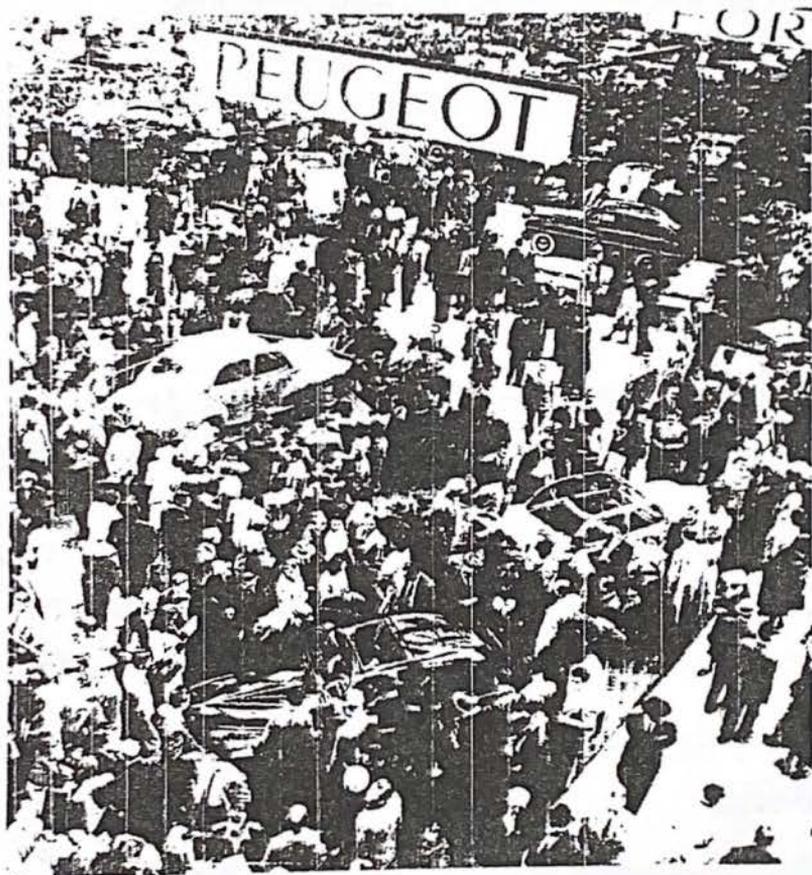


Der Club

Die Zeitung

PeReCi 



Ausgabe 1 / 95

Impressum



Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Eingetragen im Vereinsregister des Amtsgerichtes
Berlin-Charlottenburg unter der Nr. 15510 Nz.

Sitz des Vereins

PeReCi
Motor-Klassik-Club
Berlin e.V.

Onkel-Tom-Str. 102
14169 Berlin

Clubfax: 030/74 222 37

Geschäftsstelle der Club-Zeitung

PeReCi
Der Club - Die Zeitung

Sven Seehawer
Dahlemer Weg 191
14167 Berlin



PeReCi

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

Als der etwas andere e.V. beschäftigen wir uns
nicht ausschließlich mit einer bestimmten Modellreihe,
sondern versuchen, firmenübergreifend
Liebhaber älterer Automobile anzusprechen.

Einen Beitrag hierzu bietet die vorliegende Clubzeitung.
Diese Zeitung wird uneigennützig von den Mitgliedern
gemeinschaftlich erstellt und ist kostenlos.

Für jegliche Unterstützung sind wir dankbar !

PeReCi Berlin - April 1995

Inhalt

	Seite
• Vorwort	
Einleitung zur vierten Ausgabe	3
• Allgemeines	
Auctoris Oliveris Opus Primum Teil 3	4
Annoncen	16
Leserbriefe	17
Ausblick	20
• Historische Informationen	
Rallye-Weltmeisterschaft 1974	
Überraschung durch Renault 17 - Fiat und Lancia geschlagen	10
Der SM Espace der Firma HEULIEZ	13
• Technische Informationen	
Drehschieber zur Motorsteuerung	7
Wasser - Wind und Wärme Die Motorkühlung	14
• Wichtige Termine	
Treffen - Börsen - Meetings	19
Der Stammtisch	20

Vorwort

Einleitung zur vierten Ausgabe

Liebe Freunde,

seit dem 22.März ist unsere Interessengemeinschaft ein eingetragener Verein. Damit ist unser Club eine juristische Person und Dritten gegenüber durch den Vorstand (Rainer Will u. Joachim Kaiser) handlungsbefugt.

Ich hoffe, daß nicht nur dadurch, sondern auch durch die Clubzeitung unsere Gemeinschaft weiter gestärkt wird und neue Taten und Ideen folgen können.

Die Saison beginnt. Fast jeder ist damit bemüht, sein Schmuckstück aus der Garage oder Scheune zu holen und es instandzusetzen, um an Ausfahrten, Treffen und Ausstellungen teilnehmen zu können.

Die Ausstellung auf der Titelseite ist bestimmt auch jedem, der bis hier in dieser Ausgabe vorgedrungen ist, aufgefallen. Es handelt sich dabei um einen Automobilsalon aus dem Jahre 1949. Auf der drehenden Plattform steht ein Peugeot 203 aus dem Jahr 1948.

Im letzten Jahr waren die Titelfotos durch das Thema "Cabrios" bestimmt. In diesem Jahr widmen wir uns den Ausstellungen und den Messeständen der einzelnen Automobilfirmen.

