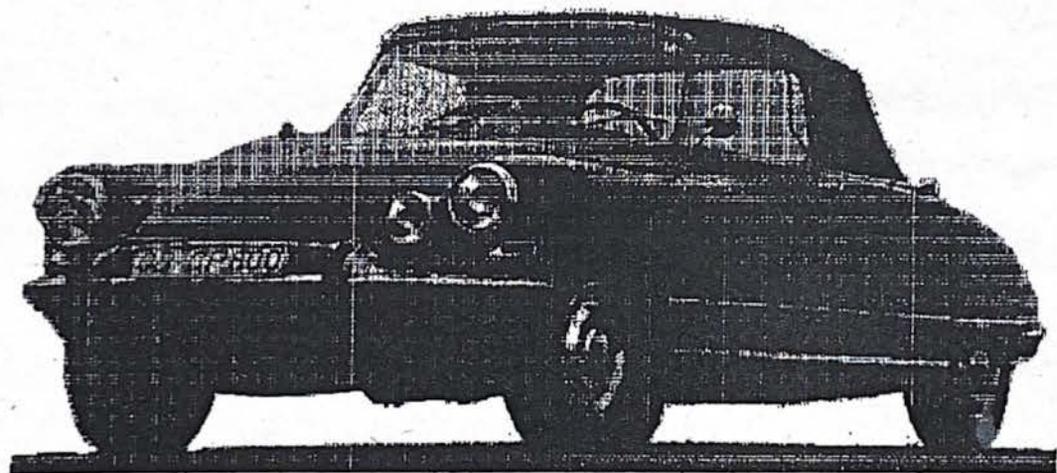


Der Club

Die Zeitung

P e R e C i 



Ausgabe 3 / 94

Impressum



Interessengemeinschaft für
Freunde klassischer französischer Automobile

**Sitz des Vorsitzenden Geschäftsstelle der
Club-Zeitung**

PeReCi Berlin
Interessengemeinschaft für
Freunde klassischer
Automobile

Joachim Kaiser
Bernsteinring 107
12349 Berlin

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 -
vereinigt 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.

Die Erscheinung ist unregelmäßig.

PeReCi Berlin - 1. Dezember 1994

Inhalt

| | Seite |
|--|-------|
| . Vorwort | |
| Einleitung zur dritten Ausgabe | 3 |
| . Allgemeines | |
| Auctoris Oliveris Opus Primum Teil 2 | 4 |
| Annoncen | 19 |
| Mitgliederliste | 20 |
| Ausblick | 21 |
| . Historische Informationen | |
| Citroën GS Teil 2 - LA GRANDE SÉRIE | 9 |
| Die Legende aus Dieppe | 13 |
| . Technische Informationen | |
| Die rollenden Energiespender | |
| Lichtmaschine - Anlasser - Batterie | 17 |
| . Wichtige Termine | |
| Der Stammtisch | 21 |

Vorwort

Einleitung zur dritten Ausgabe

Liebe Freunde,

obgleich wir uns in einem Wandel befinden - Interessengemeinschaft oder e.V. bzw. PeReCi oder ein anderer Name - erscheint nun zum dritten Mal die Clubzeitung. Sie wird weiterhin durch Beiträge von einzelnen Mitgliedern erstellt und kann auch nur dadurch existieren.

Die abgedruckten Artikel sind diesmal Beiträge von Oliver, Joachim, Rainer und Lutz. An dieser Stelle den Autoren herzlichen Dank für die interessanten Artikel.

Die Themen reichen vom "Groß-Serien-Auto" (Citroën GS) über den Exoten aus Dieppe - der nun auch der Vergangenheit angehört - bis hin zu alltäglichen Begegnungen, die unserem lieben Oliver widerfahren sind.

Vielleicht vertreibt die vorliegende Ausgabe dem einen oder anderen im Stau beim Weihnachtseinkauf oder in der U-Bahn die Zeit.

Mit den besten Wünschen für ein frohes Weihnachtsfest

Euer Sven

AUCTORIS OLIVERIS OPUS PRIMUM

Teil 2

Kurze Episode

Locatio: Berlin-Haselhorst, Küsterstr., Siemens-Siedlung, Parkplatzbucht.

Personae: 1x W [Eleonore (!)], 1 Pärchen (M/W), 1x M [Oliver, stud. phil.].

Vehicula: 1x Daihatsu (Gesundheit!) Charade, hellblau-metallic, 1x Toyota Starlet, so 'n merkwürziger Champagnerton, aber dafür mit 'nem pinken und 'nem lilafarbigen Zierstreifen, 1x Citroën CX 20-Pallas, silber-metallic.

Abseits steht der Daihatsu, der Eleonore gehört. Er verlangt langsam aber sicher nach der wohlverdienten Altersruhe, weshalb letztere erwägt, von dem allen Akteuren bekannten Pärchen, ihres Zeichens Besitzer des Toyota, diesen Toyota käuflich als Ersatzfahrzeug zu akquirieren. Der Toyota steht im rechten Winkel zum Citroën geparkt, so daß letzterer nicht aus der Parklücke manövriert werden kann.

Nähert sich Oliver. Schließt sich ein kurzes Gespräch zwischen den Anwesenden an.

Am Ende des Gesprächs:

MÄNNLICHE PÄRCHENHÄLFTE

Spaß am Autofahren?

OLIVER, steht an seinem Wagen, schließt diesen liebevoll auf.

