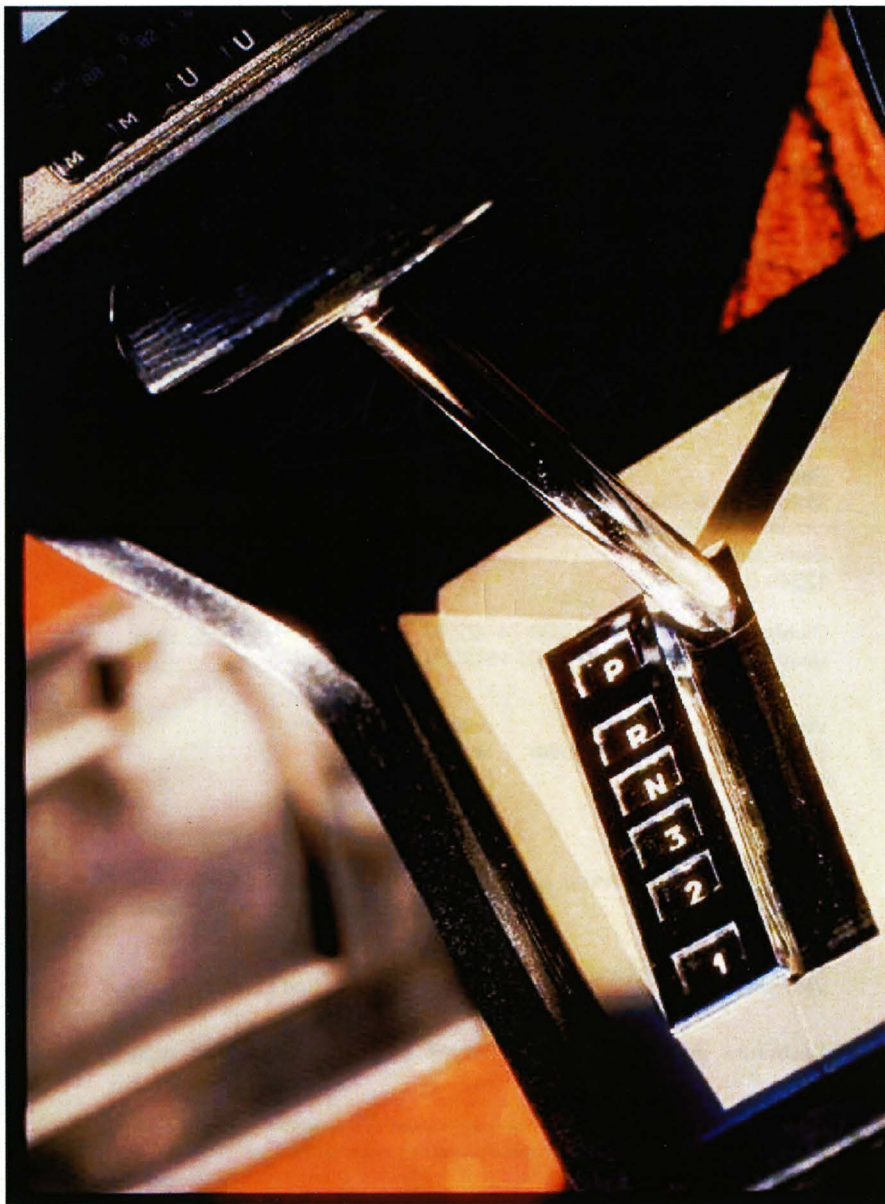
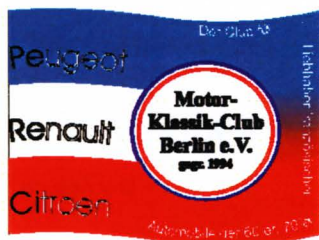


Der Club Die Zeitung

13



Impressum

"Der Club – Die Zeitung" ist das offizielle print-out-Informationsorgan des



Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

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

Bankverbindung:

Bankleitzahl: 100 900 00
Kontonummer: 336 8816 000

Sitz des Vereins

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

**Geschäftsstelle der
Club-Zeitung**

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

Clubfax: +49 (0)30 74 222 37
Unified Messaging: +49 (0)721 151306142

Internet: www.PeReCi.de
www.Motor-Klassik-Club.de

| | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| Vorsitzender: | Joachim Kaiser |
| Stellvertretender Vorsitzender: | Holger Jasinowski |
| Kassenwart: | Michael Schaefer |
| Schriftführer: | Dagmar Corleis-Brilleaud |
| Redaktion: | Helmut Rabe und Sven Seehawer |

An dieser Ausgabe wirkten mit: Horst Werth und Helmut Weiß sowie
Joachim Kaiser und Sven Seehawer

Druck: Helmut Rabe
Vervielfältigung: Konica – Kopier- und Drucksysteme

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.

Vorwort

Einleitung zur dreizehnten Ausgabe

Liebe Freunde und Clubmitglieder,
liebe Interessierte am PeReCi Motor-Klassik-Club!

Die erste Ausgabe unserer Clubzeitung in diesem Jahr liegt nun auch schon wieder ein paar Tage zurück und die ersten Eindrücke von den Treffen dieser Saison sind gesammelt. Besonders positiv fielen dabei die Oldtimer-Tage am Kurt-Schumacher-Platz auf. Eine ausgesprochen gute Mixtur von interessanten Oldies quer durch die Jahre und Länder sowie ein vielfältiger Teilemarkt. Ähnlich das Treffen in Paaren, jedoch von ausgesprochen schlechtem Wetter begleitet.

Wer die nassen Füße scheut kann sich stattdessen auch im Internet umschauchen. Hier tut sich vor allem in den Oldtimer-Foren eine Menge. Ob es Gespräche um oder mit dem deudet sind, technische Probleme oder auch Urteile – im Netz steht mehr als man glaubt. Wer den Einstieg noch nicht gefunden hat sollte mit www.PeReCi.de anfangen.