In diesem Sinne wünsche ich viel Spaß beim Lesen und natürlich auch beim Schrauben

Euer Sven

AUCTORIS OLIVERIS OPUS PRIMUM

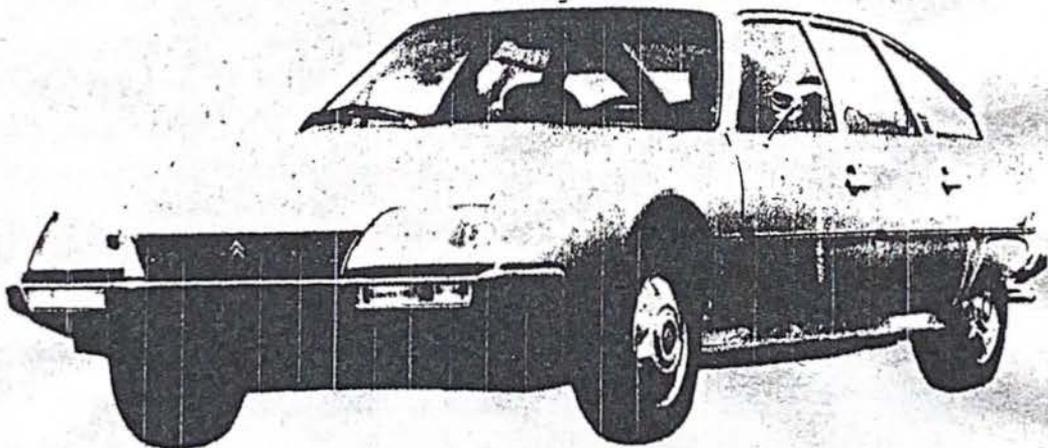
Teil 3

Es heißt bloß immer, Franzosen (genau wie Italiener) rosteten einem unter dem Arsch weg, noch während der Probefahrt; man sagt, und man zitiert dabei abundante Erfahrungen von sich und Freunden, daß "Werkstätten" die Hände über dem Kopf zusammenschlagen, wenn jemand kommt und bei einem Citroën die Zündkerzen gewechselt haben möchte, daß diese sich "an solche Autos" nicht herantrauten. O.K., O.K., bestimmt hat ein Double Chevron verbaute Ecken, aber dafür kommt man wieder an anderes ausgesprochen gut heran, weil andere als die konventionellen "altdeutschen" Lösungen gefunden wurden. Und: Sorry, wer bringt denn bitte seine Kiste zur Reparatur zu Aral, wo man regelmäßig den ersparten Zaster mit einer Gehirnspende ans dortige Personal kompensieren muß?!? Und ein MB kostet ja auch das doppelte. Zurück zu den beiden zentralen Parametern, Technik und Optik. Wir hatten gesagt, daß französischen Automobilen technische Unzulänglichkeiten nachgesagt werden und die deutsche (klassische) Technik als das Nonplusultra inthronisiert wird --- Hydropneumatik? Naja, das kann man ja sowieso nicht aussprechen, und bei Mercedes gibt's sowas ja eh auch... Frontantrieb? Wird weder in Baden-Württemberg noch in Bayern hergestellt, deswegen indiskutabel. Lassen wir diese Menschen in ihrem Glauben (nie werde ich den Ossi vergessen, der mich für vollblöd hinstellte und mit mir über die Aussprache von 'Ghia' stritt) und sprechen wir über den Faktor *Charme*. Wie kommt es denn, daß Frauen auf die kleinen Peugeots abfahren, auf die kleinen Renaults und den AX, auf die Ente, wir schon in den frühen Siebzigern auf den Ami 6 (ich erinnere an die Werbung: l'Ami 6 ~ la missis (engl. the miss(es)))? Französische und italienische Fahrzeuge sind bei der Damenwelt erheblich beliebter als deutsche Normalkost. Und das wird höchstens bei Sportwagen egalisiert, obwohl ein Porsche z.B. gleich wieder den Ruf des Neureichen nach sich zieht, ein Kommentar, den man sich als Pilot eines Citroën SM oder eines Alfa Romeo GTV getrost ersparen kann. C'est clair que (im Italo-Falle: È chiarò che) ein dezent getunter, frisch lackierter Golf I ganz nett aussehen mag, aber, und das sieht man doch, ein R5 Turbo oder ein 205 GTI macht einfach mehr her und erntet bei der Ladies' Jury ganz klar die besseren Noten. Am eklatantesten sind die Paarungen D-Modell vs. KFZ vergleichbarer Größe mit dem Merkmal 'nicht französisch': Für wen entscheidet sich wohl die stilbewußte Kommilitonin, für den DS-Fahrer oder für den, der mit einem alten Rekord, Taunus/Granada oder Nissan Laurel (früher 280 L, aber älter als 10 Jahre ist da sowieso keiner mehr) vorfährt? Einzig ein /8er DB kann da Paroli bieten - auch ein alter 5er BMW ist da chancenlos.

Aber vielleicht ist es auch dieser Meinungsdiskrepanz zu verdanken, daß wir die Bewunderer intensiver erleben. Denn wenn jemand auf uns zukommt, der sich quasi abhebt von der Menge der Ignoranten und Opel-Jünger, dann ist das ja nur deshalb so deutlich, weil eben die Umgebung im Durchschnitt anders denkt. Nachdem aber nun in Frankreich (so wie auch in Italien) für die Haltbarkeit und die technische Zuverlässigkeit sehr viel mehr getan wird als früher, dürfte sich zumindest bei den aktuellen und zukünftigen Modellen dieses Meinungsbild zugunsten der *véhicules de production française* verschieben. Was natürlich nichts daran ändert, daß die von uns so verehrten Automobile, die ja nicht jünger werden, auch wenn sie so aussehen, auf ewig wie oben geschildert eingeschätzt werden werden. Tant pis, quoi importe?

Als Fazit des ganzen läßt sich resümieren, daß bei einem bestimmten Personenkreis, der den Faktor *Charme* negiert, die Kritik -berechtigt oder nicht- an französischer Automobiltechnik zu einer ablehnenden Haltung gegenüber unserem heiligen Blech führt, einer Haltung, die wohl über kurz oder lang nicht zu revidieren sein wird. Demgegenüber bedingt gerade dieser Faktor *Charme* bei dafür empfänglichen Individuen, bei den Liebhabern französischer Automobile (bei diesen zusätzlich die Kenntnis der technischen Vorzüge) sowie bei den Damen, die A-Priori-Zugehörigkeit zu einem gemeinsamen Gedankenpool, der uns die Kraft verleiht, gegen Negativpropaganda zu bestehen und unser Ansinnen weiterzutragen.

