

Der Club Die Zeitung



Impressum



Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

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

Bankverbindung:


Bankleitzahl:

Kontonummer:

Neue Kontonummer

336 8816 000

Bankleitzahl 100 900 00

 Berliner Volksbank

Sitz des Vereins

PeReCi
Motor-Klassik-Club Berlin e.V.
c/o Joachim Kaiser
Bernsteinring 107
12349 Berlin

Geschäftsstelle der Club-Zeitung

PeReCi
Der Club - Die Zeitung
c/o Sven Seehawer
Jänickestr. 127e
14167 Berlin

Clubfax: (030) 74 222 37

Internet: www.pereci.de


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 !

PeReCi Berlin - Februar 2001

Inhalt

	Seite
. Vorwort	
Einleitung zur achten Ausgabe	3
. Allgemeines	
Der Club	1
Unser Hobby !?! Ein Zeitspiegel von Carsten Stegmann	4
Frau sucht Franzosen	7
Clubrabatte	12
Annoncen	14
Ausblick	20
. Technische Informationen	
Der Stoff aus dem die Träume sind oder: Der Stoff, ohne den keine Maschine läuft	10
. Intellektuelle Informationen	
Le français chez PeReCi	8
Appendix Oli	15
. Wichtige Termine	
Treffen - Börsen - Meetings	19
Der Stammtisch	20

Vorwort

Einleitung zur achten Ausgabe

Liebe Freunde, Clubmitglieder und Interessierte am Motor-Klassik-Club

Puh, nun liegt die letzte Ausgabe von „Der Club - Die Zeitung“ auch schon wieder einige Zeit (Jahre) zurück.

Es ist in dieser Zeit viel passiert. Neben der Tatsache, daß unser Club stets wächst, erfreuen sich die jährlichen Clubtreffen in Mahlow mittlerweile deutschlandweiter Beliebtheit.

Richtig, den vielfältigen Treffen und der aktiven Old- und Youngtimer-Pflege gegenüber gesehen kamen die Aktivitäten der Clubzeitung etwas zu kurz.

Ersetzt wird diese jedoch nicht, wie vielfach befürchtet, durch unseren gelungenen Internet-Auftritt (www.pereci.de).

Clubbezogen aber, verfügen wir zu Beginn der neuen Saison 2001 über ein Spektrum an Aktivitäten wie es bislang in der Vereinsgeschichte noch nicht der Fall war.

In memoriam. Auf der Titelseite ein paar Erinnerungen aus der letzten Saison mit den besten Wünschen an alle Freunde nicht nur klassischer französischer Automobile. In diesem Sinne wünsche ich viel Spaß beim Lesen und natürlich auch beim Schrauben

Euer Sven

Unser Hobby!?!

Ein Beitrag von Carsten Stegmann

Offensichtlich scheint das Interesse an unserem Hobby zu steigen. Das konstatiert jedenfalls die Zeitschrift Markt, deren Auflage ständig steigt. (normalerweise werden Zeitschriften in solchen Situationen immer teurer, was bislang noch nicht so gravierend geschehen ist - wir scheinen es also mit einer Ausnahme zu tun zu haben) Gleichzeitig meint jeder mittlere Geschäftsmann, er müsse sich mit etwas Nostalgischem profilieren, man beachte da zum Beispiel den hohen Anteil an Oldtimern als Sympathieträger in der Werbung, denn wir wissen, wenn die Werbung irgendetwas macht, konkret, Oldtimer für ihre Zwecke einzusetzen, was sicher nicht immer ganz billig ist, sind vorher mit erheblichem finanziellen Aufwand die Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen worden, Werbepsychologen befragt worden etc. Muß al-so effektiv sein. Auf diesen Zug versuchen natürlich alle aufzuspringen, denn Merke: was Geld bringt, soll man nicht bremsen. Das heißt, der Markt expandiert zwar offensichtlich, die Konkurrenz steigt scheinbar und die Preise sinken (so will es jeden-falls die Marktwirtschaft), aber die Qualität bzw. das Preis-Leistungs-Verhältnis sinkt. Ein Beispiel dafür hat jeder von uns mehr oder weniger deutlich schon erfahren: Die Oldtimer-Treffen werden großartig angekündigt, die dem Veranstalter entstandenen Kosten sollten auch wieder hereinkommen, was sich sehr deutlich auf die Eintrittspreise auswirkte. Das, was die Qualität eines Oldtimertreffens aber letztlich ausmacht (Teilehändler mit interessanten Angeboten, interessante (originale!) Fahrzeuge, mit denen sich das Durchschnittspublikum auch halbwegs identifizieren kann, interessiertes Publikum, das aktiv dabei ist) geht ziemlich gegen Null.

Die ganze Sache kommerzialisiert also, die Händler professionalisieren, nur, wo bleibt das, worum es bei der ganzen Sache eigentlich geht, das Erhalten älterer Gebrauchsfahrzeuge, die einmal entscheidend das Straßenbild mit geprägt haben und die heute als Schrott abgetan werden, der ausschließlich gequadert gehört und mit dem niemand mehr etwas zu tun haben will? Unsere europäischen Nachbarn scheinen übrigens zur ganzen Thematik ein wesentlich unverkrampfteres Verhältnis zu besitzen: Aufgrund teilweise fehlender staatlich gesteuerter und unterstützter Maßnahmen zur Beseitigung der Erinnerung an vergangene Life-Style-Episoden, man könnte auch Kultur sagen, die auf konfusen, sich widersprechenden politischen Ideen basieren, um die Industrie staatlich zu subventionieren und die Marktwirtschaft zu retten, aber vielleicht auch aufgrund der nicht ganz so ausgeprägter Konsumgeilheit, fährt und repariert man ältere Gebrauchtwagen einfach, statt zu sagen "lohnt sich nicht - Polen geben oder verschrotten - neu kaufen". Mindestens wird dabei ein erheblich größeres Potential an verwertbarer Substanz erhalten.