Ja, allerdings!

MÄNNLICHE PÄRCHENHÄLFTE, mit hämischem, abschätzigem Blick

Warum haste dir dann keins gekauft???

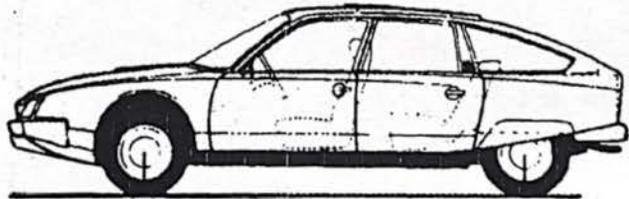
Was, liebe frankophile Gemeinde, hat uns dieser Vorfall zu sagen?

Welche kosmischen Kräfte entlocken einem Fahrer eines *japanischen Kleinwagens mit Zierstreifen* das nötige Selbstbewußtsein, einem stolzen Chauffeur der Doppelwinkelzunft gegenüber einen solchen Spruch zu ouden? Es waren bei dem Angeklagten keinerlei Anzeichen einer Verunsicherung festzustellen, nein, dieser meinte das vielmehr ernst!!! Da fragt man sich doch als wacher, wenn auch nicht trikolorer Staatsbürger, was das zu bedeuten habe!?! Armes Deutschland!

Eine bestimmte Spezies deutscher Fahrzeuglenker badet sich in einer unbeschreiblichen Aversion gegen jegliche Outputs französischer *Automobiltechnik* (zur Optik später). Wie lassen sich diese Widernatürlichen beschreiben? Nun. Zuersteinmal, indem man ihren Wagenpark unter die Lupe nimmt:

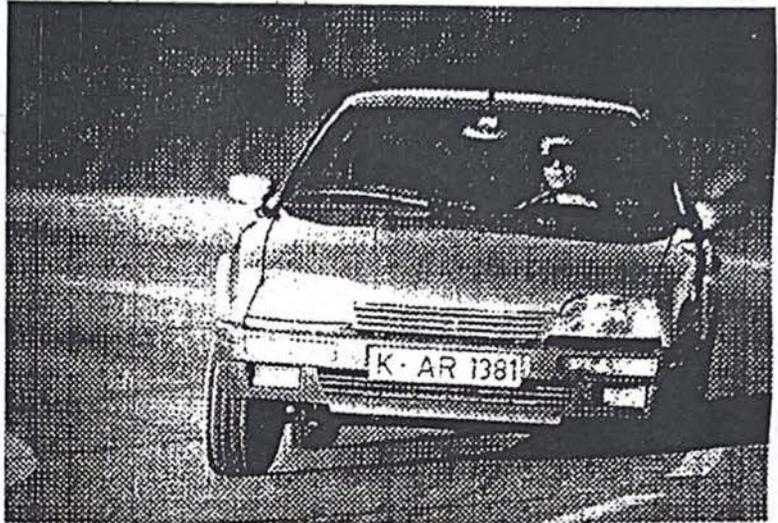
- (1) Der Sport, der mittels verschiedener Schläger aus Holz oder Stahl ausgeübt wird, wahrscheinlich jedoch nie von den Fahrern der gleichnamigen Autos;
 - (2) Cricket per Pferd (noch ein Volkswagnis (VW));
 - (3) Aufgestiegener Matrose (frz. *la cadette* = das jüngste weibliche (!) Kind (e-r Familie));
 - (4) Spanische Fete ("Da feiert Villaribal"); *
 - (5) Begleitschutz;
 - (6) Rochenartiger Großfisch;
 - (7) Phonisierungsversuche von Syntagmen ostasiatischer Sprachen, die eine Silbenschrift verwenden;
 - (8) Sportliche Höchstleistung;
- und dergleichen mehr.

Dazu tritt als Kriterium das Verhältnis zwischen den genannten Fahrzeugen und ihren Besitzern bzw. Lenkern. Hier muß nämlich zwischen zwei separaten Gruppen differenziert werden: der einen, deren geistigen und weltanschaulichen Background einschlägige Klischees ziemlich treffend beschreiben - und zu der auch der oben zitierte Akteur einzuordnen ist -, und der anderen, in der sich Menschen befinden, die sich ein bestimmtes Auto zulegen, weil sie es eben verehren, das also bewußt und der Reputation entgegenwirkend tun (im Freundeskreis meines Bruders beispielsweise existiert ein wirklich ansehnlicher Manta, dessen Motorhauben-Airbrush genauso prollig-kitschig wie meisterhaft ausgeführt ist). Aus eigener Erfahrung kenne ich Genossen letzterer Gruppenzugehörigkeit als durchaus angenehme Zeitgenossen mit keineswegs negativer Gesamtmeinung über frankophile Automobile, vor allem dann, wenn der entsprechende VW, Opel oder Ford nicht das Standardmodell, sondern auch irgend etwas besonderes ist. So wird zum Beispiel ein Fahrer eines VW Karmann Ghia mit einiger Sicherheit nicht die Durchschnittsmeinung eines Golfpiloten teilen, da jenes Fahrzeug ebenfalls über *Charme* verfügt (ein Kriterium, über das noch zu sprechen sein wird), obwohl es mehr oder weniger als Vorläufer des Golfcabriolets interpretiert werden kann. Hier befinden wir uns aber schon am Scheideweg:



(*) Anmerkung der Redaktion:
Und was ist mit Villabacho? Schrubben die noch Pfannen?