Vive la France!



Anzeige:

Peugeot 504 hat mehr!

Sie wollen im französischen Mercedes zur Hochzeit gefahren werden?!

Kein Problem!

Unser top gepflegter Peugeot 504 von 1975 bietet Ihnen das Besondere:

ein Gesicht in der uniformen Automenge, vornehme Azurblau-metallic-Lackierung, komfortable weiche Federung, geräumiger Innenraum (gerade auf der Rückbank), Schiebedach für den Blick nach oben, sanftes Fahren durch ruckfreie Automatik, erfahrener Chauffeur

Diese Attribute bietet Ihnen nureine klassische französische Limousine!

***Bei Interesse wenden Sie sich bitte an unser PeReCi-Mitglied
Joachim Kaiser unter Telefon oder Fax: 74 222 37.***



Drehschieber zur Motorsteuerung

In Verbrennungsmotoren müssen die Gasströme im Takt gesteuert, das heißt frisches Gas zugeführt und Abgas weggeführt werden. In den üblichen Hubkolbenmotoren besorgen das Hubventile mit Schaft und Teller, die in den Verbrennungsraum hineinreichen. Eine Nockenwelle drückt das Ventil auf, eine Feder zieht es wieder auf seinen Sitz am Zylinderkopf zurück. Dieser Vorgang wiederholt sich mehrere tausendmal in der Minute. Der Aufwand für eine solche Ventilsteuerung ist nicht gering: Nockenwelle mit Antrieb, mindestens ein federbelastetes Einlaß- und ein Auslaßventil je Zylinder und zu jedem Ventil ein Stößel und ein Kipphebel, wenn die Nockenwelle unten im Bereich der Kurbelwelle liegt. Daß alles längst klaglos funktioniert, kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß ziemlich viele Teile bewegt werden müssen, daß eine optimale Zylinderspülung bei allen Drehzahlen nicht ohne weiteres zu erreichen ist und daß die thermische Belastung der Auslaßventile die energetische Ausbeute des Kraftstoffs begrenzt.

Diese und andere Nachteile (Geräuschentwicklung) der Motorsteuerung über Hubventile waren den alten Motorenbauern durchaus und weitgehend bekannt. In den zwanziger und dreißiger Jahren und sogar noch 1950 versuchte man es deshalb auch mit sogenannten Schiebersteuerungen.

Sie versprachen besonders dann deutliche Vorteile gegenüber dem Hubventil, wenn sich der Schieber kontinuierlich drehte und dabei die Zugänge zum Verbrennungsraum öffnete und schloß.

Keine der zahlreichen Konstruktionen (Bekanntestes Patent: der "Knight"-Motor, Verwendung u.a. im legendären "Panhard & Levassor" - Sans Soupapes) hat sich je durchgesetzt. Schieberventile waren schlecht abzudichten, zu hitze- und verschleißanfällig und verschlangen zuweilen auch relativ viel Antriebsenergie. Ferner ließ die Entwicklung sogenannter Hochleistungsmotoröle noch eine gewisse Zeit auf sich warten.

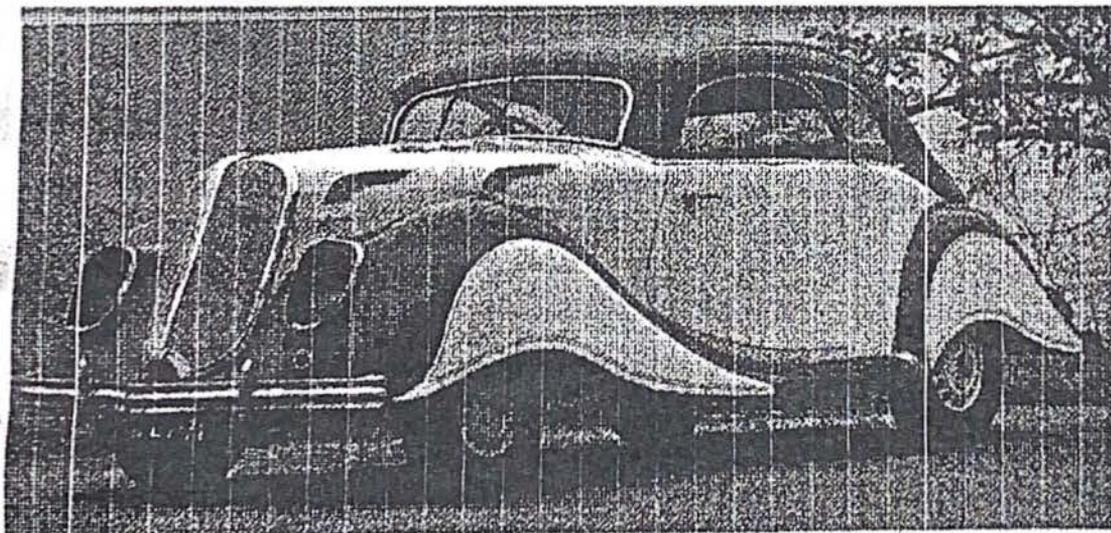
Weil die Motorsteuerung durch Hubventile seit Jahrzehnten ausgereift ist und durch bessere Werkstoffe und konstruktive Maßnahmen sogar wesentlich zur Steigerung der Motorleistung beitragen konnte, ist der Drehschiebermotor schon lange kein Thema mehr.

Daran können die zahlreichen, gutgemeinten Erfindungen und Patente nichts ändern, denn allzu sehr hat sich die ventilgesteuerte Motorentechnik bis zum heutigen Tage bewährt.

