

WEIHNACHTEN 2020



O CRM

AKTUELL



Ortsclub im ADAC
Hessen-Thüringen e.V.

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



**Frohes Fest
und ein gesundes 2021!**

Impressum - Termine - Geburtstage

Vorwort des 1. Vorsitzenden

Es war einmal - 40-Jahrfeier Rückblick

Das BMW 328 Update - Helmut Hilbig

Weihnachtserinnerungen - schön war's

Fahrzeuge unserer Mitglieder: Mustang

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@googlegmail.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@googlegmail.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 diesjährige Oldtimersaison geht dem Jahresende entgegen.

Die Corona Pandemie hat die ganze Welt wie ein Hurrikan überrollt. Die Anzahl der Infizierten und verstorbenen steigen immer noch 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, Oldtimertreffen, Präsentationen und Ausfahrten ist unser Clubleben nahezu total zum Erliegen gekommen, was wir alle sehr bedauern. Wir sind gehalten, die Vorgaben unserer Landes- und Bundesregierung zu beachten bzw. auch zu befolgen.

Jetzt müssen wir auch noch unsere geplante **Weihnachtsfeier im Weingut Peter Lich stornieren**, was dem gesamten Vorstand wirklich sehr schwer fällt.

Es ist auch noch nicht sicher, dass der von uns vorgesehene Ersatztermin am **26. Februar 2021** für die Akademische 50 Jahrfeier des OCRM aufrecht erhalten bleiben kann. Termin vorbehaltlich den Corona Pandemie Auflagen der Landes- und Bundesregierung.

Unser größtes Highlight wären wieder die Classic Days mit der **27. Oldtimerfahrt, am 8. August 2021**, sowie unseren **11. Oldtimerfrühschoppen am 9. August 2021** im Schlosspark Waldthausen in Budenheim.

Der Vorstand würde sich freuen, wenn im neuen Jahr wieder recht viele Mitglieder den OCRM Stammtisch, jeweils am 1. Mittwoch eines jeden Monats besuchen würden, sowie mit neuem Schwung an unseren Clubfahrten und den weiteren Veranstaltungen rege teilnehmen würden, um damit den OCRM mit seinem Vorstand bei seiner Arbeit zu unterstützen.

Jetzt sollte man auch seinen Oldtimer winterfest machen.

Hier sind allerdings einige Regeln zu beachten.

Als erstes sollte man prüfen, dass der Tank auch komplett voll ist, Kühlerfrostschutz überprüfen, evtl. die Batterie ausbauen und den Reifenluftdruck erhöhen (oder Fahrzeug aufbocken) um Standschäden zu vermeiden.

Der Vorstand hat wiederum eine gute Arbeit geleistet, soweit dies in dieser besonderen Zeit möglich war. Dies ist bestimmt nicht immer einfach während der noch bestehenden Corona Pandemie.

Es ist wieder soweit.

Weihnachten, das Fest der Liebe, Freude und des Friedens steht vor der Tür.

An dieser Stelle darf ich mich bei allen Mitgliedern, Freunden, Teilnehmern, Helfern und Sponsoren des OCRM im Namen des gesamten Vorstandes für die angenehme Zusammenarbeit bedanken.

Ich wünsche allen ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest, sowie ein gutes, gesundes und erfolgreiches neues Jahr 2021 trotz aller Einschränkungen.



Euer
Wilfried Vögele

1. Vorsitzender OCRM



Werner Nonnenmacher, 70 Jahre
01.01.2021

Uwe Fersch, 60 Jahre
08.02.2021

Alexander Hoebig, 50 Jahre
23.02.2021

Willi Lemb, 70 Jahre
28.02.2021

Wilfried Vögele, 75 Jahre
18.03.2021

Uwe Laner, 65 Jahre
08.04.2021

Ulrich Drechsler, 60 Jahre
11.04.2021

Peter Prusensky, 80 Jahre
12.05.2021

Wolfgang Frey, 80 Jahre
12.05.2021

Norbert Wahl, 70 Jahre
19.05.2021

Heinz-Joachim Lieber, 80 Jahre
21.05.2021

Günter Klein, 65 Jahre
06.06.2021

Michael Tessmann, 70 Jahre
16.06.2021

Herzlichen Glückwunschl!