Wir als am
französischen Volant
Sitzende bezweifeln
ja gar nicht, daß
man unseren
Fahrzeugen eine
einem Mercedes
unterlegene Qualität
attestieren kann, wir



sagen ja gar nichts dagegen, daß ein C-Kadett unter Umständen erheblich langsamer rostet als ein R4, daß ein Opel GT trotz seiner prolligen Klientel ein admirables Fahrzeug ist - aber schon bei den Motoren schlägt die Unwissenheit unserer Opponenten durch.

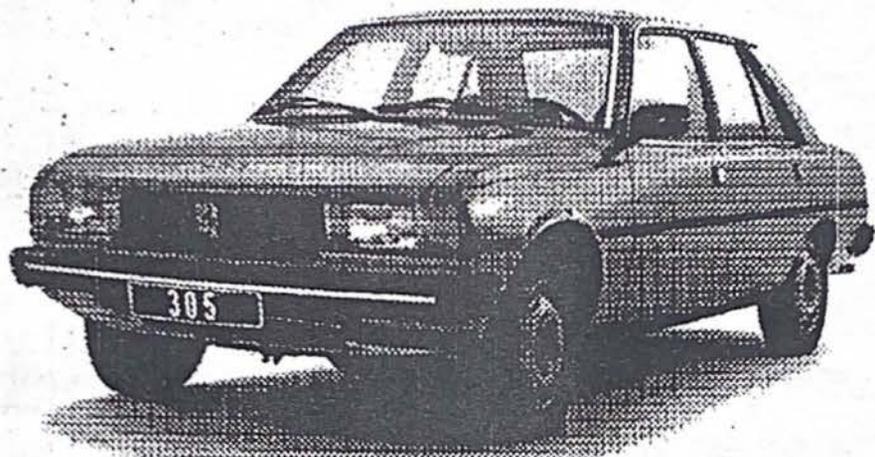
Sicher, der zuerst in den CX eingebaute Zweiliter-Graugußmotor war ziemlicher Schrott, aber auch Ford hat nie aufgehört, veraltete Aggregate mit abenteuerlichen Verbrauchswerten einzubauen (Granada 2.8 Vergaser!!). Aber auf der anderen Seite kann auch ein Entenboxer die Lebensdauer eines Käferboxers erreichen, und das bei gleichen Fahrleistungen und halbem Verbrauch!

Ende Teil 2

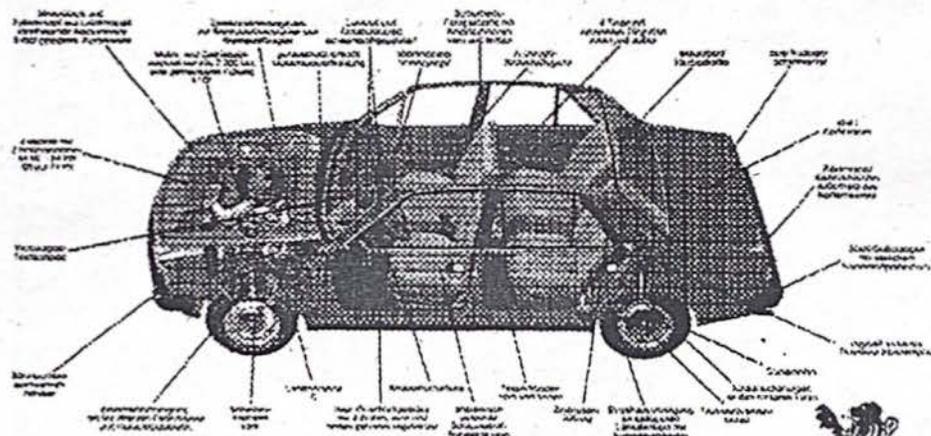
Teil 3 folgt in der nächsten Ausgabe

Anzeiger

Der 305 Die neue Dimension



Entdecken Sie selbst



Mehr Komfort. Mehr Sicherheit. Mehr Wirtschaftlichkeit.
Der 305. Die neue Dimension.
Bei Ihrem PEUGEOT-Händler.

PEUGEOT

PEUGEOT AUTOMOBILE DEUTSCHLAND GMBH, Postfach 537, 8000 Saarbrücken

La GS

LA GRANDE SÉRIE

Teil 2

Nach der Lancierung des GS im September 1970 mit einem kleinen, hochtourigen 4-Zylinder-Boxer-Motor 54PS / 6500/min., gab es im Jahre 1972 einen kräftigeren Motor mit 1220 ccm und 58PS / 5750/min. Im Mai 1975 folgte zusätzlich eine stärkere Variante mit 63PS bei 5500/min, genannt GS X 2. Neben dem Einbau einer schärferen Nockenwelle gab es hier verbesserte Zylinderköpfe mit größere Ein- und Auslaßventilen sowie einen Weber Zweistufenvergaser. Verbessert hatte man außerdem den Drehmomentverlauf, prinzipbedingt immer ein kleines Manko aller Boxermotoren. Später - im Jahre 1977 - wurde der Ur-Motor-Typ von 1015ccm auf 1119ccm aufgebohrt, was ihm in puncto Alltagstauglichkeit (55PS / 5750/min) zum Vorteil gereicht.

Es soll bei dieser Chronologie nicht versäumt werden, auf eine wahre Rarität hinzuweisen, welche im Jahre 1973 das Licht der Autowelt erblickte:

Der Citroën GS Birotor. - Der Wankel unter den GS - Modellen!

