

CADILLAC HISTORY.

Den største nyheten i 1914 var at Cadillac vant England's ettertraktede DEWAR TROPHY for andre gang. Cadillac er for øvrig det eneste bilmerke som har vunnet dette trofeet to ganger på rad. Første gang i 1908 da tre 1907 modeller Cadillac Runabout ble fullstendig demontert, deretter ble delene blandet godt for å bli satt sammen til tre biler igjen. Derav "The standard of the world."

I 1914 ble Cadillac belønnet for sin stadige nytenkning og utviklingen av bilindustrien. Det ble lagt vekt på Cadillac's elektriske utrustning som selvstarter, lys og tenning. Det ble også lagt vekt på en drivstoffbesparende bak-aksel som elektrisk kunne skifte mellom to hastigheter, høy og lav utveksling.

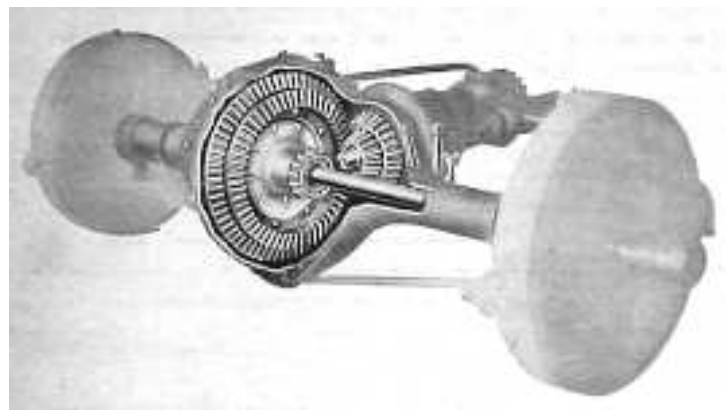
Ikke mindre enn 520 skiftinger mellom høy og lav hastighet ble utført av juryen da denne akslingen ble testet ut, men det holdt til å få den prestisjetunge prisen for andre gang.



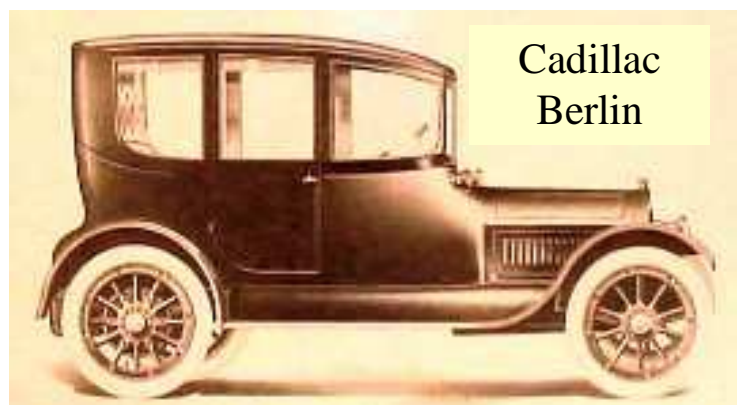
1914 Cadillac's sporty roadster som var den raskeste Cadillac i 1914.

Prisen på vindunderet var \$ 1975,00

Cadillac's planer for produksjon i 1914 var på 18000 biler, men bare 14003 ble produsert. Alle modellene fra 1913 ble brukt i 1914, kun med små forandringer. Så det var ikke lett å skille ut 1914 modellene fra tidligere modeller unntatt en modell som ble kalt på engelsk: "Inside drive limousine for five passengers." Legg merke til at den har bare to dører, en på hver side midt på. Påstigning mellom to seterader.

