

AUSGABE 1/2009 - März



OCRM *Aktuell*

Die Clubzeitschrift des
Oldtimer Club Rhein-Main e.V.

ADAC

Ortsclub im ADAC
Hessen-Thüringen e.V.

TERMINE & GEBURTSTAGE

JUBILÄUMSBALL IN DER RHEINGOLDHALLE

40 Jahre OCRM - Vorschau 2010

ANKÜNDIGUNGEN CLUBFAHRTEN

TIPPS UND TECHNIK

www.Oldtimer-Club-Rhein-Main.de

IMPRESSUM

Herausgeber

Die Mitglieder des
Oldtimer Club Rhein-Main e.V. (OCRM)

Redaktion

Claus Stauch, 06131 53520 + 0176 64396503
ocrm-pressearbeit@web.de + cds---@web.de
Klaus Jürgen Emrich, 06139 961271
kj.emrich@web.de

Die Redaktion ist für den Textinhalt der Artikel
und für eingesandte Fotos nicht verantwortlich

Homepage: OCRM.de

Erscheinungsweise

März / Juli / September / Dezember

Preis: Für Mitglieder kostenlos

Abonentenservice

Die Clubzeitschrift wird an den Clubabenden
ausgelegt. Zusendung auf Wunsch und gegen
Erstattung der Portokosten möglich.

VORSTAND

und Ansprechpartner

1. Vorsitzender

Klaus Jürgen Emrich, Südstraße 18
55257 Budenheim, 06139 961271

2. Vorsitzender

Wilfried Vögele, Gutenbergstr. 10
55294 Bodenheim, 06135 5624

Fahrleiterin

Claudia Hauswald, Georg-Unkelhäuser Str.9
55257 Budenheim, 06139 293242

Schriftführerin

Marlen Hannappel, Am Eulenrech 10
55257 Budenheim, 06139 5913

Kassenwart

Jörg Gräf, Pankratiusstr. 27
55257 Budenheim, 06139 290661

Jugendwartin

Gisela Rösch, Bergstr.17
55257 Budenheim, 06139 436

1. Beisitzer

Walter Rösch, Bergstr.17
55257 Budenheim, 06139 436

2. Beisitzer

Wolfgang Hannappel, Am Eulenrech 10
55257 Budenheim, 06139 5913

1. Kassenprüfer

Prof.Dr.Reiss,Katzenborn 12
55270 Essenheim, 06136 997400

2. Kassenprüfer

Christine Hilbig, Stuttgarter Str. 38
65462 Ginsheim, 06144 2526

Referent für 2 Räder

NN

Referent für 4 Räder

Wolfgang Höptner, Philipp-Försch-Str. 20
55257 Budenheim, 06131 962100

Zeugwart

Wolfgang Frey, Südstraße 22
55257 Budenheim, 06139 6041

Zeugwart

Paul Isinger, Talstraße 37
55218 Ingelheim, 06131 84790

Webmaster/Homepage

NN

Öffentlichkeitsarbeit

NN

Pressearbeit / Redaktion

Claus Stauch, Augustusstraße 7,
55131 Mainz 06131 53520 + 0176 64396503

Ehrenmitglied und Ehrenvorsitzender

Günter Otto, Taunusstein-Hof



SCHWEIN WERFER
AKTUELLES

Wann wird es endlich wieder Sommer?

Rudi Carell stellte schon die Frage und
ich sage Euch: es wird!

Unsere Oldies fiebern schon dem Früh-
ling entgegen und die ersten wärmen-
den Sonnenstrahlen geben uns Hoffnung
auf eine aktive Saison 2009.

Es gibt einige Neuerungen im Vorstand
und wieder einmal zeigt uns unser Club-
geist, dass eine starke Gemeinschaft
Grundlage für einen intakten Club ist.

Man wächst an den Aufgaben, beson-
ders wenn diese eine Herausforderung
darstellen.

In diesem Sinne eine schöne, aktive und
vor allem pannenfreie Saison 2009!!



OCRM-Redaktion



Wir gratulieren zum Geburtstag

- 40. Wolfgang Buchholz
- 60. Monika Acker
Hella Spindler
- 65. Edeltrud Nespeca
Klaus Weiss
- 75. Mariano Salvi

NEUE MITGLIEDER

Bernd Silz

Mainz-Mombach

BMW M635, Bauj.1984
Renault Caravelle, Bauj.1963
Renault Caravelle, Bauj.1960

...herzlich willkommen im Club!

Termine 2009

Stammtisch Termine 2009

(jeden 1. Mittwoch im Monat).

AUSBLICK

04. März, 01. April, 06. Mai, 03. Juni, 01. Juli, 05. August, 02. September,
07. Oktober, 04. November, 02. Dezember.

Sonntag,	26.April 2009	1.Clubfahrt 2009. Start 13:00 Uhr, Schloss Waldthausen. Wolfgang Frey, Marlen u. Wolfgang Hannappel, Horst Lorey. Tel. 06139/5913
Donnerstag,	21.Mai 2009	Vatertagsfahrt. Start 11:00 Uhr, Schloss Waldthausen. Inge und Klaus Jürgen Emrich. 06139/961271
Sonntag,	07.Juni 2009	2.Clubfahrt 2009. Start 13:00 Uhr, Schloss Waldthausen. Christa und Manfred Talhorst. Tel.06727/8805
Sonntag,	19.Juli 2009	3.Clubfahrt 2009. Start 13:00 Uhr, Schloss Waldthausen. Fahrtil. Team Gisela und Walter Rösch. Tel.06139/436
Samstag,	08.Aug. 2009	17. Int. Rhein- Main Oldtimerfahrt 2009.
Sonntag,	06.Sept.2009	4.Clubfahrt 2009. Start 13:00 Uhr, Schloss Waldthausen. Ingrid und Wilfried Vögele. Tel. 06135/5634

...weitere Termine nächste Seite

Termine 2009

Mittw.-Sonnt.	14.Okt. 2009	Busfahrt. Gisela und Walter Rösch.
Freitag,	13.Nov. 2009	Helferessen 2009. Gisela und Walter Rösch
Sonntag,	29.Nov. 2009	Weihnachtsfeier 2009. Gisela und Walter Rösch.

Vereins- Armbanduhren mit Logo

Es werden noch 3 Stck. Armbanduhren zum Preis von 20,- €, limitierte Auflage 30 Stck. mit unserem Logo für Mitgliedern angeboten. Die Uhren können im Clubhaus an den bekannten Öffnungszeiten bzw. beim 1.Vorsitzenden bestellt werden.

Die Logouhren haben ein zeitloses Design sind unisex also für Damen und Herren und haben ein Seiko Quarzwerk sowie ein hochwertig genähtes Lederarmband.

Klaus Jürgen



Jubiläumsball 2008 der Tanzschule Willius Senzer in der Rhein- goldhalle !



Fotos: Neuhaus / Hannappel



Der Oldtimer Club Rhein- Main e.V. war dabei.

Man erlebte einen Abend getanzter Zeitgeschichte in Form einer Multimedia Show.

Viele Erinnerungen und Überraschungen und natürlich Zeit zum Tanzen mit der "Sandy Showband" im Großen Saal und der Coverband "From da Soul" im Foyer wurden geboten.

Im Foyer hatten wir einen tollen Infostand mit unseren neu gestalteten Stellwänden aufgebaut.

(Übrigens wurden die Stellwände mit Folie von unseren Mitgliedern Hilde und Günter Meise kostenfrei bedruckt und aufgezogen).

