

SEPIE 75, EL FORMATO XXI DE CADILLAC

El distintivo Cadillac, submarca de General Motors, se había constituido desde principios del siglo XX como sinónimo de calidad y confort. En concreto, la serie 75, representó durante más de 50 años su máximo exponente de lujo y tecnología que elevó a la marca al paradigma imborrable de vehículo de lujo y distinción al otro lado del Atlántico.

Por Óscar Ayerra

Desde 1909, momento en que General Motors se hizo con la marca Cadillac, la calidad, la tecnología y el confort se plasmaron en una serie de ejemplos bajo este estandarte. De los más de 30 sociedades que GM anexionó a su grupo a lo largo de los primeros años del siglo XX, seis correspondían a compañías de vehículos con las que se posicionaba como uno de los principales constructores a nivel mundial. Manteniendo la denominación de cada marca generó un grupo muy heterogéneo, que gracias a una política en escalera, logran encajar cada marca en su mejor nicho de mercado logrado, por un lado, satisfacer todas las necesidades y precios del cliente y por otro, evitar solapar las ventas entre sus propios productos. De esta manera Chevrolet y Pontiac se posicionaban como marcas de acceso más económica, seguidas por Oldsmobile y, muy de cerca, Buick, ambas en escalones superiores tanto en calidad como en tecnología, llegando, finalmente, a Cadillac como el nivel más alto, variante representativa de alta calidad.

Desde esos inicios, la división Cadillac contribuyó de manera especial a generar innovaciones tecnológicas que fueron diferenciando del resto. Nuevas tecnologías, cuyos frutos poco tardaron en aparecer. En 1915 Cadillac produjo el primer automóvil con un motor de V8. Nueve años más tarde, se convirtió en la primera empresa en usar pintura de laca ofreciendo a sus clientes hasta 500 combinaciones de color. También se posicionó como la primera marca en incluir la dirección asistida en todos sus modelos desde 1954, o en generar el primer sistema de calefacción, ventilación y aire acondicionado diez años después. Otra primicia ofrecida por este fabricante americano apareció en 1975 con el empleo de la inyección electrónica de combustible. En definitiva, numerosas innovaciones que confirmaron su liderazgo como la punta de lanza en tecnología y confort durante varias décadas.

de 20 años. En esta ocasión, su estandarte requería una restauración profunda, hecho que se lleva a cabo hace lista de años. Basándose en una extensa documentación, como es habitual en la Fundación, el proceso de renovación se extendió hasta en el más mínimo detalle. Esta unidad será protagonista, dentro del apartado de vehículos americanos, en el futuro MAIIF, el museo de la Automoción que abrirá sus puertas al público en unos meses en Arteixo. Con la denominación Seventy-five (serie 75) este ejemplar pertenece a la octava generación. Para algunos expertos se ubica dentro de las mejores generaciones que Cadillac creó entre mediados de los 50 y los 60. Teniendo en cuenta que es a partir de 1957 cuando se introduce el concepto de obsolescencia programada, donde se empezaba a



LUMISINA. Con más de 60 años sus espaldas, esta unidad, que será expuesta en el futuro Museo MAIIF, ha sido restaurado hasta el más mínimo detalle.

contemplar, por parte de las marcas de automóviles, la caducidad de los componentes, podemos intuir que el método constructivo de estas generaciones significaba construir lo mejor y más duradero que se pudiesen realizar, cuyos componentes podrían trabajar sin ningún tipo de término prescrito.

COLOSO EN EL ASFALTO

Con sus más de seis metros de longitud, es un ejemplar grande, casi colosal. Una vez dentro es difícil de manejar en zonas de aparcamiento. Las suspensiones, enfocadas a la máxima comodidad, podían generar situaciones oscilantes pero la calidad de rodadura es comparable a muchos vehículos actuales. Cuando aparece en el mercado en 1961, ya contenía una larga lista de opciones y extras que incluso actualmente sorprenderían como el "ojo electrónico" sistema de cambio de luces largas a corta al detectar un vehículo acercándose, elevaba los eléctricos incluso en los derrocheros, o la apertura remota del maletero.



FOTOS: ALFONSO HÉREZ DOBADO

LOS BUQUES INSIGNIA

A partir de 1935, la línea de modelos Cadillac fue reorganizada ofreciendo finalmente series modelos en su vertiente de alta gama. Las diferencias entre ellos radicaban principalmente en dos direcciones, por un lado la mayor o menor distancia entre ejes, lo que redundaba en una mayor habitabilidad interior y por otra el grupo propulsor, que en 1957 se empezó a utilizar la serie 75 en segunda generación como vehículo militar durante la contienda bélica.

Tras la guerra, Cadillac simplificó su producción por cuestiones económicas, reduciendo significativamente su gama de modelos. La serie 75 se transformó en el tope de la serie por encima de otras series como 60, 62, o la 62 y además seguía contando con la versión sedán de lujo creada por el departamento de carrocería especial Fleetwood. En estas generaciones, el resto de las series estaban casi al mismo nivel técnico que la serie 75 solo que su distancia entre ejes, más larga, y ciertos acabados de mayor calidad y opciones de máximo confort, como la manopla central eléctrica, aportaban las mayores diferencias. En cuanto al propulsor, una vez eliminados los V12 16 utilizados antes de la guerra, el estándar V8 con sus diferentes evoluciones a lo largo de los años fue la única opción en esta serie, subiendo en cilindrada desde los 5,4 litros de los años 40, hasta los 8,2 litros y 248 caballos de 1973. También se realizaron versiones comerciales alargadas para

uso sanitario y como transporte fúnebre.

UNIDADES PRODUCIDAS

Gracias a un prestigio de fiabilidad, carisma y confort de marcha, a pesar de su alto coste de adquisición, este automóvil ofreció un plus de sofisticación único por lo que entre 1946 y 1976, la producción resultó muy estable, llegando a una media de unas 2.000 unidades vendidas cada año solo en su versión lumisina, duplicando la cifra añadiendo los chasis comerciales. En varias ocasiones, la marca tuvo sobre la mesa discontinuar el modelo, sin embargo bien por perder el nicho de mercado frente a otras marcas bien por la insistencia de algunos clientes incondicionales a la marca, dicha premisa no llegaba a término.

LAS ÚLTIMAS SERIES

La crisis del petróleo también trajo consigo una reducción de coste de producción a partir de 1977 lo que se tradujo en una longitud mayor y una propulsión más contenida. No obstante, la empresa no consiguió mantener el número de ventas viables, que paulatinamente iba descendiendo. En 1985, por ejemplo, se vendieron tan solo 405 unidades. En 1987, los modelos de esta serie se retiraron de la gama Cadillac sin tener reemplazo.

Las 11 generaciones de la serie

Para Cadillac, la serie 75, supuso durante casi 50 años el nivel máximo de lujo y distinción. Calidad y tecnología en trazo grande, eran considerados como los estándares de la carrera.

También se construyeron, en varias de las series, vehículos especiales como el caso de la longitud superior a los 6,5 metros.

