DRIVE-IN

Offizielles Mitteilungsblatt des

Cadillac Club of Switzerland

Ausgabe Nr. 3/11 (Oktober 2011)

Inhaltsverzeichnis

Seite 1	Vorstand, Impressum
Seite 2	Neue Mitglieder Der Redaktor hat das Wort
Seite 3	Veranstaltungskalender 1. Ausfahrt: Monteverdi
Seite 7	2. Ausfahrt: Erdmannshöhle
Seite 12	Motorenöl: Viskosität
Seite 16	3. Ausfahrt: zwei Tage Wallis
Rückseite	1976 Seville "The American Answer"

Vorstand

Präsident ars@strad.ch	**Arion M. Scheifele** Tel. P. 061 911 1624 Mobile 079 646 0870	Wilweg 6, 4437 Waldenburg G. 061 921 1929 Fax 061 921 1954
Vize-Präsident fredy.ursprung@gmx.ch	**Fredy Ursprung** Tel. P. 027 923 8101 Mobile 079 643 8192	Gliserallee 87, 3902 Glis G. 027 922 7167 Fax 027 922 7200
Kassier emmanuel.faessler@gmx.ch	**Emmanuel Fässler** Tel. P. 052 364 2973	Oberhofen 1464, 8488 Turbenthal G. 044 801 9070 Fax 052 364 2973
Sekretär ccs-sekretariat@bluewin.ch	**Christian Hardegger** Tel. P. 043 495 3868	Eichstr. 26, 8107 Buchs (ZH) Fax 043 495 3868
Beisitzer postmaster@cadillacclub.ch	**Kurt Schellenberg** Tel. P. 061 712 1743	Binningerstr. 10, 4153 Reinach

Impressum "DRIVE-IN":

Sekretariat CCS,Eichstrasse 26, 8107 Buchs (ZH)
Tel./ Fax: 043 495 3868
erscheint mehrmals jährlich in deutscher Sprache, Preis sFr. 6.-, € 5.-
Redaktion: Kurt Schellenberg, Binningerstr. 10, 4153 Reinach,
Tel.. P. 061 712 1743
postmaster@cadillacclub.ch

Internet: www.cadillacclub.ch

Der CCS ist Mitglied bei

"CLC" The Cadillac-LaSalle Club, Inc., POB 1916, Lenoir, NC 28645 (USA)

"**Swiss Oldtimers"** Schweiz. Dachverband für Historische Motorfahrzeuge SDHM, 5745 Safenwil

Man hat nie genug Zeit für all das Nichtstun, das man sich wünscht

Calvin und Hobbes

Unser Titelbild

1972 Fleetwood 60 Special Brougham

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder heissen wir ganz herzlich willkommen:

Kaufmann Klaus	Basel	1987 Eldorado
Scheugenpflug Rainer	Wutöschingen, D	1959 Coupe de Ville
Ryser Hanspeter	Steckborn	2011 CTS Wagon
Patton C.R.	Grosse Pointe, Michigan	1939 Lasalle C4D

Der Redaktor hat das Wort

Liebe Mitglieder und Freunde,

Nun ist also der schöne und lange Altweibersommer zu Ende. Ich hoffe, Sie haben das fantastische Wetter noch weidlich ausgenützt und ihren Old- oder Youngtimer zu der einen oder anderen genussvollen Ausfahrt ausgeführt.

Von unseren diesjährigen Ausfahrten waren der Besuch im Monteverdi-Museum mit Fahrt ins Elsass und das Wochenende im Wallis mit schönem Wetter gesegnet. Die Fahrt von Zurzach in den Südschwarzwald hingegen war doch eher verregnet, was aber beim Besuch im Salzparadies und in der Erdmannshöhle nicht so ins Gewicht fiel. Die Berichte über diese ersten drei Ausfahrten finden Sie in diesem Heft.

Die vierte Ausfahrt zum Schloss Heidegg und nach Herlisberg wurde leider völlig verregnet, so dass das Seeland seine Schönheit kaum entfalten konnte. Doch das Wetter ist zwar ein wichtiger, aber nicht der einzige Aspekt, der unsere Ausfahrten attraktiv macht. Wir hatten jedenfalls auch bei diesem Ausflug, über den ich im nächsten Heft berichten werde, eine gute Zeit.

Über Motorenöl wird oft heftig diskutiert, und da will ich nicht beiseite stehen. Daher finden Sie hier einen weiteren hoffentlich informativen Beitrag, der sich diesmal mit der Viskosität des Oels beschäftigt.

Wie immer findet die CCS-Saison ihren Abschluss mit dem traditionellen Chlaushock bei einem Fondue (oder nach Wahl auch einem Menu). Diesmal gibt Beat, der den Anlass seit Langem in verdankenswerter Weise organisiert, dem Wirt des Ochsen in Lützelflüh nochmals eine Chance, die Scharten der letzten Zeit wieder auszuwetzen. Informationen über Ort und Anmeldung liegen diesem Heft bei.

