

18. Ausgabe
1/2006

Der Club Die Zeitung



mit
Technischen Informationen
Rechtsinformationen
Kleinanzeigen
Terminen für 2007
und
Impressionen vom 11. Rendez-Vous

Jetzt im Gespräch: Fahrverbot in der Innenstadt?



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
E-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
Schrifführer:	Andreas Horstmann
Redaktion:	Joachim Kaiser
Layout:	Jana Marx
Fotos:	Joachim Kaiser, Andreas Horstmann, Philip Dornacher

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.

Was ist PERFEKT ?

Grammatikalisch gesehen ist das klar: Die Tempusform „Vollendete Gegenwart“ ist gemeint. Aber sonst lässt sich darüber trefflich streiten!

Gibt es überhaupt den PERFEKTEN Oldtimer? Ist ein Neuwagen denn PERFEKT? Ich glaube: NEIN! Laut Duden bedeutet PERFEKT „vollendet, vollkommen“, aber wer oder was ist das schon?!

Das trifft auch auf unser Hobby zu:

Da gibt es die einen, die ihr Fahrzeug möglichst so wenig wie möglich bewegen, damit der ach so PERFEKTE Zustand nicht leidet und da gibt es die anderen, die immer im Alltag ihren Oldie bewegen und denen das Äußere (fast) egal ist, Hauptsache die Technik funktioniert. Sicherlich ist ein Mittelweg vernünftig, denn es sind ja Fahrzeuge und nicht Stehzeuge.

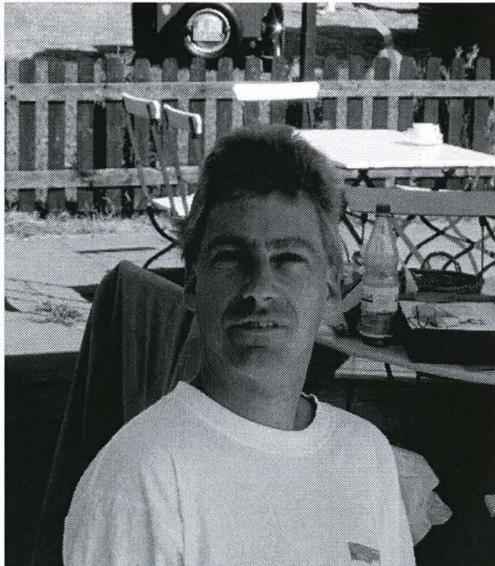
Das äußere Erscheinungsbild ist ja nicht alles und lässt – wie beim Menschen – nicht unbedingt auf die inneren Werte schließen.

Ich finde: „Lieber ein inzwischen seltenes (Brot-und-Butter-) Auto gerettet und fahrfähig gehalten und im Alltag bewegt als ein häufig vertretenes Fahrzeug zehnmal neu lackiert und in die Garage eingesperrt!“

In diesem Sinne, lasst euch den Spaß nicht von selbst ernannten PERFEKTIONISTEN verderben und fahrt viel öfter mal mit euren Schätzchen, auch wenn die Windschutzscheibe dabei mal nass wird.

Euer Joey

(Joachim Kaiser, 1. Vorsitzender)



Clubraum des Pereci

Der Clubraum von PeReCi befindet sich im Meilenwerk Berlin und dies wiederum in der Wiebestraße 36-37 in 10553 Berlin-Moabit und ist immer **regelmäßig am 2. Mittwoch (Clubstammtisch Trofeo) und am 4. Mittwoch (Abend der offenen Clubtür) des Monats geöffnet.**

Andere Öffnungszeiten nach telefonischer Absprache unter 030-7422237 oder 030-39100440.

Hier kann auch im umfangreichen z.B. „Auto-Motor-Sport“ – Archiv nachgeschaut werden, doppelte Exemplare können erworben werden.

Wir beraten Sie auch gerne zu allen Fragen französischer Klassiker.



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	3
Es wird mächtig Staub aufgewirbelt	6
Brief an Herrn Wowereit	8
Türentausch	9
Wie man einen Oldtimer „für umsonst fährt“	11
Rechtsinformationen – Informations juridiques	12
Impressionen des 11. Rendez-Vous	14/15
Abend der offenen Clubräume	16
Der Stoff, aus dem die Träume sind	17
Herr Rainer Ueckert (CDU) im Trofeo	20
5. Klassiker- und Oldtimertreffen der NSU IG	21
Kleinanzeigen	22
Kurz notiert	23
Ein wirklich schöner Abschluß der Saison	24/25
Treffen Börsen Ausfahrten	26
Beitrittserklärung	27

Es wird mächtig Staub aufgewirbelt



Am 8. November veranstaltete der DEUVET zum zweiten Mal in diesem Jahr eine interessante Podiumsdiskussionsveranstaltung zum Thema „Wirtschaftsfaktor Oldtimer“.

Teilnehmer waren: Horst Friedrich (MdB der FDP), Martin Halder (Meilenwerk), Maik Hirschfeld (DEUVET-Präsident), Malte Jürgens (Motor Klasik), Carsten Müller (MdB der CDU), Dr. Andreas Scheuer (MdB der CSU), Peter Steinfurth (Oldtimer Markt), Simone Violka (Mdb der SPD), Peter Schneider (DEUVET-Vize).

Dreh- und Angelpunkt war während der gesamten Diskussionen die drohenden Feinstaubsperrzonen und die damit auftretenden Probleme auch für die Wirtschaft. Vom DEUVET wurden dazu Zahlen geliefert, die erstmals wirklich belegen, dass die meisten Oldtimer unter 1500 km im Jahr fahren (und so kaum Staub verursachen), aber im Verhältnis dazu hohe Summen in den Unterhalt investieren.

All diese Daten sind auf der DEUVET-Homepage unter www.deuuet.de abrufbar.



Die vertretenden Politiker sind vorsichtig optimistisch, dass es zu einem Beschluss in der Gesetzgebung kommt, die Oldtimer (H-Kennzeichen und 07er) ausnimmt.

Von Fahrverboten in Innenstädten werden dann aber alle Youngtimer betroffen sein, die 2007 keine 30 Jahre (ausgenommen Bestandsschutz 07er) alt sind und so normal zugelassen werden müssen und nicht die Euro1-Norm erfüllen.