Anlässlich der 85 Jahr Feier wurde vom OCRM der Opel- Sport Prototyp 4/16, Bauj.1923 von Roswitha und Wilfried Senger, Ford A Roadster Bauj.1929 von Brigitte und Paul Isinger sowie meinen



Oberbürgermeister Jens Beutel beim Gewinnspiel

Ford A Pheaton Bauj.1930 ausgestellt. Als um 19.30 Uhr die Halle eröffnet wurde strömten 2500 Gäste und geschätzte 1000 Mitwirkende ins Foyer. Um unseren Verein zu präsentieren war diese Veranstaltung eine tolle Sache. Einige Besucher kannten uns bereits, jedoch der größte Teil der Besucher lernte uns kennen und waren angenehm überrascht. Selbstverständlich gab es an unserem Stand etwas zu gewinnen. Un-



ser Gewinnspiel, welches zu Gunsten der Aktion Mensch ging, wurde leider nur mäßig angenommen. Gegen Mitternacht wurden

die Gewinner ermittelt. Im Beisein vom 1. und 2. Vorsitzenden wurden, durch eine Glücksfee, die drei Gewinner ermittelt. Der 3. und 2. Preis war eine limitierte Club Armbanduhr, der 1. Preis eine Teilnahme an der 17. Int. Rhein- Main Oldtimerfahrt 2009 für 2 Personen als Mitfahrer.

Mit großer Freude wurden die Gewinne entgegen genommen.

Klaus Jürgen

Jugendliche Mitglieder im OCRM !

Eine Anfrage bzw. der Vorschlag eines unserer Mitglieder war, auch Jugendliche im Club aufzunehmen. Dieses Thema wurde vom Vorstand besprochen und befürwortet.

Da eine Mitgliedschaft von Jugendlichen in unserer Satzung im §6 Abs.2 möglich ist wurden lediglich die Modalitäten festgelegt. Dem Aufnahmeantrag von Minderjährigen ist eine Zustimmung des gesetzlichen Vertreters beizufügen. Der Mitgliedsbeitrag ist bis zum 18. Lebensjahr frei. Minderjährige haben kein Stimmrecht. Somit können ab sofort Jugendliche Mitglied im OCRM werden. Bestimmte Aktivitäten stehen bereits als Vorschlag an, sie werden jedoch je nach Altersgruppen und Interessen kurzfristig beschlossen. Für Anregungen bzw. Fragen steht der Vorstand gerne zur Verfügung.

Der Vorstand

Schon älter aber noch sehr dynamisch !!



Im Nächsten Jahr feiert der OCRM 40 jähriges.

Für die Planung, unter der Leitung unseres 1. Vorsitzenden wird zur Zeit ein Organisationsteam zusammengestellt. Zum 40 jährigen 2010 ist vorgesehen.

Eine akademische Feier am 1. März Wochenende sowie eine zwei Tage Oldtimerveranstaltung am 2. August Wochenende. Außerdem wird eine Broschüre über das Vereinsgeschehen der vergangenen 40 Jahre zusammengestellt.

Wer also im Besitz von Bilder, Pokalen, Texte, Zeitungsartikel u.v.m. vor 1989 ist, sollte diese bitte zur Verfügung stellen, die wieder zurückgegeben werden.

Vatertagsfahrt am 21. Mai 2009



Am Donnerstag, dem 21. Mai "Christi Himmelfahrt" starten wir wieder mit unseren Oldtimern (älter 30 Jahre) zu einer Fahrt ins Blaue. Für meine Frau und mich, ist diese Fahrt immer ein Höhepunkt, denn es gibt nichts schöneres, wenn so viele Oldtimer im Konvoi fahren. Auf halber Strecke werden wir eine Kaffeepause einlegen. Unser Club Oldtimer "Walter" wird alles erforderliche mitnehmen. Der Abschluss findet, je nach Wetter, gegen 17:30 Uhr in einer Gutsschänke statt.

Um besser planen zu können, bitten wir um Anmeldung bis zum 15. Mai bei Klaus Jürgen und Inge Emrich. Telef. 06139 / 961271.

Die Abfahrt zur Vatertagsfahrt ist, entgegen der Clubabfahrzeiten, um

11:00 Uhr, auf dem Parkplatz Schloss Waldthausen.
Wir freuen uns auf eine große Beteiligung.

Inge und Klaus Jürgen

AUSBLICK

Am 28. Juni 2008 fahren wir zum 6. Mal gemeinsam zum Pick Nick in den Park der Opel Villen in Rüsselsheim. Opel und die Stadt als Organisator erwarten, zwischen **10:00 und 16:00 Uhr**, mehr als 1.300 historische Autos, Motorräder und Traktoren sowie mehr als 15.000 Besucher. Selbstverständlich werden auch aus dem Opel Classic Fundus Oldtimer ausgestellt. Ein Highlight, welches auch unsere Clubmitglieder die keinen eigenen Oldtimer besitzen besuchen sollten. Aus gastronomischer Sicht bleiben ebenfalls keine Wünsche offen. Damit wir wieder einen schönen gemütlichen Platz haben, **starten die Oldtimer um 8:30 Uhr am Schloss Waldthausen in Budenheim.**



1. Clubfahrt 2009



Endlich ist es wieder soweit. Die Oldis sind aus dem Winterschlaf erwacht und freuen sich am 26. April (ohne Motorräder) auf die 1. Clubfahrt 2009.

Start 13:00 Uhr am Schloss Waldthausen in Budenheim. Die Fahrstrecke ist ca. 100 bis 120 km. Es sind div. Aufgaben zu bewältigen. Zur Stärkung ist eine kleine Kaffeepause eingeplant.

Über eine rege Teilnahme und vorherige Anmeldung freut sich das Team.

Wolfgang Frey Tel. 06139/6041, Marlen und Wolfgang Hannappel Tel. 06139/5913 und Horst Lorey.

AUSBLICK

Liebe Oldtimerfreunde, wir laden Euch sehr herzlich zur 2. Clubfahrt 2009 am 07. Juni ein. Teilnehmen können Clubmitglieder und Oldtimerfreunde. Traditionell starten wir um 13:00 Uhr vom Parkplatz Schloß Waldthausen. Da die Aushängung der Fahrunterlagen, Fahrerbesprechung etc. immer einen gewissen Vorlauf benötigt, stehen wir, Christa und Manfred Talhorst bereits ab 12:00 Uhr vor Ort zur Verfügung. Als Ziel der 1. Etappe haben wir einen landschaftlich besonderen Ort vorgesehen, den vielleicht noch nicht jeder kennt. Auf der Fahrt dahin werden wir Euch mit evtl. neuen oder bewährten Aufgaben beschäftigen. Nach der Pause (selbstverständlich mit Kaffee und Kuchen) geht es in die 2. Etappe mit dem Ziel, in einer schönen Lokalität die Siegerehrung vorzunehmen. Die Wertung zählt für die Clubmeisterschaft 2009.

Bitte meldet Euch frühzeitig an. Ihr könnt uns telefonisch, per Fax oder Email erreichen. Auch noch auf dem "Stammtisch" am 03. Juni können wir die letzten Teilnehmer erfassen.

Wir würden uns sehr darüber freuen, wenn die "aufwendige" Vorbereitung durch eine große Teilnehmerzahl belohnt wird.

Mit herzlichen Grüßen



Christa und Manfred Talhorst
Buchenweg 7
55457 Gensingen

Telefon: 06727-8805, Fax +49 6241 20 72 73
Mobil: + 49 151 19 50 46 12
Email: m.talhorst@autolack-burmeister.de

AUSBLICK

ADAC



ADAC Opel Classic Hessen Thüringen !

Am 22. und 23. Mai führt erstmalig, in ihrer 15 jährigen Geschichte, die beliebte ADAC Oldtimerfahrt Hessen Thüringen als "ADAC Opel Classic" durch den Odenwald und den Rheingau. Anlässlich des 110 jährigen Bestehens von Opel ist Start und Ziel jeweils im Werk Rüsselsheim. Die 1.

Etappe am Freitag führt durch den Odenwald, die 2. Etappe am Samstag durch den Rheingau.

Wir, der Vorstand vom OCRM, hat sich in einer konstruktiven Projektarbeit mit der ADAC Sportabteilung bereiterklärt am Schloss in Wsb. Biebrich eine Durchgangskontrolle (DK) durchzuführen. Die Zusage seitens des ADAC steht noch aus.

Sollten wir eine Absage erhalten werden wir am Samstag, dem 23. Mai an einem bestimmten Streckenabschnitt, welcher noch bekannt gegeben wird, unseren Club und unsere Oldtimer präsentieren.
Klaus Jürgen



Unsere Oma Marschall hat uns geschrieben !