Ich freue mich auf den gemütlichen Abend und hoffe, Sie erscheinen zahlreich.

Ihr DRIVE-IN Redaktor
Kurt Schellenberg

P.S. Ein Anliegen habe ich noch: Wenn Sie es noch nicht getan haben, gehen Sie wählen! Wenn Sie denken, "meine Stimme zählt doch nicht", so überlegen Sie sich einmal, was aus dem arabischen Frühling geworden wäre, wenn in diesen Ländern alle so gedacht hätten. Wir in der Schweiz müssen nicht auf die Strasse, wir werden sogar gefragt und können bequem vom Sessel aus und per Post unsere Meinung sagen. Und schauen Sie sich die Kandidaten und Parteien genau an. Patriotische Parolen, Stammtischgepolter, neue Gebühren, Lenkungsabgaben und Verbote bringen uns nicht weiter. Konsensfähigkeit, Kompromissbereitschaft, Toleranz und zukunftsgerichtetes Denken und Handeln auch über Parteigrenzen hinweg sind gefragt (und sind leider immer seltener)!

Eigene Veranstaltungen 2011

3. Dezember	Chlaushock im Restaurant Ochsen, Lützelflüh

Nationale und internationale (fremde) Veranstaltungen

5. November	OTM, Zürich

1. Ausfahrt 29.5.2011: Monteverdi-Museum – Elsass – Don Pepe

Organisation: Emmanuel & Barbara

Wir trafen uns an diesem strahlend schönen Sonntagmorgen bei Kaffee und Gipfeli im Café Streuli in Biottmingen

Nach kurzer Fahrt führten uns die Organisatoren Emmanuel und Barbara zum grössten Automuseum der Schweiz, der Monteverdi Car Collection in Binningen. Dort erwartete uns bereits der Besitzer und erklärte uns mit interessanten Ausführungen die umfangreiche Sammlung von Monteverdi-Fahrzeugen und Ausstellungsstücken zur Geschichte von Monteverdi

Monteverdis erstes, mit 16 Jahren selbst gebautes Auto

Eines der letzten Modelle, der Hai 650FI, 1992

Auf drei Stockwerken steht ein automobilistischer Traum neben dem anderen

Monteverdi Safari, aus der Zeit als diese Autos noch Luxus-Geländewagen anstatt SUV hiessen

Tausende von Modellautos sind in Vitrinen zu bewundern

DRIVE-IN

Dann machten wir uns auf zu einer Fahrt durchs nahe Elsass

Bei schönstem sommerlichem Wetter genossen wir die Fahrt durch die Elsässer-Dörfer mit den typischen, geraniengeschmückten Riegelhäusern und erreichten schliesslich Kleinlützel.

Im lichten Schatten der Pergola vor dem Restaurant Don Pepe genossen wir einen erfrischenden kühlen Apéro

Während unsere Autos draussen in der Sonne vor sich hin dämmerten und von den Passanten bewundert wurden, genossen wir das von Don Pepe liebevoll aufgestellte und umfangreiche Buffet

Der Escalade EXT Pickup mit vier Türen ist in Europa selten zu sehen und fand daher auch grosses Interesse

2. Ausfahrt 19.6.2011: Zurzach – Restaurant Waldhaus – Erdmannshöhle

Organisation: Nigel & Corinne

Schloss Zurzach bot den gebührenden Hintergrund für unsere Cadillacs an diesem eher trüben, kühlen Sonntagmorgen

Nigel begrüsste uns und gab uns die Informationen zum Ablauf des Ausflugs

Natürlich gab es auch Kaffee und Gipfeli

Zwei selten gesehene Exemplare aus den 70er Jahren waren auch da

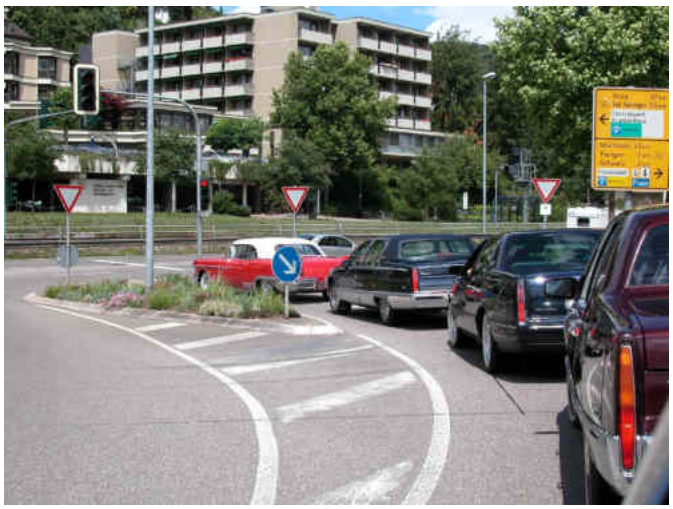
Der erste Halt galt dem Salzparadies in Tiengen, wo wir Entspannung in den Salzgrotten fanden

Das Wasser, in dem diese Steine gebadet werden, soll spezielle Eigenschaften annehmen

