

29. Ausgabe  
2018

# Der Club Die Zeitung

Peugeot

Renault

Citroën

PeReCi  
Motor-  
Klassik-Club  
Berlin e.V.  
gegr. 1994

Termine, Fakten und News aus der Oldie-Szene

Bericht von der Motorworld Classics  
Das war die PeReCi-Saison 2017  
Infos zum H-Kennzeichen



Impressionen vom 22. Rendez-Vous  
Anmeldung zum 23. Rendez-Vous

Matra Murena – der verkannte Sportwagen

## IMPRESSUM

**„Der Club – Die Zeitung“**  
ist das offizielle Print-Out-Informationsorgan des



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

**Sitz des Vereins  
in der Classic Remise Berlin  
Wiebestr. 36 – 37  
10553 Berlin**

Clubfon/-fax: +49 (0) 30 7 42 22 37

[www.PeReCi.de](http://www.PeReCi.de)

E-mail: [info@pereci.de](mailto:info@pereci.de)

[www.Motor-Klassik-Club.de](http://www.Motor-Klassik-Club.de)

### Bankverbindung

Kontonummer: 3 368 816 000 Bankleitzahl: 100 900 00 bei der Berliner Volksbank  
IBAN: DE89100900003368816000 BIC: BEVODEBB

Vorsitzender:	Joachim Kaiser
Stellvertretender Vorsitzender:	Andreas Horstmann
Schatzmeister:	Udo Siebert
Schriftführer:	Maik Himpel
Pressearbeit und Messeorganisation:	Philip Dornacher, Jörg Koska
Redaktion:	Joachim Kaiser, Udo Siebert, Jörg Koska, Philip Dornacher, Andreas Horstmann, Lutz Lemke
Schlussredaktion:	Joachim Kaiser
Layout:	Jana Marx
Fotos:	Joachim Kaiser (wenn in Klammern nicht anders angegeben) © jokai

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion. Für die inhaltliche Richtigkeit der Artikel übernimmt die Redaktion keine Verantwortung. Die abgedruckten Artikel entsprechen auch nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.

## Zwischen Hype und Hysterie

Als wir im Sommer 1992, also vor über einem Vierteljahrhundert, den Namen PeReCi erfanden und damit die Interessengemeinschaft für französische Fahrzeuge gründeten, konnte niemand von uns erahnen wie sich die Oldtimerszene einerseits und die Verhältnisse rund ums Automobil andererseits entwickeln werden ...

Damals vor über 25 Jahren waren unsere Fahrzeuge wie z.B. Renault 20, Citroën CX oder Peugeot 504 einfach nur alte Gebrauchtwagen, noch keine wirklichen Klassiker wie damals schon ein Peugeot 404, Citroën DS oder Renault 4CV, aber auch sie waren alle noch preislich sehr bodenständig und bezahlbar. Wir freuten uns alle auf das eine Oldtimertreffen in Berlin, nämlich die „Oldtimer Show“ immer an einem Wochenende Anfang Mai auf dem IKEA-Parkplatz in Berlin-Spandau!

Inzwischen sieht das ja ganz anders aus: Es gibt reichlich größere und kleinere Oldtimer-Veranstaltungen in der Region, von Ende April bis Anfang Oktober findet fast an jedem Wochenende ein Oldtimertreffen statt, oft mehrere Veranstaltungen an einem Wochenende! Viele Stadt- Orts- und Dorffeste versuchen sich mit Oldtimern zu schmücken. Es gibt also einen regelrechten Oldtimer-Veranstaltungs-Hype, aber nicht nur das, viele haben einen Oldtimer, vor allem jenseits der 50.000,- Euro-Marke als Investment entdeckt, die Preise für Klassiker sind bei vielen Marken und Modellen unglaublich gestiegen.

Auf der anderen Seite bei Neuwagen seit rund zwei Jahren die zunehmende Hysterie insbesondere bei Diesel-Fahrzeugen über Stickoxyde, Kohlendioxyde und Feinstaub sowie Schummelsoftware, Abgaswertmanipulationen, kartellhafte Absprachen der deutschen Automobilindustrie.

Es wird über Fahrverbote diskutiert, Benziner schlechter als Euro3 und Diesel schlechter Euro6, das würde auch viel Youngtimer aus den späten Achtzigern bis Ende der Neunziger treffen, die wenn sie ein G-Kat haben meist Euro1 oder Euro2 sind.

Wer weiß, was an Hype und Hysterie noch auf uns zukommt ... egal, wie es kommen könnte, lasst euch den Spaß am Oldtimer nicht vermiesen, genießt jede Saison, so auch die kommende Saison 2018, habt Gefallen am Augenblick des Erlebens, grübelt nicht zu sehr über die Zukunft, denn erstens kommt es sowieso anders und zweitens als man(n) denkt.

Euer Joey



An jedem 4. Mittwoch im Monat veranstalten die in der Classic Remise (ehemals Meilenwerk) Berlin vertretenen Oldtimer-Clubs und Interessengemeinschaften einen „Abend der offenen Clubtür“.

Jeweils von 19:00–21:00 Uhr sind alle Clubräume geöffnet.

Die Clubs, Interessengemeinschaften und der Dachverband geben Einblicke in ihre Arbeit und stehen für Fragen und Informationen gerne zur Verfügung.

*Abend  
der  
offenen  
Clubräume*  
**2018**

24. Januar  
28. Februar  
28. März  
25. April  
23. Mai  
27. Juni  
  
25. Juli  
22. August  
26. September  
24. Oktober  
28. November

Folgende Clubs und Interessengemeinschaften sind vertreten:

***Allgemeiner Schnauferl-Club e.V., Landesgruppe Berlin***

***Spitfire Club Berlin***

***H.A.R.D SSPEED Peugeot 203/403 Club***

***Mittwochrunde Berlin MG Club Berlin e.V. Käferfreunde Berlin IG***

***PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.***

***MC Steglitz e.V.***

***und andere Markenvertretungen***

transfluide



Das war die PeReCi-Saison 2017	7/8/9
Motorworld Classics	10
Neues von der Weißen Lady	22
Autofahren in Israel	21
Oldtimer im Heiligen Land	23
Impressionen des 21. Rendez-Vous	25/26/27
Anmeldung zum 22. Rendez-Vous	29/30
Einmal China und zurück	31
Infos zur roten 07er-Wechselnummer + Der SM	33
AHA Werkstatt	37
Deutscher Oldtimer-Index	57
Das H-Kennzeichen	58
Aus dem Clubleben – Schnappschüsse	44/45
Rechtsinformationen	48
Kleinanzeigen	49
Treffen Börsen Ausfahrten	50
Beitrittserklärung	51

# Clubraum des Pereci



Der Clubraum vom PeReCi-Motor-Klassik Club e. V. befindet sich in der Classic Remise Berlin, Wiebestraße 36–37 in 10553 Berlin-Moabit und ist immer am 2. Mittwoch (Clubstammtisch Trofeo) und am 4. Mittwoch (Abend der offenen Clubtür) geöffnet.

Andere Öffnungszeiten nach telefonischer Absprache unter 030–7422237 oder 030–39100440

Hier kann auch im umfangreichen z. B. „Auto-Motor-Sport“-Archiv nachgeschaut werden, doppelte Exemplare können erworben werden. Ebenso kann man hier Einsicht in alle Ausgaben der Clubzeitung nehmen usw.

Wir beraten Sie auch gerne in allen Fragen französischer Klassiker.

## Unsere Club-Stammtische 2018



**Der PeReCi-Club-Stammtisch findet immer am 2. Mittwoch im Monat in der Zeit von 19.00 bis 22.00 Uhr im Trofeo (Classic Remise, ehem. Meilenwerk) statt und zwar im Jahr 2018 am:**

**10. Januar – 14. Februar – 14. März**

**11. April – 9. Mai – 13. Juni**

**11. Juli – 8. August – 12. September**

**10. Oktober – 14. November – 12. Dezember**



## Start zur Frühjahrsausfahrt im Tegeler Forst

### Das war die PeReCi-Saison 2017

Auch im Jahr 2017 war der PeReCi-Motor-Klassik Club e.V. wieder auf vielen Veranstaltungen in der Region präsent, eigene Ausfahrten und die regelmäßigen Clubabende (2. und 4. Mittwoch im Monat) in der Classic Remise Berlin rundeten die Aktivitäten ab.

Seit 2015 gibt es in Berlin wieder eine Oldtimermesse in den Messehallen unter dem Funkturm immer am 1. Oktoberwochenende, die Motorworld Classics. In 2017 haben wir nun schon

zum Zweiten mal teilgenommen und waren mit einem knapp 150 m<sup>2</sup> großen Clubstand vertreten.

Die folgenden Fotos mögen die Saison noch einmal Revue passieren lassen. Das kommende Jahr 2018 wird nicht weniger interessant und spannend werden.

*Fotos: jokai*





Auf den Werder-Classics



Bei Bodo - Start zur Herbstausfahrt



Präsenz auf der Motorworld Classics



Unsere französischen Klassiker bei den Classic Days auf dem Kudamm



Besichtigung bei Eisenbahnfreunden



Vorstellung:  
Peugeot 201 und Peugeot 504



Geballte Mazda-Power - auch das ist PeReCi



Nachwuchs am PeReCi-Stand



Ente trifft britischen Adel bei der DEKRA



R20 und P504 beim Geschicklichkeitsparcours bei OBI



Unsere Weihnachtsfeier



Oldtimer Tage - natürlich mit PeReCi



BMW-Klassiker von PeReCi  
E34 - E21 - E3 - E30



1971 einer der Schnellsten.  
Simca Bertone 1200 S Coupe

## MotorWORLD Classics 2017

Berlin Expocenter, 5. bis 8. Oktober 2017

Große Clubszene-im dritten Jahr der Klassiker-Messe unter dem Funkturm

### Prolog

„Achtung! Achtung! Hier spricht Berlin.“ So begannen die im Radiostil der 1920er-Jahre gehaltenen Lautsprecherdurchsagen in den historischen Berliner Messehallen auch im dritten Jahr der MotorWORLD Classics.

In diesem Jahr trug die noch relativ junge Klassiker-Messe außerdem den Zusatz „die Verkaufsmesse!“. Und am Ende der regelmäßigen „Messe-Radioansagen“ mit denen Aussteller und Besucher begrüßt und verabschiedet sowie auf die vielen Attraktionen und Sonderveranstaltungen hingewiesen wurden, enthielt der Abspann den etwas hölzernen Sprecher-Slogan „vielmehr als alte Autos“.

### Schwacher Preview-Day

Nicht ganz zum dem was sich Organisatoren, Veranstalter und Aussteller wünschten, zählte, dass unmittelbar vor dem offiziellen Messestart am Donnerstag Lautsprecherdurchsagen auf eine Sturmwarnung des Wetterdienstes hinwiesen und regelmäßig dazu aufforderten, weder den Sommergarten noch andere Bereiche des Außengeländes zu betreten.

Nach dem Öffnen der Eingänge für das Publikum, das am Preview-Day am Donnerstag, 5. Oktober 2017, ab 15:00 Uhr, die Gelegenheit nutzen konnte, sich als erstes in den zehn Hallen umzusehen, änderte sich relativ wenig.

Die Anzahl der Besucher, die nicht weitläufig zum Kreis der Aussteller oder anderweitig auf der Messe Tätigen zählte, blieb vergleichsweise bescheiden.

Lag es nun an dem für Berliner Verhältnisse happigen Eintrittspreis von 30,- € für ein Preview-Ticket (gegenüber 16,- € für eine reguläre Tageskarte an den übrigen Tagen), dass der Besucherstrom am ersten Tag mehr als verhalten war oder tatsächlich an Sturmtief Xavier, das ab 16:30 Uhr sogar für eine Einstellung des S-Bahn-Verkehrs sorgte. Wir werden es niemals herausfinden.

### Weiterhin überschaubar und sehr sympathisch

Sehr sympathisch waren die seit dem ersten Veranstaltungsjahr bewahrten liebenswerten Details wie den Helfern und Hostessen in historisch wirkenden Rennoveralls und Kostümen, einem mobilen Tanz-Ensemble, das abwechselnde Gesangseinlagen im Stil der Comedian Harmonists in den Hallen darbot

und die tägliche Gratis-Verkostung der Aussteller auf ihren Ständen mit Café inklusive Emaille-Pott als Souvenir. Darüber hinaus gab es Donnerstagabend eine rauschende Ausstellerparty, mit Speisen und ausnahmslos freien Getränken für alle Teilnehmer. Noch wesentlich bemerkenswerter waren die Live-Acts verschiedener Gesangsgruppen und Bands. Insbesondere „Die Ladys“, drei sehr attraktive und stimmungswaltige Damen, waren weit mehr als ein Augenschmaus. Der Drive mit dem Luise, Hellen und Heidelinde ihre deutsch- und englischsprachigen Swing-Stücke darboten, verzauberte nicht nur die Männer des Auditoriums.

Mit schätzungsweise 40'000 Quadratmetern Hallenflächen war die MotorWORLD Classics, das wurde spätestens in diesem Jahr deutlich, eine regionale Messe. Das Einzugsgebiet dürfte kaum über die neuen Bundesländer und die östlich angrenzenden EU-Staaten hinausgehen. Wengleich die Veranstalter auch in diesem Jahr wieder gebetsmühlenartig beschworen, dass das Publikum durch und durch international sei (den Nachweis, auf welche Daten sich der Veranstalter dabei stützte, ist er bisher schuldig geblieben).

Mit einer Techno Classica in Essen, einer Retro Classics in Stuttgart oder einer Auto d'Epoca in Padua konnte Berlin wahrlich nicht konkurrieren. Traurig bin ich darüber keineswegs, sondern wünschte mir, dass die Veranstalter der MotorWORLD weiter daran feilen, ein eigenes Profil zu finden, um der MotorWORLD Classics Berlin ein unverwechselbares Flair zu verschaffen.

### Sommergarten und insgesamt zehn Hallen in teils verwirrender Anordnung

Bedauerlicherweise erschlossen sich nicht jedem Besucher die Route eines intuitiven Rundgangs oder der Weg in den Sommergarten, dem Außengelände, das am Sonntag einen längeren Besuch wert war. Es erschien durchaus möglich, sich in den Berliner Hallen zu verirren oder einzelne Teile zu verfehlen. Nicht, weil das Areal besonders groß war, sondern, weil die historisch gewachsenen und erweiterten Hallen unterschiedlicher Epochen über Verbindungsstücke und Rollentrepfen verbunden wurden.

Nachdem die Ausstellungsbereiche im letzten Jahr bereits um eine Halle auf insgesamt neun erweitert worden waren, kam in diesem Jahr eine weitere Fläche hinzu. Die zweistöckige Halle 11, in der bisher lediglich auf der oberen Ebene Clubs ausstellten und eine handvoll Teilehändler vertreten waren, wurde um die darunter liegende Etage ergänzt, um dem großen Interesse von Klassiker-Clubs angemessen Rechnung zu tragen.

Nicht ganz nachvollziehbar ist die Logik, nach der die Standflächen vergeben wurden. In der Nachbarschaft des PeReCi lagen thematisch sinnvoll der Citroën SM-Club und der Facel-Vega-Club. Unmittelbar an die Fläche des PeReCi stieß jedoch ein BMW E30-Club an. Der Citroën DS-Club hingegen war ein Stockwerk höher im Block mit dem BMW-Veteranen-Club und dem Glas-Club. Mein Wunsch für das nächste Jahr: Eine „Französische Straße“ an der alle frankophilen Clubs zu finden sind.

