

21. Ausgabe
2009/2010

Termine und News aus der Oldie-Szene

Der Club Die Zeitung



Renault 15/17 und Fuego

Alpiner Traum

Aktuelle Klassikerzahlen

Peugeot 504 Coupé Cabrio Treffen in Berlin

Impressionen vom 14. Rendez-vous

Einladung/Anmeldung zum 15. Rendez-vous

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.
Wiebestr. 36-37
10553 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

E-mail: info@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:	Maik Himpel
Pressearbeit und Messeorganisation:	Philip Dornacher
Redaktion:	Joachim Kaiser, Philip Dornacher, Andreas Horstmann, Burkhard Schulze, Martin Eidens, Sarah Crusius
Schlussredaktion:	Joachim Kaiser
Layout:	Jana Marx
Fotos:	Joachim Kaiser (© jokai)

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion.

Für die inhaltliche Richtigkeit der Artikel übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Die abgedruckten Artikel entsprechen auch nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.

Vorwort zur 21. Ausgabe

Halb-Zeit

Wenn diese Nummer unserer Clubzeitung erscheint, ist es rund 15 Jahre her, dass unser Verein – Pereci Motor-Klassik-Club e.V. – gegründet und eingetragen wurde. Am 18. November 1994 fand die Gründungssitzung statt, am 22. März 1995 schließlich erhielten wir vom Vereinsregister den Eintragungsbescheid zum e.V. Von den neun Gründungsmitgliedern sind vier Personen noch heute Mitglieder des Vereins.

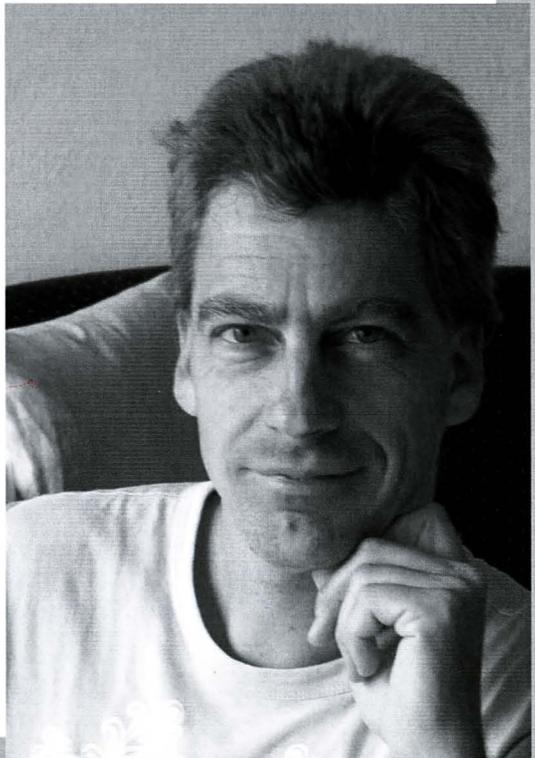
15 Jahre bedeuten im Leben eines Automobils oft das Ende, manchmal auch den Anfang einer beginnenden Youngtimerkarriere auf halben Weg zum Oldtimer mit dreißig Jahren. Die Mitglieder des PeReCi e.V. sind auch älter geworden, ganz jungen Nachwuchs unter dreißig gibt es im Moment leider nicht, aber das ist zur Zeit ein grundlegendes Problem in der Old- und Youngtimerszene.

Unser Verein hat inzwischen einen festen Platz in der Szene und einen guten Ruf in Sachen Kompetenz und Ansprechpartner für alle klassischen französischen Automobile.

In der ersten Halbzeit haben wir unsere Führung und den Bekanntheitsgrad klar ausgebaut, möge die zweite Halbzeit (die nächsten 15 Jahre) genauso erfolgreich verlaufen.

Viel Spaß beim Lesen
und in der kommenden Saison
wünscht Euch
im Namen des Vorstands

Ever Joey



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.



Allgemeiner Schnauferl-Club e.V., Landesgruppe Berlin

Spitfire Club Berlin

Peugeot 203/403 Club

Die Oldtimer-Garage Berlin-Brandenburg e.V.

Oldtimer-Club N.N. MG Club Berlin e.V.