Vom aktiven Umweltschutz durch die möglichst lange Nutzung der aufgewendeten Ressourcen ganz zu schweigen. Frage nur: was soll man eigentlich wählen, wenn es wieder soweit ist und man die Sache mal unter Hobbyaspekten betrachtet?

Zurück zum Thema. Der ganze, vor einiger Zeit noch überschaubare, Hobbybereich wird überrollt von breiter-tiefer-schneller-Typen, die sich auch jenem Zug anhängen, bei denen aber die Gefahr besteht, daß sie letztlich das komplette Image des Bereiches entsprechend (negativ) prägen. Ich will damit keine Gruppenspaltung betreiben, sondern nur sagen, daß die derzeitige Entwicklung sicher nur teilweise in eine Richtung geht, die von uns uneingeschränkt gutgeheißen werden kann. Die angesprochene Entwicklung war in den letzten Jahren zum Teil schon recht deutlich: auf Treffen kaum interessante Gebrauchsfahrzeuge, mehr ganz teure Sachen, mit denen es sich ganz gut repräsentieren läßt, die aber für eine Popularisierung der Szene kaum geeignet scheinen, sowie irgendwelche tiefergelegten und breitbereiften Commoroccos. Wenn wenigstens mal ein 100% originaler Golf 1 GTI dabei wäre, denn man kann von diesem Fahrzeug zwar halten, was man will, es hat aber eine Kulturrichtung in den 70ern/80ern entscheidend mitgeprägt. Wohlgemerkt, es geht um Fahrzeuge in dem Zustand, wie der Designer sie geschnitzt hat, nicht wie sie beim vierten Halter im dritten Brief aussehen. Auch gegen zeittypisches Zubehör und dezentes/originalitätsbewahrendes Tuning ist nichts zu sagen. In der Regel geht das, was unter diesem Namen verkauft wird, aber in die andere, o. g. Richtung.

Dennoch bleibt uns nichts anderes übrig, als zu versuchen, ein möglichst konstruktives Nebeneinander zu erreichen. Eine "die hassen mich, ich hasse die"-Einstellung bringt nichts, sie führt höchstens dazu, daß die Szene von Außenstehenden (auch der Politik) belächelt, weil zerstritten, aber ansonsten ignoriert wird. Es sieht also so aus, als wenn wir uns für die Zukunft damit abfinden müssen, daß das Interesse am Hobby zu steigen scheint, sich scheinbar also auch neue Märkte und Möglichkeiten erschließen, in der Realität aber zu befürchten ist, daß eine Nutzung derselben außer einer Erhöhung des Bruttosozialproduktes kaum etwas bringt und Freiräume und neue Möglichkeiten genauso mühsam wie bisher aufgespürt und ausgebaut werden müssen.

In einigen Jahren werden wir feststellen, was die Politik sagt (nein, ich möchte wirklich keine Panikmache betreiben), wie die weitere Entwicklung sein wird (inklusive der Teileversorgung etc.) und wie sich das Preisniveau entwickeln wird. Und ob es sich beim konstatierten verstärkten Interesse wirklich um Erhaltung des vielzitierten "automobilen Kulturguts" handelt oder lediglich um eine Modeerscheinung, die genauso schnell wieder verschwinden wird wie Break-dance oder Autogas. Ein größeres öffentliches Interesse wäre jedenfalls zu wünschen. Schau´mer´mal.

hobby

...die Zukunft miterleben

E 3757 B

№ 9

2004-1970

DM

Verlag: ...

Strasse: ...

Postfach: ...

**'Volksschule'
für
Test-
piloten**

**Citroën-
Maserati:
Sanfte Rakete
aus Paris**



Frau liebt Franzosen - Peugeot 604 - und sucht Anschluß!

Ein Erfahrungsbericht von Dagmar Corleis-Brilleaud

Nach langem Suchen endlich den PeReCi gefunden. Bange Frage - wie wird es werden unter lauter Schraubern mit soo viel Ahnung?

Nach der Clubliste gibt es zwei andere Frauen, ich nun dazu. Die „Frauenquote“ ist also mit 11% erfüllt. Allerdings halten sich die beiden Geschlechtsgenossinnen recht bescheiden im Hintergrund. (Wahrscheinlich haben sie nicht so viele technische Probleme wie ich.) Ich dagegen wage mich mittenmang mit dem Mut der Verzweifelten über meine alte „Chaise“. Trost, Rat und Hilfe - alles wird mir gewährt.

Am Stammtisch lausche ich fasziniert den technischen Gesprächen, frage ab und zu schüchtern: „Hat mein Auto das auch?“ So langsam dämmert mir, daß ein Auto aus mehr besteht als nur vier Rädern, Steuer, Bremse und Tank.

Mein Aha-Erlebnis habe ich, als ich mit Joe anfangs, meinen Ersatzteilwagen auszuschlachten, wobei sich mein bescheidener Beitrag im Beschriften und Verstauen der Teile erschöpft.

Beim nächsten „Schlachtfest“ machen sich Olav, Holger und Joachim gleich zu dritt über den Rest her. Der ganze Parkplatz liegt voll von Autoteilen, und ich höre Sätze wie: „Das ist noch gut, das können wir vielleicht noch mal brauchen. Eh, paßt das nicht für deinen 504?“

Ich kann nur mit Kaffee und selbstgebackenem Kuchen ein wenig Glanz auf mein Haupt lenken. Als aber die ganzen Kabelbäume zum Vorschein kommen, schnalle ich vollends ab. Wie sagt da Joey zu mir: „Du bist ja noch lernfähig!“

Tatsächlich, so langsam wirkt der Nachhilfeunterricht. Inzwischen fordere ich lässig in der Werkstatt, die Kugelbolzen abzuschmieren oder mal nach den Federbeinen zu sehen. Auch habe ich die Leute meiner Werkstatt wegen dem Ersatz einer Nockenwelle fast um den Verstand - und sicher auch um einigen Verdienst gebracht - aus Mangel an Erfahrung dauerte das alles doppelt so lange, als ich dann am Ende bezahlen mußte. Wer läßt denn heutzutage noch eine Nockenwelle auswechseln!?