Alle, die die viertägige Retro-Motor-Messe im Expocenter unter dem Berliner Funkturm nicht besucht haben, nehme ich nun mit auf einen Rundgang und meine individuelle „Suche nach Französischen und Italienischen Klassikern“, werde aber auch über andere für mich sehenswerte Exponate berichten.



**Mobiles Tanz-Ensemble mit wechselnden Gesangseinlagen F.A.S.A Cabrio**



**Stets gut drauf. Bei Metalclean Chem-Tools**

## Große Clubszene im Unterhaus

In Halle 11.1 und Halle 11.2, dem Unterhaus und dem Oberhaus, residierte die Clubszene, die sich mit großem Abwechslungsreichtum und mit viel Enthusiasmus auf ihren Ständen präsentierte.

Der PeReCi hatte im Herzen des Unterhauses eine 140 qm Fläche bekommen. In diesem Jahr stand der aufblasbare Eiffelturm im Herzen des Standes. An den Seiten der von zwei Seiten über Eck zugänglichen Fläche, wurden vier bemerkenswerte Fahrzeuge ausgestellt, die einen idealen Mix historischer französischer Automobilkultur der 1970er und 1980er Jahre repräsentierten.

Eine rote Ente aus einem der letzten Baujahre, Jörgs umwerfend attraktiver dunkelgrüner dreisitziger Mittelmotorflachmann Matra Murena 2.2 aus dem Jahr 1983 und Philips strahlend hellgrüne Diva



Peugeot 504 Coupé von 1977 im zeitlos schönen Pininfarina-Design.

Als viertes Fahrzeug und absoluter Hingucker, das silberne Simca Bertone 1200 S Coupé, Baujahr 1971, von Michael. So sportlich wie es aussieht war das hübsche Sportcoupé seinerzeit auch. 85 PS bei einer Drehzahl von 6200 Umdrehungen pro Minute leistete der mit zwei Solex 35 PHH Doppelvergäsern versehene Heckmotor. Mit derartig reichlicher Power beschleunigte das Coupé mit dem sympathischen schwarzen Vinyl Dach locker auf die vom Werk angegebene Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h, womit dieser Simca Anfang der 1970er Jahre zu den allerschnellsten auf den Autobahnen zählte.

### Diva in bildhübschem Pininfarina-Kleid F.A.S.A Cabrio

Wenige Schritte weiter die -IG-Berlin mit ebenfalls großartigen Autos. Meine Aufmerksamkeit für Detailverliebtheit erhielt ein NSU Prinz 4 L mit einem Dachgepäckträger, der vollgeladen war mit zeitgenössischen Gepäckstücken.

Direkt gegenüber vom PeReCi die IG-Käfer-Freunde-Berlin mit den bekannten luftgekühlten Volkswagen und gewohnt liebevoll mit zahlreichen Accessoires ausgestatteten Stand wie einer funktionsfähigen D-Mark-Parkuhr. Der Clubstand der Käferfreunde erhielt dafür den silbernen Bären in der Kategorie „Bester Clubstand“.

Passend zu den ausgestellten Einsatzfahrzeugen, einem T3-Bulli der Feuerwehr, einem T3-Krankenwagen und einem „Bullzei-T3“ trugen die Mitglieder der Interessengemeinschaft VW Bus T3 kurz „IG-T3“ zeitgenössische Uniformen. Während der Messe hatten sie sicherlich auch viel Spaß dabei, ganze Einsätze nachzustellen, was ihnen bei der Wahl des besten Clubstands einen „Goldenen Bären“ einbrachte.

Auf dem Stand der Ersten-Original-Golf-Eins-IG wurde ich mit den warmen Worten „Und welche Farbe hatte Ihr GTI?“ begrüßt. Ich outete mich dahingehend, dass ich bereits mit 19 dem Ruf Italienischer Marken verfallen war. Für die Freunde Amerikanischer Fahrzeuge waren die US-Car Friends Berlin-Brandenburg auf einer Fläche vertreten, die ebenso überdimensional wirkte wie die gezeigten Fahrzeuge



Bereit zur großen Fahrt. NSU Prinz 4L

mit oder ohne Flossen sowie überwiegend mit viel Chrom und im Falle der mitgebrachten Muscle Cars gerne auch mal in knalligeren Farben.

Ein US-amerikanisches Herz hatten die drei von der Facel-Vega-IG-Deutschland ausgestellten Facel II. In dem insgesamt 183 mal gebauten Modell kam ein Chrysler-V8-Motor mit 6,3 Litern Hubraum zum Einsatz, dessen 355 PS bei 4800 Umdrehungen das Luxus-Coupé auf bis zu 220 km/h beschleunigte. Gezeigt wurden Facel II in drei unterschiedlichen Zuständen: HK2-A136 von 1962 in „Bleu Facel Irisé Metallic“

präsentierte sich als ein absolutes Spitzenfahrzeug. Daneben das direkt davor gebaute silberne Exemplar mit der Fahrgestellnummer HK2-A135, das ebenfalls einen äußerst properen Gesamteindruck erweckte, nach Ansicht der IG-Mitglieder jedoch noch Optimierungspotenzial besaß. Den absoluten Kracher stellte jedoch ein Scheunenfund mit Staub auf dem patinierten schwarzen Lack dar. Dieser Facel II war 1972 zuletzt von einem Soldaten der US-Army in Virginia zugelassen worden, wie die Originalnummernschilder verriet, und nach dessen Tod vorerst in Vergessenheit geraten, bis IG-Vorstand Dr. Jürgen Kromer das Auto aus den USA geholt und direkt zur MotorWORLD Classics nach Berlin gebracht hat. Völlig zurecht ging dafür der goldene Bär in der Kategorie „Das Originalste“ an die Facel-Vega-IG.



**Goldener Bär für das Originalste.  
Scheunenfund Facel Vega Facel II**

Zwischen einem Citroën SM Coupé und einem Citroën SM Cabrio auf dem Stand der Citroën-Maserati-Club-Deutschland, zog mich ein roter, von Großmeister Giorgetto Giugiaro designter Mittelmotor-Sportwagen magisch an. Ein früher Maserati Merak aus der Ära, in der Citroën Mehrheitseigner der motorsportlich sehr erfolgreichen italienischen Sportwagenschmiede Maserati war (1968 bis 1975). Die französisch-italienische Verbandelung der Série Maserati brachte zum einen „Sa Majesté“ (SM) in Gestalt der hier gleich mehrfach gezeigten Oberklasse Sportcoupés hervor, unter deren atemberaubend forschönen Blech ein Maserati Herz surrte und zahlreiche andere Technikkomponenten aus Modena verbaut wurden. Um bei der Restrukturierung des italienischen Sportwagenherstellers möglichst umfassende Synergien zu nutzen und gleichzeitig dem französischen Anspruch gerecht zu werden, innovativste Technik zu bieten, wurden die Italiener verpflichtet, auch Konstruktionen von Citroën zu verwenden. So sind die bis 1976 gebauten Merak-Modelle auch unzweifelhaft am Citroën-Cockpit mit ovalen Instrumenten und weiteren Bedienungselementen erkennbar, die typisch für die Marke mit dem Doppelwinkel-Logo der frühen 1970er sind.

Italienisches Lebensgefühl vermittelten die Vespalinge Berlin, die auf ihrem Clubstand eine bunte Vielfalt an Vespa-Roller verschiedener Epochen und Hubraumklassen zur Schau stellten.

Italienisches Lebensgefühl vermittelten die Vespalinge Berlin, die auf ihrem Clubstand eine bunte Vielfalt an Vespa-Roller verschiedener Epochen und Hubraumklassen zur Schau stellten.

### **Drei Jahrzehnte Alfa Romeo Sportcoupés im Oberhaus**

Neben verschiedenen dekadenübergreifender Automobilclubs und Klassiker-Organisationen des ADAC war außer den bereits erwähnten Ständen von BMW-VETERANEN-CLUB, Glas-Club und Citroën DS-Club-Deutschland im Oberhaus, also in der Halle über dem PeReCi, der Alfaclub Deutschland vertreten, mit vier Autos und seinem Alfa Romeo F12 Clubshop-Mobil.

Außer für meine im PeReCi weitgehend bekannte Alfa Romeo Alfetta Polizia (einer Replika auf Basis einer im November 1976 gebauten, unrestaurierten Transaxle-Limousine) hatte sich der Alfaclub dem Thema drei Jahrzehnte Alfa Romeo Sportcoupés gewidmet.

Den Anfang machte eine vor einigen Jahren vom Eigentümer selbst aufwendig restaurierte, in den 1950ern von Franco Scaglione bei Bertone entworfene Alfa Romeo Giulietta Sprint der zweiten Serie, Baujahr 1960 in für italienische Sportwagen typischem rosso corsa. Dieses Modell begründete die Fahrzeuggattung sportlicher, kompakter Coupés mit dohc-Frontmotoren und modernem technischen Layout. Die Nachfolgerin präsentierte sich direkt daneben als „Bertone Coupé“ in einer 1970er-Version. Strenggenommen handelte es sich bei dem ausgestellten Alfa Romeo 1750 GTAm um ein Einzelstück.

Anknüpfend an die zu Ihrer Zeit im Motorsport absolut überlegenen „Bertone Coupé“ Homologationsmodelle Alfa Romeo Giulia Sprint GTA (500 Stück im Jahr 1966) und GTA Junior mit 1,3-Litern (knapp 500 Stück im Jahr 1968) bestand ab 1970 die Möglichkeit, seinen serienmäßiges „Bertone Coupé“ bei Auto Delta nach beliebigen für Rennsporteinsätze modifizieren zu lassen. GTA steht für Gran Turismo Alleggerita (Alleggerita: Italienisch „Erleichterte“). Diese Möglichkeit nutzten zahlreiche Privatteams, wie bis heute bei Klassiker-Motorsport-Veranstaltungen erkennbar ist. Die bei Auto Delta erleichterten und modifizierten Fahrzeuge durften sich umbenennen zu GTAm. m steht für „modificata“. Aufgrund der Vielzahl an Modifikationsmöglichkeiten ist davon auszugehen, dass jeder GTAm quasi ein Einzelstück darstellt.

Seit Mitte der 1980er Jahre ist Auto Delta in seiner historischen Form nicht mehr existent. Wer heute sein GTV Bertone Coupé zu einem GTAm umbauen möchte, muss andere Wege finden. Den fand der Eigentümer des ausgestellten Exponats. Nach originalen Vorlagen unter weitgehender Verwendung von Originalteilen oder selbst nachgefertigten Ersatzteilen baute er sich in über fünfjähriger Klein- und Kleinstarbeit seinen ganz individuellen absolut zeitgenössisch Alfa Romeo 1750 GTAm auf und erfüllte sich einen Jugendtraum. Chapeau!

Das letzte Modell auf dem Alfaclub-Stand war ebenfalls eine Rarität, ein Alfa Romeo GTV6 Grand Prix. Das aus der Feder von Giorgetto Giugiaro stammende Sportcoupé GTV6, das in seiner Urform von der 1974 debütierenden Alfetta GT abgeleitet ist, welche die Nachfolge des „Bertone Coupé“ antrat. Bei dem auf der MotorWORLD Classics ausgestellten GTV6 Grand Prix, einem auf zweihundert Stück limitierten Sondermodell aus dem Jahre 1985, handelte es sich um ein Ersthandfahrzeug im originalen Topzustand.

## Wenige Anziehungspunkte in den Hallen 13 bis 17

Hinunter über eine Treppe erreichte ich Halle 17, die in diesem Jahr etwas uninspiriert schlicht „Klassiker“ genannt wurde. Die Hälfte der Fläche war verschiedenen Mercedes-Benz-Clubs vorbehalten. Auf einer sehr kleinen Fläche an der Wand entdeckte ich einen Messerschmitt Tiger, einen bis zu 130 km/h schnellen vierrädrigen Kabinenroller. Ein schwarzer Fiat 1100 M Monofaro Nuova der zweiten Serie von 1956 fungierte als Eyecatcher bei MOTUL.

Bevor ich weiterzog besuchte ich noch die stets gutgelaunten Damen von Chem-Tools in ihren hübschen Overalls an ihrem Shop-Mobil, den Spezialisten für hochwertige Metalclean-Produkte.

Im Begriff die Halle zu verlassen, blieb ich am Stand von Catawiki hängen, einem niederländischen Online-Auktionshaus, das mit einem wunderschönen weißen Peugeot 404 Coupé von 1964 mit blauem Dach und blauer Innenausstattung seine Aufmerksamkeit erregte. Jeder, der die bisherigen Clubhefte gelesen hat, kennt die Geschichte dieses unvergleichlichen Pininfarina-Coupés unseres Clubfreundes.

Die nachfolgenden Hallen konnte ich schnell abhandeln. In der Rotunde (Halle 16) widmete sich eine Sonderausstellung dem Thema Michael Schumacher.

Die Attraktion der Boutique (Halle 15) war ein Rolls-Royce Silver Shadow II, dessen äußeren Metalloberflächen mit einer feinen Rostschicht überzogen waren, anstatt sich in glänzendem Lack und Chrom zu präsentieren.

Die Maschinenhalle (Halle 14) beherbergte traditionell eine Sonderschau, die in diesem Jahr motorisierten Zweirädern gewidmet war. Spannend fand ich die Vespa-Roller verschiedener Epochen und in unterschiedlichen Pflegezuständen, einschließlich eines für Beschleunigungsrennen optimierten Rennrollers auf

Basis einer 150 Kubik-Vespa. Da ich nichts von Motorrädern verstehe, erschloss sich mir der übrige Teil der Sonderausstellung nicht und ich ging schnell weiter.

Dieses Jahr war für das Motodrom (Halle 13) auf dem Hallenplan nicht einmal ein Themenschwerpunkt verzeichnet. Vor Plakaten, die für unterschiedliche Klassiker-Ausstellungen, -Sammlungen und -Veranstaltungen warben, standen unterschiedliche, lieblos hineingeschobene Fabrikate. Darunter entdeckte ich immerhin einen schwarzen Maserati Bora mit charakteristischem Edelstahl Dach, Auspuffanlage mit vier Endrohren und leicht patinierten Chrom-Zierelementen.



**Vespa Trio. 3x Vespa V50 von 1967-1980**

### Raritäten und selten gewordene Großserienfahrzeuge bei Coys of Kensington

Die Galerie (Halle 12) war in genau zwei Ausstellungsflächen gesplittet: Coys-Auktion und MotorWORLD.

Bei MotorWORLD waren wieder der hübsche Maserati 300 S Tribute und das Porsche 911 Safari East-African Derivat von 1977 zu sehen. Des weiteren der kompakte Rennsportwagen BMW Dixi 3/15 DA1 Ihle-Roadster von 1927 und eine absolut originalgetreue Replik eines Porsche 550 Spyder, die 1967 auf dem modifizierten Fahrgestell mit getuntem Motor eines Porsche 914/6 auf die Räder gestellt wurde. Darüber hinaus weitere zwei- und vierrädrige Fahrzeuge verschiedener Epochen, teils als Verkaufsangebote von Händlern, teils als Werbeträger wie das freundlich dreinblickende Peugeot 404 Pickup mit Plane-Spiegel-Aufbau Baujahr 1969 von Deuвет, dem Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge.