Sehr geehrte Damen und Herren des Oldtimer Club, hiermit möchte ich mich herzlich für die Urkunde bedanken.

Leider konnte ich an der Weihnachtsfeier nicht teilnehmen.

Ich denke noch oft an die Geselligkeit und an die schönen Ausfahrten.

Die Pokale aus diesen Jahren haben immer noch ihren Ehrenplatz im Wohnzimmer.

Mit freundlichen Grüßen
Irma Marschall

Neu in den Vorstand gewählt wurden:



1. Beisitzer
Walter Rösch



1. Kassenprüfer
Prof. Dr. Hans-Christoph Reiss

Herzlichen Glückwunsch!

OLAM-STORY



Stéphane Hollman

Kindheits- und Jugend-erinnerungen

Bei einem der letzten Stammtische wurden persönliche Citroën-Erinnerungen „aus alten Zeiten“ ausgetauscht (wir werden langsam alte Herren), ich erzählte einige Souvenirs aus meiner Kindheit in Frankreich. Auf Anregung eines anderen Mitglieds habe ich diese auf Papier gebracht.

Als Kind und Jugendliche wohnte ich in einem ca. 25 km nördlich von Paris gelegenen Dorf, im Departement Val d'Oise (95). In meinem Geburtsjahr 1969 zählte das Dorf keine 2.000 Einwohner. Auch als meine Eltern 1998 in die Heimatregion meiner Mutter, die Auvergne, gezogen, war das Dorf zum Glück moderat gewachsen und zählte auch nur ca. 3.500 Einwohner. Die Umgebung war ländlich, anfangs war unsere Straße, die rue Parmentier (vom Namen des Französischen Wissenschaftlers, der im 18. Jahrhundert die Kartoffel während seiner Gefangenschaft in Deutschland kennenlernte und sie anschließend in Frankreich einfuhr) nicht mal geteert. Für mich als kleinen Autofreund stand unser Haus in strategischer Lage, denn er stand auf einem trapezförmigen Grundstück an einer kleinen Kreuzung. Aus dem Fenster meines Schlafzimmers konnte ich die Autos von der Straße hinter dem Haus kommen sehen und nach ihrem Abbiegen auf der anderen Seite des Hauses bis ans Ende der rue Parmentier verfolgen. Vize-Verse ging ebenso. Denke ich an diese Zeit zurück, kommen mir einige Citroëns ins Gedächtnis, mit denen ich heute noch Bilder, Geräusche, Gerüche oder Namen assoziieren kann.

Als weiteste Erinnerung steht eine dunkel-silberne DS oder ID mit alter Front (63-67), die ich auf der weiterführenden Straße zur Grundschule oft sah. Beeindruckend fand ich sie aufgrund seiner langen Motorhaube und seiner 4 großen, stehenden Scheinwerfer, die mich selbstbewußt anstarrten. Ich kann nicht sagen, ob es tatsächlich ein DS21 Pallas in gris Palladium war, aber mächtig sah er mit seinen Zusatzscheinwerfern aus. Da der Besitzer Monsieur Mesaglio hieß, hieß der Wagen für mich „La Mesaglio“.

In der Mitte von unserer Straße wohnte bei der Familie Delachat eine andere DS, ein beige Break mit verglasten Scheinwerfern (beige Vanneau müßte es gewesen sein).

An dem fand ich das Motorgeräusch etwas Besonderes. Anders als die rasselnden Motoren sonstiger Autos aus der Zeit ertönte aus dem DS Break ein tiefer Klang, der mir wie crescendo aus einer Höhle zu kommen erschien. Aufgrund der glatten Form des Vorderwagens - als Kind kannte ich das Wort aerodynamisch noch nicht - hatte ich dieses Auto „la Fend-le-Vent“ (frz. für „den Windbrecher“) genannt. Kam der DS Break aus hinter meinem Rücken angefahren, wußte ich ihn sofort zu erkennen.

Dann kam die Zeit des CX. Kurz nach der Markteinführung kaufte die andere Familie Delachat (mit der ersten verwandt und in der Straße hinter unserem Haus ansässig) einen beige CX 2000. Ich kann mich noch gut an dem langen Aufkleber erinnern, der auf dem unteren Teil der Heckscheibe prangte „Elue Voiture de l'Année 1974“ (frz. für „ausgewähltes Auto des Jahres 1974“). Nur fragte ich mich, was bloß eine „Elue“ sein könnte. Darum hieß dieser Wagen für mich einfach „die Elue“.

Dann tauchte ein anderer CX auf, diesmal am Ende unserer Straße bei Monsieur Goubet, eine gut situierte Familie mit großem Haus auf großem Grundstück. Ein glänzender schwarzer Prestige mit schwarzem Leder, wie auf dem Katalog, was mein Vater mir eines Tages zurückgebracht hatte. Als Kind bekam ich für gute Schulnoten einen Autoprospekt, dessen Dicke sich an der Notenqualität orientierte. Sie stapelten sich auf der Wohnzimmerbibliothek. Meine Mutter holte den Stapel runter und ich durfte mir eins aussuchen, dabei natürlich Ausschau nach den anderen halten und mich nach dem nächsten sehnen. Diese Kataloge habe ich über die Jahre gelesen und gelesen, bis ich bei einigen irgendwann ein paar Sätze und Ausstattungen auswendig kannte. Ich habe sie zum Glück gut behandelt und besitze sie heute noch fast alle. Monsieur Goubet blieb jahrelang dem CX treu. Auch Ende der 80er Jahren fuhr er weiter Prestige, natürlich dann eine Serie II. Dieser gefiel mir weniger. Für meinen Geschmack trug er „zuviel Plastik“: mindestens 3 Schriftzüge, davon eins „ABS“, und dazu noch die breiten Seitenschutzleisten.

Gegenüber dem Haus mit dem CX Prestige wohnte Madame Comeau, die einen

grünen Ami Super (vert argenté) besaß. Was mich als Kind bei diesem Auto in Erstaunen versetzte war, wieviel Lautstärke aus so einem kleinen Fahrzeug ertönen konnte. War der 1015er GS-Motor wirklich so laut? Oder war es, weil die Dame das Gaspedal nicht sehr gut dosieren konnte? Diesen Ami Super fuhr Madame Comeau bis zum fortgeschrittenen Alter (ich habe ihr kein anderes Auto gekannt). Als ich in den 90er Jahren anfang, die Anschaffung eines Oldtimers in Erwägung zu ziehen, hatte ich sie dann gefragt, ob sie den Ami noch hätte, denn er stand auch ziemlich lange unbewegt drin. Das Auto hatte sie leider nicht mehr.

Der Nachbar der Dame mit dem Ami Super war der Dorfsklempner. Lustigerweise hieß er Parmentier, wie die Straße selber. Das war ein Französischer Handwerker, wie man ihn aus den Filmen kennt. Klein, immer im Blaumann und immer in Eile von einem Kunden zum anderen, fuhr er jeden Tag in seinem beige Méhari durch das ganze Dorf auf und ab. Der Méhari war fast immer voll beladen und die heruntergedrückte hintere Federung ist mir in Erinnerung geblieben. Trotz stetiger, pressanter Beschäftigung grüßte immer der Herr Parmentier aus hinter den Seitenverkleidungen, als ich ihn auf dem Weg zur Schule oder sonst wo traf. Jahrelang dachte ich, er besäße nur diesen Wagen und hätte keine andere Kleidung als seinen blauen Overall. Bis zum jenem Sonntag, an dem ich ihn zufällig im Anzug beim Herausfahren seines silbernen CX Prestige traf. An diesem Straßende hatte der Spitzen-Citroën wohl Schule gemacht. Und gutes Handwerk ist auch in Frankreich Gold wert, wie daraus entnehmen kann. Auch einen komischen, etwas antiquiert aussehenden und klingenden grauen Pritschen-LKW konnte ich ab und zu vor dem Klempnerhaus stehen. Nur dessen Marke konnte ich identifizieren, dabei fiel mir nur auf, daß das Markenemblem auch anders aussah als auf dem Auto meines Vaters. Erst später, in den 90er Jahren, konnte ich den besagten LKW als einen Renault Galion einordnen, nachdem der Klempner sich zur Ruhe gesetzt hatte und den Galion sogar restauriert hatte.

