

Inhalt

Das Neueste vom F.O.M.C.C.	2
Die Inventarliste	4
Termine & Tipps	5
Jahreshauptversammlung und Essen im Bayer-Kasino	7
Auflösung des Preisrätsels Fordsetzung 1/2001	7
Veteranenmarkt in Hamm	8
Saisonauftritt in Hilgen	8
Einmal Italien und zurück	9
Fords Karosserie-Lieferanten: [2] OSI Turin	13
Ford V8 Bus Baujahr 1942, der zweite Clubbus?	17
Die Werkstatt-Seite	21
Angebote & Gesuche	23

ANLAGEN

Die Mitgliederliste
Protokoll der Jahreshauptversammlung
Geschäftsbericht 2000

Impressum

Herausgeber: F.O.M.C.C. 1992 e.V.
Redaktion: J Meurer & H Fussen
Titelseite: Horst Walter
Auflage: 150 Exemplare
Druck: Media Service Ford-Werke AG MC/FNW-83

Club-Adresse: Kielsberg 36, 51491 Overath
Vereinsregister: 2110 beim Amtsgericht Bergisch Gladbach
Bankverbindung: Stadtparkasse Köln, BLZ 370 501 98, Konto 509 267 1
1.Vorsitzender: Herbert Fussen 02273/53948
2.Vorsitzender: Fred Schneider 02238/13639
Geschäftsführer: Hans Vogt 02204/7773 Fax 02204/75447
Kassierer: Jürgen Meurer 02174/41196

Internet-Adresse: <http://www.fomcc.de/>

Achtung – hier kommt ein **Blumenstrauß**, den ich hiermit gerne weitergebe:

Sehr geehrter Herr Fussen,

die Sternfahrt am 15. Juni 2001 zu Ford in Niehl war eine rundum gelungene Veranstaltung. Leider habe ich nicht ausdrücklich erwähnt, dass Ihnen und dem **Ford-Oldtimer und Motorsport Club** besonderen Dank gebührt. Bitte leiten Sie diesen Dank und meine besten Grüße an alle Beteiligten weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolfgang Riecke
Executive Director
Communications & Public Affairs
Ford of Europe / Ford of Germany



Weitere Berichte und Reaktionen auf diese Veranstaltung werden wir demnächst publizieren.

hf

Die Inventarliste

Artikel	Anzahl	Lagerort	Verwalter
PKW Anhänger	1	Parkplatz Merkenich Nord	Frank Froitzheim
Club-Bus Transit '69	1	Niederaussem z.Zt. bei Thomas Niemeier	Herbert Fussen
Party Pavillon	7 1	Butzheim Odenthal	Herbert Fussen Jürgen Meurer
Werkstatt-Handbücher	diverse lfd m	Mönchshof	Fred Schneider
Foto-Tafeln	19	Club-Bus	Herbert Fussen
Bilderrahmen DIN A1	10	Club-Bus	Herbert Fussen
"Ford-Dienst" in Emaille	1	Club-Bus	Herbert Fussen
Club-Fahnen	2	Club-Bus	Herbert Fussen
Video-Filme Familientag Halle G	1	Odenthal	Jürgen Meurer
Fotos von Veranstaltungen	diverse	Kerpen	Herbert Fussen
Club-T-Shirts blau		Kerpen	Herbert Fussen
	M 1 L 2 XL 2		
Club-Sweat-Shirts weiß		Kerpen	Herbert Fussen
	L 5 XL 50 XXL 5		

An dieser Stelle müssen wir (der Vorstand) etwas beichten: In der Internet-Auktion „ebay“ tauchte kürzlich ein **Schnittmodell eines 15M Motors** aus dem Jahre 1957 auf. Ohne lange nachzufragen haben wir nach einem schnellen Vorstandsbeschluss mitgeboten und dieses seltene Stück zum Preise von 150. -DM erworben. Der Motor ist vollständig, muß jedoch gesäubert, teilweise neu lackiert und auf einen Ständer montiert werden. Er trägt ein Schild mit der Aufschrift „Ford Lehrmodell“. Falls wir noch irgendwo eine Kupplung und eine Kupplungsglocke auftreiben, können wir sogar das ebenfalls aufgeschnittene Getriebe anflanschen. Da das älteste Schnittmodell der Ford-Werke lediglich ein V4-Motor aus dem Jahre 1963 ist, hielten wir diese Anschaffung für eine sinnvolle Investition.