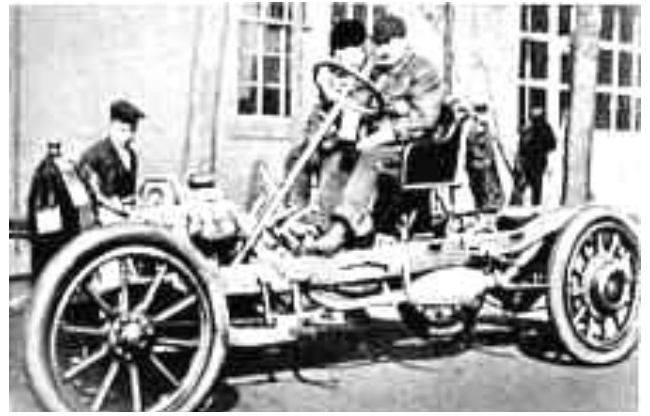


I januar 1915 ble Cadillac på grunn av denne bakakslingen saksøkt av Walter S. Austin fra Austin Automobile Company som mente han hadde patent på løsningen. Det var imidlertid så stor forskjell på disse to akslingene at rettsaken ikke førte fram.



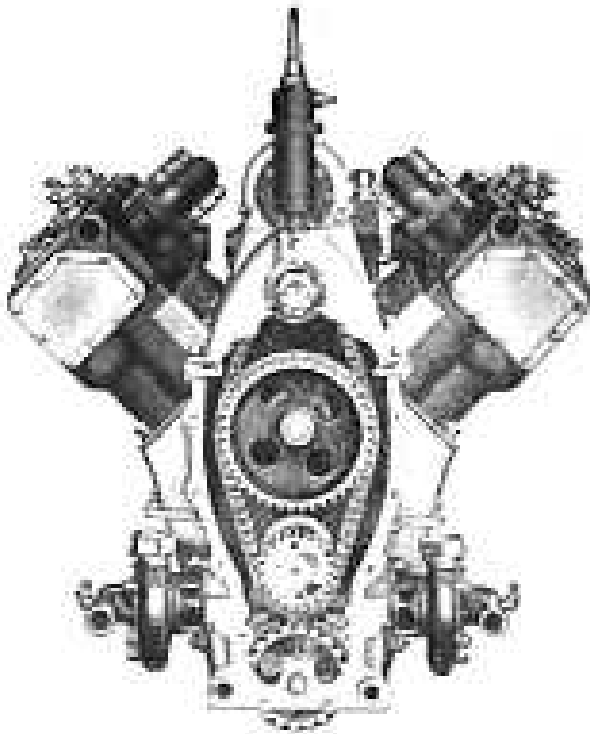
Standard utstyr inkluderte Cadillac topp og vindskjerm, (åpne modeller). Fult lysutstyr, elektrisk horn, bensinmåler, lappesaker, elektrisk dekkpumpe, verktøysett, Warner autometer med mer.

I september 1914 testet Cadillac ut en ny V8-motor. Dette medførte en syv siders artikkel i "The Automobile" Tittelen var: "8-sylindret motor for 1915-Cadillac introduserer fransk motordesign – V – Type. Motoren var utviklet av franskmannen Count De Dion Bouton. Det ble hevdet Cadillac Company utviklet denne motoren for amerikanske motorister, men dette var ikke riktig. Uansett så var det V-8 motoren som skulle bli kjennetegnet for Cadillac de neste 89 årene og takk for det.



Cadillac tester V8-motoren.

Den nye V-8 motoren var kortere og 30 kg. lettere enn sin 4-sylindrete forgjenger. Dens høye dreimoment gjorde det mulig å nå en hastighet opptil 60mph eller litt over 96 km/t. Den 314 cid (5,2L) store motoren skulle gi 31,25 hk, men den ble målt med dynamometer til **70** hk ved 2400 omdr/min. Andre nyheter i 1915 var termostatstyrt kjølevann, kraftoverført smøring gjennom en gearpumpe i fronten på motoren og en gearboks som nå var montert på motoren istedenfor midtskips. En annen stor forandring var at Cadillac gikk fra å være høyrerattet til venstrerattet. Cadillac hadde faktisk de første tretten årene rattet på høyre side.



