

Der Club
Die Zeitung

PeRReCi 



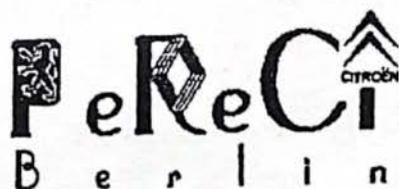
Freiheitsvermögen nur bei der Cabriolet, dessen Lenkführung von Peugeot meistertisch gezeichnet worden ist.



PEUGEOT 404

Ausgabe 1/94

Impressum



Interessengemeinschaft für
Freunde klassischer französischer Automobile

Sitz des Vorsitzenden

PeReCi Berlin
IG für
Freunde klassischer Automobile
Joachim Kaiser
Bernsteinring 107
12349 Berlin

Geschäftsstelle der Club-Zeitung

PeReCi Berlin
Der Club - Die Zeitung
Sven Seehawer
Dahlemer Weg 191
14167 Berlin

PeReCi Berlin

die etwas andere Interessengemeinschaft

PeReCi - der Name steht für Peugeot, Renault, Citroën - vereint die Liebhaber von Fahrzeugen dieser drei großen französischen Automobilmarken.

Als die etwas andere Interessengemeinschaft beschäftigen wir uns nicht ausschließlich mit einer bestimmten Modellreihe, sondern versuchen, firmenübergreifend Liebhaber älterer französischer Automobile anzusprechen.

Einen Beitrag hierzu bietet die vorliegende Clubzeitung. Diese Zeitung ist nur über Mitglieder zu beziehen und wird auch von diesen gemeinschaftlich erstellt. Ihr Erscheinen ist unregelmäßig.

PeReCi Berlin - Mai 1994

Inhalt

	Seite
. Vorwort	
Einleitung zur Ersten Ausgabe	3
. Allgemeines	
Mitgliederverzeichnis	4
Annoncen	4
Aus Frankreich	14
. Historische Informationen	
Alpine, c'est fini	6
Citroën SM Teil I - Die Werbung	11
. Technische Informationen	
404 injection	
Wegbereiter der Einspritztechnik	15
. Reparaturhinweise	
R 11 GTX - Manschettenwechsel	19
. Wichtige Termine	
Der Stammtisch	18
Der IKEA-Parkplatz 1994	20

Vorwort

Einleitung zur Ersten Ausgabe

Liebe Freunde und Schrauber,

es ist nicht der erste Versuch eine Clubzeitung auf die Beine zu Stellen.

Die Motivation jedoch scheint dieselbe zu sein.

Die Clubzeitung soll von Mitgliedern für Mitglieder gemacht werden. Jeder, der schon immer mal etwas loswerden wollte, ob es das Clubleben, die Faszination "Auto" oder einfach nur die französische Lebensweise ist, hat hier die Möglichkeit dazu.

Die hier abgedruckten Artikel sind Beiträge von Joe, Lutz und Sven.

Aber bitte denkt daran, die Zeitung kann nur solange existieren, wie ein jeder Artikel und Berichte, ob lang oder kurz, schreibt.

Mit der Absicht, die IG für Freunde klassischer französischer Automobile in ihrer Konstitution zu stärken

