opening netjes afdekten.

De ontwerpdetails uit deze tekeningen van Wayne Kady zijn terug te vinden in de Cadillacs van 1966.

Kleimodel uit 1962.

Kleimodel met kleine vinnen.

Dit kleimodel met platte voorruit lijkt op de modellen van 1964.

Kleimodel met verborgen koplampen.

De constructie met de naam "Fisher Infora convertible top" was complex. De achterklep was voorzien van motorkapscharnieren en de achterruit werd los aangedreven,

Bijzonderheden in 1965

De parkeerlichten en richtingaanwijzers zaten in de voorbumper. Op de hoeken tussen de voorschermen en de voorbumper zaten de lampen voor bermverlichting. Indicatielampjes boven op de hoeken van de voorschermen gingen aan bij het aangeven van de richting.
De achterkant had veel chroom en het deel tussen de onderkant van de achterklep en de bumper was voorzien van horizontale lijnen die gelijkenis vertonen met de brede grille aan de voorkant.
De lijnen waren recht en de panoramische voorruit had plaatsgemaakt voor een platte.
De zijruiten waren gekromd. Hierdoor was de schouderhoogte groter dan bij de modellen van 1964 die rechte zijruiten hadden. Het dak was smaller en dat maakte het in- en uitstappen makkelijker.
Naast de hardtop sedans bood Cadillac ook sedans met middenstijl.

Technische vernieuwingen

Het X-vormige chassis dat Cadillac negen jaar had toegepast, werd vervangen door een laddervormig chassis dat 140 kg lichter was. Door het nieuwe chassis lag het zwaartepunt van de auto lager en kon de motor 15 cm verder naar voren geplaatst worden. Delen van de verwarming en airconditioning pasten onder de motorkap zodat er meer beenruimte was voorin. Hierdoor was de bult boven de automaat smaller en een stuk kleiner. De spoorbreedtes voor en achter waren vergroot tot 159 cm.

De achteras kreeg vier draagarmen. De schroefveren werden geplaatst tussen het chassis en de achteras en drukten niet meer op de onderste draagarmen zoals in de voorgaande jaren. Door het nieuwe chassis en de achterwielophanging werden de nieuwe Cadillacs beter geïsoleerd van trillingen en geluid. Bij hard optrekken zakte de achterkant twee derde minder door dan in het jaar ervoor. De achteras was stijver en bestond uit minder onderdelen.

Automatische niveauregeling was nieuw in 1965 en werd standaard geleverd op de Fleetwood Eldorado, de Sixty Special en Brougham en was een optie voor andere modellen. Het systeem bestond uit een luchtcompressor, persluchttank en een stuurklep die de luchttoevoer naar de luchtschokbrekers achter regelde. De hoogte van de achterkant werd automatisch gelijk gehouden ongeacht een belading van 250 kg in de kofferbak.
Alle Cadillacs waren voorzien van de 340 pk sterke 429 cubic inch V8 motor (7 liter) die vrijwel gelijk was aan de motor van 1964. Het uitlaatsysteem was nieuw met direct achter de motor een zogenaamde coaxiale demper, die veel stiller was dan in 1964.
De automaat was de in 1964 geïntroduceerde fameuze 400 Turbo Hydramatic die tot 1990 in productie zou blijven en in veel luxe auto's werd toegepast binnen en buiten GM zoals bijv. Rolls- Royce.
Tussen 1964 en 1967 werd een variant van de TH 400 toegepast in verschillende auto's van GM met een "Switch-Pitch" torque converter (koppelomvormer) met variable-pitch stator. Deze automaat had een koppelomvormer met een hydraulische cilinder die de hoek van de schoepen van de stator kon verstellen en zo meer koppel kon genereren bij optrekken vanaf stilstand.

Wat remmen betreft was er weinig veranderd sinds de invoering van een gescheiden remsysteem in 1962. De Cadillacs hadden trommels rondom en in rijtests was het belangrijkste minpunt dat de remweg relatief lang was en de remmen feitelijk onvoldoende waren als op hoge snelheid hard geremd moest worden. Sommige autojournalisten vonden het jammer dat er geen schijfremmen als optie werden aangeboden.

Het bedieningsgemak en het rijcomfort van de Cadillac werden op verschillend punten sterk verbeterd. De ruitenwissers hadden een groter bereik dan in het jaar ervoor. Het contactslot was hoger geplaatst en was zo buiten het bereik van de knie van de bestuurder. Het handschoenenkastje zat midden onder het dashboard.
Het in hoogte en lengterichting verstelbaar stuurwiel (tilt en telescoping steering wheel)

Cadillac owners claim you get a lot to like

By BILL KILPATRICK,
PM's New York Automotive Editor

THE PAPER IS OLD, its edges yellowed and brittle to the touch. Yet the print is clear, the message as modern as a moonshot:

"Smooth-riding, powerful, absolutely dependable, the Cadillac is a car surprising alike in performance and cost."

