

16. Ausgabe  
1/2005

# Der Club Die Zeitung



**Peugeot auf dem Genfer Auto Salon 2005**

**Wie wir einen Chenard & Walcker 1500 CPV kauften**

**Feuerwerk im Viervierteltakt**

**Rechtsinformationen – Informations juridiques**

# 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

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.  
c/o Joachim Kaiser  
Heckerdamm 293 D  
13627 Berlin

## Geschäftsstelle der Club-Zeitung

PeReCi Der Club - Die Zeitung  
c/o Jana Marx  
Albestr. 34  
12159 Berlin

mail: [tao\\_marx@yahoo.de](mailto:tao_marx@yahoo.de)

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

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

Vorsitzender:	Joachim Kaiser
Stellvertretender Vorsitzender:	Holger Jasinowski
Kassenwart:	Michael Schaefer
Schriftführer:	Andreas Horstmann
Redaktion:	Joachim Kaiser
Layout:	Jana Marx
Fotos:	Guido Elsing, Michael Zellmer, Joachim Kaiser

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 zur 16. Ausgabe

Aktenzeichen 15510 Nz

Keine Angst, das ist kein Aktenzeichen einer Ermittlungsakte, sondern das Aktenzeichen unter dem wir beim Amtsgericht Berlin-Charlottenburg am 22.3.1995 als Verein nach Prüfung aller Unterlagen (Satzung, Protokoll der Gründungsversammlung) amtlich eingetragen worden sind.

ZEHN Jahre sind wir nun schon ein eingetragener Verein (e.V.), PeReCi selbst gibt es aber schon rund zweieinhalb Jahre länger (anfangs eben als Interessengemeinschaft). Zum ZEHNTEN Mal veranstalten wir auch unser traditionelles RENDEZ-VOUS FRANZÖSISCHER KLASSIKER, das sich inzwischen zu einem fest etablierten Bestandteil in der Szene entwickelt hat. Dieses Treffen hat sich stetig positiv weiter entwickelt, nicht zuletzt auch durch das stetige Engagement einiger Clubmitglieder.

PeReCi ist deutschlandweit zu einem Begriff in der Old- und Youngtimerszene als Ansprechpartner für französische Klassiker geworden. Ich wünsche, dass das so bleibt und wir auch weiterhin offen für alle Interessierten sind, egal wie alt der „Franzose“ ist. Leider gibt es ja in der Szene auch gegenteilige Erfahrungen (hier wird man dann nach Alter und Wert des Fahrzeugs eingestuft!).

Die vor uns liegende Saison bietet wieder eine Menge Möglichkeiten, Kontakte zu knüpfen, Erfahrungen auszutauschen, die französischen Klassiker zu zeigen und vielleicht das eine oder andere Schnäppchen zu machen. Der Vorstand zählt wieder, wie im letzten Jahr, auf eine Reihe von aktiven Mitgliedern, damit PeReCi auf den einschlägigen Veranstaltungen wieder als DER „Franzosenclub“ präsent sein wird.

In diesem Sinne auf eine tolle sonnige Saison

Euer Joey







## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Vorwort</b>	3
<b>Das muss doch mal gesagt werden!</b>	6
<b>Peugeot auf dem Genfer Auto Salon 2005</b>	7
<b>Wie wir einen Chenard &amp; Walcker 1500 CPV kauften</b>	9
<b>... nichts ist unmöglich</b>	11
<b>Feuerwerk im Vierteltakt</b>	12
<b>Protokoll der Jahreshauptversammlung 2005</b>	14/15
<b>Die öligen Kapriolen einer Diva</b>	16
<b>Rechtsinformationen – Informations juridiques</b>	18
<b>Einladung zum 10. Rendez-vous auf Burg Eisenhardt</b>	19
<b>Anmeldung zum 10. Rendez-vous</b>	21
<b>Treffen Börsen Ausfahrten</b>	22
<b>Beitrittserklärung</b>	23

## Das muss doch mal gesagt werden!

Alles fing ganz harmlos an: etwa 1984/85 diente ein Peugeot 304 Cabrio als Fahrzeug meiner 3er-Frauen-WG. Das Auto wurde mehr oder weniger geliebt, da es immer zu Überraschungen bereit war. Bei der Gangschaltung funktionierte der 1. fast nie, dafür der Rückwärtsgang aber super und immer verlässlich, die Beleuchtung trieb ihren Unfug mit uns, da sie auf Grund eines Kabelbrands beim Vorbesitzer für jeden Schalter ständig in der Funktion wechselte – was nicht immer wirklich spaßig war.

Irgendwie jedoch schaffte es dieses merkwürdige Fahrzeug, dass ich mich darin verliebte. Es war klein (großstadtparklückenfreundlich), sportlich im Anzug, wendig (wenn es denn wollte und es jemand betankt hatte), von der Technik her auch für Frauen recht übersichtlich und beim Reifenwechsel war ich nach 3 platten (zerstochenen) Reifen innerhalb einer Woche in Rekordnähe gerückt.

Mein Fazit nach Verabschiedung unseres mobilen WG-Mitglieds aus finanziellen Gründen: irgendwann möchte ich gerne mal für einige Zeit Besitzerin und Fahrerin eines Peugeot 304 Cabrios sein. Und sei es wegen seiner Liebe zum Rost auch nur zeitlich begrenzt auf ein Jahr. Oder länger, so dass ich entweder meine Hobbys noch um einen All-Round-Schrauberinnen- und Schweißkurs erweitern müsste oder aber in Erwartung eines größeren Lotteriegewinns, um eine Grundsanierung bezahlen zu können. Aber es kam ganz anders.

Mein Herzallerliebster kannte meinen Wunschtraum und erfüllte ihn mir kurzer Hand. Dank moderner Technologien (sprich: Internet) hatte er es geschafft, ein 29 ½ Jahre altes Peugeot 304 S Cabrio an Land zu ziehen. Ein sogenanntes Oma-Fahrzeug fast aus 1. Hand (alte Dame, die es mit 50 bekommen hat, garagengepflegt und mit Sonntagnachmittagsausfahrmoral, 33.000 echter Tachostand!).

Aber ... wie das dann immer so ist – mit einem Fahrzeug älterer Jahrgänge! Ein fachmännischer Blick des „Meisters“ unserer bevorzugten Werkstatt unter die Motorhaube, ins und unter Auto brachte doch so den einen oder anderen Mangel ans Tageslicht. Nichts absolut dringendes, jedoch so bei Gelegenheit ... Der herkömmliche, moderne Ersatzteilhandel war z. T. vor unlösbare Aufgaben gestellt, so

dass wir uns auf die Suche nach Fachleuten und Ersatzteilen auch wieder per Internet machten.

Der Vorsitzende eines Peugeotclubs südlich von Nordhorn hatte zwar einige Tipps, jedoch für konkrete Hilfe fehlten uns scheinbar der Mitgliedsausweis und der dicke Geldbeutel.

Also weitergesucht! Und fündig geworden! Neuer Club – neues Glück: 030-7513213!

Den ersten sehr netten Telefonaten mit brauchbaren Tipps und Reparaturanleitungen folgten Päckchen mit Ersatzteilen samt Bastelschablone (z.B. Türdichtungsgummis Marke Eigenbau) und Gummibärchen sowie Cappies für unsere 3 Kinder (Wir lieben diese Päckchen!). Holger aus Berlin konnte uns immer irgendwie helfen, und sei es mit Telefonnummern (Georg Lange) oder Worten, die uns Mut machten, nicht aufzugeben. In einem der Telefonate wurden wir dann zum jährlich stattfindenden Rendez-vous französischer Klassiker PeReCi e. V. eingeladen, was wir trotz der Entfernung (ca. 650 km) gerne annahmen. Jetzt konnten wir den netten Menschen endlich persönlich kennenlernen! Und noch ganz viele andere nette Menschen lernten wir auf dem Treffen kennen. Das Treffen hat uns so gut gefallen, dass wir nun jedes Jahr versuchen, diesen Termin in unserem Kalender (und dem unserer Eltern, die dann unsere 3 Mädels hüten!) freizuhalten. Nicht unerwähnt bleiben sollen die gut organisierten Rendez-vous' mit tollem Ambiente, in schöner Umgebung, mit spaßigen Aufgaben und gutem Essen. Auch wenn wir nur beim ersten Mal den 1. Platz abgeräumt haben.