Einmal im Monat beim Stammtisch schnappe ich weiter technische Begriffe auf und versuche, sie mir zu merken. Beim Herumfahren mit meinem „Oldie“ fühle ich mich jetzt sicherer - ich habe ja den Club im Rücken - und träume von dem Tag, an dem mein Auto in vollem Glanz so richtig schneie zu den anderen schönen Autos aus Frankreich dazugehören wird!

Le français chez PeReCi

Bien qu'il y en ait qui veulent toujours intégrer n'importe quelle marque dans le domaine spirituel de PeReCi Berlin, il est, d'après moi, évident que ledit club automobiliste se réfère avant tout aux voitures françaises, notamment aux trois grandes marques jusqu'ici existantes, Peugeot, Renault et Citroën. Puisque Berlin est une ville multiculturelle, une ville où vivent beaucoup de gens qui ne possèdent pas la nationalité allemande, il se pourrait sans difficulté qu'un français ou qu'une française veuille devenir membre de notre club. Une telle personne souhaiterait certainement profiter de notre journal, mais n'en aurait point la possibilité, par défaut d'articles en français. Ceci dit, je me propose comme initiateur d'un bilinguisme (quoique restreint) de "Der Club - Die Zeitung".

D'emblée, il serait intéressant de savoir combien il y a de francophones parmi nous. Je sais que, d'entre les membres fondateurs du club, le «taux de francisation» est relativement élevé, surtout avec notre ancien et nouveau président qui a, comme l'auteur, subi une formation universitaire en ce sujet. Et les autres? Y a-t-il des membres qui parlent français? Je pourrais imaginer quelques-uns qui avaient la langue de l'Hexagone en tant que matière scolaire et qui craignent maintenant de l'oublier graduellement. Comment y remédier? Mais c'est facile! Rédigez des articles, même courts, pour le journal du club! Démontrez que la langue et la culture françaises sont vivantes en vous - de toute façon, la culture de conduite automobile française a ses racines dans la culture générale, dans l'attitude générale vis-à-vis de la vie et de l'existence, n'est-ce pas?! Alors, allez-y! N'hésitez pas! Publiez des commentaires en langue française!

Tout le monde ne manque pas d'occupations : professionnelles, familiales, officielles, personnelles. Par conséquent, personne n'a jamais de temps. Moi inclus. Quand même: Serait-il imaginable de réaliser, une fois à l'avenir, un voyage en France? Une excursion dédiée à la voiture classique française? Une dizaine d'allemands frénétiques à la recherche de l'oldtimer de leurs rêves? Pour moi, une telle image paraît absolument souhaitable - qu'en dites-vous, pérégrines? Je songe à un gîte quelque part dans le Massif Central, dans les Cévennes, des promenades aux alentours, une vigilance extrême chaque fois qu'on s'approche d'une grange mystique... Ça vous dirait? On verra!

Pour tous ceux qui ne s'en sont pas encore rendus compte: la voiture, l'auto(mobile), la bagnole (l'expression familière), tout ça est féminin en français! Chez nous, les allemands, auxquelles on reproche parfois qu'ils préfèrent leurs voitures à leurs femmes par rapport au temps passé avec les unes et les autres, ce cher objet paraît toujours masculin ou même neutre: der Wagen, das Auto(mobil).

Seules les expressions populaires, voire péjoratives sont de genre féminin: die Kiste, die Schüssel, die Höhle, die Grotte. Là, le français offre un choix: le tacot (masculin) ou la guimbarde (féminin). L'interprétation de ces faits sera laissée aux lecteurs.

Oliver B. Kazda.

Neues aus dem Netz

An dieser Stelle der freundliche Hinweis an alle Internet-User:
Schaut doch mal rein unter www.pereci.de !!!

The screenshot shows a Netscape browser window displaying the website for PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V. The browser's address bar shows the URL <http://www.pereci.de/Neuigkeiten/neuigkeiten.html>. The website header features the PeReCi logo and the text "Stammtisch jeden zweiten Mittwoch". Below the logo is a navigation menu with icons for "Historie", "Marken", "Mitglieder", "Leistungen", and "Neuigkeiten". A central banner reads "Neuigkeiten" with a "Zurück" button. Below the banner are three sub-sections: "Aktuelles", "Vorstand", and "Clubzeitungen". The main content area is titled "Änderungen im Web" and contains the following text: "Hier geben wir Ergänzungen zu unserer Website bekannt. Wenn Sie uns zuvor besucht haben und wissen wollen, was sich geändert hat, sehen Sie hier nach." and "PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V. Präsenz im Internet seit Mai 2000 etabliert." At the bottom, it says "Auf den folgenden Seiten ist aktuelles zum Clubgeschehen zu lesen."

Der Stoff, aus dem die Träume sind oder: Der Stoff, ohne den keine Maschine läuft

Was ist das wichtigste (nicht nur) für unsere alten automobilen Lieblinge? Benzin oder Diesel werden fast alle antworten und dabei vergessen, daß es da einen fast noch wichtigeren Verwandten gibt ohne den nichts läuft: das Schmieröl.

Es steckt im Motor, im Getriebe, im Achsantrieb und überall dort wo Mechanisches geschmiert werden muß. Ein Fahrzeug mit vollem Tank, das aber sonst "trocken" ist, fährt nur wenige Meter. Die Öle im Auto sind also immens wichtig. Deshalb sollte man auch eher öfter nach dem richtigen Niveau sehen! Das gilt ganz besonders für das Motoröl!