Sven Seehawer

PeReCi Berlin - Adressen der Mitglieder

Nr.	Name	Vorname	Straße und Hausnummer	PLZ	Ort
1	Arnold c/o Hutmann	Dirk	Lauenburger Str. 4	12157	Berlin
2	Borchert	Jan	Immanuelkirchestr. 12	10405	Berlin
3	Buma	Just	Kelheimerstr. 1	10777	Berlin
4	Fremont	Jean-Luc	Grünlingweg 20	12351	Berlin
5	Goldmann	Dagmar	Sybelstr. 69	10629	Berlin
6	Gustke "Gustav" c/o Preuss	Rainer	Badensche Str. 46	10715	Berlin
7	Himpel	Maik	Modersohnstr. 66	10245	Berlin
8	Horstmann	Andreas	Buschkrugallee 208	12359	Berlin
9	Kaiser	Joachim	Bernsteinring 107	12349	Berlin
10	Kazda	Oliver	Küsterstr. 26	13599	Berlin
11	Klein	Benjamin	Brinowstr. 56	13507	Berlin
12	Marodie	Georg	Marbacher Str. 12	14197	Berlin
13	Nimz	Christian	Ebertstr. 69	10823	Berlin
14	Pernetta	Manfred	Alsterweg 27a	14167	Berlin
15	Raakow	Lutz	Hamerlingweg 20	14167	Berlin
16	Sallmann	Henny	Elstergasse 16	13505	Berlin
17	Sechawer	Sven	Dahlemer Weg 191	14167	Berlin
18	Wagner	Christoph	Friedrich-Wilhelm-Str. 75	12103	Berlin
19	Will	Rainer	Onkel-Tom-Str. 102	14169	Berlin
20	Wolbrandt	Konrad	Dernburgstr. 58c	14057	Berlin

Annoncen:

Suche Fensterheberschalter für Renault Nr. 770676697 und
Blinkrelais Renault Nr. 720 1348105, ☎ 8173339
Suche Verteilerkappen, ☎ Q 7422237

Biete 1 Satz Pallas Radkappen 15' für GS von 76-79, ☎ 8132385
Biete 1 Satz Scheiben für CX VB 150,-DM, ☎ 8173339
Biete eine vierloch Alu-Felge zum Verkauf an ☎ 8175316

Anzeige:

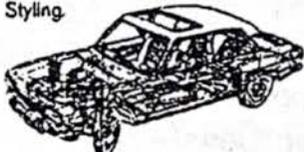
PEUGEOT

Wir denken in europäischer Qualität.

Über den Erfolg einer großen Automarke wird im Europa der siebziger Jahre nicht mehr nur in einem Markt, in einem Land, in einem begrenzten Wirtschaftsraum entschieden, sondern in ganz Europa. Das liegt gewiß nicht nur am Auto oder an der Vertriebspolitik. Das liegt vor allem am Fahrer. Besser gesagt an den Fahrern in ganz Europa. Und wenn auch in den verschiedenen Ländern die Fahrer ihre eigenen Ansprüche an ein Auto stellen – ein Kriterium entscheidet vor allen anderen: die Qualität. Das ist der Grund, weshalb PEUGEOT eine der erfolgreichsten Automobilmarken in Europa ist.

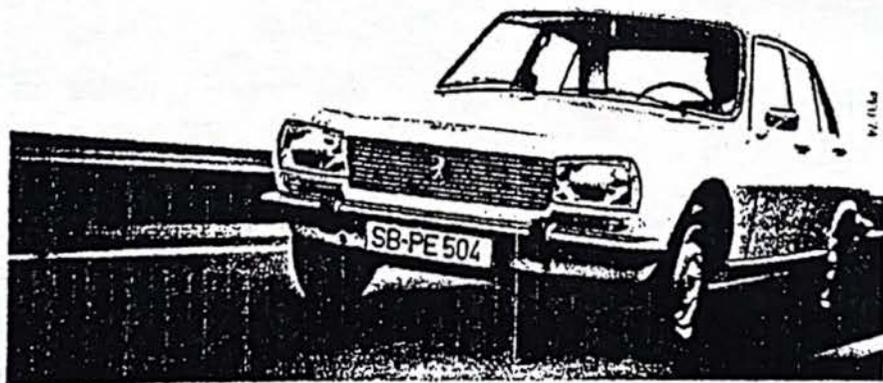
Wir wollen beispielhafte Autos bauen. Autos, die nicht nach einem Jahr überholt sind. Autos, an denen alles stimmt. Für alle. Deshalb setzen wir uns über traditionelle Grenzen hinweg.

PEUGEOT arbeitet zum Beispiel mit 141 deutschen Zulieferfirmen. Beim PEUGEOT 504 TI Automatic tragen rund 20% der Präzisions-Einzelteile das Siegel »Made in Germany«. Unter Mitwirkung von Pininfarina entstand das PEUGEOT-Styling.