Die nun dreizehnte Ausgabe unserer Clubzeitung widmet sich technisch dem wissenswerten über die Bremsanlage: „Anhalter serienmäßig“. Im Weiteren folgt der zweite Teil des Berichtes über die Filmaufnahmen zu dem Video-Clip „Je t’aime, moi non plus“ von Sven Väth (3000.films – esser. siegler films gmbh) im Herbst letzten Jahres in Berlin.

Die dreizehnte Ausgabe hat gewiss etwas magisches. Damit aber auch noch mindestens weitere dreizehn Ausgaben folgen können sollte die Lesergemeinschaft nicht zögern, jeweils bis zum 1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober bei der Redaktion Artikel einzusenden. Möglichst per email an: Redaktion@pereci.de .

Bis zu unserem Treffen oder zum nächsten Stammtisch - und gute Fahrt wünscht Euch -

Sven

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|--|-------|
| Vorwort | |
| Einleitung zur dreizehnte Ausgabe | 3 |
| Allgemeines | |
| Und was erwartet uns im August? | 5 |
| Steuervorteile für 27.000 Oldie-Fahrer | 6 |
| Aus dem Fotoalbum | 14 |
| Annoncen | 16 |
| Peugeot 504-Register | 20 |
| Oldie-Datenblatt | 21 |
| Ausblick | 22 |
| Beitrittserklärung | 23 |
| Technische Informationen | |
| Anhalter serienmäßig - Die hydraulische Bremsanlage | |
| Technik-Infos von Joachim Kaiser | 10 |
| Historische Informationen | |
| J'aime ma SM – 2 ^e partie | |
| Die Videoclipaktivitäten des Citroën SM – Teil 2 | 7 |
| Verbands-Informationen | |
| Öffentliche Briefe an den DEUVET | 17 |
| Wichtige Termine | |
| Treffen – Börsen – Meetings | 22 |
| Ankündigung – Die Stammtische | 22 |

Und was erwartet uns im August?

Wie schon in der letzten Ausgabe an dieser Stelle angekündigt wird PeReCi am 19. August diesen Jahres zehn. Wir werden hierzu eine kleine Feier im Vehikel veranstalten. Dazu sind natürlich alle Oldtimer-Freunde herzlich eingeladen, die Diskussionen rund um die Oldtimer zu beflügeln. Außerdem:

7.Rendez-vous französischer Klassiker

am Sa.31. August/So.1. September 2002 in Mahlow bei Berlin

Motto: "10 Jahre PeReCi"

Der PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e. V. veranstaltet am 31. August und 1. September 2002 nun schon zum siebenten Mal sein Jahrestreffen (nicht nur) für franz. Klassiker.

Wie schon in den letzten Jahren ist das Gelände direkt am "Café am See" in Mahlow erneut ab Freitagnachmittag für uns reserviert; auch in diesem Jahr besteht dort die Möglichkeit auf abgeschlossenem Gelände im Zelt oder im Wohnmobil zu übernachten!

Badezeug und gute Laune nicht vergessen! Sanitäre Einrichtungen sind vorhanden.

Geplant sind unter anderem: eine interessante Suchfahrt, eine (motor-) sportliche Einlage, ein Erinnerungsfoto, ein Grillabend mit Musik und ein Schrauberfrühstück

(Start der Suchfahrt ist am Samstag gegen 12:00 Uhr)

Die Teilnahmegebühr beträgt für ein Fahrzeug und Fahrer 20,- EURO; für jeden weiteren Beifahrer je 15,- EURO, Kinder bis 10 Jahre sind frei.

Das Entgelt enthält: Suchfahrtteilnahme, Roadbook, Erfrischungsgetränke, Pannenhilfe, Eintritt zum Badesee, Getränke, Grillabend am Samstag mit Musik und das Frühstück am Sonntag sowie Benutzung der sanitären Anlagen und evtl. Camping auf dem Gelände.

Weitere Infos unter Tel: 030 / 97 23 751, Tel: 030 / 751 32 13, Tel/Fax: 030 / 74 222 37.

Anfahrt aus Berlin: ab Stadtautobahn A100, Ausfahrt Tempelhofer Damm (B 96), Richtung Mariendorf, weiter Mariendorfer Damm, Lichtenrader Damm, Stadtgrenze passieren Richtung Zossen, an erster Ampelkreuzung außerhalb Berlin nach rechts Richtung Potsdam, weiter durch Mahlow hindurch (Richtung Potsdam), letzte Einfahrt rechts vor Ortsausgangsschild, "Café am See", an Bushaldebucht.

Anfahrt von außerhalb: BAB 10 (Berliner Ring) Richtung Frankfurt/Oder, Abfahrt Nr.13, Genshagen (Teltow) rausfahren, auf B 101 Richtung Berlin, Großbeeren durchfahren, an Ampelkreuzung nach langer Geraden rechts Richtung Schönefeld, in Mahlow 1.Einfahrt links nach Ortseingangsschild, "Café am See".

Steuervorteile für 27.000 Oldie-Fahrer

Quelle: Oldtimer-Info, Classic-Data, KBA und deuvet

Sie überschritten die magische 20-Jahres-Grenze und mutierten damit vom Altauto zum potentiellen Oldtimer, zumindest zulassungs- und versicherungstechnisch gesehen (07er Kennzeichen). Gleichzeitig wuchs in die Zahl der potentiellen Kandidaten für ein H-Kennzeichen um unglaubliche 27.000 Autos an – und auf alle warten Steuervorteile!