Auch für Berlin wird es ernst! Ab 1.1.2008 soll die Innenstadt innerhalb des S-Bahnrrings (sog. Hundekopf) zur Umweltzone erklärt werden. Das Meilenwerk wird ausgenommen werden, aber wie sieht es mit Anwohnern und Garagenbenutzern innerhalb dieser Zone



Beteiligt euch an diesen Aktionen, nur so können wir hoffentlich erreichen, dass es Ausnahmen geben wird. Schreibt an eure Wahlkreisabgeordneten und macht sie auf die Problematik aufmerksam, denn z.B. ein rund 3000 km im Jahr gefahrener PeReci-Klassiker mit H-Kennzeichen bringt dem Staat rund 600,- Euro Steuereinnahmen (Mineralöl-, Mehrwert-, Versicherungs- und KFZ-Steuer)



aus, wenn es keine Oldtimerausnahme gibt?! Deshalb hat sich unter Führung des Citroen Veteranen Clubs Widerstand formiert! Unter www.fahrverbot-kulturgut-berlin.de gibt es alle aktuellen Infos und Aktionen zum Thema. Am 19.11. hat es eine erste Protestfahrt durch Berlin gegeben.

Übrigens: Motorräder, Roller sowie Trikes, Quads sind generell von Fahrverboten ausgenommen, weil es sich um reine Freizeitfahrzeuge handelt! Und was sind Oldtimer???

Joey

Siehe zum aktuellen Thema auch:
 Seite 8 Brief an Herrn Wowerit
 Seite 20 Herr Rainer Ueckert (CDU) im Trofeo



An
Der Regierende Bürgermeister von Berlin
- Senatskanzlei -
10871 Berlin
z. Hd. Herrn Wowereit

Berlin, den 24.10.2006

Sehr geehrter Herr Regierender Bürgermeister von Berlin Herr Wowereit,
wie wir aus der Presse erfahren haben, soll es in Berlin ab Mitte 2007 eine Umweltzone geben (innerhalb des S-Bahntrings).

Als betroffene Oldtimerfahrer im PeReCi Motor-Klassik-Club e.V. möchten wir Sie bitten, diese Planung noch einmal zu überdenken. Mit der Aussperrung von mobilem Kulturgut (Oldtimer) lösen Sie keine Feinstaubprobleme, sondern tragen dazu bei, dass Besitzer dieser Autos, die im S-Bahn-Ring wohnen, ihre Fahrzeuge nicht mehr bewegen können. Neben dem Meilenwerk befinden sich noch andere Oldtimerwerkstätten innerhalb des S-Bahn-Rings.

Kein historisches Fahrzeug könnte diese mehr erreichen. Arbeitsplatzverluste oder Schließung/Verlagerung wären bei diesen Firmen unausweichlich (weitere negative Auswirkungen für die Berliner Steuereinnahmen).

Es geht, wie gesagt, gar nicht darum in dieser Zone zum Spaß spazieren zu fahren, sondern nur seine oldtimerrelevanten Anliegen zu erledigen, wie z.B. Werkstattbesuche, Garagenplatz aufsuchen, Meilenwerkbesuch usw.

Aus München wird schon von einem Werkstatt-Exodus berichtet, Firmen flüchten aus der Umweltzone und siedeln sich an der Peripherie an. (Quelle: Oldtimer-Markt 11/2006)

Kein Besitzer könnte mit seinem Oldtimer dann z.B. nach Brandenburg oder in andere Bundesländer zu Treffen usw. fahren.

Aus Automobilen werden mit einem Schlag Immobilien.

Garagen müssten gekündigt, neue Unterstellmöglichkeiten im Umland gesucht werden. Lange Anfahrtswege zur Pflege/Wartung und Bewegung dieser historischen Fahrzeuge wären die Folge. Oldtimerfahrer aus dem Norden/Süden Berlins müssten, wenn sie in die entgegengesetzte Richtung nach Brandenburg fahren wollen, große Umwege in Kauf nehmen. Keine Oldtimermarkenclubs könnten unsere Hauptstadt zu einem Treffen mehr anfahren. Oldtimerveranstaltungen in Berlin wären ebenfalls tabu.

Ausgenommen sind ja jetzt schon vom Gesetzgeber:

Zweirad/Dreirad-Fahrzeuge (Hintergrund: Reine Freizeitfahrzeuge mit geringer Laufleistung und somit geringem Schadstoffausstoß innerhalb der geplanten „Umweltzonen“)

Diesen Fahrzeugen sollten die Oldtimer, mit ihren ebenfalls äußerst geringen Km-Laufleistung innerhalb eines Jahres und besonders innerhalb dieser Zonen, gleichgestellt werden.

Wir möchten Sie bitten, dies noch einmal zu überdenken und einer unbürokratischen Ausnahmeregelung (Plakette für Oldtimer und Kfz mit 07 Sammlernummer) den Weg zu ebnen.

Nürnberg und Augsburg haben schon Ausnahmeregelungen für Automobilen-Kulturgut bestätigt.

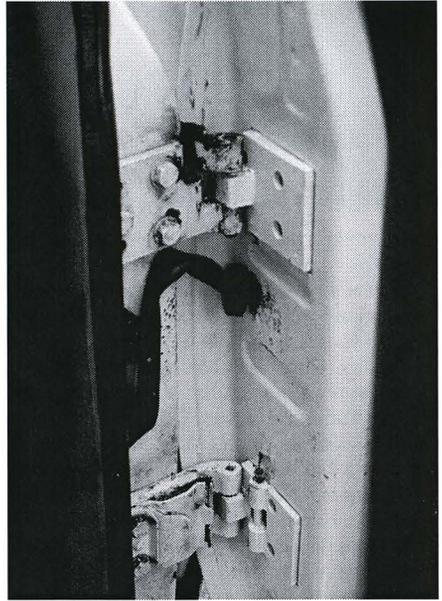
Mit freundlichen Grüßen
Joachim Kaiser, 1. Vorsitzender

Türentausch

Hallo Freunde. Hier beschreibe ich den Türenaustausch beim Citroen CX. Und zwar wollte ich die hintere Beifahrertür gegen eine gebrauchte, aber neu lackierte, austauschen. Erst einmal erfolgt der Hinweis: man sollte Zeit haben. Es dauert nämlich viel länger als man plant. Die Innenverkleidung hatte ich schon abgebaut. Alles schön verwahrt, damit nichts verloren geht. Achtung! Die lackierte Tür war nackt, das heißt es musste alles intakt hinübergebaut werden, auch kleine Abstandshalter und Fixierungen die leicht kaputt gehen.

So; ich hatte einen ganzen Tag Zeit und wollte auf einem leeren Parkplatz anfangen. Bei dem Vergleich der Innenseite der beiden Türen stellt ich fest dass diese unterschiedlich sind. Warum? Meine alte Tür hatte eine vorgesehene Kontur für den Zentralverriegelungsmotor, die neue nicht.