Zusammen mit einer Automobilmachungs-Erfahrung, die bei PEUGEOT bis ins letzte Jahrhundert hinein reicht, gelingt es, Autos zu bauen, auf die sich die Fahrer in Europa auch in Zukunft immer verlassen können.

PEUGEOT
Das andere Auto.



Alpine, c'est fini

Der Zeitpunkt hätte kaum treffender sein können: Genau 20 Jahre ist es her, als Alpine mit der legendären A 110 mit einem **Dreifachsieg** bei der Rallye Monte Carlo den Grundstein für den Weltmeisterschaftstitel 1973 legte. Gerade jetzt, wo Alpine-Freunde dieses Jubiläum feiern wollen, werden Gerüchte um das Ende der letzten französischen Sportwagenmarke aus dem normannischen Dieppe zur bitteren Gewißheit.

Schon seit Jahren dümpelt Alpine recht kraftlos durch das Renault-Programm, immer wieder von Unkenrufen eines bevorstehenden Untergangs begleitet. Doch nun ist das Ende der letzten historischen Sportwagenmarke Frankreichs besiegelt.

"Alpine, c'est fini" - "Alpine, das war's" titelte die Tageszeitung "Le Parisien" Ende Januar 1993 und nahm damit das vorweg, was die Verantwortlichen zu diesem Zeitpunkt noch nicht zugeben wagten. Der Hintergrund der Meldung: Ende Januar stoppte die Konzernleitung von Renault in Boulogne-Billancourt das Projekt eines neuen Alpine-Modells, das die Zukunft der an ständig rückläufigen Verkaufszahlen leidenden Marke vielleicht hätte sichern können.

Der stete Niedergang hat Geschichte:

Spätestens 1977, mit der Produktionseinstellung der berühmten A 110, erlebte Alpine einen Bruch mit der eigenen Tradition. Nachdem zwei Jahrzehnte lang kleine, leichte und vor allem sportliche Modelle die Markenpalette geprägt und deren sportliches Image begründet hatten, entwickelten sich die Kunststoffautos aus Dieppe zu Komfortsportlern:

Die schon 1971 vorgestellte, luxuriöse A 310 mutierte 1977 zu einem gewichtigen 2+2-Sitzer mit einem 2,7 Liter großen V6, die Zeit der kleinen Vierzylinder war vorüber.

Traditionalisten bemängelten fortan, daß die Alpine nun mehr zum Präsentieren vor einem Spielkasino taugte denn zum sportlichen Einsatz auf der Rennpiste.

Und: Der Name Alpine degenerierte immer mehr zur Modellbezeichnung, an den Kunststoff-karosserien dominierte vielmehr der Renault-Rombus.

Die 1985 eingeführten GTA-Modelle setzten den bei Renault nun eingeschlagenen Kurs von schwergewichtigen Luxus weiter fort - und mußten sich zudem den Vorwurf gefallen lassen, mit 160 PS in der Sauger- bzw 200 PS in der Turbo-Version im Vergleich zur Konkurrenz nicht das Maß der Dinge zu erreichen.

Die 1991 vorgestellte, optisch modifizierte A 610 läutete zaghaft Anklänge an Traditionen ein: Mit 250 PS verfügte dieses Modell endlich über das erwartete Leistungsvermögen und trug - als äußerliches Bekenntnis zur

Vergangenheit - wieder ein eigenes Alpine-Logo an der Front sowie eine Modellbezeichnung wie in früheren Tagen.

Trotz positiver Tester-Urteile vermochte die jüngste Alpine-Kreation jedoch immer weniger Käufer zum Kauf animieren. Ihr relativ hoher Preis von knapp 100000 DM bildete keineswegs ideale Voraussetzungen für einen Markterfolg.