Pünktlich zur Techno Classica, Europas größter Oldtimermesse, präsentierte Oldtimer-Info in Zusammenarbeit mit Classic Data die aktuelle Oldtimer-Statistik. Mit Unterstützung durch das Kraffahrt-Bundesamt in Flensburg wurde wieder umfangreiches Zahlenmaterial ausgewertet, zusammengefasst und der Bestand an Pkw in den wichtigen Altersklassen 20 Jahre, 25 Jahre und 30 Jahre festgehalten. Ergebnis: Der Aufwärtstrend hält an. Bei den über 20 Jahre alten Autos stieg der Bestand in den Jahren 1999 bis 2000 (neueres Zahlenmaterial liegt noch nicht vor) von rund 605.000 auf 607.000 an, in der Altersklasse über 25 Jahre ging es gar von 300.000 auf 313.000. Besonders deutlich wird es bei den über 30 Jahre alten Exemplaren, der harte Kern legte von 146.000 auf 173.000 zu. Die mit dem H-Kennzeichen verbundenen Vorteile im Steuer- und Versicherungsbereich schlagen also voll durch, obwohl nur knapp über ein Drittel der „H-fähigen“ Pkw auch eine entsprechende Zulassung hat: Knapp 60.000 waren es am 1. Januar 2001 (25.000 hiervon fahren gerne mal offen, es sind Cabrios). 1995 flossen erstmals die Bestände aus den neuen Bundesländern mit ein und durch die Armada alter Trabbis und Wartburgs ergab sich ein ganz neues Gesamtbild.

Bei diesen Zahlenspielen darf man allerdings eines nicht vergessen: Sie beantworten nur die Frage „Wie viele Oldtimer sind zugelassen?“ und nicht die Frage „Wie viele Oldtimer gibt es?“ Die Dunkelziffer ist hoch, viele Fahrzeuge stehen seit Jahren in Museen oder privaten Sammlungen und nehmen nicht mehr regelmäßig am Straßenverkehr teil. Die zweite große Unbekannte ist das 07er-Kennzeichen. Wer es hat, dessen Auto gilt auch nicht mehr als zugelassen, außerdem dürfen mit ein und derselben Nummer mehrere Oldies bewegt werden.

Fazit: Der Trend zum alten Auto, speziell zum ganz alten, hält an.

J'aime ma SM – 2^e partie

Die Videoclipaktivitäten des Citroën SM – Teil 2

Quelle: Sven Seehawer, Oktober 2001

– Teil 1 siehe Heft 1/2002 –



Ich war spät dran, fuhr die Havelchaussee eigentlich viel zu schnell entlang, hatte aber eine sehr gute Straßenlage. Wie ich es haßte immer zu spät dran zu sein. Vermutlich liefen die ersten Einstellungen schon, und ich war noch auf der Piste – so ein Mist – und dabei wußte ich doch genau, wie lange die Fahrt in den Grunewald dauern würde.

Am ersten Parkplatz vorbei gekommen hielt ich Ausschau nach Schildern und Hinweisen auf den Drehort. Ich begann meine Fahrt zu drosseln und hörte kurz das Röhren meines Auspuffes. Langsam näherte ich mich der vorgeschriebenen Geschwindigkeit und suchte eifrig nach den „Filmleuten“.

Schließlich sah ich linker Hand im Wald den SM von Alexander stehen. Nachdem mein SM zum Stillstand kam sah ich nun auch auf der rechten Seite einige Fahrzeuge recht weit hinten im Wald stehen. Jugendliche stöberten durch das Gehölz, bis ich merkte, dass die zur Crew gehörten. Ich parkte meinen SM abseits der Straße und ging auf den Kollegen von Alex zu; dieser nahm Alex Aufgaben in dieser Nacht war, da er selbst verhindert war.

Wie sich herausstellte waren noch nicht einmal alle von der Crew da und dies ca. eine halbe bis dreiviertel Stunde nach Zeitplan. Anhand des mir bekannten Zeitplanes (diesen bekam ich einige Tage zuvor gefaxt) konnte ich nicht absehen, wie lange die ganze Chose den dauern würde. Eins war nur klar, wenn alle so pünktlich sind wie ich, dann sitzen wir noch morgen früh hier.

Ich suchte unter den Anwesenden der Crew die Leute, die mir von dem ersten Treffen in der Tiefgarage am Hauptbahnhof her bekannt waren. Ich muß wohl so suchend ausgesehen haben, das ich glatt von Max entdeckt wurde. Er kam auf mich zu und checkte die Location. Er erläuterte mir kurz den Ablauf und bemerkte: „Wir hängen ca. 1 bis 2 Stunden hinter dem Zeitplan“.

Mittlerweile begann die Crew mit dem Aufbau der Schienen für die Kameralaufbahn. Die Scheinwerfer im Hintergrund wurden immer wieder neu ausgerichtet und die ersten Brötchen wurden für die Truppen geschmiert.

Besonders interessant war ein CX-Kombi, der mitten im Wald stand und vor dessen Motorhaube zwei Kerle ein Loch im Waldboden gruben. Es stellte sich heraus, dass dieser CX zu demjenigen gehört, der für die Kulissen zuständig ist. Und da eine der Szenen auch in der Erde spielte musste der Gute zur Schaufel greifen.

Irgendwie war an alles gedacht. Der Wald war, wenn man sich mal genauer umschaute voll mit allen möglichen Fahrzeugen und Anhängern, wie z. B. für die Maske, die Toiletten, der Aufenthaltsbus, die Snack-Bar, der Transformatorwagen, diverse LKW von Sixt und viele PKWs im Wald verteilt. Nicht zu vergessen die beiden SM!!!

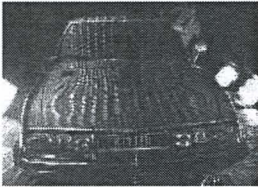


Nachdem die Kamerabahn installiert war, der erste SM in Position gebracht wurde und die Havelchaussee gesperrt wurde starteten die ersten Einstellungen. Und es war ein Klasse Gefühl, auf einem Kontrollbildschirm einen SM dahingleiten zu sehen. Auch wenn der SM fast in die Kamera gebrettelt wäre...