Also gleich wieder los und ein Blech als Aufnahme gekauft (1mm Stärke). Es muss nicht rostfreier Stahl sein, wenn man das Blech sorgfältig von beiden Seiten lackiert. Vorsicht vor den Preisen bei Bauhaus, etc. Dieses gilt auch für Schrauben, deren Qualität dazu unter aller Kanone ist. Lieber zuhause im Branchenbuch nach Fachgeschäften schauen. So, auf ein Neues, Blech angepasst, mit einer Schablone aus



Papier die Bohrungen markiert und gebohrt, lackiert und mit Schrauben befestigt. Die Türverstärkung musste leider noch etwas mit der Blechscherer ausgeschnitten werden. Die scharfen Kanten sollten mit einer Feile behandelt und lackiert werden.





Jetzt erfolgte das „stripfen“ der auszubauen- den Tür, d.h. entfernen von Fensterheber, Zentralverriegelung, Scheibe mit Führungen, Dichtungen, Kabel und Kleinteilen. Bis hierher ist es gut, wenn die Tür noch eingebaut ist, da sie einen Halt hat, und nicht wegrutschen kann. So, nach den Vorarbeiten wollte ich die Tür austauschen. Dazu musste ich in einem Schanier einen Stift entfernen (das ist so etwas wie eine Achse). Dieses ging aber mit einem Hammer und einem alten Schraubendreher recht problemlos. Ich schraubte die anderen Schaniere ab und entdeckte dann, das ein Schanier doppelt war, d.h. wegen des Türfeststellmechanismus war ein Schanier vom anderen verdeckt. Nun hatte dieses verdeckte Schanier Innensechskantschrauben mit großem Rand und kleinem Imbus, die aber dermaßen fest waren, das ich mit einem kleinen Imbus- schlüssel nicht weiterkam. Also – alles im Auto verstaut, die alte Tür notdürftig eingehangen und den Wagen so vor den Zaun gefahren, das keiner an die Tür und das offene Fenster kam. Dann nichts wie hin zu

BAUHAUS und eine passende Nuss für einen größeren Ratschenschlüssel gekauft. Wieder zurück und die Schrauben waren innerhalb von Minuten ab. Der Einbau der neuen Tür und das Einpassen ging problemlos, weil diese ohne Scheibe auch sehr leicht ist.

Nun folgt der Einbau der Scheibe. Dieses geschieht vorsichtig, auch wegen der alten Dichtungen (Neue besorgen?). Dann muss der Scherenmechanismus des Fensterhebers in die zwei Führungen geschoben werden. Eine dritte Schiene sorgt dafür, das die Scheibe nicht schief im Rahmen sitzt. Prinzip Wippe. Nun bekam ich auf meinen Parkplatz plötzlich Besuch: Zwei Mitarbeiter vom Gartenbauamt, die im Hintergrund gearbeitet und pausiert hatten, schauten vorbei. Der eine, der aussah wie ein Altrocker meinte „Junge, ich sehe was du machen willst – nimm die Schraube hinten und mach ein Langloch – dann kannst du die Scheibe einstellen. Da für die Schraube noch kein Loch vorhanden war (warum weiß ich nicht), befolgte ich den Rat. Der Tipp war gut. Ich musste das Langloch sogar noch verlängern. Jetzt vergrößerte ich noch die vorhandenen Bohrungen mit einem Aufweitbohrer um das Kabel für den Fensterheber durchzuführen und legte das Kabel durch.

Zum Schluss entfernte ich noch mit einem Teppichmesser die Gummileiste von der alten Tür, indem ich immer wieder zwischen Blech und Gummi entlangfuhr. Das ging gut und die Gummileiste war unbeschädigt erhalten. Die Komplettierung der eingebauten Tür war problemlos. Der eine Kunststoffabstandshalter

der Türinnenverkleidung war beschädigt und hielt die Befestigungsmutter nicht mehr. Die musste ich mit Silikondichtungsmasse fixieren.

Der Anblick der neuen Tür entschädigte nun für alle Mühen. Faszinierend der Vergleich zur Vordertür, deren Austausch noch ansteht.

Andreas Horstmann



Wie man einen Oldtimer „für umsonst fährt“ oder auch „Harry, hol schon mal den Wagen“

Teil 1

Es war im Oktober 2005 und ich schien die Probleme meiner „ölgigen Diva“ in den Griff zu bekommen. Also dachte ich mir, dass es an der Zeit sei, ein neues Projekt in Angriff zu nehmen.

Nach wochenlangem Durchstöbern des Internets hatte ich meinen „Harry“ gefunden. Bei *mobile.de* stand ein BMW 525 von 1976 mit 173.000 km für 1600 Euro zum Verkauf. Das Fahrzeug war der Beschreibung nach sehr interessant. Also rief ich den Händler in Berlin an, bei dem der Wagen zum Verkauf stand. Das Gespräch in Kürze: Ich: „Hallo, Sie haben einen BMW 525 zu verkaufen?“ „Ja, Sie wollen Auto kaufen? Gut, dann kommen vorbei Sie?“

Dieses Gespräch im Hinterkopf als mahnendes Signal fuhr ich zu dem Händler, der in Spandau ansässig ist. Es war Freitag nachmittag gegen 17 Uhr. Dort angekommen, sah ich meinen neuen Wegbegleiter. Nach der Überprüfung des Unterbodens durch „Darunterkriechen“ und einer Begutachtung der Karosserie der rostfreien Stossdämpferdome und Türunterkanten ging es zur ersten Probefahrt. Der Händler wollte mir tatsächlich weismachen, er hätte für den BMW demnächst durch einen „günstigen“ Umbau auf Gasantrieb das H-Kennzeichen erhalten! Bei der Probefahrt fiel mir auf, daß der Wagen beim Bremsen nach links zog. Ich vermutete verklebte Bremsstätle!

Als wir wieder auf dem Hof des Händlers zurückkehrten, war es bereits 18 Uhr, und ich war schon fast soweit, Harry mein Eigen zu nennen. Nach harten Verhandlungen konnte ich den Händler um fast die Hälfte des Preises drücken! Er fuhr mir den Wagen sogar bis in meine Garage. Als wir im sogenannten PeReCi-Autohof (eine Tiefgarage in der Bismarckstraße, in der bereits einige PeReCi-Mitglieder kostengünstig ihre Fahrzeuge untergestellt haben) ankamen,

qualmte Harry doch massiv aus den vorderen Radkasten. Nach erneuter Verhandlung mit dem Händler gewährte dieser mir nochmals einen Preisnachlass in Höhe von 150 Euro, da ich ihm eine Horrorgeschichte über die Instandsetzung der kompletten Bremse und die damit verbundenen vielen Arbeitsstunden und -kosten erzählte.

Ich gab dem Verkäufer sein Geld und brachte ihn zurück nach Spandau.



Wieder zurück in der PeReCi-Garage traf ich prompt unseren 504-Löwenspezialisten (wer ist das wohl?), um ihm die Vorteile eines sah-nig hochdrehenden bajuwarischen „Sex-zylinders“ – äh ich meine Sechszylinders nahezubringen!

