

1969 en 1970 Calais, De Ville en Fleetwood



1969 FLEETWOOD SEVENTY FIVE MET SEPARATIE RUIT



1969 FLEETWOOD SEVENTY FIVE

De Cadillac dealers presenteerden de modellen van 1969 op 26 september 1968 in hun showrooms. De lijnen van de achterwiel aangedreven Calais, De Ville en Fleetwood waren recht en zij toonden gelijkenis met de Eldorado.

Uiterlijk waren er veel verschillen en leken ze langer dan hun voorgangers uit 1968, maar de lengte, breedte, hoogte en wielbasis waren praktisch gelijk gebleven.

De modellen van 1969 hadden een platte neus met naast elkaar geplaatste koplampen net als in 1964. In de tussenliggende jaren stonden de koplampen boven elkaar. De motorkap was 7 cm langer en 5 cm breder geworden. Deze verborg de ruitenwissers en liep net als in 1968 door tot de voorruit maar had geen ventilatie roosters.

De Cadillac script stond niet meer in de grille.

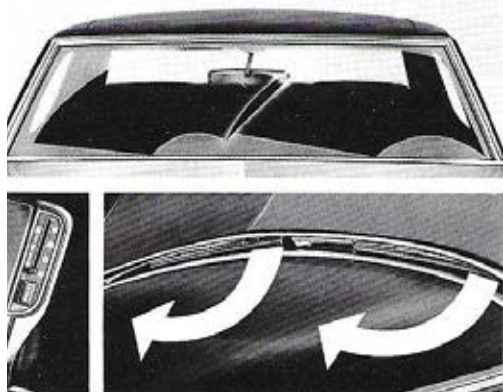
De ventilatie raampjes in de voordeuren waren verdwenen. Bij de

modellen er mooier uit en was er beter zicht. Vooral de hardtop modellen zonder middenstijl toonden mooi als de ramen omlaag stonden.

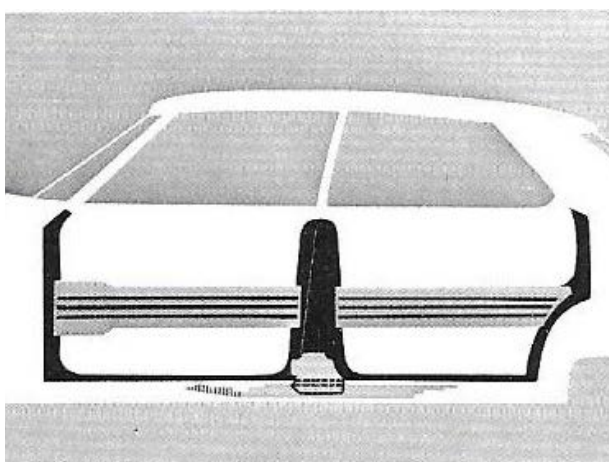
De richtingaanwijzers zaten niet meer in de grille maar in de punten van de voorschermen. De indicatielampjes voor de richtingaanwijzers zaten op het dashboard en niet meer op de hoeken van de voorschermen zoals in de jaren voor 1969.

De randen van de rechtopstaande achterlichten waren in de kleur van de auto gespoten.

Dit was opvallend want in de jaren ervoor en na 1970 hadden deze rondom chroom. De grote Fleetwoods bleven tot 1993 uitgevoerd met chromen bumper hoekstukken met daarin de achterlichten. De coupes en sedans hadden een knik in de achterraut net als de Eldorado.



IN 1969 DRAAIJEN DE WISSERS PARALLEL EN ZAT DE BEDIENING AAN DE VOORKANT VAN HET DEURPANEEL



IN 1969 WERDEN DE CADILLACS VOORZIEN VAN VEILIGHEIDSBALKEN IN DE DEUREN



INTERIEURS IN 1969

Eldorado waren deze al in 1967 verdwenen. Dit spaarde kosten en was geen gemis door het verbeterde ventilatiesysteem en de airconditioning waarmee meer dan 96% van de Cadillacs was uitgerust. Door het ontbreken van de ventilatieraampjes zagen de