Nicht nur von Holger, auch von Michael und allen anderen Teilnehmern sind wir sehr nett aufgenommen worden. Und dafür wollen wir uns auf diesem Wege einmal bedanken!!!!

Es ist sicherlich nicht selbstverständlich, Nichtmitgliedern, die noch dazu so weit entfernt wohnen, immer mit Rat und sogar teilweise mit Tat zur Seite zu stehen. Diese Erfahrungen kann man jedem Oldtimerbesitzer nur wünschen.

Macht weiter so! Danke! Und besonders an Holger und Michael!!!! Wir freuen uns schon auf den kommenden August!

Mit peugeotischen Grüßen,  
Achs- und Blechbruch!

Myriam und Rudi Spitzer aus Nordhorn



## Peugeot auf dem Genfer Auto Salon 2005

Genf ist jedes Jahr Anfang März ein Schauplatz der Neuheiten, Concept Cars und auch einiger Klassiker. In diesem Jahr feierte der Genfer Automobilsalon sein 100jähriges Bestehen und schmückt sich seit nunmehr 75 Jahren mit dem Zusatz „internationaler Salon“. Grund genug für einige Hersteller zum Doppeljubiläum auch Klassiker aus ihrer langjährigen Geschichte zu zeigen.

Bei Peugeot begann vor 70 Jahren die Erfolgsgeschichte der Baureihe 402. Aus diesem Anlass präsentierte Peugeot auf dem Genfer Messestand ein ganz besonderes Modell dieser Baureihe. Es handelte sich dabei um den Peugeot 402 ANDREAU!

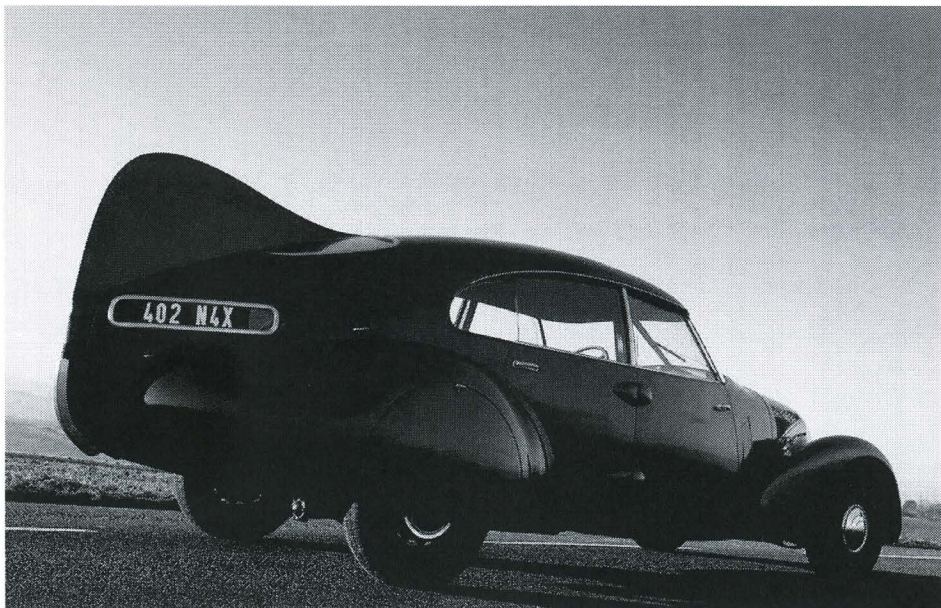
Jean Andrau wurde als Aerodynamiker von Peugeot beauftragt, seine Theorien auf diesem Gebiet am 402 umzusetzen. Es blieb nicht nur bei einem Prototyp. 1936 wurden fünf Exemplare produziert. Eines dieser fünf Fahrzeuge aus dem Bestand des Peugeot-Museums in Sochaux wurde in diesem Jahr auf dem 2.650 m<sup>2</sup> großen Messestand auf dem Genfer PALEXPO-Gelände präsentiert. Dieser schwarze „Walfisch“ mit riesiger Heckflosse wirkt heute noch so beeindruckend wie bei seiner ersten Präsentation

auf der Pariser Automobilausstellung im Jahr 1936. Bei der damaligen Vorstellung verlaubliche Peugeot folgendes im Presstext:

**„Peugeot kreiert die ersten sparsamen Karosserien** – Für das Automobil sollte eine Karosserie entworfen werden, die nicht nur den Komfortansprüchen der Fahrzeuginsassen nachkommt, sondern durch ihre geschwungenen Linien zugleich den Gesetzen des geringsten Fahrwiderstands entspricht.

**Eine wissenschaftlich fundierte Karosserie** – Der Abtrieb spielt eine wichtige Rolle für die Balance bei hohen Geschwindigkeiten, bei denen das Fahrzeug stabilisiert werden muss, indem der Mittelpunkt der seitlich angreifenden Kräfte nach hinten gerückt wird“

„Wenn man die Karosserie, so wie sie in den vergangenen Jahren gebaut wurde, durch die ANDREAU-Karosserie ersetzt, ohne Veränderungen am Chassis vorzunehmen, so stellt man fest, dass das Fahrzeug mit ANDREAU-Karosserie bei gleicher Leistung **eine Verbrauchersparnis von 30% ermöglicht.**





Beschleunigt man das Fahrzeug mit ANDREAU-Karosserie auf **Höchstgeschwindigkeit**, so stellt man fest, dass diese **um 40% über der liegt, die mit demselben Chassis mit der bisherigen Karosserie möglich ist.**

Die spezielle ANDREAU-Karosserie wurde vorerst nur als Prototyp gebaut und ist noch nicht im Verkauf erhältlich. PEUGEOT hat sich bei der Festlegung des stromlinienförmigen Aufbaus für die Modelle 402 und 302 weitgehend von den technischen Merkmalen dieser Karosserie inspirieren lassen. Sowohl der 302 als auch der 402 verdanken ihre gute Straßenlage, ihre bemerkenswerten Fahrleistungen und ihren niedrigen Verbrauch der tiefergelegten

Karosserie und der akribisch erarbeiteten Stromlinienform.“

Der Peugeot 402 mit ANDREAU-Karosserie entstand auf dem Chassis eines völlig serienmäßigen 402. Er besitzt einen 1991 cm<sup>3</sup> großen Vierzylinder-Reihenmotor.

Die Scheinwerfer verbergen sich hinter den Gittern des schildförmigen Kühlergrills. Eine weitere Besonderheit ist das halbautomatische Cotal-Getriebe mit elektromagnetischer Kupplung.

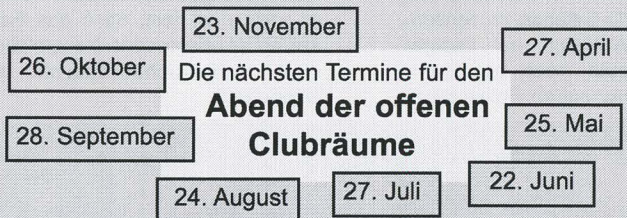
Der Peugeot 402 ANDREAU ist zweifellos der erstaunlichste Vertreter der berühmten „Ligne fuesau Souchaux“, des sogenannten „Raketendesigns aus Souchaux“.

