

17. Ausgabe
2/2005

Der Club Die Zeitung



**Ein Youngtimer,
der gar keiner ist**

**Rückblick auf's
10. Rendez-Vous**

**Eines der
letzten großen Abenteuer**

**4. Klassiker-
und Oldtimertreffen
der NSU IG**

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: janamarx@arcor.de

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

www.PeReCi.de

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:	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.

HISTORISCH ...

Wir entwickeln uns langsam, aber sicher zu einem „*historischen* Verein“: Immer mehr unserer Klassiker überschreiten das 30. Jahr ihrer Erstzulassung und können das steuerbegünstigte „H-Kennzeichen“ nach einer Eingangsuntersuchung erhalten. Einige Fahrzeuge von Clubmitgliedern haben bereits diese Auszeichnung bekommen.

Neben unseren Fahrzeugen, haben inzwischen auch immer mehr Clubmitglieder die *historische* 30 überschritten, nur wenige sind noch unter 30! Das war zur Gründung 1994 noch anders... Nicht nur unser Club, die ganze Szene hat das Problem, dass der Nachwuchs fehlt. Wir sollten also junge engagierte Clubinteressenten unbedingt unterstützen und motivieren, egal welchen „Franzosen“ sie fahren, auch ein Peugeot 205 GTI ist z.B. schon interessant. Unser Verein hat aber inzwischen auch schon *Historie* geschrieben: Zehnmal gab es nun schon das inzwischen legendäre „Rendez-vous französischer Klassiker“, das von 1996 bis 2002 in Mahlow im Café am See statt fand. Das Café ist inzwischen leider einem „warmen Abriss“ zum Opfer gefallen.

Die vergangene Saison ist inzwischen auch *Historie*: Es gab mal wieder eine Reihe interessanter Treffen und Verabredungen mit reichlich Benzingesprächen, etlichen Schraubereien und natürlich einige neue Klassiker im Club.

In unserem Verein gibt es inzwischen nun wirklich eine breite markenübergreifende Palette von *historisch* interessanten Fahrzeugen, die auch auf Oldtimertreffen nicht häufig anzutreffen sind. Wir sind in der Szene bekannt, als DER Franzosenclub für *historische* Franzosen-Klassiker in Deutschland.

In diesem Sinne, freuen wir uns auf eine neue Saison in 2006!

Euer

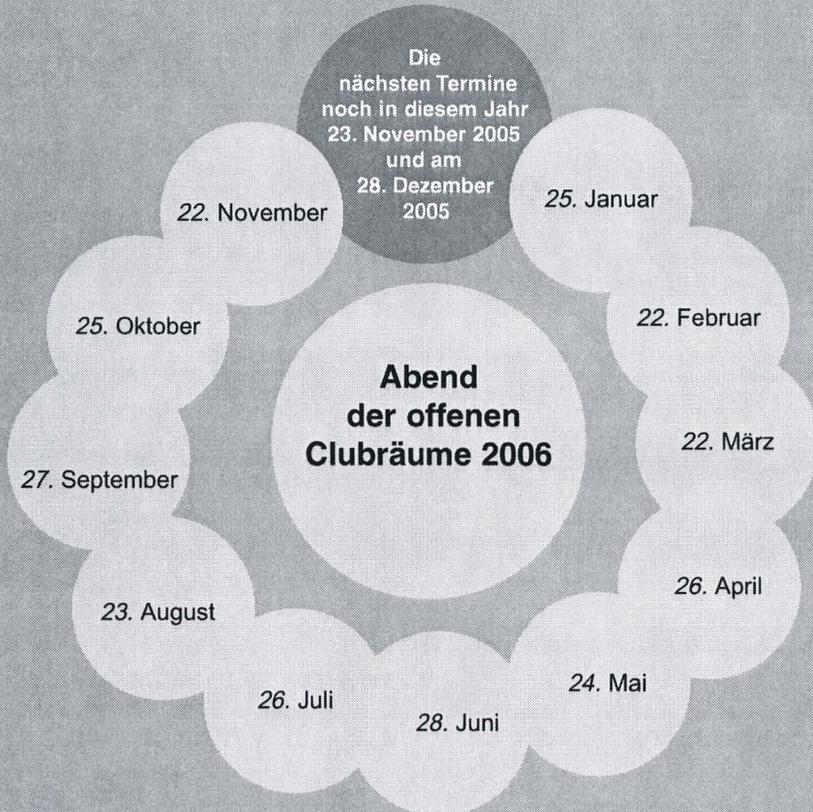
Joey

(Joachim Kaiser, 1.Vorsitzender)

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	3
Abend der offenen Clubräume	6
Ein Youngtimer, der gar keiner ist	7
Rückblick auf's 10. Rendez-Vous	11
Kurz notiert	14
Eines der letzten großen Abenteuer	15
Kleinanzeigen	16
4. Klassiker- und Oldtimertreffen der NSU IG	17
Peugeot-Klassiker bei Lambeck	20
Treffen Börsen Ausfahrten	22
Beitrittserklärung	23

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

Ein Youngtimer, der gar keiner ist

Im Jahre 2002 stieß ich im ADAC Gebrauchtwagen Ratgeber auf folgende Zeilen zu meinem ersten vernünftigen Auto:

„Peugeot 205 tolles Fahrwerk, klassenloses Design, sparsame Motoren, leider aber meist arg verschlissen.

