

Exklusiv: Cadillac verlässt Detroit

Von Hans-Robert Richarz

Antoine Laumet de La Mothe, genannt Sieur de Cadillac - der Mann, der 1701 am Ufer des amerikanischen Erie-Sees die Stadt Detroit gründete und 200 Jahre später einer der berühmtesten Automarken der USA seinen Namen gab, dürfte sich zurzeit ständig im Grab herumdrehen. Denn mit der Entscheidung der heutigen Cadillac-Muttergesellschaft General Motors, die Zentrale der Marke von Detroit nach New York zu verlegen, dürfte der französische Offizier, Abenteurer und spätere Gouverneur von Louisiana ganz und gar nicht einverstanden sein.

Doch Geschäft und Geschichte sind bekanntlich zweierlei Dinge. „Es gibt keine Stadt auf der ganzen Welt, in der die Bewohner ihren Premium-Lifestyle so intensiv pflegen wie in New York“, sagt Johan de Nysschen, frisch gebackener Cadillac-Präsident, dessen Fahrzeuge gegenüber der Konkurrenz - insbesondere von Audi, BMW und Mercedes - immer mehr den Kürzeren ziehen.

Während Entwicklung und Design in der alten Heimat und auch die Produktionsstätten in Michigan, Texas, Canada, Mexico und China unverändert bestehen bleiben, wird das Marketing zukünftig in der Stadt, die niemals schläft, zu Hause sein. Allen Adamson, Direktor des auf Markenführung spezialisierten Unternehmens Landor Associates in New York, meint: „Trends spürt man am besten in der Nähe potenzieller Kunden, und in New York leben nun einmal mehr Milliardäre als in Detroit.“ Zurzeit ist New York für Cadillac nach Michigan, Texas und Florida der vierbeste Markt in den USA, das soll mindestens so bleiben. Weltweit stieg der Cadillac-Absatz im ersten Halbjahr 2014 um zehn Prozent, in China um sage und schreibe 70 Prozent.

Der Südafrikaner Johan de Nysschen scheint die ideale Besetzung für die Leitung des Umzugs zu sein, denn er kennt sich mit solchen Dingen aus. Er war Chef der US-Audi-Dependance als diese ihr Hauptquartier 2007 von einem Vorort von Detroit nach Virginia verlegte. 2012 leitete er Nissans Luxus-Marke Infiniti, die damals von Japan nach

Hongkong umzog. Unter seiner Führung verliert Detroit eine weitere Ikone amerikanischer Automobilgeschichte. Zuvor waren bereits die Werbeabteilung der Ford-Luxusmarke Lincoln nach New York und die Zentralen der Ford-Tochtergesellschaften Jaguar, Aston Martin, Land Rover und Volvo nach Kalifornien umgezogen.

112 Jahre lang war Cadillac in Warren, der größten Vorstadt von Detroit beheimatet. Dort hatte bis 1902 Henry M. Leland als Berater von Henry Ford gearbeitet, bis er sich mit dem Automobilpionier überwarf und seine eigene Autofirma, nämlich Cadillac, gründete, benannt nach dem Edelmann aus der gleichnamigen Ortschaft mitten im Weinanbaugebiet Bordeaux von Frankreich. Sein erstes Modell war der Cadillac Modell A Runabout, ein Zweisitzer mit einem 7 kW / 9 PS starken Ein-Zylinder-Motor, der erstmals auf der Automobilshow in New York 1903 gezeigt wurde. Für seine Nachfolgermodelle buchstabierte Leland fast das ganze Alphabet bis zum Buchstaben T durch, wobei die Fahrzeuge immer mehr richtigen Autos mit immer größer und stärker werdenden Motoren glichen und das Modell T eine auffallende Ähnlichkeit mit Henry Fords Tin-Lizzy aufwies.