Termine

Vorläufige Termine 2021:

Februar 2021

Mitgliederversammlung / Wanderheim

26. Februar 2021

50-Jahrfeier Bürgerhaus Budenheim

April 2021

1. Oldtimerfahrt ab Waldthausen

7.+ 8. August 2021

Classic Days, 27. Oldtimerfahrt
+ Frühschoppen
Schloss Waldthausen

**Alle Termine vorbehaltlich
den Corona Pandemie Auflagen der
Landes- und Bundesregierung**

Stammtische

2021

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

Der OCRM feiert 50-jähriges Jubiläum, wenn es möglich ist!

**Kommen Sie zu unserer Feier und verbringen Sie ein paar unbeschwerte Stunden im Bürgerhaus in Budenheim!
Wir freuen uns auf Sie!**

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

(Vorbehaltlich den Corona Pandemie Auflagen der Landes - und Bundesregierung)



Aktuelle Infos über den Stand der Lage unter „www.ocrm.de“ auf unserer Homepage

...es war einmal, am 5.März 2010.....Rückblick

Am 5. März 2010 feierte der OCRM sein 40-jähriges Jubiläum in der Gemeindehalle in Budenheim.

Viele OCRM-Mitglieder erinnern sich noch lebhaft an dieses feierliche Ereignis.

Der damalige Radiomoderator Nick Benjamin (†) führte durch den Abend und für alle Mitglieder und Gäste sollte es ein unvergesslicher Abend in feierlicher, gelöster und unterhaltsamer Runde werden. Hier ein kleiner Bildrückblick mit unvergessenen Gesichtern unseres OCRM!

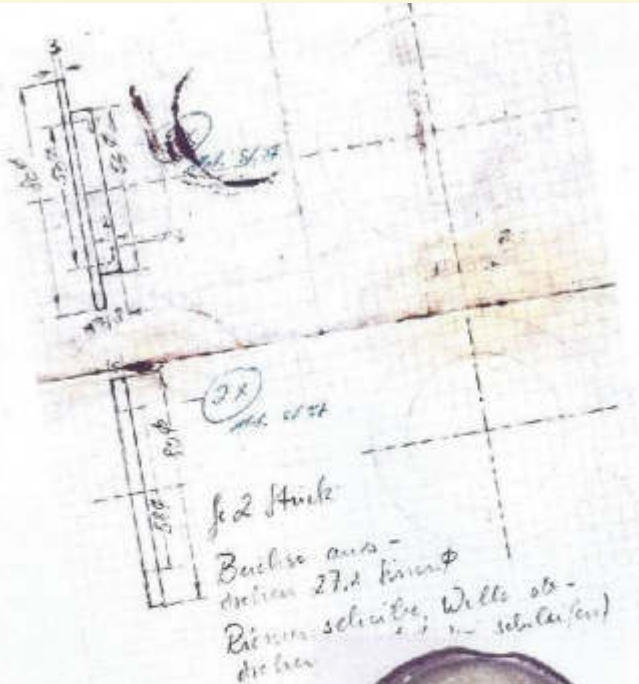


5.März
2010





Erzählt von Helmut Hilbig



DAS BMW 328 UPDATE oder

wie bringe ich einem 328er Motor das Leichtlaufen mit modernem Synthetiköl bei.

Bevor man öl- und temperaturfeste Simmerringe im Motorenbau verwendete, wurden in den 30er Jahren das Austreten von Öl bei drehenden Wellen mit Filzringen oder durch Schleuderringe und Rückförderschnecken verhindert - zumindest weitgehend.