Als neuer Partner für eine Live-Versteigerung vor Ort war Coys of Kensington vertreten und das mit einem beeindruckenden Wagenangebot. Auf der mit grünem Teppichboden ausgelegten Fläche standen unter den über 50, sehr eng zusammengestellten, Fahrzeugen einige echte Raritäten. So entdeckte ich beim umrunden des abgesperrten Areals sehr schnell eine hellblaue Alpine A108 F.A.S.A Cabriolet Baujahr 1966 von der laut Katalog genau 111 Exemplare gefertigt wurden. Damit handelte es sich leider um das einzige zur Auktion eingelieferte französische Fahrzeug.

Es gab trotzdem genügend Autos, um mich langanhaltend zu begeistern. Vier Alfa Romeo verzeichnete der Katalog. Eine silberne Giulia Super 1.3 von 1972, eine Giulia Super Nuova 1600 von 1977 aus erster Hand und eine weiße 1750 Berlina von 1968. Als echte Rarität ein aus der Schweiz stammendes Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Cabriolet aus dem Jahr 1948 mit kurzem Radstand und atemberaubender Pininfarina-Karosserie.

Von den fünf Ferraris zählten ein 328 GTS von 1988, ein 308 GTS von 1978 und ein betörender rosso corsa farbener Ferrari BB512 Pininfarina V12 Berlinetta Boxer mit Vergasern aus dem Jahr 1980 quasi noch zu



**Französische Rarität bei Coys.  
Alpine A108 F.A.S.A Cabrio**

den Alltags-Klassikern, im Gegensatz zu einem in Sammelkreisen äußerten begehrten Newtimer, einem Ferrari 575 M F1 Superamerica, Erstzulassung 2006, in rosso fiorano (dunkelrot), der mir sicherlich auch recht gut gestanden hätte. Bei den Superamerica handelte es sich um eine auf 559 Exemplare limitierte Kleinserie, die im Gegensatz zu ihren geschlossenen 540 PS starken V12-Coupé-Geschwistern über eine nach hinten klappbare Dachkonstruktion aus Kohlefaser und Glas verfügte.

Ein weiteres Ferrari-Objekt, das mir bereits beim Gedanken daran das Wasser im Munde zusammenlaufen ließ, war ein silberner Ferrari 330 GTC Baujahr 1967. Dieses von 1966 bis 1968 genau 598 mal gebaute zweisitzige Coupé mit 300 PS starkem V12-4-Liter-Motor und an der Hinterachse liegender Getriebeeinheit (Transaxle-Layout) war konsequent auf Leichtbau getrimmt, wodurch es seinen 2+2-sitzigen Geschwistern in den Fahrleistungen überlegen war.

Fiat erlangte in den letzten Jahren auch außerhalb des Motorsports und des Fiat-Nuova-Cinquecento-Segments eine zunehmend prominentere Rolle auf Klassiker-Messen, weshalb es wenig überraschte, dass einige Fabrikate der Turiner Marke im Katalog aufgeführt waren. Mit Sicherheit lange her war es, dass ich zum letzten Mal ein Fiat 128 Coupé der ersten Serie gesehen hatte, wie es hier mit einem Estimate von € 6000 bis 8000 ausgestellt war. Keine wirkliche Rarität stellte das Fiat 130 Coupé 3200 von 1974 dar, dessen Pininfarina Design aus der Hand von Paolo Martin stammte, der wenig später auch den Rolls-Royce Camargue zeichnete. Bemerkenswert an diesem Fiat 130 Coupé war jedoch das manuelle Fünfgang-Schaltgetriebe, da der größte Teil der von 1971 bis 1977 gebauten Luxus-Coupés mit Drei-Gang-Borg-Warner-Automatikgetriebe ausgeliefert wurden.

Eine Rarität in orangem Lack blinzelte mich freundlich aus seinen hübschen Doppelscheinwerfern an, ein Fiat 124 Vignale Coupé Eveline Baujahr 1968. Dieses von Alfredo Vignale entworfene und 200 mal von 1967 bis 1969 in seiner Turiner Manufaktur produzierte Modell entsprang dem Wunsch, ein Auto mit dem Komfort einer gehobenen Limousine und der Sportlichkeit eines Coupés anzubieten, das sicherlich erfolgreich gegen Ford Capri (Debüt 1969) und Opel Manta (1970) positionierbar gewesen wäre. Die Nachfrage der Fiat-Coupé-Kunden richtete sich jedoch weniger auf Komfort sondern stärker auf das Fiat-interne Coupé, das sich nach seinem ersten Facelift 1969 mit Doppelscheinwerfergrill statt der bisherigen Einzelscheinwerfer optisch erfolgreich an den sehr sportlichen großen Bruder Fiat Dino anlehnte. Eine weitere Rarität stellte ein cremefarbenes ISO Rivolta Coupé von 1964 dar, von dem zwischen 1962 und 1970 792 Exemplare gebaut wurden.

Lancia gab es ebenfalls: Eine sehr original wirkende dunkelrote Lancia Fulvia Coupé HF 1.3 von 1968, eine Lancia Beta Spider von 1975, jenes von Zagato entworfene, Mitte der 1970er in Mode gekommene Cabrio mit feststehendem Bügel, und eine weiße Lancia Fulvia Sport Zagato 1.3 S von 1976.

Leider vergeblich suchte ich nach dem im Katalog aufgeführten weißen Lancia Delta HF 16V Integrale von 1990 aus italienischem Vorbesitz, für den ein heißes Estimate genannt wurde (wohl wissend, dass die Formulierung „presented in generally good condition ... ready to be used by the next Delta enthusiast“ gleichbedeutend war mit „hier erwirbst Du eine teure Dauerbaustelle, ... die Dir schlaflose Nächte bereiten kann, weil Du nichts von der Materie verstehst“). Auf Nachfrage bedauerte ein freundlicher Coys-Mitarbeiter, dass es sich bei dem Lancia Delta um eines der fünf Fahrzeuge handle, die nicht rechtzeitig nach Berlin eingeliefert wurden.

Mit Maseratis wurde das Portfolio an italienischen Auktionsobjekten vervollständigt. Ausgestellt waren ein von Frua designtes Maserati Mistral Coupé mit 4-Liter-Sechszylinder von 1967, ein Maserati Indy 4.7 von 1972 und der von der Form her für mich interessanteste aller Maserati Quattroporte, ein Modell der vierten Serie aus dem Jahr 2000.

Da ich am Samstagnachmittag, als die Auktion stattfand, nicht auf der Messe war, konnte ich mir leider keinen Eindruck davon verschaffen, wie mögliche Bieterwettkämpfe verlaufen sind und für welche Fahrzeuge gar keine Anfangsgebote abgegeben wurden.

## Vom historischen Lamborghini-Luxus-SUV bis zum fahrfähigen Baby-Landy

Im Salon (Halle 18) waren wieder einige renommierte Händler aus der Region, aber auch aus den Benelux-Staaten, Dänemark und verschiedenen Orten in ganz Deutschland, zu finden, die neben einer Fülle an Porsche 911 und Mercedes-Benz-Modellen nahezu aller Epochen, auch das eine oder andere französische oder italienische Schmuckstück ausstellten.

Das Schweinfurter Familienunternehmen RealAUTO handelt neben Alltags-Neufahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen auch mit Klassikern und Exoten. Nach Berlin hatten sie zwei offene italienische Traumwagen der 1960er in klassischem rot mitgebracht. Neben einem Alfa Romeo 2600 Touring Spider von 1962 stand eine Alfa Romeo Giulia 1600 Spider von 1963.

Auf Sichtweite entdeckte ich einen meiner absoluten Favoriten in der Klassiker-Szene. Bei ChromeCars aus Jena, die sich selbst als Automotive Archeologists bezeichneten, war ein Alfa Romeo Montreal von 1972 ausgestellt, dessen von Marcello Gandini bei Bertone entworfenem Kleid sein gezeigter Originalfarbton arancia hervorragend stand. Der Alfa war eingezwängt zwischen zwei Ferrari-V8-Newtimern und einem Fiat Nuova Cinquecento. Am entgegengesetzten Eck des Standes waren gleich zwei DeTomaso Pantera zu bewundern. Ein blaues DeTomaso Pantera push-button Modell aus dem Jahr 1971. Kenner wissen, dass die ersten 382 des von Tom Tjaarda als damaligem Ghia-Design-Chef entworfenen Mittelmotor-Boliden noch vollständig bei Vignale in Turin gefertigt wurden, äußerlich am leichtesten an den Druckknopftürgriffen erkennbar. Ab Mai 1971 verfügte DeTomaso in Modena über eine eigene Fertigungsstraße, wo die übrigen der über 7200 Exemplare mit bündig in die Türen eingelassenen Griffen gefertigt wurden, so wie der daneben stehende rote DePantera GTS von 1972.

Nicht versäumen konnte ich, auf zwei ebenfalls bei Chrome Cars ausgestellte Filmstars einzugehen, die in jeglicher Berichterstattung gehyped wurden.

Basierend auf dem Kriminalroman Polizeirevier 52, New York (Originaltitel: Mute Witness) von Robert Pike drehte Peter Yates 1968 das Krimi-Drama „Bullitt“ mit Steve McQueen in der Hauptrolle.

Es enthielt bis zum Start von Fast and Furious 6 eine der längsten Verfolgungsjagden der Filmgeschichte. Zehn Minuten lang jagten sich ein grüner 1968er Ford Mustang Fastback und eine 1968er Dodge Charger R/T 440. Fans konnten bei ChromeCars den angeblich originalen Dodge Charger sehen, der als einziger von den für die Dreharbeiten aufgebauten Exemplaren überlebte.

Direkt daneben stand ein weiterer vierrädriger Filmstar. „Eleanor“, ein Shelby Mustang GT 500 von 1967 aus dem im Jahr 2000 erschienen Actionfilm „Gone in sixty seconds“.

Drei Originale entstanden für die Nicolas Cage in der Hauptrolle. „Eleanor“, die sich durch umfangreiche Modifikationen von der Serie unterschied, war Anlass für eine Vielzahl von Nachbauten. In Berlin war aber angeblich das Original zu sehen.

Umstanden von Porsche 911 F-Modellen und Mercedes-Benz aus den 1950ern bis 1990ern bot AnMarkClassic aus Hilden einen dunkelblauen Ferrari 250 GTE V12 von 1963 mit Ferrari Classiche Zertifikat an.



La Missis im Sommergarten. Citroën Ami 6

Der einzige Lamborghini auf der MotorWORLD Classics diente einem Unternehmen, das Fahrzeugpflege, -aufbereitung und Karosserie-Konservierung betrieb, als Eyecatcher, einer von insgesamt 309 mal verkauften Lamborghini LM002. Dieser potente Luxus-Geländewagen dessen matriarchalische Optik etwas einem Hummer ähnelte, ging in seiner Entwicklungsgeschichte in seiner Urversion auf eine Ausschreibung der US-Army in der zweiten Hälfte der 1970er zurück. Von 1986 bis 1993 wurde die hier zu bestaunende Version mit dem 5,2-Liter-V12 des Lamborghini Countach 5000 QV gebaut. Der 455 PS bei 6800 Umdrehungen leistende Supersportwagenmotor mit einem maximalen Drehmoment von 510 Nm bei 4500 Umdrehungen beschleunigte den 4x4 mit einem Leergewicht von 2700 Kilogramm in acht Sekunden auf 100 km/h und bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von 223 km/h.

Deutlich moderater waren die Leistungsdaten einer voll restaurierten Alfa Romeo Giulia 1300 Super Lusso von 1973 in schmuckem pino verde, das Altena Classic & Rally Service aus Dänemark zu einem selbstbewussten Preis offerierte.

Zum dritten Mal begeisterte mich Potomac Classics aus Terborg/Gelderland mit einer originellen Zusammenstellung an Klassikern. Der Amphicar-Spezialist aus den Niederlanden hatte diesmal ein weißes Schwimmauto dabei. Kleinere Fahrzeuge schienen bei ihm in diesem Jahr ebenfalls im Trend zu liegen wie beispielsweise der Kleinbus Fiat 900 T von 1979 und ein in Berlin-Rudow gebauter Prototyp des AWS Shopper, der ab 1974 über 1400 mal von dem ehemaligen Borgward-Händler Walter Schätzle produziert wurde.

Noch kleiner war ein Land Rover Serie 1, der von seinem Vorbesitzer originalgetreu in fünfjähriger Handarbeit im Maßstab 1:1,55 gebaut wurde. Allerdings fertigte er die Karosserie aus Stahl und nicht aus Aluminium wie beim Vorbild. Der mit einem Benzinmotor und Automatik voll einsatzfähige Baby-Land-Rover, der in Deutschland mit einem Mopednummernschild zugelassen werden könnte, erhielt den Goldenen Bären in der Kategorie „Der Knuffigste“.

### Auf den von Spuren von Elvis zwischen exklusiven Klassiker-Angeboten

Der Boulevard (Halle 20) beherbergte außer weiteren Klassiker-Händlern, deren Portfolios mit zahlreichen höherpreisigen Stuttgarter Fahrzeugen bestückt waren, weitläufige Ausstellungsflächen von Automobilherstellern und Accessoires-Anbietern. Bei soviel bling-bling und in Ermangelung französischer oder italienischer Klassiker (im letzten Jahr waren hier respektable Alfa, Lancia und Maserati zu finden) widmete ich mich jetzt doch noch einigen deutschen Fabrikaten.

Der Schwarzwälder Uhrenmarke Junghans war nicht entgangen, dass sich Liebhaber edler Klassiker vielfach auch für luxuriöse Accessoires und schöne Uhren begeistern, weshalb sie sich ebenfalls zwischen poliertem Lack und glänzendem Chrom präsentierten. Auf ihrem Stand war auch ein BMW M1 im Motorsport-Trim mit großem Heckflügel zu bewundern.



Outlaw. Von Porschewerk.com getunter 356C

Glinicke Classic Cars aus der KlassikStadt in Frankfurt hatte mehrere Porsche nach Berlin mitgebracht. Wenngleich ich luftgekühlten Heckmotorfahrzeugen aus Deutschland ziemlich distanziert begegne, rang mir der meisenblaue Porsche 356 B Roadster T5 1600 Super Baujahr 1959, neben dem ich nun stand, soviel Respekt ab, dass ich davon drei Fotos versendete.



Erstbesitzer Elvis Presley. Goldener 1968er Caddy Eldorado

Ein Stück weiter erregten die geteilten Brezelheckscheiben eines grauen Porsche 356 C aus dem Jahr 1964 meine Aufmerksamkeit. Dabei handelte es sich um einen Outlaw, aufgebaut von Porschewerk.com aus Röbel an der Müritz. Outlaws leiteten Ende der 1980er in Kalifornien eine Gegenbewegung zu den concours-tauglichen Original-Zustand-Fahrzeugen ein.

Toni Planken von TP Engineering aus dem an das Sauerland grenzenden Geseke versprach ein absolut rares Original zum Verkauf zu präsentieren. Es handelte sich um einen Porsche 911 Carrera 2.7 RS Touring aus dem Jahr 1973. Das hellelfenbein-farbende Coupé mit dem Entenbürzel und schwarzer Innenausstattung wurde in der Touringausstattung angeboten.

Mit der Exklusivität war es bei Porsche bereits damals nicht so weit her. Ursprünglich geplant als für die rennsportliche Homologation notwendige Kleinserie von 500 Fahrzeugen, wurde die erste Auflage nach dem unerwarteten Verkaufserfolg um etwa 1000 Fahrzeuge erweitert. Sehr exklusiv erschien hingegen der ausgewiesene Verkaufspreis von € 659'000,-.