Die ersten Einstellungen dauerten vom Aufbau her eine Stunde. Die eigentlichen Drehzeiten erstreckten sich auf ca. 20 bis 30 Minuten und der Abbau nahm etwa nochmal eine halbe Stunde in Anspruch. In der Summe kommen da schon so ca. 2 Stunden zusammen. Und es sollten noch einige Einstellungen folgen.

Besonders spannend war dann die Einstellung in der Miss Kittin in den Wald fuhr, aus dem Wagen ausstieg und zum Kofferraum ging, um Sven Väth aussteigen zu lassen. Bevor jedoch diese Szene gedreht werden konnte mußte so viel um und aufgebaut werden, dass erst einmal Essenszeit war und die ganze Filmgemeinde fröhlich vergnügt zwischen Nudeln und Fleisch wählen konnte. Gut gestärkt – abgesehen von den Fässern an Red-Bull und Konsorten – ging es dann in die zweite Runde. Mittlerweile war es dunkel und kurz vor Mitternacht. Wir erinnern uns, dass ich gegen späten Nachmittag am „Set“ eintraf.

Die Stimmung war echt klasse, obgleich Miss Kittin mit der schweren Fahrertür so ihre Probleme hatte. Im Fahrzeug inneren wurden ca. drei Four-Banks installiert. Zusätzlich wurde im Fußraum der Beifahrerseite die Batterieanlage montiert. Mit einer Trockeneis-anlage wurde der Innenraum bis ins unkenntliche vernebelt und Miss Kittin konnte ihre Hand vor Augen nicht mehr sehen. Dazu muß man wissen, dass das Trockeneis unschöne Schleimspuren hinterlässt.



Nachdem auch diese Szene im Kasten war folgten die Außenaufnahmen vor dem Erdloch. Im Background immer der SM. Damit dieser imposanter erschien wurde das vordere Fahrwerk abgelassen und über die Hydraulik die hintere Achse hochgestellt. Ein beindruckendes Bild.

In der Szene, in der Sven Våth übrigens aus dem Kofferraum ausstieg mußte ich die Bremsen betätigen, da die Regisseure möglichst viel Beleuchtung am Fahrzeug wünschten. Sven Våth sprang mit der Leichtigkeit eines DJ aus dem Kofferraum und tänzelte am Wagen entlang. Jedoch saß er hierbei dann auf einem Sitz, der mit dem Kamerawagen zusammenmontiert war. Während dieser Szenen wärmte sich Miss Kittin in der Maske auf.

Ein weiterer Höhepunkt in der Nacht war dann der Moment, als ein weitere CX erschien. Dieser war als Filmwagen umgebaut und hatte ein Podest mit entsprechenden Vorrichtungen für die Kameras. Mit diesem Wagen vorweg wurden dann am Morgen die letzten Einstellungen gedreht. Dabei fuhr der Filmwagen vorweg und der SM von Alex hinterher. Alles auf der Havelchaussee – leider zunehmend mit Gegenverkehr, was die Drehzeit verlängerte und das Drehrisiko erhöhte (Stuntaufnahmen waren eigentlich untersagt).

Ich mußte dann um 7 Uhr morgens weg und vereinbarte mit der Crew, dass man sich am nächsten Nachmittag um drei an den Havelland-Studios zu den Innenaufnahmen wieder traf.

J'aime ma SM – 3^e partie

Fortsetzung im nächsten Heft

Sven

Anhalter serienmäßig

Die hydraulische Bremsanlage

Vom Zustand der Bremsanlage kann das eigene Leben und das Leben anderer abhängen, darum ist das oberste Gebot die regelmäßige (!) Kontrolle der gesamten Anlage und wenn nötig die fachgerechte (!) Instandsetzung.

Ich möchte mich in diesem kurzen Abriss bewusst nur auf die bei unseren franz. Klassikern gängige hydraulische Bremsanlage beschränken. Es gibt noch die Seilzugbremsanlage (meist Vorkriegsfahrzeuge) sowie die Druckluftbremse (LKW-Bereich). Moderner "Schnickschnack" wie Antiblockiersystem (ABS), Bremsassistent oder elektronische Stabilitätskontrolle (ESP) finden sich in unseren Klassikern nicht und werden hier auch nicht näher besprochen.

Das Bremspedal kennt jeder Fahrzeuglenker, aber was passiert hier eigentlich bei einem Tritt? Der Tritt auf das Bremspedal hat im Hauptbremszylinder die Betätigung eines Kolbens zur Folge, dessen Bewegung, manchmal schon vom Bremskraftverstärker (Mastervac) unterstützt, die Bremsflüssigkeit in den Bremsleitungen zu den vier Radbremsen drückt. Bei dieser hydraulischen Übertragung erfolgt die nötige Ergänzung der Flüssigkeit selbsttätig aus dem Vorratsbehälter, der auf dem Hauptbremszylinder sitzt. Der Druck der Bremsflüssigkeit überträgt sich entweder auf die Bremskolben der Scheibenbremsen oder auf die Radbremszylinder der Trommelbremsen.

In der Regel finden wir bei französischen PKW seit Ende der sechziger Jahre an der Vorderachse Scheibenbremsen und an der Hinterachse oft Trommelbremsen, aber teilweise sehr früh auch schon Scheibenbremsen (z.B. Peugeot 504 seit 1968 vier Scheibenbremsen).

Das Arbeitsprinzip der Scheibenbremse ist ziemlich einfach aufgebaut:

Parallel mit dem Rad dreht sich eine Stahlscheibe, gegen die von beiden Seiten Reibklötze gepresst werden (durch den Druck des Bremskolbens). Die Scheibenbremse zeichnet sich durch ihre offene Bauart durch bessere Wärmeableitung und durch große Wartungsfreundlichkeit aus.