Guido Elsing

An jedem 4. Mittwoch im Monat veranstalten die im Meilenwerk Berlin vertretenen Oldtimer-Clubs und Interessengemeinschaften einen „Abend der offenen Tür“.

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.



Folgende Clubs und Interessengemeinschaften sind vertreten:

Allgemeiner Schnauferl Club e.V., Landesgruppe Berlin

Spitfire Club Berlin

Die Oldtimer Garage Berlin Brandenburg e.V.

Peugeot 203/403 Club

Ferrari Club Deutschland e.V.

MG Club Berlin e.V.

Käferfreunde Berlin IG

PeReCi Motor Klassik Club Berlin e.V.

Porsche Classic Clubs

Mercedes Benz Veteranen Club Berlin Brandenburg e.V.

Ford Classic Berlin e.V.

Mittwochs Runde Berlin IG für Veteranen Fahrzeuge

Dachverband DEUVET



## Wie wir einen Chenard & Walcker 1500 CPV kauften

Anfang Januar 2005 sprach meine Frau: Warum haben wir keinen Chenard & Walcker Fourgon? In der La Vie de l'Auto wird einer angeboten, im letzten Heft gab es sogar eine Titelgeschichte über den Peugeot D3A/D4A. Wir, die Avantgarde der Autosammler, brauchen ein solches Fahrzeug. Einen Citroen HY hat doch jeder. Und schließlich: Denke daran, dass wir bald umziehen! Es ist stilllos, einen kleinen und dürrtigen Anhänger mit unserem Personenkraftwagen zu schleppen. Jeder sieht unser intimes Umzugsgut.

Eine Anzeige stach uns besonders ins Auge: „Chenard & Walcker fourgon, 1948, moteur Peugeot 202, restauré, état concours, 2.500 €, Haute Garonne“

Also gut, der Wohnort des Verkäufers lag am Fuße der Pyrenäen. Französisch sprechen wir auch nicht, und unter der französischen Beschreibung „concours“ versteht zum Beispiel ein Schweizer den Zustand drei minus. Unsere hilfsbereite Clubkameradin Dagmar stellte den Kontakt zum Verkäufer über einen Pariser Bekannten her und von nun an lief die Kommunikation mit Monsieur Ch., obwohl über mehrere Stationen, doch

ziemlich reibungslos nach Art der „Stillen Post“. Er wohnte offensichtlich in der „Mairie“ (Bürgermeisteramt) von Leignac. Dort war auch der Sitz des Clubs „Amicale Denis Papin“, dessen Vorsitzender Ch. der Einfachheit halber war. Beneidenswertes Frankreich. Wenn ich das Bürgeramt von Charlottenburg/Wilmersdorf aufsuche, erwarten mich jedenfalls weder ein Bürgermeister noch an alter Technik interessierte Beamte. Spätestens jetzt könnten einige technisch-historische Anmerkungen erforderlich sein. Aber die Mitglieder des PeReCi-Clubs kennen sich sehr gut mit anspruchsvoller historischer Technik aus, so dass ich auf Denis Papin hier nicht weiter eingehen muß. Besonders die Ehefrauen der Mitglieder wissen Bescheid, hatte Papin doch im Jahre 1679 ein wichtiges energiesparendes Küchengerät erfunden, das leider heute noch immer nicht Einzug in jede Küche genommen hat.

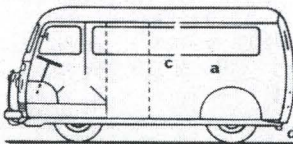
Exkurs: Die Firma Chenard & Walcker wurde 1899 von Ernest Chenard und Henri Walcker gegründet. Da das Auto bekanntlich aus dem



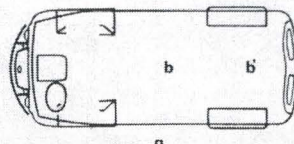
## GOTES INTÉRIEURES ET EXTÉRIEURES



a longueur intérieure utile .....	2,60 m
b largeur intérieure utile .....	1,66 m
b' largeur entre passage de roues .....	1,28 m
c hauteur intérieure utile .....	1,72 m
d hauteur entre plancher et sol (en charge) .....	0,36 m
e largeur entrée double porte AR .....	1,43 m
f hauteur entrée double porte AR .....	1,70 m
g longueur hors tout .....	4,43 m
h largeur hors tout (sans porte latérale coulissante) .....	1,87 m
k largeur hors tout (avec porte latérale coulissante) .....	1,90 m
m hauteur hors tout (en charge) .....	2,11 m



f m



e h

k

Fahrrad entstanden ist, war es nicht verwunderlich, dass die Firma vorher Fahrräder und motorisierte Drei- und Vierräder gebaut hatte. Die Walckers waren badische Immigranten, daher der deutsche Name. Das Programm der Firma bestand bis zum Ende im Jahre 1946 aus Pkw der gehobenen Klasse und vor allem aus Nutzfahrzeugen. Auch hatte man große sportliche Erfolge, z.B. gewann man das erste 24 Std. Rennen von Le Mans. 1946 wurde das Unternehmen von Peugeot samt Karosseriewerk Chausson, das den Lieferwagen CPV 1500 herstellte, übernommen. Was Peugeot-Liebhaber oft nicht wissen: Die Neuerwerbung hatte Frontantrieb und einen Peugeot-Motor, so dass Peugeot nach dem Krieg sofort einen modernen Lieferwagen, nun mit der Typenbezeichnung D3A, anbieten konnte. Der Chenard hatte ein Gewicht von 1.200 kg und eine ungeheure Zuladung von 1.500 kg, so dass der 30 PS/1100 ccm Peugeot 202 Motor aus den Dreißigern fast drei Tonnen schleppen musste. Das hielten die Konstrukteure in dieser Zeit für eine ordentliche Motorisierung, denn angefangen hatte man mit einem 750 ccm Zwei-Zylindermotor, eine Eigenkonstruktion. Wir kauften den Lieferwagen unbesehen. Eine Besichtigungsreise hätte Spesen in

Höhe des Kaufpreises verursacht, so dass es auf jeden Fall bequemer war, den Wagen vom Wohnzimmer aus zu ordern. Man kann natürlich darüber streiten, ob eine Kurzreise in die Pyrenäen interessanter ist als der ungeprüfte und voreilige Kauf eines seltenen Lieferwagens.

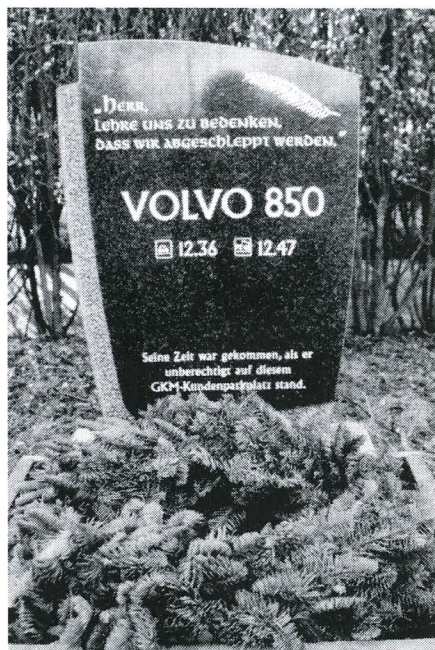
Wenn der Wagen aber angekommen ist, wird es dann umso spannender. Wir bezahlten per Internet spesenfrei mit der sogenannten

„EU – regulierten Überweisung“, Gutschrift erfolgt innerhalb von drei Werktagen. Das Verfahren ist zu unrecht noch wenig bekannt und setzt voraus, dass die Beteiligten ihre IBAN-Kontonummer kennen, eine fast dreißigstellige Buchstaben- und Zahlenkombination. Wird sie fehlerhaft übermittelt, was sicher oft und gerne passiert, verschwindet das Geld für einige Zeit im internationalen Bankensystem. Trotz unseres „Stille Post“-Kommunikationssystems funktionierte die Überweisung in zwei Raten ohne Probleme. Hier sei der Schmargendorfer Möwen-Apotheke gedankt, die ihr Faxgerät kostenlos zur Verfügung stellte und von uns mit einem Bild des Fahrzeugs großzügig entschädigt wurde, jedenfalls durften die Mitarbeiter es betrachten.