Wer je den einmaligen Hörgenuß eines ventillosen Viertaktmotors erleben konnte, der wird sich voller Verblüffung fragen, welche Heinzelmännchen bei diesem Wagen da ihre Arbeit verrichten. Es ist geradezu unerhört wie majestätisch und beinahe geräuschlos das Anfahren an einer Steigung sich vollzieht. Da werden sogar wohlhabende Rolls-Royce Fahrer vor Neid ganz blaß. - Aber gerade das ist es ja, was den Eignern dieser Britischen Empire-Marke so gut zu Gesicht steht.

On n'y soit qui mal y pense!

© RAINER M.WILL
II MCMXCV

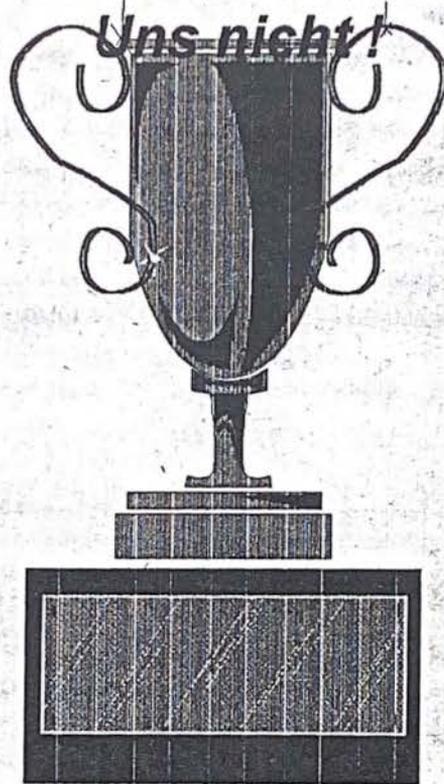


Anzeige:

**Es gibt viele, die uns um
unseren Erfolg beneiden!**

Wundert Sie das ?

Uns nicht!



**Wir haben für 1995 noch
viel vor!**

**Renault 15 / 17
IG Berlin**

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

Überraschung durch Renault 17 Fiat und Lancia geschlagen.

Die "Press on Regardless Rallye" (POR) 1974 brachte einen überraschenden Gesamtsieg für das Renault 17 Gordini-Team Thérier/Délférier. Auch das starke Engagement von Fiat und Lancia mit dem Stratos konnte den Erfolg von Renault in der Rallye-Weltmeisterschaft '74 nicht verhindern. Schwierigkeiten machte eine örtliche Behörde, an deren Veto die POR fast gescheitert wäre.

Rund 2400 km Rallyestrecke hatte der Veranstalter der einzigen international anerkannten US-Rallye im Norden von Michigan für die 61 Teilnehmer herausgesucht. Bei ständig wechselndem Wetter und auf unbefestigten Straßen sollte in 50 Sonderprüfungen die Spreu vom Weizen getrennt werden.

Am Ende der ersten Etappe dominierte das Fiat-Werks-Team eindeutig. Unter den ersten Zehn des Gesamtklassments befanden sich allein fünf Fiat. Angeführt von Alen/Aho im Fiat 124 Abarth folgten -überraschend schnell- Thérier/Délférier auf einem Gruppe 2-Renault 17 Gordini. Mit weiteren Punkten Rückstand lagen auf Position drei bis fünf: Paganelli/Russo (Fiat 124 Abarth), Barbasio/Rosetti (Fiat 124 Abarth), und Nicolas/Phillips auf einem weiteren Werks-Renault 17 Gordini.

Der nächste Rallyetag begann mit strahlendem Sonnenschein, endete jedoch im Nebel und auf nahezu unpassierbaren Straßen. Die Ausfallquote lag bei nahezu 40 Prozent.

In der zweiten Etappe kam es zum Eklat und Beinahe-Abbruch der Veranstaltung, weil -so der Vertreter einer lokalen Behörde- "die Beteiligten und ihre Service-Teams über verbotenes Gebiet gefahren" seien. Inoffiziell war zu hören, daß ein Lancia-Service-Team auf der geschwindigkeitsbeschränkten Ortsdurchfahrtsstraße mit wesentlich überhöhter Geschwindigkeit -"lebensgefährlich"- gefahren sei. Nur mit Mühe gelang den POR-Veranstaltern, den Behörden-Vertretern zu überzeugen, daß von den eigentlichen Teilnehmern niemand die Gesetze übertreten hatte.

Nach dieser unerwarteten Zwangspause ging es am nächsten Tag weiter, doch fielen die in Kanada vorgesehenen Sonderprüfungen aus. Die Prüfungsstrecken waren unbefahrbar. Somit veränderte sich nur wenig an der Reihenfolge unter den ersten zehn. Lampinen hatte sich mit dem Lancia Beta Coupé auf den sechsten Platz und Munari im Stratos auf den siebten Rang vorgeschoben.

Thérier lief jedoch zu einer unwahrscheinlichen Form auf. Er saß zum erstenmal in einem Renault 17 Gordini, doch kam er mit dem Fronttriebler sofort zurecht. Ohne optimale Streckenkenntnisse und Training schob er sich sogar noch an dem neuen Fiat-Star Markku Alen vorbei und siegte.