Enkele zwart-wit illustraties in dit verhaal zijn uit het boek "Cadillac of the Sixties" van Roy Schneider. Leuke details zijn de ruitenwissers en de veiligheidsgordels voor 1969. De ruitenwissers draaiden parallel terwijl die in de jaren ervoor "tegen elkaar in" bewogen. Voordeel was

dat de voorruit beter schoon gemaakt werd. In de parkeerstand stonden de wissers onder de rand van de motorkap en waren zo goed als onzichtbaar net als in 1968. De wisserschakelaar was

afkoeling in de radiator ontstond onderdruk waardoor de vloeistof weer via een inlaat onder de radiator werd teruggezogen in de radiator zodat er geen verlies optrad van koelvloeistof.



1969 SEDAN DE VILLE MET MIDDENSTIJL (B-PILLAR)



1969 SEDAN DE VILLE

praktisch gemonteerd voor op het deurpaneel. Een handige optie was de automatische rugleuning ontgrendeling van de voorstoelen op de coupe modellen. Deze ontgrendelde zodra een voordeur geopend werd. Alle Cadillacs van 1969 waren voorzien van schijfremmen voor en trommels achter.

Bijzonder was dat voor het claxoneren in de rand van het stuur geknepen moest worden. Dit was een leuk bedenkfel dat in de praktijk niet goed werkte. Een vreemde die in een Cadillac uit 1969 reed wist dat meestal niet. Ik heb een 1969 convertible gehad die eens een steekproef kreeg bij de APK. De RDW inspecteur wilde hem afkeuren omdat hij niet wist dat in de rand van het stuur geknepen moest worden. In 1970 veranderde Cadillac de claxon bediening naar de gebruikelijke plaats midden op het stuur.

Bijzondere brochure 1969

De brochure van 1969 die begint met "Masterpiece from the master craftsmen" somt diverse kenmerken van de nieuwe modellen op en stelt dat de interieurs de meest luxueuze zijn in de historie van Cadillac. De brochure is geïllustreerd met diverse schetsen en portretten van de Franse schilder Jean-Antoine Watteau (1684-1721) en van Rubens. Opmerkelijk dat Cadillac vijftig jaar gelden de nadruk legde op het werk van Watteau. Wikipedia meldt het volgende over het begin van een nieuwe stijl in Frankrijk, de Rococo, die diepgaand verschilde van de zware barokke stijl die onder Lodewijk XIV tot ontwikkeling was gekomen: lichtzinnig in plaats van pompeus, asymmetrisch in plaats van symmetrisch, vrouwelijk in plaats van mannelijk, gericht op Parijs in plaats van Versailles. Watteau houdt van het aller-vroegste begin schetsboeken bij met



INTERIEUR 1969 FLEETWOOD UITGEVOERD MET SCHOUDERGORDELS DIE TEGEN HET DAK ZATEN



IN 1969 WAREN SHALIMAR GOLD EN PALMETTO GREEN DE POPULAIRSTE KLEUREN



DE MODELLEN MET PORTRETTE VAN JEAN-ANTOINE WATTEAU UIT DE BROCHURE VAN 1969

Als eerste in de auto-industrie introduceerde Cadillac in 1969 een gesloten koelsysteem. Bij overdruk in de radiator werd de koelvloeistof in een doorschijnende overlooptank afgevoerd. Na

snelle aanduidingen van figuren naar het leven. Hij weet fragiliteit en sterkte te verbinden en de zoektocht naar evenwicht hierin over te brengen in zijn schilderkunst. Watteau werd al door zijn tijdgenoten

beschouwd als één van de grootste tekenaars. Jarenlang zijn in de brochures Cadillacs afgebeeld met juwelen, mode, kunst en cultuur. Hiermee werden feitelijk de kopers geprezen voor hun goede smaak en ook kopers met smaak aangetrokken.



1970 COUPE DE VILLE

bouwen.

Het duurde twee uur en drie minuten vanaf de binnenkomst in de assemblagehal van het chassis tot het moment dat de Cadillac compleet was. Er werden 52 Cadillacs per uur geproduceerd in de



1970 DE VILLE CONVERTIBLE

Prijzen en aantallen

De goedkoopste Cadillac was de Calais Coupe met een prijs van \$ 5.637. De duurste was de Fleetwood Seventy-Five Limousine die \$ 11.178 kostte. In 1969 lag het gemiddelde jaarinkomen in de VS op \$8.550 en kostte een huis gemiddeld \$15.550.