Bei der Weiterfahrt wurden wir von himmlischen Wässern ausgiebig beglückt.
Bei der Ankunft beim Restaurant Waldhaus regnete es in Strömen

Im Restaurant Waldhaus, das eine eigene alteingesessene Bierbrauerei betreibt, erwartete uns ein währschaftes Mittagessen

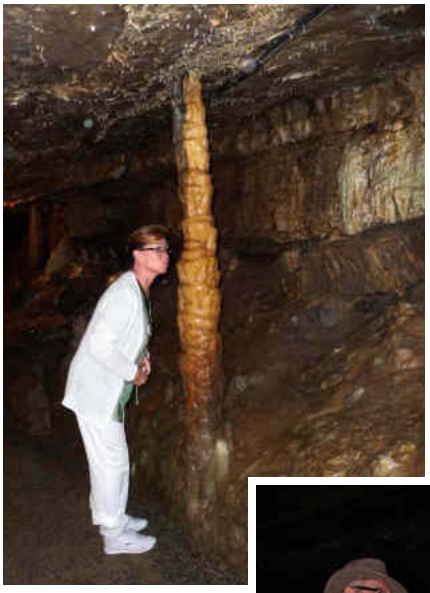
Nigel strahlte wie immer beste Laune aus



Bei der Fahrt am Nachmittag durch die hügelige Landschaft des Südschwarzwald hatte das Wetter ein Einsehen; die Wolken dräuten zwar dunkel, aber es blieb trocken

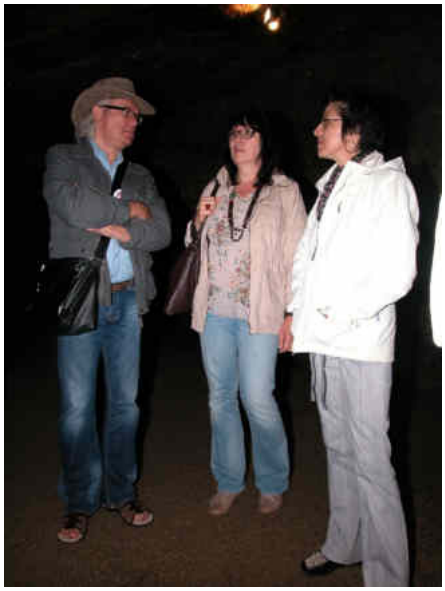
Corinne war zuständig für die administrative Arbeit, Nigel für die gute Stimmung... Unser Präsident dankt den Organisatoren für die gelungene Ausfahrt

Dann stiegen wir in die Erdmannshöhle ein. Der riesige Stalaktit ist sehr eindrücklich.



Höhlenforscher

Nigel gab uns noch ein Ständchen



Schlussendlich durfte Julia die Gewinnerin des Wettbewerbs aus allen eingegangenen richtigen Lösungen ziehen

Wissenswertes über Motorenöl: Teil 2: Die Viskosität

von K. Schellenberg

Motorenöl ist immer für eine Diskussion gut, und jeder hat seine eigene Meinung dazu. Und sollte jemand wider Erwarten noch keine haben, so könnte diese kleine Serie von Artikeln helfen, sich eine eigene Meinung zu bilden.

Der erste Artikel über Motorenöl im DRIVE-IN 3-09 beschäftigte sich vor allem mit der Frage, ob moderne Motorenöle auch für ältere Motoren geeignet seien. Dabei wurde spezifisch auf die EP-Additive, d.h. Hochleistungs-Verschleissminderer, eingegangen und im Speziellen die Rolle des in vielen Internet-Diskussionsgruppen heiss diskutierten ZDDP beleuchtet.

Im DRIVE-IN 2-10 wurde dann Herstellung und Zusammensetzung von Motorenölen und die Funktion der verschiedenen Additive erläutert.

Im Folgenden wird nun auf die Viskosität als wichtigstes Auswahlkriterium für Motorenöle eingegangen, in der Hoffnung, dass die eine oder der andere nach der Lektüre vielleicht eine bewusstere Entscheidung bei der Auswahl eines geeigneten Motorenöls treffen kann.

Das Motorenöl hat eine offensichtliche Hauptfunktion: es soll schmieren, d.h. die Reibung zwischen zwei sich bewegenden Metallteilen reduzieren. Für die Schmierung allein würden aber nur wenige Milliliter Oel ausreichen, warum füllt man denn mehrere Liter ein?

Ohne konstante Erneuerung des Oelfilms würde dieser unter den extremen Bedingungen im Motor rasch verbraucht und zerstört. Ein rascher Umlauf ist ausserdem essentiell für die Kühlung von Motorteilen, welche nicht durch die Wasserkühlung erreicht werden. Darum haben Hochleistungsmotoren in der Regel einen Oelkühler. Die grossen 7.7L und 8.2L Motoren der Cadillacs in den 70er Jahren enthalten relativ wenig Oel und haben keinen Oelkühler. Darum, und obwohl diese Autos durchaus solche Geschwindigkeiten erreichen, ist es nicht ratsam, auf Autobahnen über längere Strecken mit 180-200 km/h zu fahren. Die Gefahr, den Motor zu überhitzen ist zu gross. (Aber wer will schon mit solchen Geschwindigkeiten über die Strassen brettern, das Fahrwerk ist nicht dafür geeignet, und gemütliches cruisen ist ja viel schöner).