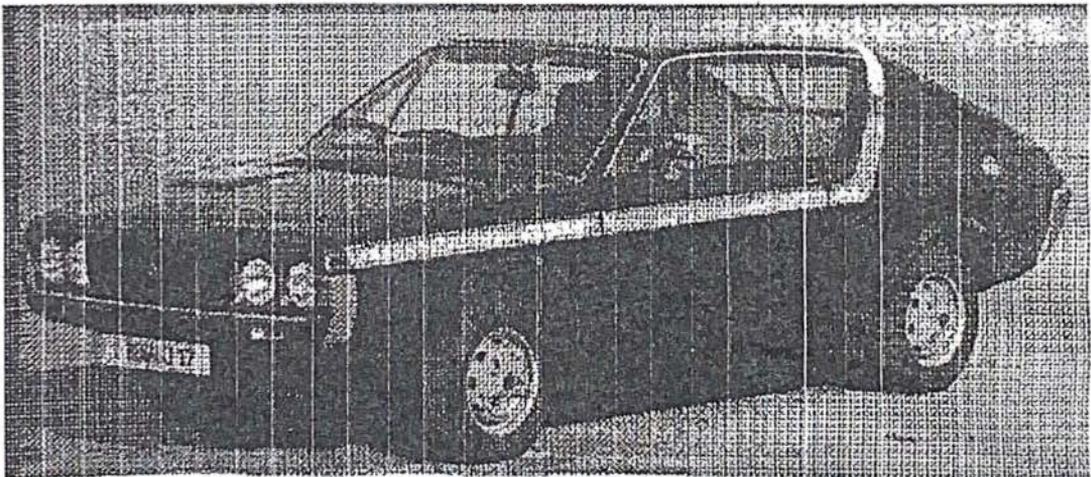
Endtäuschend war die Plazierung des Stratos, dem großen Favoriten und Hoffnungsträger des Lancia-Teams.

Warum Renault seit diesem Erfolg keinen R 17 Gordini mehr auf der internationalen Rallye-Bühne zum Einsatz brachte, bleibt weiterhin unverständlich. So hat doch gerade dieses Modell mit diesem Erfolg gezeigt, ein taugliches Sportgerät zu sein. Die Chance dem Lancia Stratos in den folgenden Jahren im Rallye-Sport nicht allein die Lorbeeren zu überlassen, wurde vertan.

Gesamtklassement:

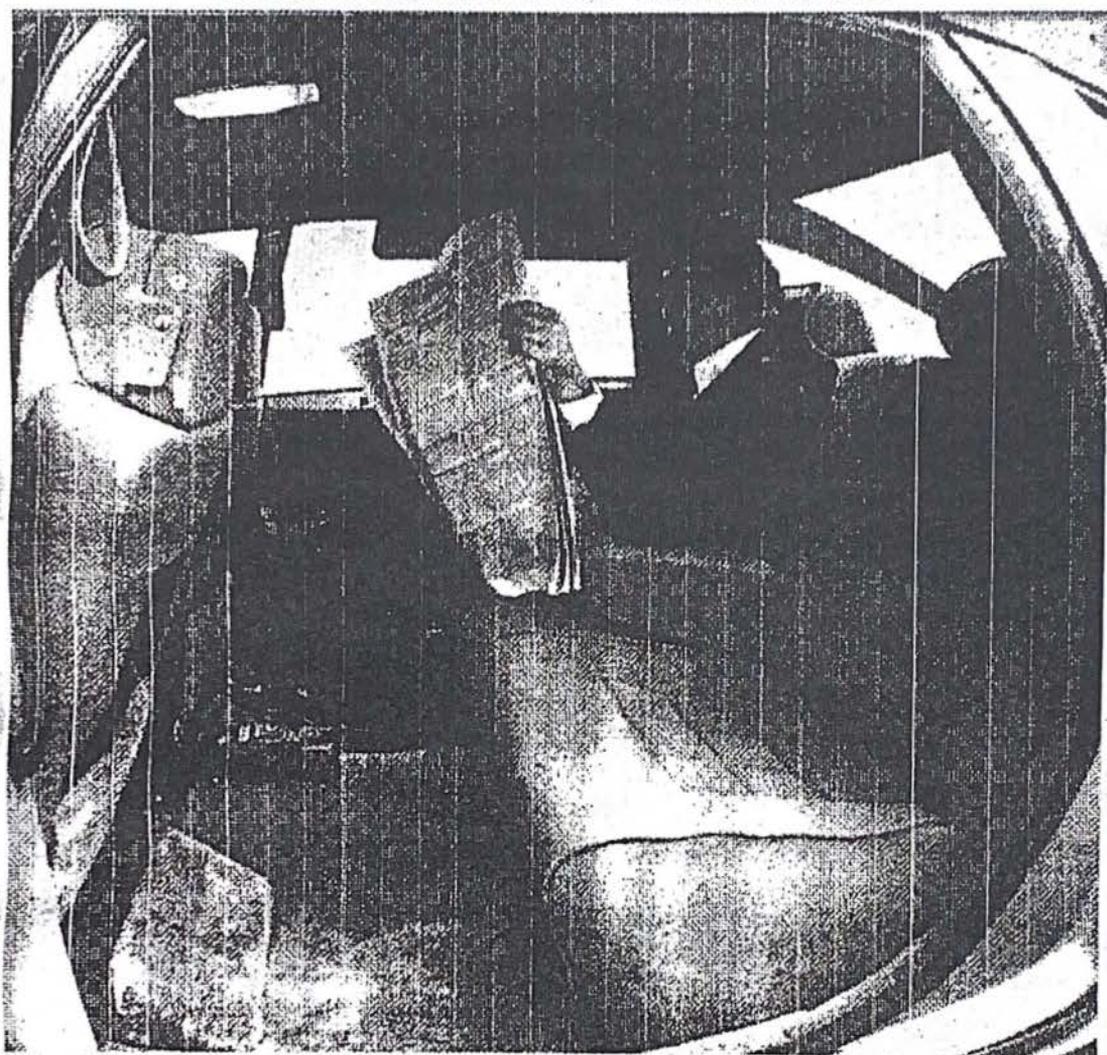
1. Thérier/Déférier, Renault 17 Gordini
2. Alen/Aho, Fiat 124 Abarth
3. Nicolas/Phillips, Renault 17 Gordini
4. Lampinen/Davenport, Lancia Beta Coupé
5. Chasseuill/Rouget Renault Alpine A 110