Für die damals gewaltige Summe von 5,6 Millionen Dollar verkaufte Leland 1909 sein Unternehmen an General Motors, blieb aber bis 1917 im Vorstand. Schon vorher begann der Aufstieg der Marke zum Inbegriff des amerikanischen Straßenkreuzers mit zunächst Vier-Zylinder-, dann mit Acht-Zylinder-Motoren. Technisch waren die Fahrzeuge der Konkurrenz stets einen Schritt voraus. Das Modell 30, Baujahr 1912, besaß zum Beispiel als erstes Auto der Welt einen elektrischen Anlasser.

Die wirklich große Zeit von Cadillac lag zwischen 1930 und 1940. Damals wurde die Marke mit 16-Zylindern legendär. Die neue Maschine mit 45-Grad-Zylinderwinkel hatte einen Hubraum von 7407 Kubikzentimetern und leistete 129 bis 136 kW / 175 bis 185 PS bei 3400/min. Der Preis lag je nach Karosserie aufbau zwischen 5000 und 10 000 Dollar, der Verbrauch für heutige Verhältnisse jenseits von gut und böse, was allerdings bei dem damaligen Preis von etwa fünf bis sieben Cent für den Liter Superbenzin niemanden ernsthaft störte.

Nach dem zweiten Weltkrieg läutete der Prototyp Cadillac El Camino, ein zweisitziges Coupé von 1954, die Ära der monströsen Heckflossen ein. Das Auto wurde zwar nie in Serie produziert, dieser Mode jedoch folgte danach fast die gesamte US-Automobilindustrie.

Ein Jahr zuvor war die Modellreihe Cadillac Eldorado auf den Markt gekommen, deren Name sich bis 2002 erhalten konnte – freilich in einer großen Zahl unterschiedlicher

Karossen und Antrieben, aber immer, auch was den Luxus betraf, auf der Höhe der Zeit. Beim Cadillac Eldorado Brougham zum Beispiel handelte es sich um ein von 1957 bis 1960 produziertes viertüriges Superluxus-Modell, das ab 1959 bei Pinin Farina in Turin gefertigt wurde und sich mit hinten angeschlagenen Fondtüren (1957 - 1958) und weiteren Änderungen an der Karosserie von den gewöhnlichen Cadillac-Limousinen unterschied. Mit einem Preis von 13 074 Dollar handelte es sich um das mit Abstand teuerste amerikanische Auto seiner Zeit. Es wurden nur etwa 900 Exemplare gebaut. 1966 präsentierte Cadillac ein Eldorado-Coupé mit Frontantrieb. Das Modell blieb in fünf Generationen bis 2003 im Cadillac-Programm.

