

19. Ausgabe

2007

Der Club Die Zeitung



mit Terminen + News aus der Szene



Sind Oldtimer nun von Fahrverboten ausgenommen?

Der Peugeot wird 2008 vierzig Jahre alt

Citroën CX

Impressum

„Der Club – Die Zeitung“

ist das offizielle print-out-Informationsorgan des



Motor-Klassik-Club Berlin e.V.
gegründet 1994

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

E-mail: info@pereci.de

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: Andreas Horstmann

Kassenwart: Michael Schaefer

Schriftführer: z. Zt. unbesetzt

Redaktion: Joachim Kaiser, Christine Kaiser, Philip Dornacher,
Andreas Horstmann, Robin Pflöck

Schlußredaktion: Joachim Kaiser

Layout: Jana Marx

Fotos: alle Fotos: Joachim Kaiser,
außer Fotos Artikel Citroen CX: Andreas Horstmann,
außer Fotos Artikel Mobilität FEZ: Robin Pflöck

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.

Im Rückspiegel gesehen ...

Wir Oldtimer- und Youngtimerfahrer blicken ja immer gerne zurück, nicht nur in den Rückspiegel, sondern auch so in die Vergangenheit, sonst würden wir uns nicht mit automobilen Kulturgut auseinander setzen.

Ich möchte an dieser Stelle gar nicht so weit zurück blicken, sondern nur auf die vergangene Saison:

Das Jahr 2007 war geprägt vom Damoklesschwert der Fahrverbote in Umweltzonen, insbesondere bei uns in Berlin. Es gab Protestveranstaltungen, viel persönliches Engagement einzelner Mitglieder in Telefonaten, Briefen, Mails, persönlichen Gesprächen usw. Es hat sich gelohnt, denn Oldtimer werden auch im nächsten Jahr uneingeschränkt freie Fahrt in allen deutschen Umweltzonen haben (nähere Infos in dieser Ausgabe).

Unser Verein zeigte nicht nur dabei, sondern auch sonst viel Aktivität (allerdings oft immer von dem gleichen „harten Kern“).

Wir engagierten uns bei verschiedenen Oldtimerausstellungen und Treffen, unternahmen gemeinsame Ausfahrten oder Schraubernachmittage, regelmäßig fanden auch 2007 unsere Clubstammtische (2. Mittwoch im Monat) und Abende der offenen Clubtür (4. Mittwoch im Monat) zusammen mit anderen Clubs im Meilenwerk statt.

Es gab 2007 auch kleine Jubiläen, die fast unbemerkt geblieben sind:

PeReCi wurde zunächst als Interessengemeinschaft vor 15 Jahren gegründet (19. August 1992), vor 10 Jahren wurde das „H-Kennzeichen“ eingeführt (Juli 1997), vor 5 Jahren entschieden wir uns im Meilenwerk künftig einen Clubraum zu unterhalten (Entscheidung Ende 2002, Einzug Mai 2003).

Auch bei dem Bestand französischer Klassiker unserer Mitglieder tat sich etwas:

Es wurde getauscht, gekauft und verkauft ... und wieder haben es einige Klassiker geschafft das begehrte „H-Kennzeichen“ zu bekommen, das ja künftig durch die Einführung der sog. Umweltzonen noch interessanter werden wird (freie Fahrt in allen bundesdeutschen Umweltzonen).

Und nun noch ein Blick vom Rückspiegel weg vorne durch die Windschutzscheibe:

Auch das kommende Jahr wird uns hoffentlich wieder eine Menge Spaß mit den „alten französischen Kisten“ bringen, viele nette gemeinsame Aktivitäten, Treffen und sicherlich auch Schraubereien sowie so manches Jubiläum: 60 Jahre Peugeot 203, 40 Jahre Peugeot 504, 30 Jahre Peugeot 305, 25 Jahre Autohaus Lambeck in Bergfelde, 15 Jahre Apollo in Joeys Händen usw. ...

In diesem Sinne, allzeit gute Fahrt

Ever Joey
(Joachim Kaiser, 1. Vorsitzender)

P.S.

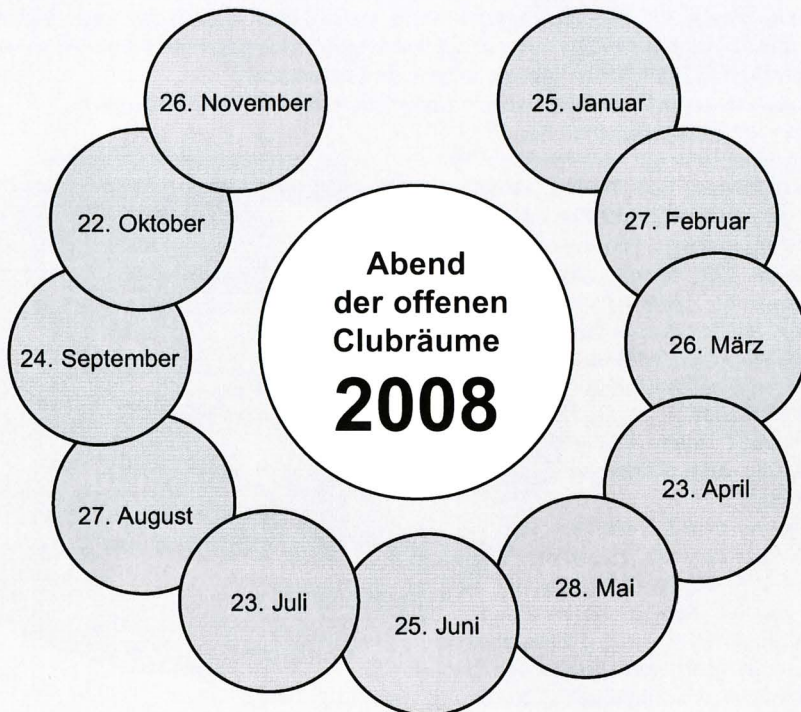
Danke an alle Mitglieder, die für diese Nummer der Clubzeitung einen Beitrag geschrieben haben und wer mal wieder nichts geschrieben hat, soll nicht über den Inhalt usw. meckern!



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.,

Spittfire Club Berlin

Landesgruppe Berlin

Peugeot 203/403 Club

Die Oldtimer-Garage Berlin-Brandenburg e.V.

BMW-Freunde 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.

Dachverband DEUVET

Mittwochs-Runde Berlin IG für Veteranen Fahrzeuge

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorwort	3
Impressionen 2007	6/7
GKK Gutachterzentrale	8
Citroën CX	9
Der Peugeot 504 wird 2008 vierzig Jahre alt	11
30 Jahre Lambeck in Bergfelde	14
Impressionen des 12. Rendez-Vous	15/16/17
Auch das noch ...	18
Sind Oldtimer nun von Fahrverboten ausgenommen?	19
Woche der Mobilität im FEZ Wuhlheide	23
Kurz notiert	25
Kleinanzeigen	27
Artikel aus der Märkischen Allgemeinen	28
Treffen Börsen Ausfahrten	30
Beitrittserklärung	31

Impressionen 2007 Impressionen 2007 Impressionen 2007 Impre

12. Rendez-vous – unser Sommertreffen



Demo gegen Fahrverbote



Frühjahrsausfahrt – am Ziel



Innenraumaufbereitung – alles muss raus



Frühjahrsausfahrt – unterwegs



Herbstausfahrt – in Helmut's Garage



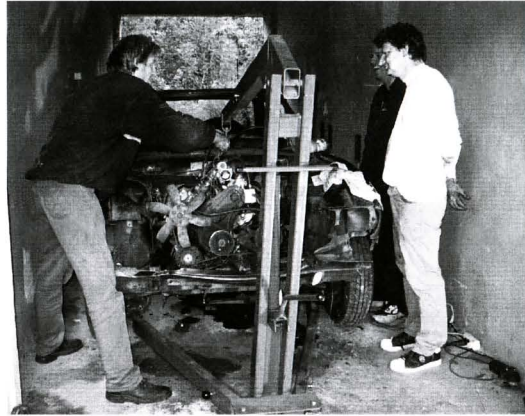
Impressionen 2007

Hier einige fotografische Impressionen von Aktivitäten des PeReCi Motor-Klassik Club e.V., die Fotos stammen alle aus der Hand von Joachim Kaiser (Danke!).