Lutz Raakow



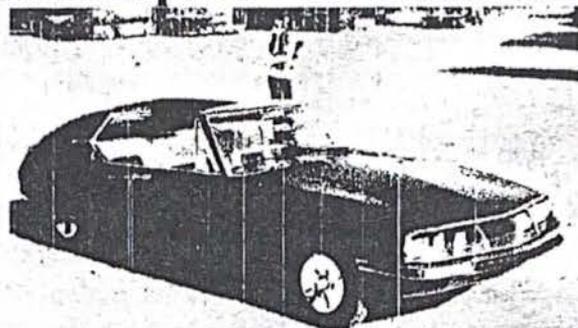
Anzeige:

**Es ist so einfach guten Geschmack
mit Komfort zu verbinden**



CX-Prestige Limousinen Service
Informationen unter ☎ 813 23 85

Der SM Espace der Firma HEULIEZ



Die Firma HEULIEZ, spezialisiert auf den Umbau von Karosserien, stellte auf dem Automobil-Salon in Paris 1971 einen offenen SM vor, der den höchsten Sicherheitsanforderungen gewachsen war.

Die Techniker bei HEULIEZ entschieden sich für ein, in zwei Teilen weit zu öffnendes Dach. Die beiden seitlich zu öffnenden Halbdächer sind aus sieben elektrisch steuerbaren dünnen Aluminiumplatten hergestellt. Die beiden Halbdächer können unabhängig voneinander und stufenlos betätigt werden. Im Falle eines Unfalles gewährleistet ein mittiger Überrollbügel, der an der Windschutzscheibe und an dem hinteren Dachhimmel angeschlossen ist, einen wirksamen Schutz. Die seitlichen Fenster sind versenkbar und ein gemeinsamer Antrieb erlaubt die gleichzeitige Öffnung des Daches und der Seitenscheiben.

Das vorgestellte Modell verfügt über eine sehr aufwendig gestaltete Ausführung, was nur im Rahmen einer Kleinserie zu realisieren war. Die Innenausstattung ist mit sehr luxuriösem Leder versehen, das Amaturenbrett ist mit Wildleder verkleidet und die Kopfstützen sind in die Rückseite der Sitze integriert. Der leise Auspuff hat eine viereckige Form und die Räder haben ganzflächige Radzierkappen erhalten. Auf einer Konsole an dem länglichen Überrollbügel in Höhe der Windschutzscheibe sind die unterschiedlichen Bedienteile für die Öffnung des Daches und der Scheiben angebracht. Zwei Modelle diesen Typs sind fertig gestellt worden.

Heutzutage hat sich die Firma HEULIEZ sehr stark entwickelt. Sie beschäftigt 1.900 Personen und fertigt sowohl Busse als auch Krankenwagen. Sie baute die Renault 25 Limousine und den Citroën BX Break, fertigt den Peugeot 205 Turbo, den Citroën Visa 4 x 4 (Tausend Pisten) und den Renault 5 Turbo. Eine weitere Besonderheit von HEULIEZ ist die Herstellung von Cabrios durch die Tochterfirma WEBASTE-HEULIEZ.

Wasser, Wind und Wärme Wissenswertes über Motorkühlung

Verbrennungsmotoren erzeugen bei ihrer Arbeit viel Wärme, die wieder abgeführt werden muß bzw. teilweise zur Innenraumbeheizung der Fahrgastzelle herangezogen werden kann. Es gibt bei Verbrennungsmotoren zweierlei Möglichkeiten der Wärmeableitung: entweder Kühlung durch Luft oder Wasser.

Die Kühlung durch Wasser ist insgesamt leichter zu beherrschen und effektiver als eine reine Luftkühlung wie sie zum Beispiel im VW-Käfer zu finden war.

Nun zu den Einzelheiten der Motorkühlung durch Wasser:

Automotoren besitzen in der Regel ein Kühlsystem, das mit einem Überdruck von 0,8 bar arbeitet; so ist es möglich den Siedepunkt des Kühlmittels auf 107°C anzuheben. Modernste Motoren (z.B. von AUDI) arbeiten mit noch höheren Drücken, der Siedepunkt steigt entsprechend; das Kühlsystem kann noch kompakter ausfallen.

Ich spreche hier bewußt von Kühlmittel und nicht von Wasser, da ganzjährig mit einer ausreichenden Mischung von Wasser und Frostschutzmittel gefahren werden sollte. Reines Wasser würde durch Kalk und andere Ablagerungen das Motorkühlsystem zu schnell zusetzen. Moderne Frostschutzmittel dienen eben nicht nur dem Schutz vor Einfrieren des Wassers bei Außentemperaturen unter dem Gefrierpunkt (in Deutschland immer noch bei 0°C!), sondern diese Mittel enthalten auch "pflegende Substanzen" für das gesamte Kühlsystem. Als Faustregel läßt sich sagen, daß eine Mischung von 50% Wasser mit 50% Frostschutz eine Frostschutzsicherheit bis ca. -35°C ergibt; eine Mischung von 70% Wasser und 30% Frostschutz bis -20°C ausreicht (das dürfte für unsere Breiten wohl genügen). Frostschutz pur friert erst jenseits von -50°C (wichtig für's Teileholen in Novosibirsk)!

Im Grunde besteht der Kühlkreislauf aus drei Einzelkreisläufen, die untereinander in unterschiedlicher Verbindung stehen: Der sog. kleine Kreislauf, der große Kreislauf und der Heizungskreislauf. Beim Starten des kalten Motors soll so schnell wie möglich eine gewisse Betriebstemperatur erreicht werden. Hier arbeitet zunächst einmal der sog. kleine Kühlkreislauf, das heißt das Kühlmittel, das sich in den Motorkanälen erwärmt und von der vom Motor nun angetriebenen Wasserpumpe in Umlauf gehalten wird, fließt auf kürzestem Wege hin und her und nicht durch den Kühler! Erst bei Erreichen einer bestimmten Betriebstemperatur, mindestens 75°C, öffnet ein Thermostat den Zugang zum eigentlichen Kühler, das Kühlmittel fließt über den sog. großen Kreislauf. Dieser Moment der Thermostatöffnung ist oft am kurzfristigen Fallen der Wassertemperaturanzeige zu erkennen.