Heute ziehen nur noch rund 40% der Autofahrer regelmäßig den Peilstab, obwohl auch moderne Motoren Öl verbrauchen. Ein moderner Otto-Motor braucht heute rund 0,07l auf 1000 km, und bei Wechselintervallen von 15.000 km fehlt dann schon am Ende über ein Liter. Aber Besitzer ältere Autos, die aufgrund ihrer alten Motorenkonstruktion evtl. von Hause aus mehr Öl verbrauchen, im Alter zusätzlich etwas mehr "genehmigen", sollten häufiger nachsehen. Die Wechselintervalle liegen bei unseren Youngtimern in der Regel bei 5.000 km oder einmal im Jahr; auch das sollte man einhalten.

Früher, das heißt noch vor 15-25 Jahren waren die Motorenöle noch nicht so qualitativ hochwertig und stabil, so daß öfter gewechselt werden mußte. Aber auch die Motorkonstruktion und die Filterung waren noch nicht so ausgefeilt wie heute, so daß man nun nicht einfach die Intervalle beliebig ausdehnen kann, frei nach dem Motto: Je teurer mein Öl, desto länger kann es im Motor verbleiben.

Für normalen Betrieb und (aus heutiger Sicht) kurzen Wechselintervallen reicht preiswertes Öl aus. Die teuren Öle, teilweise synthetisch, besitzen qualitativ länger lebige Additive, ziehen weniger schnell Wasser und verkraften einfach größere Motorstrapazen, die den heute hochgezüchteten und hochdrehenden Maschinen zugemutet werden. Um es kurz zu sagen: preiswerte "Kaufhausöle" verschleiß schneller als teure Markenöle (teilweise ja teil- oder vollsynthetisch)!

Ein Öl von heute muß also eigentlich alles gleichzeitig können, und diese Anforderungen sind über die Jahre gewachsen. Mehrbereichsöle sind selbstverständlich geworden, es muß nicht mehr zwischen Sommer- und Winterölen (Einbereichsölen) unterschieden werden. Das war noch bis weit in die sechziger Jahre der Fall, obwohl das erste Ganzjahresöl schon 1951 (!) auf den Markt gekommen war. Ohnehin war der Griff zum Ölmeßstab damals in den fünfziger und sechziger Jahren noch enger vertraut als heute: ein VW-Käfer z.B. mußte alle 2.500 km zum

Ölwechsel und es mußte auch noch viel öfter nachgefüllt werden, da die Maschinen wesentlich mehr Öl benötigten. Damals sollte ein Öl einfach "nur" schmieren und kühlen; heute aber stellen die Motorenbauer an ein Öl gleich über 40 unterschiedliche Anforderungen. Die Einsparung von Kraftstoff steht dabei ganz oben.

Was bedeuten nun eigentlich die Zahlenkombinationen auf den Öldosen? Die Zahlen, definiert von der amerikanischen Society of Automotive Engineers (SAE) und nach ihr benannt, sagen etwas über die Fließfähigkeit des Öls (Viskosität) aus - je niedriger, desto dünnflüssiger. Ihre Kombination soll bedeuten, daß sich der Schmierstoff beim Starten an Frosttagen (z.B. 15W40) wie ein 15er-, bei hohen Temperaturen dagegen wie ein dickflüssiges 40er-Öl verhält. Im Idealfall sollte die erste Zahl möglichst niedrig sein, was eine optimale Durchölung des Motors nach dem Kaltstart zur Folge hat (weniger Verschleiß, auch wenn kein Frost ist). Das "W" steht für Winter und ist ein Überbleibsel aus der Zeit der Einbereichsöle. Inzwischen ist man schon bei "0" W-Ölen angelangt, d.h. fließfähig bis minus 30 Grad C (5W bis minus 25°C, 20W bis minus 10°C.)

Mit zunehmender Betriebstemperatur verringert sich der Vorteil von 0er-Ölen gegenüber herkömmlichen 15er-Ölen, unbestritten ist aber, daß mit 0er-Ölen, die bis zu 32,- DM/Liter kosten (!), Treibstoff gespart werden kann; aber: Der zweite Wert läßt sich nicht beliebig steigern. Ein 0W-50-Öl ist praktisch nicht realisierbar, der Schmierfilm würde aufgrund der guten Viskosität bei hohen Temperaturen reißen.

Die Öle bestehen heute alle aus unterschiedlichen Mixturen, der echte Rohölanteil wird immer geringer. Man müßte eher von Schmiermittel, als von Öl sprechen. Jeder Ölproduzent kocht sein eigenes "Süppchen". Viele Additive sollen den "Ölen" helfen den vielen verschiedenen Anforderungen der Motorbaukunst gerecht zu werden. So ein Öl soll doch heute wahre Wunder vollbringen: Kraftstoffersparnis, Langlebigkeit, Standfestigkeit, Verschleißschutz, Leistungsgewinn, Reibungsminderung, Motorreinigung, um nur einige Forderungen zu nennen.

Doch selbst das beste (und teuerste) Öl muß irgendwann ausgetauscht werden. Obwohl der Ölwechsel auf der grünen Wiese eigentlich nicht mehr statt findet, liegt beim Recycling noch einiges im argen, denn auf 100 verkaufte Liter Öl, kommen nur 65 Liter zurück. Wo bleiben die restlichen 35 Liter Altöl ? Diese Differenz läßt sich alleine nicht nur mit dem Ölverbrauch erklären. Irgendwie versickert die Brühe scheinbar! Also sammelt Euer Altöl schön und gebt es bei einer Sammelstelle ab.

So, dann achtet schön auf Euer "Blut" im Klassiker, aber auch nicht nur da! Und: Denkt an den rechtzeitigen Ölwechsel, lieber einmal mehr, als, na Ihr wißt schon...

Euer Joey

Eine Clubmitgliedschaft im PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. zahlt sich aus: Ersatzteile bis zu 60% günstiger durch Clubrabatte!