Oldtimer Tage Clubstand



Motor und Getriebe müssen raus



Meilenwerk Abend der offenen Clubtüre



Schweißarbeiten ganz schön heiß



Oldtimer Show Clubstand



Türentausch da steckt was drin



Schreiben der GKK Gutachtenzentrale



GKK GUTACHTENZENTRALE

GKK Gutachtenzentrale GmbH & Co. KG
Wiebestr. 29-38 • 10553 Berlin

An alle Mieter
im Meilenwerk Berlin

Ansprechpartner:
Karsten Klingner
 030 / 5900367 -0
 030 / 5900367 -10

Berlin, 22. Oktober 2007

Hauptuntersuchung (HU) und Abgasuntersuchung (AU)

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mieter im Meilenwerk,

ab sofort sind wir in der Lage, Ihnen bzw. Ihren Kunden folgende Dienstleistungen im Auftrag der KÜS anbieten zu können:

- Hauptuntersuchung (HU)
- Abgasuntersuchung (AU)
- Überprüfung nach § 23 (Historisches Kennzeichen)
- Feinstaubplakette

Wir bieten Ihnen diesen zusätzlichen Service neben den Schaden- und Wertgutachten montags bis freitags ab 9:00 Uhr und nach Absprache an. Hierbei steht Ihnen auch für kurzfristige Terminabsprachen unser Kollege Dipl.-Ing. Karsten Klingner (Telefon 59003670 oder Mobiltelefon 01634020023) zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

GKK GUTACHTENZENTRALE
GmbH & Co. KG

Wolfgang Szmala
Niederlassungsleiter

Citroën CX

Der Citroën CX (CX: französisch für CW; Luftwiderstandsbeiwert) erschien 1974 als Nachfolger der DS. War die DS bei ihrem Erscheinen eine Revolution, so war der CX eher ein ungewöhnliches Auto mit

praktischen Neuerungen mit teilweise gemeinsamen Konstruktionsmerkmalen wie der zwei Jahre zuvor erschienene SM. Das Prinzip der zentralen Versorgung der Funktionen des Autos

wie Federung, Bremse, Lenkung (nicht von Anfang an), optionaler Halbautomatik über eine Hochdruckhydraulik wurde beibehalten. Der quer eingebaute Motor lies den Motorraum aufgeräumt erscheinen gegenüber der Schlangengrube des Vorgängers, wo dieser noch Platz vom Innenraum benötigte und dadurch auch akustisch präsenter war. Der hohe Fahrkomfort der DS wurde noch gesteigert durch einen durchgehenden, mittels Gummipuffern entkoppelten Rahmen, wodurch Fahrgeräusche minimiert wurden. Verspätet nach einem Jahr erschien die geschwindigkeitsabhängige sogenannte DIRAVI-Servolenkung, die bei langsamer Fahrt mit einem Finger zu bedienen war, bei hohen Tempo



jedoch ohne Hydraulikunterstützung arbeitete und guten Fahrbahnkontakt vermittelte. 1975 erscheint der erste Citroën mit Dieselmotor. Er basiert auf dem vorhandenen Benzinern und leistet 66 PS bei 2200 ccm.

Außerdem erschien im selben Jahr die verlängerte Kombi-Version – wie in Frankreich bei den großen Kombis üblich – als praktische Break-, bzw. als familienfreundliche Familiare-Version mit drei Sitzreihen. Basierend darauf

wurde die Nobelversion „Prestige“ mit üppigen Knieraum in der zweiten Reihe herausgebracht.



1976 wurde Citroën von Peugeot übernommen. Die hohen Investitionskosten für den CX, die Fehlinvestition in den Wankelmotor und das Gastspiel bei Maserati forderten ihren Tribut.

1977 folgte die Einspritzversion GTI mit einer Bosch-L-Jetronik, dadurch wurde die Leistung der Mitte der 60er Jahre entwickelten Motoren bei 2400 ccm auf 130 PS gebracht. Nach dem Prestige war der GTI die zweitnibelste, etwas sportliche Version. Dieser wurde auch bei Rallyes eingesetzt





(Speziell in Ostafrika). Der Motor brachte es dabei auf bis 200 PS ohne Turbolader.

Turbolader wurden auch mit den Dieselmotoren kombiniert, die so bei steigender Leistung weniger verbrauchten.

Die Erfahrungen mit dem Turboladern führte dazu diesen bei den Benzinmodellen einzusetzen. 1984 erschien – leistungsmäßig gleichauf mit dem SM – der CX Turbo mit 168 PS bei 4800 U/min.

Testberichte aus der Zeit lobten das hohe Drehmoment, die gleichmäßige Kraftentfaltung und die nicht nur für einen Vierzylinder hohe Laufruhe.

1985 erschien die zweite Serie, erkennbar an den großen Kunststoffstoßflächen, geänderter Innenausstattung ohne Lupentachos sondern mit Rundinstrumenten, tieferer Sitzposition und mehr Elektronik, sowie einer strafferen Fahrwerksabstimmung

1986 erschien die „Diesel-Rakete“ mit 2500 ccm und 120 PS. Die Benziner hatten ihren Höhepunkt 1987 mit dem Turbo 2 mit



geregelten G-Kat. Der Kat brachte auch eine notwendige sparsamere Abstimmung auch über den Einsatz eines Ladeluftkühlers. Übrigens lief eine heiße Werbekampagne mit Grace Jones, die mit dem Satz „Ich will mehr“ für den Turbo warb.

1989 erschien nach 15 Jahren der Nachfolger des CX, der XM, der Kombi wurde ein Jahr später abgelöst.



Andreas Horstmann

Unser TIPP:

Die Preise für gute Citroën CX ziehen deutlich an, insbesondere für die 1. Serie, die schon recht selten geworden ist.

Gerade bei einem CX ist es ratsam auf Grund der komplexen Technik mehr Geld für das bessere Fahrzeug auszugeben.

Zwischen 3000,- und 5000,- Euro findet man je nach Modell schon vernünftige Exemplare. Gute Kombis und die Langversion PRESTIGE liegen in entsprechend gutem gepflegten Zustand schon deutlich höher (50 % Aufschlag).

Der Peugeot 504 wird 2008 vierzig Jahre alt

„Der Club – Die Zeitung“ sprach mit zwei anerkannten Experten

Im September 1968 erschien die Peugeot 504-Limousine als Nachfolger des legendären Peugeot 404, der aber bis in die Siebziger weiter gebaut wurde. Coupé und Cabrio-Varianten folgten ein Jahr später, der Break erst 1970. Bis 1981 wurde die Limousine und der Break bei uns verkauft (Coupé und Cabrio bis 1983).

