

BUICK 1946 – 1948 - Besser als ein Cadillac?

Innerhalb der Hierarchie des General Motors-Konzerns belegt die Marke Buick die zweite Stufe des Podiums (sowohl in Bezug auf das Markenimage als auch auf die Preise), direkt hinter Cadillac. Obwohl es zu den „Gründerfirmen“ von GM gehörte, musste Buick ab Anfang der 1930er-Jahre in gewisser Weise und weitgehend im Schatten von Cadillac leben, letzterem (ich war es leid, zu oft zu sein). (das von seinen Konkurrenten wie Packard, Peerless oder Pierce-Arrow, um nur die letzteren zu nennen, in den Schatten gestellt wird) wird dann mit der Präsentation zweier neuer prestigeträchtiger Serien „für Furore sorgen“. Motorisiert zum einen von einem V12-Motor (zweifelloos inspiriert vom Vorbild seines Konkurrenten Packard, der als erster Hersteller der Welt diese Art von Mechanismus in Massenproduktion herstellte) und zum anderen von nichts Geringerem als einem... sechzehn- Zylindermotor (mit dem offensichtlichen Ziel, seine Konkurrenten zu übertrumpfen, während „Mehrzylinder“-Motoren bei High-End-Herstellern in Mode waren).

Buick seinerseits musste sich damit begnügen, sozusagen das „zweite Messer“ auf diesem Markt zu spielen, sonst blieb der Wettbewerb trotz (oder gerade) wegen der Wirtschaftskrise, die damals Amerika verwüstete, sehr hart. Auch wenn es wahr ist, dass Buick, obwohl sein Image in den Köpfen eines großen Teils der Öffentlichkeit das einer ziemlich prestigeträchtigen Marke ist, eher das ist, was man einen „Generalisten“ des Herstellers wie Chrysler nennen würde. Die Einstiegsmodelle der beiden Firmen liegen auf einem recht ähnlichen Niveau.

Zweifelloos war es die Tatsache, dass seine Sechs- und Achtzylinder-Modelle einen großen Teil des amerikanischen Marktes abdeckten (abgesehen von der Tatsache, dass es zum damals schon größten amerikanischen Automobilkonzern gehörte), der es ihm ermöglichte, auch ohne zu bestehen viel Mühe und Sorge. (Auch wenn Buick, wie alle Hersteller, zu bestimmten Zeiten eher dunkle Jahre erleben wird, so dass seine Produktion, die 1930 noch etwas mehr als 119.000 Exemplare erreichte, drei Jahre später nur noch 40.600 Exemplare erreichte, da die Marke keine solche Zahl verzeichnete schlechtes Ergebnis seit 1914. Ab 1935 gelang es ihm jedoch, die sehr symbolische Marke von 100.000 Autos pro Jahr zu überschreiten und 1939 sogar die 231.000 Exemplare zu übertreffen.

In der zweiten Hälfte der 1930er Jahre wurden die Karosserien von Buick abgerundet (im wahrsten Sinne des Wortes), sie blieben trotz allem von einem sehr klassischen Stil geprägt, wie die Modelle der Marke Cadillac. Die Zielgruppe, ob „kleines“ oder „großes Bürgertum“, bleibt zum großen Teil recht konservativ, was ihren Geschmack und ihre Erwartungen an die Automobilausstattung angeht. Letzterer bleibt daher recht resistent gegenüber dem neuen Trend der Stromlinienförmigkeit, der unter anderem durch den Lincoln Zephyr verkörpert wird. Trotz des Erfolgs und des avantgardistischen Charakters des Stils scheinen Management und Kunden der Marke noch nicht bereit zu sein, den Schritt zu wagen.

Gleichzeitig war im Generalstab von General Motors jedoch ein Mann entschlossen, nicht nur der Marke Buick, sondern auch den anderen Geschäftsbereichen des Konzerns neues Leben einzuhauchen: Harley Earl, der Leiter des GM-Stylingbüros. Letzterer ist in der Tat entschlossen, das in seinen Augen etwas zu „stolzende“ Image der Marke zu revolutionieren oder zumindest zu „entstauben“. Der „Wind der Erneuerung“ kam 1938 in Form eines Showcars, das den Namen „Y-Job“ erhielt und zwar auf dem Fahrgestell eines Buick Roadmaster (der High-End-Serie der Marke) dieses Jahrgangs basiert, aber charakterisiert ist durch eine Silhouette, die deutlich imposanter und massiver ist als die der gleichzeitig vom Hersteller angebotenen Modelle.