Käferfreunde Berlin IG

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Porsche Classic Clubs

Mittwochs-Runde Berlin IG für Veteranen Fahrzeuge

Dachverband DEUVET

und andere Markenvertretungen

Nebenstehende Clubs und Interessengemeinschaften sind vertreten
Stand 1.11.2009, © Jokai, PeReCi

Inhaltsverzeichnis



	Seite
Vorwort	3
Das war die Pereci-Saison 2009	6/7
Peugeot 304	10
Pereci unter der Lupe	11
Der Alpine Traum	13
Impressionen des 14. Rendez-vous	21
Schmieriger Tip	24
Einladung/Anmeldung zum 15. Rendez-vous	25
Nur noch mit grüner Plakette, „H“ oder roter „07“ in die Innenstadt!	27
VDA legt offizielle KBA-Zahlen vor	32
Peugeot 504 Coupé Cabrio Treffen in Berlin	29
Renault 15 und 17 – die Sportlichen	35
Immer wieder Vollsperrungen des Berliner Stadtringes (BAB 100)	37
Kurz notiert	39
Kleinanzeigen	41
Treffen Börsen Ausfahrten	42
Beitrittserklärung	43

Das war die PeRe



Adventstreffen 2008

Auch im Jahr 2009 war der PeReCi-Motor-Klassik Club e.V. auf vielen Veranstaltungen in der Region präsent, eigene Ausfahrten und die regelmäßigen Clubabende (2. und 4. Mittwoch im Monat) im Meilenwerk-Berlin rundeten die Aktivitäten ab.



PeReCi bei den Oldtimertagen



Messepräsenz auf der Oldtimerwelt



Oldtimer-Show in Paaren - Clubstand

Bei allen Veranstaltungen blieb es fast immer trocken und meist schien die Sonne. Die folgenden Fotos mögen die Saison noch einmal Revue passieren lassen. Das kommende Jahr 2010 wird nicht weniger interessant und spannend werden.

eCi-Saison 2009



Ziel der Frühjahrsausfahrt – Großfunkstelle Nauens



Start der Herbstaufahrt bei Bodo



Alte Liebe rostet nicht

Sie sorgen durch liebevolle Pflege, defensives Fahren und regelmäßige Reparaturen für ein langes Leben Ihres Oldtimers.

Wir sorgen für den optimalen Versicherungsschutz.

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- Exakter Zuschnitt auf Ihren Oldtimer
- Günstige Beiträge durch Berücksichtigung Ihrer individuellen jährlichen Fahrleistung
- Keine Erhöhung der Beiträge nach einem Schadenfall
- Schnelle und zuverlässige Schadenregulierung
- Höchstleistungen im Schadenfall
- Zusätzliche Leistungen in der Teilkasko





René Kröter Generalvertretung

der Allianz Beratungs- und Vertriebs AG

Als kompetenter Ansprechpartner bieten wir Ihnen umfassende Beratung, nicht nur zu Ihrem Oldtimer, sondern auch zu allen Fragen rund um Versicherungen und Vorsorge. Ganz gleich, ob Sie sich gegen Risiken schützen, Ihre Familie absichern oder für das Alter vorsorgen wollen. Gerne beraten wir Sie individuell und unverbindlich.

Jungfernstieg 4a
12207 Berlin

Telefon: 0 30 – 772 10 51
Telefax: 0 30 – 772 10 52
Mobil: 01 72 – 978 20 70
Mail: rene.kroeter@allianz.de



Peugeot 304

Im Oktober 1969 debütierte der Peugeot 304, ein Auto mit verbesserter 204-Technik und Augenaufschlag wie sein großer erfolgreicher Bruder Peugeot 504. Der Peugeot 304 konnte mit Vorderradantrieb, rundum einzeln aufgehängten Rädern sowie vorne querliegend und wassergekühltem 4-Zylinder-Reihenmotor aufwarten. Man unterscheidet zwischen der ersten und der ab Sommer 1972 gebauten zweiten Serie. 1972 wurden die Dachform, die Heckleuchten, das Interieur, das Armaturenbrett sowie die Radkappen verändert. Neben der Limousine gab es auch noch die Kombis, die 1970 erschienen, und die Coupés und Cabrios, die ebenfalls 1970 auf den Markt kamen, aber nur bis 1975 erhältlich waren. Die Vergasermotoren leisteten 65 PS, im spritzigeren 304 S 75 PS, und ermöglichten Höchstgeschwindigkeiten von 150 und 158 km/h. Bis zum Produktionsende 1980 liefen 1,3 Millionen Peugeot 304 vom Band.