Bei seinem Debüt 1983 war der Peugeot 205 eine Sensation. Zuverlässigkeit und Qualität standen deutschen Fahrzeugen in nichts nach, ein paar Jahre später waren auch TÜV & Co voll des Lobes. Vor allem die Rostarmut des 205 hatte es ihnen angetan, so fiel die Liste der Beanstandungen des TÜV für ihn lange Zeit kürzer aus als für die in diesem Punkt hochgelobten VW Polo und Golf. Heute ist davon selten etwas übrig, der 205 wird vielfach behandelt wie ein Elektrogerät, Pflege ist für die meisten Besitzer ein Fremdwort ...

PEUGEOT 205

Dabei ist der 205 ähnlich klassenlos wie die Ente oder ein VW Käfer, und der Fahrkomfort ragt sogar weit in die nächsthöhere Klasse hinein. Seine Federung geht sehr geschmeidig zu Werke ... Trotzdem siedeln wir den wahren Tipp der Baureihe woanders an. Das ist der Diesel mit früher 1,8, ab 1990 dann 1,9 Liter Hubraum und 47 kW (64PS). Der für diese Klasse großvolumige Diesel erlaubt schaltfaules Fahren und verbraucht wenig Kraftstoff, ohne lautstark einzuspritzen. Noch heute ist die Laufruhe verblüffend, außerdem erreicht der einfach aufgebaute Motor fast astronomische Laufleistungen – vorausgesetzt, er wird genügend gewartet!“

Dieses vernünftige Auto als GRD fuhr ich von 1988–1992, gut 90.000 km; zum Zeitpunkt des Erwerbs 1½ Jahre alt und mit 11.000 km auf der Uhr.

Dann wurde er verkauft, weil er langsam unvernünftig wurde. Am Anfang noch steuerbegünstigt, kostete er plötzlich DM 600,- Kfz-Steuer (oder waren es sogar DM 800,-). Dafür wurde er mehr und mehr vom Fahrzeug zum Stehzeug. Zur Arbeit ging's mittlerweile mit Fahrrad oder dem ÖPNV. Es

gab ja eh keine Parkplätze. Heimfahrten am Wochenende fanden mit der Bundesbahn statt. Das war schneller, bequemer und insbesondere die Rückfahrt am Sonntag spannender. Anlässlich einer großen Inspektion incl. Zahnriemenwechsel und Radlagerschaden musste er dann gehen.

VERNÜNFTIG

Die Definition für VERNÜNFTIG gab übrigens mein Vater vor. Vernünftig waren neuwertige Autos mit vollem Serviceheft, nicht älter als 2 Jahre und unter 20.000 km Laufleistung. Diese konnte man mind. nochmal 50.000 km und 5 Jahre fahren, bevor unerwartete Mehrausgaben für Reparaturen auf einen zukamen und die Werkstatt anfang das Schweißgerät anzuschmeissen!

Dieses „Verfallsdatum für Automobile“ war damals allerdings schon ein wenig überholt und galt, wenn überhaupt und ansatzweise, eigentlich nur noch für das Geräffel, mit dem meine Freunde so durch die Gegend fuhren. Mein erstes Auto, ein Polo I Bj. 79 gab dieser These Recht. Hier blühte es an allen Ecken und Kanten. Ein Übriges taten die C-Kadetten und Käfer meiner Schwester. Nachdem der Polo mit einem Motorschaden im Herbst 87 seinen Geist ausgehaucht hatte, gab es dann mein erstes französisches Fahrzeug. Ein silbernes Peugeot Rennrad mit blauem Wildledersattel.

Der Unterhalt dieses Franzosen überforderte auch einen Zivildienstleistenden nicht.

1988 bot mein Vater mir dann an, besagtes vernünftiges Auto zu kaufen bzw. zur Hälfte, bis zum Abschluß des Zivildienstes, vorzufinanzieren. So kam ich zu einem neuwertigen Kleinwagen mit geringem Verbrauch. Ich beschäftigte mich ein wenig mit dieser freudlosen Materie und kam zu dem Entschluß, dass ein französisches Auto doch mehr Klasse hatte als Opel, Ford oder VW. Auch wenn die Autos längst nicht mehr so französisch und eigenständig waren wie 10 oder 20 Jahre davor. Immerhin baut der Franzose auch seine Kleinsten mit 4 Türen. Zur Auswahl kamen so ein Renault 5 oder der

Peugeot 205 mit sparsamen Dieselmotor. Der Peugeot überzeugte mit Lobeshymnen des TÜVs bezüglich seiner Rostresistenz und durch seinen Dieselmotor, welcher die Konkurrenz um einige PS und ccm übertraf.

RATIONAL

Es wurde eine sehr rationale Beziehung. Ich erfreute mich 4 Jahre am geringen Verbrauch, brachte den Wagen regelmässig zur Inspektion und fuhr ihn dann und wann durch die Waschanlage.

2002 stieß ich auf besagte Zeilen, dachte mir, dass das Auto wirklich nicht schlecht war, zum Zeitpunkt seines Verkaufs im Gegensatz zum meinem Polo I wirklich noch prima dastand und vergaß es wieder.