Da zog ich lieber weiter ans Ende der Halle, wo ich neben einem Elvis-Pappaufsteller ein weiteres Fahrzeug von ChromeCars entdeckte, ein goldenes Cadillac Eldorado Coupé mit V8-6.4-Liter-Maschine Modelljahr 1968. Eine auf dem Armaturenbrett ausgelegte Kopie der Zulassungspapiere aus Memphis, Tennessee belegt, dass das Fahrzeug am 28. Dezember 1967 als Neuwagen auf Elvis Presley zugelassen wurde.

Möglicherweise hörten einige Mitarbeiter von BMW Classic davon und dachten sich, Elvis Presley sei ein gutes Thema für die MotorWORLD Classics Berlin. Denn beim BMW Classic Team in München war gerade die Restaurierung eines ganz besonderen BMW 507 Roadsters vollendet worden, der nach vielen Monaten intensiven Teamworks frisch in seiner ursprünglichen weißen Lackierung wie an dem Tag strahlte, als er 1957 als Ausstellungsfahrzeug auf der IAA stand. 1958 wurde dieser V8-Roadster von Hans Stuck bei Bergrennen eingesetzt und am Jahresende von Elvis gekauft, der den von Albrecht Graf von Goertz entworfenen 3,2-Liter BMW während seiner Stationierung bei der US-Armee in Deutschland fuhr.

Die aufwendige Suche und Restaurierung dieses BMW wurde PR-wirksam und medial großangelegt begleitet und die automobile Ikone nach seiner Fertigstellung auf eine Weltreise geschickt, die unter der kalifornischen Sonne beim Concours d'Elegance in Pebble Beach begann, nicht allzu weit von dem Ort entfernt, an dem dieser Rock'n'Roll Phoenix in beklagenswertem Zustand wiedergefunden worden war.



**Der Knuffigste! Handgefertigter Land Rover  
im Maßstab 1 zu 1,55**



**Espresso Ambulanz.  
Renault 4 Kastenwagen**

Um so mehr freute ich mich als Klassiker-Enthusiast darüber, dass die Tour dieses prominenten BMW 507 Roadsters, von dem in der Zeit von 1956 bis 1959 insgesamt 254 Modelle gebaut wurden, nach Berlin führte. Hier hatte BMW Classic den weißen Roadster formvollendet in Szene gesetzt. Wie ein Tonabnehmer stand der offene BMW auf einer schwarzen Vinyl-Platte, im Hintergrund war stilgerecht das Ambiente eines Diners eingerichtet worden und es spielte die dazu passende Musik.

### **Erstklassiger Epilog im Sommergarten**

Am Sonntag, dem letzten Veranstaltungstag, war auf dem kräftigen Grün des zwischen den Hallen liegenden Außengeländes nichts mehr von Herbststürmen und Dauerregen der Vortage zu spüren. An diesem goldenen Herbsttag kamen unvorstellbar viele Klassikerfahrer mit ihren rollenden Schätzchen bei strahlendem Sonnenschein in den Sommergarten.

Automobil-Journalist Johannes Hübner moderierte kurzweilig ein Programm zu den auf dem Rundweg vorbeirollenden Klassikern und Youngtimern. Neben den üblichen Alfas und Fiats entdeckte ich einige echte Perlen wie zwei Volvo 444 aus den frühen 1950er mit geteilten Heckscheiben, ein in hellblau-metallic chromglänzendes 1965er Chevrolet Corvair Cabriolet und ein opulentes dunkelblaues Chevrolet Impala Coupé 454 SuperSport sowie einen blauen DeTomaso Pantera GT4 und ein rotes von einem V6-Ferrari-Motor angetriebenes Fiat Dino 2000 Coupé von 1967.

Sichtlich großen Spaß hatte das silberhaarige Ehepaar, das in seinem Messerschmitt Kabinenroller mit zurückgeknöpftem Cabriovertuch seine Runden auf dem Oval des Sommergartens drehte, vorbei an einem weißen Porsche 356 C Cabrio und einem zum Verkauf angebotenen schwarzen Opel Kapitän von 1963 in originaler Taxi-Ausstattung. Meine ungeteilte Aufmerksamkeit zog auch die 34jährige Héléna auf sich, die darauf wartete, von mir abgelichtet zu werden (eine Citroën LNA 11E, Jahrgang 1983), ebenso wie la Missis, (Citroën Ami 6 von 1963) und ein blauer Citroën GS 1220 Club Break, womit ich hier lediglich eine äußerst lückenhafte Aufzählung der Highlights vorgenommen habe.

Nach so vielen beeindruckenden automobilen Impressionen ging ich nochmals zur Sommerterrasse, wo Johannes Hübner das Publikum unermüdlich mit seinem unvorstellbaren Hintergrundwissen zu jedem im 15- bis 30-Sekunden-Takt bei ihm vorbeikommenden Auto bereicherte.

## Resümee

Einen neuen Besucherrekord von 28'500 Fach- und Publikumsbesuchern (2015: 20'000, 2016: 25'000), vermeldeten die Organisatoren stolz.

Wie viel auf der „Verkaufsmesse“ auch tatsächlich gekauft wurde, ist eine Frage, die sich ein Club glücklicherweise nicht zu stellen brauchte.

Die im Oberhaus ansässigen Kleinhändler, deren Geschäftsmodell darauf fußte, ihren Schnitt durch das umschlagen möglichst vieler ihrer niedrigpreisigen Artikel zu erreichen, waren äußerst unzufrieden darüber, wie knauserig das Berliner Publikum gewesen sei.



**Auf Rundfahrt im Sommergarten. Viel Spaß hat dieses Ehepaar mit seinem Messerschmitt**

Meinem subjektiven Empfinden nach waren etwa die Hälfte der Fahrzeughändler zum ersten Mal auf der MotorWORLD Classics Berlin vertreten. Genau wie im Vorjahr hatten sich hingegen aber offenbar auch genauso viele Aussteller dafür entschieden, kein zweites Mal zur Berliner Messe zu kommen. Um so erfreulicher, dass die stets gutgelaunte Crew von „Metalclean Chem-Tools“ mit seinem stilvollen Verkaufswagen bisher in jedem Jahr dabei war.

Der MotorWORLD Classics-Veranstalter hat angekündigt, dass es vom 4. bis 7. Oktober 2018 wieder „Achtung! Achtung! Hier spricht Berlin“ aus den Lautsprechern der historischen Messehallen krächzen wird. Allen, die Lust auf einen abwechslungsreichen 1 ½- bis vierstündigen Rundgang über eine Retro-Mobil-Veranstaltung verspüren, die sich wohltuend von den hochkarätigen Klassiker-Messe-Flagschiffen abhebt, sei empfohlen: „Save the date!“

*Text und Fotos: Lutz Lemke*

Mehr Fotos von der MotorWORLD Classics 2017  
auf meiner öffentlichen Flickr-Plattform:  
<https://www.flickr.com/photos/transaxle/albums>

**Von Lutz Lemke stehen außerdem diese zwei ausführlichen Artikel zum Download zur Verfügung (Link auf unserer PeReCi Website [www.pereci.de](http://www.pereci.de)):**

**Essen-Motorshow 2016 – Messe Essen, 25.11. bis 4.12.2016**  
**Besuch der 49. Essen Motorshow**

**Retro Classics Bavaria 2016 – Nürnberg, 9.12. bis 11.12.2016**  
**Debüt einer kleinen Schwester**

Die erfolgreiche Stuttgarter Klassiker-Verkaufs-Messe  
hat bayrischen Nachwuchs

## Neues von der Weißen Lady – 2017



Lady vor dem Hotel

Alles fing wie immer und normal an: meine Herrschaften überlegten – wo wollen wir denn dieses Jahr hingehen (besser: hinfahren)! Das war etwa 2–3 Monate vor der Abfahrt. Also wurden Gespräche geführt, Routen erdacht und wieder verworfen etc. das Übliche.

Doch dann hatte die Frau meines Freundes die zündende Idee! Lass uns gen Norden fahren; also besser nach Nordwesten und an der Nordseeküste entlang! Dort haben wir noch einen weißen Fleck auf unserer eigenen Deutschlandkarte.

Gesagt getan fing mein Freund an eine Tour auszuarbeiten. Doch aus den 3 Wochen wurden nur 2,5 Wochen und die noch unterbrochen von einem familiären Unterstützungsprogramm.

Doch schließlich fuhren wir frohen Mutes am 10. Juli morgens gegen 10:30 Uhr los. Unser 1. Etappenziel war Osnabrück (wegen Karmann und so ...) – daher sind wir über die Autobahn gen Westen gefahren.

Gleich hinter dem Dreieck Nuthetal erwischte es uns eiskalt; Stau, Regen, Stau, Regen etc. das begleitete uns bis hinter Hannover. Erst da wurden das Wetter und der Verkehr erträglich. So sind wir dann gegen 17:00 Uhr im Hotel in Osnabrück angekommen. Es gab einen tollen Parkplatz für mich direkt vor dem Hotel. Meine Leute haben nach dem Check-in einen Spaziergang in die Stadt unternommen. Sie haben nicht nur die sehr pitoreske Altstadt mit Schloss (heute Universität) erkundet sondern auch noch gleich in einem alten Gasthof zu Abend gegessen.

Tags darauf, nach einem guten und reichhaltigen Frühstück sind wir am ehemaligen Firmensitz von Karmann (heute VW) vorbei in Richtung Bad Essen und Melle gefahren. Endlich wieder auf Nebenstraßen und prompt haben wir ein Wasserschloss im privaten Besitz entdeckt – Schloss Schelenburg!



Schloss Schelenburg

Leider war Schloss Ippenburg geschlossen (bekannt durch seine tollen Blumenanlagen). Dafür fanden wir das Automuseum in Melle geöffnet!

Eine tolle Sammlung über drei Fabriketagen mit 2- und 4-rädrigen Oldtimern. Es gab gerade eine Sonderausstellung über Porsche 914. Es stand dort einer von zwei je gebauten 914/8. Jawohl mit V 8 Zylinder Motor!!!!

Das Konzept des Museums ist auch sehr interessant. Es werden private Fahrzeuge für 6 Monate ausgestellt, dann wird gewechselt. So hat man immer neue Oldtimer!

Am nächsten Tag sind wir nach schon erwähntem tollen Frühstück bei strömenden Regen gen Norden gefahren. Weiter in Richtung Emden über die kleinen Landstraßen und plötzlich hörte der Regen auf. Die erste Rast haben wir im historischen Hafen von Leer gemacht, in einer alten Friesentestube. Als wir gegen 16:30 in Emden eingetroffen sind, hatten wir wieder Glück mit dem Parkplatz direkt am Hotel. Das privat geführte Hotel entpuppte sich als ein sehr empfehlenswertes Fischlokal – Spezialität der „Skanjes“ – super lecker. Unser Gang durch die „Altstadt“ war sehr schnell beendet; der Grund – Emden wurde im 2. Weltkrieg zu fast 90% zerstört. Das kann man noch heute erahnen, wenn man sich bewusst macht, dass Emden 38 Bunker hatte und davon heute noch 31 existieren!

So sind wir gegen Mittag des nächsten Tages bei SONNENSCHNEIN losgefahren in Richtung Nordseeküste. Doch zuerst mussten wir den schiefesten Turm der Welt bewundern. Keine Bange wir waren nicht in Pisa (Italien) sondern im Norden der Republik nämlich in Suurhusen. Anerkannt durch das Guinness Buch. Die Kirche stammt aus dem 15. Jahrhundert und der Turm neigt sich um 5,1939 Grad = 2,43 m. Zum Vergleich: Der Turm von Pisa hat eine Seitenneigung von ca. 4 Grad!!

Weiter ging es über Moordorf mit Moormuseum nach Dornum bis Carolinensiel. Dort haben wir eine einstündige Fahrt mit



einem Schaufelraddampfer „Concordia II“ gemacht. Die Geschwindigkeit war „atemberaubend“ dauernd haben uns die Fußgänger am Ufer „überholt“. Eine tolle Erfahrung für die „Entschleunigung“!

Über Schilling (ganz kleiner Ort am Wasser) sind wir gemütlich nach Jever in unser kleines privates Hotel „PELLMÜHLE“ (eine ehemalige Fabrikantenvilla) gefahren.

Tags darauf fuhren wir nach dem Frühstück erst zum Schloss um dann wieder auf die Piste zu gehen. Wir fuhren Richtung Bremerhaven, als wir an einem wunderschönen Wasserschloss in Gödens vorbeigekom-



Eingang zum Schloß Gödens

men sind. Über Tettens (mit Blick vom Deich auf den Terminalhafen von Bremerhaven auf der anderen Seite der Bucht) sind wir über kleine Straßen (Kontakt mit einer freundlichen Reiterin auf dem befahrbaren Deich) nach Blexen zur Fähre nach Bremerhaven gefahren.

Nach der Ankunft im Hotel blieb uns noch genug Zeit für einen Besuch im „KLIMAHHAUS“ bis ca. 19:00 (Schließzeit). Absolut empfehlenswert; wer in wenigen Stunden nicht nur virtuell sondern auch gefühlt (Hitze und Kälte) um die Welt reisen möchte, sei hiermit ein Besuch ans Herz gelegt.

Am nächsten Tag ging es schon wieder weiter; allerdings zuerst zu Fuß um eine Besuch im „AUSWANDERHAUS“ zu absol-

vieren. Genauso toll wie das Klimahaus – nur vollkommen anders.

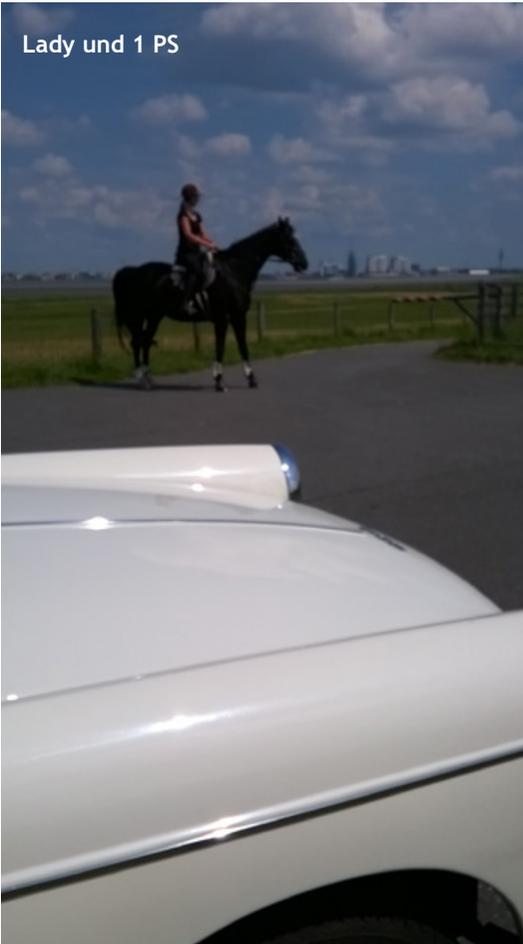
Hier kann man an Hand von Dokumenten, Filmen und Bildern das Schicksal von etlichen Auswanderern nacherleben. Absolut sehenswert!! Wir waren fast 6 Stunden dabei. Danach sind wir in Richtung der Heimat unserer Navigatorin und Frau meines Freundes über die Landstraßen gefahren.