Damit wäre man schon bei den anderen Marken auf der Straße angelangt. Uns gegenüber wohnte das Ehepaar Lacombe (auch aus der Auvergne), mit dem meine Eltern heute noch befreundet sind. Monsieur Lacombe fuhr einen Peugeot 604, seine Frau hatte einen grünen R16 TL. Viel mehr Autos gab es auf unserer Straße nicht. Unser direkter Nachbar, der Junggeselle Monsieur Vaude hatte in seinen jungen Jahren einer Polio-Attacke erlitten und fuhr nur Velosolex. Die nächsten und älteren Nachbarn Vanderaghe und Grevet hatten keins. Was die Familie Pourteaux fuhr weiß ich nicht mehr, muß wohl für mich als Kind unspektakulär gewesen sein. Und dann kam schon der CX von Goubets. Erwähnenswert wären noch das tägliche,

morgige Kommen und Gehen zweier Autos während meinen ganz jungen Jahren: Zum einen der ältere Herr, der in seinem Acoma „Mini Comtesse“ (ein französisches Microcar ohne Führerschein) vorbeifuhr, sowie die alte Dame, die in ihrem großen grauen Opel Kapitän aus den Jahren 59-63 das alte Ehepaar Grevet besuchte. Verglichen zu dem gegenüber parkenden DS Break wirkte auf mich der „Kapitän“, so ich ihn nannte (Umlaute kannte ich damals nicht) wie aus einem anderen Alter, wie seine Besitzerin eben. An dem Auto beeindruckten mich die Panoramascheibe, in der die Sonne sich reflektierte, sowie der riesige Kühlergrill, als ob das Auto den Mund breit aufmachen würde, wie ich sagte. Von dem Motor meinte ich, er wäre so leise für so einen alten Wagen und würde wie eine große Uhr ticken. Ja, so kann man als 4-jähriger einen 6-Zylinder beschreiben.

Weitere Citroëns aus meinem Leben als kleinen Jungen sind mir in Erinnerung geblieben. Ab dem Alter von 7-8 Jahren ging ich mittwochs zum späten Nachmittag in die Musikschule. Die Mütter, die fahren konnten wechselten sich ab, um die Kinder dahin zu fahren. Eine von denen hatte einen grünen 2CV (vert embrun oder agave wahrscheinlich). Es muß ein Modell aus den 60er Jahren gewesen sein, denn das Auto hatte schon einen kleinen Kühlergrill aber noch keine Blinker. Dadurch blickte meiner Meinung nach dieser Deux-Chevaux ernster als die damals aktuellen Modelle, die mit ihren orangefarbenen Blinkern auf den Kotflügeln zu lächeln schienen. Da ich üblicherweise auf der Mitte der Rücksitzbank saß, konnte ich das Sitzgestell unterm Popo sehr gut fühlen und hatte den Eindruck, sehr hoch zu hocken. Von da aus blickte ich auf den Tacho, der in seiner tiefen Position hinter dem Lenkrad ganz klein erschien. Auch den typischen Geruch des innen dunklen Wagens (er hatte keine dritte Seitenscheibe) habe ich heute noch in der Nase.

Eine andere Dame hatte ein Auto, das mir ganz außergewöhnlich vorkam, zunächst aufgrund seiner orangen Außenfarbe, dann aufgrund seines fast ganz schwarzen Interieurs und seines eigenartigen Geruchs. Es war ein GS X2. Schließlich fand ich auch den Klang des Boxermotors bemerkenswert. Mit meinem jungen Alter meinte ich, er würde die Luft laut rauspusten. Ja, so klang ein luftgekühlter Boxermotor für meine Ohren als 8-jähriger.

Und was hatten wir für Citroëns in meiner Familie? Meine Eltern hatten keins, denn mein Vater war von der Hydraulik nicht zu überzeugen, die er für unzuverlässig hielt. Als ersten Wagen hatte er einen grauen Panhard PL17 Tigre mit rotem Stoffinterieur, den er in der Garage vor meiner Geburt sogar auseinander genommen und neu lackiert hatte. In diesem Auto fuhr ich ca. 2 Jahre mit, bis er einem hellblauen Renault 16TL auswich. Der Panhard machte mir aufgrund seiner großen run-

den Augen als Kleinkind etwas Angst, dennoch hatte ich dieses Auto sehr lieb (ich soll sogar geweint haben, als mein Vater ihn verkaufte). Vielleicht ist es im Unterbewußtsein ein Grund, warum ich mich vor 10 Jahren bei der Suche nach einer DS für eine graue ID mit rotem Interieur entschied. Der Citroënist in der Familie war mein Großvater. Jahrelang hatte er gar kein Auto. In den späten 60er Jahren entschied er sich, doch wieder zu fahren. Aus dem Grund sollte es ein kleiner Wagen sein. Seine Wahl fiel auf einem blauen Ami 6, schon mit den Rückleuchten des MJ68. Bleu brouillard muß er wohl gewesen sein. Ob ich als Kind den Ami 6 gemocht habe, kann ich nicht sagen. Mit diesem Auto fuhren wir einmal mit meinen Eltern von Paris in die Auvergne und zurück, da der Panhard gestreikt hatte. Ich erinnere mich noch an der Rückreise. Es muß im Winter gewesen sein. Richtig warm wurde es im Auto nicht. Langsam schien mir der Ami 6 verglichen zum väterlichen Wagen. Ich schaute immer nach hinten auf die Heckscheibe, die trotz anhaltendem Regen nicht naß werden wollte. Das kleine Vordach hinten fand ich das Unterhaltsamste an dem Auto. Dem Ami 6 folgte ein Ami 8 inIvoire Borély mit hellbraunen Stoffinterieur, ohne Doppelwinkel im Kühlergrill erinnere ich mich. Auch in diesem Wagen wurde ich ab und zu von meinen Großeltern in die Musikschule gefahren. Die Rücksitzbank fand ich kuschelig (Kindersitze gab es damals nicht) und das ganze Auto wirkte auf mich aufgrund der Farbkombination elfenbein / hellbraun richtig gemütlich. Das Unterhaltsamste an diesem Wagen waren für mich die Scheckentürgriffe. Man konnte den kleinen Hebel bewegen und anschließend auf der schwarzen Fläche drücken, dann sprang der Hebel wieder zurück. Aus dem vorderen Sitz ertönte aber prompt die erste Stimme meines Großvaters: „Willst Du bitte aufhören, kleiner“. Das reichte. Noch ein Merkmal an diesem Wagen: Über dem Typschild „Ami 8“ gab es ein Aufkleber „SADAC“. Darunter konnte ich mir nichts vorstellen, vor allem nicht, daß es der Name des Händlers war. Wenn schon bei dem väterlichen Wagen „Renault 16 TX“ am Heck stand, schloß ich daraus, daß mein Großvater eben „une Ami 8 Sadac“ haben sollte. Ein sehr guter Fahrer wurde mein Großvater nie. Über seine das ganze Leben lang andauernde Unfallfreiheit schmunzelte mein Vater ihm gegenüber mit den Worten: „Die anderen passen auf Sie wohl gut auf“. Ziemlich lädiert endeten seine Autos ihre respektiven Karrieren, weil das Rangieren klar nicht seine Stärke war. Wie er selber sagte „In 10 Jahren begeht man zwangsläufig den einen oder anderen Fahrfehler“.