„Der Club – Die Zeitung“ (DCDZ) sprach mit zwei inzwischen anerkannten Peugeot 504-Experten: Joachim Kaiser und Michael Getzlaff. Beide besitzen zusammen mehrere unterschiedliche 504-Limousinen, haben jahrzehntelange Erfahrung und kennen diese in- und auswendig.

DC-DZ: Wie kamt ihr zu diesem Peugeot-Typ?

Kaiser: Ich fuhr schon als Kind in den Siebzigern bei meinen Eltern mit, schaute meinem Vater bei allen kleineren Wartungsarbeiten interessiert zu oder half schon mit. 1986 übernahm ich unsere Familienkutsche, einen beige-metallicfarbenen GL Schalter, der schließlich 1995 mit fast 300.000 km nach Afrika ging. Ich erwarb dafür einen azurblau metallicfarbenen GL automatique mit nur 44.000 km in sehr gutem Zustand, der fast keinen Alltagsbetrieb miterleben musste.

Getzlaff: Ich suchte Anfang der Neunziger gezielt nach einem 504, mir hatte es einfach die Form angetan. Ich fand einen „L“ mit Lenkradschaltung der 1. Serie.

DC-DZ: Was macht die 504 Limousine so besonders?

Getzlaff: Zum einen die eigenwillige Form, insbesondere das Heck, der tolle Fahrkomfort ohne aufwändige Hydraulik und die überschaubare Technik. Ein Gesicht in der Menge eben.

Kaiser: Der 504 war 1968 ein sehr fortschrittliches Fahrzeug: Vier Scheibenbremsen, Einzelradaufhängung auch hinten, Schiebedach, heizbare Heckscheibe, Servobremse serienmäßig und das zu einem fairen Preis.

DC-DZ: Wie ist die heutige Marktlage?

Kaiser: Heute gibt es in Deutschland deutlich weniger Limousinen als Coupés und Cabrios, Breaks sind fast ganz ausgestorben.





Die Fotos zu diesem Artikel zeigen einen sehr seltenen ganz frühen 504 automatique



der 1. Serie (EZ 9/1969) aus der Sammlung von Joachim & Michael.



Getzlaff: Die meisten Limos sind entweder geschlachtet worden (oft um die identische Technik von Coupé oder Cabrio wieder flott zu machen) oder in den Afrika-Export gegangen. In Deutschland sollen es noch maximal 700 Limousinen sein.

Kaiser: Die Angebote sind inzwischen relativ selten, gute Exemplare werden um die 5000,- € oder höher gehandelt, oft Einspritzer (Ti) und Automatikmodelle, die führen meistens ältere Herrschaften länger und waren für den Export nach Afrika nicht so beliebt.

DC-DZ: Auf was sollte ein Käufer heute achten?

Kaiser: Auf eine intakte Karosserie, insbesondere den Unterboden, einen vollständigen Innenraum. Hier sind keine Teile mehr zu bekommen. Der Schwachpunkt bei den Motoren ist die Zylinderkopf-dichtung, die gerne mal nach Überhitzung durchbrennt. Technikteile für Motor, Getriebe, Fahrwerk sind alle noch zu haben, teilweise sind sie identisch mit dem Vorgänger 404 bzw. dem Nachfolger 505.

Getzlaff: Blechteile gibt es noch, wird aber schwerer und teurer, Zierleisten, Chromteile usw. gibt es gar nicht mehr, auch nicht bei Händlern. Motorteile für die ganz frühen Modelle (bis 1972) und die erste Automatik ZF 3HP12 (bis 1974) sind Mangelware.

Kaiser: Oft sind die Kugelfischereinspritzanlagen aus Unkenntnis verstellt oder altersbedingt nicht mehr ganz in Ordnung. Nur wenige Spezialisten kennen sich mit dieser komplexen mechanischen Anlage aus! Bei Automatikgetrieben auf sauberes Schalten achten.

DC-DZ: Wie macht ihr das?

Kaiser: Ich – und später wir – haben schon sehr früh seit Ende achtziger Jahre mit dem Teilesammeln angefangen. Da gab es noch bis Anfang der neunziger Jahre billig oder umsonst Schlachtfahrzeuge. Später lösten verschiedene Händler ihre

504-Lager auf, da haben wir dann zugeschlagen zu einer Zeit als uns viele belächelt haben („was wollt ihr mit alten Kram?“).

Getzlaff: Heute rufen sie uns an und wollen teilweise seltene Teile billig bei uns schießen ... aber nichts ist, wir haben für den Eigenbedarf gesammelt, katalogisiert und gelagert.

DC-DZ: Wie groß ist euer Fundus?

Kaiser: Ausreichend, eine Reparatur scheidert bei uns kurzfristig nicht am fehlenden Teil, eher an mangelnder Zeit.

Getzlaff: Im Laufe der Zeit steckt viel Zeit und Geld in dieser Teilesammlung, die die Mobilität unserer 504 auch in Zukunft sichern soll.

DC-DZ: Was ist bei der Pflege zu beachten?

Kaiser: Im Grunde sind die 504-Limos pflegeleicht und mit wenig Aufwand regelmäßig zu warten, aber das was regelmäßig alle 5000 km oder einmal im Jahr getan werden sollte, sollte auch wirklich gewissenhaft gemacht werden: Ölwechsel mit Filter, Abschmierdienst (6 Schmiernippel sind zu versorgen), Zündung kontrollieren usw., etwas mehr Zuwendung sollte der Kugelfischereinspritzenanlage bei den Ti gewidmet werden.

Getzlaff: Längere Standzeiten lassen gerne die Bremsen fest gehen, beste Vorbeugung: vierteljährliche Bewegungsfahrten und ein trockener Standort.

DC-DZ: Welche Kaufempfehlung gebt ihr?

Getzlaff: Man wird froh sein, überhaupt einen gesunden 504er zu ergattern, aber grundsätzlich gilt: Vergaser-504 sind den Ti-Varianten vorzuziehen.

Kaiser: Die Vergaser-Varianten „L“ oder „GL“ sind einfacher zu warten, übersichtlicher und leichter einzustellen. Ersatzteile für die Einspritzanlage der Ti sind schwer zu bekommen und wenn dann sehr teuer.

DC-DZ: Danke für die interessanten Auskünfte und weiter gute Fahrt mit euren schönen 504ern!

Kontakt: Joachim Kaiser: 0 30 – 74 222 37
oder Michael Getzlaff: 0 30 – 97 23 751

E-Mail: peugeot504@pereci.de



Eine Mitgliedschaft
im PeReCi
lohnt sich immer!

Der Verein hat bei vielen
Firmen in der
Automobilbranche Rabatte
exklusiv für Vereinsmitglieder
ausgehandelt, so dass der
jährliche Clubbeitrag schnell
wieder „eingefahren“ ist!

Nehmen Sie mit uns Kontakt
auf auch wenn Sie keine
französischen Klassiker
fahren:

030 – 74 222 37
oder
030 – 327 666 57

30 Jahre Lambeck in Bergfelde

Die Firma Lambeck gründete sich am 1. Mai 1978 als Mopedwerkstatt. Damals mit einem Mitarbeiter, Herrn Uwe Lambeck selbst. Gegen alle Widerstände, die in der damaligen DDR zu überwinden waren, wurde die Firma ständig erweitert ...