Nun, diesem Modell mit immerhin 115PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h, blieb die Anerkennung versagt, was hauptsächlich mit dem zeitlichen Zusammentreffen des Ölpreisschocks zu erklären sein dürfte. Es sollen nur wenige hundert Stück dieses Typs gefertigt und ausschließlich innerhalb Frankreichs verkauft worden sein. Schade !

Die Karriere des GS- mit nichtrostenden Stoßstangen und Radkappen aus Edelstahl ging nach neun Jahren der Produktion noch nicht zu Ende. Es folgte der GSA, eine optisch renovierte Version mit serienmäßiger, großer Heckklappe und neuem Instrumententräger. Die Break(Kombi-)Version blieb davon weniger berührt - es tat sich aber bei allen Modellen noch vieles unter der Motorhaube. Die Kurbelwelle wurde verstärkt, das 5-Gang-Getriebe hielt ab '79 je nach Ausstattung Einzug und die vollelektronische Zündung ließ auch nicht mehr lange auf sich warten. Zu betonen sei hier noch ein geändertes (Tauch-) Lackierungsverfahren, daß einen besseren Korrosionsschutz gewährleisten sollte. Die BRAUNE Pest war in der Tat bei den ersten Modellen allgegenwärtig und sorgt somit bis in die Gegenwart für Vorurteile gegenüber den Franzosen. Bei meinem Modell zahlte sich eine früh unternommene DINOL-Hohlraumkonservierung aus. Diesbezüglich haben sich die Zeiten eindeutig zum Positiven verändert.

Viele Kleinigkeiten machten den Umgang mit diesem Fahrzeug recht abwechslungsreich.

Der Reservereifen nahm im Kofferraum keinen Platz weg, denn er lag stets sauber im Motorraum oberhalb des Getriebe-Kupplungsbereichs. Wer wollte, konnte "batterieschonend" den Motor mit beiliegender Kurbel starten. Einen Wagenheber gibt es auch nicht bei einem GS: Ein kleiner Hebel zur Verstellung der Bodenfreiheit wird betätigt, der Motor angelassen und zur Sicherung eine kleine Stütze unter den Wagen gestellt, sobald er sich selbst hochgepumpt hat. Diese Methode des "Hochfahrens" der Karosserie bietet sich dank einer Zwischenstellung auch auf unwegsamem Gelände an (Baustellen, Feldwege), da, wo jedes andere konventionelle Fahrzeug auf dem "Bauch" schleift. Zu guter Letzt bliebe da noch der eindeutige Sicherheitsgewinn zu loben: egal ob ein Reifen während der Fahrt platzt, oder sogar ganz abgenommen wird, mit Hydropneumatik geht die Fahrt locker weiter - notfalls sogar auf d r e i-Rädern !

Wie bei jedem Fahrzeug hängt die Lebensdauer vieler Aggregate von vielen Faktoren ab:

Ein ganz besonderer ist wohl auch der Fahrer - das unbekannte Wesen.

Über dieses Wesen - der Verfasser entwirft gerade das Vorwort zu seiner Biographie - sei hier Stillschweigen gewahrt !

Aber über den Charakter eines GS lassen sich noch Details ergänzen.

" DE MORTUIS NIHIL NISI BENE ! " sagten schon die ollen Römer.

Ein Satz Reifen war gut für ca. 60 - 70 tkm. Es gab ausschließlich das seltene, aber tolle Format 145 SR 15 ! - Die vorderen Bremsbeläge hielten über eine Strecke von 60 tkm. Und der Belag der Kupplung war bei km - Stand 142.000 endgültig hinüber.

Sicherlich - ein GS wie meiner hat selten den Großstadtmief durch seinen Vergaser gezogen, so kann man die Verbrauchswerte von 6,5 bis 9 Liter pro 100 km nur zuordnen, wenn man berücksichtigt, daß der ruinöse Kurzstreckenbetrieb selten auf der Tagesordnung stand.

Nur wenige Zeitgenossen haben sich je der Marke mit dem Doppelwinkel gegenüber aufgeschlossen gezeigt. Warum eigentlich? Vielleicht liegt's am Sprichwort: Ist der Ruf erst ruiniert, fährt sich's herrlich ungeniert.

Es sei aber jedermann geraten, über ein Fahrzeug erst dann ein Urteil zu fällen, wenn man es auch selbst einmal "erfahren" hat, denn Wissen ist Macht. Gewiß gehören die Citroën-Fahrer zu den anspruchsvollen Zeitgenossen, leider läßt sich dieser hohe Anspruch nicht immer bei den Zweit- und Drittbesitzern wiederfinden, wenn es um solche Dinge wie regelmäßige Pflege oder Wartung geht. Hierin liegt die eigentliche Crux: Ist das ausgefallene Objekt erst einmal in