Das Arbeitsprinzip der Trommelbremse ist anders:

In der Bremsstrommel werden zwei Bremsbacken von den Kolben des Radbremszylinders gegen die Bremsfläche der Trommel gedrückt. Die Trommelbremse ist unempfindlicher gegen Nässe, die Lebensdauer der Bremsbeläge ist länger

Die Bremsflüssigkeit hat eine hohen Siedepunkt, ist nicht kälteempfindlich und enthält Substanzen gegen Korrosion und Zersetzung von Gummi. Allerdings ist sie wasseranziehend, giftig und ätzend zu Lack. Da sie wasseranziehend, sinkt im Laufe der Zeit der Siedepunkt, das kann dann bei intensiver Betätigung der Bremse (z. B. Bergfahrten, Rush-hour, ...) zur Dampfblasenbildung und damit zum Bremsversagen führen! Deshalb ist es auf jeden Fall ratsam alle 24 Monate die Bremsflüssigkeit zu wechseln.

Mit der Zeit nutzen sich die Reibbeläge der Scheibenbremsen und die Bremsklötze der Trommelbremsen natürlich ab, sie werden immer dünner und müssen unbedingt rechtzeitig ersetzt werden. Sonst sinkt die Bremswirkung, Brems Scheiben oder Trommeln werden zerstört!

Bei unseren Klasikern wird die Bremskraft zu 2/3 in der Regel auf die Vorderachse übertragen, so dass diese Beläge natürlich einem größeren Verschleiß ausgesetzt sind. Dieses Prinzip soll, unterstützt durch einen lastabhängigen Bremskraftregler verhindern, dass die Hinterachse überbremst und das Fahrzeug ausbrechen könnte.

Ganz wichtig ist auch die absolute Dichtheit des gesamten Systems nach außen! An keiner Stelle darf Bremsflüssigkeit austreten und Luft eindringen! Ist z.B. der Pedalweg federnd und die Bremswirkung tritt erst richtig nach "Pumpen mit dem Pedal" ein, ist Luft im System. Es muss entlüftet werden und die Ursache für den Lufteintritt beseitigt werden. Häufig kommen vor: poröse Dichtgummis zwischen dem Hauptbremszylinder und dem Vorratsbehälter, poröse Bremsschläuche, undichter Hauptbremszylinder, undichte Radzylinder.

Der Verschleiß der Reibbeläge ist typen-, Fahrstil- und Einsatzabhängig! Zwischen 10.000 km und 60.000 km ist meistens bei der Scheibenbremse alles möglich. Die Trommelbremsbeläge halten (meist nur an der Hinterachse) länger: 30.000 bis 120.000 km.

Die Brems Scheiben oder Bremsstrommeln halten bei unseren Klassikern meist sehr viel länger und müssen nur selten getauscht werden. Das Material dieser Bauteile ist noch

sehr viel stärker dimensioniert als bei vergleichbaren modernen Fahrzeugen! Wenn allerdings tiefe Riefen oder andere Unebenheiten vorhanden sind oder das Material zu dünn wird, muss ausgewechselt werden!

Bei allen Arbeiten an der Bremsanlage muss unbedingt auf Sauberkeit und Genauigkeit geachtet werden. Nur erfahrene Schrauber sollten sich an der Bremsanlage zu schaffen machen. Wer das erste Mal daran arbeitet, sollte sich nach Möglichkeit genau im Reparaturhandbuch informieren, das nötige und richtige Werkzeug haben und sich am Besten von einem erfahrenen Schrauber "über die Schulter gucken lassen". Gerade bei älteren Fahrzeugen gibt es immer wieder Probleme mit festsitzenden Schrauben, abgerissenen Entlüfterschrauben, nicht passenden Teilen, fest sitzenden Bremskolben oder Bremssätteln.

Euer Joey



Wir empfehlen, wie Sie selbst wissen, uneingeschränkt:

Ein Unternehmen der automobiles Gruppe



carparts & promotor
GmbH

IHR PARTNER FÜR ALLE DIENSTLEISTUNGEN RUND UMS AUTO

carparts & promotor GmbH
Handelsbetrieb & Werkstatt für Kraftfahrzeuge

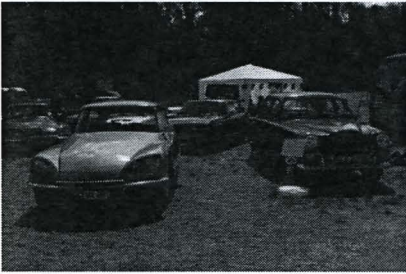
Monumentenstraße 35 · 10829 Berlin
Telefon: 787 99 2-0 · Fax: 78 20 32 4

Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 7 - 22 Uhr · Sa. 10 - 18 Uhr

Vor allem die in Berlin nach unserer Kenntnis einzigartigen Öffnungszeiten in Verbindung mit absolut sauberer und qualitativ hochwertiger Arbeit machen diese Werkstatt zu einem Fachbetrieb erster Wahl. Testen Sie selber...