Der nächste Citroënist wurde mein Onkel. 1982 kaufte er einen weißen CX Reflex mit blauem Innenraum. Dieses Auto avancierte für mich gleich zum coolsten Auto in der Familie. Damit verbinde ich noch schöne Fahrten in die Normandie und in die Auver-

gne während den Sommer- und Osterferien, auf der breiten Rücksitzbank mit meiner Schwester und meinen 2 Cousinen aus Kalifornien bequem zusammen sitzend, oder vorne rechts stolz thronend (mit 13 durfte man es schon). Der Platz, der Komfort und die tiefe Sitzposition strahlten eine Souveränität des Fahrens, die dem Renault 16TX meines Vaters meilenweit überlegen war. Die Bordunterhaltung war der sog. „Economètre“. Wir lebten zu jener Zeit in Frankreich völlig unter dem Motto der Sparsamkeit. Bei gelb ging mein ebenso sparsamer Onkel schon vom Gas runter, bei rot wurde gleich hochgeschaltet. Zum Tanken hielten wir Ausschau nach den Tankstellen mit dem „minus 17“-Schild, das waren die Tankstellen, die in den Jahren 1982-84 einen Rabatt von 17 centimes pro Liter anboten (ca. 2,5 heutigen Eurocents). Dieser CX bedeutet für mich aber auch das erste Auto, was ich anlassen und sogar 200 Metern lang auf einem einsamen Feldweg in der Auvergne fahren durfte. Die Lenkung fiel mir dabei auf: „Als ob sie in der Mittelstellung einrasten würde“ meinte ich. Da solche Experimente auf offener Straße selbstverständlich zu riskant waren, hatte sich mein Onkel für die Rückreise nach Paris eine unterhaltsame Rollenverteilung ausgedacht: Ich durfte aus der Rücksitzbank heraus den Schalthebel bedienen. Als ich zielsicher schalten konnte, durfte ich sogar lauschen, ob er die Kupplung durchgetreten hatte und errahnen, welchen Gang ich dann einlegen durfte. Wehe, ich erzählte solche Abenteuer zu Hause. Dann mahnten meine sicherheitsbewußten Eltern, „welchen sinnlosen Risiken wir mit Onkel Guy ausgesetzt waren“.

Lange ist es jetzt alles her und ich habe keine Ahnung, was mein Onkel heutzutage für einen Wagen fährt. Mein Großvater ist leider nicht mehr unter uns und aus meinem Vater ist immer noch kein Citroënist geworden. Aber gerne erinnere ich mich an diesen einfachen, dennoch prägnanten Autoerlebnissen, wenn ich heutzutage von Mainz nach Frankreich oder woanders fahre. Und ich habe mich gefreut, diese persönlichen Erinnerungen auf das Papier zu legen, um sie mit Euch zu teilen.

Allzeit schöne Reisen und erlebnisreiche Stunden unterwegs wünscht

Stéphane Hollman

HINWEIS:
Besucht
unsere Homepage!

[www.Oldtimer-Club-Rhein-](http://www.Oldtimer-Club-Rhein-Main.de)
[Main.de](http://www.Oldtimer-Club-Rhein-Main.de)
[oder kurz: OCRM.de](http://www.Oldtimer-Club-Rhein-Main.de)

Oldtimer Club Rhein- Main e.V. im ADAC Protokoll der Mitgliederversammlung 2009

06. Februar 2008, um 19.30 Uhr, IBM Klubhaus Kiefernweg 1, 55262 Heidesheim.

Top 1: Eröffnung und Begrüßung

Der 1. Vorsitzende Klaus Jürgen Emrich eröffnete die Jahreshauptversammlung und begrüßte die anwesenden Mitglieder und Gäste.

Vorab sprach sich der Vorsitzende sehr lobenswert über das zurück liegende Jahr 2008 mit seinen vielen Terminen und Veranstaltungen aus.

Er betonte, dass es wiederum für den Verein, ein erfolgreiches und gelungenes Oldtimerjahr war.

Vor Eröffnung der Versammlung führte zur Einstimmung Dr. Matthias Schreiner eine kleine Auswahl von Bildern, der Veranstaltungen 2008, vor.

Leider zeigt das Leben auch seinen unangenehmen Seiten.

Der Vorsitzende bittet die Anwesenden sich von Ihren Plätzen zu erheben um unserem verstorbenen Mitglied Heinz Distelhut zu gedenken.

Wie bereits alle festgestellt hatten fehlte an der Sitzung unsere Schriftführerin Marlen.

Sie befindet sich wegen einer Augenoperation im Krankenhaus.

Wir wünschen Ihr auf diesem Wege alles Gute und eine gute Genesung.

Das Protokoll zur MV wurde in Vertretung von Frau Gisela Rösch übernommen.

Top 2. Bericht des Vorsitzenden, der Fahrtleitung und Schatzmeister über das vergangene Vereinsjahr.

Bericht des 1. Vorsitzenden.

7 neue Mitglieder wurden im vergangenen Jahr aufgenommen:

Brigitte Dores, Wolfgang Buchholz, Monika Eppard, Helena Blankenspoor, Norbert Wahl, Hans- Jürgen Halbritter und Bernd Burkard.

5 Mitglieder sind ausgeschieden:

Rico Bidlo, Peter und Susanne Prusensky, Dirk Thiele und durch Tod Heinz Distelhut.

Zum 01.01.2009 hat der Verein 135 aktiver Mitglieder.

Zum 01.01.2009 wurde Bernd Silz, Mombach, als neues Mitglied aufgenommen.

Über folgende Veranstaltungen und Aktivitäten aus dem vergangenen Jahr wurde ausführlich berichtet.

12 Stammtischabende. 10 Vorstandssitzungen. 08. Februar 2008 Mitgliederversammlung. 4 Clubzeitungen „Oldtimer Aktuell“. 1. Mai 2008 „ 8. Vaternachtsfahrt“.

03. und 04. Mai 2008. Oldtimerausstellung in Ingelheim. Leider ist zu bemängeln, dass das Interesse unserer Mitglieder an dieser Veranstaltung sehr zu wünschen übrig lässt.

Aus diesem Grund wird die Veranstaltung in 2009 nicht stattfinden.

04. Mai 2008 Kindermalwettbewerb, unter dem Motto „Autos und die Umwelt in Europa „.

29. Mai 2008 Siegerehrung Kindermalwettbewerb. Allen Siegern winkten tolle Preise und eine anerkennende Urkunde die in einer kleinen Feier im Weiterbildungszentrum Ingelheim stattfand.

29. Juni 2008 „Opelvillen Rüsselsheim“. 18. bis 20. Juli 2008 „ 4. Oldtimer Gourmet Tour und Mehr. 21. September 2008 „ Schraubertag „ 05. September 2008 „ Erntedankfestzug“ Heidesheim. 15.-19. Oktober 2008 Busreise nach Dresden. 09. Oktober 2008 Helferessen.

30. November 2008 Nikolausfeier, Siegerehrung und Ehrung langjähriger Club und ADAC Mitglieder.

Erstmals wurde unseren OCRM Mitgliedern eine Urkunde für 10 Jahre Mitgliedschaft an Paula Krumbein, Irma Marschall, Freddy Christmann und Thomas Weis überreicht.

Für 25 Jahre Mitglied im ADAC wurde eine Urkunde mit Ehrennadel an Günter Peschl und Monika Schnell überreicht. Unter dem Motto: Der Oldtimer Club Rhein- Main e.V. war dabei.

Jubiläumsball 2008 der Tanzschule Willius Senzer in der Rheingoldhalle

Man erlebt einen Abend getanzter Zeitgeschichte in Form einer Multimedia Show.

Im Foyer hatten wir einen tollen Infostand aufgebaut. Die Stellwände mit Folie wurden von unseren Mitgliedern Hilde und Günter Meise kostenfrei bedruckt und aufgezo-gen. Anlässlich der 85 Jahr Feier der Tanzschule hatte man den Opel- Sport Prototyp 4/16, Bauj. 1923 von Roswitha und Wilfried Senger, den Ford A Roadster Bauj. 1929 von Brigitte und Paul Isinger sowie den Ford A Pheaton Bauj. 1930 von Klaus und Inge Emrich ausgestellt. Als um 19.30 Uhr die Halle eröffnet wurde strömten 2500 Gäste und geschätzte 1000 Mitwirkende ins Foyer. Um unseren Verein zu präsentieren war diese Veranstaltung eine tolle Sache.

Einige Besucher kannten uns bereits jedoch der größte Teil der Besucher lernte uns kennen und war angenehm überrascht. Selbstverständlich war an unserem Stand etwas zu gewinnen.