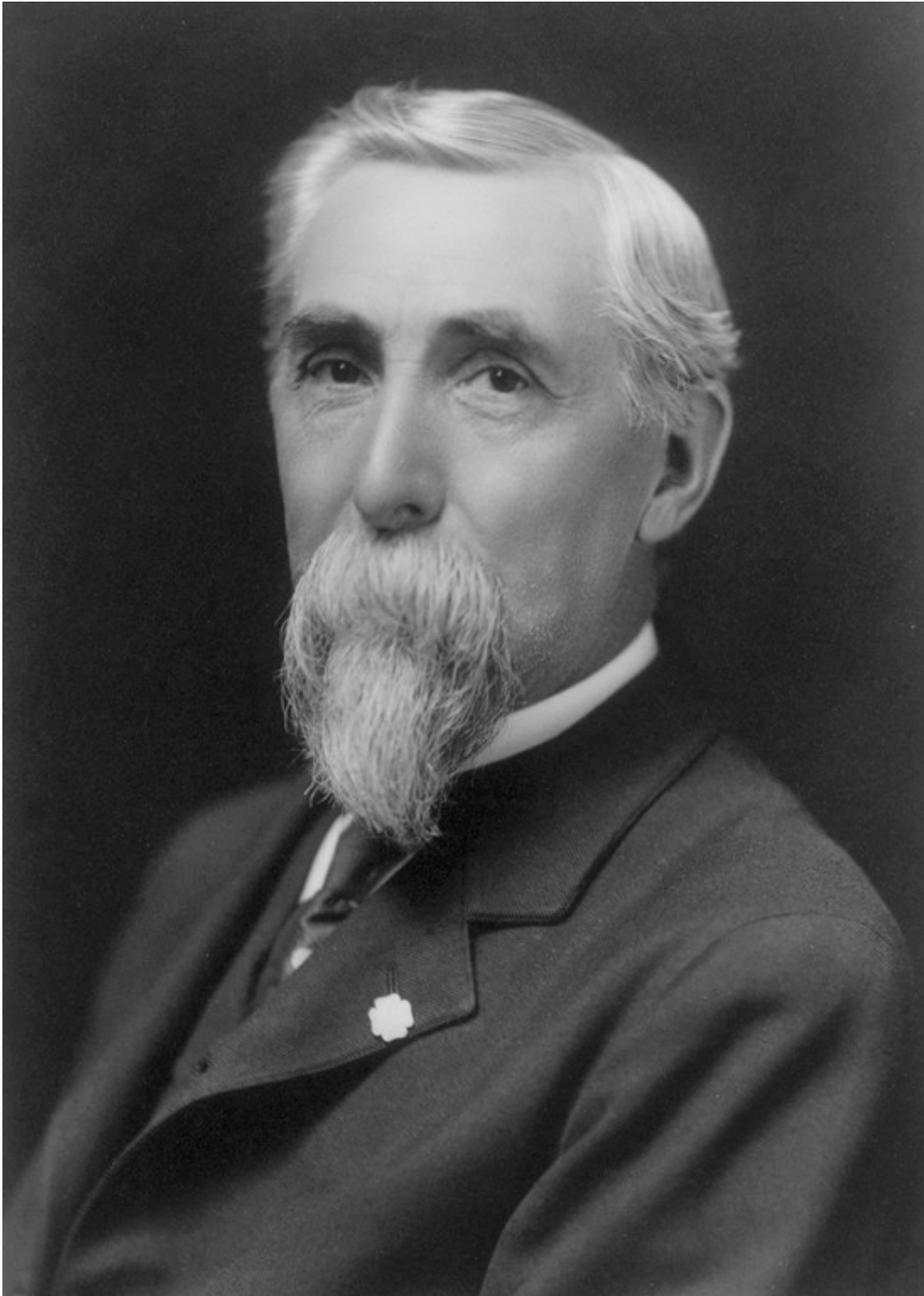
Dass Cadillacs zum Besten gehörten, was es in den USA an Fahrzeugen zu kaufen gab, bewiesen auch die Präsidenten Eisenhower und Kennedy, die sie nicht nur als Dienstfahrzeuge, sondern auch als Transportmittel zur Vereidigung nutzten. Beim Attentat in Dallas saß Kennedy allerdings in einem 1961er Ford Lincoln Continental X-100 mit offenem Verdeck.

Heute gilt die Marke Cadillac immer noch als Synonym für automobilen Luxus in der oberen Preisklasse. Vom Coupé über die Limousine bis zum geländegängigen SUV weist das Modellangebot keine Lücke auf. Teuerstes Modell ist das Coupé ELR, dessen Preis in den USA bei 75 000 Dollar beginnt. Als Cadillac-Einstiegsmodell gilt die Limousine ATS ab 33 000 Dollar. In Europa ist die Marke mit vier Modellreihen vertreten, in den USA mit zwölf. Deren Heimatadresse wird demnächst 330 Hudson Street, New York, lauten. Dort mietete General Motors im 15. und 16. Stockwerk gut 3000 Quadratmeter für seine Luxusmarke und befindet sich damit in guter Gesellschaft. Im gleichen Gebäude residieren bereits die Mediengruppe Pearson, unter anderem Herausgeber der „Financial Times“, Penguin Books, weltweit größter Verlag für Belletristik und Sachbücher, sowie der Internetkonzern TripAdvisor, eine weltweit aktive Touristikwebsite mit Hotelbewertungen und Online-Reiseführern. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