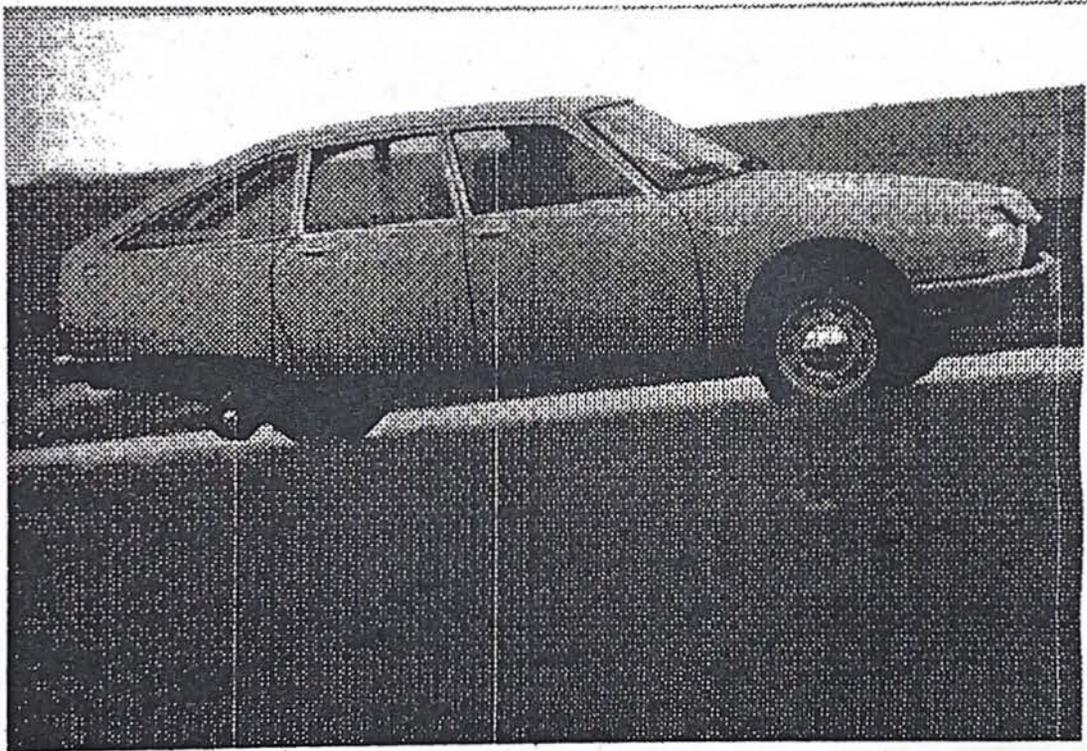
die Hände von technisch und monetär Unbemittelten geraten, so kann auch ein Brot-und-Butter-Auto von GM schnell sein Ende erreichen.

Abschließend sei noch angemerkt, daß der GS (Auto des Jahres 1971) in all seinen Variationen über zwei-millionenfach verkauft worden ist - wofür man ihm knappe 16 Jahre einräumte.

Für dieses exzentrische Automobil wird sich nur schwer ein ebenbürtiger Nachfolger finden.

BONNE ROUTE EN CITROËN !
GUTE FAHRT IM CITROËN !

© Rainer M. Will
VII MCMXCIV



Anzeige:

*Wir haben was gegen
hohles Gelaber!*



Bei uns fliegen die Fetzen!

Renault 15 / 17 IG Berlin

*L. Raakow K. Wollbrandt
M. Himpel J.L. Frémont*

Die Legende aus Dieppe

Im Grunde besitzt die kleine Automobilmarke Alpine nicht die Voraussetzungen, sich in der Vielzahl der Markennamen besonders hervorzuheben. Das Unternehmen ist noch jung - gerade 35 Jahre ist es her, als die Société des Automobiles Alpines gegründet wurde. Ihre Autos rangierten in der PS-Hierarchie bei weitem nicht in den Regionen eines Ferrari oder eines Porsche, und die Marke hat ihren Ursprung in Frankreich - europäische Autoliebhaber halten zumeist in Italien oder Großbritannien Ausschau nach klassischen automobilen Highlights.

Bestimmten vor dem zweiten Weltkrieg französische Automobilmarken, wie Bugatti über Peugeot und Delahaye die internationale Motorsportszene, schienen in Frankreich nach 1945 die motorsportlichen Lichter auszugehen. In genau diese Nische stieß ein junger Renault-Händler aus Dieppe, der nicht nur davon träumte, für Frankreich und in Frankreich wieder einen Sportwagen zu bauen, er realisierte diesen Traum auch. Weil er seine Autos nicht mit seinem Namen benannte, gelangte er nicht zu der Berühmtheit eines Ferdinand Porsche, eines Ferruccio Lamborghini oder eines Donald Healey, deren Namen unzählige Autohecks zieren.

Und wahrscheinlich wissen auch heute noch nur Alpine-Kenner, wie man seinen Namen richtig schreibt, aber gerade unter ihnen wird er verehrt wie ein Vater, mehr noch, wie ein König, ein Heiliger. Sein Name: **Jean Rédélé**.

Gerade mit der Zähigkeit, mit der R d l  sein kleines Unternehmen aufbaute, in verschiedenen Klassen Motorsport betrieb und damit nicht nur seiner eigenen Marke, sondern einer ganzen Nation Publizität und internationale Anerkennung verschaffte, die Zielstrebigkeit, mit der er es mit den namhaften Sportwagenherstellern aufnahm und ihnen mit kleinvolumigen Autos bei Rennen und Rallyes um die Ohren fuhr, ließ den Namen Alpine unter Kennern zu einer ernstzunehmenden Größe unter den Sportwagen werden.