Dies erinnert aus bestimmten Blickwinkeln (Vorderansicht, 2/3 oder 3/4 vorne sowie im Profil) an

einen Wal wie einen Pottwal oder sogar an eine umgestürzte Badewanne (Begriffe oder Spitznamen, die auch verwendet werden). Kritiker dieser neuen ästhetischen Bewegung, darunter auch einige Kommentatoren aus der Automobilpresse, äußern dies als Beweis dafür, dass es eine gewisse Zeit dauern wird, bis sie akzeptiert wird, insbesondere in ihren Anfängen. Das Design des hinteren Teils wiederum erinnerte mit seiner spitz zulaufenden Spitze stark an die „Boat-Tail“-Roadster, die auf den Fahrgestellen der renommiertesten Marken, insbesondere Auburn und Packard, die in Hollywood so beliebt waren, gebaut wurden Stars und andere Berühmtheiten der Zeit.

Wenn ihnen also (besonders aus der Sicht der Zeit) eine gewisse „Schwere“ nicht fehlt, so spiegelten sie neben einem offensichtlichen Modernismus, der die Ära der „quadratischen Kästen“ endgültig beenden wollte“, auch eine echte Aerodynamik wider Forschung (auch wenn es stimmt, dass wir von der eines Rennwagens noch sehr weit entfernt sind). Das ist ziemlich innovativ in einer Zeit, in der in den Vereinigten Staaten wie anderswo (und zweifellos noch mehr bei Prestigeautos als bei beliebten Modellen) die Ästhetik eindeutig Vorrang vor der Funktionalität der Formen hatte.

Ein weiteres Element, das den Buick Y-Job ebenfalls von zeitgenössischen Autos unterscheidet, sind seine versenkbaren Scheinwerfer, die ebenfalls recht avantgardistisch sind (vor allem, weil vorher nur die Serienmodelle Cord 810 und 812 damit ausgestattet waren), dies aber nicht der Fall sein wird, wird jedoch weder bei den nächsten Buicks noch bei den anderen von GM im folgenden Jahrzehnt produzierten Modellen beibehalten (was offenbar an den Ingenieuren des Konzerns liegt, weil es ihnen gelungen ist, ein ausreichend zuverlässiges elektrisches oder mechanisches System zu finden).

In der Geschichte der amerikanischen Automobilindustrie kann der Y-Job Roadster auch als das erste echte Showcar angesehen werden, also als Prototyp, der, wie der Name schon sagt, für die Ausstellung auf Messen und anderen Veranstaltungen gedacht war auf das Automobil, um die Reaktionen der Öffentlichkeit darauf zu testen und so nebenbei oder indirekt die Erwartungen der Öffentlichkeit an ästhetische Autos zu erfüllen, die sie in den kommenden Jahren gerne erwerben und fahren würde. Es sollte in der Tat erwähnt werden, dass die von diesem oder jenem Hersteller erstellten Prototypen bis heute (wahrscheinlich abgesehen von einigen seltenen bemerkenswerten Ausnahmen) meist in der Geheimhaltung der Werkstätten der Konstruktionsbüros blieben und hergestellt wurden nur in seltenen Fällen und nur zu Testfahrten auf Rennstrecken oder Teststraßen der jeweiligen Hersteller unterwegs, deren Route oft auch streng überwacht wurde, um neugierige Blicke und Fotos der Journalisten aus der Automobilpresse zu vermeiden.

Wenn er so wie die meisten Prototypen (damals und heute) ausreichend Gelegenheit hat, seine Formen auf den verschiedenen in ganz Amerika organisierten Automobilausstellungen bewundern zu lassen, wird der Y-Job ziemlich regelmäßig eine Serie erhalten Modifikationen im Laufe der Zeit (je nach Fall mehr oder weniger wichtig), insbesondere um die neuen Zubehörteile (Chromleisten und andere Beschläge) zu testen, die vom Stilbüro nicht nur für Buicks, sondern auch für Modelle aus anderen Abteilungen des GM entwickelt wurden Gruppe). Es wurde auch von Harley Earl selbst mehrere Jahre lang als Firmenwagen genutzt und ist heute im General Motors Museum in Detroit ausgestellt.