Der letzte Tropfen nach Abstellen des Motors ging immer auf die Straße und so entstand nach und nach auf dem Lieblingsparkplatz ein unschöner schwarzer Ölfleck. „Er ölt nicht, sondern setzt nur seine Reviermarke“ flunkerte man. Doch heutzutage hat sich das Umweltbewusstsein geändert.

Dünnere Synthetiköle mit Viscositäten von 0-40 kriechen wesentlich leichter durch die porösen Filzdichtungen der alten Maschinen. Folge: Die „Reviermarken“ werden größer und größer und die Nachbarn langsam sauer.

Also: moderne Simmerringe einbauen - aber wie?

Ich ging bei der Motorüberholung meines BMW 328 dem Problem auf den Grund.

Nach dem Ausbau von Kühler, Ventilator, Riemenscheibe usw. hielt ich den Stirndeckel mit der alten Filzdichtung in der Hand. Um einen modernen Simmerring an die Stelle des alten Filzringes zu setzen, benötigt der Simmerring ein neues passgenaues „Bett“. Hierzu borte ich die alte Abdichtung und den Filzringsitz mit Formscheibe aus und arbeitete das Loch im Deckel sauber und maßgenau nach.

Nun kam die Drehbank zum Einsatz.

Eine neue Druckscheibe nebst Passring für den späteren Einsatz des Simmerrings wurden angefertigt und mit 2 Senkkopfschrauben an der Innenseite des Stirndeckels zentriert zur Kurbelwelle angeschraubt.

Damit der Simmerring genau mit der Kurbelwelle bzw. dem Flansch der Riemenscheibe fluchtet habe ich den Passring mit dem Simmerring (50x34x10) und einer Buchse mit dem Innenmaß der Kurbelwelle und dem Außenmaß von 34mm, versehen mit „Pilotbohrungen“ zur Druckscheibe angesetzt.

Zur letztendlichen Montage des Stirndeckels habe ich M5-Gewinde in die vergrößerten Pilotbohrungen der Druckscheibe geschnitten, die Pilotbohrungen im Stirndeckel und Passring aufgebohrt, dann die Flächen mit Dichtmasse bestrichen, eingesetzt und zuletzt den Passring und die Druckscheibe am Stirndeckel verschraubt.

Schon fertig - fast.

Alle ausgebauten Teile müssen natürlich wieder montiert werden und dann Daumen drücken, dass alles dicht ist.

Letzte Aktion: die bereits kalt gestellte Flasche Champagner öffnen, mit der lieben und geduligen Partnerin beim Schnurren des 328er Triebwerks auf die vergangenen öligen Zeiten anstoßen. Zum Wohle!



Helmut Hilbig

(Mit freundlicher Genehmigung von Christine Hilbig)



*Bei Lichs auf dem
Laurenziberg*



...so sahen Sieger aus!



4. Dezember 2005

...und am 10.12.2006



...da war die Welt noch in Ordnung!



...hmmmm, lecker!!

Fahrzeuge unserer Mitglieder: heute FORD MUSTANG 1965



Typisches Interieur
Der 60er Jahre



Mustang I (1964–1973)
Mustang I (1. Generation)
Ford Mustang, 1964

Ford Mustang, 1964
Produktionszeitraum: 1964–1966
Karosserieversionen: Coupé, Cabriolet
Motoren: Ottomotoren:
2,8–4,7 Liter
(78–202 kW)
Länge: 4613 mm
Breite: 1735 mm
Höhe: 1344 mm
Radstand: 2700 mm
Leergewicht: 1109–1200 kg

1965er „Fastback“
In Rot



Am 17. April 1964 präsentierte Ford den Mustang der ersten Generation auf technischer Basis des Ford Falcon als Coupé sowie als Cabriolet und schuf damit die nachmalig nach ihm benannte Klasse der Pony Cars.