Die nächsten Tage verbrachte ich damit, meinen „Harry“ auf meine roten 07er-Nummern einzutragen, um mit ihm endlich auf Gangsterjagd gehen zu können.

Meine Erlebnisse mit Harry werde ich Euch das nächste Mal erzählen! Ich wünsche daher allen noch eine stets gute Fahrt und keinen Ölverbrauch!!!

Philip Dornacher

Rechtsinformationen – Informations juridiques

von Rechtsanwältin Dr. Christine Kaiser

Unfall bei langsamer Fahrt

An einem dunklen Wintermorgen war ein Fahrzeugführer mit seinem PKW auf einen Bagger aufgefahren, welcher mit einer Geschwindigkeit von 6 km/h unterwegs war. Der Autofahrer klagte gegen den Fahrer des Baggers und bekam Recht. Der Baggerfahrer machte die Gefahr von seinem Fahrzeug nicht ausreichend kenntlich und hätte die Warnblinkeanlage einschalten müssen.

(OLG Düsseldorf Az.: 14 U 53/98)

Auffahrunfall provoziert

Ein Autofahrer hatte durch unnötiges Abbremsen einen Auffahrunfall provoziert und verurteilte damit den Anspruch auf Schadenersatz. Eine Zeugin sagte glaubwürdig aus, dass der vorausfahrende Autofahrer ohne erkennbaren Grund plötzlich stark abgebremst habe. Vermutlich wollte er den nachfolgenden Autofahrer verunsichern oder disziplinieren. Mit der plötzlichen und unnötigen Vollbremsung hatte der Fahrer gegen die Verkehrssicherheit verstoßen und dieses Verhalten ist als rücksichtslos und willkürlich zu werten. Die Richter wiesen auf Grund dessen die Klage auf Schadenersatz ab.

(AG Frankfurt am Main Az.: 41 C 98/00-23)

Verkehrsunfall beim Einfädeln

Vorsicht: Geschieht ein Verkehrsunfall bei Einfädeln in den Verkehr und kann der genaue Hergang nicht geklärt werden, kassiert der Lenker des einfahrenden Fahrzeugs die Schuld. So entschied das OLG Celle in einem Fall, in dem der Einfädler behauptete, der Unfallgegner hätte plötzlich die Spur gewechselt. Das konnte diesem jedoch nicht nachgewiesen werden.

(Az. 14 U 239/02)

Beim Überholen muss gesamte Strecke übersehbar sein

Wer auf einer Straße mit Gegenverkehr zum Überholen ansetzt, muss die gesamte notwendige Strecke übersehen können. Dabei ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit eines möglicherweise entgegenkommenden Fahrzeugs einzubeziehen, stellte das Oberlandesgericht Hamm in seinem Urteil fest (Az.: 13 U 111/99). Grund der Entscheidung war eine Kollision zwischen einem Motorrad und einem Personenwagen in einer S-Kurve.

Der beklagte Motorradfahrer hatte überholt und beim Wiedereinscheren den entgegenkommenden Wagen des klagenden Pkw-Fahrers gestreift. Nun ging es in erster Linie um die Frage, ob der Beklagte den Unfall allein schuldig verursacht hatte. Das Gericht hielt ihm einen schweren Fehler beim Überholen vor: Angesichts der gefahrenen Geschwindigkeit von jeweils rund 65 km/h hätte der Zweiradfahrer eine Wegstrecke von rund 200 bis 240 Meter überblicken müssen, um den Überholvorgang sicher beenden zu können. Tatsächlich konnte er wegen der Kurve aber maximal 100 Meter überschauen. Dem Pkw-Fahrer lasteten die Richter allerdings an, dass er in der Kurve nicht weit genug rechts gefahren war. Ein striktes Rechtsfahren sei auf einem unübersichtlichen Teilstück – wie beispielsweise auch vor Kurven – zwingend notwendig, argumentierten die Richter. Angesichts der Konstellation bekam der Motorradfahrer zwei Drittel, der Pkw-Fahrer ein Drittel des Schadens auferlegt.

Kein Schadenersatz bei Zusammenstoß auf Gehweg

Eine verbotswidrig auf dem Gehweg fahrende erwachsene Radfahrerin muss ihren Schaden selbst tragen, wenn sie mit einem Pkw zusammenstößt, der rückwärts aus einer Hofeinfahrt fährt und den Pkw-Fahrer kein Verschulden trifft. Mit dieser Entscheidung wies das Oberlandesgericht (OLG) Celle die Klage einer Radfahrerin gegen einen Autofahrer auf Schadenersatz zurück. Der BGH war der Ansicht, dem Autofahrer sei kein Verschuldensvorwurf zu machen: Er sei langsam gefahren, habe beim Herausfahren mehrmals und schließlich am Ende der Ausfahrt nochmals gehalten. Die Betriebsgefahr des Pkw trete hinter dem Verschulden der Radfahrerin zurück. Diese fuhr verbotswidrig auf dem Gehweg, was ein grober Verkehrsverstoß sei.

(OLG Celle, 14 U 222/02)

Bei Kollision auf Parkplätzen sind meist beide Seiten schuld

Rücksichtnahme, Schritt-Tempo und ständige Bremsbereitschaft sind beim Benutzen der Parkplätze von Supermärkten die obersten Gebote.

Auf Großparkplätzen vor Einkaufszentren kommt es häufig zu Kollisionen. Daran sind nach Ansicht der Gerichte in der Regel beide Seiten schuld. Der Grund: Meist haben alle Beteiligten gegen das Gebot besonderer Rücksichtnahme des Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung verstoßen. Das erfordert von jedem Autofahrer auf dem Parkplatz, durchgängig in Schrittgeschwindigkeit und jederzeit bremsbereit zu fahren. Wer sich etwa auf einer »Hauptstraße des Parkplatzes« für vorfahrtberechtigt hält, der irrt. Kommt es wegen zu schneller Fahrt zum Zusammenstoß mit dem Querverkehr, trifft den Schnellfahrer laut einem Entscheid des Amtsgerichts Detmold (vgl. ZfS 99,54) sogar der überwiegende Teil der Schuld. Ebenso muss auf der Fahrspur mit ausparkenden Fahrzeugen gerechnet werden. Dabei bürdete zum Beispiel das Amtsgericht Bad Bramstedt (vgl. ZfS 99, 55) dem Ausparkenden drei Viertel der Schadensersatzpflicht auf. Das Oberlandesgericht (OLG) Karlsruhe (vgl. DAR 90,348) sah in einem solchen Fall eine hälftige Haftungsverteilung vor. Immer aber wird eine unvorsichtige Fahrweise auf dem Parkplatz damit bestraft, dass man bei einer Kollision auf einem nicht unerheblichen Teil seines Schadens sitzen bleibt. Vielfach kommt sogar noch ein Bußgeld hinzu.