hf

Termine & Tipps 2001

- 03.07. Stammtisch im Rheinkasseler Hof (Beginn 18:00 Uhr)
- 06.-08.07. Treffen des Capri Club Friesland in Wittmund -Willen
- 06.-08.07. Oldtimer Festival (Jan Wellem) Nürburgring
- 21.-29.07. 2000 km durch Deutschland
- 22.07. Dream Car Festival Köln, Messegelände Köln -Deutz
- 21./22.07. Top 10 Rennen auf dem Nürburgring (es gibt **Freikarten!!**)
- 27.-29.07. Golden Oldies in Wettenberg

- 07.08. Stammtisch im Rheinkasseler Hof (Beginn 18:00 Uhr)
- 10.-12.08. Oldtimer Grand Prix Nürburgring
- 11.-12.08. Oldtimer u, Teilemarkt Zentralhallen Hamm
- 17.-19.08. Intern. Mobilitätsfestival in Osnabrück (100 Jahre Karmann)
weitere Info unter: www.mobil-emotion.de

25.08. *Ford-Treffen mit Ausfahrt des FOMCC und AH Förster in Koblenz*

- 04.09. Stammtisch im Rheinkasseler Hof (Beginn 18:00 Uhr)
- 08.-09.09. Serengeti Park Classic in Walsrode
- 09.09. *Ausfahrt des F.O.M.C.C.***
- 14.-16.09. Ford-Treffen am Hockenheimring
- 25.09. Eröffnung der Ausstellung „70 Jahre Ford im Rheinland“
RIM Oberhausen
- 28.-30.09. Eifel-Klassik Nürburgring

- 09.10. Stammtisch im Rheinkasseler Hof (Beginn 18:00 Uhr)
- 27.-28.10. Oldtimer u.Teilemarkt in Recklinghausen
- 27.-28.10. 750 Meilen Rennen Nürburgring

- 06.11. Stammtisch im Rheinkasseler Hof (Beginn 18:00 Uhr)

- 04.12 Stammtisch im Rheinkasseler Hof (Beginn 18:00 Uhr)

Ein Tipp von Thilo:

Hallo Freunde der weißen Räder...

Es gibt ein neues Weißwand Ring Konzept, bei dem der Ring nicht mehr zwischen Felge und Reigen geklemmt werden muß.
Angeblich hat die Firma auch in Essen ausgestellt. Ich hab' sie dort leider nicht gesehen, aber die Volvo Oldie -Kollegen meinen, daß das System ganz vernünftig aussieht. Die Preise bewegen sich auch im Rahmen.
<http://www.ravus.de/start.htm>

Vielleicht eine Alternative zu den teuren WW -Reifen ?

Der Edelstahlring alleine sieht übrigens m.E. gar nicht schlecht aus, vielleicht wäre das alleine schon mal 'ne Überlegung wert?



Jahreshauptversammlung und Essen im Bayer-Kasino

Als Anlage findet Ihr das Protokoll der Jahreshauptversammlung und den Geschäftsbericht. Ich möchte nicht versäumen, auch an dieser Stelle allen zu danken, die im vergangenen Jahr mit dazu beigetragen haben, unser Vereinsleben aktiv und attraktiv zu gestalten.

Der Abend im Bayer-Kasino war sicherlich gelungen und fand in einem angenehmen und stressfreien Ambiente statt. Trotzdem haben wir im Vorstand, bedingt durch das rückläufige Interesse und das recht frühe Ende des Abends, das Gefühl, nicht die richtige Wahl getroffen zu haben. Zu unserer Verteidigung können wir anbringen, dass wir mit einer wesentlich höheren Zahl an Teilnehmern gerechnet hatten und damit die Größe des Saales durchaus angebracht gewesen ist.