This quote from a 1961 advertisement for the car that once billed itself as the "standard of the world" accurately summarizes the opinions of most 1966 Cadillac owners surveyed by *PM*. Even as the copywriter of over 60 years ago claimed, Cadillac owners still find today's car "smooth-riding, powerful . . . dependable" and they like its performance.

But many owners—based on what they feel they get for their money—think "surprising" is hardly the word to describe the $5000-plus cost of the car.

"It's time the makers of all cars start producing a car worth what they ask for it," wrote an Illinois businessman.

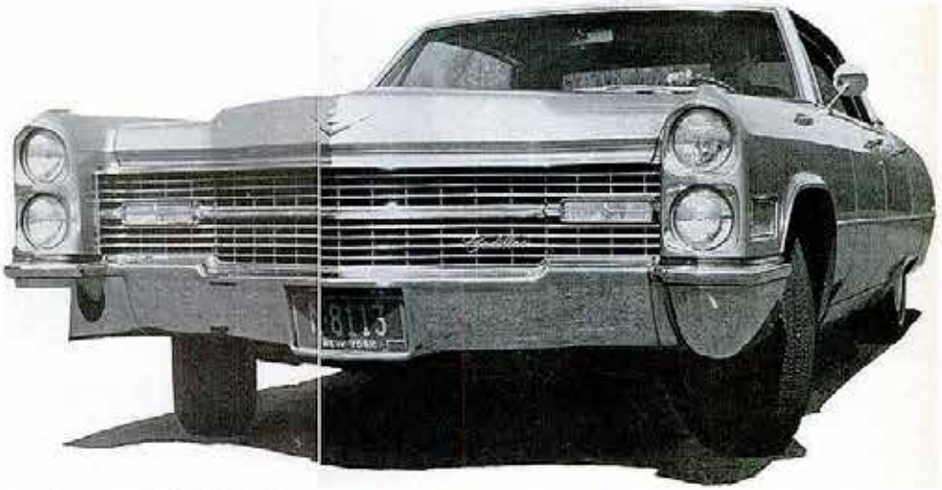
A Massachusetts claims investigator, however, said of her 1966 two-door Cadillac, "It's an excellent car from the front to rear bumper and in my opinion has no equal."

What has no equal, owners surveyed by *PM* feel, is the way the car handles, an attribute to which they accorded an FMR (frequency-of-mention rating) of 38.8 percent. Next in order, Cadillac owners praised comfort (34.4 percent), ride (29.4 percent) and styling (22.7 percent).

But owning a new Cadillac apparently isn't all roses, either. Even owners generally pleased with their cars added to the complaints listed by those who regard their comparatively expensive investments as a waste of money.

Owners didn't like, for example, wind noise, a gripe to which they accorded an FMR of 9.8 percent. Also at this rating level were complaints of various rattles and noises, hardly the sort of thing one expects from the "standard of the world." Tied with FMRs of 8.9 percent were assorted knocks about Cadillac's automatic climate control airconditioning and heater system (it either doesn't work or it works too well) and overall workmanship. Most emphatic, despite an FMR of only 7.3 percent, were owner complaints about location and size of the glove compartment.

All by itself, surprisingly, was an old lament traditionally expressed by Cadillac owners. An Iowa sales executive wrote, "My biggest complaint is that just because you drive a Cadillac, motels, garages, gas stations and any other place of service will try to take you. Why, just this year a (brand) station tried to tell me I needed new shocks when I had only 5000 miles on my car."

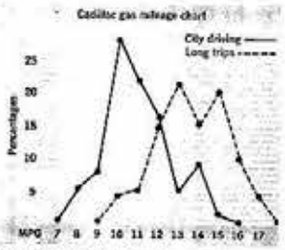


The affluent folk like:

Handling	36.8%
Comfort	34.4
Ride	29.4

But don't like:

Wind noise	9.8%
Rattles/noise	9.8
Climate control system	8.9



CADILLAC AND THRIFT aren't synonymous, owners say. Engine is 429-cubic-inches, puts out big 340 hp

AWKWARD AND SMALL glove compartment drew owner fire. Contents tend to spill when it's opened

CADILLAC PARKS EASILY, many owners claim, citing handling as a big plus. Power steering is standard

"Although it's a large, heavy car, it handles well."—California supervisor.

Next on the praise list was plain ol' down-home comfort, an undeniable attribute of just about any Cadillac extant. That people often buy a certain car for a specific reason is verified by a Nebraska attorney, who wrote:

"I bought my Cadillac because it was the most comfortable car I could buy."

"Extremely smooth to ride in and tireless on long trips."—Iowa, retired.

