

Der Club Die Zeitung



Louis Renault

Teneriffa

Zwei Takte

Renault Fregate



Vorwort

Einleitung zur fünften Ausgabe

Liebe Club - Kameraden und Freunde des PeReCi,

als die letzte Ausgabe der „Der Club, Die Zeitung“ im Frühjahr 1995 heraus war, hatten alle Beteiligten den Vorsatz, die folgenden Ausgaben relativ regelmäßig zu erstellen.

Leider ist das ja, wie unschwer zu erkennen ist, nicht gelungen. Die hier vorliegende Ausgabe ist sozusagen unter zähem Ringen entstanden. Warum?

Es fehlt ein wenig an der breiten Unterstützung aller Mitglieder. Die Masse machts. Jeder, der etwas zu sagen hat, kann und soll sich in die „Der Club, Die Zeitung“ einbringen.

Interessant sind alle Arten von Beiträgen, wie Erlebnisberichte, Referate, technische- und organisatorische Tips, viele viele Fotos, Anzeigen und ganz besonders (weil es noch fehlt) ein Comicstrip.

Wer sich jetzt angesprochen fühlt, nur Mut, Stift und Papier oder Rechner mit Diskette genommen und völlig frei von der Leber (oder was auch immer) weg geschrieben. Jeder der Beteiligten wird im Impressum Erwähnung finden.

Beabsichtigt ist, in jeder Ausgabe eine oder mehr alte Werbeanzeigen unserer Marken mit aufzunehmen. In dieser Ausgabe ist es die Peugeot 404 Anzeige aus *Auto Motor Sport* vom Mai 1965.

Am 8.März 1996 fand unsere Mitglieder-Versammlung statt. Hier in ganz kurzer Form die Ergebnisse:

1. Vorsitzender	Rainer Will
2. Vorsitzender	Lutz Raakow
- Schriftführer	Olaf Schütt
- Kassenwart	Michael Getzlaff

Die Diskussion wurde sehr interessiert und angeregt von allen Anwesenden geführt. Es gab viele Vorschläge, wie die in der nächsten Zeit stattfindende Ausfahrt, und das in diesem Jahr hoffentlich stattfindende PeReCi Parkplatz-Treffen. In diesem Zusammenhang sei noch angemerkt, wenn jemand ein Gelände (Parkplatz oder Freifläche) kennt, das für das Treffen geeignet ist, soll er bitte Rainer Will ansprechen.

Auf Wunsch kann eine Kopie des ausführlichen Protokolls der Mitglieder-Versammlung angefordert werden.

So, jetzt ist es genug der förmlichen Worte, wir hoffen, daß es euch Spaß machen wird, diese fünfte Ausgabe der Clubzeitung zu lesen.

Euer Zeitungsteam
Sven und Helmut

Inhalt

Vorwort

Einleitung zur fünften Ausgabe Seite 3

Geschichte

Genial, erfolgreich, umstritten: Louis Renault Seite 5

Die Werbeanzeige: Peugeot 404 Seite 13

Volksabstimmung für einen Schnellkochtopf? Seite 15

Technik

Der Zweitaktmotor Seite 12

Reise

Teneriffa Seite 10

Aktuelles

Rabatte Seite 17

Rubriken

PeReCi der Verein Seite 11

Treffen und Termine Seite 14

Stammtisch Seite 18

Impressum Seite 18

Beitrittserklärung Seite 19

Genial, erfolgreich, umstritten: Louis Renault

Eine Biographie des Franzosen Louis Renault

Wie konnte es passieren, daß die Firma Renault in kaum 90 Jahren zum größten Automobilbauer Frankreichs wurde ? Und dazu noch zu einem der 25 größten Industrieunternehmen der Welt? Richtig, der geschulte Ratetochter merkt schnell: Ein helles Köpfchen steckt dahinter. In unseren Fall ist es ein aufgeweckter 21 jähriger Dachs, mit langem Gesicht und einem feinem Schnurrbart - zum Glattstreichen. wie's große Dichter immer tun. Also, dieser dunkelgelockte Franzose, mit dem "ein wenig trüben Blick des Visionärs" (so die offiziösen Geschichtsschreiber), hatte nichts besseres zu tun, als in einem Pariser Vorort an einem Dreirad herumzubasteln.

Aber langsam. Die Karriere des Tüftlers begann ja viel früher. Nur der Mensch - übrigens mit dem damals noch recht unbekanntem Namen Louis Renault - hatte bis dato mehr vom Schuleschwänzen profitiert als eine anständige Erziehung genossen. Sagen wir, wie es wirklich war: Ein Taugenichts, ein Faulpelz kurvte da durch die automobilen Vorzeit. Ohne orthographische Kenntnisse, von Papa, einem Tuchhändler, ausgehalten.

Aber das Kerlchen - Baujahr 1877 - war nicht blöde - so jedenfalls wollen es die automobilen Historiker.

Mit neun Jahren ging dem Bürschchen bereits im Kinderzimmer ein Licht auf - Elektrolicht produzierte er mit einer Kordel, mit der er Zinkstäbchen in eine Säulenbatterie tauchte. Und es ward Licht.

Mit 13 Lenzen gurkte der Sohn des Tuchhändlers in einem Dampfwagen herum. Seine "Straßentaufe". Und ein Jahr später durfte Klein-Louis im Gartenhaus einen Motor veranstalten. Dies alles waren Ablenkungsmanöver, um die Familie zu besänftigen, die wollte, daß aus dem jungen Mann etwas anständiges wird.

Statt auf die höhere Schule zu gehen, holte sich der Kerl im Garten seine Weihen als Erfinder.