Den Transport übernahm die Fa. Egerland Car Terminal Bremen, die auf den fachgerechten europaweiten Transport von neuen und alten Fahrzeugen spezialisiert ist. Man muß mit Kosten von etwa 1 € pro Kilometer Transportleistung rechnen.

Eines abends traf der Chenard dann bei Schneesturm in den Götzer Bergen ein. Auf der einwöchigen Reise war es niemandem gelungen, den Wagen zu starten. Zur Strafe hatte man ihn auf einen separaten Anhänger





## Gesehen und fotografiert am Hohenzollerndamm 154 von Holger, denn ... nichts ist unmöglich!

verbannt und nicht in den doppelstöckigen Autotransporter gelassen. Noch heute sieht der Chenard beleidigt aus. Wir schoben zu viert den Wagen mit fast blockierten Bremsen (verkanteten Bremsbacken, wie wir später feststellten) in nur einer halben Stunde auf das Grundstück. Am nächsten Tag fanden wir unter dem Fahrersitz den Starterknopf und einen Batterie Hauptschalter, auch eine fast leere Batterie, einen gut versteckten und geschlossenen Benzinhahn unter dem Armaturenbrett und schließlich ein Zündschloß in der Ritze zwischen Armaturenbrett und Tür. Der Motor sprang sofort an.

Die Inspektion des Fahrzeugs ergab folgende Details: Feste Bremsen, nach dem Öffnen stellte sich heraus, dass die Splintscheiben der Bremsbacken, ein Cent-Artikel, ausgeleiert waren. Man sah diesen Kleinteilen an, dass sie in den sechzig Jahren so manche Runde in der Trommel gedreht hatten, sonst

waren die Bremsen aber nagelneu. Das Lenkungsspiel war enorm, eine halbe Umdrehung. Ursache: lockere Befestigung des Lenkgetriebes. Statt auf 19 x 400 Reifen rollt der Wagen auf Zollmaß-Reifen: in Brandenburg kein Problem. Zustand der Karosserie: geschweißt, nicht immer gut zur Lackierung vorbereitet, Spachtel hier und da, Bodenblech und Rahmen gut. Zustand insgesamt drei plus.

So kann man ein Auto kaufen. Und es ist durchaus möglich, dass man Geld und Fahrzeug verliert. Aber ein anderes Mal hat man Glück.

Am Ende gleichen sich Glück und Pech aus, man muß nur genügend Fahrzeuge kaufen.

Helmut Weiß



## Feuerwerk im Vierteltakt

– ohne Funken läuft nichts –

*Batterie, Zündspule, Verteiler, Unterbrecherkontakte, Zündkerzen, Zündkabel sowie Kupferleitung:*

Mehr Teile hat die Zündanlage nicht!

Aber immer der Reihe nach:

**Die Batterie:** sie liefert den erforderlichen Strom.

**Der Verteiler:** er verteilt die Hochspannung an die Kerzen und „unterbricht“ im „Untergeroß“ die Kontakte des Primärniederstromkreises.

**Die Zündkerzen:** an ihren Elektroden springen die Funken über, die das Benzin-Luft-Gemisch entzünden.

**Die Zündspule:** sie formt die 12V-Niederspannung in Hochspannung um.

**Die Zündkabel:** sie „transportieren“ den hochgespannten Strom zum Verteiler und zu den Kerzen.

**Die Kupferleitung:** sie verbindet die Zündspule mit der Batterie sowie den Verteiler mit der Zündspule.

Nun etwas theoretische Elektrik:

Sind Zündschalter (Lenk-Zünd-Anlass-Schloß) und Unterbrecher geschlossen, so fließt der Strom vom Pluspol der Batterie über den Zündschalter durch die Primärwicklung der Zündspule zur Masse. In dem Augenblick, in dem sich die Unterbrecherkontakte öffnen, will der Strom durch die Primärwicklung noch weiter fließen und will die sich gerade öffnenden Unterbrecherkontakte mit einem Funken „überspringen“.

Ein am Verteiler angebrachter und parallel geschalteter Kondensator verhindert dies weitgehend. Außerdem wird so der Primärstromkreis schlagartig unterbrochen, das Magnetfeld in der Zündspule bricht schlagartig zusammen und in der Sekundärwicklung der Zündspule entsteht augenblicklich eine Hochspannung (er wird induziert).

Über den Verteiler kommt diese Hochspannung an die entsprechende Zündkerze, wo sie an den Elektroden den





Luftspalt überschlägt; der dabei entstehende große Funke entzündet das Gemisch im jeweiligen Zylinder.

So weit die Theorie, nun zur Praxis:

Grundsätzlich unterliegen alle Teile dieser Batteriezündung für Ottomotoren einem gewissen Verschleiß; **zwei Bauteile sollten regelmäßig kontrolliert bzw. ausgetauscht werden: die Zündkerzen und die Unterbrecherkontakte** unterliegen durch die mechanische Beanspruchung und dem Funkenflug einer gewissen Abnutzung.

**Die Zündkerzen:** *Der Abstand zwischen Elektrode und Massebügel wird immer größer und der erzeugte Funke immer kleiner.*

**Die Unterbrecherkontakte:** *die Kontaktflächen unterliegen einem Abbrand, ein plötzliches (gewünschtes) Unterbrechen wird immer schlechter.*

Die Zündkerzen sind meist (mit dem richtigen Kerzenschlüssel) leicht auszutauschen, während die Unterbrecherkontakte ein genaues Einstellen mittels Schließwinkeltester und Stroboskoplampe erfordern. Der Kontaktabstand steht im direkten Zusammenhang mit dem Schließwinkel. Der Schließwinkel ist die Zeit, in der die Kontakte geschlossen sind. *Als Faustregel gilt: bei voll angehobenen Kontakten entspricht ein Abstand von 0,4 mm etwa 55° Schließwinkel.*

#### Wir merken uns:

**Wird der Kontaktabstand kleiner eingestellt, wird der Schließwinkel größer – stellt man den Abstand größer ein, wird der Schließwinkel kleiner!**

Wichtig ist außerdem ein korrekt eingestellter Zündzeitpunkt, d. h. das Gemisch soll zur richtigen Zeit (die gößte Zylinderfüllung) entzündet werden. Um dies einzustellen gibt es an der Riemenscheibe Markierungen, die anzeigen, wann der erste Zylinder „oben“ ist (oberer Totpunkt - OT). Genau dann sollte gezündet werden. Eine zweite Markierung zeigt meist eine leichte Frühzündung an (z.B. 8° vor O.T.), da bis zur Zündung im Zylinder eine Verzögerung herrscht. Eine Stroboskoplampe hilft hier ungemein; sie blitzt genau in diesem Augenblick auf. Durch Lockern und

Verdrehen des Verteilers kann man diesen Zeitpunkt verstellen.

Wie lang ist nun die Lebensdauer dieser erwähnten Bauteile?

