



OCRM

AKTUELL

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



Ortsclub im ADAC
Hessen-Thüringen e.V.

**Das Jubiläumsjahr des OCRM
50 Jahre Oldtimer Club Rhein-Main e.V.
...aufgeschoben ist nicht aufgehoben!**

...es muss weitergehen!!!

Impressum - Termine - Geburtstage

Vorwort des 1. Vorsitzenden

...es werde Licht - Bericht von Knud Ball

Clubfahrt nach Bernkastel-Kues

Fahrzeuge unserer Mitglieder: AERO 30

BAUTZ Traktor, wer kennt ihn?

Neuer Festakttermin 50 Jahre OCRM

Herausgeber:

Die Mitglieder des
Oldtimer Club Rhein-Main e. V. (OCRM)
Konto-Nr. (IBAN):
DE06 5506 1303 0000 0353 00
Redaktion OCRM-Aktuell:
Marlen Hannappel
wum.hannappel@web.de
0 61 39 / 59 13
Homepage:
WDRW Reiner Winter
info@wdrw.de / 0 61 39 / 87 18

Die Redaktion ist für den Textinhalt der Artikel und für eingesandte Fotos nicht verantwortlich und arbeitet unter Haftungsausschluss.

Eingesandte Manuskripte und Fotos haben keinen Rechtsanspruch auf Veröffentlichung und können von der Redaktion auch auszugsweise übernommen werden.

OCRM-Aktuell erscheint bis zu 4x jährlich

Die Clubzeitschrift wird an alle Clubmitglieder per Postversand zugeschickt.

VORSTAND

+ erweiterter Vorstand und Ansprechpartner

1. Vorsitzender: Wilfried Vögele

55294 Bodenheim, Gutenbergstraße 10
wilfried.voegel@goolemail.com
Tel.: 06135 / 70 37 50 8

2. Vorsitzender: Robert Appel

55262 Heidesheim, Im Dechand 39
robertappel@freenet.de
Tel. 06132 / 89 83 60 + 0171 / 3 66 86 30

Schriftführerin: Marlen Hannappel
55257 Budenheim, Am Eulenrech 10
wum.hannappel@web.de
Tel.: 06139 / 5913

Kassenwart:

Gabriele Fischer, 55437 Ockenheim,
Helmerich Straße 25
fischer.gabi.ockenheim@web.de
Tel. 06725 - 6403

Fahrleiter: Wilfried Vögele

55294 Bodenheim, Gutenbergstraße 10
wilfried.voegel@goolemail.com
Tel.: 06135 / 70 37 50 8

1. Beisitzer:

Wolfgang Frey
55257 Budenheim, Südstraße 20
Tel: 06139 / 60 41

2. Beisitzer:

Wolfgang Hannappel
55257 Budenheim, Am Eulenrech 10
wum.hannappel@web.de
Tel.: 06139 / 5913

Zeugwarte:

Wolfgang Frey, Tel.: 06139 / 6041
Roland Fibich, Tel.: 06139 - 5481
Willi Lemb, Tel.: 06139 - 8781

Jugendwart:

Gabriele Fischer, 55437 Ockenheim,
Helmerich Straße 25
werner.fischer2016@web.de
Tel.: 06725 - 6403

Pressewart:

Zur Zeit kein neuer Pressewart

Herstellung OCRM-Aktuell:

C.D.Stauch, Mainz
cds---@web.de

Änderungen von Telefon, Fax, Mobil-Rufnummern, Bankverbindungen und Adressen, bitte dem Vorstand und der Redaktion cds---@web.de mitteilen.

Liebe Mitglieder und Oldtimerfreunde

Die Corona Pandemie hat nach wie vor Deutschland fest im Griff. Die Zahlen der Infizierten und verstorbenen steigt wieder weiter an, aber auch der geheilten. Was für eine seltsame Zeit liegt bereits hinter uns. Durch die Absagen nahezu aller Veranstaltungen, wie z.B. Messen, Treffen, Präsentationen und Ausfahrten gibt es natürlich keine Berichte.

Dies ist der Grund, dass wir jetzt erst unsere 2. OCRM - Aktuell Ihnen zu kommen lassen können.

Langsam geht es zwar wieder los, aber große Zusammenkünfte werde wohl noch weiter warten müssen. So auch unser 50 jähriges Clubjubiläum des Oldtimer Club Rhein Main e.V. das wir mit Euch allen feiern möchten.