Die Gartenlaube

Wie bei verwöhnten reichen Söhnen so üblich, konnte Louis mit Hilfe von zwei, drei Arbeitern ein von Papa gekauftes Dreirad beackern. Im Bootsschuppen passierte das alles. Womit wir nun endlich bei der Geburtsstunde des Imperiums angekommen sind.

Für das ersann Louis eine allgemein bahnbrechende, die Technologie im besonderen weiterbringende Erfindung: das mechanische Dreiganggetriebe mit einem direkten Gang und einer starren Welle zur Antriebsachse statt einer Kette.

Einfach bahnbrechend, das können Sie glauben - auch wenn Ihnen die sensationelle Wirkungsweise des direkten Gangs als Laie sicher kaum einsichtig erscheinen mag. Aber die wirkliche Leistung des Louis Renault bestand darin, daß er sechs Leute davon überzeugen konnte, sich einen dieser umgebauten 3/4-PS-Wagen zu kaufen. Sie orderten ein Ding mit Schalthebel am Boden, neben der Lenksäule, und einer geraden Lenkung am wiederum kreisförmigen Lenkrad. Das war neu, das war schick.

Sechs feste Bestellungen flatterten ins Renault-Haus - Grundstock für ein Weltimperium. Na ja, jedenfalls der Beginn einer außergewöhnlich erfolgreichen französischen Karriere. Oder besser: Dann ging's los.

Mit diesem Sellererfolg hatte es Louis auch seinen beiden größeren Brüdern gezeigt. Die Tuchfabrikanten sahen ein, daß sie den Quälgeist nur loswerden konnten, wenn sie ihm seine Spielzeuge finanzierten. Gedacht, gezahlt. In dem so oft und gerne erwähnten Bootsschuppen in Billancourt bei Paris werkten fortan Autoarbeiter. 76 neue Renaultwagen steuerten über den Steg in die große weite Welt. Renault hatte also mit seinem Getriebe richtig geschaltet.



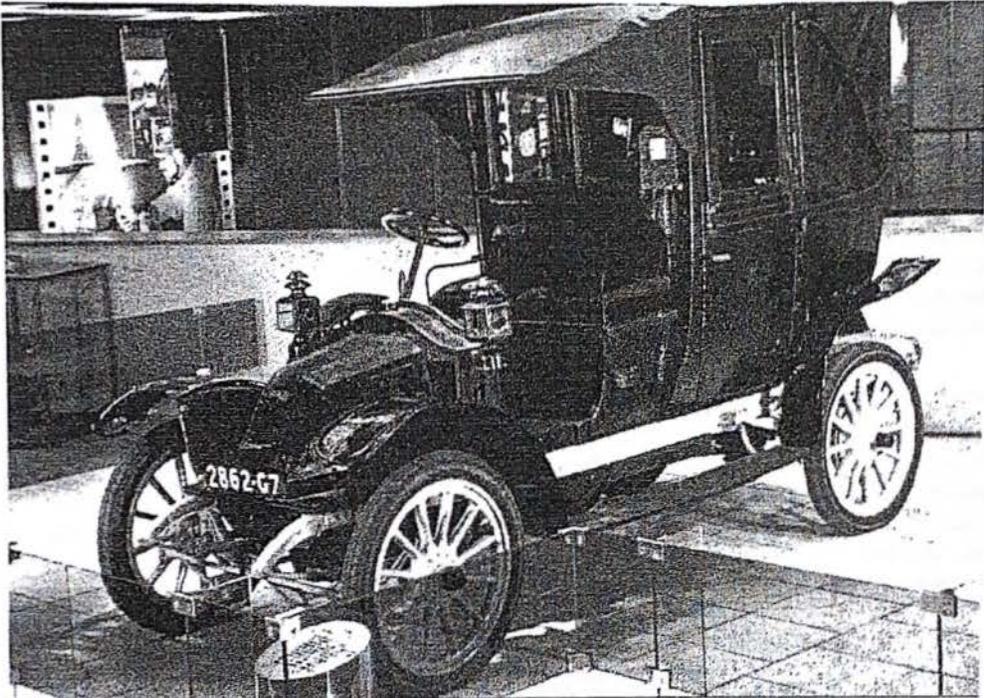
Louis Renault

Renault war auf Erfolg programmiert. Nehmen wir die sportliche Komponente: 1899 heimst Renault mit seinem Wagen bei einem Amateur-Chauffeur-Rennen den ersten Pokal ein. Er räumt weiter ab. Paris - Berlin 1901 gewonnen, Paris - Wien 1902 erstmals mit eigenem Motor - auch Sieger. Das sind damals, muß man wissen, gesellschaftliche Ereignisse wie heute ein Spitzenspiel zwischen Dortmund und Bayern. Da sprach die Welt drüber. Ja, ja, es ging weiter. Auch wenn 1906 eine erstmals eingebaute Wasserpumpe Renault um die Ohren fliegt.

Die Sportskanonen um Louis, damals mit 90 PS unterm Hintern, ergattern Preise zuhauf. Die Erfolge werden schnell Tradition: 60 Jahre später erringen die Renaults in Le Mans mit dem Alpine-Rennwagen Erfolge. Und Anfang bis Mitte der 90er drifteten die Weltmeister im Kreisfahren, Nigel Mansell und Michael Schumacher allen davon. Immerhin steht da auch Renault auf dem Ding, mit dem der Brite bis 1993 und der Deutsche bis 1995 rumkurvten.

Zurück zum Urvater. Louis Renault gerät Anfang des Jahrhunderts unters Schwert, wird zum Ritter der Ehrenlegion geschlagen, Renault allmählich ein wichtiger Name in Frankreich. Entsprechend voll sind die Auftragsbücher: Abertausende eines Neun-PS-Taxis bauen die Renaults, das Werk beginnt mit einer echten Serienproduktion.