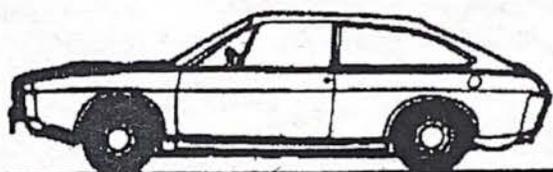
Obwohl die Stückzahlen **aller** Alpine-Modelle noch nicht einmal fünfstellige Werte erreichten, stellen die flachen Kunststoffautos für eine große Zahl von Liebhabern weitaus mehr dar als das spinnige Produkt einer kleinen Schrauber-Firma. Um jedes Auto, das jemals die Werkshallen im nordfranzösischen Dieppe verlassen hat, rankt eine eigene Aura - geprägt durch die Mischung aus dem Selbstbewußtsein eines Zwerges, einem kräftigen Schuß französischen Nationalstolzes und dem imaginären Hauch, daß an jedem Auto der große Vater R d l  Hand angelegt haben könnte.

Die Renneins tze der Prototypen auf internationalen Rennstrecken brachte in den 60er Jahren den Namen Alpine weltweit ins Gerede. Als zum Beginn der 70er Jahre die kleine Alpine A 110 zum unschlagbaren Rallye-Schreck avancierte und zwei Weltmeistertitel nach Dieppe brachte, hatte R d l s Unternehmen endgültig den internationalen Durchbruch geschafft und Frankreich zu automobilen Ruhm verholfen.

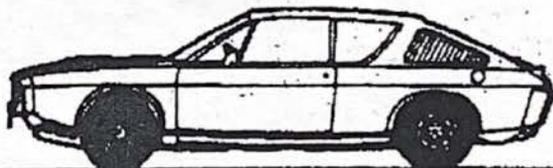
Mitte der 70er Jahre waren die Alpine-Sportaktivitäten gänzlich unter dem Dach von Renault-Sport zusammengefaßt und der Name Alpine nur noch schmückendes Beiwerk als Erinnerung an vergangene Tage, in der das kleine Werk aus der Normandie noch eine eigene Philosophie und eigene, selbständige Wege bestritt.

Auch wenn heute der Name Alpine von den internationalen Rennstrecken verschwunden ist und jene letzten Autos, die noch das Typenschild mit dem großen A tragen, sich in das Großserien-Programm des staatlichen Herstellers Renault einreihen mußten, kann das Lebenswerk von Jean R d l  nicht vergessen werden.

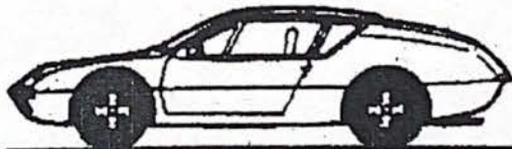
Lutz Raakow



Renault 15. 44 kW (60 PS), 1,3 l.



Renault 17. 72 kW (98 PS), 1,7 l.



Renault Alpine A 310 V6. 110 kW (150 PS), 2,7 l.

Rechts:

Aus dem Renault-Programm 1979 - die Coupés R 15 und R 17 sowie die Alpine A 310 mit V6 Motor.

Anzeige:

Die Drei an der Spitze.

Citroën CX 2400 Injection

CITROËN

Citroën CX 2400
Prestige

Wenn Sie sich für den kraftvollen, flüsternden CX-Einspritzmotor mit Bosch L-Jetronic 96 kW (130 PS) begeistern, haben Sie bereits eine gute Entscheidung getroffen. Eine gute Entscheidung für einen Motor mit eindrucksvoller Leistung und unglaublich rationellem Verbrauch. Jetzt brauchen Sie nur noch zu entscheiden, welcher der drei CX Injection der Richtige für Sie ist.



Citroën CX 2400
Pallas Injection

CX 2400 GTI

der Sportliche mit 5-Ganggetriebe, dessen hydropneumatische Federung straffer ausgelegt ist. Mit Leichtmetallfelgen, Nebelscheinwerfern, Kopfstützen vorn und hinten, mattschwarzem Rahmen an Seitentfenstern und Heckscheibe.

CX 2400 Pallas, der Komfortable mit C-Matic, dessen mit einem Drehmomentwandler kombiniertes

Getriebe Sie ohne zu kuppeln schalten. So verbinden Sie Bedienungskomfort mit der Möglichkeit, die Fahrstufen nach Wunsch zu wählen.

CX 2400 Prestige, der Luxuriöse mit 5-Ganggetriebe oder mit C-Matic. Das Raumangebot im Fond ist eindrucksvoll und setzt völlig neue Maßstäbe. Die Serienausstattung ist komplett, selbst die Klimaanlage gehört dazu. **AUTO, MOTOR und SPORT** (14/1978) schreibt: „Was im Prestige ... nie nachläßt, ist das Gefühl, ein Komforterlebnis zu genießen, das in dieser Form von keinem anderen Automobil der Welt erreicht wird.“



Citroën CX 2400
GTI

Citroën Automobil AG, Postfach 80 30 Rf, 5000 Köln 90.
In Europa 0.000 Service-Stationen. Citroën empfiehlt TOTAL.

Die rollenden Energiespender: Lichtmaschine - Anlasser - Batterie

Ursprünglich war die Lichtmaschine im Auto nur dazu bestimmt, wie ein Fahrraddynamo Licht zu erzeugen. Daher ihr Name; mit der Zeit erhielt sie zusätzliche Aufgaben. Ihre korrekte Bezeichnung müßte heute "Generator" lauten. Dieser Generator kann nur in Zusammenarbeit mit einer ausreichend dimensionierten Batterie arbeiten und seine Funktion vollständig erfüllen. Die Batterie muß alle Stromverbraucher im Fahrzeug mit ausreichender Spannung (bei PKW in aller Regel heute 12V, bei großen LKW heute 24V) versorgen. Der Generator muß diese Energie bzw. Spannung erst einmal erzeugen und der Batterie zuführen, die dann als Puffer und Speicher im Bordspannungsnetz des Fahrzeugs dient.