Der begeisterte Empfang des Publikums wird dieses in seiner Überzeugung bestärken, dass der neue „Semi-Ponton“-Stil („semi“), weil sich die vorderen und hinteren Kotflügel immer noch deutlich vom Rest der Karosserie abheben, auch wenn sie sich oft abheben allgemeine Formen) zeigte deutlich den Weg auf, den die Modelle einschlagen sollten, die GM zu Beginn des neuen Jahrzehnts vermarkten würde. Davon profitieren zunächst die Modelle der Marke Cadillac (die in der Konzernhierarchie an der Spitze steht), ab dem Modelljahr 1941 und die von Buick ab dem Folgejahrgang.

Die Buicks des Modelljahrs 1942 hatten jedoch nur eine sehr kurze Existenz: weniger als vier Monate nur, zwischen Oktober 1941 und Februar 1942. Der Kriegseintritt der Vereinigten Staaten wurde nach dem japanischen Überfall auf Pearl Harbor brutal unterbrochen die Produktion von Personenkraftwagen, sowohl bei Buick als auch bei allen amerikanischen Herstellern. Sie sehen sich dann gezwungen, ihre Fabriken auf die Massenproduktion von Schwerlastfahrzeugen und Angriffspanzern umzustellen.

Nach der Kapitulation Japans am Ende des Sommers 1945 erfolgte die Wiederaufnahme der Produktion zunächst nur recht schrittweise; die Maßnahmen zur Rationierung der Rohstoffe (insbesondere bei Stahl und Gummi) werden in Kraft treten Es dauert tatsächlich mehrere Monate, bis es aufgehoben wird. Ganz zu schweigen davon, dass die überwiegende Mehrheit der Hersteller das Ausmaß der Nachfrage der Öffentlichkeit nach Neuwagen nach dem Ende der Feindseligkeiten nicht vorhergesehen hatte. Dies ist gleichzeitig auf die Tatsache zurückzuführen, dass in der sehr materialistischen (sogar konsumorientierten) Gesellschaft, zu der sich das Nachkriegsamerika entwickeln würde, der Erwerb eines neuen Autos in den Augen vieler Amerikaner eine Herausforderung darstellt. Eine der besten Möglichkeiten, die dunklen Jahre des Krieges und davor der Weltwirtschaftskrise Revue passieren zu lassen.

In dieser zweiten Hälfte der 1940er Jahre und bis zum Ende des folgenden Jahrzehnts werden die Vereinigten Staaten tatsächlich einen Wohlstand erleben, den sie seit der Krise von 1929 und allen Amerikanern nicht mehr gekannt haben, nicht nur die wohlhabenden Klassen, sondern auch die von ihnen Die Mittelschicht wird natürlich großen Nutzen daraus ziehen. In den ersten zwei bis drei Jahren nach dem Krieg wird es innerhalb der Marke Buick sowie aller Geschäftsbereiche von General Motors vor allem darum gehen, eine Nachfrage, die deutlich über der Nachfrage liegt, so schnell und effizient wie möglich befriedigen zu können Produktionskapazitäten der Hersteller, auch der großen Detroitter Konzerne.

Aus diesem Grund begannen die Konstruktionsbüros der Hersteller (die auch zur Unterstützung der Kriegsanstrengungen herangezogen wurden und sich daher der Untersuchung neuer Fahrzeuge für die amerikanische Armee widmen müssen) bereits nach offizieller Bekanntgabe mit der Untersuchung zukünftiger neuer Modelle Obwohl die Bundesregierung Ende 1944 die Genehmigung erteilte, müssen sie noch einige Zeit warten, bis sie in Produktion gehen können.

Auf jeden Fall waren die letzten Modelle, die vor Ausbruch des Konflikts hergestellt wurden, größtenteils erst etwas mehr als ein Jahr alt und in einigen Fällen sogar nur wenige Monate alt, bevor ihre Karriere unterbrochen wurde. Bei der überwiegenden Mehrheit der Hersteller herrschte jedoch die Gewohnheit vor, alle drei oder vier Jahre die Produktlinien ihrer Modelle komplett zu ändern (auch wenn die unabhängigen Hersteller offensichtlich nicht über die gleichen Mittel verfügen wie große Konzerne). die Intervalle sind oft länger). Die Manager der betroffenen Hersteller gehen daher davon aus, dass diese Veteranen durchaus eine neue und zweite Karriere beanspruchen könnten. Zumal sie dadurch die Möglichkeit hätten, beträchtliche und weitgehend unerwartete Gewinne einzufahren, ohne (zumindest vorerst) ganz erhebliche Summen in die Produktion völlig neu gestalteter Karosserien investieren zu müssen.