Neben der Kühlung trägt das Motorenöl auch zur „Pflege“ des Motors bei, d.h. es verhindert Korrosion und bindet und neutralisiert Verbrennungs- und Oxidationsprodukte.

Viskosität

Neben der grundlegenden Fähigkeit zu schmieren, ist die Viskosität die wichtigste Eigenschaft des Motorenöls. Ist das Oel zu zähflüssig, d.h. die Viskosität zu hoch, so kann die Oelpumpe das Oel nur ungenügend oder gar nicht mehr pumpen. Die zu schmierenden Stellen werden nicht mehr versorgt, Metall reibt auf Metall, es gibt Verschleiss und im Extremfall einen Motorenschaden. Im umgekehrten Fall, wenn das Motorenöl zu dünnflüssig ist, d.h. die Viskosität sehr tief ist, wird der Oelfilm zwischen den sich bewegenden Metallteilen sehr dünn. Dadurch steigen die Scherkräfte an, und es besteht Gefahr, dass der Oelfilm abreisst und wiederum Metall auf Metall reibt.

Die Viskosität von Oelen ist von der Temperatur abhängig. Dies ist für die Verwendung in

Motoren ungünstig, denn das Schmier- und Fliessverhalten sollte doch sowohl bei kaltem als auch heissem Motor, im Winter in der Arktis und im Sommer in der Sahara möglichst gleich und ideal sein.

Die Älteren unter uns erinnern sich vielleicht noch, dass ihre Väter von Winter- und Sommeröl sprachen. In der Tat empfehlen die Benutzerhandbücher von Vorkriegsautos, für Winter und Sommer jeweils Oel unterschiedlicher Viskosität einzusetzen. Für den 38er und den 53er Cadillac z.B. soll für den Sommer SAE-20 Oel, bei Temperaturen über 30°C SAE-30 und im Winter bei Temperaturen unter Null SAE-20W Oel verwendet werden.

Dazumal gab es nur reine Mineralöle, welche eine starke Abhängigkeit der Viskosität von der Temperatur aufweisen. SAE-20 wäre im Winter für den Kaltstart zu zähflüssig, und SAE-20W wäre im Sommer bei heissem Motor zu dünnflüssig.

Mehrbereichsöle

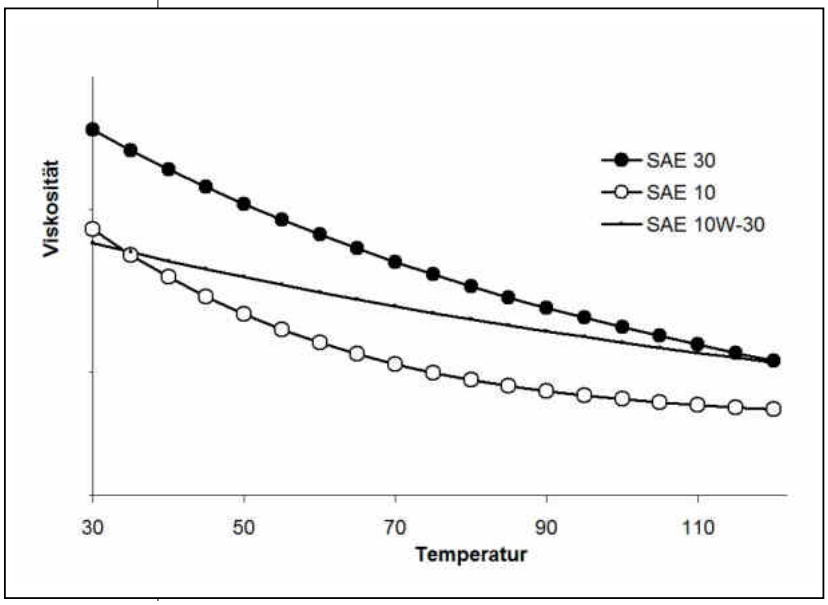
Bis Ende der 50er Jahre gab es ausschliesslich Einbereichs-Oele, wobei die sogenannten HD-Oele (Heavy-Duty) bereits mit Additiven versetzt waren, um den erhöhten, durch das Militär definierten Standards zu genügen.

Anfangs der 60er Jahre kamen dann die ersten Mineral-Mehrbereichsöle auf den Markt.

Durch Zugabe von langkettigen Polymeren, deren Löslichkeit im Oel bei hohen Temperaturen besser ist, kann die unerwünschte starke Abnahme der Viskosität bei steigender Temperatur reduziert werden. Bei tiefen Temperaturen sind diese Polymere stark verknäult und erhöhen die Viskosität des Grundöles nur relativ wenig. Der Chemiker sagt, sie liegen in kolloidaler Lösung vor. Mit steigender Temperatur entknäulen sie sich jedoch immer mehr, und ihre räumliche Ausdehnung im Verhältnis zu jener des Grundöles nimmt immer mehr zu. Dies führt zu einer fortschreitenden Behinderung des Fliessens der Moleküle; das Oel wird „dicker“.