Mein Appell geht daher an alle Clubmitglieder: gebt uns Rückmeldungen und Tipps, wo und wie unser Jahresabschluß attraktiv gestaltet werden kann! Hellsehen kann der Vorstand leider noch nicht. hf

Auflösung unseres Preisrätsels aus der Ford-Setzung:

Na, so schwer war es doch nun wirklich nicht – oder? Dass es sich bei dem abgebildeten Schmierplan um einen Bus mit Diesel – Heckmotor handelte war eigentlich auf den ersten Blick zu sehen. Thilo Moerke hat sich dann ein Herz gefasst und das Baujahr getippt: 1953. Damit lag er goldrichtig und konnte sich über einen Satz Blechschilder freuen, auch wenn die Karosserievariante nicht ganz korrekt war. Es handelte sich im übrigen um einen Drauz – Bus. hf

Veteranenmarkt in Hamm

Vom Angebot einer gemeinsamen Fahrt mit unserem 9 -Sitzer Club-Bus haben neben Herbert als Fahrer nur noch zwei weitere Mitglieder und ein Angehöriger gebrauch gemacht. Achim Fabrizio ist wegen der Ladekapazität mit seinem eigenen (Youngtimer -)Transit gefahren. Auf der A1 im Bergischen Land hat uns so mancher LKW überholt. Aber so ist das halt mit 60 PS und 32 Jahren auf dem Buckel.

Auf dem Markt haben wir dann noch weitere 4 Clubmitglieder getroffen. Somit war der FOMCC einigermaßen vertreten.

Das Angebot unterschied sich nicht großartig von dem des letzten Jahres. Der Ford-Anteil wird immer geringer. Auch die Anzahl angebotener Komplett-Fahrzeuge war geringer als in den Vorjahren.

Dennoch hat jeder etwas mit nach Hause genommen; und wenn es kein Ersatzteil war, so wenigstens ein Modell -Auto. Alleine drei FK 1000 - Modelle von SIKU haben in unsere Reihen gewechselt.

Der Club-Transit hat ein neues Blinker-Glas bekommen.

Saisonauftakt in Hilgen 2001 am 29.April

Der 29.April verprach der erste halbwegs trockene Sonntag nach vielen langen Regenwochen zu werden. So verwundert es nicht, daß die Parkplätze rund um den ehemaligen Bahnhof Hilgen schon kurz nach 11 Uhr bis auf den letzten Platz mit Oldtimern gefüllt waren.

Die Auftaktveranstaltung der wöchentlichen Sonntags -Treffs ist mittlerweile die größte ihrer Art in der Region. Auch der FOMCC war wieder stark vertreten: Herbert Fussen's frisch restauriertes P5 20M/TS Hardtop Coupe, eine Badewanne, P4, zwei Deutsch Cabrios auf P7a und Capri Basis, ein G13 sowie Käfer und Alvis TA14, um nur einige zu nennen.

Auch andere Besucher kamen mit schönen Fords, neben zwei A -Modellen, G13, P5 Coupe und P7b stellte der Leverkusener Ford Händler Wehrlich mit seinem T-Modell Phaeton das älteste Fahrzeug. Zwei Hot Rods auf Ford Basis barchten dagegen die Stirn der Puristen zum Runzeln. Die anderen Marken der Ford Motor Company repräsentierten Buckelvolvo, Amazon, 144, 245 und 1800ES, die Jaguars reichten vom XK150 bis zum XJ.

Oldies aller Art rundherum, die Palette reichte vom Fiat 500 über Motorräder und Replicas bis zu einem Cadillac Cabrio mit mindestens drei Meter Flossenlänge. Die Stellplätze unter dem Vordach des ehemaligen Güterschuppens waren in weiser Vorraussicht für die Cabrios reserviert.

Getränkeverleger Fuchs verschaffte sich mittels einer alten Polizeikelle Respekt bei potentiellen 'Falschparkern'. Bis auf einen kurzen Schauer konnten die Verdecke aber offen bleiben.

Die Mannschaft der Gaststätte im alten Bahnhof kümmerte sich mit ihrem zur 'Feierwehr' umgebauten Rundschauser Mercedes Feuerwehr um die nötigen Durstlöcher. Belegte Brötchen und Würste vom Grill sorgten für das leibliche Wohl.

Die lokale Presse interessierte sich besonders für den seltenen Cottin - Desguttus Bj.1931. Dessen Besitzer mußte demonstrieren, daß er schon beim ersten Versuch mit der Kurbel anspringt.