In 1969 was de Hardtop Sedan de Ville de populairste Cadillac met een verkoop van 72.958 stuks. Nooit eerder werden er zoveel exemplaren van een model verkocht.

Cadillac bouwde zijn vier miljoenste auto tegen het eind van het modeljaar 1969.

Deze Astral Blue Metallic Coupe de Ville met donkerblauw vinyl dak en interieur werd gebouwd op 19 juni 1969 voor Lee Mannes uit St. Claire Shores, Michigan.

Voor de ceremonie stond hij samen met zijn twee tienerzonen aan het einde van de assemblagelijntje te wachten en er was ook een 1903 Cadillac Model "A" één cilinder aanwezig. Het had 47 jaar geduurd

Clark assemblagefabriek die in twee ploegen draaide. Er werden toen meer dan 800 Cadillacs per dag gemaakt.

Met een verkoopaantal van 238.745 Cadillacs werd in 1970 een nieuw record gevestigd.

Van de Sedan de Ville met vaste middenstijl werden in 1970 maar 7.230 stuks verkocht terwijl er van de Sedan de Ville zonder middenstijl (hardtop) 83.274 stuks verkocht werden. Na 1970 werden alle Sedan de Ville modellen uitsluitend als hardtop uitgevoerd.

1970 was ook het laatste jaar van de De Ville convertible. Vanaf 1971 werd de Eldorado de basis voor de convertible.

Meer veiligheid in 1969

De veiligheid van de Cadillac van 1969 was sterk verbeterd ten opzichte van het jaar ervoor.

Op 1 januari 1969 werden hoofdsteunen in de USA wettelijk verplicht gesteld.



DE OPROLAUTOMAAT VAN DE HEUPGORDEL WAS VOORZIEN VAN EEN ONTGRENDEL PEN OM DE BLOKKERING OP TE HEFFEN OM NAAR VOREN TE KUNNEN BEWEGEN ZONDER DE GORDEL LOS TE MAKEN



DEZE 1970 FLEETWOOD MET 17.000 MIJLEN WERD DOOR VANGUARD MOTOR SALES VERKOCHT



om de miljoenste Cadillac te bouwen. Daarna negen jaar om de twee miljoenste te bouwen en zes jaar later volgde de drie miljoenste. Het zou daarna maar vijf jaar duren om de vier miljoenste Cadillac te

De deuren waren versterkt met zware balken om meer veiligheid te bieden bij botsingen van opzij. Het chassis was 19 cm langer en stijver gemaakt en bood meer veiligheid bij botsingen.

De veiligheidsstuurkolom was verbeterd. Als antidiefstal voorziening waren de stuurkolommen voorzien van een stuur blokkeerslot. Zonder sleutel kon het stuur niet verdraaid worden. De contactsleutel

draden was opgebouwd. Deze begonnen in het midden onderin en liepen verticaal omhoog en daarna horizontaal in de richting van de bovenhoeken van de voorruit.



DE 1970 SEDAN DE VILLE HARDTOP DOOR LA SALLE CLASSIC CARS VERKOCHT



1969 LINKS EN 1970 RECHTS

kon alleen verwijderd worden als de selectiehendel in de Park stand was gezet. Een zoemer diende als waarschuwing dat de sleutel nog in het contactslot zat bij het uitstappen. De achteruitkijkspiegel was vergroot tot 30 cm.

Alle Cadillacs waren uitgevoerd met 6 heupgordels. Voor de bestuurder en de passagier rechtsvoor zaten er ook schoudergordels in. Als primeur had Cadillac oprolautomaten voor de gordels van de bestuurder en de bijrijder. De oprolautomaten van de heupgordels voorin waren voorzien van een ontgrendelingsknop zodat men makkelijk naar voren kon bewegen zonder de gordel los te maken.