Abgesehen davon, dass die Amerikaner sehr schnell die Liebe zum Automobil erwarnten, die sie in Wirklichkeit und trotz der Kriegsjahre nie wirklich verlassen hatte, wenn sie sich beeilten, zu ihren Händlern zurückzukehren, um sofort ein neues Auto zu bestellen Die Möglichkeit, die ihnen gegeben wird, besteht vor allem darin, die alten ersetzen zu können. Die haben oft stark unter der schlechten Qualität der Kraftstoffe sowie unter der Schwierigkeit (oder manchmal sogar der Unmöglichkeit) gelitten, eine sorgfältige und regelmäßige Wartung sicherzustellen. Eine Situation, die fast alle Arten von Kunden betrifft, auch die von beliebten Fahrzeugen Käufer sind unabhängig

von ihrem Budget kaum anspruchsvoll und bereit, jedes Modell zu kaufen, das ihnen zur Verfügung steht, sofern die angebotenen Autos neu und daher für viele Jahre geeignet sind.

Als die „neuen“ Buicks im Herbst 1945 der Öffentlichkeit vorgestellt wurden, hatten sie nichts wirklich Neues, da es sich in Wirklichkeit um die gleichen Modelle wie die des Jahrgangs 1942 handelte, wie bereits erwähnt und sogar in diesen ersten Nachkriegsjahren jahrelang bleibt Buick ein allgemeiner Autofahrer (auch wenn er ein ziemlich prestigeträchtiges Image pflegt), und es ist daher nicht wirklich notwendig, ein kleines Vermögen zu haben, um die Möglichkeit zu haben, täglich am Steuer eines Buick zu fahren.

Die günstigsten Modelle der Reihe, die der Serie 40 Special, liegen tatsächlich zwischen 900 und 1.000 Dollar, die luxuriösesten und damit teuersten ihrerseits bei über 2.500 Dollar. Das Sortiment bleibt bis auf wenige Ausnahmen nahezu identisch mit dem des (kurzen) Modelljahres 1942, sowohl was die verschiedenen Baureihen betrifft als auch die Modelle (also die Karosserien), die wir darin finden. Neben der Einstiegsserie 40 Special enthält der Buick-Katalog von 1946 auch die Serien 50 Super und 70 Roadmaster. Die 60 Century 90 Limited-Serie (letztere stellte bisher die Spitzenklasse der Marke dar) wird ihrerseits nach dem Ende des Konflikts nicht erneuert, weshalb diese Rolle nun der Roadmaster-Serie zugewiesen wird.

Obwohl es sich um die am meisten produzierte Serie handelt, da sie die günstigsten Modelle der Reihe bietet, umfasst die 40 Special-Serie nur zwei Karosserien: die zwei- und viertürige Limousine (beachten Sie, dass die erstgenannte den Namen Sedanet erhält, was auch der Fall sein wird). wird von vielen Enthusiasten verwendet, um die ähnliche Karosserie zu bezeichnen, die gleichzeitig für Modelle der Marke Cadillac angeboten wird, auch wenn es sich bei letzterer nie um einen offiziellen Namen handelt.

Die 50er-Serie, der die Rolle der „Mittelklasse“ oder Mittelklasse zukommt, ist gewissermaßen ein „Hybrid“, in dem Sinne, dass die Modelle dieser Serie die Karosserie wiederholen (Limousine, „Sedanet“, Cabrio). und Kombi) aus der High-End-Roadmaster-Serie, jedoch mit dem Motor sowie der Ausstattung, dem Zubehör und der Innenausstattung der 40er-Serie.

Die 70 Roadmaster-Serie nimmt nun die Rolle des „Flaggschiffs“ der Buick-Reihe ein, mit (ganz logisch, wie zuvor erläutert) den gleichen Karosserien wie bei der 50er-Serie. Das Chassis, auf dem diese drei Serien produziert werden, weist einen Radstand von 3,07 m jeweils für die 40 Special-Serie; 3,15 m für die 50 Super-Serie und 3,28 m. Neben ihren Außenabmessungen und ihrem Verarbeitungsniveau unterscheiden sich die verschiedenen Baureihen auch durch die Motoren, die unter ihrer Haube stecken.