Der Heizungskreislauf kann immer ganz individuell per Handregulierung am Heizungsventil über einen Bowdenzug bedient werden. Hier steht übrigens für Notfälle, auch im Sommer (!), ein zusätzlicher "Kühler" zur Verfügung (z.B. Paßfahrten bei sommerlicher Hitze oder wenn die normale Motorkühlung auf Grund eines Defekts mangelhaft ist).

Zu erwähnen ist auf jeden Fall noch der Kühlerverschlußdeckel, der nicht nur den Kühler verschließt, sondern durch ein Überdruckventil bei zu hohem Druck Kühlmittel entweichen läßt. Viele Fahrzeuge besitzen hier einen sog. Ausgleichsbehälter (auch Ausdehnungsgefäß oder Entgasungsbehälter genannt). Diese Behälter sitzen immer am höchsten Punkt des Kühlsystems und bestehen in der Regel aus weißem Kunststoff (nur Renault baute eine Zeit Glasbehälter (!) ein, Peugeot und Citroen teilweise schwarze Blechbehälter). Diese Behältnisse haben die Aufgabe je nach Druck- und Betriebszustand fehlendes Kühlmittel im eigentlichen Kühlsystem zu ergänzen, um eine Wartungsfreiheit zu gewährleisten. Bei Kühlsystemen ohne diesen Behälter kann durch Überdruck entweichendes Kühlmittel nicht aufgefangen werden, es entweicht auf die Straße. Hier muß gerade im Sommer hin und wieder mal ein Schuß nachgefüllt werden (also in geringem Maße ein "normaler Verbrauch").

Ganz wichtig und nicht zu vergessen ist ein einwandfrei funktionierender Ventilator, der bei Überschreiten einer bestimmten Kühler Temperatur automatisch einschalten muß. Verantwortlich dafür ist ein Thermoschalter, der in der Regel bei 88°C einen Kontakt schließt und bei ca 65°C wieder öffnet. Bei dem Ventilator oder Lüfter handelt es sich heute meist um ein durch einen elektrischen Motor angetriebenes Lüferrad. Es wurde, gerade bei Peugeot, auch ein einkuppelbarer Lüfter verbaut, das heißt das Lüferrad wird vom Keilriemen angetrieben und wird dann über eine Schleifkohle, die auf einem Kollektor läuft, "eingekuppelt". Es gibt auch Fahrzeuge, wo der Lüfter permanent über den Keilriemen angetrieben wird, egal welche Temperatur der Kühler hat. Ein Ausfall des Lüfters kann gerade im sommerlichen Stau die Kühlmitteltemperatur über den Siedepunkt bringen, Motorschäden (meist durchgebrannte Zylinderkopfdichtung) können die Folge sein!

Nur ein einwandfreies Funktionieren aller mechanischen Teile und die 100%ige Dichtheit des Kühlsystems sowie ein korrekter Kühlmittelstand garantieren eine einwandfreie Kühlung und ein gesundes Arbeitsklima für den Motor!

In diesem Sinne all Zeit gute "klimatische Verhältnisse" auf Europas Straßen!

Joachim Kaiser

Annoncen:

Zu Verkaufen, Renault 20 TS, Bj. 79, 80 KW, ZV, Servo, Original 75 000 Km gelaufen, Garagenwagen, NR, sg. Zustand, TÜV+ASU neu ! VB 999,-
☎ 030/817 53 16

Verkaufe für Citroën CX:

Frontscheibe, Seitenscheiben und einen Satz Kühlwasserschläuche sowie 5-Gang-Getriebe für 2,4 Liter Motor ☎ 030/817 333 9

Biete für Peugeot 504 Limousine:

Verteilerkappen für Paris-Rhône-Verteiler, verschiedene Konsolen und andere Innenausstattungsteile, Felgen und Reifen in verschiedenen Variationen, eine komplette Sitzgarnitur hellbrauner Stoff, 2. Serie, Kopien von diverser 504-Fachliteratur
☎ 030/74 222 37

Biete verantwortungsvolle

Mitgliedschaft in Motor-Klassik-Club gegen Informationen über Faxgeräte und Telefonanlagen ☎ 030/363 1070

Verkaufe GS Pallas '78, dunkelbraun

met., Zustand innen 2, außen 2-3, incl. gute Winterreifen und div. Neuteile/Ersatzteile, 2800,-DM
Marco Scheer ☎ 0531/864664

Biete vier GS-Pallas V2A Radkappen Bj. 77-79, akzept. Zustand, auch für 2CV geeignet ☎ 030/813 23 85

Suche für CX Serie II Hauptscheinwerfer ☎ 030/813 23 85

Suche für Peugeot 504 Limousine:

original Kofferraumgriff aus Chrom, neu oder gut erhalten, original Schmutzfänger mit Löwenemblem für vorne und hinten, Chromkühlergrill mit Goldlöwen für Typen bis Sommer '76, nur einwandfreier Zustand, Satz Chromzierlasten (10 Teile) schmale Chrom-Gummi-Ausführung, original Werksaufkleber: "Peugeot fait confiance à Esso" ☎ 030/74 222 37

Suche Käufer für R 17 ☎ 030/6017628

Hier könnte auch Ihre Kleinanzeige stehen. Rufen Sie an ☎ 030/8173339

Suche für mein Buch Informationen über die Renault Modelle R 12, R 20, R 14 und Juvaquatre (spez. Modellpflege, etc.); außerdem Angaben über Facel Véga; Informationen aus den Automobil-Revue-Katalogen aus den 50er bis 70er Jahren ☎ 05258/1836

Biete und Suche zur Zeit gar nichts
☎ 030/6017628

Herr Ph. Moser und Herr P.-M. Favre vom Musée International de l'Automobile Genève bieten für Automobil-Sammler ein ideales Ausflugsziel (gut für Gruppenbesuche).