Dem Club ist es gelungen, bei verschiedenen Teile-Händlern und Automobilfirmen Clubrabatte auszuhandeln und entsprechende Kundennummern einzurichten. Hier eine aktuelle Liste der "Rabatt-Einräumer":

PEUGEOT-FILIALE BERLIN Wilhelmsaue 39-41 10713 Berlin-Wilmersdorf Tel.: 820900-0	15% auf alle Original-Teile
PEUGEOT-AUTOHAUS HÖSER Juliusstraße 61-62 12051 Berlin-Neukölln Tel.:685 20 61-63, Fax: 685 50 64	20% auf alle Peugeot-Teile
DEUTSCHE RENAULT AG,NL BERLIN Germaniastraße 145-149 12099 Berlin-Tempelhof Tel.: 756 91-0, Fax: 756 91 15	10% auf alle Original-Teile (Blechteile:15%)
DER KFZ-PROFI (Ex-Peugeot-Händler) Alt-Mariendorf 45 12107 Berlin-Mariendorf Tel.: 705 20 60, Fax: 706 91 39	20% auf alle Peugeotteile sowie alle anderen Teile
AUTO - WILKE (Peugeot) Niemetzstraße 37 - 39 12055 Berlin-Neukölln Tel.: 685 10 17, FAX: 685 70 59	20% auf alle Teile
ATS - AUTOTEILE-SILBERSTEIN Silbersteinstraße 12 12051 Berlin-Neukölln Tel.: 685 90 67, FAX: 685 90 68	40% auf alle Teile

Bei allen hier aufgeführten Händlern müssen die Kundennummer angesagt und der gültige Clubausweis vorgelegt werden! Nähere Informationen gibt es unter Telefon/Fax (030) 74 222 37 oder Telefon (030) 751 32 13.

- TAXIEINKAUF NICKEL&GRAU** 5% auf Öle, Kleinteile, usw,
Detmolder Straße 62-63 10%-35% auf Teurere Teile
10715 Berlin-Wilmersdorf
Tel.: 85 30 00 15, FAX: 853 00 099
- AUTOBEDARF SPANDAU - STAROSTA&CO** 25% auf alle Teile (außer Öle)
Brunsbüttler Damm 119
13581 Berlin-Spandau
Tel.: 33 09 00-0, FAX: 332 84 17
- LICHTMASCHINEN&ANLASSER** 20% Preisnachlaß auf alle
H.-P. BROOKMANN Lichtmaschinen und Anlasser
Witzlebenstraße 21A
14057 Berlin-Charlottenburg
Tel.: 322 20 07/08
- AUTOREIFEN LEIDIG** 5% - 10% auf alle Reifen u.
Körnerstraße 48b Felgen sowie Dienstleistungen
12157 Berlin-Steglitz
Tel.: 792 80 88, Fax: 791 31 96
- HEYDE ANHÄNGERVERMIETUNG,** keine Kautions nötig
VERTRIEB u. ERSATZTEILE Pauschalpreise n. Absprache
Fürstenbrunner Weg 20
14059 Berlin-Charlottenburg (Westend)
Tel.: 302 53 37 / 302 32 06
- TIP-AUTO-TEILE** 10% -60% auf alle Teile
Reinickendorfer Straße
13347 Berlin-Wedding
Tel.: 465 03 100, FAX: 465 03 109
- AUTOTEILE HAUENSCHILD** 20%-40% auf alle Teile
Residenzstraße 89
13409 Berlin-Reinickendorf
Tel.: 492 40 01, FAX: 497 908 80
- TÜV - RHEINLAND/BERLIN-BRANDENBURG** bevorzugte Behandlung
Alboinstraße 56 (Hauptstelle)
12103 Berlin-Schöneberg; Tel.: 7562-1111

Annoncen:

Verkaufe für Citroën CX:

Frontscheibe, Seitenscheiben und einen Satz Kühlwasserschläuche sowie 5-Gang-Getriebe für 2,4 Liter Motor.

☎ (030) 84 70 80 40

Biete für Peugeot 504 Limousine:

Verteilerkappen für Paris-Rhône-Verteiler; verschiedene Konsolen und andere Innenausstattungsteile; eine komplette Sitzgarnitur hellbrauner Stoff, 2.Serie; Differential und Kardanwelle; Motorhauben in verschiedenen Farben; gebr. Reifen mit Felgen; Kopien von diverser 504-Fachliteratur; ☎ (030) 74 222 37

Biete Biete für Peugeot 205

HiFi-Hutablage, fachmännisch gefertigt aus speziellem HiFi-Holz, Verstärker, zwei Hochmitteltöner, ein Doppelschwingspulenbaß, alle Weichen, hochwertige Verkabelung, für 500.- DM. ☎ (0 30) 3 63 10 80

Biete verantwortungsvolle

Mitgliedschaft in Motor-Klassik-Club
☎ (030) 74 222 37

Reparaturbleche für Peugeot 204/304

verschieden, alle einwandfreier Zustand, günstig abzugeben, Preis nach Absprache, ☎ (0 30) 751 32 13.

Suche "Oldtimer-Markt" Hefte ab Jan. 2000 und Sonderhefte Nr. 18-22

☎ (030) 84 70 80 40

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

Rangierwagenheber, Hubhöhe ca 75 cm, technisch einwandfrei, Farbe rot, Druckventil erneuert, zu verkaufen: VB 100,- DM, ☎ (030) 693 30 46 (Volker Rey verlangen).

Bücher "autohandbuch" in 20 Bänden für Selbsterbauer, fast unbenutzter Zustand, gut erhalten zu verkaufen FB 20,-, ☎ (030) 74 222 37

Blaupunkt-Autoradios verschiedene Modelle, 20-15 Jahre alt, sehr guter (teilweise überholt) Zustand, alle i.O., einzeln oder zusammen zu verkaufen, Preis n. Absprache ☎ (030) 743 26 26 (Herrn Harald Lehnhoff verlangen).



Saarländischer Einsatz:
Polizei-Peugeot

Und hier ein Fotobeitrag von unserem Korrespondenten aus dem fernen Westen. Aufgenommen unter schwersten Bedingungen.