Nach meinen Erfahrungen sollten folgende Wechselintervalle eingehalten werden:

**Zündkerzen: maximal 20.000 km, Unterbrecherkontakte: maximal 15.000 km, Zündverteilerkappe und Verteilerfinger: maximal 50.000 km, Zündkabel und Zündspule: maximal 100.000 km.**

Bei schon einem verschlissenen Bauteil an der Zündanlage kommt es zu einem schlechteren Funken und damit zu einer schlechteren Verbrennung des Gemischs.

Zündaussetzer und gar ein Versagen der Zündung zeigen einen erforderlichen Wechsel einzelner Bauteile zu spät an. So weit sollte es ein Liebhaber französischer Autos nicht kommen lassen!

Glücklich (oder auch nicht) kann sich der schätzen, der bereits eine kontaktlose Transistorzündanlage mit Induktions- oder Hallgeber besitzt. Hier entfällt der Unterbrecher; eine Wartung ist in diesem Punkt nicht erforderlich. Nur wenn diese Bauteile einmal versagen sollten, ist eine Reparatur auf der Strecke in der Regel nicht möglich und sie kostet ein Vielfaches mehr als der Austausch von Unterbrechern. Hier bezahlt man im wahrsten Sinne des Wortes die Wartungsarmut.

Neben der entfallenen Wartung, macht die kontaktlose Zündung eine größere Hochspannung möglich, was ein besseres Anspringen des Motors und noch bessere Verbrennung unter extremen Bedingungen (große Nässe und Kälte) ermöglicht.

In diesem Sinne:

Alle Zeit gutes Funken auf allen Straßen in Europa!

JoKai

**Protokoll der Jahreshauptversammlung 2005 des PeReCi e.V.**

(geschrieben von A. Horstmann, im Layout komprimierte und korrigierte Kopierfassung von J. Kaiser)

**1. Begrüßung** durch den 1.Vorsitzenden Joachim Kaiser, in der er für die Zusammenarbeit dankt und den 2. Vorsitzenden Holger Jasinowski.

**2. Bericht des Schatzmeisters**

Bericht von dem Kassenwart Michael Schäfer, der noch auf folgende, wesentliche Punkte hinwies:

Die Bilanz fiel gegenüber 2004 wesentlich besser aus und es wurde ein Überschuß von 229,14€ erzielt.

Das Jahrestreffen war kostenneutral (-7,45€)

200€ die wegen der Beteiligung an dem Stadtfest Templin gespendet werden sollten, sind nicht eingegangen.

100€ wurden von Horst Werth und 50€ von Joachim/Philip/Christine gespendet. (Applaus)

**3. Bericht der Kassenprüfer**

Bericht der Kassenprüfer Phillip Dornacher und Andreas Horstmann.

Die Einnahmen und Ausgaben wurden überprüft.

Es wurden keine Unregelmäßigkeiten festgestellt.

**4. Aussprache zu den Tops 1-3**

Zu Punkt 1-3 wurden keine weiteren Äußerungen von den Anwesenden gemacht.

**5. Entlastung des Vorstandes**

Der Vorstand wurde einstimmig entlastet. (16 Ja-Stimmen bei 2 Enthaltungen vom Vorstand).

**6. Wahlen**

	Vorschläge	ja	nein	Enthaltung	ungültig
1. Vorsitzender	Joachim Kaiser	18	0	3	1
2. Vorsitzender	Holger Jasinowski	18	0	3	1
Schatzmeister	Michael Schäfer	18	0	3	1
Schriftführer	Andreas Horstmann	17	0	4	1

Die Wahlen fanden offen statt.

**7. Ausblick auf die kommende Saison, Teilnahme an Oldtimerveranstaltungen**

Joachim Kaiser erläutert das Jahresprogramm und weist auf die Treffen in Paaren/Glien und unser 10jähriges Treffen als Highlights hin, sowie die Saisoneneröffnungs- und Abschlußfahrt.

**8. 10. Rendez-vous französischer Klassiker am 13./14. August**

Peter hat das Jahrestreffen vorbereitet, dass am 13. und 14. August in Belzig auf der Burg Eisenhardt stattfinden soll. Die Plätze sind begrenzt, so dass die Anmeldungen frühzeitig eingehen sollten, spätestens aber bis 31.5. Das Programm mit Empfangsimbiß, Ausfahrt, Abendessen und Frühstück steht schon im Groben fest.

Wer will, kann auch schon am Freitag anreisen, muß das aber extra vereinbaren.

Daraufhin wurden die Einladungen verteilt.

**9. Zukünftiger Ort des Clubstammtisch**

Joachim leitete dieses Thema ein indem er die Vorteile des „Vehikels“ schilderte, und die Frage stellte, ob überhaupt Handlungsbedarf gegeben ist. Allerdings folgte der Einwand, dass der Wirt des „Vehikel“ sich überlegt zu schließen, falls das Geschäft nicht besser läuft

In der Diskussion, ob der Stammtisch im „Vehikel“ bleibt, wurden folgende Alternativen diskutiert:



- Silvi's Kneipe: „Silvi“ in der Meraner Straße
- „Parkcafe“ Fehrbeliner Platz
- „Tropheo“ im Meilenwerk
- Lokal Sportplatz Forckenbeckstr.

Dabei wurden folgende Vor- und Nachteile des „Vehikel“ genannt:

**Vorteile:** Parkplätze vorhanden am Rathaus. Die Küche ist akzeptabel. verkehrsgünstig (Autobahn, U-Bahn, zentral)

**Nachteile:** Die Lautstärke wurde mehrfach kritisiert, Diskussionen sind erschwert. Ein Standortwechsel bedeutet Aufwand (neue Adresse, Flyer muß geändert werden,...) Die Atmosphäre ist nicht mehr die alte. Das leere Lokal wirkt öde.

Die Abwägung der Vor- und Nachteile der Alternativen („Parkcafe - noch lauter, „Tropheo“ – Schicki-Micki-Atmosphäre, außerdem sind wir sowieso einmal im Monat im Meilenwerk, „Silvi's“ – verquälmt, zu klein, keine Parkplätze) führten zur Favorisierung des Lokales am Sportplatz Forckenbeckstr, das „nur“ den Nachteil hat, nicht direkt an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen zu sein, dafür aber ruhig ist, eine schöne Terrasse hat und wir unter uns sind. Da die Versammlung sich nicht eindeutig entschied, kam von Joachim der Vorschlag, die nächsten Stammtische auf Probe im Lokal am Sportplatz durchzuführen, was dann beschlossen wurde.

Adresse: Pro-Sport Berlin, Forckenbeckstr. 18, 14199 Berlin

## 10 Vereinshomepage

Alles in Ordnung laut „Webmaster“ Sven. Siehe auch Verschiedenes

## 11 Clubzeitung

Christine bittet um Artikel. Verschiedene Clubmitglieder haben zugesagt, etwas zu schreiben. Bitte mailen an: [Christinekaiser@web.de](mailto:Christinekaiser@web.de) oder zu [tao\\_Marx@yahoo.de](mailto:tao_Marx@yahoo.de)

## 12 Verschiedenes

Peter brachte das Thema: Links (Verweise) von unserer Homepage zu Anzeigenkunden, bzw. zu anderen Firmen auf. Die allgemeine Meinung war kritisch, dieses Thema soll aber noch auf den nächsten Clubabenden ausdiskutiert werden.

Anwesende:

Bamberg, Bernhard	1
Bonge, Matthias	2
Brilleaud, Dagmar	3
Dornacher, Philip	4
Dr. Janker, Peter	5
Dr. Kaiser, Christine	6
Elsing, Guido	7
Himpel, Maik	8
Horstmann, Andreas	9
Jasinowski, Holger	10
Kaiser, Joachim	11
Koska, Jörg	12
Pflock, Robin	13
Schäfer, Michae	14
Seehawer, Sven	15
Weiß, Helmut	16
Werth, Horst	17
Zellmer, Michael	18

Per Vollmacht stimmten folgende Mitglieder ab:  
Michael Getzlaff, Lothar Peter, Uwe Richter  
Die Stimme von Michael Getzlaff war ungültig, da er die Mitgliedsgebühr 2005 nicht bezahlt hatte.