Leider sind die Peugeot 304 heute sehr rar geworden, aber ich vertrete die Ansicht, dass diese sehr schönen und nicht ganz so spektakulären Klassiker mehr beachtet werden sollten. Meine Fotos der Peugeot 304 - Limousinen habe ich beim Peugeot-Oldtimertreffen im belgischen Spa im Mai 2004 gemacht.

Martin Eidens



PeReCi unter der Lupe

Seit Frühjahr 2009 weht ein „forscher“ Wind bei PeReCi.

Drei junge, dynamische und erfolgreiche angehende Wissenschaftler der Technischen Universität Berlin aus dem Fachbereich Soziologie technikwissenschaftlicher Richtung sind im Rahmen ihres Lehrforschungsprojektes „Markenkultur und Markengemeinschaften“ auf die sympathischen, gelassenen, lustigen Franzosen gekommen.

Bis heute fragen sich bestimmt noch einige von euch, was Soziologen im Allgemeinen und wir im Speziellen überhaupt treiben.

Soziologie! Nicht Zoologie – denn wir machen nichts mit Tieren, bei uns stehen die Menschen im Fokus. Hierbei sei noch angemerkt, dass wir keine Psychoanalyse nach Freud betreiben, sondern Menschen und ihre Handlungen in Gruppen und Gemeinschaften beobachten und interpretieren.

Dank euch konnten wir nach dreijähriger theoretischer Foltter den Elfenbeinturm, in dem die Wissenschaft oft gefangen ist, verlassen und ihn durch den Eiffelturm austauschen. Endlich durften wir *Idealtypus, signifikante Andere, doppelte Kontingenz, strukturelle Kopplung, begrenzte Rationalität, Autopoiesis, inhärente moral responsibility, Kontrolle relevanter Ungewissheitszonen* usw. durch das echte Leben und authentische Menschen ersetzen.

Im Folgenden bieten wir einen kleinen Einblick darüber, was so ein theoriebelasteter Forschergeist alles wahrnimmt und festhält.

Schon der erste Eindruck beim Abend der offenen Clubtür zeigte, dass die gemeinsame Liebe zu französischen Oldtimern markenübergrei-



**Expertenrunde:
Peugeot-Ciroën-Renault-Freaks**

find die Gemeinschaft auszeichnet. Je mehr wir euch kennenlernen durften, bemerkten wir, dass diese lockere Runde von Leidensgenossen nicht nur durch ihre ansteckend gute Laune und Entspannung gekennzeichnet ist, sondern viele auch einfach Spass daran haben Leute kennenzulernen, die man sonst nicht trifft. Das ehemalige Straßenbahndepot wird durch PeReCi zum Auffanglager für französische Freidenker, bei dem schrullige Rituale, spießiges Denken und Standesgedünkel nicht auf den Tisch kommen. Einzig und allein ein kleiner Wimpel findet dort noch seinen

Unser gut besuchter Club-Stammtisch, nicht nur für Franzosen-Liebhaber



Oldtimer-Treffpunkt Meilenwerk – abends trifft man hier meist auf Gleichgesinnte



Platz, wo die Tafel mit kulinarischen Köstlichkeiten des Trofeos reich bestückt ist und das Essen immer „ausgebrochen“ gut aussieht. Nicht nur dem Essen wird Offenheit und Toleranz entgegengebracht sondern auch im Club ist diese besonders gelassene Atmosphäre zu spüren. Neben dem inoffiziellen Maskottchen Paula, ist auch ab und zu die Prominenz aus dem Fußballgeschäft zugegen.

Feste Regeln und Konventionen stoßen eher auf Ablehnung und werden von der nonchalanten französischen Lebensart und dem damit verbundenen Laisser-faire

überstrahlt. Durch grundlegende Werte wie Offenheit und Toleranz schrecken sogar einige von euch nicht davor zurück auf Tuchfühlung mit deutschen Automobilmarken zu gehen. Um jedoch die Markentreue zu den Franzosen nicht zu unterlaufen und um nicht als Spießler dazustehen, konnte ein 7er BMW nur mit vereinten Kräften erworben werden.