2003 spülte mir der Zufall einen Peugeot 505 Break vor die Tür. Schnell wurde mir klar, dass es sich bei diesem Fahrzeug schon um ein nicht mehr alltägliches Auto handelt, welches gute Chancen hat wie sein Vorgänger 504 eine Rarität zu werden. So beschloß ich zu erhalten statt zu restaurieren. Als Alltagswagen war dieser Wagen mir jedoch langfristig im Unterhalt (kein Kat) zu teuer, zu durstig und zu schade. Etwas aus den 70ern sollte her. Golf-Klasse (muß m. E. eigentlich R16-Klasse heißen) oder kleiner Kombi. Was es da alles gab. In Frage kamen Renault 6, Renault 12 Variable, Citroen GS Break, Peugeot 104 und 304 Break. Ich befasste mich ein wenig und völlig naiv mit der Materie. Es folgte die Ernüchterung: Ausgestorben bzw. gepfefferte Liehaberpreise verbunden mit der Gefahr für viel viel Geld einen Haufen Schrott zu kaufen.

Gleichzeitig fiel mir erstmalig auf, wie gestrig doch auch schon die erst in den 80ern eingeführten Modelle 205, 309 und 405 langsam wirken bzw. in wenigen Jahren wirken werden. Die ersten Modelle der neuen Peugeot 07-Serie und Citroen C-Serie drängten gerade auf den Markt und zeigten, wohin die Designreise ging.

So beschäftigte ich mich ab 2004 wieder mit meinem alten faden 205. Noch Ende der 90er wirkte er auf mich zwar nicht mehr topaktuell, aber eben auch noch nicht völlig veraltet.

Dank Internet ist es ja heute sehr einfach ein wenig Feldforschung zu betreiben. Bis Mitte der 90er gebaut ist er heute der C-Kadett meiner Jugend und je nach Sichtweise ein gerademal 10 Jahre oder eben schon über 20 Jahre altes Auto. Für mich ist es das Letztere, das aber noch an jeder Ecke steht.

Was mir als erstes auffiel, war, dass ein Großteil der Exemplare moderner wirkende weiße Blinker besaß. Bei einem Blick in die Innenräume parkender 205er fiel mir außerdem auf, dass sich das Amaturenbrett anscheinend geändert hatte. Besaß meiner doch seinerzeit senkrechte Schieberegler für Heizung und Gebläse und kleine dünne Hebeleien für Blinker, etc. Auch die Rücklichter hatten sich geändert. Zwar noch exakt gleich in der Form, hatten sie nun eine moderner wirkende Kammeraufteilung und ebenfalls weiße Blinker. Die Sitzbezüge waren poppiger. Meine Sitze waren noch in einem dezenten Schottenmuster gehalten, welches auch reiferen Herrschaften zu gefallen wußte und nicht nur der Tochter, die gerade ihr Abitur bestanden hatte.

SERIE I UND SERIE II

Wo mein 205 das graue Plastikbrett mit einer Typenbezeichnung zwischen den Rücklichtern hatte, glänzten hier in Wagenfarbe lackierte Bretter mit jugendlichdynamischen Klebeschriftzügen wie „newlook, green, forever“. Hatten wir nicht schon in den 80ern gelästert, dass die Autos plötzlich dämliche Namen für Ihre Sondermodelle hatten wie beim VW Polo Fancy oder Opel Corsa Steffi Graf! Auch mein 205 ist also nicht davon verschont geblieben.

In einem Internetforum kam ich dem Geheimnis auf die Schliche. Es gab eine Serie I und II. Mein 85er 205 wurde nur bis 1987/1988 gebaut.

Mir kam die Idee, dass so ein 205 Diesel, wenn 30 Jahre alt, einen prima Mercedes/8 200D für die Stadt abgibt. Mit H-Kennzeichen billig in Steuer, Versicherung, Verbrauch und origineller als ein Peugeot 209.

Aus beruflichen Gründen hatte ich für die Anschaffung eh keine Zeit, studierte aber immer die Angebote auf mobile.de u.a. Anbietern. Sehr schnell musste ich feststellen, dass gute 20 Jahre alte Diesel der Serie I mit weniger als 150.000 Km Laufleistung praktisch nicht vorhanden sind. Außerdem würde ein solches Fahrzeug ja mittlerweile als katloses Dieselsonster gut EUR 700,00 Steuern kosten. Gepflegte Opa-Benziner mit 50.000 km und der 1.1 l Maschine gab's dagegen häufiger mal. Trotzdem war es erschreckend zu sehen, wie gering das Angebot angesichts hunderter angebotener Fahrzeuge war.

Theoretisch wäre es ja möglich, erstmal mit einem kleinen Benziner Vorlieb zu nehmen und diesen dann auf Diesel umzurüsten, wenn es mir denn gelänge das Fahrzeug über die Jahre zu bringen. Im Februar 2005 stieß ich im Peugeotforum auf einen Strang, der sich mit dem Nachrüsten von Dieselmotoren auf EURO II beschäftigte. Ich sah meine Lösung schon gekommen und wurde doch (kurzfristig) enttäuscht. Eine Nachrüstung auf EURO II war angeblich nur für den 1,9 l Motor mit 64 PS möglich, wie er u.a. im 309 und später auch im 205 verbaut wurde. Trotzdem wandte ich mich nochmals an den Vertreter des Nachrüstkits und von diesem kam Entwarnung. Eine Umrüstung war möglich. Nach einer Investition von ca. EUR 500,00 wäre solch ein alter Schlorren pro 100 ccm nur im Centbereich teurer als ein moderner Diesel.