Vorgesehener neuer Ersatztermin für unser Jubiläum wäre jetzt der 26. Februar 2021.

Wir hatten jetzt nach fast 6 Monaten wieder die erste Vorstandssitzung um bereits für das kommende Jahr entsprechende Veranstaltungen planen zu können.

Auch im Jubiläumsjahr hatten wir wieder zahlreiche Veranstaltungen auf dem Programm stehen, die wir stornieren mußten. Unser größtes Highlight wären wieder die Classic Days mit der 27. Oldtimerfahrt am 8. August, und dem 11.Oldtimerfrühschoppen am 9. August 2020 im Schlosspark Waldthausen gewesen. Hier mußten wir allerdings im Vorfeld bereits mehreren Teilnehmern leider den Termin für die Classic Days 2020 absagen.

Unser 2.Vorsitzender hat sich viel Mühe gemacht und eine Clubfahrt ohne Wertung zum Museum für Technik „Zylinderhaus“ in 54470 Bernkastel-Kues, Adolf Kolping Straße 2 arrangiert. Wir freuen uns auf eine rege Beteiligung unserer Clubmitglieder und werden uns am 22. August wie immer am Schloß Waldthausen treffen und ab 10.00 Uhr in Richtung Bernkastel-Kues starten. An dieser Stelle wünsche ich noch allen Mitgliedern, Freunden und Gäste weiter alles Gute und bleiben Sie gesund.



Euer 1. Vorsitzender
Wilfried Vögele

Jürgen Widura
65 Jahre
12.07.2020

Gerhard Humberg
75 Jahre
25.07.2020

Gottfried Tierfelder
80 Jahre
09.09.2020

Armin Weyrich
65 Jahre
13.09.2020

Gerhard von Gilsa
70 Jahre
11.11.2020

Oliver Backhaus
55 Jahre
27.11.2020

Maximilian Sans
30 Jahre
02.12.2020

Herzlichen Glückwunsch!

Termine

Vorläufiger Termin 2020:

05. Dezember 2020
Weihnachtsfeier im
Weingut Peter Lich

Stammtische

2020
jeweils **1. Mittwoch**
im Monat ab **19.00 Uhr**
Wanderheim,
Kapellenstraße
Mainz-Gonsenheim

reinschauen!



...immer aktuell!

Anmelden,
Mitglied
werden!
Wir freuen uns
auf Euch!
www.ocrm.de

...es werde Licht, oder wer hätte das gedacht?

Aus der Sicht eines Elektrospezialisten
geschildert.

Ein interessanter Bericht über die Versor-
gungstechnik bei den "Classic Days"
von Knud Ball

Ich wollte schon immer mal von der Versorgungs-
technik unserer Verkaufsstände an den Classic
Days berichten, insbesondere zum besseren
Verständnis der Kritiker, die da meinen es geht
auch mit weniger Aufwand."

Auf Grund der Gegebenheiten der Energieversor-
gung seitens Schloss Waldthausen wird uns elek-
trisch "Drehstrom", 3 Phasen „R“, „S“ und „T“ von
mehreren getrennten Energieanlagen aus ver-
schiedenen Gebäudekellern geliefert. Mit einem
Drehstromkabel können daher drei Verbraucher
versorgt werden, was Kabel spart. Jedoch muss
unsere Verkabelung der einzelnen Verkaufsstände,
Zelte die Phasenunterschiede von 120° der
Phasen R, S und T, besonders bei Induktivlasten,
unserer Kühlaggregate, wie Kühlschränke,
Gefriertruhe und Bierkühler voll Rechnung tragen.
"....da ist doch noch eine Schuco Steckdose frei...".
Schön wäre es, wenn eine freie Steckdose im
"Beduinenzelt" (Wein- und Sektverkauf) einfach
für das dahinterstehende Zelt der Modellbauer
genutzt werden könnte. Keine „Serien - Verkabe-
lung, sondern immer vom zentralen
"Einspeisepunkt" auf einer Bank vor der hinteren
Zeltwand des Hauptzeltes (Kaffee, Kuchen,
sonstige Getränke Verkauf) aufgebaut. Dieser
zentrale Stromausgangspunkt berücksichtigt alle
notwendigen Gesichtspunkte, die eine Drehstrom
Versorgung" mit ihren 3 um 120° zeitlich verscho-
benen Phasen R, S, T verlangt.