Unfallflucht

Wie lange muss man nach einem Unfall warten, bis der Unfallgeschädigte kommt? Mit hohen Geldbußen, mitunter sogar Haft muss gerechnet werden. Ein Oberlandesgericht hat jetzt in einem Beschluss festgehalten, dass in bestimmten Fällen 15 Minuten ausreichen, um sich nicht dem Vorwurf der Unfallflucht auszusetzen. Ein Autofahrer war von der Straße abgekommen und gegen einen Zaun geprallt. Nach einer viertel Stunde brachte er sein Fahrzeug wieder auf die Fahrbahn. Dann fuhr er weiter. Das zuständige Amtsgericht verurteilte ihn zu einer vierstelligen Geldstrafe plus drei Monate Fahrverbot. Das Landgericht verwarf die Berufung. Erst jetzt bekam er vor dem OLG Recht. Das Gericht stellte fest, nach dem Unfall sei niemand erreichbar gewesen, der den Schaden hätte aufnehmen können. Ein Unfallbeteiligter müsse zwar grundsätzlich so lange warten, wie mit einem »alsbaldigen Eintreffen« feststellungsbereiter Personen zu

rechnen sei. Dies war hier nach Ablauf von 15 Minuten aber nicht mehr der Fall gewesen. OLG Köln; Az.: Ss 64/01

Unfallmeldung bei der Kfz-Versicherung

Wer in einem Unfall verwickelt ist, muss seine Versicherung umgehend benachrichtigen. Die Meldung muss in der Regel innerhalb einer Woche bei der Versicherung eingetroffen sein. Eine Autofahrerin hat mit der Schadensmeldung so lange gewartet, bis sie gerichtlich zur Zahlung des gegenerischen Schadens verurteilt worden ist. Bis dahin waren fünf Wochen vergangen. Die Versicherung verweigerte die Kostenübernahme des Schadens und bekam vor dem Gericht Recht. OLG Koblenz; Az.: 10 U 68/00

Geplatzt Reifen

Der Käufer eines älteren Wohnwagens erlitt kurz nach dem Kauf des Anhängers einen Unfall, der darauf zurückzuführen war, dass einer der Reifen des Wohnwagens geplatzt war. Ein Gutachter stellte fest, dass die Reifen bereits 20 Jahre alt waren. Der Käufer forderte daraufhin Schadenersatz. Zu Recht entschied das Oberlandesgericht Hamm. 32 U 65/98

Ausbremsen eines Dränglers

Wer Drängler auf der Autobahn durch Bremsen auffahren läßt, erhält eine Teilschuld angerechnet. Vor dem LG Hildesheim wurde dem Bremser ein Anteil von 60 % Schuld zugesprochen. (Geschäfts.z.: 1 S 99/9)

Sekundenschlaf nur kurz eingnickt

Der Autofahrer war während der Fahrt kurz eingnickt. Dadurch verschuldete er einen Unfall. Seine Vollkaskoversicherung war der Auffassung, der Versicherungsunfall sei grob fahrlässig herbeigeführt worden. Sie weigerte sich, den Schaden zu begleichen. Das Gericht schloss sich dieser Argumentation nicht an. Ein kurzzeitiges Einschlafen stelle nur dann eine grobe Fahrlässigkeit dar, wenn der Fahrer vor dem Einnicken deutliche Anzeichen der Ermüdung feststellt und sich durch seine Weiterfahrt bewusst darüber hinweggesetzt hätte. Die Kaskoversicherung muss daher den Schaden ersetzen.

OLG Frankfurt; AZ.: 3 U 109/96



**Impressionen des 11.
französischer Klassik
in Klosterheide**





**Rendez-Vous (nicht nur)
Kadett am 19. / 20. August
alle bei Rheinsberg**



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.
PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.	Käferfreunde Berlin IG
Mercedes-Benz Veteranen Club Berlin-Brandenburg e.V.	Porsche Classic Clubs
Mittwochs-Runde Berlin IG für Veteranen Fahrzeuge	Ford Classic Berlin e.V.
	Dachverband DEUVET

Stand 1.10.2006, JoKai, PeReCi

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

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

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

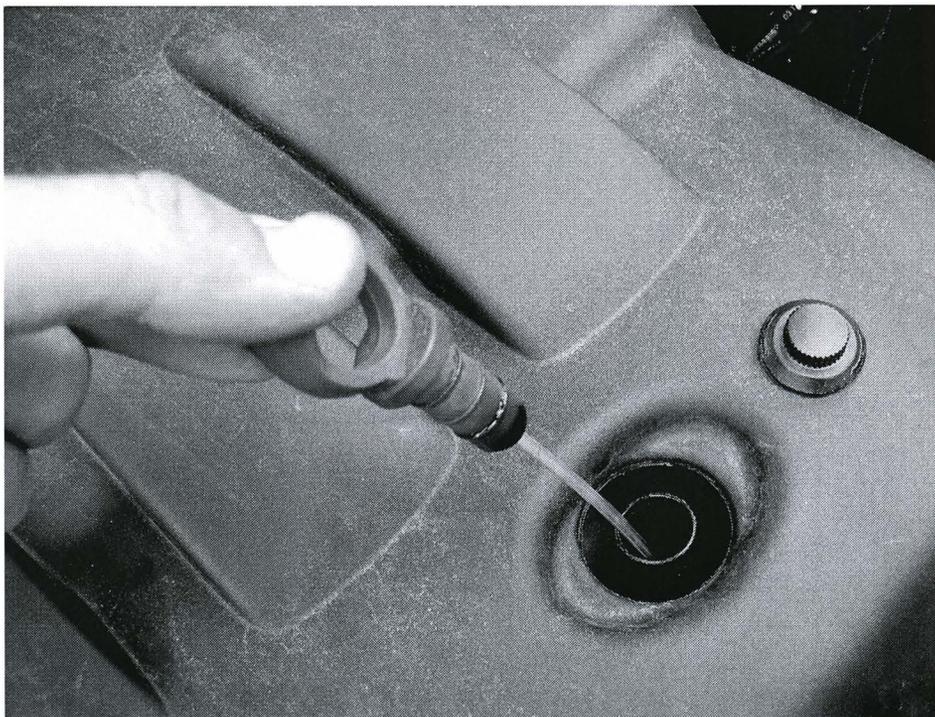
Heute ziehen nur noch rund 40% der Autofahrer regelmäßig den Peilstab, obwohl auch moderne Motoren Öl verbrauchen. Auf die Elektrische Ölstandsanzeige sollte man sich nicht ständig verlassen! Ein moderner Otto-Motor oder Turbo-Diesel-Motor braucht

heute rund 0,07 Liter auf 1000 km und bei Wechselintervallen von 15.000 km fehlt dann schon am Ende über ein Liter.