Abends haben wir noch das 22. Internationale Beeke Festival (Trachtenfest) in Scheeßel besucht.

Nach über einer Woche im Familienkreis ging es dann am 24. Juli zurück nach Berlin. Dabei sind wir über Celle bis Gifhorn gefahren, um dort im Deutschen Haus zu übernachten.

Am nächsten Tag sind wir dann im Regen am Mühlenmuseum vorbei nach Stendal (danach

Lady und 1 PS



Lady vorm Schloß Jever

ohne Regen) weiter nach Angermünde zurück nach Berlin über Brandenburgs kleine und kleinste Straßen gefahren.

Viel Vergnügen bei Euren pannenfreien Fahrten wünscht Euch

Eure Weiße Lady

*Text + Fotos:  
Udo Siebert*



**Roland von Stendal**

### **Restaurant-Tipp**

Wer ein Restaurant sucht, in dem man preiswert und sehr gut essen kann, der sollte einmal das familiengeführte Restaurant „Dioklecijan Split“ besuchen. Es liegt verkehrsgünstig am Siemensdamm am Einkaufszentrum Siemensstadt-Passagen zwischen der „Berliner Volksbank“ und „Orion“, direkt am Siemensdamm, unmittelbar an der BAB 100 – Aus- und Einfahrt „Siemensdamm“ (an der Bezirksgrenze von Charlottenburg zu Spandau), U-Bahnhof Siemensdamm der Linie 7.

Hier speist der hungrige Oldtimerfahrer (und nicht nur der ...) leckere kroatische Gerichte, z.B. den Klassiker „kleine Pustaplatte“ für nur 8,20 € oder z.B. die Platte „Dane“ für nur 8,90 €.

Das Fleisch schmeckt zart und ist von sehr guter Qualität, es wird nämlich auf dem Lavasteingrill gebraten. Die Beilagen z.B. Reis und Salat sind sehr schmackhaft angerichtet und heben sich wohltuend von dem üblichen Standard ab! Einen Likör nach dem Essen gibt es immer, manchmal sogar zwei!

Dieses Lokal hat ein super Preis-Leistungs-Verhältnis, sehr aufmerksame Bedienung und ist von uns uneingeschränkt zu empfehlen!

Parkplätze gibt es fast immer direkt vor der Tür oder nur wenige Schritte entfernt.



Restaurant  
Dioklecijan Split  
Siemensdamm 43  
(im Kaufzentrum)  
13629 Berlin-Siemensstadt  
Tel. 030-381 37 99



## Bärenklau – Wo liegt das?

Die kleine Ortschaft Bärenklau mit ca. 1.500 Einwohnern liegt etwa 40 km von Berlin entfernt, an der A10 nördlicher Berliner Ring, Abfahrt Oberkrämer (in der Nähe der Stadt Velten). Bereits zum 6. Mal fand dort am 10./11. Juni diesen Jahres das jährliche Oldtimertreffen zur Brandenburger Landpartie statt.



Ort des Geschehens ist das Gartengelände der „Villa Kork“ mit angrenzender großer Wiese. Der Oldtimerclub Oberhavel als Veranstalter und andere Enthusiasten des mobilen Blechs präsentieren hier ihre Autos, Motorräder, Traktoren, historische Landmaschinen. Es gibt Ausfahrten in die anderen Oberkrämer-Ortsteile bei Bedarf. Besucher können sich aber auch das Korkmuseum ansehen. Der Eintritt ist frei.



Dutzende Karossen in den unterschiedlichsten Farben erstrahlen in direkter Nachbarschaft der Villa und auf der Wiese im Sonnenschein. Beim Anblick der aufpolierten Modelle schlägt bei manchem Fan das Herz höher. Für das leibliche Wohl ist gesorgt. Es gibt einen Getränkeausschank nebst Grillstand und ältere Damen halten Kaffee sowie selbstgebackenen Kuchen bereit. Die Atmosphäre ist familiär und gemütlich.



Ausgehend davon, dass dieses vergnügliche Treffen auch im nächsten Jahr wieder stattfindet, freue ich mich schon auf den erneuten Ausflug mit einem meiner Fahrzeuge dorthin.



*Euer Jörg Koska*



## **Impressionen vom 22. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker**

Am Wochenende 18./19./20. August 2017 trafen sich nun schon zum 22. Mal 24 (nicht nur) französische Klassiker und 40 Personen im Oderbruch im kleinen Ort Seelow, rund 100 km östlich vom Stadtzentrum Berlin gelegen. Die umliegende Landschaft bot für dieses Rendez-vous eine tolle Kulisse für die angereisten Klassiker. Neben den überwiegend französischen Oldtimern, fanden sich auch Klassiker aus Japan, Italien, Großbritannien und Deutschland ein. Udo Siebert, unser Schatzmeister, der sich auch um die Organisation der „Location“ gekümmert hatte, hat ganze Arbeit geleistet und eine abwechslungsreiche Rallye organisiert, die neben fahrerischen Können, Geschicklichkeit auch jede Menge Gehirnschmalz forderte. Die interessante Rallye-Suchfahrt führte über sehr wenig befahrene Straßen, schöne Alleen und zeigte den Teilnehmern die Schönheiten des Oderbruchs.

Die Tour wurde durch mehrere Stopps unterbrochen, u.a. durch die Besichtigung eines Korbmachermuseum, einer Mittagsrast im Garten des „Alten Fritz“, eine Ortsführung durch einen ehrenamtlichen Bürgermeister, Besichtigung von Kirchen, Blick auf die Oder und die polnische Grenze an einem alten Hafen und einem Flugplatz. Wir erfuhren viel über die Entstehungsgeschichte, Urbarmachung und Besiedlung des Oderbruchs

Ein festliches warmes Abendbuffet mit einem Sektempfang sorgte schließlich am Samstagabend für die nötige Stärkung und war ein schöner Rahmen für jede Menge Benzingespräche und ein Rückblick auf den ereignisreichen Tag.

Es war wie immer ein interessantes und kurzweiliges Wochenende mit unseren automobilen Klassikern und teilweise Familienangehörigen!

Der Dank gilt in diesem Jahr dem Orga-Team unter Leitung von Udo im Namen aller Teilnehmer für die Organisation dieses wirklich schönen Wochenendes.

Wir freuen uns schon auf das 23. Rendez-vous vom 24.–26. August 2018.

Die Einladung/Anmeldung wird dann auf unserer Homepage ([www.pereci.de](http://www.pereci.de)) als Download (pdf) bereit stehen und ist auch hier in diesem Heft zu finden. *text+fotos: jokai*











## 23.Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker vom 24.-26. August 2018

Fläming und Havel  
Landhotel Gustav, Beelitz-Heilstätten



Der **PeReCi** Motor-Klasik Club e.V. veranstaltet 2018 zum 23. Mal das traditionelle Rendez-vous unserer klassischen Automobile. In diesem Jahr fahren wir gegen Westen und bewegen uns zwischen dem Fläming und der Havel. Es erwarten uns reizvolle Straßen, interessante Besichtigungen und gemütliches Zusammensein in angenehmer Atmosphäre.

### Im Nenngeld sind folgende Leistungen enthalten:

Begrüßung, Übernachtung, Frühstück, Roadbook, touristische Ausfahrt, Mittagessen, Kaffeerast, Besichtigungen, Siegerpreise

.....  
(bitte hier abtrennen)

**Hiermit melde(n) ich mich/ wir uns verbindlich zum 23. Rendez-vous des PeReCi Motor-Klassik Club e.V. an:**

**Name Fahrer:** .....

**Name Beifahrer:** .....

**Mitfahrende Kinder:** .....

**Fahrzeug, Typ:** ..... **Baujahr:** .....

**Adresse:** .....

**Telefon:**..... **Mobil:** .....

**E-Mail:** .....



**Anmeldungen ausschließlich schriftlich**

per Post über Reinhold Kopp, Nikolsburger Str. 10, 10717 Berlin,  
oder E-Mail: B10717@web.de oder Fax: 030 88718662  
Mobil: 01622915362

**Anmeldeschluss; 10. Juni 2018**

Die Zimmervergabe erfolgt nach dem Windhundprinzip.

**Übernachtung und Buffet im Landhotel Gustav**

Beelitz Heilstätten, Paracelsusring 2: 18 DZ, 6 EZ, mit Parkplatz

**Kapazitätsreserve Pension Pauline:**

im wunderschön renovierten ehem. E-Werk Beelitz,  
Nürnberger Str. 57 (5,5 km) 7 DZ, 1 EZ, mit Parkplatz.

Zusätzlich gibt es hier einen Verzehr-Gutschein, einzulösen im Landhotel.

**Das Nenngeld beträgt:**

	Übernachtung <b>Sa – So im DZ</b>	Übernachtung <b>Fr – So im DZ</b>	Übernachtung <b>Sa – So im EZ</b>	Übernachtung <b>Fr – So im EZ</b>
<b>Fahrer</b>	<b>EUR 150,00</b>	<b>EUR 185,00</b>	<b>EUR 130,00</b>	<b>EUR 185,00</b>
<b>Beifahrer</b>	<b>EUR 80,00</b>	<b>EUR 115,00</b>		

Getränke im Hotel/Pension sind nicht enthalten.

Bitte die unten stehende verbindliche Anmeldung beiderseits ausfüllen und so früh als möglich einsenden.

**Den entsprechenden Teilnehmerbeitrag bitte auf das folgende Clubkonto überweisen:**

Bei der **Berliner Volksbank** mit dem Vermerk: „**23. Rendez-vous**“

**Kontonummer:** 336881 6000 **BLZ:** 100 900 00

**IBAN:** DE89 1009 0000 3368 8160 00

Wir bitten am Freitag um Anreise bis 18.00 Uhr und am Samstag bis 9.00 Uhr.

Denkt an die Baustelle auf der A 10 (Berliner Ring).

.....  
**(bitte hier abtrennen)**

**Ich/wir möchte(n) wie folgt teilnehmen:**

	Übernachtung <b>Sa – So im DZ</b>	Übernachtung <b>Fr – So im DZ</b>	Übernachtung <b>Sa – So im EZ</b>	Übernachtung <b>Fr – So im EZ</b>
<b>Fahrer</b>	<b>EUR 150,00</b>	<b>EUR 185,00</b>	<b>EUR 130,00</b>	<b>EUR 185,00</b>
<b>Beifahrer</b>	<b>EUR 80,00</b>	<b>EUR 115,00</b>		

Ich/wir bevorzugen vegetarisches Essen:  ja | nein

**Den Gesamtbetrag von EUR \_\_\_\_\_ überweise ich umgehend auf das Vereinskonto.**

**Hinweis:** Nennfelder sind Reuegelder und werden nur bei bei einer vom Veranstalter verschuldeten Absage zurückbezahlt. Die Teilnahme erfolgt auf eigenes Risiko. Der Veranstalter schließt jede Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden aus, soweit dies gesetzlich möglich ist. Teilnehmer versichert, im Besitz eines gültigen Führerscheins zu sein und dass das Fahrzeug haftpflichtversichert ist. Es gilt die Straßenverkehrsordnung auch außerhalb öffentlicher Straßen.

## RECHTSINFORMATIONEN

### Ärger mit Vandalismus am Auto/Oldtimer

Nicht nur beim G20-Gipfel brannten Autos. Solch mutwillige Zerstörungen ereignen sich in einigen Städten vielfach, leider!

Gut zu wissen:

- Schäden durch Feuer und Böller sind ein Fall für die Teilkasko-Versicherung. Sie kommt auch für zerstörte Scheiben auf.
- Durch Vandalismus entstandene Defekte am PKW, z.B. durch Steinwürfe, deckt die Vollkaskoversicherung ab. Auch abgebrochene Teile, zerkratzter Lack oder zertrampelte Motorhauben, Dächer usw. fallen in diese Kategorie.
- Ausnahme: Aufgestochene Reifen bezahlt keine Versicherung!
- Betroffene sollten Schäden immer bei der Polizei anzeigen und aufnehmen lassen. Am besten macht man auch selbst Beweisfotos und informiert die Versicherung umgehend.

### Das Tempolimit endet nach einer engen Kurve!

Am Ende der als gefährlich beschilderten Kurve gab Theo J. (59) in seinem Renault Alpine A610 Gas. Er dachte, das Tempolimit gelte wegen der Kurve und sei nun aufgehoben.

Er wurde prompt mit 102 km/h geblitzt, in der engen Kurve galten 60 km/h.

Theo J. legte Widerspruch ein, der Fall landete vor Gericht:

Das Oberlandesgericht Düsseldorf stellte aber klar: Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist nach einer Gefahrenstelle automatisch aufgehoben. (AZ: 2RBs 140/16)

### Parken auf dem Gehweg – geht gar nicht!

Ein auf dem Gehweg abgestelltes Auto kann sofort abgeschleppt werden. Ein Autofahrer weigerte sich die Rechnung für das Umsetzen seines Fahrzeugs zu zahlen. Sein Wagen habe niemanden behindert. Das Verwaltungsgericht Neustadt kam jedoch zu einem anderen Urteil:

Weil wegen des geparkten Wagens zum Beispiel Rollstuhlfahrer oder Fußgänger mit Kinderwagen den Gehweg nicht benutzen konnten, sei das sofortige Entfernen gerechtfertigt gewesen.

(AZ: 5K 902/16 NW)

### Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV)

#### Kombination Oldtimerkennzeichen und Saisonkennzeichen möglich

In der 953. Sitzung des Bundesrates wurde am 10.02.2017 die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) beschlossen. Hiermit wurden in der finalen Instanz Neuerungen im Zulassungsrecht auf den Weg gebracht.

Der bereits im Dezember 2016 veröffentlichte Verordnungsentwurf (Drucksache 770/16) wurde von den Insidern als Weihnachtsgeschenk für die Oldtimerszene verstanden, denn neben der im Kern auf den Weg gebrachten sogenannten zweiten Stufe der i-Kfz-Infrastruktur wurde klar gestellt, dass Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen ausgeführt werden können, wovon sicher viele Besitzer von historischen Fahrzeugen sehr stark profitieren werden.

Eine wesentliche Neuerung ist also nunmehr die Klarstellung, dass die Kombination von H-Kennzeichen und Saisonkennzeichen zulässig und wirksam ist (seit Oktober 2017). Eine Kombination von roten 07er-Oldtimerkennzeichen und Saisonkennzeichen ist weiterhin nicht zulässig.

### **Einsparung bei der Kfz-Steuer**

Anstatt der 191 EUR (Motorrad 46 EUR), die für eine ganzjährige Zulassung als Oldtimer fällig werden, lassen sich mit der Kombination als Saisonkennzeichen doch einige Euro sparen. Wer sein Fahrzeug nur halbjährlich zulässt, z.B. von Mai bis Oktober, kann so 95 EUR pro Jahr sparen. Und wer nur ein paar Monate im Sommer mit dem Oldie fahren möchte, der kann theoretisch noch mehr sparen. Mit dem Saisonkennzeichen kann ein Kfz mindestens 2 Monate und maximal 11 Monate zugelassen werden.