Mit der Wende 1989 begann dann der bis dahin nicht erlaubte Verkauf von Mopeds (Simson), im Juli 1990 gab es erstmalig Gebrauchtfahrzeuge.

Auf der Messe in Leipzig wurden die ersten Kontakte mit Peugeot durch Herrn Lambeck geknüpft. Diese mündeten in der Vertragspartnerschaft mit Peugeot Deutschland im Oktober 1990.

Der Mutterbetrieb in Bergfelde wurde seitdem ständig erweitert. Es folgten weitere Standorte in Oranienburg (1996), Kyritz und Neuruppin (2002).

Das dreißigjährige Bestehen der Firma Lambeck und die achtzehnjährige Vertragspartnerschaft mit Peugeot soll im Mai/Juni in Bergfelde gebührend gefeiert werden, unter anderem mit dem PeReCi-Motor-Klassik Club e.V. Dieser wird einige automobile Klassiker dort präsentieren.

Der genaue Termin wird zwischen dem Vorstand des PeReCi und der Geschäftsführung des AH Lambeck Anfang 2008 noch abgestimmt und rechtzeitig bekannt gegeben.



Impressionen des 12. Rendez-vous am 18. / 19. August 2007

Zum 12. Mal trafen sich am 18./19. August 2007 (nicht nur) französische Klassiker aus fünf Jahrzehnten zum Rendez-vous, diesmal in Rhinow/Stölln (Ostprignitz) unter dem Motto „Nur fliegen ist schöner“. An der Otto-Lilienthal-Gedenkstätte besuchte man dort eine historische IL 62 von 1973 der ehemaligen DDR-Interflug, die eine sehr interessante Ausstellung zur Flugeschichte beherbergt.

Ein Vereinsmitglied hatte mal wieder u.a. eine sehr abwechslungsreiche und interessante Rallye-Suchfahrt organisiert, die uns quer durch das Ostruppiner Land führte. Wir fuhren über teilweise sehr schöne leere alte Alleen auch zum Schloss Demerthin nördlich von Kyritz und ließen uns auch hier immer wieder von Kultur und Technik der Vergangenheit beeindrucken. Anspruchsvolle Sonderprüfungen wie z. B. das passgenaue Rückwärtseinparken verlangten vollen Einsatz und Fingerspitzengefühl, Knobelaufgaben ergänzten das Programm. Ein wirklich gutes Abendessen, geselliges Beisammensein, ein Frühstück im Freien und die Siegerehrung rundeten das gelungene Programm ab. Herzlichen Dank für die Organisation an Peter Janker!

Text und Fotos:
Joachim Kaiser, 1. Vorsitzender







Impressionen des 12. Rendez-vous



Auch das noch ...

Keine Angst, hier ist kein übermütiger Oldtimerfahrer ins Geschäft gefahren („drive in“ ist ja in), es ist auch niemand verletzt worden ... dieses Ereignis liegt schon 35 Jahre zurück als ein Opel C-Rekord Caravan noch zum Alltag gehörte und 250 Gramm Erdbeeren noch 1,07 DM kosteten. Hier der originale Zeitungsbericht:

Ungewöhnlich teuer wurde der Einkauf für die Besitzerin dieses Autos gestern der Einkauf. Gemeinsam mit ihrem Mann – er saß auf dem Beifahrersitz – fuhr sie zu dem Filialgeschäft (von Reichelt, Anm. d. Red.) am Dannenwalder Weg (Berlin-Wittenau). Während die Frau im Geschäft war, muss es dem Mann wohl zu langweilig geworden sein oder vielleicht hatte er auch Sehnsucht ... Er „fummelte“ am steckenden Zündschlüssel des Wagens herum, plötzlich

sprang der Motor an und der Wagen – ausgerüstet mit einem Automatikgetriebe – war nicht mehr zu halten. Nach ohrenbetäubendem Klirren stand er plötzlich im Filialgeschäft, Schaden ungefähr 10.000 DM (ca. 5.000,- Euro, Anm. d. Red.)

So weit der Zeitungsbericht (in neuer RS), da fragt sich der interessierte Schrauber: Hatte der Wagen keine funktionierende Anlassperre für die Fahrstellungen? Bewegte der Mann nach dem Anspringen des Motors den Wählhebel auf „D“?



Sind Oldtimer nun von Fahrverboten ausgenommen?

Dr. Christine Kaiser

Anlässlich der Plenardebatte des Deutschen Bundestages am 11.10.2007 wurde der Antrag der FDP behandelt, Oldtimer von feinstaubbedingten Fahrverboten auszunehmen. Dieser wurde mit den Stimmen der anderen Fraktionen abgelehnt. Nun sorgte dieses Ergebnis für Verwirrung in der Oldtimer-Szene, weil viele dachten, der Bundestag habe mehrheitlich für ein Fahrverbot von Oldtimern gestimmt! Hierzu ist das Folgende zu sagen:

Der Antrag der FDP wurde vor der Sommerpause u.a. mit den Stimmen der Koalition abgelehnt. Grund hierfür ist insbesondere, dass es zu keiner Einigung mit dem Koalitionspartner bezüglich eines Antragsentwurfes der Union kam. Kleinsten gemeinsamen Nenner war ein Entschließungsantrag (A-Drs. 16(15)940), der eine Überprüfung und Unterrichtung des Parlaments nach zwei Jahren vorsieht.

Die gesamte Debatte beruht auf dem Umstand, dass eine EU-Richtlinie zur Reduzierung von Feinstaub in den Innenstädten in nationales Recht umgesetzt werden muss.

Die Ablehnung des FDP-Antrages erfolgte mit dem Hinweis, auf einen Beschluss des Bundesrates vom 21.09.2007. Dieser hatte auf Antrag des Bundeslandes Hessen seine Zustimmung zu Änderungen im Zusammenhang mit den Umweltzonen in den einzelnen Großstädten damit verbunden, dass alle Oldtimer von den Fahrverboten ausgenommen bleiben.

Damit war der FDP-Antrag hinfällig.

Zuständig für die Umsetzung der EU-Vorgaben sind grundsätzlich die Länder und mit Blick auf die einzelnen Umweltzonen die jeweiligen Gemeinden. Der bundeseinheitliche Rahmen wurde durch das Bundesumweltministerium im Wege einer Ministerialverordnung geschaffen. Diese ist grund-



sätzlich nicht Gegenstand des parlamentarischen Verfahrens!!!

Da es sich um eine Ministerialverordnung handelt, ist für die weitere Befreiung der Oldtimer von feinstaubbedingten Fahrverboten die Umsetzung des Bundesratsbeschlusses vom 21.9.2007 zum Antrag von Hessen maßgeblich. Danach muss es eine bundesweit einheitliche Regelung für die Ausnahme von Oldtimern geben.