Eine Gewinnfrage welche zu Gunsten der „Aktion Mensch“ ging wurde leider nur mäßig angenommen. Man übte Zurückhaltung. Gegen Mitternacht wurden auf der Bühne die Gewinner ermittelt. Im Beisein vom 1. und 2. Vorsitzenden wurden, durch eine Glücksfee, drei Gewinner ermittelt. Der 3. und 2. Preis war eine limitierte Club Armbanduhr und der 1. Preis

eine Teilnahme für 2 Personen als Beifahrer an der 17. Int. Rhein- Main Oldtimerfahrt 2009.

Bericht der Fahrleiterin.

13.04.2008, 1.Clubfahrt, Wolfgang Frey und Team. 15.06.2008, 2. Clubfahrt, Christa u. Manfred Talhorst. 22.06.2008, Motorradausfahrt, Andreas Lorey. 13.07.2008, 3. Clubfahrt, Gisela und Walter Rösch. 02.08.2008, 16. Int. Oldtimerfahrt alle. 07.09.2008, 4. Clubfahrt, Ingrid und Wilfried Vögele, 02.05.2008, DK HMSC Wiesbaden Golfclub Budenheim

Bericht des Schatzmeisters.

Im Kassenbericht wurde ausführlich über die Ein.- und Ausgaben berichtet.

Top 3. Bericht der Finanzrevisoren.

Die Kassenprüfung wurde durch den 1. Kassenprüfer Dr. Holger Michels und die 2. Kassenprüferin Christine Hilbig am 03. Februar durchgeführt.

Bedingt durch die Grippewelle kam am Vormittag der Mitgliederversammlung von der 2. Kassenprüferin Christine Hilbig und am Nachmittag vom 1. Kassenprüfer Dr. Holger Michels eine Absage, aus gesundheitlichen Gründen, an der Sitzung teil zu nehmen und eine Entlastung des Schatzmeisters auszusprechen.

Als Grundlage zur Entlastung des Kassenwartes wurde das Kassenprüfung Protokoll vom 03.02.2009 vorgelesen und angenommen.

Folgender Text:

Am 03.02.2009 ist die Kasse des vorgenannten Vereins von Frau Hilbig und Herrn Dr. Michels geprüft worden. Die in dem Kassenbericht angegebenen Endbestände der Finanzkosten stimmen mit den Unterlagen (z.B. Bankauszügen) überein. Die Unterlagen sind ordnungsgemäß geführt worden.

Unstimmigkeiten sind nicht festgestellt worden.

Unterzeichnet: Hilbig, Dr. Michels

E Mail vom 6.02.2009, 16:23 Uhr von Herrn Dr. Michels an den Vorsitzenden.

Leider kann ich aus gesundheitlichen Gründen dieses Jahr nicht an der Mitgliederversammlung teilnehmen. Ich möchte sozusagen aus der Ferne von der vergangenen Kassenprüfung 2009 bericht erstatten.

Mit Frau Hilbig habe ich die Vereinskasse im Beisein von Herrn Gräf geprüft.

Dabei konnten wir feststellen dass die Kasse und die Konten mit sämtlichen Aus- und Einnahmen vorbildlich geführt wurden. Herrn Gräf kann mit Fug und Recht eine erstklassige Arbeit bescheinigt werden.

Aus diesem Grund bitten wir, die Kassenprüfer, die Vereinsmitgliederrinnen und -mitglieder um Entlastung des Vorstandes.

Unterzeichnet: Dr. Holger Michels, (Vorgetragen 1.Vorsitzender)

Top 4. Festlegung der Anwesenheit und Stimmrechte sowie Wahl.

Erklärung des 1.Vorsitzende hierzu.

Es wurde festgehalten, dass die Einladungen zur Mitgliederversammlung allen fristgerecht zugestellt wurde.

54 Mitglieder sind anwesend. Stimmberechtigt sind nur anwesende Mitglieder.

Gäste und Freunde unseres Vereins haben kein Stimmrecht.

Außerdem wurde vorgeschlagen, dass alle Abstimmungen per Akklamation d.h. per Handzeichen stattfinden. Hierzu gab es kein Widerspruch.

Top 5. Entlastung des Vorstandes und Schatzmeister.

Entlastung des Schatzmeisters: Einstimmig, Enthaltung des Betroffenen.

Entlastung des Vorstandes: Einstimmig, Enthaltung der Betroffenen.

6. Wahlen (ungerade Ziffern).

Da es um die Wahl des 1.Vorsitzenden und Sitzungsführers ging wurde dieser Punkt vom 2. Vorsitzenden Wilfried Vögele übernommen.

Wahl zum 1. Vorsitzender, Klaus Jürgen Emrich.

Weitere Vorschläge lagen nicht vor. Einstimmig, Enthaltung des Betroffenen.

Wahl zum 1. Beisitzer, seit 01.Sept.2008 kommissarisch Walter Rösch. (nicht anwesend)

Weitere Vorschläge lagen nicht vor. Einstimmig.

Wahl zur Jugendwartin, Gisela Rösch.

Weitere Vorschläge lagen nicht vor. Einstimmig, Enthaltung des Betroffenen.

Wahl zur Schriftführerin, Marlen Hannappel. (nicht anwesend)

Weitere Vorschläge lagen nicht vor. Einstimmig.

Wahl zum 1.Kassenprüfer, Dr. Holger Michels. (nicht anwesend)

Weitere Vorschlag, Prof. Dr. Hans-Christoph Reiss. 49. ja Stimmen. Enthaltung des Vorstandes.

Wahl zum Referent 2 Räder, Horst Lorey. Er stand nicht mehr der Wahl zu Verfügung.

Weitere Vorschläge lagen nicht vor. Da mit dieser Aufgabe keine Vorstandsarbeit betroffen ist wird diese Aufgabe in der nächsten Zeit kommissarisch besetzt.

Wahl zum Referent 4 Räder, Wolfgang Höptner.

Weitere Vorschläge lagen nicht vor. Einstimmig, Enthaltung des Betroffenen.

Der 1. Vorsitzende bedanke sich für die Abstimmungsergebnisse und geht davon aus, dass die gemeinsame Vorstandsarbeit auch weiterhin Erfolg haben wird.

Top 7. Satzungsänderung.

Nachdem das Finanzamt Mainz, im vergangenen Jahr, dem OCRM die Gemeinnützigkeit erteilt hat, schlägt der Vorstand einstimmig vor, eine Mitgliedschaft im Landessportbund Hessen zu beantragen.

Um der Satzung vom Landessportbund Hessen e.V. genüge zu tragen muss der OCRM durch eine Satzungsänderung die Voraussetzungen hierfür schaffen.

Für eine OCRM Satzungsänderung war eine 3/4 Mehrheit, der anwesenden Mitglieder erforderlich.

(Änderung nachfolgend fett gedruckt).

§ 1 Der Verein hat den Namen „ Oldtimer Sport Club Rhein- Main in Wiesbaden e.V. im ADAC „ nach erfolgter Eintragung in Kurzform OCRM e.V. im ADAC.

§ 2.1 Der Verein erfüllt diese Zwecke durch Teilnahme an kulturellen und Jugend Veranstaltungen, Zuverlässigkeitsfahrten und Maßnahmen, die zur Hebung der allgemeinen Verkehrssicherheit als geeignet erscheinen.

§ 12.2 Die Einberufung der Mitgliederversammlung muss schriftlich oder per E-Mail durch den 1. Vorsitzenden mindestens 2 Wochen vor dem Versammlungstermin erfolgen.

Der Antrag wurde mit: 53 Ja Stimmen und 1 Enthaltung angenommen.

Top 8. Behandlung vorliegender Anträge

Es lagen keine Anträge vor.

Top 9. Verschiedenes

Über Veranstaltungen und Termine 2009 wurde ausführlich berichtet.