### **Einsparung auch bei der Kfz-Versicherung möglich**

Es lässt sich aber nicht nur die Kfz-Steuer sparen, sondern ein Einsparpotential wird es auch bei der Versicherung geben. Ob die Versicherer der neuen Zulassungsmöglichkeit 1:1 folgen, bleibt abzuwarten. Denn die Versicherungen müssen auf Grund der Deregulierung nicht mehr die Prämien 1:1 nach Zeitablauf anteilig („pro rata temporis“) berechnen. Es kann also auch z. B. für 6 Monate eine höhere Prämie geben, als rein rechnerisch 6/12 der Jahresprämie wären. Eine Blitzumfrage bei einigen Versicherern ergab aber eine grundsätzlich positive Einstellung hierzu. Übrigens: Wenn ein Saisonfahrzeug in der Ruhezeit auf Privatgrund steht, ist eine prämienfreie Ruheversicherung (bei der Kasko beispielsweise Diebstahl, Vandalismus, Brand, etc.) vorhanden. Das gilt, sofern nicht eine ausdrückliche Änderung der Bedingungen käme, auch für H-Kennzeichen. Es empfiehlt sich, bei seiner Versicherung entsprechend nachzufragen, wie sich eine Zulassung mit dem Saison-Kennzeichen auf den Tarif auswirkt und welche Bedingungen für die Ruheversicherung gelten.

### **Auf dem Kennzeichen sind maximal 8 Zeichen erlaubt**

Nachdem die Zulassungsverordnung nur 8 Zeichen und Ziffern auf dem Kennzeichen erlaubt, wird es zumindest bei den kleineren Zulassungsbezirken mit drei Buchstaben etwas eng werden. Hier ist aber davon auszugehen, dass die Zulassungsbehörden entsprechend kurze Kombinationen speziell für die Oldtimer-Fahrzeuge reservieren werden.

### **Hinweis: Neue Zulassungspapiere**

Durch die Ummeldung des Fahrzeuges von H-Kennzeichen auf das Saisonkennzeichen werden neben neuen Nummernschildern auch neue Zulassungsbescheinigungen ausgestellt. Damit verlieren alte Zulassungspapiere (auch die früher ausgestellten „Papp-Briefe“) leider ihre Gültigkeit. Ein Rechtsanspruch auf Aushändigung entwerteter alter Original-Fahrzeugbriefe ist rechtlich umstritten, wird aber in der Regel von den Zulassungsbehörden durchaus gemacht. Tipp: vor der Ummeldung beglaubigte Kopien machen lassen. Die belegen dann die Fahrzeughistorie genauso wie entwertete Originalpapiere.

*Quelle: ADAC/Jörg Koska*

## Concour d'Elegance in Schwetzingen 2017



Es fing auf dem Ku'damm 2017 anlässlich der Classic Days an.

Johannes Hübner war von den Bildern meines Coupes so begeistert, dass er mich mit den Worten nach Schwetzingen einlud: den brauche ich noch zum Concour d'Elegance. Super!

Tags darauf habe ich die ordentliche Anmeldung mit Bildern und Story an den Veranstalter gesendet. Schon nach wenigen Tagen wurden mein Auto und ich offiziell eingeladen.

Das Nenngeld betrug 300,00 € (für 2 Personen) incl. Grillbuffet am Freitag (Anreisetag); Konzertbesuch im Rokoko-Schlosstheater und anschließendem Galadinner. Die Fahrt von Berlin nach Schwetzingen erfolgte natürlich auf eigener Achse.

Mit der offiziellen Anmeldung vor Ort bekam man alle Unterlagen und einen Stellplatz. Dieser wurde erst am Sonntag nach 18:00 Uhr verlassen. Die Fahrzeuge wurden nach Klassen entsprechend den Baujahren eingeteilt.

Am Samstag kamen Mitglieder der Jury zu den Fahrzeugen und begutachteten diese. Man wurde nach dem Erhaltungszustand, evtl. Restaurationen und einer eventuellen Story befragt.

Leider war mein Coupe kein Gewinner seiner Klasse. Wir wurden nur auf dem 16. Platz bewertet. Schade eigentlich.

Es gab wunderschöne und teilweise auch seltene Fahrzeuge zu sehen. Natürlich war die Jaguar Fraktion sehr zahlreich, tolle Vorkriegsfahrzeuge, wie z.B. Stanley Staemer (ein Auto mit Dampfantrieb, absolut „emissionsfrei“) aber auch die Amerikaner waren zahlreich vertreten.



Cadillac 1938

Ganz besonders war die Kleinwagen-Sonderschau sowie diverse Rolls Royce aus verschiedenen Epochen. Porsche, Mercedes sowie VW fehlten selbstverständlich auch nicht. Sehr erfreulich die NSU RO 80 Parade! Auch waren diverse Opel und Ford-Fahrzeuge dabei. Natürlich auch Trabbi, Wartburg etc. sowie ein Melkus RS 1000.

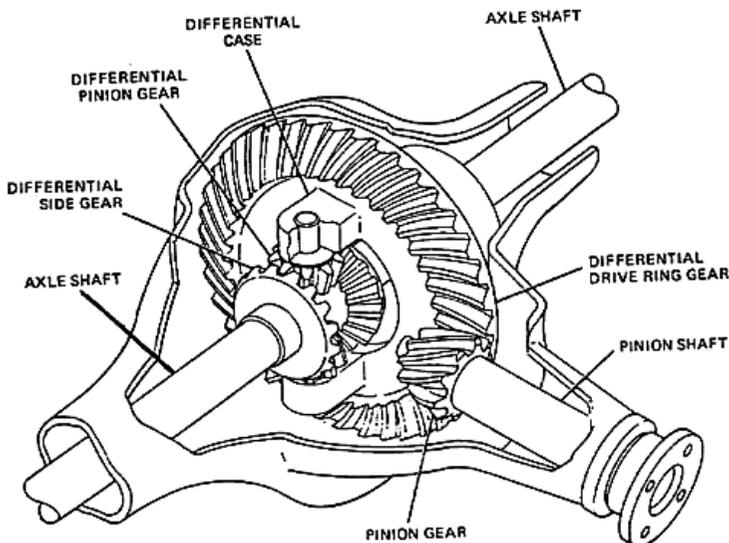
Allseits gute Fahrt wünschen Euch  
Le Beau und Udo

## „Motul“ macht's möglich !

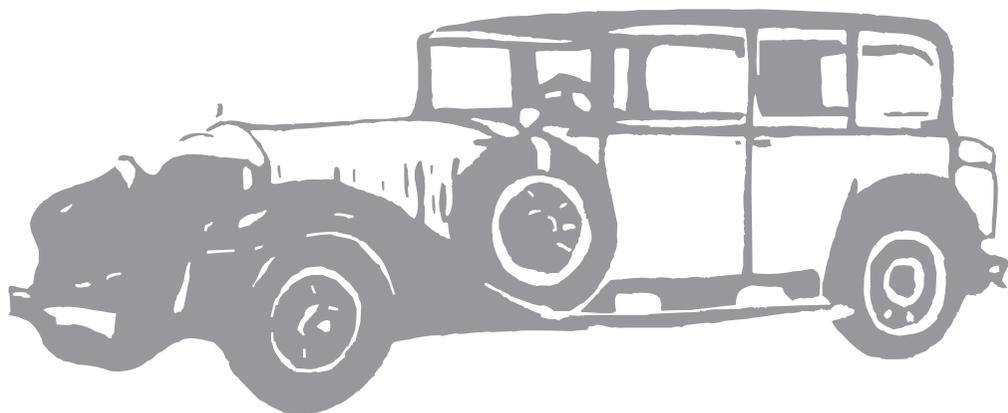
Der französische Schmierstoffhersteller Motul stellt mit seinem Produkt „Gear V 90“ ein Getriebeöl auf Rizinusbasis für Zahnrad- und Schneckenradgetriebe sowie für schräg- und bogenverzahnte Achsantriebe bereit. Das Öl ist einsetzbar für Achsdifferentiale, bei denen die Zahnräder aus Bronzelegierung bestehen und nicht mischbar mit mineralischen oder synthetischen Getriebeölen. Es ist ausdrücklich nur für die Peugeot-Modelle 203/403/404 bestimmt, die mit Schneckengetrieben ausgestattet sind (nicht zu verwechseln mit Modellen mit Hypoidgetrieben, da darf das pflanzliche Öl nicht rein!)

DAS wird die betreffenden Löwen-Fahrer freuen, denn das für eine Befüllung völlig ausreichende 2-Liter-Gebinde ist im Handel für ca. 15 € zuzüglich Versand zu beziehen und kostet damit nicht einmal halb so viel, wie das Original-Öl vom Hersteller Yacco, welches im Übrigen kaum zu bekommen ist. Das Getriebeöl von Motul dürfte aufgrund seiner Bestimmung auch ein besseres Abscher- und Fließverhalten haben, als das oft verwendete Alternativ-Motorenöl R40 von Castrol. Entsprechende technische Datenblätter sind im Internet/Hersteller einsehbar.

Beste Grüße  
Euer Jörg



KFZ-Reparaturen und Karosserie  
Oldtimerrestaurierung • Oldtimerinstandsetzung



**Unfallreparaturen,  
Karosserie- u.  
Lackarbeiten,  
Fahrzeugtechnik,  
Inspektionsservice,  
KAT-Nachrüstungen  
TÜV und AU im Hause,  
Klimaanlagen, Standheizungen**

Alt-Lichtenrade 80 • 12309 Berlin

Tel. (030) 74 68 09 90

Fax (030) 74 68 10 70

## Bernies Imbiss – ein echter Geheimtipp



Irgendwann im Spätherbst aß ich hier als Schüler der 5. Klasse meine erste Currywurst, da hatte Bernd

Woydecke gerade einige Monate zuvor seinen kleinen Imbiss aus einem umgebauten Wohnwagen eröffnet. Hier war Knotenpunkt des Umsteigens, denn die hier immer noch endende U-Bahn „spuckte“ eine Menge Fahrgäste aus, im Berufsverkehr im 5-Minuten-Takt, viel wechselten in Busse, die hier ihren End- und Startpunkt hatten und viele aßen oder tranken bei Bernie, wie er immer liebevoll genannt wurde.

Inzwischen ist die Straße, Reißbeckstraße, eine Einbahnstraße in östliche Richtung, die meisten Busse verkehren jetzt anders, halten seit 1985 schräg gegenüber. Direkt auf der Straßenseite vom Imbiss hält ein Bus mehr, wartet also auch kein Fahrgast mehr. Aber den Imbiss gibt es noch immer, inzwischen im dritten Verkaufswagen. Leider ist der Erstbesitzer Bernd Woydecke vor 3 Jahren verstorben, aber seine Verwandtschaft betreibt den Imbiss in gewohnter Qualität weiter!

Wer eine echt leckere Currywurst sucht und wirklich gut frittierte Pommes Frites ist hier genau richtig! Die Preise sind für die heutige Zeit wirklich zivil und der Knaller: Immer am Mittwoch und Samstag kostet die Currywurst nur einen Euro! Einen Parkplatz findet man immer in unmittelbarer Nähe, oft direkt davor ...



Die Adresse ist Reißbeckstraße unmittelbar hinter der Kreuzung Mariendorfer Damm / Reißbeckstraße. Von hier muss man auch anfahren, da die Reißbeckstraße nur vom Mariendorfer Damm aus befahrbar ist (Einbahnstraße).



## Matra Murena – Mittel Motor Flunder

Sportwagen aus Frankreich?

Klar, Alpine. Auf die kommen wir später noch einmal zu sprechen. Aber nicht gleich Matra vergessen.

Von 1965 bis 1984 liefen in Romorantin-Lanthenay Straßen-Sportwagen vom Band, die durchweg mit Kunststoff-Karosserien versehen waren. Die vor allem als Luffahrt- und Rüstungshersteller bekannte Mécanique Avion TRAction suchte damals mit Erfolgen im internationalen Motorsport einen breiteren Bekanntheitsgrad zu erreichen.

Das hierzu 1964 übernommene Unternehmen Automobiles René Bonnet hatte neben der Kleinserienproduktion von Sportwagen mit der Herstellung und dem Einsatz von Rennwagen aber noch ein zweites Geschäftsfeld.

Nun, der Plan ging sensationell auf, 1969 wurde Jackie Stewart auf einem Matra MS 80 Formel-1-Weltmeister. Auch in Le Mans brillierte Matra 1972 bis 1974 mit drei Gesamtsiegen auf der Boliden vom Typ MS 670, befeuert von Matra V12-Motoren. Für den Mann auf der Straße hatte der Mischkonzern zunächst den von René Bonnet kreierten Djet/Jet mit Renault-Motoren und den M 530 mit Ford-Taunus-V4 bereit. Und wie sich das so für einen veritablen Sportler gehörte, befand sich das Antriebsaggregat zwischen den Passagieren und der Hinterachse. 1973 folgte der oftmals wegen seiner Rostanfälligkeit unter dem adretten Kleid gescholtene Matra-Simca Bagheera mit Simca-Motor. Wie seinerzeit noch in diversen US Cars, Europäern und Nutzfahrzeugen üblich, logierten hier die drei Insassen in einer Reihe. Allerdings nicht auf einer Bank ohne jeglichen Seitenhalt, der Fahrer genoss einen Einzelsitz, die beiden Copiloten einen gemeinsamen.

Der letzte und ausgereifteste Wurf war der 1980 in Paris vorgestellte Murena, der in Zusammenarbeit mit dem Simca-Erben Talbot entstand.

Als ich 16 war, gab es in Berlin-Schöneberg am Kleistpark einen Peugeot-Händler, an



dem ich auf dem Weg zur Berufsschule regelmäßig vorbei kam. Wenn ich Zeit hatte, blieb ich stehen und bewunderte ausgiebig die Murenas. Ich fand das Konzept der leichten Kunststoff-Karosserie mit einem cW-Wert von 0,328 aus der Feder von Antonis Volanis auf feuerverzinktem Stahlchassis herausragend. Matra hatte nach dem Bagheera-Debakel den Rostschutz merklich verbessert. Das Ergebnis erwies sich als rostunempfindlich und langlebig, allein die Hinterachsschwingen neigen dazu, von innen nach außen durchzugammeln. Es blieb bei einem Jugendtraum, denn zum einen war der Führerschein noch gar nicht erworben und zum anderen hatte der Einstieg ins Berufsleben Vorrang. Als Youngtimer kam Jahre später ein MX-5 der ersten Serie ins Haus. Da fand ich, dass doch ein Oldtimer eine schöne Ergänzung dazu wäre. Etwas mit Lederausstattung,



Lenkradschaltung und Schiebedach im Stil der 60'er Jahre schwebte mir vor, und bald darauf stand ein Peugeot 404 in der Einfahrt. Mangels old- und youngtimerbegeisterter Freunde trat ich alsbald in den PeReCi Motor-Klassik-Club e.V. ein, dessen Mitglieder ja ein besonderes Faible für klassische Franzosen haben. Neben dem Kontakt zu Gleichgesinnten gibt es in der rührigen Runde auch immer einen Schraubertipp. 2013 sah ich mich dann beim Besuch Europas größter Oldtimermesse, der Retro Classics in Stuttgart, am Stand des Matra Club Deutschland e.V. um, was altes Feuer neu entfachte. Es muss geradezu ein Feuersturm gewesen sein, denn läppische drei Wochen nach dem Trip nach Benztown nannte ich einen 1983er Matra Murena mein Eigen. Nachdem ich mich davon überzeugt hatte, dass die Murenas noch immer günstig gehandelt werden, sah ich mich um und fand einen in der Szene nicht ganz unbekannteren Wagen im Kreis Recklinghausen. Der hatte sich die Reifen platt gestanden, war aber schon teilrestauriert und neu lackiert. Gut so, denn der originale Klarlack ist eine Katastrophe. Der blätterte schon früh ab, wodurch die Murenas natürlich rasch oll aussahen. Ich fuhr also, sobald ein Matra-affiner PeReCi-Kollege grünes Licht gegeben hatte, direkt hin. Ich durfte nicht lange fackeln, denn der Murena stand auch bei ebay drin und ich musste vor Ablauf der Auktion einen Preis aushandeln. Die Gelegenheit wollte ich

mir auf kein Fall entgehen lassen. Der Deal klappte, dann aber fuhr der Besitzer seinen Matra ein letztes Mal aus der Garage und riss dabei den rechten Außenspiegel ab. „Ja mein Gott, ein Spiegel“, könnte man nun ignorant einwerfen, doch hatte Matra ein sehr komplexes Verstellsystem mit Planetengetriebe verbaut, dass sich nicht mal eben so wieder anpappen ließ. Doch ein Mitglied des Matra-Club wusste zu helfen, was die Erkenntnis bestätigte, mit den Clubkontaktaufnahmen genau das Richtige getan zu haben.