Und der eigenbrötlerische Louis bekommt erste Probleme. Despotisch wie er ist, schurigelt er seine Mannen und kriegt ziemlich viel Streß mit den aufstrebenden, nach Mitbestimmung lechzenden Arbeitern. Die Revolutionäre stehen vor der Tür. Louis findet das gar nicht witzig. In monatelangen Streiks zerfleischen sich Meister und Massen. Dazu kommt der vorwitzige Herr Citroen, immer Renault im Nacken und auch mit nicht ganz doofen Ideen.



Taxi de la Marne

Nun retten Louis zwei Wesenszüge, die ihm später zum Verhängnis werden sollten: sein Wankelmut und der Kehrdimix gegenüber den Militärs. Renault wollte sie immer benutzen - für seine Zwecke. Doch sie manövierten ihn meist aus. Im 1. Weltkrieg ging der Fight noch unentschieden aus. Tausende von Renaulttaxis bringen die Krieger an die Front, weil LKW fehlen. Renault greift ein, baut fortan Granaten, Kanonen und Panzer. Ein Kriegsteilnehmer, auf der Seite der Heimat.

Die 20er Jahre werden zum Jahrzehnt des Verzettelns für Renault -übrigens eine chronische Krankheit. Ein Sechs-PS-Wagen, andere mit 12,15,18 oder 40 Pferdestärken werden konstruiert. Die Kunden sind verwirrt. Kein klares Bild der Marke scheint sichtbar. Citroen und inzwischen auch Peugeot holen auf.

Louis Renault wird wunderlich. Pedantisch, absoluter Herrscher und Übervater seiner Firma. Werkstattmeister bespitzeln die Unterchargen, als Personalleiter fungiert ein knallharter pensionierter Oberst. Die Arbeiter kuschen aus Angst vor Entlassungen. Und einen begabten jungen Ingenieur namens Andre Lefebvre läßt der, einst auch so liebenswert spinnerte Renault, nicht an sich herankommen. So geht ihm die Idee eines frontangetriebenen Autos flöten. Diesmal schaltet Citroen schneller. Der Prototyp des Frontantriebs wird beim Erzrivalen gebaut.

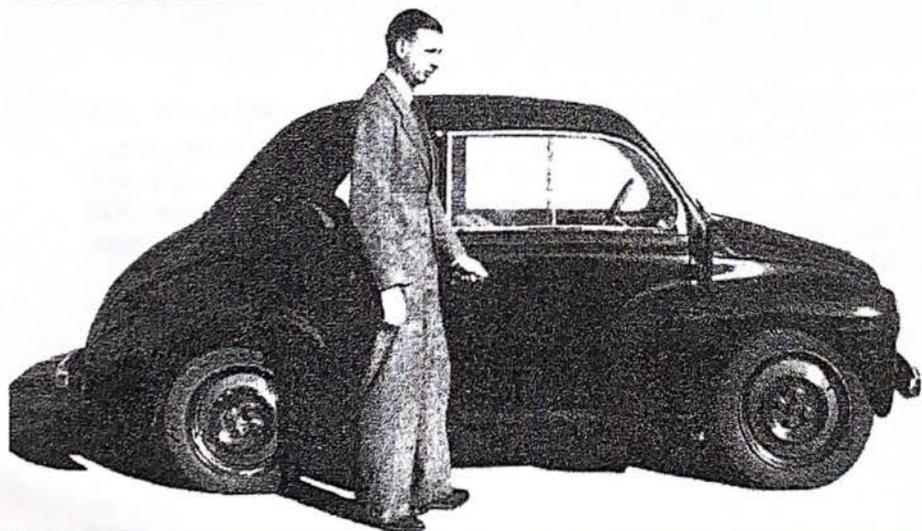
Doch wieder einmal helfen die Taxis. 4500mal wird die berühmte G7-Droschke verkauft. Busse und Lastkraftvehikel bevölkern die Straßen Frankreichs. Renault erholt sich und Citroen geht in die Knie. Doch den maroden Konkurrenten kaufen will Louis auch nicht. Ein Fehler. So hätte er Frankreichs Big Boß werden können. Der nächste große Fehler des Louis Renault ist seine -nie bewiesene- Liassion mit den Nazis. 1938 bei der Vorstellung des Juvaquarte, der dem Kadett so verdächtig ähnlich sieht, lernt Renault den Diktator und späteren Besitzer Hitler kennen. Dieses Tete-à-tete ist wohl nicht sehr beeindruckend. Dennoch -und das ist wichtig- entschließt sich Louis irgendwann in den nächsten Jahren zur Zusammenarbeit mit den Deutschen. Ein Nationales Drama. Bis heute Bistrotstammtischthema.

Immer noch ist es zu klären, ob Renault wirklich zum Kollaborateur wurde, um sein Werk und somit die Idee vom später legendären 4-CV zu retten. Dem Auto, das dem Kraft-durch-Freude-Wagen, Volkswagen so fatal ähnlich sieht. Wozu man wissen muß, daß ein gewisser Herr Porsche im Renaultwerk als Besitzer mit die Aufsicht führt. Jener Herr also, der als Erfinder des Laufwunders von VW gilt.

Bereits 1942 unternahm das französische Ding erste Versuchsfahrten. Nach dem Krieg entdecken die Franzosen ihren Floh, der nach und nach das Land wieder auf vier Räder stellt. Denn der 4 CV ist nicht teuer. Sein Benzinverbrauch beläuft sich auf kaum mehr als sechs Liter auf 100 Kilometer. Ein begehrter Renner: 4 CV -4 Türen -4 Plätze. Lieferfristen klettern auf ein Jahr, auf 18 Monate, auf zwei Jahre.