Die Abhängigkeit der Viskosität von der Temperatur wird durch den Viskositätsindex (VI) beschrieben, der aus der kinematischen Viskosität bei 40°C und 100°C berechnet wird. Je höher der Viskositätsindex, desto geringer ist die Abnahme der Viskosität mit zunehmender Temperatur.

Ein Mehrbereichsöl, z.B. 10W-30, ist also ein Basisöl, das bei tiefen Temperaturen relativ dünnflüssig ist, im Beispiel also ein 10W Oel, dem VI-Verbesserer derart zugegeben werden, dass die Viskosität bei hohen Temperaturen nicht tiefer als für ein 30er Oel sinkt.



Viskosität in Abhängigkeit der Temperatur

Der VI von Einbereichsölen ist ca. 100, moderne Mehrbereichsöle können dagegen VI-Werte von bis zu 180 haben.

Ein Problem dieser langkettigen Polymere ist jedoch, dass sie unter hohem Druck und starken Scherkräften richtiggehend zerrissen werden können. Damit verlieren sie ihre Funktion,

und die Viskosität des Oels bei Betriebstemperatur sinkt mit der Zeit. Die entstehenden Bruchstücke oxidieren und verharzen, was wiederum zur Verdickung des Oels und gleichzeitig zur Verschlechterung der Schmiereigenschaften führt.

Synthetik-Oele

Synthetische Oele können sozusagen massgeschneidert hergestellt werden. Während Mineralöle aus einem komplexen Gemisch verschiedenster Kohlenwasserstoffe bestehen, kann die Zusammensetzung synthetischer Oele so gesteuert werden, dass sie für den vorgesehenen Zweck optimale Eigenschaften aufweisen. Sie bestehen aus Polyalphaolefinen (PAO) und synthetischen Estern. Ihr Viskositätsindex ist wesentlich höher als der von Mineralölen, muss also nicht durch Zusätze verbessert werden. Durch die homogenere Zusammensetzung weisen sie eine höhere Scherstabilität auf und zeigen gegenüber Oxidation, Verharzung etc. eine deutlich bessere Langzeitstabilität.

Viskositäts-Klassifizierung

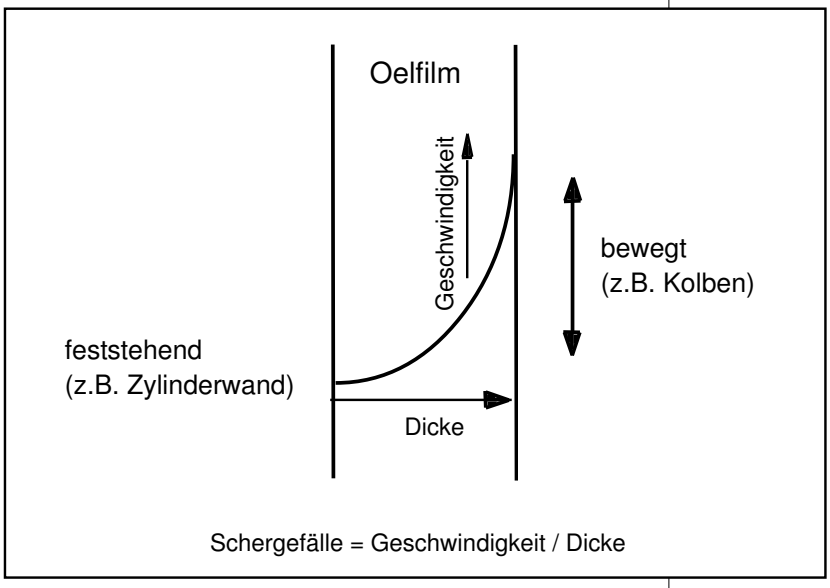
Die Viskosität bildete 1911 die Grundlage des ersten Motorenöl-Klassifikations-Systems. In den USA wurde von der Society of Automotive Engineers (SAE) die SAE-Klassifikation eingeführt, welche nach mehrfacher Überarbeitung noch heute verbindlich ist und weltweit angewendet wird. Die aktuelle Spezifikation SAE J300 (siehe Tabelle) definiert zwölf verschiedene Klassen, je sechs für „Winter“- (0W bis 25W) und „Sommer“-Betrieb (20 bis 60). Die Testmethoden und Anforderungen sind für die Niedertemperatur- und Hochtemperatur-Klassen unterschiedlich. Oele, welche den Spezifikationen einer Niedertemperatur-Klasse (W) entsprechen, müssen bei der für die Klasse spezifizierten tiefsten Temperatur eine Min-

SAE-Viskositätsklassen für Motorenöle (SAE J 300)