Als sich gegen 13 Uhr das Treffen langsam auflöste (viele wollten wohl Schumi's Sieg in Barcelona nicht verpassen) nutzten einige noch das schöne Wetter um ihre Oldies durchs Bergische Land zu bewegen. Alles in allem eine gelungene Veranstaltung, bei der al le das bunt gemischte Feld und die Ungezwungenheit genossen. Ich werde jedenfalls noch einige Sonntag Vormittage mit der Familie in Hilgen verbringen.

Thilo Moerke

Einmal Italien und zurück (Mille-Miglia 2001)

Hallo Freunde,

- wish you were there - würde wohl der Engländer sagen...

Udo wird die Mille (mal wieder) in nicht so guter Erinnerung behalten, muß er doch seinen frisch überholten Motor nochmals öffnen.

Immerhin ist er mitgekommen!

Ich habe mal für unsere Ford Clubzeitung einen kleinen Bericht verfasst. Bilder gibt's später, wenn sie fertig entwickelt sind.

Jedes Jahr im Mai geht's wieder ans Kofferpacken für eine Woche Italien. Trotz mehrfachem Aufruf fand sich im FOMCC jedoch niemand der sich uns anschließen wollte. So startete ich mit meiner Frau diesmal alleine mit dem Volvo. Das Fahrwerk wurde vorher wieder auf "Normal-Null" gelegt, die Tiefflieger sind auf italienischen Straßen bei voller Beladung nicht besonders komfortabel.

Das geplante Programm war stramm, auf der Autobahn ging es erst einmal bis nach Steyr in Österreich. Dieser Umweg bot sich an um einen Privatsammler zu besuchen, der u.a. auch viele Ford Lkw aus der Zeit bis 1950 besitzt. Was wir dann zu Gesicht bekamen übertraf jedoch alle Erwartungen:

Auf einem riesigen Anwesen waren mehrere alte Industriehallen bis zum Bersten mit alten Lkw gefüllt. Das Objekt unserer Begierde - ein Ford V8 Bus Bj. 1941 - stand ganz hinten. Die Hallen sind so dicht zugestellt, daß man buchstäblich über die Fahrzeuge klettern mußte. Der Bus präsentierte sich als ein passables Restaurierungsobjekt für ein geeignetes Club-Fahrzeug.

Unter den insgesamt ca. 40 Lkw befindet sich auch ein Ford Diesel Bj. 1949, wahrscheinlich ein Umbau aus der Nachkriegszeit. Der Vater des jetzigen Besitzers

hatte über die Jahre mehr als 80 Lkw und Anhänger zusammengetragen, vieles davon ist jedoch schon verkauft. Neben Ford finden sich auch Marken wie Steyr, Dodge und Mercedes-Benz im Inventar. Die Lkw Sammlung wird langsam aufgelöst, vieles taugt als Restaurierungs-Basis, andere nur noch als Ersatzteilsponder. Der Schwerpunkt der heutigen Sammlung liegt auf amerikanischen Pkw der 50er bis 70er Jahre. Darunter ein echter GT350 Mustang, ein Dodge Hemi Charger und mehrere Cadillac und Buick Cabrios aus den 50ern. Unter den auch mehr als 50 Fahrzeugen sind jedoch auch Europäer wie ein 300er Adenauer Benz und Volvo P1800. Nach einem netten Nachmittag und langer Diskussion über das für und wider des P1800 im historischen Rennsport wurde uns noch ein nettes Hotel in der Altstadt empfohlen.

Am nächsten Morgen ging es weiter über den Großglockner Paß in Richtung Südtirol. Der Hausberg vieler Fahrzeugentwickler war diesmal von Toyota besetzt, die dort ihre neueste Keksdose testeten. Mein P1800 überstand den "High-Altitude-Test" problemlos, der neue Elektrolüfter als Ersatz für den Viskolüfter hat sich prima bewährt. Südlich der Alpen erwartet uns Italien mit starken Regenfällen. Ein dänische Mille-Miglia Fan-Paar in einem Oldtimer aus den 20ern kann das Verdeck nicht mehr schnell genug schließen und flüchtet sich unter zwei Regenschirme. In Brescia haben wir den Wagen aber wieder getroffen, sie sich offensichtlich nicht abgesoffen.

Nach einigen Kilometern hat sich der Regen wieder in strahlenden Sonnenschein gewandelt und wir suchen uns ein nettes Hotel.