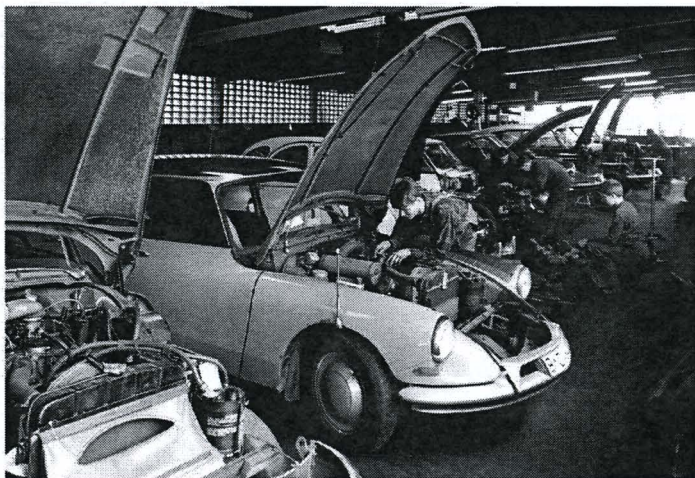
Aus dem Fotoalbum

Und so sah es auf Oldtimer-Tagen aus:



Classic Partner

***Wir restaurieren nicht nur,
wir reparieren auch...***



www.citroen-fandrich.de

*...und das nicht erst seit gestern!
Schon seit 40 Jahren sind wir Vertragspartner von
Citroën. Und heute einer der größten Deutschlands.
So ist auch Ihr Oldtimer bei uns in besten Händen.*

Bismarckstraße 26 (an der Deutschen Oper)
10625 Berlin-Charlottenburg
Tel. 030/34 69 08-100

Sonntagsbesichtigung:
11-15 Uhr (keine Beratung, kein Verkauf)

Quedlinburger Str. 10
10589 Berlin-Charlottenburg
Tel. 030/34 69 08-123

FANDRICH^{KG}

CITROËN

NICHTS BEWEGT SIE WIE EIN CITROËN



Annoncen

Bitte besuchen Sie unbedingt auch www.Citroen.ac

Biete Pressemappe Peugeot – Pininfarina

anlässlich der Vorstellung des Peugeot 406 Coupé, mit vielen Fotos der Prototypen und Vorgänger, einschl. des legendären Modell "Riviera", alle Fotos sind auf beiliegender CD-ROM, 3-sprachig (f-e-d), ein inzwischen gesuchtes Sammelobjekt, VB: 25 €, ☎ (030) 74 222 37

Biete Winterreifensatz auf Stahlfelge für R19, 165-13, 50 %, zusammen VB: 40 €, ☎ (030) 74 222 37

Biete Beratung und Analyse bei Kauf, Ver-

kauf, Reparatur oder technischen Problemen vom Peugeot 504 oder 505 ☎ (0177) 86 76 400

Suche "Oldtimer-Markt" Hefte vor Jhg.

1982 und Sonderhefte Nr. 18-22

☎ (030) 84 70 80 40

Suche funktionierende Analoguhr für BMW

320, EZ 3/77, (Typ E21), ☎ (030) 74 20 36 80

Suche aufgeschlossene, tolerante Liebha-

berin nicht nur für französische Klassiker, ☎ (030) 39 100 440

Suche Hinweise zu Filmen !!!

Wer weiß, in welchen Filmen ein Citroën SM erscheint? ☎ (030) 84 70 80 40

Suche interessante Artikel für Clubzeitung

von freien Redakteuren oder Informanten; Bitte melde Dich unter: ☎ (030) 84 70 80 40

Biete Neuteile u. Gebrauchtteile aus Werkstattauflösung in Stuttgart!

Teile für 403, 104, 204, 304, 404, 504, 604, 205, 305, 505. Typ-Kataloge geordnet nach Peugeot-Ersatzteilnummern per email erhältlich. Preise, falls nicht in den Listen ersichtlich, und Gebrauchtteileauf Anfrage. Bei Interesse bitte per email anfragen, dann geht's am schnellsten.

Biete "autosalon edition Peugeot"

ein Markenporträt, über alle Peugeotmodelle bis zum 607, 100 Seiten, farbig, VB: 8 €, ☎ (030) 74 222 37

Biete "auto collection Nr.52 - Peugeot 504

Coupé et Cabriolet", franz. 36 Seiten, ohne Mängel, ein "Muss" für jeden CC-Liebhaber, vom Verlag nicht mehr lieferbar, VB: 10 €, ☎ (030) 74 222 37

Biete für Peugeot 504 Limousine:

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

Biete verantwortungsvolle

Mitgliedschaft in Motor-Klassik-Club Vorteile und Nutzen zu erfragen bei ☎ (030) 74 222 37 Joey

Bücher "autohandbuch" in 20 Bänden

für Selbermacher; fast unbenutzter Zustand; gut erhalten; zu verkaufen VB 20,- ☎ (030) 74 222 37

Biete Peugeot 104 GL, EZ 1980, grünmet.

100.000 km, 5-türig, Vollgutachten notwendig oder Rote Nummer, technisch o.k., kleine optische Mängel, VB: 150 €, ☎ (030) 972 37 51

Zu vermieten PKW-Anhänger HP 300,

Ladefläche ca 110cm x 140 cm, abklappbare Bordwände, Nutzlast: 205 kg, Anfragen unter ☎ (030) 74 222 37 o. (030) 972 37 51

Internet Homepage-Gestaltung!

Für unsere Homepage werden noch Fotos und Erfahrungsberichte gesucht ☎ (030) 84 70 80 40

Wer ebenfalls kostenlose Kleinanzeigen aufgeben möchte, sendet diese bitte an: Redaktion@pereci.de

Öffentliche Briefe an den DEUVET

von Helmut Weiß

Teil I

Hallo Martin,

gestern habe ich Dirk meinem grundsätzlichen Standpunkt vorgetragen, den Du und der größte Teil der Oldtimerszene natürlich nicht teilen wirst. Heute möchte ich meine Anmerkungen zur Deuвет-Generalversammlung präzisieren. Die Fassung an Dirk war plakativ, im wesentlichen aber nicht unsachlich. Wer liest schon einen Kommentar über einen Finanzbericht? Um die Sache kurz und übersichtlich zu gestalten, beziehe ich mich nur auf nachprüfbare Fakten, also auf Formulierungen des Protokolls der Generalversammlung.

1. Die Begleitumstände der Revision:

Die Kassenprüfung fand am Vorabend der Generalversammlung, außerhalb der Geschäftsstelle, während einer Vorstandssitzung statt. Die Unterlagen der Geschäftsleitung waren nicht vollständig vorhanden.