Im Folgenden möchte ich Euch/Ihnen eine Rede des Passauer CSU-Bundestagsabgeordneten Dr. Andreas Scheuer übermitteln, der für die CDU/CSU-Fraktion Mitglied im Verkehrsausschuss ist und sich sehr für die Belange von uns Oldtimer-Besitzern einsetzt. Die Rede hielt er, anlässlich der



Debatte zum Thema „Oldtimer von Feinstaub-Fahrverboten ausnehmen“ am 11. Oktober 2007 im Deutschen Bundestag. (Danke an seinen Mitarbeiter Ulf Birke, der mir das Redemanuskript zur Verfügung stellte):



Herr Präsident,
sehr geehrte Kolleginnen,
sehr geehrte Kollegen,

seit der Erfindung des Motorwagens durch Karl Benz im Jahr 1886 gehört das Automobil zu unserem Leben und in Deutschland haben wir aus dieser Innovation viel gemacht. Ein Blick auf das erste Automobil und ein heutiges Modell zeigt: Es hat sich in der technischen Entwicklung viel getan. Oldtimer sind Zeitzeugen dieser Entwicklung – sie haben den heutigen technischen Entwicklungsstand erst ermöglicht. Dies trifft in besonderem Maße auch für die Standards der Automobilindustrie zur Emissionsvermeidung zu. Sie sind Qualitätsmerkmal und Verkaufsargument für die heutigen Modelle. Modelle, die in 30 Jahren auch Oldtimer sein können. Die Geschichte des Automobils ist auch

durch den Widerspruch von der Begeisterung für Technik und Komfort und den Nebenwirkungen gekennzeichnet. Emissionen bildeten zu allen Zeiten Anlass für öffentliche Diskussionen und sind Gegenstand einer stetigen Verschärfung der Rahmenbedingungen. Neu ist die Qualität, mit der wir die Diskussion führen. Die Folgen für das Klima und die Gesundheit rücken in den Vordergrund der Verkehrspolitik. Wir debattieren über die Folgen von verkehrsbedingten Emissionen in unseren Verkehrszentren, den Städten. Jede Maßnahme, die hier begrenzend wirkt, wird unsere Zustimmung finden, wenn sie die Realitäten und Notwendigkeiten anerkennt und geeignet ist, spürbare Verbesserungen herbeizuführen. Hierüber besteht grundsätzlich Einigkeit in der Politik und bei den Verbänden.

Mit der Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht wurde die Zuständigkeit der Umsetzung der Vorgaben den Ländern zugewiesen. In welchem Umfang die Kennzeichnung zur Einführung von Umweltzonen führt, liegt im Ermessen der jeweiligen Kommune bzw. Landesbehörde. Dies gilt ebenso für die Erteilung genereller oder einzelner Ausnahmeregelungen. Übergangsfristen sind nicht vorgesehen. Feinstaubfahrverbote bedrohen Mittelständler, Busunternehmer, Anlieger, Wohnmobilbesitzer und eben auch Oldtimer. Wir Deutsche versuchen wieder einmal unserem Ruf als „Saubermänner“ Europas gerecht zu werden. Von Null auf Hundert in einem Atemzug.

Doch wie sieht das Ergebnis ein halbes Jahr nach unserer ersten Debatte – nach dem Inkrafttreten der Kennzeichnungsverordnung aus? In Deutschland werden derzeit für 21 Städte Umweltzonen geplant. Andere Städte haben die Entscheidung zurückgestellt. Nicht ein einziges feinstaubbedingtes Umweltfahrverbot wurde in diesem Jahr ausgesprochen.



Blüten trieben bei uns die Vorschläge für Ausnahmeregelungen von feinstaubbedingten Fahrverboten. Sie waren so vielfgestaltig, wie unser Land nur sein kann. Verunsicherung bei den Bürgern, den Unternehmen und Verbänden waren die Folge. Zahlreiche Anfragen haben mein Büro und die Büros meiner Kollegen hierzu erreicht. Selbst die entscheidungsbegünstigten Länder und Kommunen waren in ihrem Gestaltungsrecht verunsichert. Von den Möglichkeiten einer Allgemeinverfügung machten die wenigsten Gebrauch. Auch hier wuchs der Wunsch nach bundesweit einheitlicher Ausgestaltung der Ausnahmen.

Besonders den Berliner Oldtimerfahrern wird noch die Titelseite der Berliner Morgenpost vom 21. März 2007 in Erinnerung sein. Der hier aufgeführte Katalog für Ausnahmen und Kosten von Umweltahrverboten dürfte die unrühmliche Spitze in der Debatte darstellen. Mit umfangreichen Nachweispflichten für die technische Unmöglichkeit der Nachrüstung, Kostenpflichten für den Verwaltungsaufwand, Fahrtenbüchern und Kilometerbegrenzungen waren diese Regelungsvorschläge des rot-roten Senats in Berlin an Bürgerfeindlichkeit und Bürokratie-Irrsinn kaum noch zu übertreffen.

Eine bundesweit einheitliche Ausnahmeregelung ist im Vergleich zu den vielfgestaltigen Vorschlägen für die Bürgerinnen und Bürger klar verständlich. Sie erfordert keine Zeit, keinen Papieraufwand, keine Verwaltungskosten, sie fördert im besten Fall die Tourismusbranche. Kurzum: sie ist am Bürger und den tatsächlichen Gegebenheiten orientiert – sie ist vernünftig.

Dieser Antrag sieht eine solche Lösung für Oldtimer vor. Die Diskussion zeigte wiederholt, dass wir bei Oldtimern von unterschiedlichen Sachverhalten sprechen. An die Adresse meiner Kollegen gerichtet darf ich deshalb in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass der Begriff des „Oldtimers“ eng gefasst ist. Es sind Fahrzeuge in einem guten technischen und originalgetreuen Erhaltungszustand, die älter als 30 Jahre sind. In Deutschland gibt es insgesamt 470.000 Fahrzeuge über 25 Jahre. 153.000 Fahrzeuge besitzen das H-Kennzeichen. Oldtimer sind ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Rund 6 Mrd. wird auf diesem Gebiet jährlich in Deutschland umgesetzt.

Die wiederholte Herabsetzung und Gleichsetzung der Fahrzeuge mit gewöhnlichen Altfahrzeugen seitens einzelner Vertreter des Bundesministeriums für Umwelt wie auch einzelner Kollegen wird weder diesem technischen Kulturgut noch dem privaten Engagement ihrer Halter gerecht. Sie geht schlicht am Thema vorbei. Für die Halter und Fahrer sind Oldtimer nicht nur Liebhaberei, sondern auch eine Verpflichtung aus Begeisterung und Interesse am technischen Kulturgut Automobil. Wir reden hier nicht von Prosecco-Gesellschaft oder Protzkisten, wie leider manche vorschnell und inkompetent urteilen. Tatsache ist: Fahrleistung jährlich eines Oldtimers im Durchschnitt von weniger als 1500 km und der Durchschnittswert von Oldtimer in Deutschland ist unter 15.000 Euro, d.h. in diese Statistik sind die 300SL Flügeltürer genauso eingerechnet wie der VW Käfer oder Fiat 500. Über 90 % der Besitzer sind Angestellte.

Wir haben uns in den Diskussionen mit unserem Koalitionspartner und in den parlamentarischen Beratungen deshalb aktiv für eine bürgernahe und sachgerechte bundesweit einheitliche Lösung eingesetzt. An dieser Stelle gilt mein besonderer Dank meinem Kollegen Jens Köppen. Seinem Engagement haben wir einen Antragsentwurf zu verdanken, der in der Koalition zur Diskussion gestellt wurde. Über die darin geforderten bundesweit einheitlichen Ausnahmeregelungen für benzinbetriebene Fahrzeuge, Oldtimer, Anlieger und ortsansässige oder auftragsgebundene klein- und mittelständische Unternehmer sowie eine Übergangsfrist von fünf Jahren konnte mit den Kollegen der SPD jedoch keine Einigung erzielt werden. Wir sind als CDU/CSU nach wie vor bereit nicht nur für die Oldtimer dies bundeseinheitlich zu regeln. Wir wollen Politik bürgerfreundlich und praxisnah gestalten.