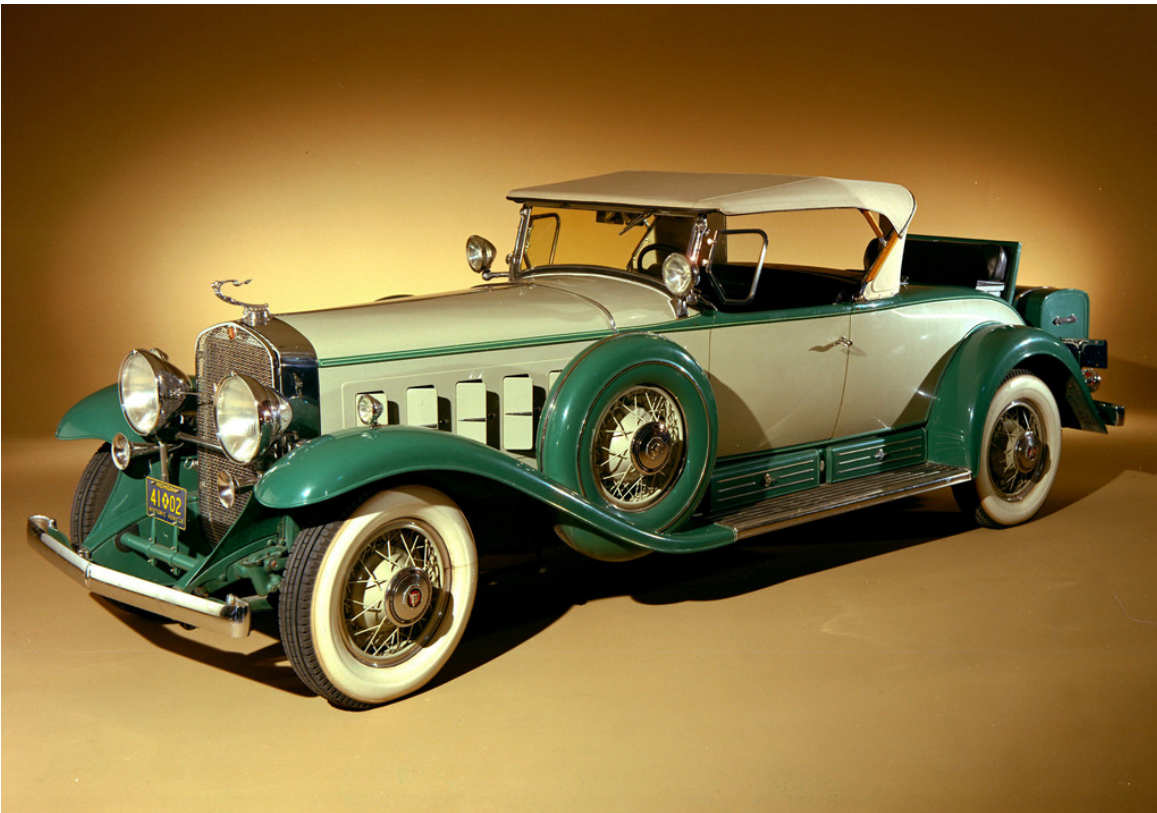
Cadillac ATS.



Cadillac-Gründer Henry Martyn Leland.



Cadillac Model A Runabout (1903).



Cadillac V16 Roadster (1930).



Cadillac Eldorado (1959).



Sitz der Cadillac-Zentrale: 330 Hudson Street in New York.



Denkmal für Stadtgründer Antoine Laumet de La Mothe, genannt Sieur de Cadillac, in Detroit.