Wenn Sie auch einen Fotobeitrag haben, senden Sie ihn bitte an:

PeReCi "Der Club - Die Zeitung"

Stichwort: Foto-Safari

Appendix Oli

Zu Cäsars Zeiten sprach man in Rom bei offiziellen Anlässen und schrieb man allgemein das, was heute nur noch relativ wenige Schüler in der Schule als Klassisches Latein erlernen (von den PeReCi-Mitgliedern haben vielleicht noch ein paar mehr dieses Enthusiasmus auslösende Schulfach genießen dürfen). Doch schon damals zeichnete sich in der gesprochenen Sprache "der Straße", in der Umgangssprache, das ab, was in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung auch in der Schriftsprache Einzug erhalten sollte: die drastische Vereinfachung des doch recht komplizierten Lateinischen. Die solchermaßen "gebrauchsfähiger" gemachte Sprache nennt man in der Sprachwissenschaft Vulgärlatein, obwohl sie im heute geläufigen Wortsinne nichts "Vulgäres" hatte - sie war einfach die Sprache des Volkes. Diese Entwicklung wurde natürlich von sprachkundigen, puristischen Literaten sehr kritisch bewertet. Einer von ihnen war Probus. Von ihm ist ein "Werk" überliefert, das eigentlich nur einen Anhang am Ende eines anderen Werkes darstellte: der Appendix Probi. In diesem Anhang monierte Probus "falsche", also volkstümliche Ausdrucksweisen und notierte daneben, wie es richtig heißen mußte. "Sage X nicht Y" war seine Devise.

Unsere Clubzeitschrift - und das ist jetzt kein Rundum-Schleimbeutelwurf - hat gegenüber anderen ähnlichen Veröffentlichungen (z. B. ggü. der Zeitschrift des André-Citroën-Club) den unbestreitbaren Vorteil, daß sie spitzenmäßig layoutet ist. Es gibt massenhaft Clubpresse, die einem Patchwork gleicht, die mit der uncharismatischen Times New Roman oder gar in Schreibmaschinenschrift gedruckt wird, in die ohne Vorversuche Farbbilder eingebaut werden, die nachher wie die Ulkpostkarte "Berlin bei Nacht" erscheinen, kurzum, die von mangelnder Liebe zum manchmal gar nicht so unwichtigen Detail zeugen. All diese Probleme kennen unsere Herausgeber nicht. "Der Club - Die Zeitung" hat ein professionelles Design, ist rundum schön anzusehen, lädt zum Lesen ein.

Der Leser ahnt aber bereits: Oli hat dennoch was auszusetzen. Richtig!

Mir ist nicht bekannt, inwiefern das Zeitungsteam bei aller Mühe, die es sich eh schon macht, noch Zeit hat, eingereichte Beiträge auf Rechtschreib- und Grammatikfehler bzw. auf grobe stilistische Schnitzer hin zu untersuchen. Weiterhin ist natürlich klar, daß der Druckfehlerteufel wohl auch vor Liebhabern klassischer französischer Automobile nicht Halt macht. Trotzdem: Es gibt immer wieder sprachliche Erscheinungen, die ein mulmiges Gefühl in der Magengegend auszulösen in der Lage sind und die es meiner Ansicht nach auszumerzen gilt, damit unsere Clubzeitung sich auch in dieser Weise von anderen Clubzeitungen positiv abhebt.

Ich appelliere deshalb mittels des von nun an in loser Folge, ggf. auch stetig erscheinenden Appendix Oli an die Autoren, ihre Beiträge vor dem Einreichen an die Redaktion nochmals auf die angeführten Punkte hin durchzusehen. In einer Zeit, in der Walter Moers' Kleines Arschloch, dieser Ausbund an ätzender Kleinkariertheit, auf Zelluloid laufen lernt, dachte sich der für solches Tun offensichtlich prädestinierte frisch gewählte Club-Schriftführer nicht ohne Humor, hat ein solcher Anflug von Arroganz doch eine Existenz-berechtigung, oder?!? Außerdem will man sich ja nicht zu jenen "Schraubern" zuordnen lassen, denen die öffentliche Meinung bestenfalls Schrauber-Kenntnisse, nicht jedoch Kenntnisse der deutschen Sprache zubilligt, und das z. T. nicht zu Unrecht: Ein engagiertes Mitglied des Karmann-Ghia-Clubs erklärte mir einst erregt und verärgert, sein Traumobil würde "Dschia" ausgesprochen... Also los:

In Unser Kassenwart Hr. Getzlaff gibt... ist "Herr" (dafür steht ja die Abkürzung "Hr.") Nominativ. Alles O. K. Ist der Empfänger der Daten bzw. der Urheber des Ausweis-Ausgebens aber auch ein "Herr...", ist dieser nicht mehr Nominativ, sondern Akkusativ bzw. Dativ. "Herr", dekliniert in diesen beiden Fällen, ergibt bekanntermaßen "Herrn". Hierfür wiederum lautet die Abkürzung "Hrn.". Folglich werden die Daten korrekt an Hrn. Rabe weitergegeben, der Ausweis durch Hrn. Rabe ausgestellt und von Hrn. Getzlaff direkt ausgegeben.

Noch eine Abkürzung: PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e. V. PeReCi schreibt sich mit drei Großbuchstaben, denen jeweils ein Kleinbuchstabe folgt. Die Schreibweise Pereci ist zu vermeiden, auch wenn Zeitungen wie Der Tagesspiegel es sich angewöhnt haben, die UNO wie den gleichnamigen italienischen Kleinwagen oder AIDS wie den Plural von "Hilfe" (englisch aid) zu schreiben: Uno bzw. Aids. Man muß natürlich den Einwand gelten lassen, daß der Hersteller des o. erw. ital. Kleinwagens, Fiat, eigentlich auch FIAT geschrieben werden müßte, da es sich auch hier um eine Abkürzung handelt. Fiat ist allerdings in dieser Graphie schon lange allgemein üblich. PeReCi hat drei gleichermaßen betonte Silben, was die offizielle Schreibweise auch ziemlich gut wiedergibt. Pereci könnte die Aussprache "Perézi" nahelegen.