Beständig keimte unter Liebhabender Marke der Wunsch nach einem neuen Modell, das mit dem Attributen klein ,leicht und sportlich an die Traditionen der Marke anknüpfen sollte. Und tatsächlich machte man sich bei Renault an die Arbeit und entwickelte ein entsprechendes Konzept.

Das Projekt W71, von Alpinisten rasch A 410 getauft, vereinte Anklänge einer 1990 von Renault präsentierten Spider-Studie, dem Laguna, mit Großserienkomponenten: Der vom Renault 19 und Clio bekannte Vierzylinder-Sechzehnventiler mit 135 PS schien als Antrieb geradezu prädestiniert. Auf einen Verkaufspreis von 50000 DM taxierten die Renault-Strategen das neue Modell, und gerade da saß die Stolperfalle. Weil niemand dem Renault-Präsidenten Louis Schweitzer die Gretchenfrage beantworten konnte, ob sich das Projekt wirtschaftlich tragen würde, schalteten die Ampeln auf Rot.

Überraschend kam dieser Entschluß dennoch nicht. Schon im Herbst '92 hatte sich Schweitzer in der in Bern

erscheinenden "Automobil Revue" zum Thema Alpine geäußert. Zwar wolle er, sagte der auf drastische Sparmaßnahmen gepolte Renault-Präsident und -Generaldirektor, eine junge und ideenreiche Modellpalette auf die Beine stellen, habe aber "kein Interesse an Sondermodellen, von denen pro Tag nur zehn oder 20 Exemplare gebaut werden". Von solchen Werten war Alpine zuletzt weit entfernt: In der Fabrik in Dieppe wurde nur ein Auto am Tag gebaut. Die eigentliche Produktionsauslastung erfolgt über die Fertigung des Renault Espace, von dem pro Tag 55 Autos in Dieppe gebaut werden.

Die Geschichte dieses Hauses Alpine spiegelt einzigartig die von vielen Fans tragisch empfundene und von Renault vorangetriebene Entwicklung der Marke vom Weltmeister zum Mauerblümchen unvergleichlich wieder. Die jetzige Einstellung des letzten noch gebauten Alpine-Modells ist das unvermeidliche Endergebnis dieses Prozeßes. Die Automobilwelt ist ohne Alpine fortan um ein weiteres Stück fader und biederer geworden.

L. Raakow



Alpine Renault A 310 i

Anzeige:



Dynamik ist unser Konzept

Die Interessengemeinschaft für Fahrer
und Restauratoren
der Renault 15 / 17 Baureihe.

Gründungsmitglieder:

K. Wolbrandt
J.L. Fremont
M. Himpel
L. Raakow

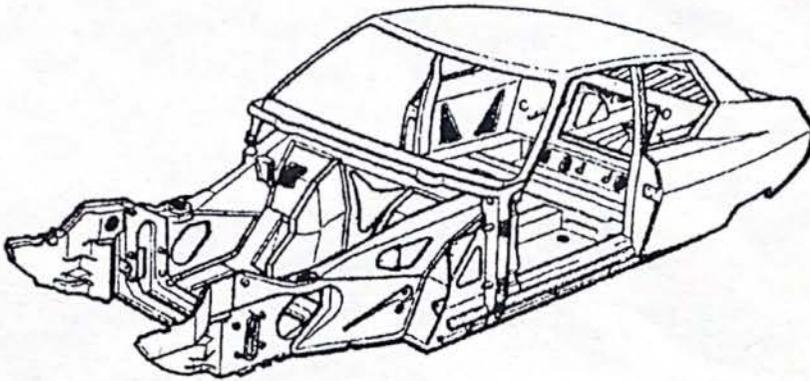
Mitglied in der IG Renault 17 Deutschland

CITROËN präsentiert

CITROËN SM

Eleganz · Stärke · Komfort · Aerodynamik

2-türiges Coupé
4-Sitzer
6-Zylinder
2670 ccm
160 PS
225 km/h



"Hier ist Kraft, frische unverbrauchte Kraft, kompakte Kraft.

Hier ist Form, reine perfekte Form, versteckte und geschaffene Form.