FIKTIV

Mittlerweile hatte ich die fiktive Suche auf die Spitze getrieben. Es sollte genau der gleiche 205 sein, wie ich ihn einst vor 17 Jahren fuhr. Die gehobene GR-Ausstattung mit geteilter Sitzbank, 4 Türen, Uhr im Amaturenbrett und



abschließbaren Handschuhfach. Aber bitte ohne die aufpreisflichtigen Extras wie Dachluke, EFH und ZV. Diese hatte ich früher auch nicht und sie können eh nur kaputt gehen. Außerdem sollte er nicht in den gängigsten Farben der Dekade (knallrot, weiß und silber) daherkommen und die Inneneinrichtung sollte beige oder braun sein, weil gerade Brauntöne in der Inneneinrichtung schon wieder unglaublich altmodisch wirken.

ZUFALL I UND ZUFALL II

Wir lebten zu dieser Zeit noch in Schottland und wollten im Sommer nach Berlin zurück. Meine Frau hatte mittlerweile von dem 505 und seinen Macken die Schnauze voll. So ward ihr ein moderner Kleinwagen versprochen, welchen ich im Mai 2005 in der Nähe von Stuttgart fand. Auch hier musste ich übrigens feststellen, dass etwas so Alltägliches wie ein Citroen-Saxo nicht an jeder Ecke steht, wenn man denn ganz bestimmte Vorstellungen von Farbe und Ausstattung hat. Zur gleichen Zeit tauchte im Netz ein Bronzebrauner 205 GRD mit unter 100.000 km und braunen Möbeln auf. Leider hatte er EFH und ZV, aber zumindest kein Schiebedach, welches undicht werden kann. Er stand auch noch in Düsseldorf und hatte lediglich eine leichte Delle im hinteren Radlauf. Düsseldorf war die einzige Stadt, in der ich einen selbstständigen KFZ-Mechaniker kannte. Welch ein Zufall! Ich rief diesen an, sich das Fahrzeug für mich anzuschauen. Abends um 10.00 Uhr stand der Wagen nicht mehr bei mobile.de. Mein Mechaniker kam zu spät. Der Wagen war von drei Marokkanern für den Export gekauft wor-

den. Dafür stand jetzt plötzlich ein weinroter 205 mit beige Möbeln und angeblich nur 82.000 km im Netz. Dieser stand in der Nähe von Stuttgart. Also genau dort, wo ich in wenigen Tagen den Kleinwagen für meine Frau abholen sollte. Ein Telefonat ergab folgende Auskunft:

Der Erstbesitzer war im Herbst 2004 verstorben. Seine Tochter hatte den Wagen noch über den Winter gefahren, hatte jetzt aber zwei Autos. Eines musste weg.

Das Auto habe keinen Rost, aber so seine kleinen Dellen und Schrammen. Lediglich der Beifahrersitz habe ein minimales Brandloch und teilweise seien die Nähte zwischen Kunstleder und Stoffbezug aufgeplatzt.

Ich habe dann etwas gemacht, was man

BLIND GEKAUFT

eigentlich nicht machen soll und den Wagen blind gekauft. Meines Erachtens angesichts des geringen Kaufpreises für diesen Gebrauchtwagen ein vertretbares Risiko.

Als ich den Wagen dann abholte, war ich doch ein wenig enttäuscht. Opa war Alkoholiker und starker Raucher gewesen. Bedingt dadurch war teilweise der Lappen auch mal weg, was auch die geringe Laufleistung erklärt. Der Innenraum war jedoch entsprechend zugequalmt wie in einer Bahnhofskneipe. Ferner fehlte die Laderaumabdeckung und das Dach war schon so verblasst, dass es mal neu lackiert werden müsste. Damit ich mein Geld nicht in einer Möhre versenke, habe ich den Wagen umgehend besagtem Mechaniker in Düsseldorf zur Durchsicht gegeben.

Nachdem dieser grünes Licht gegeben hatte,

EURO II-NORM

wurde der Wagen auf EURO II-Norm nachgerüstet.

Dank seiner (noch) massenhaften Verbreitung sollte es kein Problem sein defekte oder fehlende Teile für wenig Geld zu ersetzen. So ist es mir erst vor kurzem gelungen originale 13 Zoll Alus aufzutreiben.

Als Fazit würde ich folgendes ziehen:

FAZIT

Meine Vorstellung, bei rechtzeitiger Anschaffung und viel Geduld, käme ich für wenig Geld zu einem originellen alten Auto, ist nicht wirklich aufgegangen. Dazu sind die (teilweise noch ausstehenden) Kosten für die optische Instandsetzung zu hoch. Der Fahrspaß an dem technisch intakten Auto ist aber jetzt schon gegeben und das verblasste Dach kann ich ganz nach Lust, Laune und Finanzstatus nächste Woche, in einem oder erst in fünf Jahren lackieren lassen. Ich werde es jetzt erstmal fahren und schauen, was es taugt. Bei meinen Recherchen bin ich auch auf Dinge gestoßen, die jedem, der Freude an alten Brot-und Butterautos hat, zu denken geben sollten.