Sonderzeichen wie %, ° o. ä. werden direkt hinter die vorangehenden Zahlen geschrieben, ohne Leerzeichen: 50%, 12°C. Eine Telefonnummer wird so eingeführt: Tel.: [Leerzeichen]. Das neudeutsch-undeutsche Fon sollte man vermeiden (dieses Wort existiert nicht). Nebeneinanderstehende Substantive, bei denen das erste das zweite genauer bestimmt, werden zusammen oder mit Bindestrichen geschrieben, keinesfalls (wie im Englischen) ganz auseinander. Ikea-Gelände statt "Ikea Gelände", ebenso IBM-Gelände, Anzeigenannahme oder Anzeigen-Annahme statt "Anzeigen Annahme" usw.

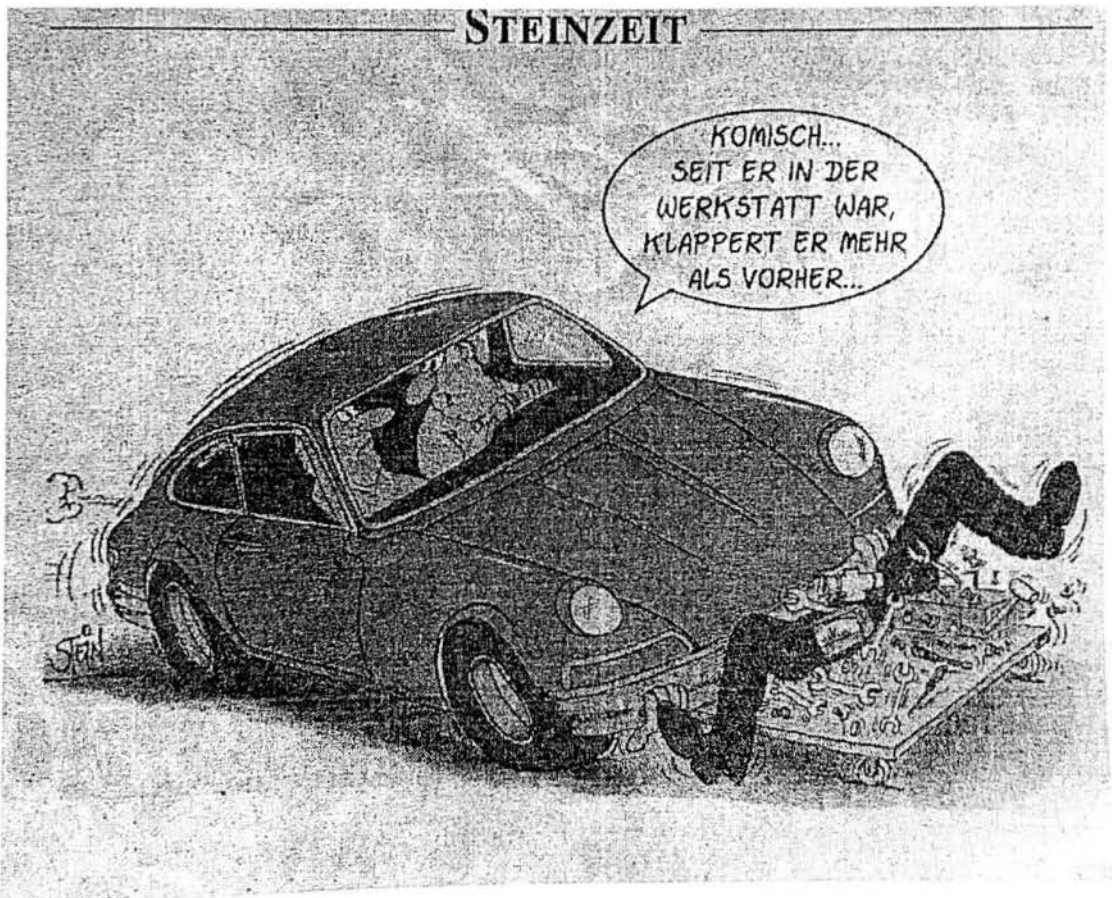
Bei mehr als zwei Elementen steht bei Benutzung von Bindestrichen in jedem Zwischenraum ein Bindestrich, wie in Motor-Klassik-Club. Allgemein gibt es dabei keine Leerzeichen, weder vor noch hinter Bindestrichen: PeReCi-Gestaltungswettbewerb, Metall-Ventile.

LiquiMoly schreibt sich mit einem "l".

Hallo ASCII-Zeichensatz! Man beachte doch, wie einfach man frz. Buchstaben mit diakritischen Zeichen ("Akzente") durch Drücken der ALT-Taste und einer dreistelligen Zahlenkombination erzeugen kann. Beispiele: ALT+128 = Ç, ALT+131 = â, ALT+135 = ç, ALT+136 = ê, ALT+137 = ë, ALT+140 = î.

Ich hoffe, niemand fühlt sich jetzt persönlich angegriffen. Leute, lest Eure Beiträge vor dem Abgeben nochmal! Bis zum nächsten Appendix Oli, so er denn vonnöten sein sollte.

Oliver B. Kazda





Treffen - Börsen - Meetings:

Interessante Termine

für Old- und Youngtimerfreunde in Berlin und Umgebung 2001

Datum	Rendez-vous
28. Februar	PeReCi Jahresmitgliederversammlung
5.-8. April	Techno-Classica in Essen
28. April	8. Oldtimer-Treffen und Teilemarkt (Pritzwalk)
28. April bis 1. Mai	Internationales Peugeot Treffen südlich von Paris auf der ehemaligen Rennstrecke in Montlhery (F)
5./6. Mai	Oldtimertage Berlin-Brandenburg (IBM-@arkplatz)
12.-13. Mai	Großes 404/504-Meeting auf Ruppels Bauernhof in Freestedt/Dittmarschen (Schleswig-Holstein)
1.-4. Juni	Internationales SM-.Treffen (Süd-England)
2.-4. Juni	Oldtimer-Show
14.-15. Juli	6. Rendez-vous französischer Klassiker (Mahlow?)
11.-12. August	Sport-Oldie-Classic Car & Bike Show (Pl.d. 4.Juli)
15.-16. September	Oldtimertage Berlin-Brandenburg (IBM-@arkplatz?)
1.-10. Dezember	Essen Motor-Show

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

Gerade für "unser" Treffen am 14. Juli (Liberté, Egalité, Fraternité)
wäre ein zahlreiches Erscheinen schön und wichtig; helfende Hände
für eine kurze Vorbereitung sind auch erwünscht!