SAE Viskositäts-klasse	Maximale Viskosität [mPa s]		Viskosität bei 100 °C [mm^2/s]		Viskosität bei 150 °C und hohem Schergefälle ($10^6 s^{-1}$) [mPa s] min.
	Starten	Pumpbarkeit	min.	max.	
0W	6200 bei -35 °C	60000 bei -40 °C	3.8		
5W	6600 bei -30 °C	60000 bei -35 °C	3.8		
10W	7000 bei -25 °C	60000 bei -30 °C	4.1		
15W	7000 bei -20 °C	60000 bei -25 °C	5.6		
20W	9500 bei -15 °C	60000 bei -20 °C	5.6		
25W	13000 bei -10 °C	60000 bei -15 °C	9.3		
20			5.6	9.3	2.6
30			9.3	12.5	2.9
40			12.5	16.3	2.9 (0W-40, 5W-40, 10W-40)
					3.7 (15W-40, 20W-40, 25W-40, 40)
50			16.3	21.9	3.7
60			21.9	26.1	3.7

destdrehzahl des Anlassers erlauben und müssen von der Oelpumpe noch gepumpt werden. Für ein 10W Oel beträgt z. B. die maximale Viskosität im Cold-Cranking-Simulator für das Startverhalten 7000 mPa·s bei –25 °C und die maximale Viskosität im Mini-Rotary-Viscosimeter für die Versorgung der Ölpumpe 60000 mPa·s bei –30 °C. Die jeweiligen Viskositätsgrenzwerte beruhen auf praktischen Erfahrungen.

Im heissen Betriebsbereich wird für Motorenöle die Viskosität einheitlich für alle SAE-Klassen bei 100°C bestimmt. Dies hat allerdings im praktischen Betrieb nur untergeordnete Bedeutung. Es sagt wenig über das Betriebsverhalten des Oels im Motor aus und dient effektiv nur zur Einteilung der Viskositätsklassen und zur Sicherung einer ausreichenden Dünnflüssigkeit von Einbereichsölen. Daher wird hier zusätzlich die HTHS (High Temperature High Shear)-Viskosität bei 150°C und einem Geschwindigkeitsgefälle (auch Schergefälle genannt, siehe Grafik) von $10^6 \cdot s^{-1}$ bestimmt.



Die HTHS-Viskosität ist relevant für das Schmierverhalten bei hoher Last und Drehzahl in Verbindung mit Temperaturen deutlich über 100 °C, wie sie in modernen Motoren häufig auftreten.

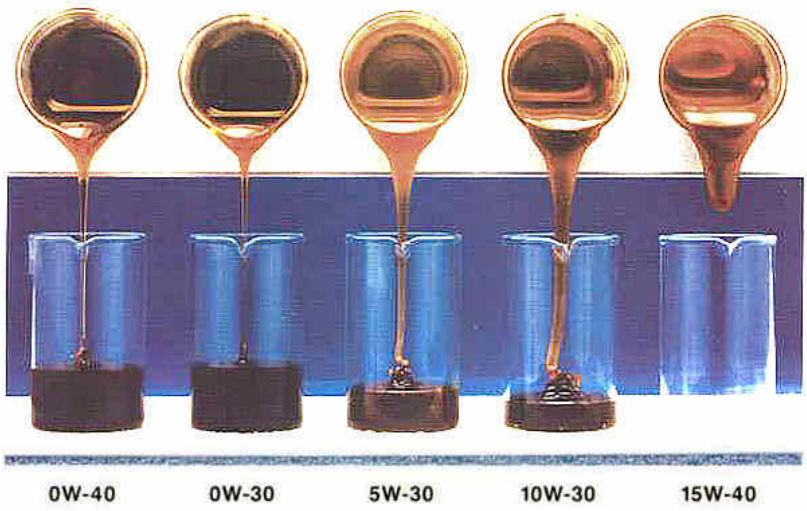
Welches ist das richtige Oel?

Auch wenn Sie bis hierher alles tapfer durchgelesen haben, wird die Frage immer noch offen sein, welches Oel man denn nun wählen soll. Es gibt darauf auch keine allgemeingültige Antwort. Ich kann mich mit einer simplen Antwort aus der Affäre ziehen: „Lesen Sie den Beipackzettel und fragen Sie Ihren Mechaniker oder einen Apotheker“. Mit anderen Worten: bezüglich der Viskositätsklasse sollten Sie sich generell an die Angaben des Autoherstellers halten. Dies ist bei modernen Autos einfach.

Bei Oldtimern bedeutet es aber nicht, dass man nun zu unlegierten Einbereichsölen greifen soll. Auch alte Motoren profitieren von der erhöhten Langzeitstabilität und vom optimierten Schmierverhalten der modernen Mehrbereichs- und Synthetiköle. Die heutigen Synthetiköle sind auch absolut verträglich mit den in älteren Motoren eingesetzten Dichtungsmaterialien; Schrumpfen oder Quellen von Dichtungen ist nicht zu befürchten. Da Veteranen in der Regel nur wenig gefahren werden, ist es aber besonders wichtig, dass das Oel bei Kaltstarts schnell an die kritischen Stellen gelangt. Ein Mehrbereichsöl, z.B. 10W-40 oder 5W-40, erfüllt diese Anforderung wesentlich besser als ein 30er Einbereichsöl.