Eine möglichst gleichmäßige Belastung durch die
„ohmschen Verbraucher“ (Kaffeemaschinen), um
beim 5-poligen Drehstromkabel bei der „Mp“ -
blauen Ader- (Masse Pol) kein Rückstrom zu ha-
ben, denn diese ist in keinem Fall abgesichert.

Diese blaue Kabelader wird bei zu hohem Rück-
strom durch stark ungleichmäßige Strombelas-
tung nicht nur warm, sondern heiß bzw. führt zum
Kabelbrand.!

Auch dürfen möglichst keine Phasenverschie-
bungen zwischen der Spannung und dem Strom-
fluss bei jeder der drei Phasen (R, S und T)
vorkommen, da sonst entstehende hohe Blind-
ströme ständig die Sicherungsautomaten auslö-
sen würden und alle Verbraucher "ohne Strom"
wären!! Dies gilt besonders für die Kühlaggregate
wie Kühlschränke, Gefriertruhe und Bierzapfan-
lagen mit deren induktiven Last, den Kompressor-
Motoren (keine ohmsche Last), die die Phasenla-
ge zwischen Spannung und Strom um 90° ver-
schieben. Diese Verschiebung wird mit unserem
20 m langen 3-adrigen Kabel mit 2.5' starken
Aderquerschnitten mit dem entsprechenden Ka-
pazitätswert (Kondensator Maßeinheit μ Farad)
möglichst auf „Null“ kompensiert, also Strom und
Spannung um 90° zurück verschoben, um keine
Blindströme beim Anspringen der Kompressor-
motoren zu erzeugen. Dieses Kabel lädt sich erst
auf (Kondensator) bevor die Spannung für die
Kühlgeräte zu Verfügung gestellt wird. Somit hat
dieses Anschlusskabel für das Beduinenzelt eine
wichtige Bedeutung und darf keinesfalls durch ein
längeres über die Laternenrasten gespanntes
Kabel mit anderen Kondensator Werten ersetzt
werden.

Diese technischen Voraussetzungen werden mit
unseren Utensilien bewerkstelligt, die da sind:
1. Drehstrom Stromzangen Messadapter mit drei
Gliedern zur Belastungsmessung der 3 Kabela-
dem: 3 Phasen R, S, T

2. Drehstrom Verteiler mit 230 V ~ Schucosteckdosen

3. Drehstromumsetzer mit jeweils für eine Phasenader einen Fehlerstromschalter (FI). Dieser Umsetzer hat Seltenheitswert. da nur noch Umsetzer mit einem FI Schalter für alle drei Phasen hergestellt werden. Dies hat den Nachteil. dass bei einem Fehler bzw. Überstrom der FI alle drei Phasen abschaltet, so dass „ALLE“ Verbraucher ausgeschaltet werden, während bei unserem Umsetzer nur der betroffene FI die fehlerhafte Phase abschaltet, also nur Teile der Verbraucher ausgeschaltet werden.

Somit ist dieser Umsetzer mit drei FL-Schaltern wie ein Augapfel zu hüten.

4. Stromzange AC/DC mehrere Messbereiche bis zu 1 000 A (Ampere)

5. Mehrere Kabeltrommeln mit Bi-Metall Sicherungsschaltern

Die Anforderungen, Vorschriften des Ordnungsamtes und der Gewerbeaufsicht werden seit 2018 erfüllt (außer der Kabel Kennzeichnungen bzw.

Prüfungen). Nach DIN sind die 5 mm Ösen der um 5 cm längeren gelb-grünen Ader (Schutzerde) zwischen 2 Zahnscheiben an 5 mm Bolzen, Schrauben des Gehäuse bzw. am Masse-Anschluss befestigt.

Alle unsere Kühlschränke, da diese normalerweise als feste Verbraucher gelten und nur mit max. 1,25 m langen und 0,75' starken Kabeladern mit Standard Schucosteckem versehen sind, jedoch bei den Classic Days zu beweglichen Verbrauchern gemacht werden. sind diese daher alle mit Spritzwasser geschützten Schucosteckem an 2 m langen Silikonkabel mit min 1,5' starken Adern zu versehen.

Unsere Trinkwasser Anschlüsse sind ebenfalls auf dem vorgeschriebenen Stand. DIN-Trinkwasser Schläuche mit entsprechenden Verschraubungen und ebenfalls keine Serien Schlauchanschlüsse, sondern immer vom zentralen Wasser Einspeisepunkt aus.