## Die öligen Kapriolen einer Diva

**Erneut muss ich Euch von meiner Diva berichten, die sich gerne mal einen Schluck Öl mehr gönnt.**

Ich bin langsam am Verzweifeln! Vielen ist mein Peugeot 504 Coupé bzw. „Pigette“ auch bekannt als der Wagen, an dem öfters mal die Motorhaube offen ist!

Leider ist es Realität, dass seit ca. Sommer 1999 – seitdem das Fahrzeug bei der Werkstatt „Oldie Tech“ zur Zündungseinstellung war – sporadisch Öl verbraucht! Dieser Verbrauch macht sich jedoch nicht wie bei einem Alkoholiker im ständigen Konsum von Öl bemerkbar, sondern nur durch ab und zu wiederkehrenden Verbrauch jenes teuren Erdölstoffes. Meine Diva entpuppte sich als Quartalstrinkerin. Harald Juhnke lässt grüßen.

### Mein Fahrzeug ein Gelegenheitstrinker?

Zu Beginn äußerte sich diese Trunksucht nur einmal im Jahr und machte sich dadurch bemerkbar, dass nach einem Kurz-Trip in der Stadt von ca. 20 km plötzlich ein Liter Öl weg war. Nachdem sich dieser Verbrauch im Herbst des gleichen Jahres häufte, brachte ich den 504 zur Fachwerkstatt in Saarburg zu Ludwig Biewen (dieser hatte den Motor drei Jahre zuvor komplett überholt!).

Leider konnte auch Ludwig – trotz Abnahme des Zylinderkopfes und Messung der Zylinder-Toleranzen – nichts finden. Er hatte auch nachgemessen, ob die oberen Ölabstreifringe richtig saßen. Dies war der Fall. Auch ein über Nacht durchgeführter Test mit Öl, welches bei defekten Kolben absackt, ergab nichts.

So machte ich mich nach Erleichterung um mehrere hundert Euro wieder auf den Weg nach Berlin und war glücklich zu wissen, dass mein 504 die Entziehungskur überstanden hatte und nun „clean“ zu sein schien.

Zwei bis drei Jahre war – bis auf einen kurzen „Rückfall“- Ruhe in die „Trinksitten“ eingekehrt. Doch dann tauchte dieses Problem im

Herbst 2002 erneut auf und machte sich durch die gleichen Symptome bemerkbar. Immer wenn es kalt war und ich einen kurz Trip in die Stadt bzw. eine Fahrt auf der Landstrasse unternahm, war 1 Liter Öl weg. Um meiner Diva diese Trinksitten abzugewöhnen, wollte ich es dieses Mal mit einer „Berliner“ Entziehungskur probieren und gab meine „Säuferin“ zu Bodo Hahnfeldt in Behandlung.

Bodo stellte fest: Meine Diva hatte Öl im Tank! Wie geht denn das? Dieses merkwürdige Symptom rief sogleich viele Oldtimer-Ärzte auf den Plan und jeder Schrauberdoktor versuchte mir, mit mehr oder weniger interessanten Problemlösungen zu helfen! Doch leider war die einfachste Lösung auch die unwarscheinlichste! Wir hatten vermutet, dass sich an kalten Tagen, wenn das Symptom auftrat, irgendeine Dichtung in der Einspritzpumpe zusammenzog und dadurch Öl aus dem Motor durch die Rücklaufleitung in den Tank gelange. Leider bzw. glücklicherweise stellte sich diese Lösung aufgrund der unterschiedlich anliegenden Druckverhältnisse zwischen Motor und Einspritzpumpe als unmöglich heraus. Dies wurde mir durch Bodo Hahnfeldt, Ludwig Biewen und einen Kugelfischer-Einspritzpumpen-Spezialisten irgendwo in Süddeutschland telefonisch bestätigt.

Weitere Tests brachten kein Ergebnis.

Schließlich fand sich die Diva zur erneuten Entziehungskur bei Ludwig Biewen ein. Dieser machte wieder mehrere Tests und fand eine Sprit-Öl Lösung im Tank und wies mich darauf hin, dass im Öltank ca. 5,5 Liter und damit viel zu viel Öl vorhanden sei. Dies würde bei nächster Gelegenheit zu viel Druck aufbauen und das Öl dann durch den Motor entweichen.

War also der Fehler bei mir selbst, dem Halter der „Säuferin“ zu suchen? Gönnte ich meiner Diva tatsächlich zu viel vom teuren „Stoff“?

Jedenfalls war Herr Biewen der Meinung, dass ich jedes Mal beim Nachfüllen anstatt



nur eines halben Liters, einen ganzen Liter Öl und damit zu viel einfüllen würde. Somit würde sich zu viel Druck (speziell bei Stadtfahrten) aufbauen und dies würde dazu führen, dass eine sogenannte „Selbstreinigung“ stattfinden würde. Den erneuten Öl-Befund im Tank begründete Herr Biewen mit schlechtem „Billig“-Sprit. Tatsächlich hatte ich meine Diva immer bei ein und derselben freien Tankstelle betankt.

Nun schienen also alle „Suchtprobleme“ gelöst und meine Diva endlich „clean“.

Leider hielt dies auch nur ein Jahr! Als ich kurz vor meinem diesjährigen Osterurlaub eine Fahrt auf der Landstraße und auf der Autobahn von insgesamt ca. 70 Kilometern mit meiner Diva unternahm, bemerkte ich plötzlich das Aufflackern der Öl-Lampe. Der Benzintank war nur zu einem Viertel gefüllt. Ich fuhr also mit maximal 2000 Touren langsam nach Hause, stellte meine Diva ab und wartete 6 Stunden. Danach kontrollierte ich den Öl-Stand. Nachdem ich erst am Anfang der Tour einen halben Liter mit Messbecher nachgefüllt hatte (vorher stand das Fahrzeug drei Wochen und wurde nicht einen Meter bewegt) war nun laut Ölmesstab der Motor staubtrocken.

Viele Fragen beschäftigten mich nun zum Anfang meines Urlaubs:

1. Wohin verschwindet das Öl?
2. Wieso tritt dieses Phänomen immer an kalten Tagen auf und wenn mein Tank nur zu einem Viertel gefüllt ist?
3. Wieso hatte plötzlich mein Motor wieder angefangen, zu qualmen? Kam dies, weil zu wenig Öl drin war und dies nun auf die Lager ging? War nun doch ein Verbrauch über den Motor vorhanden und kamen daher der Ölgeruch und die blauen Wolken aus dem Auspuff?

Viele von Euch wissen ja, wie sehr ich an meiner Diva hänge, aber leider hat dieses Öl-Problem nun überhand genommen und ist durch sein sporadisches Auftreten mittlerweile zu einem Nerven-Problem geworden.

Ich wäre Euch sehr dankbar, wenn Ihr mir vielleicht doch noch ein paar Ideen liefern könntet und mir dadurch helfen würdet, meine Diva doch noch „clean“ zu kriegen.

Bis zum nächsten Stammtisch bzw. Clubabend wünsch ich Euch allen noch viele gesunde und problemlose Kilometer ohne divenartige Anfälle mit Euren Automobilen!

Einen schönen Saison-Start an alle, und hoffentlich seid Ihr mir nicht böse, wenn ich ab und zu mal mein Problem bei unseren Treffen zur Sprache bringen werde?