Doch gemach: Die Kriegsjahre sind insofern entscheidend, weil Renault für die Deutschen produzieren läßt -LKW und Kanonen. Dafür darf er seine Prototypen weiterausprobieren. Dies alles bricht ihm später das Genick -im wahrsten Sinne des Wortes vermutlich. Unser Louis wandert nämlich im September 1944, nach dem Sieg gegen die Deutschen, in den Bau -wg. Zusammenarbeit mit dem Feind. Gut einem Monat später ist er tot. Niemand weiß bis heute, ob die offizielle Todesursache -Harnvergiftung- der Wirklichkeit entspricht. Gerüchte besagen, Renault starb unter den Schlägen seiner Bewacher.

Ab 1945 beginnt eine neue Renault-Ära. Der agile, ehemalige Widerstandskämpfer Pierre Lefauchaux leitet fortan das Staatsunternehmen Renault.



PeReCi - Motor - Klassik - Club - Berlin e.V. bietet an:

zum Beispiel:

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,
erstklassiger Originalzustand
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 nur
eine klassische französische Limousine!***

***Bei Interesse rufen Sie doch einfach an!
Unsere Telefon- und Faxnummer:
74 222 37***



Teneriffa - eine Insel voller (nicht nur) automobiler Überraschungen!

Die Kanaren erwarten den Besucher mit Automobilen der 60er und 70er Jahre!

Als wir am Freitag vor Weihnachten hier in Berlin-Tegel bei Temperaturen um -5°C unser Flugzeug (eine Boeing 737 der Air Berlin) besteigen, konnte ich noch nicht ahnen was schon gut 5 Stunden später auf mich zukommen sollte!
Aber der Reihe nach:

Teneriffa ist die größte der sieben Kanarischen Inseln, die im Atlantik um den 30. Breitengrad liegen. Die Inselgruppe gehört zu Spanien, obwohl sie nur 150 km westlich von Marokko liegt. Teneriffa ist 2057 Quadratkilometer groß und ca. eine halbe Million Einwohner leben dort. Der Hauptwirtschaftszweig ist neben Bananenplantagen und der Spirituosenherstellung der Tourismus! Das Klima ist das ganze Jahr über sehr mild; man friert oder schwitzt im Grunde kaum (Lufttemperaturen um 25°C , Wassertemperaturen um 22°C); die Luftfeuchtigkeit ist sehr gering. Der Wind weht höchstens schwach bis mäßig! Die Insel wird von einem gewaltigen Vulkanmassiv aufgebaut; viele Trockentäler, Schluchten, Lavafelder, Kiefernwälder und Steilküsten durchziehen die Insel.

Vor gut 30 Jahren wurde die Insel erst richtig touristisch erschlossen: Seit Mitte der 60er Jahre entstanden viele Hotels und Appartementanlagen sowie ein großer Südflyhafen; viele Straßen wurden neu- oder ausgebaut; zu 3/4 gibt es bereits einen Autobahnring um die Insel, der teilweise nur mit gewaltigen Sprengungen und Bauwerken möglich wurde.
So viel als allgemeine Information und zum besseren Verständnis.

Wie bereits gesagt, nach rund 5 Stunden Flug, auschecken und Übergabe unseres Mietautos (leider "nur" ein 14 Tage alter Opel Corsa 1,2i) mache ich zum ersten Mal Bekanntschaft mit der kanarischen Automobilwelt auf Teneriffa!

Auf der Insel wird (zumindest auf der Autobahn) rasant gefahren - "wer bremst verliert", besonders auf der ebenen Süd-Autobahn geht's ab: Mit erlaubten 120 auf der rechten Spur gehört man zu den langsamsten! Reisebusse (voll besetzt natürlich) fahren locker mit 150 Sachen vorbei, Lichthupe inklusive. Man gewöhnt sich dran: Auf ebener Bahn zeigt unser Tacho 160 km/h bei fast 5000 U/min im 5. Gang. "Gute" Einfahrbedingungen!
Aber zurück zu den optischen automobilen Eindrücken:

Vor der Flughafenhalle stehen massenweise weiße Taxis, fast alle Mercedes W123 oder /8er. In großer Stückzahl fahren alte japanische Wagen herum. Nippon der Endsechziger und Siebziger Jahre läßt grüßen: Ur-Honda Civic, Ur-Toyota-Starlet, Crown, Cressida, Celica, Datsun Laurel, Ur-Mazda 626, 818, usw... lassen grüßen. Der Zustand im allgemeinen recht ordentlich, der wenige Regen und die gringe Luftfeuchte machen es möglich. An englischen Fahrzeugen verkehren eigentlich nur Land-Rover in allen Variationen und Zuständen. Eine ganze Reihe alter Seat und Fiat sind anzutreffen, überwiegend aus den Siebziger Jahren.

Alle neuen Corsa, Fiesta, R19 und Clio sind fast immer Leihwagen von Touristenhand gesteuert. Jedes 3. Auto ist ein Leihwagen!

Was macht die französische Automobilwelt auf Teneriffa? Sie lebt! Ein Sammlerparadies! Hier gibt es wahrscheinlich noch jedes französische Auto der Sechziger und Siebziger in rostfreiem Originalzustand!