"We find our Cadillac spacious, with ample, luxurious room for others."—Ohio housewife.

Listed almost on a par with comfort was ride.

"Excellent ride. No tendency to bottom-out when going over dips in the road."—Michigan tool engineer.

"The car has outstanding riding qualities in both city and mountain driving."—California, retired.

"It's like a cruiser going over small swells in the ocean."—Missouri contractor.

► Is Missouri?

One thing most Cadillac owners feel they get for their money is one of the best looking cars on the road. Part of this, I'm sure, stems from the car's prestige mystique—at these prices it better be good looking. Actually, however, from a styling point of view, Cadillacs aren't too different from similar Detroit products. Yet a

(Please turn to page 150)

Summary of Cadillac Owners' Reports

Excellent . . . 67.2% **Good** . . . . 26.8% **Fair** . . . . . 4.4% **Poor** 1.6%

Best-liked features:	
Handling	36.8%
Comfort	34.4
Ride	29.4
Styling	22.7
Reliability	16.1
Quietness	12.3
Performance	9.8
Climate control	9.2
Roadability	8.0
Workmanship	6.1
Least-liked features:	
Wind noise	9.8
Rattles/noise	9.8
Climate control	8.9
Workmanship	8.9
Glove compartment	7.3
Ashtrays	7.3
Finish/paint	7.3
Gasoline consumption	6.5
Styling	5.7
Window glass/lack of molding	5.7
Most liked to see changed:	
Glove compartment (size/position)	11.3
Styling	10.6
Ashtrays, lighters (more)	9.0
Better climate control	7.5%
Handroom	6.7
Steering wheel position/size	5.7
Instrument panel/dash	3.7
Better fuel economy	3.7
Price (lower it)	3.0
Car traded in:	
Cadillac	37.0
Oldsmobile	8.1
Pontiac	5.4
Buick	5.4
Thunderbird	3.4
Mercury	1.3
Others	2.0
Dealer service:	
Excellent	61.9
Average	31.3
Poor	6.8
Buy from dealer again?	
Yes	91.2
No	8.5
Buy another Cadillac?	
Yes	95.1
No	1.9
Bought Cadillac because:	
Value/moderate	18.5
Past experience	21.2
Styling	12.5%
Prestige	11.2
Comfort	9.1
Availability	7.7
Different (something new)	5.8
Dealer/factor service	5.3
Considered other makes?	
No	68.7
Yes	31.3
Own another car?	
No	68.3
Yes	31.7
Make of other car:	
Chevrolet	28.1
Ford	16.5
Pontiac	14.0
Buick	12.4
Oldsmobile	9.9
Cadillac (another one)	5.4
Thunderbird	3.0
Mustang	3.0
Corvair	4.1
Dodge	3.3
Volkswagen	3.3
Mercury	2.1
Others	14.9
Total miles driven:	3,011,766

CADILLAC OWNERS' REPORT

(Continued from page 80)

Michigan engineer feels: "Overall style is far ahead of other so-called luxury cars."

"I appreciate the simple, uncluttered lines and lack of gingerbread."—Florida engineer.

"Tops for beauty and luxury, inside and out."—Virginia salesman.

Another thing Cadillac owners feel they obtain with their bill-of-sale is reliability.

"I have found the Cadillac to be the most dependable car I have ever owned."—New Mexico, retired.

"I can drive it a full year with little or no service."—New York optometrist.

"Car offers good all-'round dependability."—New Jersey technician.

Despite the positive note struck by owner praises, however, America's Motoring Majesty has some loyal (generally) opposition, most of it like communists in the French Assembly—small in percentage, but loud.

"There's a lot of noise around the windows and door frames."—District of Columbia showman.

"We have a wind whistle with our '66 that we didn't have with our '64."—South Dakota housewife.

"I get a lot of noise through and around the front windows."—Wisconsin educator.

Added to wind noise are complaints about rattles and road noise.

"It rattles like a truck."—Michigan broker.

"Body isn't as tight as in previous Cadillacs I've owned."—California executive.

"Rumbling noise from the road seems to come right up into the car."—New Hampshire clergyman.

In theory the automatic climate control system sounds peachy, but in practice a number of owners think it's a dud, or at least something less than its billing.

"The climate control does not operate fully automatically, as the salesman said it did. I think the thermostat is too sensitive and the warm air suddenly changes to cold before a comfortable temperature is reached."—Connecticut physician.

► I found this to be true in PM's test car, too.

"Climate control has no manual override; when on freeways or behind buses and trucks, fumes fill the car."—Mississippi, USAF.

"It's hard to control the heater part of the climate control."—Michigan engineer.