Sehen wir etwas in die technische Entwicklungszeit des Automobils unter diesem Aspekt:

Anfangs fanden ausschließlich Gleichstromlichtmaschinen Verwendung, da schließlich das gesamte Bordspannungsnetz auf Gleichstrom basierte. Anfangs mit 6 Volt Spannung, seit Beginn der sechziger Jahre zunehmend mit 12 Volt. Die Gleichstromlichtmaschinen hatten aber einen entscheidenden Nachteil: Sie konnten unter Einhaltung einer gewissen maximalen Baugröße dem gesteigerten Energiebedarf moderner werdender Fahrzeuge nicht mehr genügen (Einführung von heizbaren Heckscheiben, Gebläsen, Stereoanlagen, H4-Licht, usw. bis zu Sitzheizungen und Fensterhebern oder beheizbaren Spiegeln) und sie lieferten erst bei einer bestimmten Drehzahl ausreichend Energie. Im Leerlauf war die Spannungsabgabe oft nicht ausreichend; die Batterie wurde mehr entladen als geladen.

Aus diesen zwei genannten Hauptgründen wurde Mitte der sechziger Jahre die Drehstromlichtmaschine eingeführt, die eben bereits im Leerlauf des Motors genügend Strom abgibt (bei 1000 U/min. des Motors bereits 2/3 ihrer maximalen Leistung, die sie bei 2000 U/min. eines Vierzylinder-Motors hat). Außerdem kann die Drehstromlichtmaschine oder besser der Drehstromgenerator bedingt durch seine drei Phasen drei mal so viel Energie erzeugen als eine vergleichbare Gleichstromlichtmaschine. Diesen beiden entscheidenden Vorteilen, steht der Nachteil der größeren Empfindlichkeit durch unsachgemäße Behandlung gegenüber: Niemals bei drehendem Drehstromgenerator die Batterie oder Plus bzw. Massekabel abklemmen! Warum? Der Drehstromgenerator liefert eine dreiphasige Wechselstromspannung, eben Drehstrom genannt, mit der das Bordnetz "nicht viel anfangen kann", da die Verbraucher alle auf Gleichstrom (besonders der Anlasser, der Wischermotor, usw.) eingestellt sind.

So muß die erzeugte Spannung gleichgerichtet werden! Dies geschieht mit Dioden in dem Drehstromgenerator. Diese Dioden können aber nur einwandfrei arbeiten und "überleben" wenn der erzeugte gleichgerichtete Strom auch irgendwo abgegeben werden kann, eben in der Batterie. Bei Trennung der Einheit Generator/Batterie würden die Dioden zerstört werden. Bei einem Gleichstromgenerator werden keine Dioden gebraucht, da ja von Anfang an Gleichstrom erzeugt wird, so ist eine Abtrennung einer Batterie bei laufender Maschine ohne weiteres möglich, aber nur da!

Da nun die Batterie immer ganz unterschiedlich belastet wird je nach Betriebseinsatz des Fahrzeugs, ist auch ihr Nachladebedarf und damit die Stromabgabe ganz unterschiedlich. Zwischen sommerlicher Autobahnfahrt mit fast keinen Stromverbrauchern und winterlicher Nachtfahrt mit vielen Stromverbrauchern liegen enorme Energiebedarfsunterschiede. Da der Generator immer 2/3 oder 3/3 seiner Leistung abgibt muß die Batterie vor zu großer Überladung geschützt werden. Dies tut der Regler, der zwischen Generator und Batterie geschaltet ist. Er regelt automatisch den Ladestrom zur Batterie und schützt diese vor Überladung und heimlicher Entladung über Nacht durch den Generator. Der Regler war bis zu Anfang der Achtziger Jahre rein elektromechanisch aufgebaut, dann mehr und mehr elektronisch und kontaktlos.

Wir sehen: Generator-Regler-Batterie bilden eine untrennbare Einheit. Es ist bei dem Einbau einer neuen Batterie oder eines neuen Reglers unbedingt darauf zu achten, daß diese in den angegebenen Leistungstoleranzen liegen, da sie auf einander abgestimmt sind. Zwischen diese Einheit ist in aller Regel noch die Ladekontrollampe "zwischen geschleift". Sie leuchtet sofort bei zwar drehendem Motor aber nicht arbeitendem Generator (mögliche Ursache meist: gerissener Keilriemen). Aber diese Kontrollampe hat noch einen zweiten Sinn: Bei eingeschalteter Zündung und startendem Motor fließt über sie ein "Rückstrom zum Generator; dieser dient zur Vorerregung des Generators, damit dieser anschließend in vollem Umfang seine Leistung abgibt.

Der Anlasser schließlich gehört nicht zu dieser "engeren untrennbaren Einheit", da auch ohne ihn die Stromerzeugung im Fahrzeug einwandfrei läuft. Er ist aber der größte Stromverbraucher im Fahrzeug, der auf kürzestem Wege von der Batterie Strom erhält. Der Anlasser zieht so viel Strom, daß eine voll aufgeladene Batterie bereits nach ca. 20 Minuten leer "georgelt" ist! Nach ihm richtet sich oft entscheidend die Batteriekapazität: Je größer der Motor, desto größer muß der Anlasser dimensioniert sein, desto größer der momentane Strombedarf, desto größer die Batteriekapazität.