Und hier ist Präsenz, eine beinahe menschliche Dominanz, tief und sogar unheimlich, aber trotzdem eine Präsenz, die dem richtigen Geist nachgibt."

so lautet die Einleitung einer englischen mehrfarbenen Prospektmappe, die Citroën 1971 an seine Kunden verteilt.

Über die Aussagekraft dieses Textes kann man geteilter Meinung sein, jedoch nicht über Wirkung, die alleine das Fahrzeug (ohne solche Phrasen) in der Öffentlichkeit erzielte.

Von Anfang an mußte Citroën weiter und tiefer in die Wissenschaft des Automobilbaus eindringen als jemals zuvor. Citroën mußte dem SM die gesamte Design-Erfahrung geben, die das Unternehmen bei der Entwicklung der DS gewonnen hatte, Designs, die noch weiter verfeinert und zu ihrem Maximum entwickelt werden mußten.



Der SM ist ein Wesen aus vielen modernen Design-Technologien, die alle zusammengefaßt wurden, um beinahe unglaubliche Form, Geschwindigkeit, Kraft, Sicherheit und Komfort zu geben.

Der Citroën SM ist ein vollkommen anderes Konzept von Automobil-Design, gestern sowie heute.

Man merkt deutlich, mit welchen sprachlichen Mitteln Citroën versucht hat, den SM zu verkaufen. Es wurde fast eine eigene Sprache geschaffen.

Bereits in den frühen zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts erlangten die Werbekampagnen des Hauses Citroën Berühmtheit. Schon die Aufmachung der Werbemittel war stets ungewöhnlich. Inserate, Kataloge, Prospekte verrieten hohes künstlerisches Niveau; die besten Photographen, die kreativsten Werbetexter, die einflussreichsten Medienberater waren für Citroën weltweit tätig.

Doch schaut man sich einmal die Verkaufszahlen an, so nahmen nach den ersten beiden Jahren die Verkaufszahlen von anfangs 25% bis 1975 um fast 95% für den SM ab. Bereits nach zwei Jahren hatte das Fahrzeug nach automotor-und-sport Marktspiegeln nur noch die Hälfte seines Wertes (NP 1970: DM 36.000,-).

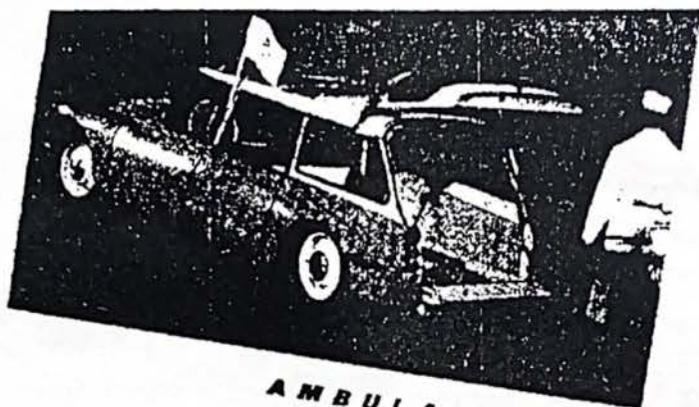
Letztendlich ist es der Markt, der die Sprache spricht und nicht die Werbekaufleute.

So wurden insgesamt 12.920 Stück in fünf Jahren gebaut. Eine Bilanz die für sich spricht.

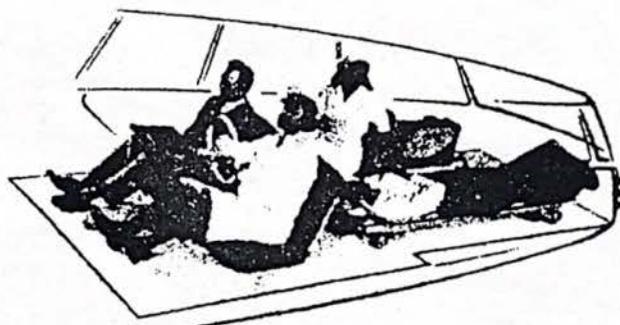
Sven Seehawer

Da bleibt nur noch die Frage,
ob ein Flopp ein vorprogrammierter Oldi-Renner ist ???