Next on the complaint list is a category one hardly expects to find when it comes to a Cadillac: workmanship. As pointed out in previous owners reports, poor and/or indifferent workmanship seemingly dogs the entire auto industry. Still, with the "little" Caddy selling for just under $5000, it's more than out of place, particularly with the "standard of the world." A Maryland businessman makes the point:

"A car in this price field shouldn't have as many faults in workmanship as does mine. For example, there were several loose bolts, the rubber window molding was twisted, and so on. The car has several signs of negligent workmanship."

"More attention should be paid to small details of workmanship. There were loose thread ends hanging all over my new car's upholstery."—New Jersey businessman.

"The doors have never fit properly and the rear speaker rattles."—Virginia executive.

"They ought to do a better job of assembly. With my last ten Cadillacs it has taken me almost 2000 miles to get all the bugs out."—Florida, retired.

► This is no fair-weather friend, either. He has owned 32 Cadillacs.

Owners aren't too happy with the glove compartment. It's a minor item, granted, but one would think that in a Cadillac it would be both copious and efficient.

"It's awkward."—Michigan doctor.

"It's too small."—Iowa sales manager.

"Things tumble out when its opened."—California contractor.

"It's next to useless."—Maryland executive.

And so on, all pretty much in the same vein. So are comments about the front seat ashtray.

"It's unhandy."—Florida businessman.

"Inconvenient."—Michigan physician.

"Too small."—California businessman.

"The ashtrays up front are just terrible."—Illinois accountant.

Ranked sixth on the praise list by Cadillac owners was the car's quietness; again, something one would think comes with possession of the ignition key.

"The engine is very quiet."—Iowa executive.

"Car just whispers along at high speeds."—Pennsylvania designer.

"Road noise is minimal."—Tennessee sales executive.

Many owners had kind words for their cars' pickup and performance.

"Best performing car yet."—Kentucky businessman.

"Responds well when I step on the gas."—Virginia manager.

"Acceleration characteristics are superb."—Ohio supervisor.

Although, as mentioned earlier, many owners deemed the climate control system bad news, a few owners had kind words to

POPULAR MECHANICS ONDERZOEKSRESULTATEN BIJ EIGENAREN.

dat in 1965 werd geïntroduceerd bood zeer veel comfort. In de hoogte kon het stuur in zes verschillende standen gezet worden. De hoogste stand was vooral handig voor in- en uitstappen. In de lengterichting kon het stuur over een afstand van 7,5 cm verplaatst en vergrendeld worden. Het verstellen van het stuur was ook mogelijk tijdens het rijden.

Groot aanbod aan modellen en de introductie van de Calais

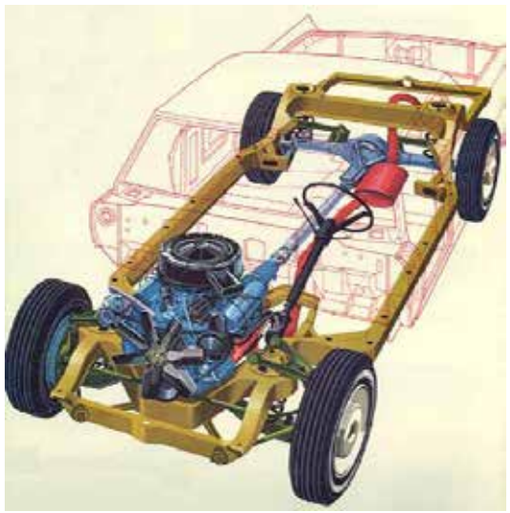
In 1965 stopte Cadillac met de benaming Series 62 voor de basis modellen en hiervoor kwam de naam Calais in de plaats. De basisuitvoering van de Calais had een bekleding van stof en vinyl. De Calais was met een vanaf prijs van $ 4.995 niet veel duurder dan een Buick, Chrysler of Ford Thunderbird met opties ter waarde van minstens $ 1.200 die in de Calais standaard waren, zoals automaat, rem- en stuurbekrachtiging, ruitenwissers met drie snelheden, elektrische klok, voorbank met middensteun, verwarming en veiligheidsgordels voor en achter. Verder bood het rijden in een Cadillac een aanzienlijke status. Ook door de positieve recensies van diverse autojournalisten die de Calais een koopje noemden, werden hiervan in 1965 ruim 34.000 stuks verkocht.
De Calais was als 2 deurs en 4 deurs te koop maar niet als convertible.