Knud (Ball)

Neuer Termin
OCRM - 50 Jahrfeier
am 26. Februar 2021 ab 18.30 Uhr
im Bürgerhaus in Budenheim

1970 - 2020



OCRM - Clubfahrt nach Bernkastel-Kues zum Museum für Oldtimer und Technik Zylinderhaus am 23. August 2020



Liebe Clubmitglieder und Oldtimerfreunde,

trotz der weiter anhaltenden Corona Pandemie wurde von unseren zweiten Vorsitzenden, Herrn Robert Appel, für dieses Jahr die erste Oldtimer-Ausfahrt nach Bernkastel-Kues zum Museum für Oldtimer und Technik - Zylinderhaus ausgearbeitet.

Am Sonntag, den 23. August 2020 hat man sich üblicherweise bereits um 9.30 Uhr am Schloss Waldhausen-Parkplatz in Budenheim getroffen um zusammen nach Bernkastel-Kues zu starten. Die Strecke führte uns über Ingelheim, Gensingen, Guldental, Windesheim, Spabrücken in Richtung Gemünden, Struthof-Münchwald zum Wanderparkplatz Entenpfuhl. Hier wird mit einem Denkmal auch an den „Jäger aus Kurpfalz“, erinnert. Nach einer kurzen, entspannenden Pause setzte sich der Tross langsam wieder in Bewegung. Hier schlug unterwegs der Pannenteufel das erste mal zu, und traf unseren Peter Prusenski mit seinem Ford A mit einem Verteilerschaden. Der Oldtimer war nicht mehr fahrbereit und mußte daher abgeschleppt werden. Für Susanne und Peter war hier leider die Ausfahrt bereits beendet. Es ging weiter in Richtung Gemünden, Henau, Gehlweiler, Woppenroth (bekannt als Schabbach aus Film und Fernsehen) Rhaunen, Richtung Idar-Oberstein, Horbruch nach Bernkastel-Kues. Nach einem gemütlichen gemeinsamen Mittagessen wurde dann die Museumsbesichtigung von den Mitgliedern vorgenommen. Hier gibt es bereits im Eingangsbereich verschiedene nachgestellte Geschäfte, Oldtimer z.B. Zündapp-



Clubfahrt nach Bernkastel-Kues - 23.8.2020



...alle Bilder auf der Homepage www.ocrm.de

Janus, Goggomobil, DKW-Schnellaster, DKW-Monza, Opel, Steyer, Borgward und verschiedene Zweiräder zu bestaunen. Alle waren von den ausgestellten Klassikern begeistert.

Die Heimfahrt konnte von der Abfahrtszeit und Fahrtstrecke individuell von jedem Teilnehmer am späten Nachmittag vorgenommen werden.

Hier schlug allerdings der Pannenteufel bereits das zweite mal zu. Es traf Robert mit seinem Borgward. Hier gab es Kraftstoffprobleme, was einer längeren Reparaturdauer bedurfte. Schließlich sind alle wieder gut zu Hause angekommen, und waren begeistert über die schöne Streckenführung quer durch den Hunsrück zur Mosel. Wir bedanken uns herzlichst bei Sonja und Robert für die Ausarbeitung der

Ausfahrt nach Bernkastel-Kues und den gemeinsamen schönen und unterhaltsamen Sonntag. Der Vorstand wünscht allen weiterhin noch einen schönen Herbst verbunden mit einer Coronafreien Zeit - halten Sie Abstand und bleiben Sie gesund.

Euer Wilfried Vögele 1.Vorsitzender OCRM

Bilder von Wolfgang und Marlen Hannappel



Mitglieder und ihre Fahrzeuge: AERO 30

AERO 30

Der Aero 30 war ein tschechisches Automobil, das Aero von 1934 bis 1945 baute.

Das Modell war der erste Aero mit Vorderradantrieb. Der Zweizylinder-Zweitaktmotor hatte einen Hubraum von 998 cm³ und leistete 30 PS. Mit seinem Dreiganggetriebe erreichte der Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von rund 110 km/h. Der Kraftstoffverbrauch lag bei 9–11 l/100 km. Ab 1939 hatte der Aero 30 eine modernisierte Werkskarosserie nach Sodomka, die vor allem am abgerundeten Kühlergrill zu erkennen ist.

Der Aero 30 war mit 7425 gebauten Fahrzeugen das erfolgreichste Vorkriegsmodell von Aero. Davon wurden 3285 Exemplare als Limousine, 2162 als Sportwagen und 837 als Lieferwagen ausgeliefert.