Meine Frau hat kürzlich die Kassenprüfung eines kleineren, ostdeutschen Oldtimerclubs durchgeführt. Sie benötigte dafür zwei Nachmittage, obwohl sie beruflich vorbelastet ist.

Kannst Du Dir wirklich nicht vorstellen, daß die unbefangene Öffentlichkeit Eure flüchtige Prüfungspraxis unseriös nennt? Daß die Prüfer vorerst zu einem richtigen Ergebnis kamen, nämlich „Nichtentlastung des Vorstandes“ relativiert sich sehr schnell, wenn man liest, daß die Revisoren den Antrag am nächsten Tag nach der Mittagspause zurückzogen, obwohl sich als einziger neuer Gesichtspunkt ergab, daß der Vorstand Besserung gelobte.

2. Im Haushaltsbericht nicht aufgeführter Anfangs- und Endbestand:

Eine Revision ohne Vorliegen von Anfangs- und Endbeständen der Konten ist nicht möglich! Wie soll die Vollständigkeit der Belege und Buchungen kontrolliert werden? Ein böswilliger Beobachter könnte unterstellen, daß man beim DEUVET unbesorgt in die Kasse greifen kann, besonders wenn man liest, daß „Einnahmen- und Ausgabenbelege handschriftlich auf Zetteln“ (von wem?) erstellt wurden. Ich will Dir gerne zugestehen, daß hier ein falscher Eindruck entstanden ist. Dann erwarte ich Deine Klarstellung.

3. Anlage Personalkosten und Arbeitszeit:

Hier möchte ich Dich der Einfachheit halber darum bitten, dafür zu sorgen, daß die Vorstandsmitglieder bekanntgeben, ob sie haupt- oder nebenberuflich für den DEUVET tätig sind, und welcher Art ihre Haupt-oder Nebentätigkeit ist.

Ich hoffe, daß die Diskussion über den DEUVET, trotz aller Gegensätze, weiter so sachlich fortgeführt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Helmut Weiß

Teil II

Hallo Martin,

die Jahreshauptversammlung und der Vorstand des PeReCi-Clubs haben mich beauftragt, über den Verlauf der letzten Versammlung zu berichten, soweit es sich um die Mitgliedschaft im Deuвет handelt, und den Dialog mit Dir fortzusetzen.

Es wurde beschlossen, bis zum 30.6.2002 nur 1,- € Deuвет-Beitrag zu entrichten und auf einer außerordentlichen Hauptversammlung im Juni endgültig über den Verbleib im Deuвет zu entscheiden. Die Gründe sind folgende:

Die Protokollnotizen über die Kassenrevision rechtfertigten eigentlich einen sofortigen fristlosen Austritt aus dem Deuвет. Auf der anderen Seite hat Deine Ankündigung einer umfassenden und grundlegenden Neuordnung des Deuветs entscheidend dazu beigetragen, den Beschluß über den Austritt auszusetzen und später noch einmal zu diskutieren. Im weiteren Verlauf der Debatte wurden die Dir bekannten Einzelheiten verhandelt und deren Wiedergabe ich mir deshalb erspare.

Wir haben uns natürlich auch Gedanken über eine Neuorganisation des Deuветs gemacht, hier ein Beispiel:

Der Deuвет benötigt dringend 1-2 Sekretärinnen, die den Vorstand von Routinearbeiten entlasten und für mehr Lobbyarbeit freistellen. Wir haben natürlich registriert, daß alle Vorstandsmitglieder, bis auf Dich, Martin, ihre Vorstandsvergütungen als Zubrot betrachten können, weil sie entweder altershalber oder durch ihren Hauptberuf versorgt sind. Diesen wäre also zuzumuten, den unentgeltlichen, ehrenamtlichen Anteil ihrer Arbeit auszuweiten und die Routinearbeiten auf zwei Sekretärinnen zu übertragen. Das Arbeitsamt übernimmt im Falle der Einstellung von Langzeitarbeitslosen einen erheblichen Teil der Gehaltssumme. Ob das für alle Arbeitsamtbezirke gilt, wäre zu prüfen. Hinzu kommt, daß einige Vor-

standsmitglieder einen beträchtlichen PR-Nutzen aus der Mitgliedschaft im Vorstand des Deuвет ziehen können. Wir glauben deshalb nicht, daß der Einsatz der Vorstandsmitglieder nach einer Neuordnung der Vorstandsbezüge erlahmen wird.

Ich hoffe, Martin, Ihr ertragt solche Diskussionen. Man kann sie natürlich auch als Einmischung in die inneren Angelegenheiten des Deuветs sehen. Vertrauen kann man jedoch nur durch Transparenz und Beteiligung der Mitglieder an der verbandsinternen Willensbildung erreichen.

Mit freundlichen Grüßen, auch vom PeReCi-Club!

Helmut Weiß

Zu Gast bei Familie Werth



PEUGEOT 504 - Register

Aufbau eines Fahrzeugdaten- und Ersatzteilpools

In Deutschland gibt es nur noch rund 2.000 zugelassene bzw. nicht länger als ein Jahr stillgelegte Peugeot 504, davon nur noch rund 700 Limousinen und Breaks. Den größten Anteil machen die Cabrios und die Coupés aus. Die meisten überlebenden 504er haben wohl gerade in den letzten Jahren den Weg auf den schwarzen Kontinent gefunden und erfreuen sich dort aller größter Beliebtheit!

Damit dieser "französische Mercedes" nun in Deutschland nicht ganz ausstirbt kümmern wir uns um den Erhalt. Neben einem Fahrzeugdatenregister wird auch ein zentraler Ersatzteilpool aufgebaut werden, damit entsprechende Teile bei uns vorrätig sind bzw. Kontaktadressen weiter vermittelt werden können. Evtl. Nachfertigungsaktionen können so auch erst möglich gemacht werden; Rabatte sind möglich.