Mit der Schlüsselnummer meines 505 Break sind beim KBA noch 19 Fahrzeuge gemeldet. Mit der Schlüsselnummer meines 205 noch gut 2300 (oder so). Insgesamt sollen noch über 100.000 Fahrzeuge beim KBA gemeldet sein. Ein kurzer Test mittels der Suchkriterien bei mobile.de hat Folgendes ergeben:

Es wurden 114 Fahrzeuge bis Bj. 90 und 330

MOBILE.DE

Fahrzeuge ab Bj. 90 angeboten. Auf das Bj. 90 selbst entfielen 66 Fahrzeuge. Auf das Bj. 85 entfielen 4 Fahrzeuge. Ich habe mir fest vorgenommen jährlich beim KBA nachzuwachen, und es sollte mich nicht wundern, wenn der Schwund bei über 10% liegen würde.

In besagtem Internet-Forum widmen sich die Fans des 205 häufig nur dem GTI und Cabriolet, und so dürfte diese einstige Alltagskaalesche hoffentlich in einigen Jahren ein so seltener Anblick sein, wie ein gepflegter Polo I.

Der kratzt übrigens angeblich auch schon an der 2000 Euro Grenze.

Martin Libera

Rückblick auf's 10. Rendez-Vous

Zum 10. Rendez-vous französischer Klassiker des PeReCi Motor-Klassik-Club e.V. trafen sich am 13./14. August rund 55 Personen mit 33 ganz unterschiedlichen Klassikern. Kaum ein Modell war zweimal vertreten. Der aufmerksame Beobachter konnte eine Zeitreise in die überwiegend frankophile automobile Vergangenheit unternehmen:

Peugeot (301, 403, 404, 504, 304, 305, 505), Renault (15, Alpine), Citroen (DS, CX), aber auch ein Rosengart, zwei BMW und zwei Jaguar waren vertreten, also über 50 Jahre Fahrzeuggeschichte (von den 30ern bis zu den 80ern), wobei die Marke PEUGEOT den „Löwenanteil“ ausmachte.

Trotz des diesmal bescheidenen Wetters war die Stimmung der Teilnehmer gut und der Spaß kann nicht zu kurz, obwohl diesmal leider am Abend des Rittermahls ein Klassiker durch die Unachtsamkeit einer uns fremden „Stern-Fahrerin“ beschädigt worden ist (der Schaden ist inzwischen behoben und reguliert).

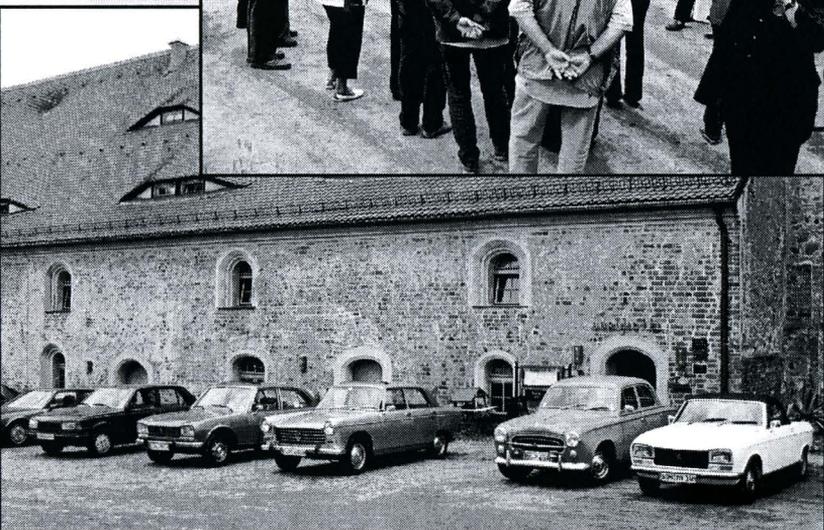
Für nur 165,- Euro gab es für zwei Personen eine Nacht auf Burg Eisenhardt (50 km südlich von Berlin) u.a. mit Rittermahl und eine anspruchsvolle Rallye mit interessanten Höhepunkten (z.B. Brennereimuseum, Schlossgarten, Burgführung).

Das 11. Rendez-vous französischer Klassiker findet 2006 wieder im August statt. Nähere Infos schon jetzt unter Tel. 030 - 74 222 37.

Hier und auf den nächsten Seiten einige Impressionen:

jokai







Kurz notiert:

Adventstreffen 2005

Unsere traditionelle Adventsfeier findet für Mitglieder und Freunde des PeReCi e.V. in diesem Jahr am **4. Dezember 2005** im Seminargebäude des Meilenwerks statt. Eine gesonderte Einladung erfolgt noch.



ARI abgeschaltet

ARI bedeutet „Automatisches Rundfunkinformationssystem“ und wurde 1974 in Deutschland eingeführt. Westdeutschland und Österreich waren in Verkehrsfunkbereiche eingeteilt, die Verkehrsfunkradiosender strahlten eine entsprechende analoge Kennung aus. ARI erkannte einen Radiosender mit Verkehrsfunk sowie die Durchsage an sich, so konnte z.B. bei einem Radio-Kassetten-Gerät mit ARI die Audiokassette gestoppt werden und der Verkehrsfunk gehört werden.

ARI wurde nun vom RDS (Radio-Daten-System) abgelöst. Hier wird ja z.B. auch der Sendername übermittelt. Es war einfach zu aufwendig beide System deutschlandweit in Betrieb zu halten. In Österreich bleibt ARI bis auf weiteres in Betrieb!