Ich begrüße daher ausdrücklich die Zustimmung der unionsgeführten Bundesländer im Bundesrat am 21. September 2007 zum Antrag Hessens, Oldtimer von den feinstaubbedingten Fahrverboten auszunehmen. Einer Symbolpolitik des Bundesministeriums für Umwelt auf dem Rücken der Halter, Fahrer und all jener die Freude an Oldtimern haben, konnte erfolgreich eine Absage erteilt werden. Bei einem Anteil von 0,07 Prozent am Verkehr ist der Effekt feinstaubbedingter Fahrverbote fragwürdig. Wir sind deshalb froh über die Entscheidung des unionsdominierten Bundesrates und gehen fest davon aus, dass Bundesminister Gabriel sich an diesen Beschluss des Bundesrates hält. Deshalb ist dieser FDP-Antrag überholt und der Sachverhalt geklärt. Ich möchte aber nicht verschweigen, dass ich mich trotzdem über diese Initiative freue.

Selbst das rot-rote Berlin kommt nunmehr zur Vernunft. Die linke Umweltsenatorin Lompscher hat in der Berliner Morgenpost vom heutigen Donnerstag Mängel der Regelung eingeräumt und Nachbesserungen

angekündigt. Wenn auch spät, kommen vielleicht linke Politiker dann mal zur Vernunft, wenigstens punktuell. Mal sehen, was diese Ankündigung bedeutet in der Realität.

Für die Oldtimer wurde eine bundeseinheitliche Regelung durch den Bundesrat jetzt erreicht, der Fleckenteppich in Deutschland somit verhindert, der FDP-Antrag hier ist hinfällig. Wir sind froh darüber, dass wir in Deutschland einen Anschlag auf das automobilen Kulturgut Oldtimer verhindert haben.

Die Diskussion zu einem Sachverhalt aus der Praxis zeigt mir, wie Europa an der Realität vorbeigehen kann. Die zugrunde liegende EU-Richtlinie ist daher aus meiner Sicht völlig überzogen, praxis- und bürgerfern. Zudem widerspricht sie dem Prinzip der Subsidiarität. Bereits jetzt sind weitere Untersuchungen und Grünbücher in der Schublade mit denen die EU sich wieder erneut in die kommunale Selbstverwaltung einmischen will. Hier müssen wir im Interesse unserer Bürgerinnen und Bürger wie auch der Wirtschaft aufpassen.

Herzlichen Dank!

Dr. Andreas Scheuer, MdB
www.andreas-scheuer.de

Die Proteste haben geholfen:

**Bundesregierung
beschließt:**

**Oldtimer (H + 07)
dürfen in allen
deutschen Umweltzonen
fahren!**

**damit ist die „Berliner Lösung“
(100,- Ausnahmegenehmigung,
Fahrtenbuch, ...) hinfällig!**

Woche der Mobilität im FEZ Wuhlheide

Mitte Oktober fand sich eines sonnigen Wochenendes eine Abordnung des PeReCi im FEZ – dem schönen Freizeit- und Erholungs-Zentrum in der Wuhlheide ein, um die Veranstalter der „Mobilitäts-Woche“ zu unterstützen.

Eine interessante Möglichkeit für Jung UND Alt sich über die vielfältigen Möglichkeiten der Fortbewegung in alten Tagen, dem heute und in der Zukunft zu informieren. Mobilität, so war im wahrsten Sinne des Wortes zu erfahren, ist keiner technischen Beschränkung unterworfen.

Zu Lande und zu Wasser unterwegs war eines der seltenen Amphicars – immerhin made in Berlin! – eine Probefahrt ins nasse Element wurde von den Dreikäsehochs begeistert angenommen ...



Mobilität, wie gesagt zu Land und zu Wasser, aber auch in höheren Elementen: Transportmittel der Luftpioniere und Kosmonauten, schließlich waren wir im Bereich des ehemaligen RGW (Rat



gegenseitiger Wirtschaftshilfe, die Red.) unterwegs – also von Flugzeug bis Rakete gab es allerlei zu bewundern.

Die ehemalige Staatsmacht war ebenso anwesend, wie freundlich: Ein Genosse Vopo (Volkspolizei, die Red.) war in vollem Ordonat mit Barkas (kurz B 1000) und Radarkontrolle gekommen!

Die Bahn streikte an diesem Tag nicht. Sie trat sogar als großzügiger Sponsor auf. Und eine Fahrt mit der berühmten Parkbahn war für uns Oldtimerfreunde auch inklusive.



Als Sponsor trat auch die Rüsselsheimer Adams Family auf: u.a. ein ganz junger und dennoch schon erstaunlicherweise veralteter Opel Safira der ersten Brennstoffzellentechnik-Generation. Ein Opelaner, der wusste wovon er erzählte(!), erklärte den interessierten PeReCi-sten bei geöffneter Motorhaube wie die Sache funktioniert, wo die Probleme sind und wie man diese bei der in den Startlöchern stehenden, aber



immer noch experimentalen nächsten Generation behoben hat.

Der Werksingenieur war außerordentlich eloquent in dem, wie er dem geeigneten Publikum auch kritische Nachfragen nach der industriellen Produktion des zum Antrieb benötigten Wasserstoffes, dessen Distribution und Lagerung und vor allem der selten hinterfragten Öko-Bilanz darlegte. Kurzum man war begeistert!

Ein anderer Vertreter der mobilen Tradition – nicht aus München, sondern eben auch aus Rüsselsheim – wurde zum Ende der Veranstaltung Huckepack zurück in den werkseigenen Schauraum an der Friedrichstraße gebracht: Ein wunderschön restaurierter Moskwitsch – dachte so mancher der Einheimischen [s.o. ;-)].

Nein es war natürlich ein waschechter Opel Olympia von 1952. Eine gelungene Veranstaltung, die man jedem zwischen 4 und 104 ans Herz legen kann.

Wir kommen wieder im nächsten Jahr. Bestimmt!

Robin

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 0 30 – 74 222 37 oder 030 – 39 100 440

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

Wir beraten Sie auch gerne zu allen Fragen französischer Klassiker.

Kurz notiert:

Neuer Flyer des PeReCi e.V.

Der bekannte PeReCi-Flyer wurde komplett überarbeitet und aktualisiert. Eine Reihe von Telefonnummern und Zuständigkeiten von verschiedenen PeReCi-Ansprechpartnern sowie andere Fakten hatten sich im Laufe der Zeit geändert und mussten auf den neuesten Stand gebracht werden, inhaltlich wurde der Text ergänzt und aktualisiert sowie neuere aussagekräftigere Fotos eingearbeitet. Einbezogen wurden jetzt auch nicht mehr existierende französische Automobilmarken wie z.B. Matra, Panhard oder Simca. Dabei wurde das ursprüngliche Layout und PeReCi-Logo nicht stark verändert, so dass der Wiedererkennungswert und hohe Informationsgehalt weiter gegeben ist.