Aber Besitzer älterer Autos, die aufgrund ihrer alten Motorenkonstruktion evtl. von Hause aus mehr Öl verbrauchen, im Alter zusätzlich etwas mehr „genehmigen“, sollten häufiger nachsehen. Die Wechselintervalle liegen bei unseren Youngtimern in der Regel bei 5.000 km oder einmal im Jahr; auch das sollte man einhalten.

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

Für normalen Betrieb und (aus heutiger



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

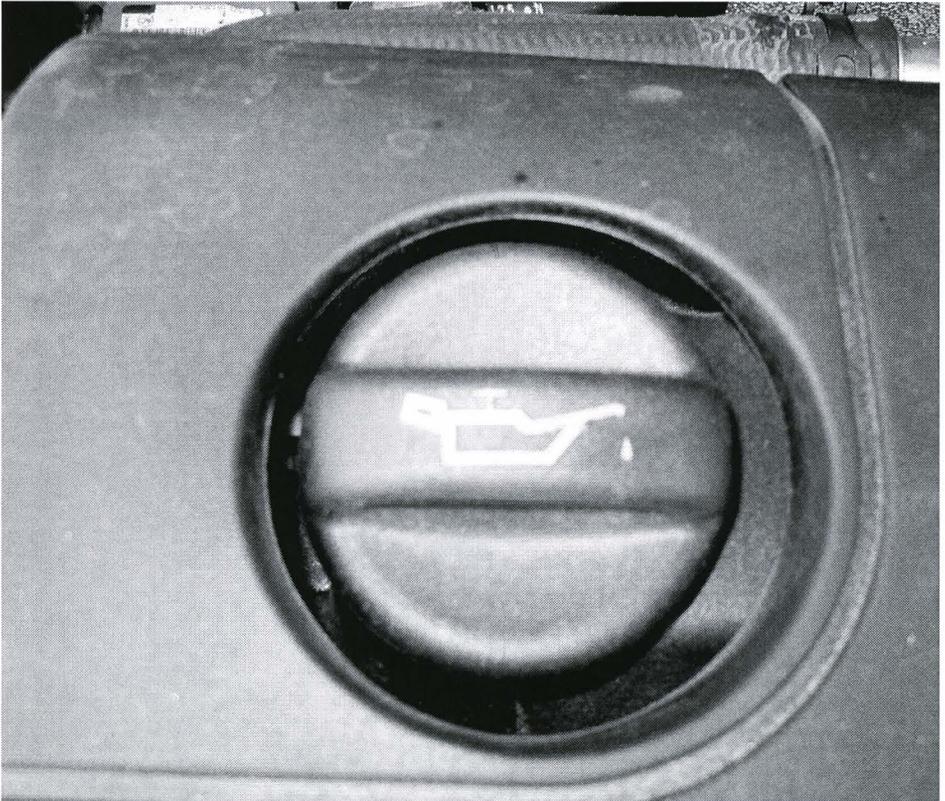
Ein Öl von heute muss also eigentlich alles gleichzeitig können, und diese Anforderungen sind über die Jahre gewachsen: Mehrbereichsöle sind selbstverständlich geworden, es muss nicht mehr zwischen Sommer- und Winterölen (Einbereichsölen) unterschieden werden. Das war noch bis weit in die sechziger Jahre der Fall, obwohl das

erste Ganzjahresöl schon 1951 (!) auf den Markt gekommen war. Ohnehin war der Griff zum Ölmesstab damals in den fünfziger und sechziger Jahren den Fahrern noch enger vertraut als heute:

Ein VW-Käfer z.B. musste alle 2.500 km zum Ölwechsel und Abschmierdienst! Es musste auch noch viel öfter nachgefüllt werden, da die Maschinen wesentlich mehr Öl benötigten, die innermotorischen Dichtungsmaterialien waren noch nicht so ausgereift. Damals sollte ein Öl einfach „nur“ schmieren und kühlen; heute aber stellen die Motorenbauer an ein Öl gleich über 40 unterschiedliche Anforderungen. Die Einsparung von Kraftstoff steht dabei ganz oben.

Was bedeuten nun eigentlich die Zahlenkombinationen auf den Öldosen?

Die Zahlen, definiert von der amerikanischen



Society of Automotive Engineers (SAE) und nach ihr benannt, sagen etwas über die Fließfähigkeit des Öls (Viskosität) aus – je niedriger, desto dünnflüssiger.

Ihre Kombination soll bedeuten, dass sich der Schmierstoff beim Starten an Frosttagen (z.B. 15W 40) wie ein 15er-, bei hohen Temperaturen dagegen wie ein dickflüssiges 40er-Öl verhält. Im Idealfall sollte die erste Zahl möglichst niedrig sein, was eine optimale Durchölung des Motors nach dem Kaltstart zur Folge hat (weniger Verschleiß, auch wenn kein Frost ist). Das „W“ steht für Winter und ist ein Überbleibsel aus der Zeit der Einbereichsöle. Inzwischen ist man schon bei „0“ W-Ölen angelangt, d.h. fließfähig bis minus 30 Grad C (5W bis minus 25 Grad C, 20W bis minus 10 Grad C.)

Mit zunehmender Betriebstemperatur verringert sich der Vorteil von 0er-Ölen gegenüber herkömmlichen 15er-Ölen, unbestritten ist aber, dass mit 0er-Ölen, die bis zu 20,- Euro pro Liter kosten können (!), Treibstoff gespart werden kann. Aber: Der zweite Wert lässt sich nicht beliebig steigern. Ein 0W-50-Öl ist praktisch nicht realisierbar, der Schmierfilm würde aufgrund der guten Viskosität bei hohen Temperaturen reißen.

Die Öle bestehen heute alle aus unterschiedlichen Mixturen, der echte Rohölanteil wird immer geringer. Man müsste eher von Schmiermittel, als von Öl sprechen. Jeder Ölproduzent kocht sein eigenes „Süppchen“. Viele Additive sollen den „Ölen“ helfen den vielen verschiedenen Anforderungen der Motorenbaukunst gerecht zu werden. So ein Öl soll doch heute wahre Wunder vollbringen: Langlebigkeit, Standfestigkeit, Kraftstoffersparnis, Verschleißschutz, Leistungsgewinn, Reibungsminderung, Motorreinigung, um nur einige Forderungen zu nennen. Doch selbst das beste (und teuerste) Öl muß irgendwann ausgetauscht werden.