Sonntag, 26.April 2009.	1.Clubfahrt 2009. Start 13:00 Uhr, Schloss Waldthausen. Wolfgang Frey, Marlen u. Wolfgang Hannappel, Horst Lorey. Tel. 06139/6602
Donnerstag, 21.Mai 2009.	Vatertagsfahrt. Start 11:00 Uhr, Schloss Waldthausen. Inge und Klaus Jürgen Emrich.
Sonntag, 07.Juni 2009	2.Clubfahrt 2009. Start 13:00 Uhr, Schloss Waldthausen. Christa und Manfred Talhorst. Tel.06727/8805
Sonntag, 19.Juli 2009.	3.Clubfahrt 2009. Start 13:00 Uhr, Schloss Waldthausen. Fahrtl. Team Gisela und Walter Rösch. Tel.06139/436
Samstag, 08.Aug. 2009.	17. Int. Rhein- Main Oldtimerfahrt 2009.
Sonntag, 06.Sept.2009.	4.Clubfahrt 2009. Start 13:00 Uhr, Schloss Waldthausen. Ingrid und Wilfried Vögele. Tel. 06135/5634
Mittw.-Sonnt. 14.Okt. 2009.	Busfahrt. Gisela und Walter Rösch.
Freitag, 13.Nov. 2009.	Helferessen 2009. Gisela und Walter Rösch.
Weihnachtsfeier 2009	Gisela und Walter Rösch.

Außerdem wurde Berichtet über: Club Präsentation in der Öffentlichkeit. Verkauf von Clublogo Armbanduhren. Lobenswertes über die OA Clubzeitung. Sinn und Vorteil einer Clubmitgliedschaft. Anmeldung an Rallyes. Vereinsfinanzierung und Sponsoring. Sowie die 40 Jahr Feier 2009.

Da keine weitere Fragen anstanden bedankte sich der Vorsitzende bei allen anwesenden, für die zügige Abwicklung der Mitgliederversammlung.

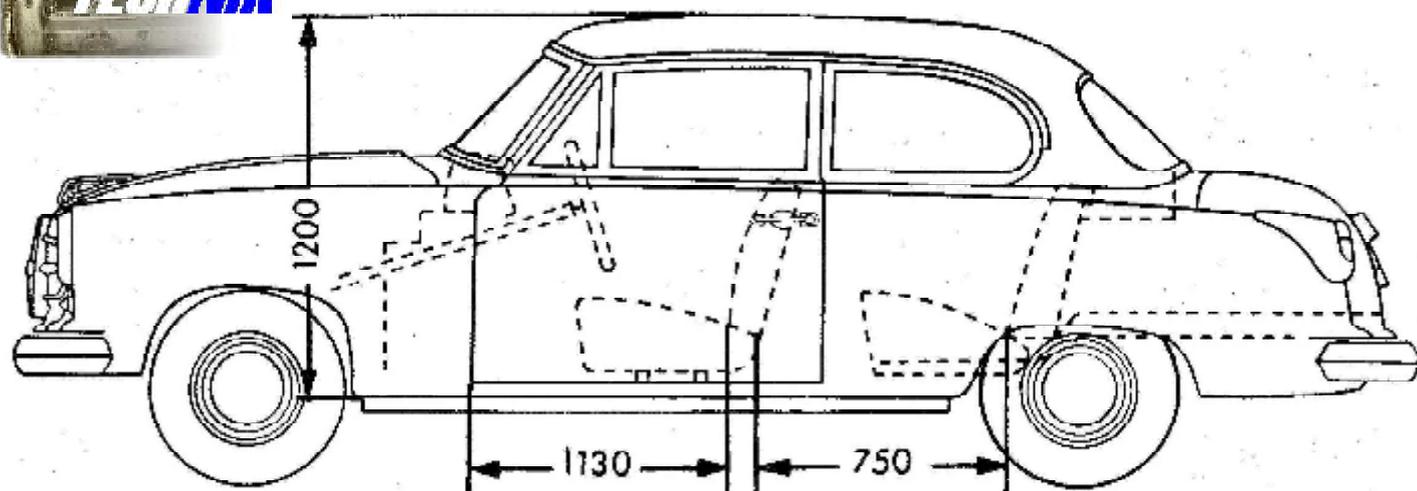
Dank ging an alle Helfer die bei allen Arbeiten sowie bei allen Veranstaltungen bereit waren in vorbildlicher Weise zu helfen.

Danke auch an alle Vorstandsmitgliederrinnen und Vorstandsmitglieder die ihn bei seiner Arbeit unterstützten.

Schriftführerin:
i.V. Gisela Rösch

1.Vorsitzender:
Klaus Jürgen Emrich

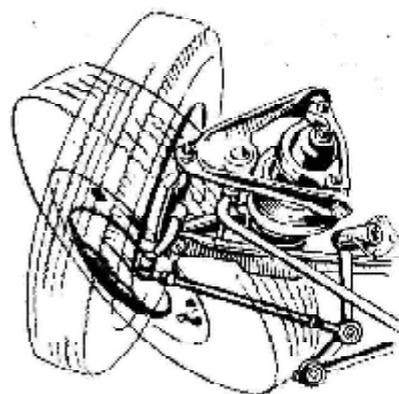
Ende der Versammlung: 21:30 Uhr



BORGWARD ISABELLA 1954-1961

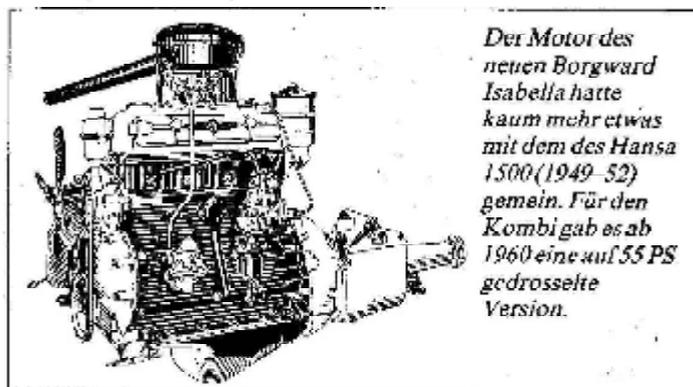
Bis vor einigen Jahren war eine Isabella durchaus kein ungewöhnlicher Anblick im Straßenbild. Obwohl bereits 1961 die Borgward-Produktion eingestellt wurde, traf man diesen Wagen noch recht häufig an.

Im Juni des Jahres 1954 stellten die Bremer Borgward-Werke ihren neuen Hansa 1500 vor. Die Testwagen waren unter dem Decknamen „Isabella“ gelaufen, und dieser Name wurde kurze Zeit später für den 1,5-Liter-Wagen offiziell verwendet. Der



Vorn gab es Dreieckslenker und Schraubenfedern mit innenliegenden Teleskop-Stoßdämpfern. Die Schneckenlenkung erlaubte einen Wendekreis von 11 Metern.

neue Borgward hatte kaum noch Ähnlichkeit mit seinem Vorgänger. Die Karosserie war nun selbsttragend ausgeführt, wenn auch in der Bodengruppe starke Profile eingeschweißt waren. Der neu konstruierte Motor war mit der gesamten vorderen Radaufhängung zu einem Fahrschemel zusammengefaßt, der, wie auch die komplette Hinterachse, mit dem Lösen weniger Verschraubungen schnell zu demontieren war. Was die Karosserie betraf, so hatte Borgward, Pionier der Pontonkarosserie in Deutschland, die Form der Isabella dem Zeitgeschmack entsprechend etwas amerikanisiert. Die Linienführung blieb jedoch klar und eher zurückhaltend. Die beiden später hinzugekommenen Varianten strebten in dieser



Der Motor des neuen Borgward Isabella hatte kaum mehr etwas mit dem des Hansa 1500 (1949-52) gemein. Für den Kombi gab es ab 1960 eine auf 55 PS gedrosselte Version.