Den Talbot-Matra Murena gab es in zwei Leistungsstufen. Basiskraftwerk war der 1,6-Liter-Poissy-Reihenvierler aus dem Simca-Baukasten mit 92 PS, seitlich liegender Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebeln. Potenter war der auf dem Triebwerk des Chrysler 160/180 basierende 2,2-Liter-Vierer mit 115 bis 118 PS, obenliegender Nockenwelle und Solex Doppelfallstrom-Vergaser. Der 1979 von Peugeot übernommene Gemischtwarenladen gab nichts Brauchbareres her und die Löwenmarke wollte wohl keinen Einspritzer einsetzen. Einspritzmotoren blieben also ein unerfüllter Wunsch, mehr Leistung aber nicht: Ab Juli 1983 gab es noch das 2.2 S-Modell mit Leistungskit in Form zweier Doppelsorex, scharfer Nockenwelle, Aerodynamikpaket und 142 PS, von dem nur 480 Exemplare produziert wurden. Wodurch sich mein normaler Zweizweier vom

Sechzehnhunderter noch so abhebt, merkte ich, als ich die Ölwanne dichtung tauschen wollte: Anders als beim kleinen Triebwerk muss beim 2.2er die Hinterachsschwinge ausgebaut werden, um an die Wanne zu kommen. Das hatte ich zwar im Hinterkopf, aber worin das ausarten kann, nicht. Es bietet sich in dem Zusammenhang gerade bei einem Neuerwerb an, die Antriebseinheit gleich ganz auszuhängen und mal gründlich zu kontrollieren, Getriebe, Kupplung, Öl-/Wasserpumpe, Ventile/Ventildeckel, Zündanlage, Zylinderkopf, alles fit gemacht, eingestellt und neu abgedichtet, ggfs. Hinterachsschwinge aufarbeiten. Gut ablesbare Veglia-Instrumente informieren über das Wohl des mit einer originalen „Dirty Devil“ Sportauspuffanlage samt Fächerkrümmer aufgewerteten Motors, der die 1.050 kg leichte „Muräne“ in 9,3 Sekunden von 0 auf 100 bringt und 200 km/h Spitze erlaubt. Die Wassertemperatur sollte man bisweilen im Auge behalten und den Wagen auch gewissenhaft warmfahren, bevor man mit dem Raubfisch auch mal auf die Jagd geht. Sonst kann die Freude am Fahren schnell in Verdross umschlagen.

Ohnehin kann der Vierzylinder seine Limousinenabstammung nicht verleugnen, hohe Drehzahlen mag er nicht besonders. Mit seinen 185 Nm (bei 3000 1/min) schiebt er aber gut an! Zudem sei es auch wichtig, auf das Baujahr zu achten – die Qualität diverser Motorkomponenten der Baujahre 1981 und 1982 war mies, nach 20.000 bis 30.000 km war der Treibsatz oft schon hin-über, was auch wesentlich zum damals eher schlechten Ruf der Muräne beigetragen hatte. Ab 1983



sind die Aggregate wiederum deutlich beständiger, wobei Ersatzteile für den 1.6er etwas leichter und kostengünstiger aufzutreiben sind, als für den 2.2er.

Läuft der Motor mal nicht rund, ist es auch angebracht, die Schläuche zum Klappscheinwerfer-Mechanismus zu checken. Die arbeiten mit Unterdruck, und Undichtigkeiten wirken sich eben auch auf das Triebwerk aus. Dort kann man dann noch soviel Fehler suchen, wenn die in den Schläuchen liegen.

Ich bin jedenfalls froh, dass mein Zwozwo tadellos vor sich hin grummelt. Die leichten Türen fallen mit einem schwachen Schubs prompt ins Schloss, Material- und Verarbeitungsqualität vom Innenraum sind durchaus wertig.

Auf den Fensterplätzen sitzen nicht allzu stattliche Personen absolut komfortabel, während der 151 cm breite Innenraum den Passagier auf dem Mittelsitz immer in Kontakt mit dem Schaltknüppel bringt. Oder man klappt einfach die Mittelsitzlehne nach vorne



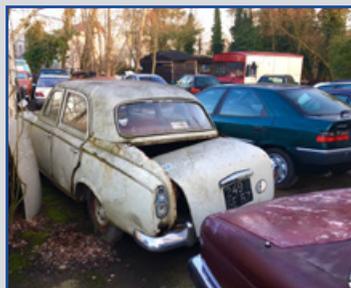
zur extrabreiten Armlehne und Ablage um. Das Sitzen selbst ist unerwartet rennsporthagenartig, man sitzt sehr tief – bei nahezu ausgestreckten Beinen. Und dann noch ohne beengenden Getriebetunnel und fetter Konsole!

In punkto Zusatzausstattung sind die kleine Mittelkonsole unterm Armaturenräger, die Veloursausstattung und das originale Saint Gobain Sonnendach besonders zu erwähnen. Mit den Abmessungen 50 mal 100 cm bringt es den drei Sitzgenossen nicht nur reichlich Licht, es passt sich in seiner gewölbten Form im Gegensatz zu planen Nachrüstdächern auch harmonisch in den rundlichen Dachquerschnitt ein. Elektrische Fensterheber komplettieren die Annehmlichkeiten. Den Kontakt zur Straße stellen die optionalen und ansehnlich aufgearbeiteten 14-Zoll-Leichtmetallfelgen mit Reifen im Format 185/60 vorn und 195/60 hinten sicher. 1984 kam dann das Aus, da Matra zwischenzeitlich ein Abkommen mit

Renault über den Bau des Renault Espace geschlossen hatte. Renault sah den Murena aber als starken Rivalen des hauseigenen Sportcoupés Renault Alpine A310 und verlangte daher, die Fertigung einzustellen. So war im Januar 1984 nach insgesamt 10.680 Exemplaren endgültig Schluss. Auf den Produktionsstraßen wurde ab Frühjahr 1984 die erste Serie des Renault Espace hergestellt. Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten die richtige Entscheidung, aus emotionaler Warte, ... ach lassen wir das. Es zählt, was bleibt, und das ist in unserem Falle hoher Fahrspaß: „Mit den 261-mm-Scheiben und Einkolben-Schwimmsätteln rundum bremsst das Coupé wie ein modernes Auto und verbraucht mit acht bis zehn Litern Bleifrei auch nicht mehr. Das Fahrverhalten vom Murena ist aber noch viel besser, er ist unglaublich agil und hat dank des Mittelmotors auch ordentlich Traktion. Und da der auch noch die Vorderachse entlastet, ist die nicht vorhandene Servolenkung auch kein Thema!“

*Autoren: Jörg Koska / A. Eichbaum*

## Französische Schrottplätze





## Immer wieder nett – das Oldtimertreffen der NSU IG!

Zum nunmehr 16. Mal veranstaltete die NSU IG auf dem OBI-Parkplatz in der Grenzallee in Berlin-Neukölln am 26. August 2017 ihr Oldtimer- und Youngtimer-Treffen mit Slalom-Parcours, Geschicklichkeitsübungen und Wissens- und Denksportaufgaben.

Rund 80 Old- und Youngtimer waren bei trockenem Wetter wieder erschienen und stellten sich einem interessierten Publikum sowie den o.a. Aufgaben.

Das Wetter spielte zum Glück bis zur Siegerehrung mit, die erst angekündigten Regenschauer kamen nicht. Aber das angesagte Regenrisiko hielt leider einige Clubfreunde und andere Teilnehmer davon ab, nicht mit ihrem automobilen „Liebling“ zu kommen.

Die Vielfalt der anwesenden Klassiker war groß und sehr bodenständig, man konnte ganz viele Fahrzeuge bestaunen, die genau so vor 30 Jahren auf einem Baummarktparkplatz hätten stehen können, z.B. Volvo 66, Opel Kadett D, VW Käfer, Peugeot 504, Renault 20, Citroën 2CV, VW 1600, Audi 80, Mercedes W116, Ford Escort, VW Polo usw. und natürlich auch reichlich NSU-Klassiker der veranstaltenden Interessengemeinschaft.

Einem Polo I - Fahrer, der mit heißgelaufener linker Vorder-Bremse auf den Platz kam, konnte schnell geholfen werden, durch längere Standzeit war ein Bremskolben festgegangen.

Gegen eine kleine oder auch große Spende bekam man wieder leckere selbst gemachte Salate, heiße Würstchen, Kuchen, Getränke, das war super!

Es waren wieder sehr unterhaltsame und kurzweilige Stunden mit interessanten Kontakten und Gesprächen. Andere Vereine können sich hier wirklich mal ein Beispiel nehmen! Es gibt ja leider Vereine, die viel Geld für solche Veranstaltungen für weniger Leistung nehmen.



Die kleine, aber sehr engagierte NSU IG in Berlin-Brandenburg hat sich erneut wieder alle Mühe gegeben das Treffen zu einem Erfolg werden zu lassen.

Dieses sehr familiäre Oldtimertreffen ist inzwischen bei vielen Klassikerfreunden etablierter Bestandteil im Kalender, wir freuen uns schon auf Ende August 2018 auf die 18. Auflage.

*Text+fotos: jokai*



## Top Tanke *Heerstraße Ecke Messedamm in Berlin-Charlottenburg*

Wer einfach nur eine billige Zapfstelle für Sprit sucht, ist hier falsch. Wer aber auch Service, ein gepflegtes Umfeld, vernünftige Luftdruckprüfer, Staubsauger und Scheibenreiniger sucht, ist hier richtig. Gut der Sprit kostet hier in der Regel rund 2–3 Cent mehr. Aber das sollte einem dann auch die o.a. Dinge wert sein.



Die Luft ist kostenlos (heute nicht mehr überall selbstverständlich) und die Luftdruckprüfer sind in einem sehr guten Zustand, genau wie die modernen relativ leisen und sehr saugstarken Sauger. Die gesamte TOTAL-Tankanlage ist sehr gepflegt, großzügig angelegt und modern (ca. zwei Jahre alt).

Die Waschanlage bietet eine Reihe von Waschprogrammen und ist zu empfehlen.

Fazit: Eine sehr gute Tankanlage mit viel Platz und vernünftigen Gerätschaften rund um den kleinen Pflegeservice mit französischem Flair und gutem Kaffee. Gerade für Gespannfahrer bietet sie genug Rangier- und Wenderaum.



# Klassik-Taxi

TAXI

Marke: Peugeot 404

Baujahr: 1963

1,6 L

65 PS

Der Wagen lief die ersten 28 Jahre in Südfrankreich. 1991 kam er dann nach Deutschland, wurde ein paar Jahre als Alltagsfahrzeug genutzt und teilrestauriert. Die letzten 10 Jahre bis zu meinem Kauf verbrachte er als Liebhaber- und Sammlerfahrzeug und wurde nur gelegentlich bewegt.

Von November 2010 bis März 2011 wurde er zum Taxi umgebaut und es wurden diverse Reparaturen durchgeführt. Seit dem 16.03.2011 ist er als Taxi zugelassen.



 [www.facebook.com/  
KlassikTaxiBerlin](http://www.facebook.com/KlassikTaxiBerlin)

[www.klassik-taxi-berlin.de](http://www.klassik-taxi-berlin.de)

## Zeitreisen zum Taxitarif



Peugeot 404 Klassik-Taxi

### Anders durch Berlin!

- Sonderfahrten für Hochzeiten und andere Events
- Stadtrundfahrten
- Ausflugsfahrten
- Fotoshootings & Filmeinsätze
- und natürlich spontane Taxifahrten falls ich in der Nähe bin

### Buchung

Matthias Zierau  
[mazierau@web.de](mailto:mazierau@web.de)

Tel.: 0163 4367581



**Trikolore am Mann –  
geballtes Fachwissen**



**Ladysday im Cockpit im Rahmen einer  
Flugplatzbesichtigung**



**Warten auf die Dialyse**



**Checkup am Peugeot 404**



**Gespräch unter PSA-Freaks**



**PeReCi an der Oder**



**Geballte PRV-V6-Motor Kompetenz**



**Was guckst Du so?**



**Der Frauenversteh**



**Unterwegs mit einem Bürgermeister**

# **SCHNAPPSCHÜSSE AUS DEM CLUBLEBEN**



**Alle mal zum Schatzmeister kommen**



**Wie bekomme ich diese Boliden  
nur alle drauf**



**Technikcheck markenübergreifend  
am 89er Mazda 929**



**Schnell noch die Startnummer fest tapen**



**PeReCi on Tour**

# SLIWA



**Autosattlerei & Fahrzeugausstatter**

Sie suchen eine fachkundige Firma, die sich liebevoll und verantwortlich um ihr Fahrzeug kümmert?

Wir bieten Ihnen eine kompetente und freundliche Beratung vom Meister persönlich.



Ihr Fahrzeug ist etwas Besonderes  
und wir können damit umgehen.



Das 1920 gegründete, jedoch sehr junge Familienunternehmen kann auf ein großen Erfahrungsreichtum zurück greifen.

Ob Youngtimer, Oldtimer oder Motorrad - wir sind stets bemüht Ihre Vorstellungen und Wünsche umzusetzen.



Für die Dauer des Werkstattaufenthaltes Ihres Fahrzeuges können Sie natürlich unseren kostenlosen Ersatzwagen nutzen.