Bei Betriebstemperatur haben die modernen Synthetiköle klare Vorteile bezüglich Stabilität und Schmierverhalten unter extremen Bedingungen. Die Motoren unserer Cadillacs passen aber kaum in die Kategorie Hochleistung und Rennsport, und ausserdem wird ein Oldtimerbesitzer in der Regel das Oel nicht erst nach 20‘000 km, sondern einmal im Jahr vor der Überwinterung wechseln. Also dürfte ein modernes Mehrbereichsöl auf Mineralölbasis vollauf genügen.

Natürlich gibt es ausser der Viskosität noch weitere Kriterien, welche die Qualität eines Motorenöls bestimmen. Dazu gehören unter anderem Verschleiss, Schlammbildung, Flüchtigkeit, Säurebindungsvermögen, Schaumbildung und vieles anderes mehr. Auch hier wurden von verschiedenen Organisationen Standards erarbeitet, welche eine Klassifizierung der Oele ermöglichen. Auf diese Standards werde ich das nächste Mal eingehen.



Unterschiedliche Viskosität bei tiefer Temperatur.
Alle Oele wurden auf die gleiche Temperatur gekühlt und die Röhrchen gleichzeitig gekippt.
Die beiden Oele 0W-40 und 0W-30 zeigen bei tiefer Temperatur das gleiche Fliessverhalten, erst bei hohen Temperaturen wäre das 0W-30 leichtflüssiger als das 0W-40.

(www.widman.biz)

3. Ausfahrt 13./14.8.2011: Zwei Tage im Wallis. Goldwaschen in Gondo – Musikdorf Ernen

Organisation: Kilian und Fredy

Die Organisatoren Kilian und Fredy bei bester Laune im Rothis Western City in Steg. Kein Wunder, denn das Wetter könnte nicht schöner sein, und die Teilnehmer sind zahlreich erschienen.

3/11 DRIVE-IN

Ohne Kaffee und Gipfeli geht nichts, denn viele hatten schon eine mehrstündige Anfahrt hinter sich

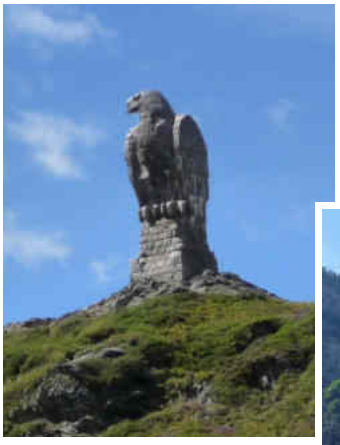
Frisch gestärkt ging es das Rhône-Tal hinauf

Blick von der Simplonstrasse auf Brig hinunter

Ein Abstecher führte uns auf der alten Pass-Strasse ins Gantertal hinein.Durch den Bau der 1980 eingeweihten Ganterbrücke über das Tal wurde die Strecke obsolet, ist aber landschaftlich sehr reizvoll

Die Ganterbrücke

In Rothwald kehrten wir im Restaurant Ganterwald zum Mittagessen ein



Auf der Simplonpass-Höhe wacht der steinerne Adler

In Gondo parkierten wir unsere Cadillacs in der Nähe des Stockalperturms und machten uns im Postauto auf den Weg ins Zwischenbergental

Hier instruierte uns Rolf Gruber, letzter Goldwäscher von Gondo, in der Technik des Goldwaschens, und bald brach das Goldfieber aus

Philipp wurde bald fündig. Mit sicherem Instinkt fand er Gold, allerdings flüssiges...

Vom anstrengenden Goldwaschen erholten wir uns am Abend bei einem Glas guten Walliser Weins beim Apéro im Goldminenmuseum

Und während wir das Stockalpermenu genossen, unterhielt uns Rolf Gruber mit Räuber- und Schmugglergeschichten

Zum Dank für die amüsanten und zum Teil haarsträubenden Geschichten überreichte unser Präsident ein kleines Geschenk

Der Grenzübergang und das Kirchlein von Gondo im frühen Morgenlicht. Nach einem ausgiebigen Frühstück fuhren wir über den Simplonpass zurück ins Wallis

Simplon Kulm

Im Musikdorf Ernen angekommen, stellten wir unsere Autos auf dem malerischen Dorfplatz auf

DRIVE-IN

Das Dorfbild ist geprägt von den Jahrhunderte alten gut erhaltenen Holzhäusern

Die Dorfkirche sieht von aussen recht unscheinbar aus. Das Innere ist eine Überraschung und zeugt vom ehemaligen Reichtum und der Bedeutung des Dorfes, das an einer wichtigen Stelle der Handelswege nach Italien stand

Der Schiner-Kelch, Geschenk des Kardinals Schiner, welcher als Bauernbub in der Gegend um 1465 geboren wurde