Rote 07er Kennzeichen in Berlin

In Berlin sind zur Zeit rund 700 rote 07er Kennzeichen ausgegeben, Tendenz stagnierend. Seit der Neuregelung (1. März 2007), das Fahrzeug muss jetzt 30 Jahre ab Erstzulassung alt sein und ein sogenanntes Oldtimer-Gutachten ist erforderlich, haben die Eintragungen auf 07er-Nummern deutlich nachgelassen, auch die Erstbeantragung von 07er-Nummern ist gering und hält sich mit den Rückgaben die Waage.

Interessanterweise ist ein Stellplatznachweis für das nachzutragende Fahrzeug nun nicht mehr erforderlich. Wer ein Fahrzeug nachtragen lassen möchte, muss zur Zulassungsstelle in Kreuzberg mitbringen: Oldtimer-Gutachten, Fotos (außen und innen), Fahrtenbuch, rotes Scheinheft und 13,10 €.

Vereinsbeitrag des PeReCi e.V.

Trotz ständig steigender Kosten wird der Jahresbeitrag des PeReCi Motor-Klassik-Club e.V. von 40,- € nicht erhöht. Der Beitrag ist seit 2002 (!) konstant. Finanziert wird mit diesem Vereinsmitgliedsbeitrag u.a. der Clubraum im Meilenwerk (hier gab

es die stärkste Kostenerhöhung), die Internetpräsenz (www.pereci.de), der Clubflyer und diese Clubzeitung, Kosten bei Ausfahrten, Feierlichkeiten, Porto usw.

Deshalb die Bitte an alle Vereinsmitglieder: Bitte überweist möglichst bald Euren Beitrag von 40,- € für 2008! (Kontonummer hier im Heft vorne)

Nur so kann der Verein finanziell lebensfähig bleiben, das Budget und die Rücklagen sind knapp kalkuliert.

Gerne nehmen wir neue Mitglieder auf, in der Regel hat sich der Vereinsbeitrag durch die o.a. Leistungen und die teilweise großen Rabatte im Ersatzteilhandel amortisiert (Beitrittserklärung in dieser Clubzeitung).

Oldtimer und Umweltzone

Fahrzeuge, die ein H-Kennzeichen tragen oder mit einer roten 07er Wechselnummer gefahren werden, dürfen ab dem 1.1.2008 ohne Plakette in alle deutschen Umweltzonen fahren. Bei den ins rote 07er-Scheinheft eingetragenen Klassikern ist es egal, ob das Fahrzeug älter oder jünger als 30 Jahre ist, es gilt der Bestandschutz (bis 28.02.2007 konnten ja auch jüngere Fahrzeuge ab 20 Jahre eingetragen werden)! Regelungen, die z.B. ein Fahrtenbuch mit Kilometerkontingent und eine 100,- Euro-Ausnahmeerlaubnis verlangten, sind hinfällig.

Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind und aus den unterschiedlichsten Gründen „nur“ mit Saison- oder Normalzulassung gefahren werden, dürfen nicht in die Umweltzone, Tipp: auf „H“ oder „07“umschreiben. Alle anderen, die jünger als 30 Jahre sind (und nicht als Bestandschutz auf einer vorhandenen 07er-Nummer laufen) haben ein Problem, Tipp: einfach fahren, die Polizeikontrollen werden sehr gering sein, nur nicht parken, der ruhende Verkehr wird von den Ordnungsämtern verschärft überwacht oder Kurzzeitkennzeichen besorgen, denn auch das ist wie das rote 06er-

Händlerkennzeichen ausgenommen von Fahrverboten.

Verschärfung H-Kennzeichen

Vorläufig gibt es keine weitere Verschärfung der Kriterien für ein meistens steuerlich günstigeres H-Kennzeichen für Fahrzeuge über 30 Jahren ab Erstzulassung, allerdings sind die Prüforganisationen vom Bundesministerium für Verkehr angehalten worden hier sehr genau zu prüfen, ob die bereits vorhandene Kriterien eingehalten werden. Hier gibt es durchaus Spielraum für die Prüfer, der Club hat Erfahrungen gesammelt, wo was geht und was nicht. Tipps für entsprechend wohlwollende Prüferorte gibt es beim Verein (01 77 – 86 76 400).

Hauptuntersuchung und Abgasuntersuchung

Die Hauptuntersuchung (HU), landläufig auch TÜV genannt, kostet bald mehr. Der Aufschlag macht rund 4,70 € aus, die Abgasuntersuchung (AU) verteuert sich um 2,- €. Eine HU kostet dann rund 50,- €, eine AU dann ca. 35,- €.

Die Abgasuntersuchung wurde übrigens als ASU (Abgassonderuntersuchung) am 1. April 1985 in Deutschland eingeführt, anfangs nur für Benziner. Die Diesel folgten erst einige Jahre später, da man sich nicht auf die Prüfmodalitäten einigen konnte. Später in den neunziger Jahren wurde aus der ASU die AU (Abgasuntersuchung). Die sechseckige Plakette auf dem vorderen Nummernschild markiert ihre jeweilige Fälligkeit. Bis zum 30. März 2006 mussten Autos ohne Katalysator jedes Jahr zur AU, ab 1. April 2006 einheitlich alle 2 Jahre.

Die Tage der AU sind aber gezählt: 2010 wird sie abgeschafft und in die HU als sog. Umweltverträglichkeitsprüfung integriert, u.a. wird dann auch der Lärm des Fahrzeugs gemessen. Die Kosten für diese neue HU werden wohl an der 100,- Euro-Marke kratzen.

Die Vorläufer der HU, die technische Überwachung der Bremsen, Reifen Lenkung und

des Lichts gab es übrigens schon in den zwanziger Jahren in Deutschland.

Meilenwerk in Berlin und anderswo

Das Meilenwerk in Berlin wird nächstes Jahr im Mai fünf Jahre alt, das alte umgebaute Straßenbahndepot ist allerdings schon über 100 Jahre alt. Nähere Informationen zum Geburtstagsjubiläum gibt es dann auf der Homepage :

www.meilenwerk.de

Bis auf einen Club unterhalten noch alle Clubs mehr oder weniger aktiv ihren Clubraum. Die Ferrari-Freunde, die den Raum ja nur als Lager benutzten, haben gekündigt, dafür haben die BMW-Freunde ab 1. Oktober 2007 die Örtlichkeit übernommen.

Nach der Eröffnung des Meilenwerks in Düsseldorf im September 2005 in einem alten Ringlokschuppen, das rund doppelt so groß wie das Berliner Meilenwerk ist, wird am dritten Meilenwerk in Stuttgart gearbeitet. Leider wird es in Stuttgart genau wie in Düsseldorf keinen Platz für günstige Clubräume geben, so dass die Club-Repräsentanten in Berlin weiter einmalig bleiben werden.

und die letzte Meldung:

Der Senat macht wie erwartet ernst: Am Kaiserdamm, Ecke Rognitzstraße hat die grüne Verkehrsstadträtin von Charlottenburg-Wilmersdorf am 27.11.07 das erste Schild zur Kennzeichnung der Umweltzone angebracht!

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 bzw. benötigen Hilfe beim Kauf/ Verkauf eines Peugeot 504 oder 505? Dann rufen Sie mich an. Ich habe über 20 Jahre praktische (Schrauber-) Erfahrung mit diesen Modellen,
Tel.: 01 77 – 86 76 400.