Inzwischen wieder auf der ruhigeren Landstraße kommt mir ein alter Setra-Bus entgegen, dahinter eine kleine Schlange Überholwilliger unter anderem ein 404 Pick-up voll mit Korbwaren geladen, gefolgt von einem alten R4, kurz drauf ein R5 mit Stufenheck (!); vor mir fährt übrigens ein alter Toyota Cressida und eben werden wir überholt von einem etwas verbeulten 504 Ti, 1.Serie. Ich komme mir in meinem Opel-Ei wie ein "Außerirdischer" vor. Ich kriege mich kaum mehr ein, meine Freundin bringt mich mit der banalen Frage, ob der Wegweiser nach Puerto de la Cruz schon vorbei ist wieder auf den Boden der Tatsachen zurück. In der Tat, ich bin schon zu weit gefahren vor lauter Freude am alten Blech. Ein Land-Rover gibt mir Lichthupe und läßt mich wenden.

Der Temperaturfühler unseres Corsa meldet jetzt genau 25° C Außentemperatur! Schöne Aussichten für die nächsten Tage. Immer wieder begegnen uns in den nächsten Tagen Raritäten, denn an die "üblichen" 70er-Jahre Fahrzeuge gewöhnt man sich schnell; man glaubt manchmal es ist irgenwo in Frankreich oder Deutschland im Frühsommer 1975.

Da steht vor einem Bauernhof ein wunderschöner Simca 1000, gleich gegenüber ein VW 1600 der 1.Serie in Neuzustand. Am Strand entdeckte ich einen R8 Gordini, ein Stück weiter ein wunderschöner Citroen GS in Silber, traumhaft. In Santa Cruz, der Hauptstadt stehen gegenüber dem Regierungsgebäude gleich zwei Renault 12 als Kombi und Limousine in gutem Zustand. Immer wieder fahren "Flöhe" durch die Städte: der alte Fiat 600 in allen Farben und Zuständen als beliebter Stadtwagen!

Die Flut der Neuzeit-Corsas und Fiestas übersehe ich fast. Vereinzelt treffen wir, was die französischen Automobile angeht, auf einige Peugeot 604, 505, 205; Citroen CX, AX oder BX; Renault 20 und 18. Die Polizei fährt dort übrigens ausschließlich Citroen BX., die in Regel immer in der Höchststellung geparkt werden und beim Start rasch in Normalposition gefahren werden.

Immer wieder trifft man in den Städten auf Kaufangebote an älteren und neueren Fahrzeugen! "A Vende" signalisiert unter Umständen ein Schnäppchen, denn das Preisniveau ist für einen deutschen Käufer recht günstig; die Einfuhrformalitäten gering, da die Kanaren zu Spanien und damit zur EU gehören. Da die meisten Fahrzeuge die Insel wohl noch nie verlassen haben, sind die Kilometerleistungen viel geringer als auf dem Festland. Zum Beispiel wurde ein 1970er Peugeot 404 injection, 120.000 km, Zustand 2-3 für umgerechnet nur 3000,- DM angeboten. Für die Kanaren sind es halt weniger Liebhaberstücke, sondern ganz normale Alltagswagen.

Ich war während unserer 7 Tage Urlaub auf dieser Insel des ewigen Frühlings natürlich nicht nur von den automobilen Schönheiten, sondern auch von der einmaligen Landschaft vulkanischen Ursprungs schwer begeistert. Die Insel ist ein Spiegelbild aller europäischen Kulturlandschaften: Kieferwälder, Geröllwüsten, Strand, Steilküsten, Terrassenkulturen, Weidelandschaften, Auetäler, tiefe Trockentäler, usw...

Bei soviel beeindruckender Schönheit (nicht zu vergessen meine liebe Begleitung!), kann ich nur sagen: "*Nous y partirons encore une fois!*"



Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

PeReCi

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

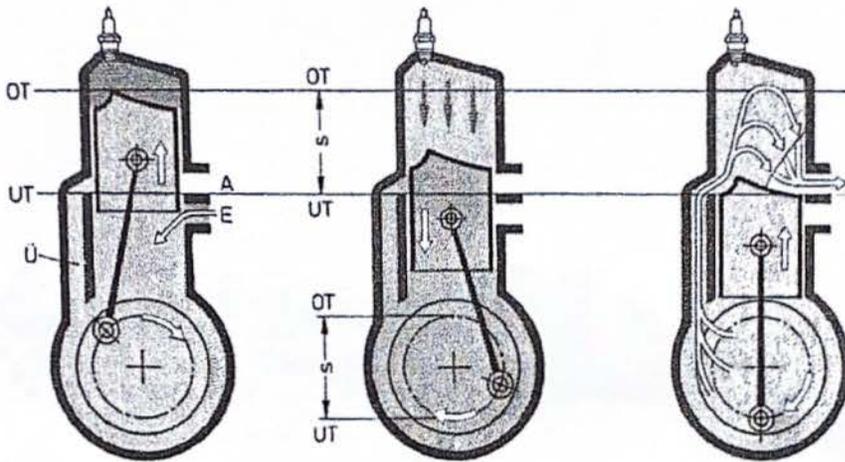
Als der etwas andere e.V. beschäftigen wir uns
nicht ausschließlich mit einer bestimmten Modellreihe,
sondern versuchen, firmenübergreifend
Liebhaber älterer Automobile anzusprechen.

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 !

Wie funktioniert der Zweitaktmotor?

Zweitakt heißt, daß auf je zwei Takte (Kolbenauf- und -abwärtsbewegungen) ein Arbeitstakt entfällt - also eine eine Zündung von Kraftstoff-Luft-Gemisch je Kurbelwellenumdrehung. Beim Viertaktmotor sind dagegen vier Takte, also zwei Kurbelwellenumdrehungen, für einen Arbeitstakt erforderlich. demnach müßte bei gleichem Hubraum die Leistung eines Zweitaktmotors doppelt so hoch sein können wie die eines Viertaktmotors. Das ist aber , trotz der grundsätzlich höheren spezifischen Leistung der Zweitaktmotoren, in diesem Ausmaß nicht der Fall.