Man sollte sich, wenn zwei Batteriekapazitäten zugelassen sind, immer für die größere (teurere) Batterie entscheiden, den ihre angegebene Kapazität erreicht sie nur im Idealzustand bei +27°C. Bei +10°C erreicht sie eine maximale Kapazität von nur noch 87%, bei 0°C von 72%, bei -10°C von 57% und bei -20°C von nur noch 42%!

Wir sehen, daß man in unseren Breiten im Grunde nur mit 2/3 der angegebenen Batteriekapazität rechnen kann. Rechnet man Leitungsverluste im Bordnetz und mögliche korrodierte Steckverbindungen im fortgeschrittenen Alter gerade unserer Fahrzeuge hinzu, so steigt auch der entnommene Strom insgesamt. Eine Batterie ist dann viel schneller leer, als man erwartet oder erhofft hat!

Also: Immer auf einwandfreie unkorrodierte Anschlüsse achten (gerade im Bereich der Einheit Generator-Regler-Batterie-Anlasser) und den Säurestand regelmäßig kontrollieren (auch bei sog. "Wartungsfreien Batterien"), der gerade im Sommer bei großer Hitze zu gering ist.

Starker Säureverlust deutet auf einen defekten Regler hin, der die Batterie überladen läßt. Wird die Batterie nicht oder ungenügend geladen, obwohl keine Ladekontrolle leuchtet bei laufendem Motor liegt es meist auch am Regler. Die heutigen Drehstromgeneratoren sind wartungsfrei und eine Laufleistung von 100.000 - 150.000 km sollte mindestens erwartet werden; aber auch Laufleistungen von 300.000 sollen möglich sein! Die Batterie ist in aller Regel nach 4 - 6 Jahren am Ende, während ein Regler oft alle anderen Teile überlebt.

In diesem Sinne wünsche ich stets viel Saft und Kraft auf allen Straßen Europas!

Joachim Kaiser

Annoncen:

Verkaufe immer noch für Citroën CX: Frontscheibe, Seitenscheiben und einen Satz Kühlwasserschläuche sowie 5-Gang-Getriebe für 2,4 Liter Motor ☎ 030/817 33 39

Verkaufe meinen BX jetzt nicht mehr, da er neue Federkugeln hat !

Biete div. Peugeot Ersatzteile zum Verkauf an ☎ 030/742 22 37

Suche engagierte Mitglieder, die für PeReCi Aufkleber gestalten

☎ 030/742 22 37

Wer will GS und CX schlachten ? bitte melden ☎ 030/334 74 26

Mitgliederliste:

| Name | Vorname | Telefon | Geburtstag |
|-----------|----------|-----------|------------|
| Borchert | Jan | 429 24 92 | 24.01.1964 |
| Buma | Just | 214 13 71 | 18.01.1948 |
| Fremont | Jean-Luc | 601 76 28 | 05.03.1953 |
| Getzlaff | Michael | 972 37 51 | 27.12.63 |
| Himpel | Maik | | 08.08.1968 |
| Horstmann | Andreas | 606 78 64 | 07.12.1962 |
| Kaesser | Stefan | 304 30 76 | 24.11.53 |
| Kaiser | Joachim | 742 22 37 | 14.09.1964 |
| Kazda | Oliver | 334 74 26 | 04.05.1970 |
| Klein | Benjamin | 433 32 52 | 05.03.1966 |
| Pribik | Monika | 618 65 36 | 07.03.1964 |
| Raakow | Lutz | 817 53 16 | 17.04.1970 |
| Sallmann | Henny | 436 26 52 | 18.04.1966 |
| Seehawer | Sven | 817 33 39 | 29.08.1970 |
| Will | Rainer | 813 23 85 | 22.04.1957 |
| Wolbrandt | Konrad | 322 87 50 | 08.01.1963 |

Anmerkung:

Maik erhält vermutlich erst 1995 einen Telefonanschluß.

In der Mitgliederliste sind die Personen erfaßt, die bei mindestens einem der drei letzten Stammtische anwesend waren.

Durch die Auflistung entstehen den genannten Personen weder Kosten noch Verpflichtungen.

Ein wenig Statistik: Das Durchschnittsalter liegt bei 30 Jahren !
Die durchschnittliche Telefonnummer lautet:
535 70 39

Ankündigung:

PeReCi - Stammtisch

am **1. Donnerstag im Monat**
in der **"Grünen Stute"**
an der **Eichkampstraße 155**
am **- S-Bahnhof Grunewald -**
um **19:30 Uhr**

Das Lokal besticht durch seine angenehme Atmosphäre, die freundliche Bedienung und die hervorragende Küche.

Parkplätze stehen vor dem Lokal zur Verfügung.

Ausblick:

In der nächsten Ausgabe erfahren wir

- wissenswertes rund um die Technik von unserem Redakteur Joachim Kaiser (Fachreferent für Peugeot)
- AUCTORIS OLIVERIS OPUS PRIMUM - TEIL 3
- Citroën SM - 3. Teil: Welche Varianten des SM gab es ?
- "Es war einmal im April 1992 ... "
Stationen einer Göttin - Teil 1