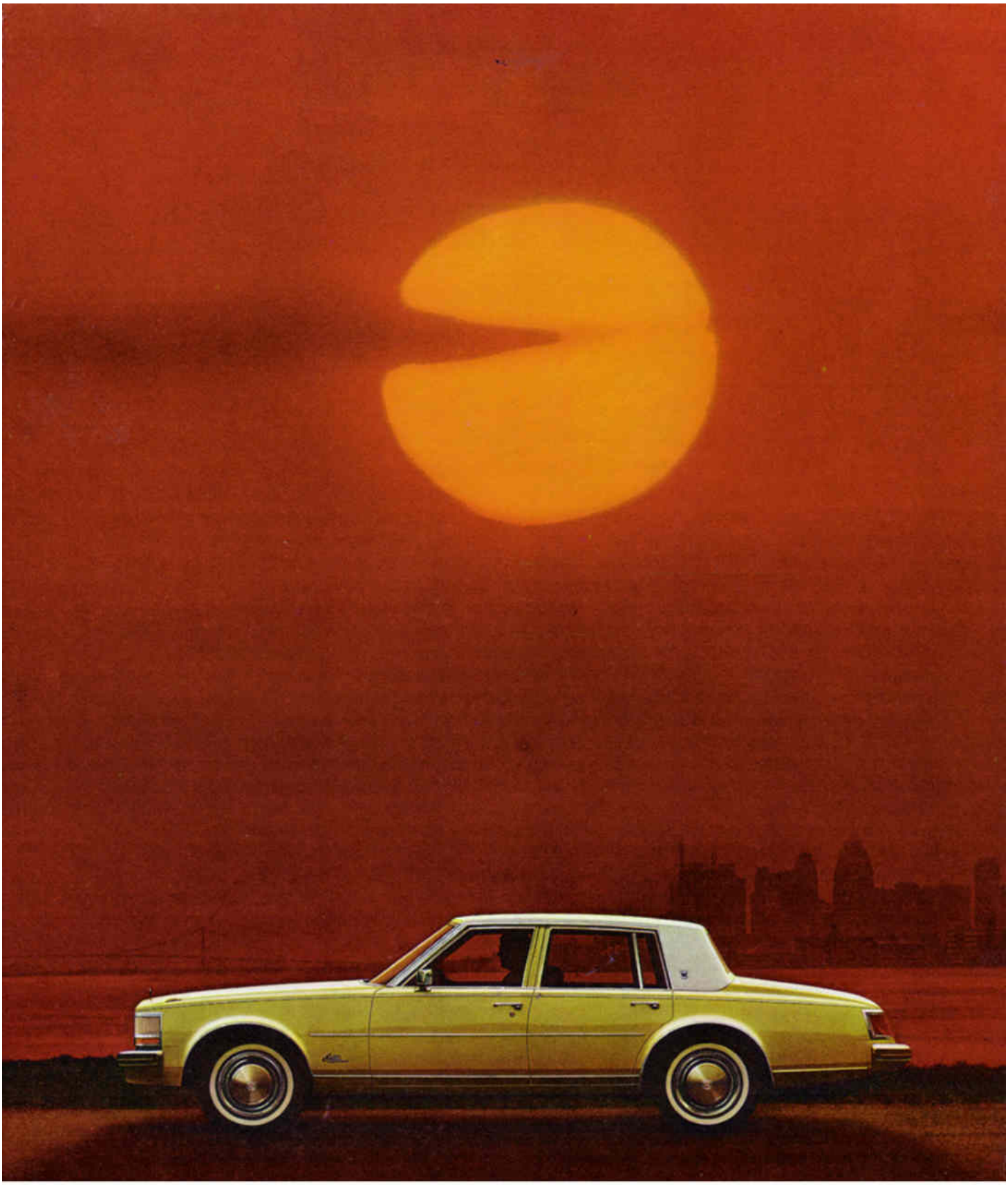
Am Tellenhaus sind die ältesten Tell-Darstellungen der Schweiz als Fresken zu sehen

Im Zehndengerichtsgebäude sind alte Schriften aufbewahrt, welche die internationale Bedeutung des Ortes dokumentieren

Von Ernen aus fuhren wir weiter ins Fiescher Tal, wo wir unsere Cadillacs auf dem Camping Mosji aufreihten

Im Festzelt, das vom 1. August her noch stand, genossen wir einen Walliserteller und schwelgten danach à discrétion in einem würzigen Raclette

Den Organisatoren ist ein erinnerungswürdiger und erlebnisreicher Ausflug gelungen, was von unserem Präsidenten mit einer Ansprache und einem kleinen Geschenk gebührend gewürdigt wurde



The American answer.

We knew we were creating one of the finest production cars built anywhere in the world. A car complete—with almost every luxury feature standard, including an Electronic-Fuel-Injected Engine. A car women would love for its ease of parking and maneuverability—men, for its efficiency and responsiveness. Apparently, America agrees. For Seville is already outselling every luxury import sedan.

Seville
BY CADILLAC