Der dritte Tag der etwas längeren Anreise führt uns über die Brenner Autobahn bis an den Gardasee. Dort ist jedoch die seit mindestens zwei Jahren unterbrochene Tunnelstrecke südlich von Riva immer noch gesperrt. So weichen wir bis Limone auf die dazu eingerichtete Fährverbindung aus. Gerade noch rechtzeitig wie uns später Bewusst wird, denn schon am Abend bilden sich Wartezeiten von vier Stunden durch die Mille Touristen.

Wir erreichen unser schönes Hotel direkt am See frühzeitig, es bleibt noch Zeit für etwas Shopping in Gargnano.

Der Hotelparkplatz füllt sich langsam mit allerlei Oldies: wie jedes Jahr reist ein BMW CS Club aus Bayern mit vielen Wagen an, ein Jaguar XK120 und ein Morgan V8 bereichern das Bild. Unsere Freunde aus Norddeutschland treffen später mit ihrem VW Typ 3 ein.

Für den Tag hatte ich mir eine Fahrt zum Lage d'Idro ausgedacht; ein nicht ganz problemloses Unterfangen, wie sich später herausstellen sollte. Durch die Tunnelsperrung südlich Riva blieb eigentlich nur der Paß nach Tremosine für eine echte Umrundung. Nur ist dieser leider unbefestigt und liegt auf über 1900 Meter in Schnee und Nebel. Eigentlich hätte es mir schon zu Denken geben sollen, daß mir ein Mountainbike Fahrer 'nen Vogel zeigt. Aber nach den Sahara Erfahrungen mit dem Volvo schien mir auch dieser Weg fahrbar. Die Auswaschungen im Schotter wurden immer tiefer, die Aufsetzer des Wagenbodens immer häufiger und die Kehren immer enger. Nach einigen unbeleuchteten Tunneln kam die engste Stelle. Der Volvo paßte nur knapp hindurch, Schrammen an beiden Schwellern zeugen von der fehlenden Breite zwischen den Felsbrocken. Sigrid kamen erste Zweifel ob wir jemals heil unten ankommen würden....

Nach 66 km und mehr als drei Stunden trafen wir wieder auf eine befestigte Straße. Diesen Paß kann man weiterempfehlen: Für schmale Geländewagen und Moto-Cross Maschinen!

Beim Abendessen gestand uns einer der BMW Coupe Fahrer, daß er nach 500 Metern kapitulierte.

Der Donnerstag bildete den nächsten Höhepunkt der Woche: Die technische Abnahme in Brescia.

Vor der Piazza della Vittoria stehen die Teilnehmerfahrzeuge Schlange um durch die Abnahme zu gelangen. Die beste Möglichkeit die raren Kostbarkeiten näher zu inspizieren und mit den Fahrern zu sprechen. Leider war diesmal Ford nicht vertreten, nur SS - Jaguar und Aston Martin - Lagonda repräsentieren "unsere" Marken.

Mein persönlicher Favorit in diesem Jahr ist eine Alfa-Romeo Sonderkarosserie im Stromlinien Look der 30er eines niederländischen Teilnehmers. Die Liste der Fahrzeuge liest sich wie ein Auszug aus der Creme de la Creme der Automobilhersteller:

Hispano Suiza
Alfa Romeo
Cisitalia
Ferrari
Maserati
Bentley
Bugatti
Mercedes Benz
OM
Fiat
OSCA
Panhard
Veritas
BMW

Gegen Mittag brechen wir auf in Richtung Bologna um die Fahrt durch die langweilige Po-Ebene etwas abzukürzen. Unsere Freunde mit ihrem VW mußten leider vorzeitig auf Grund eines Pleuellager Schadens im frisch überholten Motor den Heimweg antreten. Sie schlossen tags drauf mit dem Alltagswagen wieder auf.

Zwischen Modena und Bologna liegt an der Landstraße das Lamborghini Werk. Ein Freund ist dort beschäftigt und zeigte uns die heiligen Hallen. Da gerade ein neues Gebäude für das Werksmuseum entsteht sind viele Ausstellungstücke in die Produktionshallen verbannt. So dient auch schon mal der Seitenkasten eines Formel 1 Rennwagens als Abstellplatz für Pappkartons!

Wir sind beeindruckt von der vielen Handarbeit und der hohen Fertigungstiefe. Nur ein Roboter war zu sehen; und der poliert die Kanäle im Zylinderkopf!