Und außerdem jeden zweiten Mittwoch im Monat Stammtisch:
14.3. 11.4. 9.5. 13.6. 11.7. 8.8. 12.9. 10.10. 14.11. 12.12

Ankündigung:

PeReCi - Stammtisch
am **2. Mittwoch im Monat**
um **19:00 Uhr**

im



Das Lokal besticht durch seine automobiler Atmosphäre, die freundliche Bedienung und die hervorragende Küche. Parkplätze stehen vor dem Rathaus zur Verfügung.

Ausblick:

In der nächsten Ausgabe erfahren wir

- wissenswertes rund um die Technik von unserem Redakteur Joachim Kaiser (Fachreferent für Peugeot),
- die Rallyeaktivitäten des Citroën SM (Ein Bericht von unserem SM-Korrespondenten S. Seehawer),
- bisher unbekanntes über Renault,
- und was Sie schon immer über PeReCi wissen wollten, aber nie zu fragen wagten.

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Beitrittserklärung:

Name: _____ Vorname: _____

geboren am: _____ in (Stadt u. Land): _____

Straße: _____ Ort: _____

Telefon: _____ Fax: _____ Mobil: _____

Zur Zeit fahre ich folgende Fahrzeuge:

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

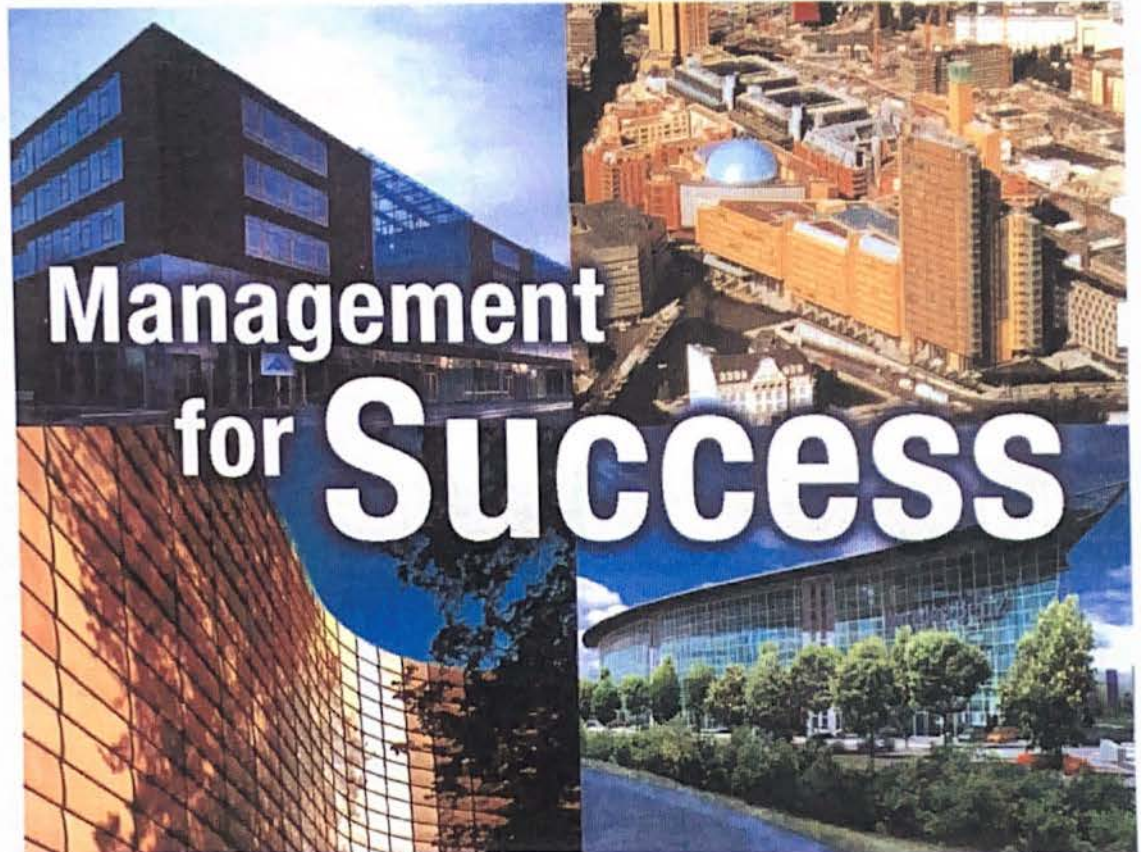
Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Ich interessiere mich in erster Linie für folgende automobile Themen:

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. bis auf Widerruf. Den Jahresbeitrag von zur Zeit 50,- DM habe ich auf das Vereinskonto bei der Berliner Volksbank, Kontonr. 00 290 65 306, Bankleitzahl 100 900 00 überwiesen. Die Vereinssatzung ist mir bekannt.

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag geprüft vom PeReCi-Vorstand:



Management for Success

Anspruchsvollste Visionen wie das WISTA Business-Center, den Potsdamer Platz, die Botschaften der Nordischen Länder oder die Niederlassung Mercedes-Benz am Salzufer in Berlin setzt Drees & Sommer wirtschaftlich und kostentreu, zum vereinbarten Termin und mit höchster Qualität in gebaute Realität um.

Der Beweis: Mehr als 1.000 Projekte, wurden mit unseren Management- und Beratungsleistungen erfolgreich verwirklicht.