De Sixty Special kreeg een langere wielbasis. Van 1959 tot en met 1964 hadden deze dezelfde wielbasis als de overige modellen. Het voordeel was dat de 3,5 inch (9 cm) extra wielbasis ook zoveel extra beenruimte achterin gaf. De Fleetwood had een lengte van 579 cm en een wielbasis van 338 cm. De andere modellen hadden een lengte van 569 cm en een wielbasis van 329 cm.
De Fleetwood Seventy Five Limousine van 1965 met een lengte van 619 cm en een wielbasis van 381 cm werd niet vernieuwd en was gelijk aan die van 1964 en had nog steeds de panoramische voorruit zoals de modellen uit 1959.
Er was een keuze uit 150 verschillende interieurcombinaties van materialen variërend van nylon tot geperforeerd leer.
Van de De Ville convertible werden 19.200 stuks verkocht en van de zeer luxe Eldorado convertible 2.125 stuks. De Eldorado had, net als de Fleetwood, echt walnotenhout op het dashboard en op de deurpanelen. Kopers van een Eldorado konden kiezen voor kuipstoelen of een doorlopende bank.
Voor de Coupe de Ville was er een optie van leren voorstoelen met console voor een meerprijs van $ 188. De Coupe de Ville was in 1965 de meest begeerde tweedeurs auto in de wereld.

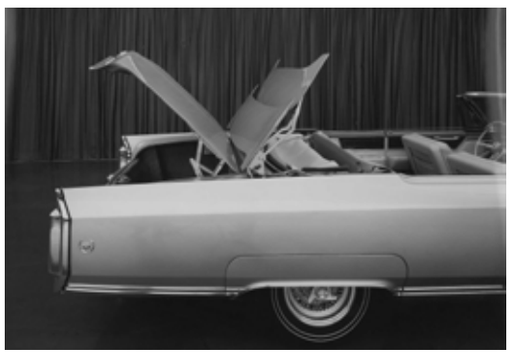
Opties waren o.a. cruise control, getint glas, guide matic grootlicht bediening, twilight sentinel voor het automatisch aangaan van de koplampen, sperdifferentieel, elektrische

Dit model uit juni 1964 had een 'halo' vinyl top zoals Cadillacs die kregen aan het eind van de jaren zestig.

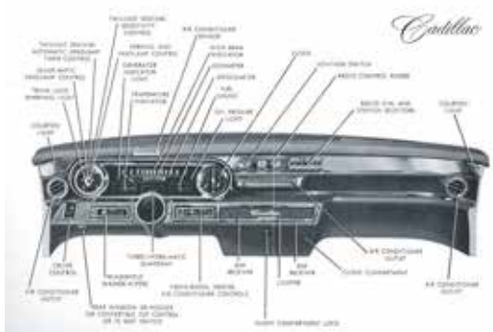
Model dat sterk op de Lincoln lijkt.



Chassis.



Experimenteel model uit 1965 op basis van een Cadillac Eldorado.



Dashboard.

bediening van de ventilatieraamjes, automatische niveauregeling, vinyl dak en leren bekleding. Helaas kregen Cadillacs met vinyldaken last van roest zelfs in staten waar weinig regen viel zoals in het westen van de USA.

Airconditioning was een veel gekozen optie die niet alleen een koelfunctie had, maar ook om vocht uit het interieur weg te halen. Vaak werden Cadillacs met airconditioning niet uitgevoerd met de optie van een achterruit ontwaseming met blower. Elektrische achterruitverwarming bestond toen niet.

Testverslagen

In dit stuk staat een overzicht van de testresultaten van de 1965 Calais coupe van Car Life. Leeg woog de Calais 2.150 kg en het totale testgewicht was 2.300 kg. Hij ging in 9,6 sec. van 0 naar 60 mijl per uur. De topsnelheid was 185 km per uur. Het verbruik tijdens de test was gemiddeld 1 op 4,9 en onder normale omstandigheden lag het verbruik tussen van 1 op 5 en 1 op 6,4.

Car & Driver testte in 1965 zes luxe auto's met uiteenlopende prijzen en gaf die een waardering. Dat waren de Cadillac Fleetwood ($ 8.359, waardering 7,9), de Imperial LeBaron ($5.596, waardering 6,2), Lincoln Continental ($ 7.472, waardering 6,7), de Mercedes 600 ($20.500, waardering 8,6), de Rolls- Royce Silver Cloud III ($ 17.321, waardering 6,4) en de Jaguar Mark X ($ 6.990, waardering 5,9).
In de test kregen de Mercedes 600 en Cadillac de beste beoordelingen. De Mercedes scoorde veel beter dan de Cadillac wat remmen en sturen betreft en was voorzien van schijfremmen op alle wielen terwijl de Cadillac rondom trommelremmen had. De Cadillac schakelde beter dan de Mercedes en had in tegenstelling tot de Mercedes een verstelbaar stuur. De testrijders van Car & Driver waren benieuwd hoe de Cadillac zou rijden met Koni schokbrekers.
Van de zes geteste auto's had Cadillac de beste automaat en was de snelste vanwege de gunstige verhouding tussen vermogen en gewicht. Cadillac kreeg een hoge waardering en in de test werd gesteld dat vanwege zijn verkoopsucces de exclusiveit van Cadillac gering was in tegenstelling tot de geteste auto's uit Europa. In 1965 verkocht Cadillac meer auto's dan de geteste andere modellen samen! De Mercedes 600, waarvan er tussen 1964 en 1981 in totaal slechts 2.677 gemaakt werden, kreeg wel een betere beoordeling dan de Cadillac Fleetwood, maar kostte ruim dubbel zoveel.