Er was geen conventionele antenne nodig in het voorscherm. Omdat de ontvangst van de voorruitantenne minder goed was, werd later in 1973 gebruik gemaakt van elektrische antennes.

De brochure van 1970 toonde de modellen met boomrijke achtergronden.

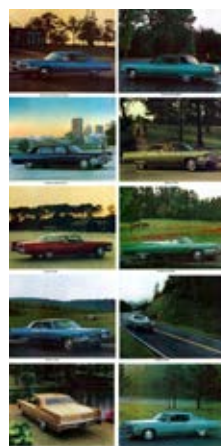
Wijzigingen in 1970

De belangrijkste wijzigingen voor 1970 betroffen de grille met 13 verticale strips, wieloppoppen, achterlichten en achterbumper. De koplamphouders waren in de kleur van de auto.

Bijzonder was de constructie van het differentieel van de achteras in 1970. Vanwege het hoge koppel van de motor, de overbrengingsverhoudingen in de automaat en het differentieel en de koppelvormer kwam er een zeer hoog aandrijfkoppel op het pinion tandwiel in het differentieel. Bij de conventionele wijze van lagering waarbij de beide lagers aan één kant van het pinion tandwiel zit in praktisch alle auto's, verbuigt de as van het pinion tandwiel. Cadillac veranderde het ontwerp door de as van het tandwiel aan beide kanten te voorzien van een lager zodat de doorbuiging veel



DEURPANEEL MET VOORAAN DE BEDIENING VAN DE RUITENWISSERS



DE MODELLEN VAN 1970



POPULAIRE OPTIES IN 1970

Het Cadillac embleem zat op de hoeken van de voorschermen. De achteruitrijlichten zaten in de achterbumper en in de onderkant van de bumperhoeken zaten reflectoren. Nieuw was een verscholen antenne in de voorruit die uit twee

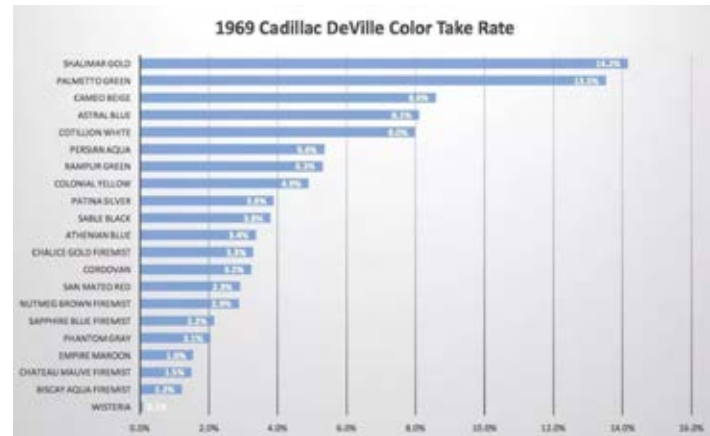
minder is. Het tandwiel zat dus tussen de lagers. Het was het sterkste differentieel in de auto-industrie en bijzonder stil. Het differentieel heeft een andere vorm en heeft een bult aan de voorkant. Door het ontwerp was er minder onderhoud nodig en was er minder ruimte

nodig. Dit ontwerp zou tot 1977 worden toegepast op de achterwiel aangedreven de Ville en Fleetwood modellen. Als optie was een sperddifferentieel leverbaar.

Test

In 1969 werd een Coupe de Ville getest in het Amerikaanse tijdschrift Road Test waarin met grote letters stond "Snob appeal on wheels". Met name het comfort en de vele opties werden geprezen in de test. De wegligging was minder en de Cadillac was onderstuurd. Ondanks het vermogen van 375 pk die de 472 motor (7,7 liter) leverde, was hij niet bijzonder snel. Bij het accelereren was veel vermogen nodig vanwege het gewicht van bijna 2200 kg en de vele accessoires. De kwart mijl haalde hij in 18,2 seconden met een snelheid van 136 km/ uur. Dankzij de schijfremmen voor remde hij goed en recht. De 375 SAE pk van de motor werd gemeten aan de krukas op een testbank, zonder automaat, zonder luchtfilter, zonder waterpomp, zonder airco, zonder ventilatorvin, zonder dynamo en met een aangepaste uitlaat. De Cadillacs van 1969 en 1970 gingen in ongeveer 9 seconden van 0-100 km per uur en de topsnelheid lag bij 190 km per uur.