Biete Unterstützung bei der Pflege, Reparatur und Ersatzteilbeschaffung für alle Modelle des Citroën CX oder anderer Citroën-Modelle, habe auch Erfahrung mit anderen franz. Automodellen!
Turbo-Matze-Hotline: 01 73 – 20 76 717

Suche Ersatzteile für den Sport-Klassiker Renault 15 oder 17 („der franz. Manta“ ohne Fuchsschwanz), Tel.: 0 30 – 327 666 57

Suche immer günstige Ersatzteile für den Peugeot 404, Jörg: 0 30 – 771 65 63

Sie haben Probleme mit ihrem französischen Klassiker? Rufen Sie uns an! Wir haben oder kennen die Spezialisten!
PeReCi Tel.: 01 77 – 86 76 400

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

Biete Rechtsberatung in allen Fragen und Problemen rund um den Oldtimer und den Straßenverkehr, z. B. bei Streitigkeiten: Schadensregulierung, Gutachten, Schuldfrage, Bußgeldverfahren, Werkstattarbeiten, usw. ...
Dr. Christine Kaiser Tel.: 0 30 – 742 036 80

Biete verschiedene gebrauchte Ersatzteile für das Peugeot 504 Coupé/Cabrio 2. Serie aus frischer Schlachtung an,
Infos bei Philip: 0 30 – 391 00 440

Und nicht vergessen:
Am jeden 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 18:30 – 21:30 Uhr.

Nähere Informationen dazu unter
Tel. 0 30 – 74 222 37 oder 0 30 – 327 666 57 oder E-Mail an info@pereci.de

Zusätzliche Termine 2008

US Car Classics

am 30./31. August 2008 auf Schloss Diedersdorf

Die Oldtimer Gala

am 13./14. September 2008 auf Schloss & Gut Liebenberg

British Car Classics

am 27./28. September 2008 auf Schloss Hubertushöhe

TAGEBLATT

Alte Franzosen au

Berliner Oldtimer-Verein wurde i

HAJO NITSCHKE

DEMERTHIN ■ Das 12. „Rendez-vous“ französischer Klassiker des PeReCi Motor-Klassik-Clubs Berlin e.V. führte die technischen Veteranen am Sonnabend auch nach Demerthin. PeReCi steht für Peugeot, Renault und Citroen und vereint die Liebhaber klassischer Fahrzeuge der drei großen französischen Automobilmarken.

Von den 45 Mitgliedern des Clubs mit rund 100 Fahrzeugen waren rund die Hälfte mit 20 Nobelveteranen aus Berlin und seinem Umland aufgebrochen, um in Stölln zu einer 180-Kilometer-Suchfahrt zu starten. Der jährliche Traditionsausflug beinhaltete erneut exzellente Versorgung, Siegerehrung, Preise, Überraschungen und Unterhaltung. Die Fahrzeuglenker und Beifahrer, männlich wie weiblich, fuhren nicht im Konvoi, sondern einzeln. Während der Rallye waren 18 Fragen, u.a. zu örtlichen Besonderheiten, zu beantworten und außerdem drei Sonderprüfungen zu bestehen.

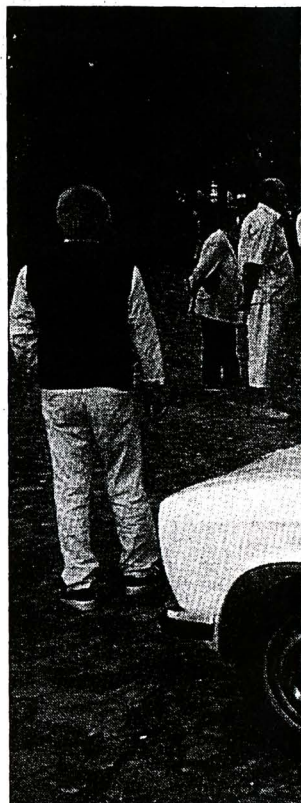
Vereinsvorsitzender Joachim Kaiser und Peter Janka,

der das diesjährige „Rendez-vous“ mit vorbereitet hatte, gehörten zu den Ersten, die außer Konkurrenz in Demerthin am Schloss eintrafen. Sie erwarteten mit anderen Vorstandsmitgliedern ab 15 Uhr die Korseiteilnehmer. Doch auch gegen 16 Uhr war erst etwa die Hälfte da; die Suchfahrt und die unterwegs zu lösenden Aufgaben sprengten das angenommene Zeitlimit.

Bei den anrollenden Autos handelte es sich nicht nur um klassische Kleinwagen, Limousinen, Coupes und Cabrios aus den 50er- bis 70er-Jahren, auch ein Vorkriegsmodell war mit dabei. Dazu gesellten sich auch ein schnittiger BMW 3,0 CS mit 230.000 Kilometern auf dem Tacho und ein Mercedes 2205 mit sechs Zylindern von Anfang der 50er-Jahre aus dem Havelland. Der unbestrittene älteste Wagen war der Peugeot 301, Baujahr 1932.

Auf dem Demerthiner Schlosshof trafen die Fahrzeuge nicht nur auf schaulustige. Ihre Fahrer mussten dort auch eine Sonderprüfung bestehen: Rückwärts einparken, wobei jeder Millimeter zählte.

Vereinsvorsitzender Kaiser betonte: „Wir sind offen für



Der Vorsitzende des Berliner V mit ihrem Peugeot 304 Cabrio:

alle Liebhaber von Oldie-Automobilen. Wer mehr über uns wissen will, kann unter www.pereci.de nachlesen.“

Märkische Allgemeine • Montag, 20. August 2007

uf dem Schlosshof

n Demerthin freundlich empfangen



reins Joachim Kaiser und das Siegerpaar der vorjährigen Rallye-Suchfahrt Myriam und Rudi Spitzer (v.l.)
uf dem Schlosshof hatten sich Jahrzehnte der Automobilgeschichte versammelt.

FOTO: NITSCHKE

Für die motorisierten Gäste gab es in Demerthin eine Schlossführung und eine Kaffeetafel mit Demerthiner Haus-

frauenkuchen. Den freundlichen Empfang und die Bewirtung hatten die Arbeitsförderungsgesellschaft Pritzwalk

mbH mit Gert-Reiner Simon und Personal sowie der Verein Prignitz Dorf Demerthin e.V. vorbereitet.

Treffen**Börsen****Ausfahrten**

Zum Vormerken für die kommende Saison: Interessante Termine 2008
(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker überwiegend in Berlin und Umgebung

8. März oder 15. März
5. Glienicker Oldtimermarkt
in 15806 Glienick (Nähe Zossen)

12. April
Saison-Eröffnungsausfahrt von PeReCi
10:00 Uhr / Parkplatz Straße am Kiesteich, Spandau

26. April
14. Oldtimertreffen und Teilemarkt
in Pritzwalk (Mecklenburg-Vorpommern)

17. Mai
20. Peugeot-Treffen
in Freestedt/Dithmarschen

im Mai oder im Juni
Oldtimertage Berlin im und am Meilenwerk
Termin stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest!

10. – 12. Mai (Pfingsten)
Die Oldtimer Show
in MAFZ Paaren/Glien (Brandenburg)

14. oder 21. Juni
Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt
in 14476 Seeburg

23./24. August
13. Rendez-Vous französischer Klassiker des PeReCi e.V.
(Ausschreibung, kostenpflichtig)

30. August
Oldtimertreffen mit Parcours der NSU IG
bei OBI-Neukölln, Grenzallee

11. Oktober
Saison-Abschlussausfahrt von PeReCi
10:00 Uhr / Königstraße am Schäferberg

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

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