Tevredenheidsonderzoek van Popular Mechanics en Gerard Gaanderse

Uit het onderzoek van Popular Mechanics onder eigenaren van Cadillacs uit 1966 blijkt dat deze over het algemeen zeer tevreden waren. Net als bij de voorgangers prezen de eigenaren Cadillac vanwege zijn prestige, betrouwbaarheid, luxe en

1966 CADILLAC
CALAIS COUPE

DIMENSIONS

Wheelbase, in. 129.5
Track, f/r, in. 62.5/62.5
Overall length, in. 224.0
width 80.0
height 54.6
Front seat hip room, in. 62.0
shoulder room 59.7
head room 38.5
pedal-seatback, max. 43.0
Rear seat hip room, in. 55.0
shoulder room 60.6
leg room 38.2
head room 37.6
Door opening width, in. 43.5
Floor to ground height, in. 14.0
Ground clearance, in. 6.0

PRICES

List, fob factory $4955
Equipped as tested 6077
Options included: Air conditioning, door-edge guards, emission control, tinted glass, am radio with power antenna and rear speakers, 6-way power seat, tilt and telescope steering wheel, whitewalls, power windows.

CAPACITIES

No. of passengers 6
Luggage space, cu. ft. 17.1
Fuel tank, gal. 26.0
Crankcase, qt. 5.0
Transmission/diff., pt. 6.0/5.0
Radiator coolant, qt. 18.2

CHASSIS/SUSPENSION

Frame type ..... perimeter
Front suspension type: Independent by short and long control arms, coil springs, telescopic shock absorbers, link-type stabilizer.
ride rate at wheel, lb./in. 86
anti-roll bar dia., in. 0.815
Rear suspension type: Live axle with 4-link location, coil springs, telescopic shock absorbers.
ride rate at wheel, lb./in. 115
Steering system: Concentric gear, variable-ratio power steering with parallel drag-link and spherical spindle joints.
gear ratio ..... variable
overall ratio ..... n.a.
turns, lock to lock 2.4
turning circle, ft. curb-curb 44.7
Curb weight, lb. 4760
Test weight 5150
Weight distribution, % f/r 52/48

BRAKES

Type: Dual-line hydraulic, duo-servo shoes in composite drums.
Front drum, dia. x width, in. ..... 12 x 2.5
Rear drum, dia. x width ..... 12 x 2.5
total swept area, sq. in. 377.0
Power assist ..... vacuum, integral
line psi @ 100 lb. pedal 830

WHEELS/TIRES

Wheel size ..... 15 x 6JK
optional size available ..... none
bolt no./circle dia., in. 5/5.5
Tires: UniRoyal Laredo
size 9.00-15
recommended inflation, psi 24
capacity rating, total lb. 5680

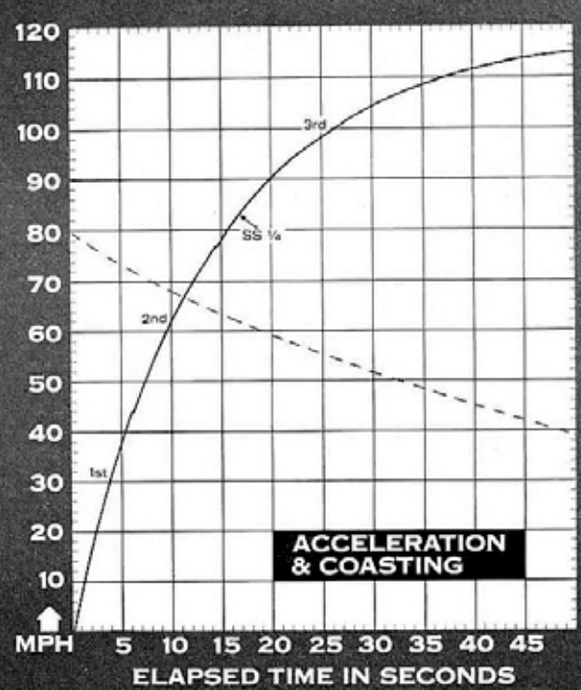
ENGINE

Type, no. cyl. ..... V-8, ohv
Bore x stroke, in. ..... 4.13 x 4.00
Displacement, cu. in. 429
Compression ratio 10.5
Rated bhp @ rpm ..... 340 @ 4600
equivalent mph 120
Rated torque @ rpm ..... 480 @ 3000
equivalent mph 78
Carburetion ..... Carter AFB, 1x4
barrel dia., pri./sec. 1.4375/1.6875
Valve operation: Hydraulic lifters, pushrods and overhead rockers.
valve dia., int./exh. 1.875/1.50
lift, int./exh. 0.427/0.466
timing, deg. 34-102, 89-63
duration, int./exh. 290/332
opening overlap 97
Exhaust system: Single, co-axial resonator.
pipe dia., exh./tail 2.5/2.25
Lubrication pump type ..... spur gear
normal press. @ rpm ..... 30 @ 1300
Electrical supply ..... alternator
ampere rating 55
Battery, plates/amp. rating 13/73