Vanguard Motor Sales verkocht onlangs een Fleetwood met 17.000 mijlen op de teller. De reden van de lage stand was dat de man de Fleetwood in 1970 nieuw kocht voor zijn vader en hem wilde bewaren uit respect voor zijn vader die kort na de aankoop overleed. Na vele jaren besloot hij hem toch te verkopen. Er wordt geen verkoopprijs genoemd maar die zal wel ver boven de \$ 30.000 hebben gelegen. Op YouTube is de video over deze auto te vinden als de zoekterm



Make	1969 Sales
Cadillac	220,687
Lincoln	61,378
Volvo	36,146
Mercedes-Benz	26,193
Imperial	22,077
BMW	14,574
Porsche	5,893
Jaguar	5,700

"1970 Cadillac Fleetwood For Sale" wordt ingetypt en op de site van Vanguard Motor Sales staan prachtige foto's van de Fleetwood waarvan enkele in dit verhaal staan. Op de "1969 - 1970 Cadillac Appreciation Page" op Facebook staan veel mooie foto's van deze modellen.

PRODUCTION NUMBERS

INTRODUCTION DATE:	September 26, 1968
TOTAL PRODUCTION:	223,267
TOP: MODEL/BODY CODE/MODEL NAME/BASE PRICE	
BOTTOM LINE: WEIGHT/PRODUCTION	
69-682 68247G Calais Coupe \$5,484	Weight: 4555 Built: 5,600
69-682 68249N Calais Sedan \$5,660	Weight: 4630 Built: 6,825
69-683 68347J Coupe deVille \$5,721	Weight: 4595 Built: 65,755
69-683 68349B Hardtop Sedan deVille \$5,954	Weight: 4660 Built: 72,958
69-683 68367F DeVille Convertible \$5,905	Weight: 4590 Built: 16,445
69-683 68369L Sedan deVille \$5,954	Weight: 4640 Built: 7,890
69-680 68069M Fleetwood Sixty Special Sedan \$6,779	Weight: 4765 Built: 2,545
69-681 68169P Fleetwood Brougham \$7,110	Weight: 4770 Built: 17,300
69-697 69723R Fleetwood Seventy-Five Sedan \$10,841	Weight: 5430 Built: 880
69-697 69733S Fleetwood Seventy-Five Limousine \$10,961	Weight: 5555 Built: 1,156
69-698 69890Z Commercial Chassis \$ N/A	Weight: N/A Built: 2,550

PRODUCTION NUMBERS

INTRODUCTION DATE:	September 18, 1969
TOTAL PRODUCTION:	238,745
TOP: MODEL/BODY CODE/MODEL NAME/BASE PRICE	
BOTTOM LINE: WEIGHT/PRODUCTION	
70-682 68247G Calais Coupe \$5,637	Weight: 4620 Built: 4,724
70-682 68249N Calais Sedan \$5,813	Weight: 4680 Built: 5,187
70-683 68347J Coupe deVille \$5,884	Weight: 4650 Built: 76,043
70-683 68349B Hardtop Sedan deVille \$6,118	Weight: 4725 Built: 83,274
70-683 68367F DeVille Convertible \$6,068	Weight: 4660 Built: 15,172
70-683 68369L Sedan deVille \$6,118	Weight: 4690 Built: 7,230
70-680 68069M Fleetwood Sixty Special Sedan \$6,953	Weight: 4830 Built: 1,738
70-681 68169P Fleetwood Brougham \$7,284	Weight: 4835 Built: 16,913
70-697 69723R Fleetwood Seventy-Five Sedan \$11,039	Weight: 5530 Built: 876
70-697 69733S Fleetwood Seventy-Five Limousine \$11,178	Weight: 5630 Built: 1,240
70-698 69890Z Commercial Chassis \$ N/A	Weight: N/A Built: 2,506

PRIJZEN, GEWICHTEN IN POUNDS EN PRODUKTIE IN 1969 EN 1970