Euer Divenbesitzer Philip



## Rechtsinformationen – Informations juridiques

von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser

Nachfolgend einige Fälle zum Verkehrsrecht aus der aktuellen Rechtsprechung:

### Unfälle mit Kindern

Seit Inkrafttreten des neuen Schadensrecht zum 01.08.2002 ist ein Kind bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres für Unfälle mit motorisiertem Verkehr nicht verantwortlich. Es herrschte nun unter Juristen Uneinigkeit darüber, ob Kinder auch bei Unfällen mit geparkten Fahrzeugen keine Verantwortung tragen müssen. Sind Kinder zwischen dem 7. und dem 10. Lebensjahr Schadensersatzansprüchen ausgesetzt?

Die Befürworter dieser Meinung legten § 828 Abs. 2 BGB eng aus und wandten die Vorschrift nur für den fließenden Verkehr an. Der Bundesgerichtshof hatte diese Frage nun abschließend zu entscheiden.

Ein Kind, welches ein geparktes Fahrzeug beschädigt, kann für den Schadensersatz in Anspruch genommen werden (Dies wird dann wohl die Haftpflichtversicherung der Eltern ausgleichen), unabhängig davon, ob das Kind selbst Verletzungen davon getragen hat. Ansprüche gegen den Fahrzeughalter hat das Kind nicht.

Es darf dabei auch keine Rolle spielen, ob das Fahrzeug ordnungsgemäß abgestellt ist. Auch bei Fahrzeugen, die im Halteverbot stehen, ist das Kind, das das Fahrzeug beschädigt, schadensersatzpflichtig zu machen.

### Nutzungsausfall bei älteren Fahrzeugen

Die Meinungen, wie sich das Alter eines Fahrzeugs auf die Höhe des Nutzungsausfalls auswirkt, sind geteilt. Wir alle kennen ja dieses leidige Problem. Eigentlich müsste unser Fahrzeug in der Tabelle von Sanden/Danner/Küppersbusch in eine bestimmte Gruppe eingestuft werden, aber der Richter nimmt eine Herabstufung um eine oder sogar zwei Stufen vor, weil sich Alter und Laufleistung mindernd auswirken.

In einem aktuellen Fall hatte das Amtsgericht bei einem zum Unfallzeitpunkt 16 Jahre alten PKW mit einer Laufleistung von ca. 164.000 km dem Kläger für 10 Tage Nutzungsausfall nur Vorhaltekosten in Höhe von 25 Euro pro Tag zugesprochen. Das Landgericht änderte

zwar das Urteil zugunsten des Fahrzeughalters und sprach einen Nutzungsausfall nach Sanden/Danner/Küppersbusch zu, nahm aber eine Herabstufung um zwei Gruppen vor. Der Bundesgerichtshof bestätigte dieses Urteil. Der Bundesgerichtshof billigt dem Richter (also dem Richter, der den entsprechenden Fall zu entscheiden hat) ein gewisses Ermessen zu. Die erwählten Tabellen orientieren sich bei der Berechnung der Nutzungswerte auch an den Mietsätzen für Neufahrzeuge. Da es bei der Nutzungsausfallentschädigung aber lediglich um Ersatz der „eigenwirtschaftlichen Verwendungsplanung“ geht, müssen die Mietpreise um die erwerbswirtschaftliche Nutzung betreffenden Faktoren (Gewinnspanne, Verwaltungskosten, Prämien etc.) bereinigt werden. Der danach verbleibende Betrag liegt bei 35 bis 40 % der üblichen Miete und 200 bis 400 % der Vorhaltekosten. Da ältere Fahrzeuge im Falle der Vermietung billiger angeboten werden müssten, um konkurrenzfähig zu sein, muß das Alter auch Einfluß auf die Höhe der Nutzungsausfallentschädigung haben.

Es ist also immer nach dem Bundesgerichtshof eine Herabstufung vorzunehmen. Durch die Kopplung an Mietpreise ist eine solche Abstufung auch spätestens ab einem Fahrzeugalter von fünf Jahren vorzunehmen. Wie die Abstufung vorzunehmen ist, steht im Ermessen des Richters. Hätte das Landgericht auch nur die Vorhaltekosten zugesprochen, hätte diese Entscheidung vor dem BGH Bestand gehabt. Zwar sind bei der Abwägung nicht nur Alter und Laufleistung, sondern auch Zustand des Fahrzeugs zu berücksichtigen; aber der Richter hat wie dargestellt ein gewisses Ermessen. Da kann man nur hoffen, dass der Richter Verständnis für ältere, gepflegte Fahrzeuge hat.

Eine weitere Frage war das Problem des merkantilen Minderwertes. Der BGH hat es nicht beanstandet, dass das Landgericht dem Kläger für sein Fahrzeug keinen merkantilen Minderwert zugebilligt hat trotz des guten Zustandes des 16 Jahre alten Fahrzeugs. Vor allem wegen des Verdachts verborgener geliebterer Schäden haben potenzielle



Käufer eine Abneigung gegen den Erwerb unfallbeschädigter KFZ, der den Preis negativ beeinflusst. Der BGH will diesen merkantilen Minderwert aber offenbar nur bei neueren Fahrzeugen gelten lassen, nicht bei

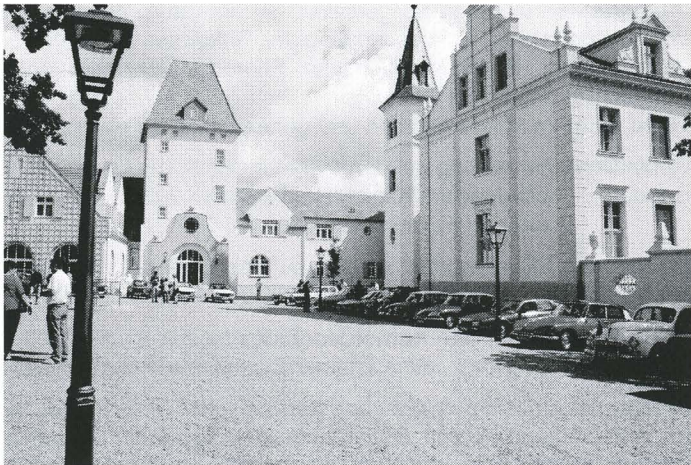
älteren. Dies ist für Besitzer älterer Fahrzeuge einfach unverständlich. Da kann man wie gesagt nur auf einen verständnisvollen Richter hoffen.

Der **PeReCi-Motor-Klassik-Club** Berlin e.V. veranstaltet vom 13. bis 14. August 2005 zum zehnten Mal sein traditionelles Jahrestreffen (nicht nur) für französische Klassiker.

*Einladung zum Jubiläumstreffen*  
**10. Rendez-vous französischer Klassiker**  
**13. – 14. August 2005 auf Burg Eisenhardt\***

**Im Zeichen der 10: PeReCi<sup>3</sup> ~ 10 Jahre Klassiker<sup>3</sup> ~ 1000 Jahre Burg**  
mit:

Begrüßungsimbiss ... Suchfahrt ... Roadbook ... Rittermahl ... Übernachtung ...  
Frühstücksbuffet ... Führungen ... Preise ... Überraschungen ... Unterhaltung ...



Schloss Liebenberg 2004 (Foto): Zum 9. Rendez-vous französischer Klassiker trafen sich rund 65 Oldtimer-Fans mit 35 Klassikern auf Schloss Liebenberg rund 30 km nördlich von Berlin. Der PeReCi-Club hatte eine 93km lange Suchfahrt über wenig befahrene Nebenstrecken vorbereitet, bei der die Teilnehmer wieder mehrere Geschicklichkeitsprüfungen absolvieren konnten. Die Palette der Klassiker reichte von einem Peugeot 301 der frühen 30er Jahre bis zu einem vergleichsweise jungen Matra Avantage.