DRIVE-TRAIN

Transmission type: Variable vane torque converter, planetary gearbox.
Gear ratio 4th ( ) overall .....
3rd (1.00) 3.21
2nd (1.48) 4.76
1st (2.48) 7.64
1st x t. c. stall (2.00) 15.28
synchronous meshing ..... planetary
Shift lever location ..... column
Differential type: Hypoid with cone clutch limited slip.
axle ratio 3.21

CAR LIFE ROAD TEST



CALCULATED DATA

Lb./bhp (test weight) 15.1
Cu. ft./ton mile 112
Mph/1000 rpm (high gear) 26.0
Engine revs/mile (60 mph) 2310
Piston travel, ft./mile 1540
Car Life wear index 35.5
Frontal area, sq. ft. 24.3
Box volume, cu. ft. 567

SPEEDOMETER ERROR

30 mph, actual 29.3
40 mph 38.9
50 mph 47.8
60 mph 57.1
70 mph 66.7
80 mph 76.2
90 mph 86.4

MAINTENANCE INTERVALS

Oil change, engine, mo. 2
transmission/diff., miles 24,000
Oil filter change 6000
Air cleaner service, mo. 6
Chassis lubrication ..... as req.
Wheelbearing re-packing ..... as req.
Universal joint service ..... as req.
Coolant change, mo. 24

TUNE-UP DATA

Spark plugs AC-44
gap, in. 0.035
Spark setting, deg./idle rpm 5/400
cent. max. adv., deg./rpm 9/2000
vac. max. adv., deg./in. Hg 12/20
Breaker gap, in. 0.016
cam dwell angle 28-32
arm tension, oz. 19-23
Tappet clearance, int./exh. 0/0
Fuel pump pressure, psi 5.3-6.5
Rad. cap relief press., psi 13.5-16.5

PERFORMANCE

Top speed (4400), mph 115
Shifts (rpm) @ mph
3rd to 4th ( ) .....
2nd to 3rd (4400) 77
1st to 2nd (4200) 44

ACCELERATION

0-30 mph, sec. 4.0
0-40 mph 5.4
0-50 mph 7.3
0-60 mph 9.4
0-70 mph 12.3
0-80 mph 15.6
0-90 mph 19.8
0-100 mph 26.2
Standing ¼-mile, sec. 17.0
speed at end, mph 83
Passing, 30-70 mph, sec. 8.3

BRAKING

(Maximum deceleration rate achieved from 80 mph)
1st stop, ft./sec./sec. 23
fade evident? ..... none
2nd stop, ft./sec./sec. 21
fade evident? ..... definite

FUEL CONSUMPTION

Test conditions, mpg 11.6
Normal cond., mpg 12-15
Cruising range, miles 312-390

GRADABILITY

4th, @ grade @ mph .....
3rd ..... 12 @ 65
2nd ..... 19 @ 55
1st ..... 28 @ 35

DRAG FACTOR

Total drag @ 60 mph, lb. 155

de relatief lage afschrijving. Ondanks de grote motor was het verbruik redelijk. Er werden verschillende verbruikswaardes door de eigenaren opgegeven. Gemiddeld tijdens ritten in de stad ongeveer 1 op 4,5 en op de buitenweg 1 op 6. Op een totale afstand van ruim 1 miljoen mijlen die de Cadillac eigenaren hadden afgelegd, was het gemiddelde verbruik 1 op 5,3. De meeste eigenaren vonden de wegligging van hun Cadillacs prima en dat deze makkelijk was om te parkeren.

Als minpunten noemden enkele eigenaren de werking van de airconditioning, windgeluid, rammelen van onderdelen en slechte afwerking. Over het kleine, onhandige handschoenenkastje midden onder het dashboard waren veel klachten. Diverse andere eigenaren hadden op deze punten niets aan te merken.