Wenn alle mit einem Achtzylinder-Reihenmotor ausgestattet sind, unterscheiden sie sich jedoch in Bezug auf Hubraum und Leistung: Die 40er- und 50er-Serie erhalten somit einen 4,06-l-Block mit 110 PS, der der 70er-Serie entspricht, seinerseits mit einem Hubraum von 5,24 Litern und einer Leistung von 144 PS. Der Motor, der den Namen „Fireball“ trägt, behält zwar insgesamt eine eher klassische Architektur bei, zeichnet sich jedoch durch seinen mit hängenden Ventilen ausgestatteten Zylinderkopf aus, während in diesen ersten Nachkriegsjahren die überwiegende Mehrheit der amerikanischen Hersteller noch bleiben dem Prinzip der seitlichen Ventilverteilung treu (von dem die letzten erst Mitte der 1950er Jahre abkamen).

Hinsichtlich der Stromversorgung unterscheiden sich die Modelle der Roadmaster-Serie von denen der anderen Serien auch durch ihr neues System, das aus einem einzigen Doppelvergaser besteht, der nun die beiden Downdraft-Vergaser ersetzt, die in den Vorkriegsmodellen verbaut waren im Einsatz als unzuverlässig erwiesen. Mit der Folge eines deutlichen Leistungsabfalls, der bisher bei 165 PS lag.

Um auf den imposanten Motorblock zurückzukommen, der in der zweiten Hälfte der 1940er-Jahre unter der Motorhaube von Buicks sitzt: Seine Ursprünge reichen bereits bis in die frühen 1930er-Jahre zurück, und obwohl er in technischer Hinsicht weder wirklich ein Beispiel für Modernität noch für Raffinesse ist (mit seinem abnehmbaren L-förmigen Zylinderkopf und seiner seitlichen Nockenwelle), neben großer Robustheit und ebenso großer Zuverlässigkeit sowie mehr Leistung, die für die damalige Zeit durchaus „respektabel“ war, sehr große Flexibilität in der Anwendung, die ihm großen Fahrspaß verschaffte, unabhängig von der Geschwindigkeit des Autos. Das ist in der Tat eine der wesentlichen Eigenschaften, die Kunden zu Recht von einem amerikanischen Auto dieser Klasse erwarten dürfen, die den Cadillacs und Lincolns (fast) ebenbürtig sein sollte.

Trotz des bereits recht fortgeschrittenen Alters seiner Mechanik kann es sich, wie oben erläutert, damit rühmen, eines der seltenen Exemplare zu sein, das bereits mit Überkopfventilen ausgestattet ist, woran der Hersteller mit der Aufschrift „Valve in“ nicht erinnert Kopf“ (die Buicks konnten in dieser Hinsicht einen wichtigen Vorteil gegenüber ihren "Cousins", aber dennoch Konkurrenten, von Cadillac, behaupten, wobei letzterer bis zum Jahrgang 1949 noch einen Motor mit Seitenventilen behielt, was kaum der Fall ist jünger als der Buick-Motor, da seine Einführung auf das Ende der 1920er Jahre zurückgeht. Obwohl sie immer noch echte Qualitäten haben, sind sich die Ingenieure und das Management von General Motors dennoch darüber im Klaren, dass diese Motoren, sowohl im Fall von Buick als auch von Cadillac, ausgedient haben und dass sie nun ihren Platz für modernere Motoren aufgeben müssen. Diese werden im Herbst 1948 auf den Plan treten.

Was das Getriebe betrifft, so behielten die Buicks am Ende des Konflikts noch die traditionellen mechanischen Getriebe der Vorkriegszeit bei, bei den Modellen der Marke (wie bei den Cadillacs), wurden diese jedoch so konstruiert, dass sie in der Lage sind um größtmögliche Benutzerfreundlichkeit und Komfort zu bieten. Ob Limousinen- oder Cabriolet-Karosserie: Die schönen amerikanischen Autos dieser Zeit waren (im Gegensatz zu einigen prestigeträchtigen europäischen Autos wie dem Rolls-Royce) tatsächlich vor allem dafür konzipiert, von ihren Besitzern und nicht von uniformierten Fahrern gefahren zu werden.