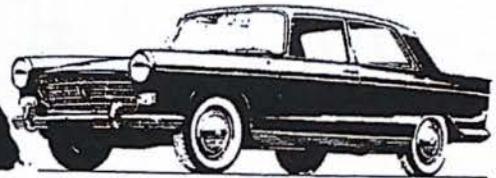
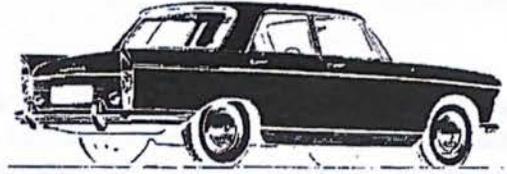


Ursache dafür ist die Steuerung des Gaswechsels durch Schlitze in der Zylinderwand statt durch Ventile. Das durch den Ansaugschlitz einströmende Kraftstoff-Luft-Gemisch wird zunächst ins Kurbelgehäuse (unterhalb des Kolbens) geführt und dort vorverdichtet; durch die Überströmschlitze gelangt es in den Verdichtungsraum oberhalb des Kolbens. Überström- und Auslaßschlitze sind während der Aufwärtsbewegung des Kolbens eine Zeitlang gleichzeitig geöffnet, damit das Frischgas die Reste der verbrannten Gase vom vorhergehenden Arbeitstakt durch den Auslaßschlitz in die Auspuffanlage drücken kann: Dieser Vorgang heißt "Spülung". Dabei fließt immer ein gewisser, je nach Drehzahl unterschiedlicher Anteil des Frischgases zusammen mit dem verbrannten Gas ungenutzt ab. Diese "Spülverluste" kosten Motorleistung, erhöhen den spezifischen Kraftstoffverbrauch und sorgen für einen hohen Anteil unverbrannter Kohlenwasserstoffe im Zweitakt-Abgas. Zudem kann das Kurbelgehäuse nicht, wie beim Viertakter, als Reservoir für das Schmieröl genutzt werden, wenn es vom Frischgas durchflossen wird. Das Öl für die Motorschmierung muß also dem Kraftstoff beigemischt werden - entweder bereits beim Tanken oder mittels einer Pumpe kurz vor dem Einlaßkanal. Es gelangt dabei in den Verbrennungsraum und verursacht, zumindest nach dem Kaltstart, die allseits bekannte und "duftende" Zweitakter-Rauchfahne aus dem Auspuff. Vorteile des Zweitaktprinzips sind dagegen der Wegfall der Ventile und ihrer Steuerungsmechanik und damit ein geringeres Motorgewicht sowie der runde und vibrationsarme Lauf unter Last, der sich aus dem Prinzip "ein Arbeitstakt je Kurbelwellenumdrehung" ergibt.

Wie funktioniert der Zweifaktormotor?

81.100.014

Sie fordern
Straßenlage*)



und ausgezeichnete Bremsen -

*) eine ausgezeichnete Straßenlage: Peugeot erfüllt Ihre Forderung. Das Thermo-Hydrovac-Bremssystem - Ergebnis jahrelanger Forschung und Erprobung - sorgt für das Maximum an Sicherheit.

Das ist gut bei den hohen Geschwindigkeiten, die der Peugeot entwickelt. Der 404 aus der Vergaser-Serie ist 146 km/h schnell. Der 404 mit der Kugelfischer-Einspritzpumpe, der ebenfalls serienmäßig gebaut wird (und das ist neu), fährt eine garantierte Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h.

Testen Sie den 404 !

Im Preis sind serienmäßig enthalten: 4 Türen, Schiebedach, Liegesitze, verstellbare Rückenlehnen, X-Reifen, automatische Ventilator-Kupplung.

Peugeot 404 Limousine mit Vergasermotor: DM 8 195 verzollt a. W.
Peugeot 404 Limousine mit Benzin-Einspritzung: DM 9 545 verzollt a. W.

Karosserie von Pinin Farina. Peugeot baut Automobile seit 1892.

PEUGEOT
404

Treffen - Börsen - Meetings

Interessante Termine für Old- und Youngtimerfreunde
in Berlin und Umgebung 1996:

20.April:

1. Clubausfahrt vom PeReCi.
Näheres wird per Rundschreiben bekannt gegeben.

27.April:

3. Oldtimertreffen und Teilemarkt
in Pritzwalk (Mekl.-Vorp.)

3.-5.Mai:

SM-Treffen
in Berlin

11.Mai:

Großes 404/504-Meeting auf Ruppels Bauernhof
in Freestedt/Dittmarschen (Schl.-Holst.)

26./27.Mai:

Oldtimerbörse Berlin
auf dem Ikea-Parkplatz in Berlin-Spandau

15./16.Juni:

Oldtimer-Tage Berlin/Brandenburg
auf dem IBM-Parkplatz in Berlin-Marienfelde

10.August:

PeReCi-Oldie-Meeting
Rendez-vous französischer Klassiker
(auf dem Parkplatz der Kirchengemeinde Neu-Buckow)

Nähere Informationen zu den einzelnen Treffen und evtl. Anmeldungen
beim Vorstand.

Volksabstimmung für einen Schnellkochtopf?

Wer kennt den RENAULT Frégate, ein Auto das zu seiner Zeit so „normal“ im Straßenbild gewesen sein soll wie bis vor kurzem z.B. der Peugeot 504 oder ein Citroën CX. Woran liegt es, daß dieses Fahrzeug heute nicht mehr gesehen wird? Droht den CX, 504, 204, R16er und R20ern das gleiche Nirvana?