Motorsport und Langstreckenfahrten

Zur Markteinführung des Aero 30 startete der Motorjournalist František Alexander Elstner im August 1934 mit einem der ersten Fahrzeuge von Prag nach Schottland.

In den Jahren 1934 und 1935 starteten mehrere Fahrzeuge bei den 1000 Meilen der Tschechoslowakei. Im Jahr 1935 kam dabei ein Aero 30 mit Vierzylinder-Zweitaktmotor und 1,6 Litern Hubraum zum Einsatz, der damit 150 km/h erreichte. Das Fahrzeug startete in der Klasse bis 2000 cm³.

Im Mai und Juni 1935 nahm Bohumil Turek mit einem serienmäßigen Aero 30 an der Fahrt Prag–Tiflis–Prag teil.



Ein Jahr später durchfuhren Mila Polák und Lida Ondrová elf Länder in sieben Tagen. Dabei legten sie durchschnittlich mehr als 1000 km am Tag zurück.

Vladimir Formanek belegte 1937 bei der Rallye Monte Carlo mit einem Aero 30 Spezial den 33. Platz.

Produktionszeitraum: 1934–1945

Klasse: Untere Mittelklasse

Karosserieversionen: Limousine, Roadster, Kombi, Kastenwagen

Motoren: Ottomotor
1,0 Liter (22 kW)

Länge: 4290 mm

Breite: 1550 mm

Höhe: 1450 mm

Radstand: 2515/2715 mm

Leergewicht: 850–950 kg

Vorgängermodell Aero 20



BAUTZ - Traktoren für die Ewigkeit

Das Unternehmen wurde um 1900 als Erntemaschinenfabrik gegründet. Zunächst beschränkte sich die Produktpalette auf Maschinen zur Grasbearbeitung, aber auch Getreideerntemaschinen

wurden hergestellt. 1935 kaufte Josef Bautz eine zusätzliche Halle in Großauheim bei Hanau auf, um dort Traktoren zu produzieren. Es blieb aber bei wenigen Prototypen. 1939 wurde diese Produktionshalle zur Rüstungsproduktion beschlagnahmt. Im Gegenzug durften in Saulgau weiterhin Erntemaschinen produziert werden. Von 1943 bis 1945 war in der Saulgauer Produktionshalle für Bindemäher (Binderhalle) eine Rüstungsproduktionsstätte der Luftschiffbau Zeppelin untergebracht, in der Einzelteile der ballistischen Flüssigrakete Aggregat 4 (Propagandaname Vergeltungswaffe 2, kurz V2) produziert wurden.[1] Bei der Produktion der Raketeanteile wurden KZ-Häftlinge eingesetzt, die im Außenlager Saulgau des KZ Dachau unmittelbar neben dem Werksgelände von Bautz gefangengehalten wurden.

1949 erwarb Josef Bautz die Konstruktionsunterlagen des Traktorprototypen M1 von Zanker. Basierend darauf wurde der Bautz AS120 in Großauheim produziert und als erster Bautz-Traktor zum Jahreswechsel 1949/1950 vorgestellt. Im Lauf der Jahre vergrößerte Bautz die Modellpalette bis hin zu Traktoren mit 22 PS. 1958 wurde nach vier Jahren Entwicklungszeit mit dem T600 der erste selbstfahrende Mähdrescher von Bautz vorgestellt.

Nach Allianzen mit Nuffield und Hanomag gab Bautz nach 25.000 gefertigten Traktoren die Traktorherstellung 1962 auf und konzentrierte sich wieder auf das Geschäft mit Erntemaschinen. Mit dem Bautz Titan wurde 1966 eine völlig neue Mähdreschergeneration getestet. Die ab 1968 in Serie lieferbaren Maschinen 1110 und 1111 waren mit einer Dreschkanalbreite von 1,04-Metern und vier Hordenschüttlern ausgerüstet. Die Fünfschüttlermaschinen 1310 und 1311 wiesen einen Dreschkanal mit 1,3-Metern Breite auf. Wassergekühlte Motoren mit 75, 110 und 150 PS Leistung sorgten für genügend Antrieb sowie Vortrieb über das Dreiganggetriebe. Bei den Modellen 1300 und 1301 erfolgte die Kraftübertragung auf die Räder der Größe 15-30" mittels Hydrostat. 1969 kaufte der Landmaschinenkonzern Claas das Unternehmen und reihte dessen Erntemaschinen in die eigene Produktpalette ein.