Gerard Gaanderse, die eigenaar is van een prachtige zwarte Fleetwood Brougham uit1966, herkent in dat onderzoek een paar dingen heel goed o.a. het windgeruis. Dat komt denkt hij door de vier ventwindows, waarvan de voorste niet meer zo goed sluiten. Ruben de Jong van Classic Car Expert heeft er het nodige aan gedaan, helpen doet het iets. Hij is het eens over het ergernis wekkende kleine en onhandige dashboard kastje. Er kan ontzettend weinig in, het is een verticaal geplaatst kastje en als je het deurtje opent (een heel getob, je hebt twee handen nodig) valt er snel wat uit. Zo onhandig als het maar kan zijn! Hij heeft aan Ruben al eens naar een alternatief gevraagd. Hij heeft het dan over een soort kastje van kunststof dat je op de tunnel van de aandrijfas kunt zetten. Hij zou dat vanuit de V.S. voor Gerard meenemen, maar dat is nog niet gebeurd (hij had iets, maar dan kon dat stomme kastdeurtje weer niet open). Afijn, ze zoeken verder naar iets praktisch.

De positieve kanten van dat rapport herkent Gerard ook. Het rijcomfort vindt hij uitstekend, de "handling" idem en de vormgeving vindt hij eveneens uitstekend. Het negatieve commentaar op de automatische airco/verwarming herkent hij niet. Dat systeem werkt bij Gerard erg goed, je stelt met het wieltje een bepaalde temperatuur in en die blijft dan goed. Het wordt heel snel warm in de winter, dat is met zijn Rolls-Royce Silver Shadow heel anders. Die heeft dan weer een betere airco, binnen de kortste keren is het behoorlijk koud, bij de Cadillac is de airco minder snel in het afkoelen.

Tandwielen in het stuurhuis. Links met vaste overbrenging, rechts met variabele overbrenging.

1965 Cadillac werkplaats.

1965 Fleetwood.

1965 de Ville convertible.

1965 motor.

Wijzigingen voor 1966

Belangrijkste wijzigingen zaten aan de voor- en achterkant. De richtingaanwijzers werden verplaatst van de bumper naar de grille. De omlijsting van de koplampen was anders met tussen de lampen een deel in de kleur van de carrosserie. De chromen lijst boven de voorschermen was verdwenen.
De achterklep had in het midden van de rand een uitsparing voor de nummerplaat. De achterbumper was minder hoog en hieronder zat plaatwerk in de kleur van de carrosserie. De hoekstukken van de achterbumper waren voorzien van een verticale chromen strip die het licht naar de zijkanten reflecteerde en bescherming bood aan het glas van de lichten. Voor het eerst werd AM-FM stereo als optie aangeboden. Als optie was elektrische stoelverwarming verkrijgbaar op de zit-en rugvlakken van de voorstoelen. Losse voorstoelen en hoofdsteunen waren optioneel.
Er was lang uitgezien naar de nieuwe Fleetwood 75 limousine die in 1966 uitkwam. Feitelijk was de limousine na 1959 uiterlijk weinig veranderd.

In 1966 was er keus uit 12 modellen bij Cadillac. De Brougham versie van de Fleetwood was uitgevoerd met achterin wegklapbare tafels en voetsteunen. Ondanks de meerprijs van $ 317 werd de Brougham twee en een half keer meer verkocht dan de Fleetwood die ook zeer luxe was.
De trommels van de remmen waren groter waardoor de remweg van de Cadillacs uit 1966 4,2 meter korter was dan van de 1965 modellen vanaf een snelheid van 60 mijl per uur. In 1966 werden alle Cadillac standaard uitgevoerd met veiligheidsgordels.

In 1966 werd een stuurhuis met variabele tandwieloverbrenging (variable ratio pitch steering box van Saginaw) geïntroduceerd. De uitgaande as van het stuurhuis waar de Pitman arm aan vast zit, was uitgevoerd met een speciale tandsector. In de rechtdoor stand moest het stuur meer graden verdraaid worden om het wiel een graad te verdraaien dan bij grotere wieluitslagen. Voordeel was dat er meer gevoel was bij het verdraaien van het stuur bij rechtdoor rijden en er bij grote verdraaiingen van het stuur, zoals bij parkeren en keren, minder slagen van het stuur nodig waren. In 1965 waren 3,6 omwentelingen nodig van het stuur van uiterst links naar rechts en in 1966 nog maar 2,4 omwentelingen. De vorm van de tanden in het stuurhuis met variabele overbrenging is anders dan in een stuurhuis met vaste overbrenging zoals in de afbeelding is te zien.

Informatie en diverse afbeeldingen uit dit stuk zijn afkomstig uit de volgende bronnen:
Collectible Automobile February 2008
Cadillacs Of the Sixties van Roy Schneider
Cadillac Automobiles 1960-1969
https://notoriousluxury.com/
http://www.eldorado-seville.com/

1966 bermverlichting.

1966 convertible met James Brown en Mohammed Ali.

1966 Coupe de Ville met leren voorstoelen en middenconsole.

1966 Eldorado.

1966 Fleetwood Brougham interieur.

1966 Modellen in de showroom van Casa de Cadillac.