Alle Autoradios ohne RDS (ca. vor 1995) können nun nicht mehr signalisieren, ob es sich um einen Verkehrsfunksender handelt bzw. können nicht mehr die Durchsage erkennen. Die blauen Hinweistafeln an den deutschen Autobahnen mit den entsprechenden Frequenzhinweisen auf Verkehrsfunksender und den Sendebereich werden nun abgebaut.

Wieder ist ganz still ein Stück Technik-

geschichte in Deutschland gestorben. ARI war vor über 30 Jahren eine kleine Sensation, entsprechend ausgerüstete Autoradios recht teuer. Blaupunkt hatte das System mit entwickelt und war auf diesem Sektor zunächst Marktführer. Preisbeispiel: *Blaupunkt Coburg Stereo-Kassetten-Radio mit ARI und 5 Stationsspeichertasten und 2 Drei-Wege-Aufbaulautsprecher* kostete 1975 rund 1000 DM !

ZB I und ZB II

Wer ab dem 4. Oktober 2005 ein Fahrzeug neu oder wieder zulässt bzw. ummeldet, bekommt sie ... die neuen Fahrzeugpapiere. Der Kraftfahrzeugbrief wird durch die Zulassungsbescheinigung 2. Teil (ZB II) ersetzt, der Kraftfahrzeugschein durch die Zulassungsbescheinigung 1. Teil (ZB I).

Nur auf Wunsch bekommt man den dann entwerteten Brief wieder ausgehändigt. Im Nachfolgedokument (ZB II) werden nur noch zwei Vorhalter und wenige technische Daten notiert, es wird also in Zukunft zunehmend schwieriger eine Fahrzeughistorie zu recherchieren. Ausnahmen im Oldtimerbereich gibt es nicht.

Die neuen Papiere sind EU weit einheitlich und künftig soll mit Hilfe einer europäischen Datenbank und der europaweit nur einmal vergebenen Nummer für die ZB I und II eine rasche Identifizierung möglich sein.

TANKEN mit Rotem 07er-Kennzeichen

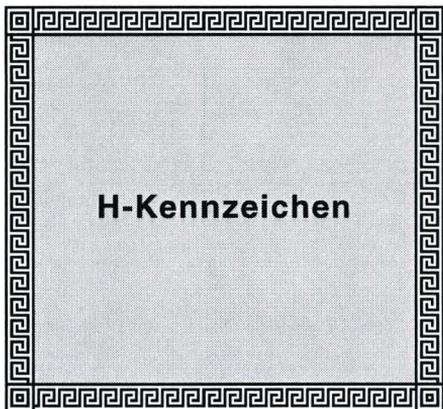
Nach einem Beschluss des OLG Dresden ist eine Fahrt ausschließlich zum Betanken eines Oldtimers keine Wartungsfahrt im Sinne der Vorschriften zum Roten 07er-Kennzeichen! Eine Wartungsfahrt liegt nach Ansicht der Richter nur dann vor, wenn zum Beispiel Motoröl geprüft bzw. nachgefüllt wird, der Reifendruck korrigiert wird oder Glühlampen gewechselt bzw. Scheinwerfer eingestellt werden. Wird dazu auch noch getankt, dann ist das in diesem Zusammenhang zulässig und die Fahrt rechtens (Nähere Infos für unsere Rechtsinteressierten: OLG Dresden, Ss (Owi) 213/05).

jokai

Eines der letzten großen Abenteuer ...

Eines der letzten großen Abenteuer in der Metropole Berlin ist für jeden Automobilisten der Gang zur Zulassungsstelle! Warum? Man(n) sollte reichlich Zeit einplanen, stets gut vorbereitet sein, Nahkampf Erfahrung haben und immer auf Überraschungen gefasst sein, die der Behördenschwung bereit hält, doch lesen Sie selbst.

Nennen wir ihn ... äh ... Heinrich (der) Löwe ... er ist mit allen Unterlagen „bewaffnet“ in der Zulassungsstelle eingetroffen, hat sich nach der Infokontrolle und der Warterei (fast eineinhalb Stunden) vorbei an Menschen, die etwas zweifelhaftes Deutsch sprechen, zur entsprechenden Sachbearbeiterin (Frau Mathilde Böse) durchgekämpft. Nach der Vorlage aller Papiere zwecks „H-Um Kennzeichnung“ entfaltet sich folgender Dialog:



Heinrich Löwe (kurz HL): „...so das sind alle relevanten Papiere!“
 Mathilde Böse (kurz MB): „Wo iss'n der TÜV...äh...HU-Bericht?“
 HL: „Die neue HU geht doch aus dem H-Gutachten hervor.“
 MB: „...mmh...iss kein HU-Bericht!“
 HL: „Aber ein beständenes H-Gutachten inkludiert doch auch eine neue HU!“
 MB: „Ick brauch een HU-Bericht, klaro?“
 HL: „Das steht auch hier im Infoheft des DEU-VET, H-Kennzeichen immer mit neuer HU!“
 MB: „Sie ham ja noch 11 Monate HU, also watt wolln Se?“

HL: „Ich will das, was mir gesetzlich zusteht, das was auch unten im H-Bericht steht ...“