Obwohl der Ölwechsel auf der grünen Wiese eigentlich nicht mehr statt findet, ist beim Recycling noch einiges zu tun, denn auf 100 verkaufte Liter Öl, kommen nur 70 Liter zurück. Wo bleiben die restlichen 30 Liter Altöl? Diese Differenz lässt sich alleine nicht nur mit dem Ölverbrauch erklären. Irgendwie versickert die Brühe scheinbar! Also sammelt

Euer Altöl schön und gebt es bei einer Sammelstelle (z.B. BSR) oder in einer Verkaufsstelle für Öle ab.

So, dann achtet schön auf Euer „Blut“ im Klassiker, aber auch nicht nur da!

Und: Denkt an den rechtzeitigen Ölwechsel, lieber einmal mehr, als, na Ihr wißt schon ...

Joey



Museumsfest

des
Stadt- und
Technikmuseums
Ludwigsfelde

Sonntag
20. Mai 2007
10:00 – 18:00 Uhr

**Technikgeschichte
wird lebendig:**

**Viele Exponate
werden in Funktion
rund um
das Museum zu
erleben sein.**

**Oldtimer
sind herzlich
willkommen!**

Herr Rainer Ueckert (CDU) im Trofeo

Nach dem erfolgreichen Oldtimer-Korso am 19.11.2006 gegen ein Fahrverbot für Old- und Youngtimer in der Umweltzone ab 2008 durch Berlin und einer erfreulichen breiten Berichterstattung in den (Print-)Medien, ist es uns gelungen den CDU-Abgeordneten und Mitglied des Verkehrsausschusses Herrn Rainer Ueckert zu gewinnen. Er hat sich am Abend der offenen Clubtür ausführlich von den verschiedenen Clubs informieren lassen, PeReCi übergab ihm eine Informationsmappe. Im fast überfülltem Trofeo versprach er entsprechende Anfragen und Empfehlungen für das Abgeordnetenhaus vorzubereiten und vorzutragen. Herr Ueckert will sich für einen zeitnahen Ortstermin mit allen Mitgliedern des Verkehrsausschusses im Meilenwerk einsetzen. Der Verkehrsausschuss gibt letztlich Empfehlungen über evtl. Ausnahmeregelungen in der Umweltzone.

Unser Tipp: Schreibt an Eure Wahlkreisabgeordneten zu diesem Problem (Namen und Adressen im Internet, Google-Suche: „Wahlkreisabgeordnete Berlin“).



Doppelsieg für PeReCi beim 5. Klassiker und Oldtimer Treffen der NSU IG!

Zum 5. Mal veranstaltete die NSU IG auf dem OBI-Parkplatz in der Grenzallee in Berlin-Neukölln am 26. August 2006 ihr Klassiker und Oldtimer Treffen mit Gleichmäßigkeits-Slalom-Parcours und Geschicklichkeitsübungen. Rund 80 Old- und Youngtimer waren wieder erschienen und stellten sich einem interessierten Publikum sowie den o.a. Aufgaben.

Zwei Fahrern des PeReCi e.V. – Andreas Pflaum mit einem Citroen CX und Joachim Kaiser mit einem Peugeot 505 – gelang es den Hindernisparcours fehlerfrei und bis auf eine Sekunde (!) mehrmals zeitgenau zu durchfahren. Uneinholbar für das andere Teilnehmerfeld bedeutete das zweimal den ersten Platz! Ein gutes Zusammenspiel von Fahrer und Youngtimer.

Das Wetter spielte zum Glück mit, obwohl es eigentlich nicht danach aussah! Die Sonne ließ sich sogar zeitweise blicken, aber das angesagte Regenrisiko hielt leider einige Clubfreunde und andere Teilnehmer davon ab, nicht mit ihrem automobilen „Liebling“ zu kommen.

Die kleine, aber sehr engagierte NSU IG hat sich erneut wieder alle Mühe gegeben die



Veranstaltung zu einem Erfolg werden zu lassen. Sie ist inzwischen bei vielen Klassikerfreunden etablierter Bestandteil im Kalender, wir freuen uns schon auf das 6. Treffen, das Ende August/ Anfang September 2007 stattfinden wird.

Joey





Kleinanzeigen:

Biete Zündungsteile für fast alle Peugeot 104, 204, 304, 404, 504 sowie 305 und 505 (Ducellier- und Paris-Rhône-Verteiler),
Tel.: 0 30 – 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 über 20 Jahre praktische (Schrauber-) Erfahrung mit diesen Modellen, Tel.: 01 77 – 86 76 400.

Biete Unterstützung bei der Pflege, Reparatur und Ersatzteilbeschaffung für alle Modelle des Citroen CX (oder auch anderer Citroen-Modelle).

Turbo-Matze-Hotline: 01 73 – 20 76 717

Biete verschiedene gebrauchte Ersatzteile für das Peugeot 504 Coupé/Cabrio 2. Serie aus frischer Schlachtung an.

Infos bei Philip: 0 30 – 391 00 440

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.: 0 30 – 742 036 80

Suche Ersatzteile für den Klassiker Renault 15 (der französische Manta ohne Fuchschwanz), Tel.: 030 – 327 666 57

Bieten jede Menge gut erhaltene „AUTO MOTOR und SPORT“-Ausgaben aus den 70er und 80er Jahren, je nach Zustand 1,- oder 2,- Euro, anzuschauen im Clubbüro des PeReCi e.V. im Meilenwerk nach Absprache.
Tel.: 01 77 – 86 76 400

Für den kleinen Peugeot 104:
Scheinwerfer und Rückleuchten abzugeben.
Tel.: 0 30 – 74 222 37

Und nicht vergessen:

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

Am jeden 4. Mittwoch im Monat gibt es einen Abend der offenen Clubtür im Meilenwerk, Wiebestraße 39, Berlin-Moabit von 19:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

Nähere Informationen dazu unter
Tel. 0 30-74 222 37 oder 030-751 32 13

Kurz notiert:

Adventstreffen 2006

Unsere traditionelle Adventsfeier findet für Mitglieder und Freunde des PeReCi e.V. in diesem Jahr am **3. Dezember 2006** im Seminargebäude des Meilenwerks statt. Eine gesonderte Einladung erfolgt noch.

jokai

Änderungen beim 07er Kennzeichen Rettet die 80er Jahre!

Nun ist es amtlich: Die Bedingungen für die Eintragung von Fahrzeugen auf das Rote 07er-Kennzeichen, das übrigens am 1. April 1997 eingeführt wurde, ändern sich. Ab dem 1. März 2007 werden nur noch Fahrzeuge eingetragen, die mindestens 30 Jahre ab Erstzulassung (!) alt sind. Außerdem ist dann bei der Ersteintragung ein Nachweis eines Kfz-Sachverständigen zu erbringen, dass das Fahrzeug verkehrssicher ist.