Nähere Informationen können unter der Telefonnummer 030/7422237 bei Joachim Kaiser erfragt werden.

Leserbriefe:

POW - 15-17!

Pow, dachte ich: Da hat jetzt ein Quartett wirklich Powerplay entwickelt und stellt ein automobiles Schmuckstück nach dem anderen vor! So jedenfalls ließ mich die Anzeige der Renault 15/17-IG in den letzten beiden Nummern unserer Clubzeitung vermuten!

"Wir haben was gegen hohles Gelaber.....Bei uns fliegen die Fetzen" heißt es in dieser Anzeige. Aber wie sieht es dort wirklich aus? Ein Anruf bei einem der vier genannten Ansprechpartner (die entsprechende Telefonnummer muß der Interessierte selber heraus finden) klärte mich auf: Die vier "Freaks" wollen unter sich bleiben! Wozu solche Werbeanzeige? Wie sieht's R15/17-mäßig aus? Traurig sieht es aus! Bis auf ein Fahrzeug werden alle R15/17 im Alltag bewegt oder besser (zer-)geheizt bzw. stehen als Teileträger oder Restaurierungsobjekte rum. Liebhabersteigernde Maßnahmen geschehen nicht, man repariert was gerade kaputt geht.

Sicher eine gutgemachte Anzeige, aber mehr Blender als Realität! Da kann ich nur sagen: *"Ich habe was gegen hohle Anzeigen!"*

Ein Freund von PeReCi

Peugeot-Renault-Citroën

Liebe Freunde,
als Beschäftigter in der Automobilindustrie muß ich Tag für Tag feststellen, daß eigentlich nur der Fortschritt und die Entwicklung zählt. Schönheit und Ästhetik wird immer mehr in das automobile Abseits gedrängt. [...] Richtig schöne Fahrzeugformen sind rar und zum größten Teil nur in der Vergangenheit zu suchen. Aus diesem Grunde begrüße ich Euer Engagement um klassische Fahrzeuge und bewerte Eure Tätigkeit keinesfalls als wirtschaftshemmend, was ja oft Oldtimerfans nachgesagt wird. Unsere Straßen haben mehr als nur Eiformen verdient. [...]

In diesem Sinne, gute Fahrt ...

A.D. aus Berlin

Anzeige:



Oldtimer
beim **TUV - 20. Mai '95**

Ausstellung historischer Fahrzeuge
Restaurierungstips
Fachvorträge
Tombola
Kinderprogramm

Von 10 bis 18 Uhr auf dem Gelände des



Alboinstraße 56
12103 Berlin (Schöneberg)
Tel. (030) 75 62-253

Eintritt frei!

Eine Initiative Berliner Oldtimer-Clubs

Treffen - Börsen - Meetings:

Interessante Termine

für Old- und Youngtimerfreunde in Berlin und Umgebung 1995

<u>Datum</u>	<u>Ereignis</u>
29.April / 1.Mai	Internationales Peugeot Treffen südl. von Paris (F)
29.April	2.Oldtimertreffen und Teilemarkt in Pritzwalk (Mekl.-Vorp.)
13.Mai	Großes 404/504-Meeting auf Ruppels Bauernhof in Freestedt/Dittmarschen (Schl.-Holst.)
19./20.Mai	10.Oldtimertreffen Spreewald für Motorräder und Autos in Lübbenau
20.Mai	Oldtimertag des TÜV Berlin-Brandenburg auf dem Prüfgelände in Berlin-Tempelhof
27./28.Mai	Oldtimer-Tage Berlin-Brandenburg auf dem Festplatz am Kurt-Schumacher-Damm
5.Juni	Pfingsttreffen franz. Klassiker der 70er in Berlin-Neu-Buckow mit Umtrunk und Imbiss
30.Juni / 2.Juli	Citroën SM Welttreffen anlässlich 25 Jahre SM in Burgund u. Gala-Diner im Chat. Clos Vougeot (F)
18.-20.August	10.International Citroën Car Club Rally (I.C.C.C.R.) Welttreffen in Clermont Ferrand (F)

Nähere Informationen zu den einzelnen Treffen und
evtl. Anmeldungen beim Vorstand (Tel./Fax: 74 222 37).

Gerade für "unser" Treffen am Pfingstmontag (5.Juni)
wäre ein zahlreiches Erscheinen schön und wichtig;
helfende Hände für eine kurze Vorbereitung sind auch erwünscht!
Der Parkplatz ist jedenfalls reserviert !

Ankündigung:

PeReCi - Stammtisch
am **1. Donnerstag im Monat**
um **19:30 Uhr**

Grüne Stute

Restaurant
Café

Biergarten



in der

Inh. H. Neumann, Eichkampstraße 153, 14055 Berlin, Tel. 891 52 78
am S-Bahnhof Grunewald; montags geschlossen

Das Lokal besticht durch seine gemütliche 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),
- die Rallyeaktivitäten der Alpine
(Ein Bericht von unserem Auslandskorrespondenten L. Raakow),
- bisher unbekanntes aus der Biographie von Louis Renault,
- das Prinzip und die Wirkungsweise des Zweitaktmotors
(Eine Ausarbeitung von R. Will).

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Beitrittserklärung:

Zur Person:

Name: _____ Vorname: _____

geboren am: _____ in (Stadt und Land): _____

Adresse:

Straße: _____ Ort: _____

Telefon: _____ Fax: _____

Zur Zeit fahre ich folgende Fahrzeuge:

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Ich interessiere mich in erster Linie für folgende automobile Themen:

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. bis auf Widerruf. Die Vereinssatzung ist mir bekannt. Den Jahresbeitrag von zur Zeit _____ DM habe ich bezahlt.

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag geprüft vom PeReCi-Vorstand:

Page 10 of 10

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020

10/10/2020