MB: „Es bleibt dabei, 11 Monate Rest-HU wie inna alten Zulassung vamerkt.“

HL: „Wir sind hier nicht auf dem orientalischen Basar, auch wenn das Volk da draußen es vermuten lässt.“

MB: „Nun ma langsam, junger Mann, 11 Monate oder jar nischt...“

HL: „Es stehen mir aber 24 Monate zu, das H-Gutachten war teuer genug!“

MB: „Ihr Problem, watt regen Se sich uff, der TÜV reicht doch für de Ummeldung.“

HL: „Ich bleibe hier sitzen, bis ich meine mir zustehenden 24 Monate HU bekommen habe!“

MB: „TÜV-Bericht her!“

HL: „Dann holen Sie bitte jetzt jemand, der da kompetent ist, z.B. den Leiter.“

MB: „Ick bin kompetent, aba bitte, ick ruf den Abteilungsleiter an ...“

HL: „Geht doch...“

Abteilungsleiter Werner Schnarch kommt nach kurzer Wartezeit oder besser Aufstehzeit zum Schalter.

Werner Schnarch (kurz WS): „Guten Tag, ...gäh... um was geht es?“

MB: „Der Herr will 24 Monate HU ohne Prüfbericht.“

HL: „Im H-Gutachten steht es: ...umfasst eine positiv ausgefallene Untersuchung nach §29...“

WS: „...äh...ja das müsste reichen, aber ...gähn ... rufen Sie doch bitte einen Techniker!“

Techniker Hans Profil kommt angespurtet, erkundigt sich nach dem Problem und sagt schließlich: „Selbstverständlich bekommt der Herr 24 Monate HU für sein H-Kennzeichen.“

MB: „Iss nich wahr, Hans?“

HL: „Na also, es geht doch, nun können Sie ja alles eingeben.“

Sachbearbeiterin Mathilde Böse, sichtlich angesäuert, hämmert wie wild auf der EDV-Tastatur herum, schließlich sagt sie: „Ick kann den von Säson auf H nich umkennzeichnen, den müssen se erst abmelden, kostet aba extra!“

HL: „Das kann ja nicht ihr Ernst sein, ich zahle doch dafür nicht noch die Abmeldegebühr!“

MB: „Datt geht aba nich anders...“

HL: „Dann holen Sie eben einen EDV-Experten!“

MB: „Jetzt reicht es, blödes Programm ... ruf ick eben unseren Programmierer!“

Programmierer Bill Expert erscheint wortlos, hackt einige Tastenkombinationen ein und sagt schließlich: „So Frau Böse, jetzt nimmt es die EDV an, beim nächsten nehmen Sie gleich die andere Maske!“

HL: „Mann oder besser Frau sollte besser immer gleich die Experten ran lassen...“

MB: „Nu wern se ma nich frech, sonst bekomm se heute gar nischt!“

HL: „Sie sind die Beste hier!“

MB: „Daaankeee! So ... das dauert jetzt noch etwas, Herr Löwe, bis die neuen Papiere fertig sind. Sie werden vorne an der Ausgabe aufgerufen, aber erst zur Kasse, bitte.“

HL: „Die Innung dankt!“

Es sollte noch eine weitere halbe Stunde vergehen bis die neue Zulassung und die Schilder fertig gesiegelt waren, denn der „nette“ Herr an der Ausgabe verklebte sich noch mit der ASU-Plakette um einen Monat und musste diese vorsichtig entfernen und neu kleben!

jokai

Kleinanzeigen:

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

Biete Unterstützung bei der Pflege, Reparatur und Ersatzteilbeschaffung für alle Modelle des Citroen CX. Turbo-Matze-Hotline:
0173-20 76 717

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

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

und nicht vergessen:

An jedem 2. Mittwoch im Monat ab 19:00 Uhr ist unser Clubstammtisch im Restaurant Trofeo/Meilenwerk, Wiebestraße 39, Berlin-Moabit.

An jedem 4. Mittwoch im Monat gibt es einen Abend der offenen Clubtür im Meilenwerk, Wiebestraße 39, Berlin-Moabit 19:00 – 21:00 Uhr.

Nähere Informationen dazu unter Tel. 030-74 222 37 oder 030-751 32 13

4. Klassiker und Oldtimer Treffen der NSU IG

Am 27. August 2005 war es wieder so weit: Zum 4. Mal hatte die NSU IG zum Oldtimertreffen auf den OBI-Parkplatz, Grenzallee in Berlin-Neukölln geladen. Die Sonne und angenehme Temperaturen begrüßten die Teilnehmer schon bei der Anfahrt. Wie immer hatten die Mitglieder dieser kleinen IG alles sehr liebevoll organisiert. OBI stellte einen Teil des Parkplatzes sowie einen Großteil der Preise zur Verfügung.

Lobend sei erwähnt, dass die Veranstalter keine Nenn- oder Startgebühren für die Teilnahme am Gleichmäßigkeitsparcours und Geschicklichkeitsparcours erhoben haben! Andere Vereine oder „Garagen“ hätten hier doch schon wieder versucht „Kasse zu machen“!

Eine bunte Mischung von Old- und Youngtimern kamen ab 11 Uhr auf dem Gelände zusammen, wobei der PeReCi e.V. wieder einmal allein die französischen Automobile vertrat. Der Gleichmäßigkeitsparcours (eine Hindernisstrecke musste zweimal mit möglichst exakt der gleichen Zeit durchfahren werden) einerseits und der Geschicklichkeitsparcours (hier mussten z.B. Keilriemen oder Schrauben zielgenau geworfen werden, Werkzeuge exakt erkannt werden, ein Warndreieck war aufzubauen oder die Durchfahrtsbreite abzuschätzen) waren wieder klasse Höhepunkte.