Deshalb die Bitte an alle P. 504-Fahrerinnen und Fahrer: Schickt uns eine Kopie des Kfz-Briefes und zusätzliche Angaben wie Farbe, Km-Stand, Besonderheiten, usw. und meldet uns interessante P. 504-Teile-Adressen oder eigene "Vorräte".

Rund 70 verschiedene P.504 sind inzwischen im Register; Auskünfte gibt es auf Anfrage. Die Kontaktadresse lautet:

Peugeot 504-Register c/o Herrn Michael GETZLAFF,
Dornröschenstraße 7 in 12555 Berlin.

Weitere Informationen gibt es unter Tel.:

030/97 23 751 (Micha) oder 030/742 22 37 (Joey).

Es kann auch ein Fax geschickt werden unter 030 / 74 222 37.

Für die Mitarbeit bedanken wir uns schon jetzt und jeder P.504-Fahrer kann sehr schnell in die Verlegenheit kommen auf das Register oder den Ersatzteilpool zurückgreifen zu müssen.

Der "Weltkonzern" Peugeot bzw. die PSA-Gruppe kümmert sich nur noch sehr stiefmütterlich um ihr ehemaliges Flaggschiff, selbst die lückenlose Versorgung mit Technikteilen ist nicht mehr gewährleistet!



Datenblatt
für französische Klassiker der PeReCi-Mitglieder

| | |
|--|------------------------|
| Hersteller: | Modell: |
| Bauzeit: | Baujahr: |
| Stückzahl: | Leistung (PS): |
| z. Zt. noch zugelassen: | Hubraum: |
| Besonderheiten: | |
| damaliger Preis in DM: | Höchstgeschwindigkeit: |
| Besitzer: | Telefonnummer: |
| Email: | Faxnummer: |
| Straße: | Ort/Land: |
| Steht das Fahrzeug auch für Filmaufnahmen zur Verfügung? | |
| Darf das Fahrzeug auch von anderen eingewiesenen Personen bewegt werden? | |

Treffen – Börsen – Meetings

Hier nun, wie im letzten Heft auch schon angekündigt, die Termine für Old- und Youngtimerfreunde für den Rest des Jahres 2002:

19. August **10-Jahres Feier im Vehikel**
in Berlin-Schöneberg
31. August/1. September **7. Rendez-vous französischer Klassiker**
in Mahlow
15. September **Herbstausfahrt der Oldtimer-Garage**
in Königs-Wusterhausen

Alle Angaben sind ohne Gewähr! Nähere Informationen zu den einzelnen Treffen und evtl. Anmeldungen unter Tel./Fax: 030/74 222 37 oder Tel.: 030/751 32 13.

Ankündigung

Die nächsten Stammtische vom
Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

PeReC

finden statt am jeweils

2. Mittwoch im Monat (14.08., 11.09. und 09.10.02 ...)

um **19:00 Uhr** im

außerdem:

Der Citroën-SM-Club Deutschland e.V. trifft sich ebenfalls im Vehikel und zwar am jeweils

1. Mittwoch im Monat (07.08., 04.09. und 02.10.02 ...)

um **19:00 Uhr**



Ausblick

Die nächste Ausgabe der Clubzeitung erscheint im dritten Quartal des Jahres.



Beitrittserklärung:

Name: _____ Vorname: _____

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

Straße: _____ Ort: _____

Telefon: _____ Fax: _____ Mobil: _____

Zur Zeit fahre ich folgende Fahrzeuge:

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Ich interessiere mich in erster Linie für folgende automobile Themen:

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. bis auf Widerruf.
Den Jahresbeitrag von zur Zeit 40,- € habe ich auf das Vereinskonto bei der Berliner Volksbank,
Kontonr. 336 8816 000, BLZ 100 900 00 überwiesen. Die Vereinssatzung ist mir bekannt.

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag geprüft vom PeReCi-Vorstand:

WIEVIEL BEZAHLEN SIE EIGENTLICH FÜR IHRE DRUCKE?

WIR, DIE FIRMA KONICA, VERTREIBEN UND BETREUEN IM GROSSRAUM BERLIN KOPIER-, DRUCK- UND FAX- TECHNIK DER NEUESTEN DIGITALEN GENERATION.

VON 15 BIS 85 SEITEN PRO MINUTE KÖNNEN WIR ALL IHRE WÜNSCHE IN SCHWARZ/WEISS UND FARBE ERFÜLLEN UND DIESE GESCHWINDIGKEITEN GELTEN AUCH BEIM DRUCKEN.

ZUSÄTZLICH STEHEN IHNEN BEIM DRUCKEN ALLE FUNKTIONEN DES KOPIERERS WIE Z.B. DUPLEX, SORTIEREN, HEFTEN UND DIE AUTOMATISCHE BROSCHÜRENERSTELLUNG SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH ZUR VERFÜGUNG.

SENKEN AUCH SIE ALSO IHRE DRUCKKOSTEN IM VERGLEICH ZUM HERKÖMMLICHEN BÜRODRUCKER.

WIR HELFEN IHNEN GERN, INDEM WIR MIT IHNEN ZUSAMMEN IHR DRUCKPROFIL ANALYSIEREN.

UNSER TECHNISCHER SERVICE BETREUT DERZEIT SCHON MEHRERE TAUSEND ZUFRIEDENE KUNDEN.

VIELLEICHT DEMNÄCHST AUCH SIE !

NEHMEN SIE MIT UNS KONTAKT AUF

ODER BESUCHEN SIE UNS IN UNSEREN NEUEN GESCHÄFTSRÄUMEN.

KONICA BUSINESS MACHINES
DEUTSCHLAND GMBH
NESTORSTRASSE 36
10709 BERLIN
TEL. 030 / 72386-0



 **Konica**
Document Solutions