Hier ein Auszug aus einem Werbeprospekt der Régie Nationale des Usines Renault von 1954. Es möge ein wenig Appetit machen nach mehr Information.

Auszug aus: „der Frégate“

Der Renault Frégate

Wie jedermann, so werden auch Sie auf langer Fahrt zum Zeitvertreib versuchen, entgegenkommende Fahrzeuge schon von weitem markenmässig zu bestimmen. Mit einem kurzen Blick werden Sie in Zukunft einen FRÉGATE „Amiral“ von einem FRÉGATE „Affaires“ unterscheiden können, denn eine Kühlerverkleidung in moderner Linienführung kennzeichnet jetzt den Frégate „Amiral“.

Jedoch beide Modelle zeichnen sich durch eine wesentliche, wenn auch unsichtbare Verbesserung aus, die im Motor selbst liegt.

Der Frégate 1955 („Affaires“ wie auch „Amiral“) ist schneller und ermöglicht gefahrlos hohe Reisedurchschnitte, denn er besitzt die Vorzüge eines grosszügigen Wagens.

Er „liegt gut in der Hand“, reagiert auf den leisesten Druck, ist absolut kurvenfest und hat eine ausgezeichnete Bodenhaftung, auch bei nassen Strassen.

Die Wirksamkeit seiner Bremsen ist schon sprichwörtlich.

Die Beschleunigung des Motors 1955 ist verblüffend und ermöglicht ein rasches und gefahrloses Überholen anderer Fahrzeuge.

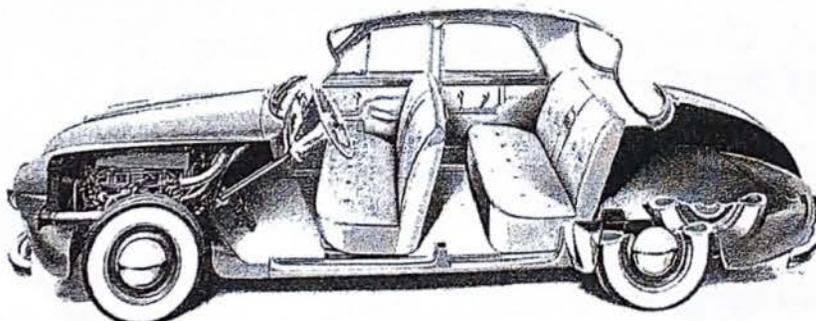


Abb. Schnitt durch den Frégate

DER NEUE MOTOR 1955: Verbessertes Anzugs- und Beschleunigungsvermögen, verbesserte Durchschnittsgeschwindigkeiten.

So wie ein Trainer die Qualitäten eines Sportlers fördert, um Glanzleistungen aus ihm heraus-zuholen, so haben Ingenieure daran gearbeitet, den Zylinderkopf

(Verdichtungsverhältnis von 6,6 auf 7,0 erhöht), die Ventile, den Ansaugkrümmer (wie auch die Kolben, die Pleuel und die Kurbelwelle) weiter zu entwickeln, um die Motorleistung zu erhöhen.

Ein erfahrener Automobilist wird schon bei der ersten Betätigung des Gaspedals feststellen: Der Frégate, bei Bewahrung seiner spezifischen Eigenschaften, reagiert schneller und forscher. Es ist ein Frégate „in großer Form“, dessen Beschleunigungsvermögen und Spitzengeschwindigkeit seinesgleichen suchen.

**135 km/Std. Mit 6 Personen und 100 kg Gepäck an Bord.
10 Liter auf 100 km bei einem Reisedurchschnitt von 80 km/Std.**

Der Typ Frégate ist neuerdings mit einem unter Druck arbeitendem Kühler ausgerüstet, d.h. dass die Kühlwassertemperatur über dem normalen Siedepunkt des Wassers liegen kann (wie bei einem Schnellkochtopf). Die Betriebstemperatur des Motors wird dadurch erhöht, was sich auf seine Leistung günstig auswirkt (ohne Kühlwasserverlust durch Verdampfung oder Sog).

DIE PUBLIKUMS-TESTFAHRTEN

Einen Monat lang, vom 15. Dezember 1953 bis zum 19. Januar 1954, haben 10 Frégates „Affaires“ anlässlich der Croisieres „Vérité“ Frankreich kreuz und quer durchfahren und dabei insgesamt 104.339 Kilometer zurückgelegt. Diese Wagen wurden jeden Tag anderen Fahrern anvertraut, die sich bei den Renault-Vertretungen darum beworben hatten und deren Auswahl durch Los erfolgte.

Diese freiwilligen und vollkommen unbekanntem Fahrer wählten ganz unabhängig selbst ihren Reiseweg. Diese durch Los bestimmten 840 Teilnehmer von insgesamt 41.855 Bewerbern haben den Frégate selbst gesteuert und zwar mitten im Winter, wobei Glatteis, Schnee und Nebel ihre Aufgabe aussergewöhnlich erschwerten. Sie wurden dadurch in die Lage versetzt, die Vorzüge des Frégate zu schätzen und zu beurteilen.

Nach ihrer Rückkehr wurde jeder einzelne Fahrer gebeten seine Ansicht über das Fahrzeug in einem Fragebogen festzulegen, der unverzüglich einem Notar übergeben wurde.

Die Régie Renault hatte sich im Voraus mit der Veröffentlichung der Ergebnisse dieser Umfrage einverstanden erklärt.