In einer weiteren Halle befindet sich die Restaurierungswerkstatt. Zwei Miuras, eine Espada, ein russischer LM 002 Geländewagen sowie Countach und die frühen GT350/400 zeugen von der Traditionspflege a la Lamborghini. Schade, daß es so etwas bei Ford (noch?) nicht gibt.

Wir bedanken uns für diese Exklusiv-Führung und werden noch von der Presse Chefin mit allerlei Andenken versorgt.

Per Autostrada geht's abends weiter nach San Marino. Dort sind viele Hotels schon von Mille Fans belegt, wir finden aber noch ein nettes Zimmer in der Altstadt.

Die Zeitkontrolle in der Altstadt der Berg-Republik ist eine der schönsten Ortsdurchfahrten der 1000 Meilen. Auf einem ausgerollten Teppich vor dem Präsidentenpalast wird jedes Fahrzeug einzeln den Anwesenden vorgestellt. Nachdem die ersten Vorkriegswagen durch sind schließen wir uns dem Feld an und durchqueren Umbrien. Herrliche Straßen und Landschaften und überall winkende Menschenmassen bei den Ortsdurchfahrten zeugen von der Popularität der Veranstaltung in Italien.

Vor Assisi verlassen wir den Pulk und kürzen ab in Richtung Siena - Chianti. Selbst abseits der Strecke sind die schönsten Hotels der Toskana schon von meist deutschen Mille-Fans und ihren Oldies besetzt. Zusammen mit Porsche 356, Triumph TR4 und Alfa Bertone Teams übernachteten wir im herrlichen Castellino d' Chianti.

Am nächsten Tag treffen wir nördlich von Siena wieder auf das Feld, denn nun kommen die schönsten Streckenabschnitte mit Futa- und Raticosa Paß. Die Hänge und Kehren sind vom Publikum dicht besetzt, kein Parkplatz seitlich der Straße bleibt frei! Überall enthusiastische Fans, die jeden Drift bejubeln. Zwischendrin noch italienische Motorradfahrer, die stolz ihr Talent beweisen. So etwas muß man erlebt haben.

Wir lassen das gesamte Feld an uns passieren und folgen noch bis Bologna. Die Fahrt bis Brescia und die Zielankunft kann man sich ersparen. Wen interessiert schon das offizielle Wertungsergebnis? Wehmütig treten wir die Heimreise über Brenner und Fernpaß an.

Fabelhaftes Wetter fast über die ganze Woche, herrliche italienische Küche und Weine- und das Beste: Die Werkzeugrolle blieb die ganzen 3600km unangetastet. Nur die lärmende Benzinpumpe der Einspritzanlage schreit nach Ersatz.

Von der Volvo Fraktion habe ich neben meinem P1800 noch zwei weitere Coupes und eine Amazone unter den Fans gesehen. Ford war gar nicht repräsentiert, ein schwaches Bild.

Schnelle Grüße,
Thilo

Die Werkstatt-Seite

Oldtimer und Gasanlage?

Im Zuge der Ökosteuer stellt sich zunehmend auch für Oldtimerfreunde die Frage: Wie kann man heute noch verhältnismäßig preiswert und sauber seinen Oldi bewegen?

Eine Alternative ist der wahlweise Betrieb des Oldies mit Flüssiggas. Umrüsten lassen sich eigentlich alle Vergaser-bzw. Benzin-Einspritzmotore. (vorzugsweise mit auf bleifrei umgerüsteten Zylinderköpfen)

Was spricht dafür?

- o Niedrige Treibstoffkosten von ca. 1.10DM/Liter.
- o Saubere Verbrennung.
- o Längere Lebensdauer des Motors.
- o Längere Lebensdauer der Auspuffanlage.
- o Keine Benzinverdünnung des Motoröls.
- o Weniger Verbrennungsrückstände im Öl.
- o Die Anlage ist nahezu Wartungsfrei.
- o Nächste Tankstelle hier in Köln-Niehl ist an der Boltens Sternstrasse.

Was spricht dagegen?