Diese sympathische Einstellung kam auch uns zu Gute. Obwohl wir nur ein paar klapprige Fahrräder und einen alten Golf unser Eigen nennen konnten, haben wir uns von euch sehr herzlich aufgenommen gefühlt. Wir bedanken uns an dieser Stelle bei allen, die sich Zeit für uns genommen haben und unsere Arbeit unterstützten.

Eine ausführlichere Darstellung unserer Forschungsergebnisse erwartet euch im Frühjahr 2010, so könnt ihr einen Einblick darüber bekommen, welchen Beitrag unsere Forschung für die soziologische Betrachtung über Vergemeinschaftung von Menschen in Verbindung mit Automobilmarken leisten wird.

Merci, à bientôt,
Anja, Sarah und Valentin



Easyrider im Meilenwerk

TROFEO
ESSEN | TRINKEN | FREIZEIT

Der Alpine Traum

Nachdem ich in früher Kindheit bereits von meinen Eltern auf diesen Hersteller geprägt wurde, (jedenfalls erkannte ich irgendwann, dass mein Lieblingsspielzeugauto nicht wie zunächst vermutet ein etwas aus der Form geratener Porsche sondern eine A110 war) begann ich irgendwann Modelle der Produkte dieser von mir geschätzten Sportwagenmanufaktur zu sammeln. Inzwischen bei großen „fahrbereiten“ RC-Modellen angelangt begegneten mir bei der Auflistung des alpinen Angebots eines allseits beliebten Internetauktionshauses auch vereinzelt Modelle im Maßstab 1:1. Bei einer teilrestaurierten A310 aus der Schweiz reifte endgültig der Entschluss, einmal eine Alpine auch wirklich zu fahren. Also wurde das Projekt ein solches Fahrzeug zu besitzen ernsthaft durchkalkuliert:

Eine A310 V6 der ersten Phase sollte es sein, da diese Variante nicht nur mein Ideal von automobiler Ästhetik perfekt verkörperte, sondern entgegen ihren Vorgängerinnen auch

1. überwiegend mir bereits vertraute Technik beherbergte
2. laut den Testberichten einem Verrückten meiner Statur genug (Innen-)Raum bot
3. vom Anschaffungswert noch irgendwie erschwinglich zu sein schien

Die zu erwartenden normalen Unterhaltskosten waren schnell ermittelt:

- der Betrag der anfallenden KFZ-Steuer war hinlänglich bekannt, befanden sich doch bereits seit längerem 2 PRV-Maschinen dieser Art mit anderer Umverpackung in Familienbesitz
- der Versicherungsbeitrag für Young- bzw. Oldtimer war laut Internetrecherche erfreulich gering
- der Treibstoffkonsum würde vermutlich



Vor der ersten Fahrt

gegenüber den bereits erwähnten Artgenossen eher geringer ausfallen, da ja wesentlich weniger Masse voranzubringen war.

Vor dem Kauf dieses ersten Überraschungspaketes, das am von uns abgewandten Ende der Schweiz binnen Wochenfrist abzuholen und nach Deutschland einzuführen gewesen wäre, bewahrte mich dann doch noch ein anderer Bieter, der in letzter Sekunde bereit war, mehr als die von mir gebotenen 7 Teuronen aufzubringen.

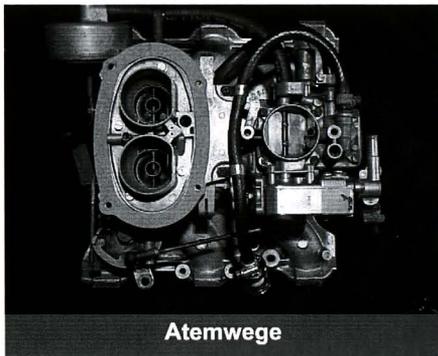
Nichtsdestotrotz war der Entschluss nun einmal gefasst und so kam es dann Anfang Oktober 2006 dazu, dass ich stolzer zehnter Besitzer einer A310 V6 Bj. 1978 wurde, nachdem diese in größeren Abständen nun zum dritten Mal zur Fernversteigerung gebracht worden war. Ohne jemals zuvor in einem solchen (und schon gar nicht in diesem) Fahrzeug gesessen zu haben. Denn obwohl Monzingen, wo der Wagen die letzten knapp 10 Jahre mit Motorschaden und kleineren anderen Blessuren abgestellt gewesen war, zwar nicht in der Südschweiz lag, waren es bis hinter Mainz immer noch gut 600 km, also etwas weit für einen kleinen Ausflug.