Bortsett fra kupeen som ble bygd opp med en hardtre ramme, ble alle paneler til karosseriet, vindusrammer og tak produsert i aluminium. Fra å frese rundt i bensindrevne åpne biler begynte kundene nå å dreie mot lukkede biler slik vi kjenner bilparken i dag. Fra en salgsbrosjyre fra 1915 står følgende: "Når Cadillacen mykt øker farten er det nærmest under magisk innflytelse av det nye kraftprinsippet. Dette er tanker om motornytelse du ikke har tenkt før, dette er en unik sensasjon" WOW! La oss bare slå fast at Cadillac brukte ikke små ord til å markedsføre seg selv. De hadde sikkert ikke noe grunn til det heller. Og var det noe kundene likte så var det store ord om sine biler. Det liker vi vel alle, gjør vi ikke?



1915 ▲

Emblemet over kom i 1915 og gikk til 1920. Emblemet til høyre kom med introduksjonen av Cadillac's nye V-8 motor og ble brukt i 1914 og 1915.



Standard 7 seters US ARMY Cadillac.

Bortsett fra den olivengrønne fargen, reservetankene og forsterkede dekk var disse bilene identisk med en vanlig Cadillac som rullet rundt på veiene i USA på denne tiden. En del av bilene ble brukt til posttransport der ikke den franske jernbanen ikke nådde fram. Her fikk Cadillac vist sin styrke og framkommelighet på utbombede og sønderskutte veier i Frankrike.

Postbilene kunne ha opptil 32 mils turer med hastigheter opp mot 80km/t under svært vanskelige kjøreforhold. 10 av disse bilene ble senere solgt til den franske hæren for at deres generaler skulle kjøre standsmessig.

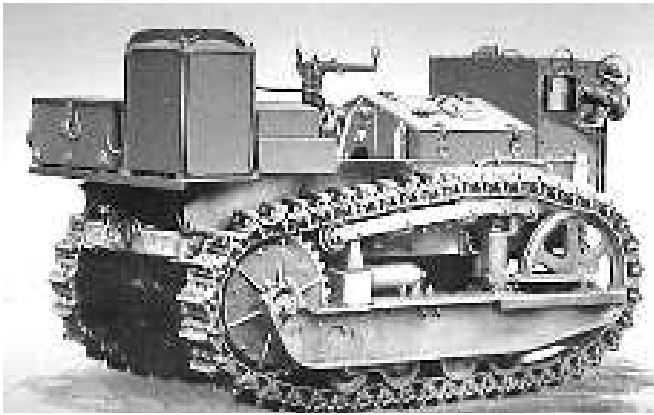
Men Cadillac produserte ikke bare biler. Deler til flymotorer, chassis for ulike militært utstyr, verktøy med mer.



Under den 1. verdenskrig produserte Cadillac også en del krigsmateriell. 2905 av denne type ble skipet over til Europa. De hadde vist sin styrke og kapasitet ved grensen mellom Texas og Mexico der ytterlige 199 biler tjenestegjorde under svært vanskelige og tøffe forhold.



300 av disse lukkede limousinene ble også skipet til Frankrike til bruk for de amerikanske generalene. Lær ble brukt til setene istedenfor plysj og fløyel, lerret ble brukt til gardiner istedenfor silke. Gulvtepper i ull var erstattet med mer robuste materialer. Hver bil var utstyrt med kartbord hvor generalene kunne plote inn sine neste trekk.