Anzeige:



AMBULANCE



Die „Ambulance“ auf Basis des ID Confort war das am längsten gebaute Modell der DS/ID-Reihe überhaupt. Seine Produktion wurde erst im Januar 1976 eingestellt, und zahlreiche Rettungsdienste haben diesen Wagen noch heute im Einsatz.

Aus Frankreich

Pourquoi de Gaulle a-t-il une DS ?
C'est parce qu'il n'a pas d' ID !

O. Kazda

Peugeot 404 injection

Wegbereiter der Einspritztechnik

Wir schreiben das Jahr 1963: Die Motorisierungswelle fängt an fast jede Familie zu erfassen, viele wollen nicht einfach nur ein Auto, sie wollen mehr: Mehr Leistung, aber trotzdem Wirtschaftlichkeit. Die Einspritztechnik scheint hier das Zauberwort!

Aber nur Daimler-Benz baut Motoren mit solcher Art Gemischaufbereitung ... und auch nur in die teureren Modelle!

Ein gefundenes Fressen für den Löwen - den Peugeot-Löwen:

Sein "Opfer": Der 1960 erschienene Mittelklassewagen **Typ 404.**

Die Motorisierung erscheint uns heute nicht aufregend: 1,6l Hubraum, vier Zylinder seitengesteuert, nasse Laufbuchsen; das besondere und neue:

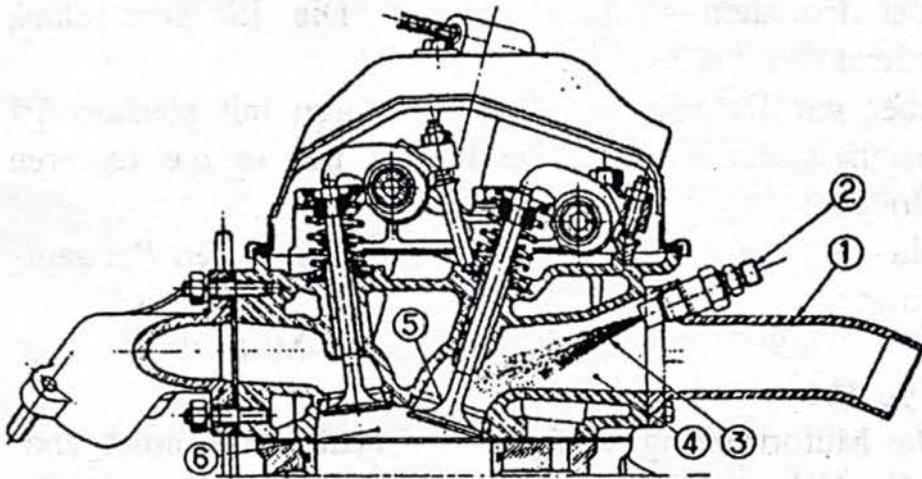
Die **EINSPRITZANLAGE**. Hier handelt es sich nicht um eine hochkomplizierte elektronische Motorsteuerung, sondern um ein ganz einfaches Prinzip mit viel Effizienz.

Zum Einbau kommt eine **Kugelfischer-Einspritzanlage**, die folgende Merkmale aufweist:

Die Anlage ist auf ein Minimum vereinfacht worden. Jeder Zylinder hat einen eigenen Pumpenkolben, so sind im gesamten System konstante Druckverhältnisse garantiert. Außerdem kann die gesamte Einspritzmenge in einem Zug während des Ansaugtaktes eingespritzt werden: Die Einspritzdüse richtet den Strahl auf das geöffnete Einlaßventil. Die Einspritzdüsen sitzen in unmittelbarer Nähe des Brennraumes, aber nicht im Zylinderkopf,

sondern in den Ansaugrohren; so ist der Zylinderkopf der gleiche wie bei der Vergaserversion. Selbst der Motor ist bis auf verstärkte Kurbelwellenlager identisch! Alle abweichenden Teile sind von außen anmontiert:

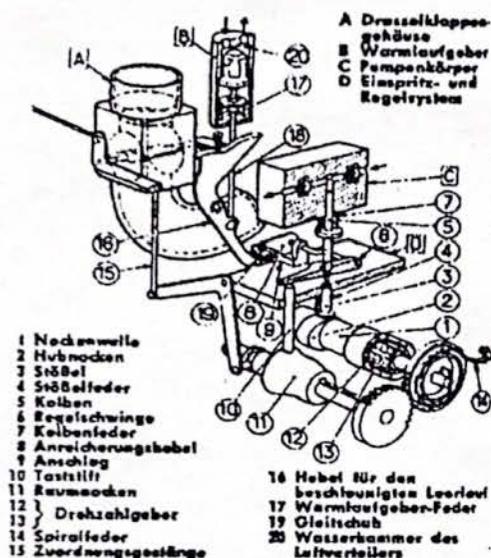
Die Einspritzanlage bestehend aus elektrischer Benzinpumpe, die Einspritzpumpe, die Einspritzleitungen, die Düsen, die Luftansauganlage sowie den Luftverteiler.



Links: Schematische Darstellung der Kugelfischer-Einspritzpumpe. Oben: Der Zylinderkopf unterscheidet sich grundsätzlich nicht von demjenigen des Vergasermotors. Die Einspritzdüsen (2) sitzen im Ansaugrohr (1), ihr Strohl (3) ist auf das Einlaßventil (5) gerichtet, so daß ein Teil der Einspritzmenge durch die Ansaugkammer (4) direkt in den Verbrennungsraum (6) gelangt und eine ähnliche Wirkung entsteht wie bei direkter Einspritzung.

Aufgabe und Regelung der Anlage ist es, die jeweils eingespritzte Kraftstoffmenge den Lastverhältnissen anzupassen; beim Vergaser reguliert das die Drosselklappe. Bei der Einspritzung dagegen muß die zur Verbrennung gelangende Kraftstoffmenge den verschiedenen Last- und Drehzahlverhältnissen angeglichen werden.. Diese Regelung erfolgt hier mechanisch, das heißt direkt vom Gaspedal gesteuert: Am Eingang des Ansaugsystems zwischen Luftfilter und Luftverteiler befindet sich eine Drosselklappe, die vom Gaspedal bewegt wird. Direkt in Verbindung steht (mit einem Gestänge verbunden) die Ein-

spritzpumpe. Jede Gaspedalbewegung also gleichzeitig auf Drosselklappe (Luft) und Einspritzpumpe (Kraftstoff).



Die abgebildeten Schemata verdeutlichen noch einmal die Zusammenhänge dieser einfachen, aber effizienten Einspritzanlage. Gegenüber heutigen modernen elektronisch gesteuerten Anlagen hat diese hier beschriebene Kugelfischer-Anlage einen Nachteil: sie ist recht wartungsintensiv:

Alle 5000 km muß der Kraftstofffilter entlüftet und entwässert werden, das Öl in der Pumpe muß kontrolliert werden.

Alle 15000 km muß das Öl in der Einspritzpumpe gewechselt werden, ebenso der Vorfilter der Benzinpumpe.

Alle 20000 km muß der Kraftstofffiltereinsatz erneuert werden.

Dem Peugeot 404 wurden seiner Zeit eine ungewöhnliche Laufruhe und Elastizität des Motors bescheinigt; außerdem eine hohe Sparsamkeit sowie ein unmittelbares Ansprechen auf jede Gaspedalbewegung.

Attribute, die heute auch erreicht werden, aber mit einem ungleich höheren technischen Aufwand. wartungsarm, hoch kompliziert und nicht immer viel mehr effektiv!

Vor über 30 Jahren war dieser 404 injection seiner Zeit technisch voraus; er war der erste Mittelklassewagen mit einer Einspritztechnik, die für breitere Käuferschichten und Individualisten erschwinglich war.