Front

Nachdem nun die Tatsachen geschaffen waren, bot mir mein Arbeitgeber wenige Wochen später dann doch mit einem spontanen Einsatz in Mainz die Möglichkeit mein Traumauto und Peter Wiebe, der den Wagen damals mit Motorschaden gekauft und eingelagert hatte, persönlich kennen zu lernen.

Peter, der die Alpine damals gekauft hatte, um sie für sich selbst aufzubauen, da er in jungen Jahren einmal eine A310 fuhr, hatte nun eingesehen, dass es wohl dazu nicht mehr in diesem Leben kommen würde, da seine Passion nicht nur, zusammen mit seinen Brüdern, die Restaurierung von Renault 8 Gordini war, sondern er es inzwischen seit geraumer



Atemwege

Zeit seinem ehemaligem Lehrherren gleichtat mit Fahrzeugen dieses Typs Bergrennen innerhalb Deutschlands zu fahren, nur eben ca. 40 Jahre später.

Daher ist er nicht nur Eigner der Mehrheit der in Deutschland zugelassenen R8G, sondern auch zweier komplett in Eigenleistung aufgebauter Wettbewerbsfahrzeuge mit inzwischen 150 PS aus 1,3l Saugmotoren mit gut 40 Jahre alten Motorblöcken!

Das erste Rendezvous mit meiner neuen Freundin verlief dagegen eher etwas ernüchternd.

Die Außenspiegel waren inzwischen abgefallen und lagen im Innenraum, der Dachhimmel hing herunter, und dass der Wagen bereits 3 mal überlackiert worden war und dieser Panzer sich an zahlreichen Stellen bereits wieder vom Fahrzeug losgesagt hatte, war auf den eingestellten Bildern auch nicht zu erkennen gewesen.

Auch entpuppte sich eine vermeintliche Schramme im Heck als komplett durchtrennte Außenhaut.

Wäre die Karosserie der Alpine nicht aus GFK sondern aus Stahlblech, wäre bei diesem kleinen Fahrfehler vermutlich das halbe Heck abgerissen.

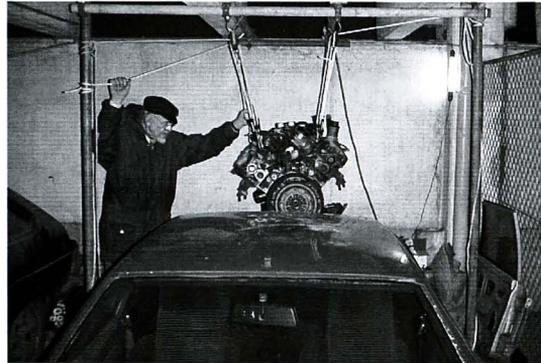
Im November, wenige Tage vor meinem 40. Geburtstag, lieferte die Spedition meines Vertrauens dann endlich den Wagen bei meinem Stellplatz ab. Wie versprochen hatte Peter Wiebe zuvor noch die Bremsanlage in Stand gesetzt, eine intakte Batterie eingebaut und diverse Ersatzteile beige packt. Versuche den Motor zu starten, um aus eigener Kraft ins Parkhaus zu fahren blieben jedoch erfolglos und sorgten nur am Folgetag für eine Lache aus einer Kühl-/Schmier-Emulsion unter dem Motor, da sich die von Peter aufgefüllte Kühlflüssigkeit inzwischen in die Ölwanne begeben hatte.

Nicht weiter schlimm, hatte ich doch sowieso vor, den Motor komplett zu zerlegen und aufzuarbeiten, da meinen Erfahrungen zufolge zumindest Dichtungen und Simmerringe längere Standzeiten gerne mit Verhärtung und Inkontinenz quittieren. Auch tritt gern Korrosion an ungeahnten Stellen auf, wenn der Schmierstoff brav in seinem Ruhebett verhartet statt durch den Motor gepumpt zu werden.