Dem Mustang war vom Start weg ein großer Erfolg beschieden. Das Fahrzeug sollte das junge, sportliche Publikum ansprechen und konnte ab 2.368 US-Dollar (nach heutiger Kaufkraft und inflationsbereinigt entspricht dies rund 19.000 US-Dollar[3]) erworben werden. Am Abend des offiziellen Verkaufsstarts, dem 17. April 1964, waren bereits etwa 22.000 Fahrzeuge verkauft. Bis Ende des ersten (allerdings überlangen) Modelljahres konnten 680.992 Einheiten verkauft werden. Dies stellte einen Rekord in den USA dar. Ganz offensichtlich füllte er auf dem Markt eine Lücke, deren Ausmaß nicht zu ahnen gewesen war. Ford rechnete optimistisch mit 240.000 verkauften Exemplaren. Weder der vom Konzept her ähnliche, ab 1960 gebaute Chevrolet Corvair Monza noch der kurz vor dem Mustang erschienene Plymouth Barracuda waren auch nur annähernd so erfolgreich.

Der Erfolg des Mustang beruhte nicht nur auf einer aufwendigen und raffiniert gestalteten Werbekampagne vor und während der Markteinführung, sondern auch auf einer umfangreichen Liste von Einzelextras und Ausstattungspaketen. Jeder Kunde sollte sein Mustang-Modell ganz nach individuellem Geschmack gestalten können, ob als karg ausgestattetes Sechszylindermodell, als kleines Luxuscoupé oder als Sportgerät mit leistungsstarkem V8-Motor.
Erste Version

Offiziell sind auch die frühen Mustang-Modelle, produziert vor September 1964, dem Modelljahr 1965 zugeordnet. Sie hatten unter anderem einen etwas kleineren Kühlergrill und den 4,3-Liter-V8-Motor (260 Kubikzoll) aus dem Ford Falcon, statt des ab September verwendeten 4,7-Liter-V8-Motors (289 Kubikzoll). Um diese ersten Fahrzeuge von den ab September

gebauten zu unterscheiden, werden sie inoffiziell meist als „Modelljahr 1964 ½“ bezeichnet.
Modelljahr 1964 ½

Die ersten Ford Mustang waren weiße Cabriolets mit roter Innenausstattung, die am 9. März 1964 in Dearborn vom Band rollten. Sie wurden der nordamerikanischen Öffentlichkeit durch eine umfangreiche Werbekampagne nahegebracht. Bereits vor der offiziellen Präsentation waren Fernseh-Werbepots unter dem Motto The Unexpected gelaufen. Am 17. April 1964 wurde der Mustang im Rahmen der New Yorker Weltausstellung erstmals gezeigt, ab 19. April liefen auf allen drei landesweit sendenden Fernsehkanälen neue Fernsehspots, in denen der Wagen, anders als bei den Spots im Vorfeld, auch zu sehen war.

Von 1964 bis 1979 wurde der Ford Mustang als Ford T5 in Deutschland angeboten. Der Preis betrug 1966 in der 3,3-Liter-Version mit Hardtop 16.100 DM.[4] Nach heutiger Kaufkraft und inflationsbereinigt entspricht dies rund 34.000 Euro.[5]

Modelljahr 1965
Ford Mustang Fastback, 1965
Ford Mustang Convertible, 1965

Ein 3,3-Liter-Reihensechszylinder ersetzte den 2,8-Liter-Motor. Neu in das Programm kamen der Fastback, ein Fließheck-Coupé, sowie gegen Aufpreis Scheibenbremsen an der Vorderachse und das GT-Paket, u. a. mit seitlichen Zierstreifen an den Schwellern. Der 4,7-Liter-V8-Motor war nun auch in schwächeren Varianten mit 149 kW (200 bhp) oder 168 kW (225 bhp) lieferbar.

(Quelle: Auszug Wikipedia)