Sie finden uns in der:

Mahlower Straße 143 / Beethovenstraße

14513 Teltow



... und erreichen uns unter:

Telefon: +49-3328-470517

Fax: +49-3328-474661

E-Mail: [info@sliva-autosattlerei.de](mailto:info@sliva-autosattlerei.de)

Öffnungszeiten:

Mo. - Do.: 07.30 Uhr - 16.30 Uhr  
und Fr.: 07.30 Uhr - 15.30 Uhr

## Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamt für 2016 Erneut starker Zuwachs der H-Kennzeichen

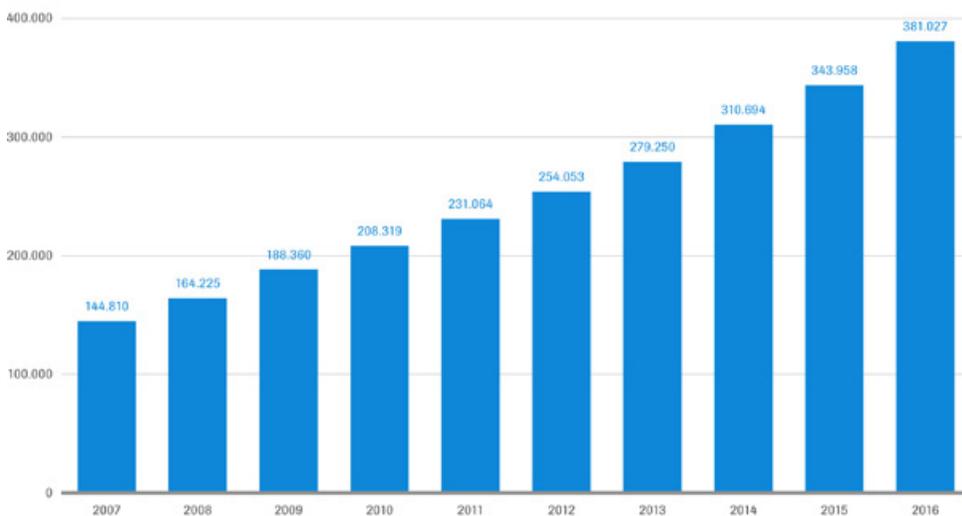
VDA

Berlin, 01. März 2017 Das Kraftfahrt Bundesamt (KBA) hat die neuesten Zulassungszahlen für 2016 veröffentlicht. Der Bestand an Kraftfahrzeugen mit H-Kennzeichen stieg um 10,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Der Bestand aller Kraftfahrzeuge wuchs um 1,9 Prozent auf 62,6 Millionen Kfz. Den mit Abstand größten Anteil bilden mit 45.803.560 Einheiten die Personenwagen. Das entspricht einer Steigerung zum Vorjahr von 1,6 Prozent. Auch bei den Motorrädern gab es einen Zuwachs von 2,0 Prozent auf 4,3 Millionen Einheiten. Bereits 600.000 Fahrzeuge sind älter als 30 Jahre, sodass das durchschnittliche Fahrzeugalter auf nun 9,3 Jahre gestiegen ist.

Die Anzahl aller Fahrzeuge mit H-Kennzeichen beträgt 430.590. Eine genaue Aufschlüsselung dieser Fahrzeuge wird der Verband der Automobilindustrie (VDA) im April dieses Jahres veröffentlichen.

Pkw mit H-Kennzeichen  
Entwicklung von 2007 bis 2016



Pkw mit H-Kennzeichen  
Die häufigsten Modelle

Rang	Marke	Typ	Anzahl H-Kennzeichen		Pkw älter als 30 Jahre	
			1.1.2017	1.1.2016	Anzahl 1.1.2017	davon mit H-Kennzeichen
1	Volkswagen	VW Käfer	34.643	32.750	50.166	66,9 %
2	Mercedes-Benz	Mercedes W 123	18.578	17.534	26.955	65,7 %
3	Porsche	Porsche 911/912	14.052	10.498	17.130	65,3 %
4	Mercedes-Benz	Mercedes SL R 107	13.719	11.325	17.303	81,2 %
5	Volkswagen	VW Bus und Trapo	10.183	7.736	18.540	54,4 %
6	Mercedes-Benz	Mercedes „8“	7.352	7.045	9.424	76,7 %
7	Mercedes-Benz	Mercedes „Heckflosse“	6.097	5.242	6.765	89,0 %
8	Volkswagen	VW Golf	5.984	4.519	20.401	27,6 %
9	Mercedes-Benz	Mercedes „Pagode“	4.949	4.847	5.073	97,5 %
10	Opel	Opel Kadett	4.685	4.280	12.652	36,3 %

Quelle: VDA/KBA

Grafiken zu Pkw mit H-Kennzeichen stehen unter folgendem Link zum Herunterladen bereit:  
<https://www.vda.de/presse/Pressemeldungen/20170405-381000-pkw-mit-h-kennzeichen-in-deutschland-zugelassen.html>.

## Das H-Kennzeichen

### Was bedeutet das „H“ und wer bekommt es?

Auf Veranstaltungen werden wir an unserem Club-Stand öfter mal gefragt was das „H“ am Ende des Kennzeichens bedeutet.

Das „H“ steht für historisch und erhalten Fahrzeuge, die mindestens 30 Jahre alt ab Tag der Erstzulassung sind und ein entspr. Oldtimer-Gutachten von einer dafür zugelassenen Sachverständigen-Organisationen wie TÜV, DEKRA, KÜS, GTÜ oder FSP erhalten.

Hier wird nicht nur der verkehrssichere Zustand überprüft, sondern vor allem die Originalität, der Erhaltungs- und Pflegezustand und die Echtheit des Automobils.

### Welche Vorteile bringt eine „H“-Zulassung?

Nach positiver Beurteilung und Erstellung des Oldtimer-Gutachtens, lässt man bei der Zulassungsstelle die Papiere ändern, d.h. nun wird die Schlüsselnummer „98“ in die Fahrzeugpapiere eingetragen, damit ist das Fahrzeug kein Personenkraftwagen mehr, sondern ein Oldtimer. Die KFZ-Steuer beträgt für einen Oldtimer rund 192,00 Euro pauschal, hier wird also nicht nach Hubraum des Motors und Abgasnorm gerechnet. Ein 2l-Motor ohne Katalysator würde ohne „H“ zum Beispiel rund 500,- Euro Jahressteuer kosten. Außerdem lässt sich nun eine recht preisgünstige Haftpflichtversicherung von meist unter 100,- Euro Jahresprämie abschließen. Fahrzeuge mit „H“-Kennzeichen dürfen auch problemlos in die Umweltzonen vieler deutscher Städte einfahren.



### Seit wann gibt es das H-Kennzeichen?

Das historische Kennzeichen für Fahrzeuge gibt es seit dem 1. Juli 1996. Es war ein langer Prozess an dem der DEUVET, der Dachverband der Oldtimerclubs nicht unerheblich beteiligt war, lange stritt man über das Mindestalter, die Spanne reichte von 25 Jahren bis 40 Jahre. Schließlich einigten sich alle beteiligten Gremien auf 30 Jahre, aber mit entspr. Gutachten als Eingangsprüfung..

Der Besitzer soll für den guten Erhaltungszustand verantwortlich sein und alle zwei Jahre bei der turnusmäßigen Hauptuntersuchung zur Verkehrssicherheit („TÜV“) wird auch darauf geachtet, denn theoretisch kann bei schlechtem Erhaltungszustand und trotz Mängelfreiheit die „TÜV“-Plakette verweigert werden.

*jokai*





## Matra-Duo beim 1. Oldtimertreffen Torgau 2017

Das letzte Juli-Wochenende bot mal wieder Gelegenheit für eine ausgiebige Ausfahrt. So machten Klaus und ich uns am Samstag Vormittag bei sonnigem Wetter mit den „Muränen“ auf die Pirsch zum 1. Oldtimertreffen nach Torgau.

Okay, so ganz lautlos waren wir nicht unterwegs und der Verkehr auf der B101 durchs südliche Brandenburg über die B87 bis zu unserem Ziel am nördlichen Zipfel des Freistaates Sachsens hielt sich in Grenzen. Gegen Mittag erreichten wir den Austragungsort „Entenfang“ am Stadtrand von Torgau. Der Entenfang am Großen Teich kann auf eine über 500-jährige Geschichte zurückblicken. Die Entenfängerei ist längst aufgegeben worden. Als Ausflugsgaststätte hatte diese besonders in den 20er und 30er Jahren ihre Glanzzeit. Heute gibt es im Entenfang neben der Gaststätte einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb mit Schwerpunkt Schafhaltung sowie eine Pferdepension. Auf dem angrenzenden Gelände finden die immer beliebter werdenden und jährlich ereignenden Veranstaltungen, wie das Pfingst Rock Open Air, das In Flammen Open Air, das Endless Summer Open Air ... und fortan auch das örtliche Oldtimertreffen statt. Zahlreiche Besucher strömten heran.

Es gab interessante Fahrzeuge unterschiedlicher Art zu sehen: Oldies aus ost- und westdeutscher Produktion, verschiedene andere europäische Fabrikate, US-Karossern, diverse Zweiräder, alte Landmaschinen/ Nutzfahrzeuge u.a. stillten die Neugier. Bei der Ausfahrt durch Torgau und Umgebung

beteiligten sich etliche Oldtimer-Fans mit ihren Gefährten. Die Organisation durch das junge Team war tadellos.

Ein Teilemarkt mit mehreren Händlern und andere Stände ergänzten das Event; Camper hatten ihren abgesteckten Bereich. Zwei Bands auf der Bühne sorgten für musikalische Unterhaltung. Es gab leckere Bratwürste oder Steaks vom Grill sowie einen Getränkeausschank zu absolut zivilen Preisen. Eine Pokalverleihung in ausgewählten Kategorien ging auch von statten.



Auf der Rücktour nach Berlin über die B182 und B2 machten wir am frühen Abend noch einen Zwischenstopp in der Lutherstadt Wittenberg und flanierten kurzweilig durch die allzeit sehenswerte historische Altstadt. So steht auch einer Wiederholung am letzten Juli-Wochenende im Jahr 2018 wohl nichts mehr im Wege oder ?

*Euer Jörg Koska*



## KLEINANZEIGEN

Biete Zündungsteile für fast alle Peugeot 104, 204, 304, 404, 504 sowie 305 und 505 (Ducellier- und Paris-Rhône-Verteiler), Tel.: 030 – 74 222 37

Sie haben Probleme mit ihrem Peugeot 504 oder 505 bzw. benötigen Hilfe beim Kauf/Verkauf eines Peugeot 504 oder 505? Dann rufen Sie mich an. Ich habe über 20 Jahre praktische (Schrauber-) Erfahrung mit diesen Modellen, Tel.: 0177 – 86 76 400.

Habe Interesse am Erfahrungsaustausch betr. Peugeot 604, insbesondere den Euro-V6, Tel. 030 – 7422237

Verkaufe Transistorzündmodul „Nosso“, passend für alle kontaktgesteuerten Zündanlagen. Entlastet den Verschleiß am Unterbrecher erheblich, da über ihn nur noch ein Steuerstrom zum Transistorzündmodul läuft, das dann die Zündspule ansteuert. Tel. Udo 0175 – 7247717

Suche Ersatzteile für den Sport-Klassiker Renault 15 oder 17 („der franz. Manta“ ohne Fuchsschwanz) Tel.: 030 – 327 666 57

Suche immer günstige Ersatzteile für den Peugeot 404  
Jörg: 030 – 771 65 63

Für den kleinen Peugeot 104: Scheinwerfer und Rückleuchten abzugeben, Tel.: 030-74 222 37

Biete Rechtsberatung in allen Fragen und Problemen rund um den Oldtimer und den Straßenverkehr, z.B. bei Streitigkeiten: Schadensregulierung, Gutachten, Schuldfrage, Bußgeldverfahren, Werkstattarbeiten usw.  
Dr. Christine Kaiser  
Tel.: 030 – 742 036 80

Biete verschiedene gebrauchte Ersatzteile für das Peugeot 504 Coupé/Cabrio 2.Serie an, Infos bei Philip: 030 – 391 00 440

Suche Oldtimer-Tretauto für Erwachsene, das mindestens 1,60 m lang ist. Gerne gebraucht. Oder wer kann mir so ein Auto bauen? Tel.: 0151 – 26911452

Sie haben Probleme mit ihrem französischen Klassiker? Wir haben oder kennen die Spezialisten!  
Rufen Sie uns an,  
PeReCi-Telefon: 0177 – 86 76 400

Und nicht vergessen:  
An jedem 2. Mittwoch im Monat ist unser Clubstammtisch im Restaurant Trofeo/Meilenwerk, Wiebestraße 39, Berlin-Moabit ab 19:00 Uhr.  
Am jeden 4. Mittwoch im Monat gibt es einen Abend der offenen Clubtür im Meilenwerk, Wiebestraße 39, Berlin-Moabit 19:00–22:00 Uhr.

Nähere Informationen dazu unter Tel. 030-74 222 37 oder 327 666 57 oder E-Mail an [info@pereci.de](mailto:info@pereci.de)

# Treffen Börsen Ausfahrten

Interessante Termine 2018  
(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker  
überwiegend in Berlin und Umgebung

**14. April**

**Frühjahrsausfahrt von PeReCi**  
(ab 9:00 Uhr, Start 10:15, Jugendwerkstatt bei Bodo, Chausseestraße, Wannsee)

**5. / 6. Mai**

**Oldtimertage Berlin in und an der Classic Remise in Berlin-Moabit**

**19. / 20. / 21. Mai (Pfingsten)**

**Die Oldtimer Show in MAFZ Paaren/Glien (Brbg.)**

**26. / 27. Mai**

**Werder-Classics in Werder an der Havel**

**26. Mai**

**Oldtimer-Treffen mit Rallye bei der DEKRA in Berlin-Tempelhof**

**2. Juni**

**Oldtimer-Rendez-Vous am Autohaus Lambeck in Bergfelde, Uhlandstr. 30**

**9.–10. Juni**

**Classic Days / Oldtimer auf dem Ku-Damm in Berlin**

**24.–26. August**

**23. Rendez-Vous franz. Klassiker des PeReCi e.V. (s. Ausschreibung)**

**25. August**

**Oldtimertreffen mit Parcours der NSU IG bei OBI-Neukölln, Grenzallee**

**9. September**

**Youngtimer-Treffen am Diners Spandau, Päwesiner Weg**

**22. September**

**Saisonabschluss der Oldtimer in Marwitz/Oberkrämer**

**29. September**

**Porsche trifft Ente – Oldtimer und Youngtimer bei der DEKRA Oranienburg**

**4.–7. Oktober**

**Messe Motorworld Classics, Messehallen mit PeReCi-Stand**

**13. Oktober**

**Herbstausfahrt von PeReCi**  
(ab 9:00 , Start 10:15 Jugendwerkstatt bei Bodo, Chausseestraße, Wannsee)

Alle Angaben sind vorläufig und ohne Gewähr!  
Nähere Informationen zu den einzelnen Treffen, genaue Termine und evtl. Anmeldungen  
unter Tel/Fax: 030 – 74 222 37 oder Tel: 030 – 327 666 57.

2018

# Beitrittserklärung



## ZUR PERSON

Name

Vorname

Geb-Datum

Geb-Ort

## ADRESSE

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Telefax

Mobil-Nr.

Extra

E-Mail

Homepage

## MEINE FAHRZEUGE

Typ

Marke

Baujahr

Typ

Marke

Baujahr

Typ

Marke

Baujahr

**Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. bis auf Widerruf.**

Den Jahresbeitrag von 40,00 EUR habe ich auf das Vereinskonto der Berliner Volksbank überwiesen:  
Berliner Volksbank • IBAN: DE89 100900003368816000 • BIC: BEVODE33

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag vom Vorstand geprüft

# Einer für Alle!

Autohaus Lambeck - der zuverlässige Partner für Sie und Ihr Auto.



Fahrzeugpflege

Auch  
für  
Oldtimer!

**AUTOHAUS  
LAMBECK**  
EINER FÜR ALLE.



PEUGEOT CITROËN



QUALITÄTSSERVICE  
FÜR ALLE MARKEN



WARTUNG FÜR  
ALTE WAGEN



SERVICE FÜR  
ALLE MARKEN

Bergfelde: Uhlandstr. 30 (3 min vom S-Bahnhof)  
Telefon 0 33 03 / 29 39 - 0