- o Umrüstkosten von ca. 2300 DM (DB 220SE Coupe).
- o Der Verbrauch ist ca. 15 bis 20 % höher als mit Benzin.
- o Geringfügiger Leistungsverlust.
- o Weniger Platz im Kofferraum.
- o Nicht sehr viele Tankstellen in Deutschland.
- o Ventilspiel sollte häufiger kontrolliert werden, besonders bei nicht auf bleifrei umgerüsteten Zylinderköpfen
- o Weniger Zuladung des Fahrzeugs möglich.
- o Das Parken in Tiefgaragen ist nicht erlaubt.

Die Technik:

Hier die wesentlichen zusätzlichen Bauteile:

- o Autogasbehälter mit Füllventil (zwischen 35 und 120l)
- o Verdampfer-Druckregler
- o Absperrventile für Gas & Benzin
- o Mischgerät
- o Umschalter für Gas/Benzinbetrieb

Autogasanlagen sind üblicherweise auf bivalenten Betrieb ausgelegt-mit Hilfe des Umschalters ist es möglich (auch während der Fahrt) von einer auf die andere Kraftstoffart umzuschalten; der Benzinbetrieb bleibt dabei in seiner bisherigen Funktion erhalten.

Die Umrüstung sollte von einem Fachbetrieb gemacht werden. In den Niederlanden gibt es Betriebe, die sich ausschließlich auf den Einbau in Oldtimer spezialisiert haben. Aus eigener Erfahrung kann ich die Firma Gebr. van Orsouw b.v. in Eindhoven empfehlen. Sollte also der Oldi ein echter Schluckspecht sein, lohnt sich in jedem Fall eine Umrüstung.

Wer Interesse an einer Umrüstung hat, dem stehe ich gerne mit Rat und Tat zur Verfügung.

Joachim Mühlhause

DANKESCHÖN!!!

ICH WOLLTE MICH BEI ALLEN CLUBMITGLIEDERN RECHT HERZLICH BEDANKEN FÜR DIE REGE
TEILNAHME AN UNSERER CLUBZEITSCHRIFT.
ES SIND EINE MENGE ANRUF EINGEGANGEN FÜR FOTOTERMIN Eurer Fahrzeuge.
DANK DER REGEN TEILNAHME Eurerseits können wir jetzt **VIELE** weiße Seiten in die Zeitung
BRINGEN WO EURE GESCHICHTE Eures Fahrzeuges stehen sollte.
IST ES ZUVIEL VERLANGT SICH NE HALBE STUNDE ZEIT ZU NEHMEN UND DIE GESCHICHTE DES
EIGENEN FAHRZEUGES IN GROBEN ZÜGEN ZUSAMMENZUFASSEN?????
IST ES SO SCHWER DAS TELEFON IN DIE HAND ZU NEHMEN UND ANZURUFEN UM EINEN FOTOTERMIN
AUSZUMACHEN?????
WENN WIR ALLE WEITERHIN AN EINEM STRANG ZIEHEN WIRD UNSERE ZEITUNG BESTIMMT IMMER
BESSER!

DANKESCHÖN!!!

Nils Lübow

Techno Classica 2001

"Die Ford-Clubs präsentierten auf blauem, Ford-gemäßen Teppichboden mit informativen und attraktiven Displays sowie ausgesuchten Ford - Klassikern eine derart attraktive Show, daß die meisten Besucher sich auf einem offiziellen Ford-Stand wähnten", schrieb Hermann Ries im Internet bei OCS und in der Oldtimer-Klassik. Schöne Worte, die gut tun nach all dem Stress und der Arbeit. Ich möchte mich herzlich bei allen bedanken, die an diesem Erfolg mitgewirkt haben – besonders bei Hans Bildstein und Frank Froitzheim, die eine ganze Woche Urlaub in die Techno -Classica investiert haben und natürlich bei Werner Hochkeppel für seinen G13! Für das nächste Mal würde ich mir wünschen, wenn es wieder mehr "richtige Clubstände" mit Themenaufbau und etwas mehr Phantasie geben würde, denn diese Stände sind immer noch das Salz in der Suppe bei der Techno-Classica. Für zündende Ideen sind wir jederzeit dankbar. Auf den folgenden Seiten findet Ihr unsere "Beute", alle Anfragen und Angebote, unsortiert und ungefiltert. Bitte schaut Euch auch die Gesuche und Anfragen an, vielleicht können wir einem Oldiefreund helfen! hf