Diese Frégate Fahrer haben mit ihrem Urteil praktisch eine „Volksabstimmung“ zu Gunsten des Frégate veranstaltet und öffentlich bestätigt, *dass dieser Wagen tatsächlich einer der besten seiner Klasse ist.*

Soweit der Auszug aus dem Werbeprospekt. Wer neugierig geworden ist oder selbst etwas zu diesem Fahrzeug sagen kann, der möge sich einfach mit mir in Verbindung setzen. Vielleicht kann ja dann eine Fortsetzung mehr Licht ins Dunkel bringen.

Helmut Rabe Mai 1995

Eine PeReCi-Clubmitgliedschaft zahlt sich aus:

Ersatzteile bis zu 35% günstiger durch Club-Rabatte!

Dem Club ist es gelungen, bei verschiedenen Teile-Händlern und Automobilfirmen Club-Rabatte auszuhandeln und entsprechende Kundennummern bzw. Konten einzurichten. Hier eine aktuelle Liste der Firmen die uns einen Rabatt gewähren:

PEUGEOT-FILIALE BERLIN
Wilhelmsaue 39-41
10713 Berlin Wilmersdorf
Tel.: 820900-0

DEUTSCHE RENAULT AG ,NL BERLIN
Germaniastraße 145-149
12099 Berlin Tempelhof
Tel.: 756 91-0

LE CITRON BERLIN (ENTENKISTE)
Senefelder Straße 22
10437 Berlin Prenzlauer Berg
Tel.: 444 01 96

TAXIEINKAUF NICKEL & GRAU
Detmolder Straße 62-63
10715 Berlin Wilmersdorf
Tel.: 85 30 00 15

AUTOBEDARF SPANDAU - STAROSTA & CO
Brunsbüttler Damm 119
13581 Berlin Spandau
Tel.: 33 09 00-0

LICHTMASCHINEN & ANLASSER, H.-P. BROOKMANN
Autoelektrik - Vertrieb
Witzlebenstraße 21A
14057 Berlin Charlottenburg
Tel.: 322 20 07/08

Die Kunden Nummern sind beim Vorstand zu erfragen. Darüber hinaus müssen Mitgliedsausweise auf das entsprechende Mitglied ausgestellt werden. Nähere Info's unter folgenden Telefon Nummern: 813 23 85 Rainer und 817 53 16 Lutz.

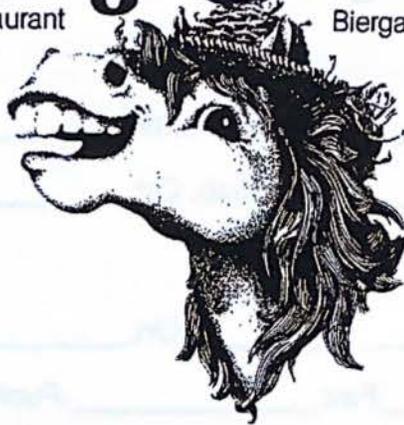
Clubtreffen:

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

Grüne Stute

Restaurant
Café

Biergarten



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.**

Impressum:

„Der Club Die Zeitung“
ist das offizielle Informationsorgan des
PeReCi - Motor Klassik Club e. V.

Vorsitzender:
Rainer Will

Stellvertretender Vorsitzender:
Lutz Raakow

Redaktion:
Helmut Rabe und Sven Seehawer

Grafische Gestaltung + Layout:
Helmut Rabe

Anzeigen Annahme:
Sven Seehawer

An dieser Ausgabe wirkten mit:
Joachim Kaiser, Helmut Rabe, Lutz Raakow,
Sven Seehawer, Rainer Will

Druck:
Helmut Rabe

Vervielfältigung:
Konica 7728 und 7050 Kopier- und Drucksysteme

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Genehmigung der Redaktion.

Bankverbindung:
Berliner Volksbank, Kto.Nr. 0029065306,
Bankleitzahl 100 900 00

Für die inhaltliche Richtigkeit der Artikel
übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.
Die abgedruckten Artikel geben auch nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

PeReCi Motor-Klassik-Club e. V.



Beitrittserklärung:

Zur Person:

Name: _____ Vorname: _____

Geb. Datum: _____ Geb. Ort: _____

Adresse:

Straße: _____ Ort: _____

Telefon: _____ Fax: _____ Funk: _____

Zur Zeit fahre ich folgende Fahrzeuge:

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Ich interessiere mich in erster Linie für folgende automobile Themen:

Ich erkläre hiermit, bis auf Widerruf, meinen Beitritt zum PeReCi Motor-Klassik-Club e. V. Den Jahresbeitrag von zur Zeit DM 50,- habe ich auf das Vereinskonto bei der Berliner Volksbank, Konto Nr. 0029065306, Bankleitzahl 10090000 überwiesen.

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag geprüft vom PeReCi Vorstand:

Mitglieds-Nr.: _____

Aua, gestochen scharf.



"Das digitale Zeitalter hat begonnen- und auch beim Kopieren findet eine Revolution statt, die schnellere und präzisere Produkte mit sich bringt, mit hoher Auflösung und einer Vielfalt individueller Möglichkeiten, die der Kreativität der Anwender kaum noch Grenzen setzen."

Fordern Sie unseren
Prospekt Konica 7050 an.

Unsere Produktpalette beinhaltet Kopierer (analog / digital), Drucker von Tintenstrahl über Laser bis zu LED und Vacuum-Floureszenz-Belichtung und natürlich auch Faxgeräte mit Thermo- und Normalpapier.

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Konica Berlin
Verkaufsbüro Berlin
Motzener Straße 12-14
D-12277 Berlin

Telefon 030 / 723 86 0