\* in Belzig, ca. 80 km südwestlich von Berlin, an der B246, BAB(A9)-Abfahrt Niemeck, PeReCi Hinweisschild beachten

Das **10. Rendez-vous** findet im landschaftlich schönen Fläming im Luftkurort Belzig statt. **Burg Eisenhardt** (seit 997 urkundlich erwähnt) heißt der diesjährige Veranstaltungsort. Unsere Fahrzeuge werden im Burghof präsentiert. Wir wohnen und feiern im Burghotel. Das Zimmerkontingent ist beschränkt und wird auf der Basis des Eingangs der Anmeldungen vergeben.

**Im Zeichen der 10** ist geplant:

**Samstag** (13. August):

ca. 9:10 Uhr:	Ankunft / Anmeldung
ab 10:10 Uhr	Begrüßung mit kleinem Imbiss
ab 12:10 Uhr bis 18:10 Uhr	Orientierungsfahrt
ab 19:10 Uhr	Rittermahl, Gespräche usw.

**Sonntag** (14. August)

bis 10:10 Uhr	Frühstück
ab 10:10 Uhr bis 13:10 Uhr	Führung
ab 13:10 Uhr	Preisverleihung

danach Abreise

**Im Zeichen der 10** beträgt das Nenngeld für ein Fahrzeug mit Fahrer **10 x 10,- €** und für jeden weiteren teilnehmenden Beifahrer **10 x 7,50 €**. Kinder zwischen 6 und 12 Jahren zahlen nur **10 x 4,- €**. Clubmitglieder können einmalig einen Rabatt von **10,- €** auf die zu überweisende Summe geltend machen.

**Im Preis enthalten sind:** Begrüßungsimbiss, Suchfahrtteilnahme, Roadbook, Snack für unterwegs, Abendessen – ein sechsgängiges Rittermahl mit Metwein, Übernachtung im Doppelzimmer, Frühstück, Museum, Führung, Überraschungen und – wie immer – Pannenhilfe durch den PeReCi.

**Getränke** sind **nicht** im Preis enthalten und gehen immer zu eigenen Lasten.

Bitte die verbindliche Anmeldung auf der nächsten Seite ausfüllen und an den Vorstand senden: c/o Joachim Kaiser, Heckerdamm 293 D, 13627 Berlin oder an Faxnummer: 030 – 74 222 37 faxen

Den entsprechenden Teilnehmerbeitrag bitte auf das Clubkonto überweisen:

**Berliner Volksbank      Kontonummer 336 881 6000      BLZ 100 900 00**

**Überweisungs- und Anmeldeschluss ist der 31. Mai 2005!**

(Bei Überbuchung kann keine Zimmergarantie übernommen werden.)

Teilnahmeberechtigt sind alle (nicht nur) französischen Fahrzeuge, die in Europa aktuell nicht mehr verkauft werden. Das Fahrzeug muss regulär zugelassen sein, bzw. mit 07er Sammlerkennzeichen oder Kurzzeitkennzeichen versehen sein.

**Wir bitten um Anreise am Samstag, den 13. August bis spätestens 10:10 Uhr!** Wer bereits am Vortag anreisen und am Freitag (12.08.2005) – auf eigene Kosten – übernachten möchte, vermerkt dies bitte auf der Anmeldung und kontaktiert Holger Jasinowski.

Weitere Infos unter Tel.: 030 - 74 222 37 (Joey) oder 030 - 751 32 13 (Holger)

Mit freundlicher Unterstützung vom Peugeot Autohaus Lambeck,  
bitte beachten Sie auch die Rückseite !



**Verbindliche Anmeldung  
zum 10. Rendez-vous französischer Klassiker**

*„Im Zeichen der 10“ vom 13. bis 14. August 2005 auf Burg Eisenhardt*

Hiermit melde ich mich verbindlich zu diesem Treffen an:

Name des Fahrers (100,-€): \_\_\_\_\_ €: 100,-

Adresse: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_ Handy: \_\_\_\_\_

Name der Beifahrer (je 75,-€): \_\_\_\_\_ €: \_\_\_\_\_

Mitfahrende Kinder (40,-€): \_\_\_\_\_ €: \_\_\_\_\_

Einzelzimmerwunsch (Zuschlag + 10,-€): Ja €: \_\_\_\_\_

Clubmitglied (Abschlag: - 10,-€): \_\_\_\_\_ Gesamtbetrag(€): \_\_\_\_\_

*Ich habe den Gesamtbetrag von \_\_\_\_\_,- € auf das Clubkonto überwiesen.*

Ich nehme an der Führung (So.14.) teil: Ja / Nein mit Pers:

Ich bevorzuge vegetarisches Essen: Ja / Nein für Pers:

Ich möchte am Freitag (12.) anreisen: Ja / Nein mit Pers:

Ich werde mit folgendem Fahrzeug teilnehmen:

Marke: \_\_\_\_\_ Typ: \_\_\_\_\_ Baujahr: \_\_\_\_\_

Wissenswertes / Besonderheiten des Fahrzeuges:

---

*Nenn Gelder sind Reue Gelder und werden nur bei Absage durch den Veranstalter zurückgezahlt. Die Teilnahme erfolgt auf eigenes Risiko. Der Veranstalter lehnt gegenüber den Teilnehmern jegliche Haftung für Personen- Sach- und Vermögensschäden ab. Ich erkenne die Teilnahme- Haftungsausschluss- und Durchführungsbedingungen an.*

*Datum und Unterschrift:*

*Bitte an PeReCi c/o Joachim Kaiser, Heckerdamm 293 D, 13627 Berlin schicken oder an Faxnummer: 030 – 74 222 37 faxen.*

**Treffen**

**Börsen**

**Ausfahrten**

Interessante Termine (nicht nur) für Freunde französischer Klassiker  
überwiegend in Berlin und Umgebung 2005:

**16. April**

***Saison-Eröffnungsausfahrt von PeReCi***

(10:00 Parkplatz Café am See, Mahlow)

**30. April**

***12. Oldtimertreffen und Teilemarkt***

in Pritzwalk (Mekl.-Vorp.)

**7. Mai**

***17. Peugeot-Treffen***

in Freestedt/Dithmarschen (von C. Ruppel)

**14. – 16. Mai (Pfingsten)**

***Die Oldtimer Show***

in MAFZ Paaren/Glien (Brbg.)

**28. – 29. Mai**

***Oldtimertage Berlin Brandenburg***

(im Meilenwerk, Berlin-Moabit)

**29. Mai**

***Oldtimer-Landpartie der Oldtimer-Garage***

(s. Ausschreibung, kostenpflichtig!)

**11. Juni**

***Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt***

in 14476 Seeburg

**13. – 14. August**

***10. Rendez-vous franz. Klassiker des PeReCi e.V.***

in der Region „Hoher Fläming“ (s. Ausschreibung, kostenpflichtig)

**15. Oktober**

***Saison-Abschlussausfahrt von PeReCi***

(10:00 Königstr./Schäferberg)

Alle Angaben sind ohne Gewähr!  
Nähere Informationen zu den einzelnen Treffen und evtl. Anmeldungen  
unter Tel/Fax: 74 222 37 oder Tel: 7 51 32 13.



## 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,- Euro habe ich auf das Vereinskonto bei der Berliner Volksbank, Kontonummer 336 8816 000, BLZ 100 900 00 überwiesen.

Die Vereinssatzung ist mir bekannt.

---

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag geprüft vom PeReCi-Vorstand:

# EINER WIRD GEWINNEN



## GIB GUMMI !

**AUTOHAUS  
LÄMBECK**

Löwenstark  
für Sie

in Bergfelde  
[www.autohaus-lambeck.de](http://www.autohaus-lambeck.de)

Autohaus Lambeck

Uhlandstr. 30 in Bergfelde

Tel. 0 33 03/29 39-0