Die gute Nachricht: Alle bis zum 28. Februar 2007 eingetragenen Fahrzeuge bleiben eingetragen, auch wenn sie dann noch jünger als 30 Jahre sind. Das gilt für befristet und unbefristet ausgegebene Kennzeichen!

Deshalb unser Tipp:

Beantragt evtl. noch ein Rotes Kennzeichen, um zu den alten Bedingungen (d.h. Mindestalter nur 20 Jahre) Fahrzeuge einzutragen zu können oder lässt sie bis zum 28.02.2007 eintragen, wenn sie bis dahin mindestens 20 Jahre alt sind.

Das jüngste mögliche Fahrzeug wird dann eine Erstzulassung vom 28.02.1987 sein, nach dem Stichtag erst wieder eine Erstzulassung vom 1.03.1977. Rettet also nach Möglichkeit noch vor Inkrafttreten der neuen „Fahrzeugzulassungsverordnung“, kurz FZV, gut erhaltene werdende Klassiker aus den 80er Jahren!

Frankophile Beispiele der 80er:

Renault Fuego, Renault 11, Renault 20, Renault 30, Renault 31 Citroen CX 2. Serie, Citroen BX Peugeot 604, Peugeot 305, Peugeot 505, Peugeot 205 1. Serie Talbot Samba (auch Cabrio)

jokai

H-Kennzeichen Neuregelung der Prüfständigkeiten

Das Bundesministerium für Verkehr hat nun klar gestellt, dass, trotz teilweise anders lautender Meldungen, die grundsätzlichen Kriterien für das H-Kennzeichen (min. 30 Jahre ab EZ, guter Pflegezustand, keine Umbauten, ...) erhalten bleiben. Allerdings können nun ab dem 1. März 2007 auch Sachverständige anderer Prüforganismen (z.B. KÜS, GTÜ, FSP, ...) die Begutachtung durchführen. Es muss kein neues Datenblatt mehr erstellt werden. Bisher hatten der TÜV und die DEKRA hier das alleinige Monopol.

jokai

ASU

Seit dem 1. April 2006 wird die ASU grundsätzlich für alle Benziner mit EZ ab 1.07.1969 und alle Diesel ab EZ 1.07.1977 für 2 Jahre erteilt. Fahrzeuge ohne Katalysator oder mit ungeregeltem Kat mussten bis dahin jedes Jahr zur Abgasprüfung. Die Plakette wird grundsätzlich für zwei Jahre erteilt, unabhängig von der Gültigkeitsdauer der HU-Plakette (landläufig „TÜV“ genannt)!

jokai

Das Neueste aus der Forschung:

100-Oktan-Kraftstoffe erhöhen tatsächlich die Geschwindigkeit!

Betrag

259,27

€

Superjet! Mit einem solchen Ergebnis haben wir ja im Traum nicht gerechnet. Aber es stimmt: Die 100-Oktan-Kraftstoffe, die einige Tankstellen angefahren haben, erhöhen tatsächlich die Geschwindigkeit.

Mehr Umlenkungen an der Zapfsäule! Maximale Auslastung des Kontos! Weniger Rückstände im Geldbeutel! Und deshalb: Wir denken ja gar nicht daran, unseren guten und günstigen Markenkraftstoff SuperJet

durch einen neuen 100-Oktan-Kraftstoff zu ersetzen. Denn einen Kraftstoff, bei dem man den Unterschied hauptsächlich im Geldbeutel merkt, können wir nicht gebrauchen.



Das Jet! Motore Öl ist genau.

www.jet-kraftstoffe.de

Ein wirklich schöner Abschluss der Saison 2006



Am 14. Oktober trafen wir uns bei kühler, aber trockener Witterung in Wannsee auf dem Gelände der Jugendwerkstatt Steglitz-Zehlendorf, die Bodo leitet und bereiteten uns mit Kaffee und Pfannkuchen auf die rund 60 km lange Saisonabschlussausfahrt nach Ludwigsfelde vor.

Die Tour führte uns über überwiegend ruhige Nebenstraßen und einem interessanten Halt bei einem Bauernmarkt zum Stadt- und Technikmuseum in der Automobilstadt Ludwigsfelde.

Dort wurden wir gegen Mittag bereits von Presse, Stadtverwaltung, Museumsleitung und dem Förderverein des Museums erwartet. Wir durften auf dem Bahnhofs- und Museumsvorplatz parken. Eine sehr interessante Führung durch das Museum zeigte uns im EG nicht nur Technik- und Stadtgeschichte, sondern war auch im 1. OG eine

Reise zurück in den ganz normalen Alltag in die verschiedenen Jahrzehnte des vergangenen Jahrhunderts. Ein Besuch hier ist nur zu empfehlen!

Anschließend saßen wir zum Essen im Restaurant "Landlord" schräg gegenüber. Ein Teil der Teilnehmer traf sich abschließend wieder in Berlin-Wannsee bei Bodo und verzehrte die sehr schmackhaften selbst gebackenen Kuchen der Familie Werth (Danke!)

Insgesamt eine von Andreas H. und Joachim K. wirklich toll organisierte Ausfahrt, ein echter Höhepunkt zum Abschluss der 2006er Saison!

Ein begeisterter Teilnehmer





Treffen**Börsen****Ausfahrten** 

Zum Vormerken für die kommende Saison: Interessante Termine 2007
(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker überwiegend in Berlin und Umgebung

10. März oder 17. März**4. Glienicker Oldtimermarkt**

in 15806 Glienick (Nähe Zossen)

1. April**Saison-Eröffnungsausfahrt von PeReCi**

10:00 Uhr / Parkplatz Café am See in Mahlow

28. April**13. Oldtimertreffen und Teilemarkt**

in Pritzwalk (Mecklenburg-Vorpommern)

12. Mai**19. Peugeot-Treffen**

in Freestedt/Dithmarschen

im Mai oder im Juni**Oldtimertage Berlin im und am Meilenwerk**

Termin stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest!

26. – 28. Mai (Pfingsten)**Die Oldtimer Show**

in MAFZ Paaren/Glien (Brandenburg)

16. Juni**Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt**

in 14476 Seeburg

18. – 19. August**11. Rendez-Vous französischer Klassiker des PeReCi e.V.**

(s. Ausschreibung, kostenpflichtig)

25. August**Oldtimertreffen mit Parcours der NSU IG**

bei OBI-Neukölln, Grenzallee

13. Oktober**Saison-Abschlussausfahrt von PeReCi**

10:00 Uhr / Königstraße am 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
LAMBECK**

Löwenstark
für Sie

in Bergfelde
www.autohaus-lambeck.de

Autohaus Lambeck

Uhlandstr. 30 in Bergfelde

Tel. 0 33 03 / 29 39 - 0