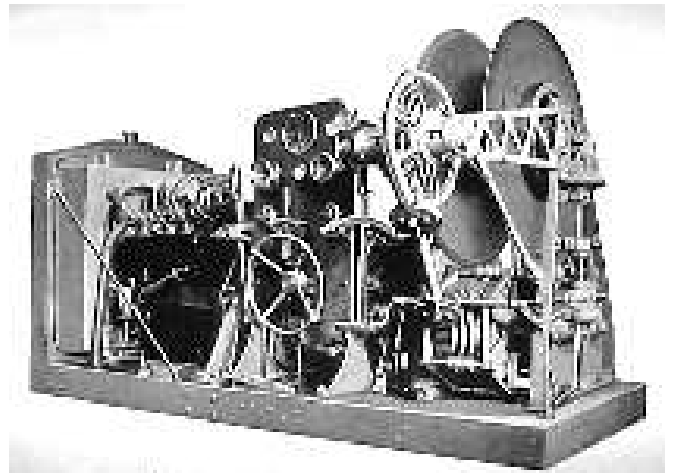
2 ½ tonns artilleritraktor.

Under: Woodrow Wilson, USA's president under 1. verdenskrig entrer sin Cadillac mens han blir gratulert av entusiastiske parisere. Krigen var over. For President Woodrow Wilson ble dette en stor triumfferd i Paris gater.

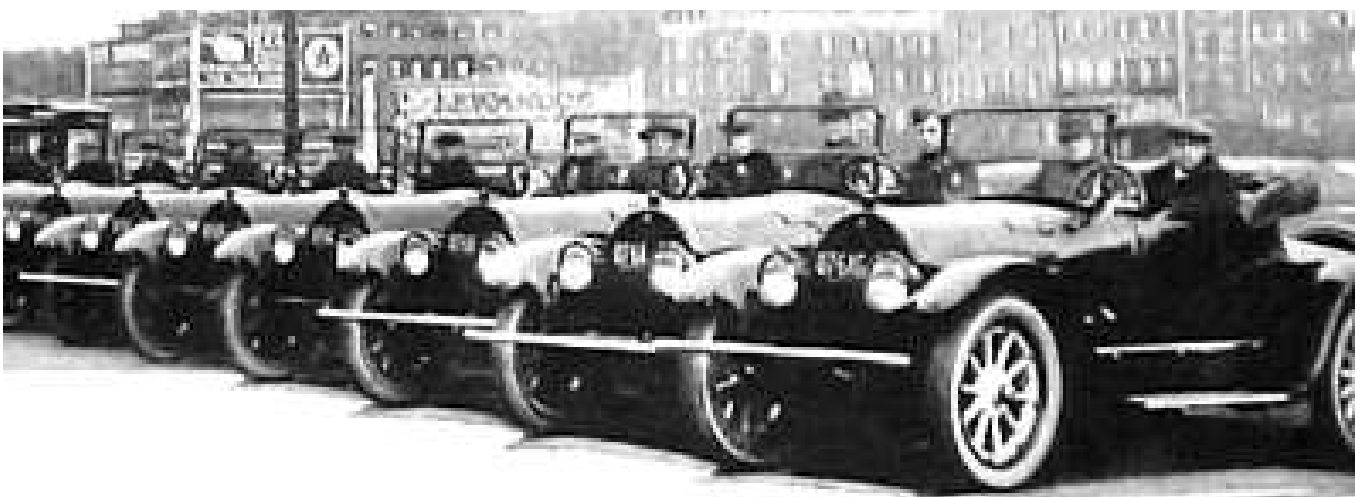


Denne artilleritraktoren var utstyrt med V-8 motoren fra Cadillac, clutch og gear ble også brukt.

Cadillac laget også chassis for noen enorme søkelyskastere som ble brukt i Europa under hele 1. verdenskrig. Den engelske hæren hadde en del store vinsjer som ble brukt til å heve, senke observasjonsballonger. Alle var utstyrt med Cadillac V-8 motor.



Etter fredsavtalen var undertegnet returnerte Woodrow Wilson tilbake til USA som den store seierherren fra Europa. Den store seiersparaden ble holdt i Boston 24. februar 1919. Ikke mindre enn 62 Cadillac'er var med.



Vel dette var det jeg hadde om Cadillac fram til 1919. I neste nummer starter vi på mellomkrigsårene. Det skjedde jo en del da også. Inntil da, ha det godt.

Arne.