Während die „traditionellen“ Getriebe, mit denen die Buicks der Baujahre 1946 und 1947 noch ausgestattet sind, nicht die Arme des Lkw-Fahrers erfordern, um das Lenkrad zu bedienen und die Gänge zu wechseln, wird das neue Dynaflo-Automatikgetriebe in die Modelle der Roadmaster-Serie eingebaut ab 1948 wird auf diesem Gebiet sogar noch besser abschneiden (auch wenn es, insbesondere in der Originalfassung, nicht wirklich von großer Nervosität, sondern im Gegenteil eher von Gelassenheit geprägt sein wird), was erklärt, warum einige, insbesondere unter den (seltene) Europäer, die das „Privileg“ haben, die Steuer zu übernehmen, werden es auf jeden Fall beim Stadt- oder Halbstadtverkehr dafür kritisieren, dass es eine Gelassenheit an den Tag legt, die der einer „Schildkröte“ würdig ist.

Eine der überraschendsten und „lustigsten“ Anekdoten über die ersten Nachkriegs-Buicks ist zweifellos die über die Stoßstangenstopper, die normalerweise bei Modellen dieses Jahrgangs zu finden sind. Da die für die Herstellung dieses Zubehörs zuständige Fabrik von einem Streik betroffen war, der bis März 1946 andauerte, war der Hersteller gezwungen, etwas dringlich zu einem eher unerwarteten, aber dennoch kaum überzeugenden Mittel zu greifen, um sie zu ersetzen. Nämlich Schutzstoßstangen aus Holz, die der Hersteller nicht für sinnvoll hielt und sich daher die Mühe gemacht hat, den Originalstoßstangen ein ähnliches Aussehen zu verleihen. Aus diesem Grund ist es nicht verwunderlich, dass das Ergebnis einerseits auf ästhetischer Ebene kaum gelungen (um nicht zu sagen ganz abscheulich) ist, andererseits aber auch, dass, sobald ihnen die Möglichkeit dazu gegeben wird, die fast alle Besitzer, die die Autos gekauft haben Betroffene werden sich beeilen, zu ihren Händlern zurückzukehren, um sie mit den originalen Chromstoßstangen ausstatten zu lassen, mit denen sie beim Verlassen des Werks hätten ausgestattet

sein sollen.

Angesichts der Bedeutung der Nachfrage nach Neuwagen und der nach wie vor recht langen Wartezeiten (selbst wenn die Montagebänder bei allen Herstellern auf Hochtouren laufen), ist es kaum verwunderlich, dass neben der Verlängerung der Lebensdauer ihrer Vorkriegsmodelle auch die Letztere nehmen keine wesentlichen Änderungen vor. Wie bei den Modellen vieler anderer Hersteller ist es fast so, als würde man Buicks von den Modelljahren 1946, 47 und 48 unterscheiden, als würde man das Spiel der sieben Fehler spielen. Tatsächlich gibt es außer dem Design bestimmter Elemente wie dem Kühlergrill und dem am Ende der Motorhaube platzierten Maskottchen sowie dem Logo der Marke (das sich normalerweise zwischen dem Maskottchen und dem Kühlergrill befindet) kaum etwas direkt darauf, seine Lage und sein Design können sich mit jedem Jahrgang ändern).

Ansonsten bleibt das Sortiment in diesen drei Jahrgängen identisch, sowohl was die verschiedenen Baureihen, die darin angebotenen Karosserien als auch die Motoren betrifft. Wenn die Super- und Roadmaster-Serien mit Kombi-Karosserie erhältlich sind, ist Buick einer der wenigen amerikanischen Hersteller, die sich auf High-End-Autos spezialisiert haben und diese in seinem Katalog anbieten, da das Image noch immer stark an das von Nutzfahrzeugen erinnert.

Ganz anders verhält es sich jedoch bei den Buick-Kombis der 50er- und 70er-Serie, wobei letzterer aus den Werkstätten des Karosseriebauers Iona stammt und somit mit über 3.200 Dollar der teuerste im Sortiment ist. Es wird auch das seltenste Modell im Katalog sein: Im Modelljahr 1947 werden nur 427 Exemplare produziert (davon werden 127 ins Ausland verkauft). Nachdem die alten Buicks drei Jahre lang „Überstunden gemacht“ hatten, machten sie neuen Modellen Platz, die den neuen „Vollponton“-Stil einführten. Während die neuen Buicks jetzt eine modernere (und auch massivere) Silhouette haben, behalten sie andererseits eine Frontpartie bei, deren Design der ihrer Vorgänger sehr ähnlich ist (abgesehen von einem breiteren Kühlergrill) und dies sogar ganz oben zur Präsentation Buicks aus dem Modelljahr 1953. Ein weiterer Grund, warum sie nach wie vor zu den ikonischsten amerikanischen Autos der 1940er und frühen 1950er Jahre gehören.

Thomas URBAN