Zwei PeReCi-Mitglieder belegten beim Geschicklichkeitsparcours mit einem Citroen CX sowie einem Peugeot 504 die Plätze 2 und 3. Beim Gleichmäßigkeitsparcours war immerhin noch ein 5. Platz drin.

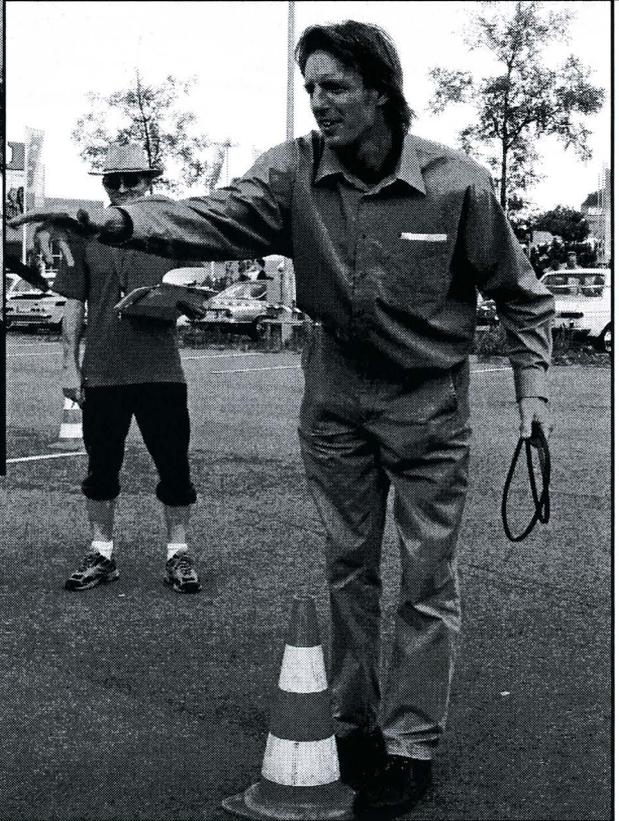
Insgesamt war dieses Treffen wieder eine tolle Bereicherung im Oldtimerkalender der Region, wir freuen uns schon auf die nächste Veranstaltung dieser sehr sympathischen IG.

Die Fotos mögen einen kleinen Eindruck der Stimmung vermitteln.

jokai



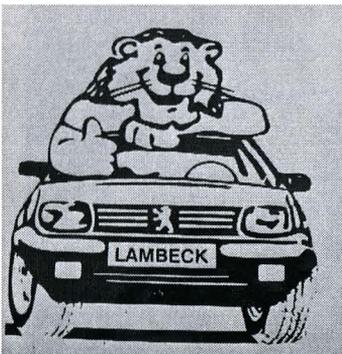




Peugeot-Klassiker bei Lambeck!



Das sehr freundliche, stets hilfsbereite, kundenorientierte und trotzdem preisgünstige Peugeot-Autohaus LAMBECK in Bergfelde nördlich von Berlin-Frohnau lud zum wiederholten Mal am 3. September zum Kartoffelpuffer-Essen ein.



Puffer und Apfelmus waren selbst aus Zutaten der Region hergestellt und schmeckten einfach löwenstark. Das Wetter spielte mit, es gab Livemusik, Kinderattraktionen und jede Menge Informationen zu den aktuellen Peugeotmodellen. PeReCi war mit 3 Peugeot-Klassikern und einem BMW 320 vertreten.

Viele Besucher bestaunten die zwischen 27 und 37 Jahre alten rüstigen Löwen, viele Fragen mussten beantwortet werden, das ein oder andere Kaufangebot gab es auch (natürlich sind alle gezeigten Klassiker unverkäuflich!).

Wie in den Jahren zuvor war es eine gelungene Veranstaltung mit fast familiärer Atmosphäre und ist zur Nachahmung empfohlen. Alle Einnahmen aus dem Verzeh von Speisen und Getränken sind einem guten Zweck gespendet worden.



Treffen

Börsen

Ausfahrten

Zum Vormerken für die kommende Saison:
Interessante Termine 2006 (nicht nur) für Freunde französischer Klassiker

18. – 19. März

4. Glienicker Oldtimermarkt

in 15806 Glienicke (nahe Zossen)

8. April

Saison-Eröffnungsausfahrt von PeReCi

10:00 Uhr auf dem Parkplatz Café am See, Mahlow

29. April

13. Oldtimertreffen und Teilmarkt

in Pritzwalk (Mekl.-Vorp.)

13. Mai

18. Peugeot-Treffen

in Freestedt/Dithmarschen

3. – 5. Juni (Pfingsten)

Die Oldtimer Show

in MAFZ Paaren/Glien (Brandenburg)

10. Juni

Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt

in 14476 Seeburg

19. – 20. August

11. Rendez-vous franz. Klassiker des PeReCi e.V.

(s. Ausschreibung in nächster Ausgabe, kostenpflichtig)

14. Oktober

Saison-Abschlussausfahrt von PeReCi

10:00 Uhr 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