Zum Vergleich:	1000 U/min		1500 U/min		2250 U/min		2800 U/min		3500 U/min		5400 U/min	
	V	E	V	E	V	E	V	E	V	E	V	E
V = Vergasermotor E = Einspritzmotor												
Leistung PS	15	16	25,6	26	40,5	43,5	50	54,5	59	66	72	84,5
Drehmoment mkg	10,8	11,5	12	12,5	13	13,8	12,8	14	12,2	13,5	9,5	11,2
Verbrauch g/PSh	265	192	235	188	215	182	206	181	205	183	230	200

J. Kaiser

Und nun noch eine Ankündigung:

PeReCi - Stammtisch

immer am **1. Donnerstag im Monat**
in der **"Scheune"**
an der **Eichkampstraße 155**
um **19:00 Uhr**

Hier treffen sich alle Fahrer und Liebhaber von
französischen Fahrzeugen, die Interesse haben, sich mal
mit anderen auszutauschen und
evtl. Probleme an den Fahrzeugen zu lösen !

Parkplätze stehen gegenüber dem Lokal zur Verfügung!
Der S-Bahnhof "Grünwald" ist in unmittelbarer Nähe!

R 11 GTX - Manschettenwechsel

Man kann davon ausgehen, daß nahezu jedes am Automobil befindliche Teil, ob Gummi oder Metall einen Sinn erfüllt.

So liegt auch ein Sinn darin, an den Antriebswellen Manschetten anzubringen, damit das Fett an den Gelenken nicht weltweit auf den Straßen verteilt wird, wie es schon in bezug auf das Öl einige Motoren tun.

Spätestens dann, wenn man knirschende Geräusche aus dem vorderen Fahrzeugteil vernimmt, ist ein Blick auf die Manschetten angeraten.

Sind die "Gummihüllen" gerissen, so ist eine unbedingte Instandsetzung notwendig.

Welche Maßnahmen dabei zu treffen sind, und was man unbedingt vermeiden sollte, berichtet uns in der nächsten Ausgabe der liebe Maik am Beispiel seines R 11 GTX.

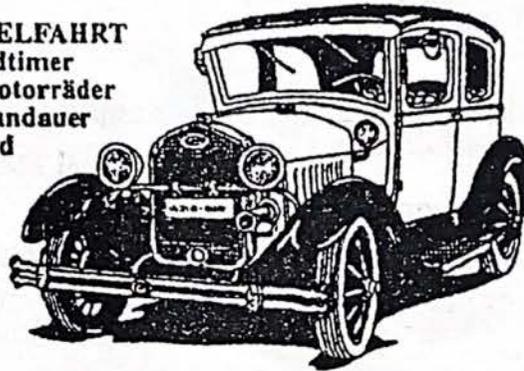
Nur soviel vorweg:

Bremsscheiben und Radlager müssen nicht jedesmal draufgehen, sonst wird selbst für einen Großverdiener der Manschettenwechsel nicht ganz billig!

OLDTIMER BÖRSE BERLIN

Auto- und Motorradteile Markt

mit ZIELFAHRT
für Oldtimer
und Motorräder
ins Spandauer
Umland



22. & 23. Mai 1994

**IKEA Parkplatz Berlin-Spandau
Ruhlebener Straße**

**Miszewski & Thurmann
Spekteweg 97 · 13583 Berlin**

**Informationen: ☎ 372 30 60 und 371 44 12
Platzanmeldungen erforderlich bis 13. Mai**

Ausblick:

In der nächsten Ausgabe erfahren wir

- wie es denn nun mit dem Manschettenwechsel aussieht,
- zum ersten Mal etwas über den Leidensweg eines R 15 Restaurators,
- ob der Fahrkomfort mit der Hydropneumatik wirklich besser ist als der mit Stoßdämpfern,
- neues aus der Alpine Historie:
"Vom Weltmeister zum Mauerblümchen"
- SM - 2. Teil: Der Mythos