Motor	Reihenvierzylinder, Viertakt ohv
Bohrung, Hub, ccm	75 x 84,5 mm, 1493 ccm
Leistung	60 PS bei 4700 U/min
Verdichtung	7:1
Vergaser	1 Solex 32 - Fallstrom
Kühlung	Wasser
Getriebe	4-Gang, vollsynchronisiert
Antrieb	Hinterräder
Lenkung	ZF-Gemmer-Rollenssegment
Reifen	5,90 x 13
Batterie	BV 84 Ah
Chassis	Selbsttragende Karosserie
Länge, Breite, Höhe	4390 x 1705 x 1465 mm
Radstand	2600 mm
Spur	1336 mm V / 1360 mm H
Fahrzeuggewicht	1040 kg
zul. Gesamtgewicht	1375 kg
max. Geschwindigkeit	135 km/h
Stückzahlen	202 882 (alle Modelle)
Preis	1954: DM 7265,-

Beziehung in zwei entgegengesetzte Richtungen: Der Kombiwagen wirkt noch heute gelungen, während man es dem Coupé ansieht, daß es in der „Düsenjäger-Zeit“ entworfen wurde.

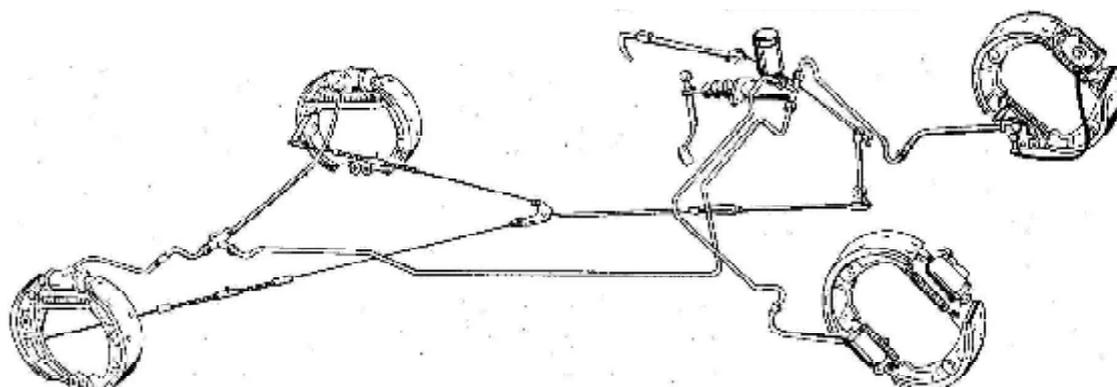
Bei ihrem Debüt setzte die Isabella neue Maßstäbe in ihrer Klasse. Sie war konkurrenzlos geräumig, sowohl im Innenraum als auch im Gepäckabteil. Es fanden sogar sechs Personen Platz auf den Bänken der Isabella, wenn auch den mittleren Passagier auf der Vorderbank der hohe Kardantunnel sehr beengte. Die Reich-

haltigkeit der Ausstattung war ein weiterer Vorzug des Borgward. Eine Zeituhr und Kühlerthermometer waren ebenso vorhanden wie Ausstellfenster hinten oder die versenkbaren Lüftungsfenster in den Türen. Der Vierzylinder-Langhub-Motor überzeugte durch seine Leistungsfähigkeit, den 60 PS des Borgward standen 40 bei Opel im Modell Olympia Rekord gegenüber. Bei der späteren TS-Version gab es einen erneuten Zuwachs um 15 Pferdestärken, das Auto erreichte damit schon ausgesprochen sportliche Fahrwerte.

Der neue Borgward fand begeisterte Aufnahme, man begrüßte vor allem auch den günstigen Preis für ein derartiges Auto, das zudem Langlebigkeit versprach und wirtschaftlich zu sein schien bei einem Verbrauch von etwa 11 Litern auf 100 Kilometer. Bemängelt wurde hingegen die Bedienung: Die hängenden Pedale waren ungünstig angeordnet, und das Herausziehen des Schalthebels am Lenkrad für den Rückwärtsgang war zumindest arg gewöhnungsbedürftig. Das Fahrverhalten wurde hingegen als vorbildlich gelobt, der Übergang von Blatt- auf Schraubenfedern sowie die neuen Radaufhängungen konnten genauso überzeugen wie die nicht zu weiche Federung und die leistungsfähigen Bremsen.

Lebendig war der Wagen ebenfalls, die Spitzengeschwindigkeit lag bei 135 km/h.

Die Isabella hätte alle Voraussetzungen zum Erfolgsschlag getroffen gehabt, aber offenbar nicht auszureichende Kinderkrankheiten ließen die anfängliche Euphorie im Käuferkreis bald schwinden. 1955 wurden von der Isabella zwar beachtliche Stückzahlen verkauft, 1956 aber war ein schwaches Jahr. Die Verkaufszahlen stiegen zwar ab 1957 wieder an, doch hatte inzwischen die Konkurrenz von Opel, DKW und Ford gewaltig aufgeholt, und Borgward nahm in der Statistik noch immer den Platz hinter Mercedes ein. Wenn der Anfangserfolg sich stetig fortgesetzt hätte, wäre vielleicht den Bremern der große Durchbruch gelungen. Das Schicksal des Privatunternehmens Borgward ist bekannt – die Firma mußte ihre Tore schließen, und die Szene war um drei Automobilmarken ärmer geworden. Der Nachfolger der Isabella auf dem deutschen Automarkt war der 1961 vorgestellte BMW 1500, auf den viele ehemalige Borgward-Fans umstiegen. Zu diesem Zeitpunkt gab es Borgward im IAA-Katalog bereits nicht mehr.



Sicher dimensioniert: Duplex-Bremsen vorn, Simplex-Bremsen hinten. Den Krückstockgriff der Handbremse hat man wahrscheinlich französischen Vorbildern nachempfunden.



DER WAGENHEIZER

Fahrsicherheit und Bequemlichkeit leiden erheblich, wenn insbesondere der Fahrer, aber auch die übrigen Wageninsassen, in der kalten Jahreszeit im Wageninnern der Kälte ausgesetzt sind. Mit Hilfe des BOSCH-Wagenheizers können die Innenräume von Personenkraftwagen und Omnibussen sowie die Führerhäuser von Lastkraftwagen angenehm erwärmt und zugleich die Windschutzscheibe von sichtbehinderndem Beschlag sauber gehalten werden.

Aufbau und Wirkungsweise:

Der BOSCH-Wagenheizer ist ein Umluft-Heizer; er besteht aus einem ringförmigen Rippenheizkörper (Bild 1), der durch Schlauchleitungen an den Kühlwasserkreislauf des Fahrzeugmotors angeschlossen wird. Er kann bei allen was-

sergekühlten Motoren, die mit Kühlwasserpumpe und Kühlwasserthermostat oder Drossel ausgerüstet sind, angebracht werden. Wagen mit Thermosyphonkühlung eignen sich wegen zu geringen Wasserumlaufs nicht für den Einbau, es sei denn, man baut zusätzlich eine Wasserpumpe ein; es gibt dafür mechanisch über den Lichtmaschinenriemen oder elektromotorisch anzutreibende Zusatzpumpen. Die erforderliche Wärme wird aus der im Kühlwasser enthaltenen Wärmemenge entnommen. Zwei von einem Gleichstrom-Hauptschlussmotor angetriebene Lüfter saugen die Luft an. Der eine Lüfter bläst die Warmluft unmittelbar ins Wageninnere, der andere über Luftschläuche durch die Entfrosterdüsen an die Windschutzscheibe und verhindert so ein Beschlagen und Vereisen der Scheibe.

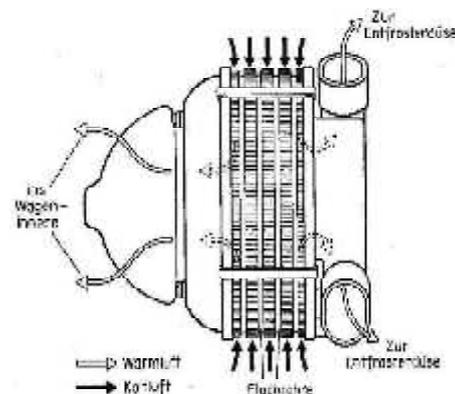


Bild 1:

Luftumlauf im BOSCH-Wagenheizer, Kaltluft tritt radial ein, Warmluft strömt am Ventilator axial und am Gebläserad tangential aus.

Quelle: Uwer Fersch