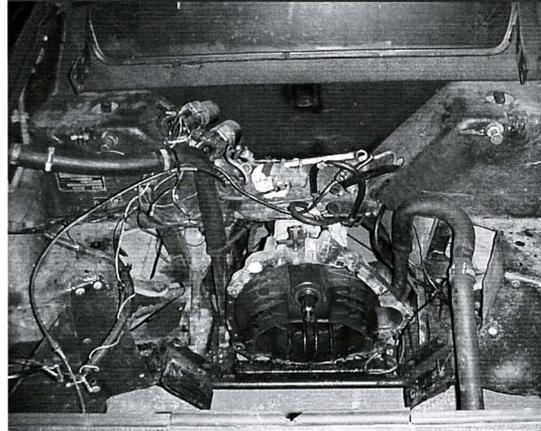
Abgesehen davon kommt man an viele Bereiche nie wieder so leicht heran als wenn der Motor ohne Fahrzeug drum herum vor einem steht.

Also habe ich zusammen mit meinem Vater den Motor ausgebaut, zerlegt und neu aufgebaut. Bilanz dieser Aktion war: Der vom Verkäufer prognostizierte Kopfdichtungsschaden hat sich nicht bewahrheitet, vielmehr war die Mitte der 90er Jahre durchgeführte Motorrevision letztendlich schuld am Infarkt der Maschine. Damals wurde der Motor offensichtlich ebenfalls vollständig zerlegt, aber anschließend wurden die alten Dichtungen mit einer Dichtungspaste wieder eingeklebt, von der sich praktisch überall im Motor kleine Fetzen wiederfanden. Insbesondere wurden auch die „nassen“ (also frei im Wasserbad stehenden) Zylinderlaufbüchsen ausgebaut und zum Teil ganz ohne Fußdichtung, nur mit Dichtungsmasse wieder eingeklebt. Aufgrund der thermischen Belastung und dem nun vorhandenen direkten Kontakt zwischen der Stahllaufbüchse und dem Alubock im Kühlwasserbereich wurden die Dichtflächen im Motorblock zerstört und vom Kühlwasser unterspült. Die Kühlwasserräume waren zu ca. 1/4 mit Sediment zugesetzt, wovon vermutlich die bei diesem Motortyp häufiger beschriebenen thermischen Probleme herühren.

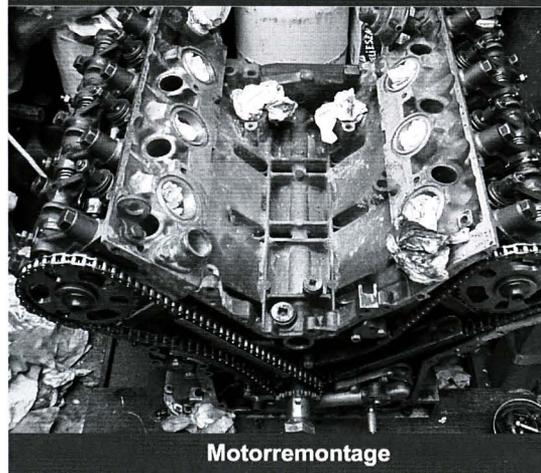
Gleitflächen und Lager zeigten kaum Verschleißspuren und bestätigten somit



Motorausbau



traurig & leer



Motorremontage



die relativ geringe Laufleistung von unter 100Tkm. Zwei Laufbüchsen wiesen jedoch Korrosion im Verbrennungsraum auf. Die Membranen und Schlauchverbindungen der Vergaseranlage waren ausgetrocknet, verhärtet und an vielen Stellen undicht. Daher war ein Starten der Maschine praktisch unmöglich.

Nach gründlicher Reinigung und Aufarbeitung aller wieder zu verwendenden Teile wurden die Laufbüchsen neu eingeschliffen, die zwei korrodierten Büchsen ersetzt, und mit glücklicherweise erhältlichen neuen Fußdichtungen mit Übermaß wieder eingepasst. Sämtliche Ölkanäle wurden ausgiebig gespült um sicherzugehen, dass keine Überreste der Dichtungspaste zurückblieben. Sämtliche Dichtungen und Simmerringe sowie Pleullager und Wasserpumpe wurden neu verbaut. Auch die originalen Zylinderköpfe wurden überholt und wieder montiert, nachdem die Idee den Wagen bei dieser Gelegenheit gleich auf Ein-



spritzanlage umzurüsten, was knapp 20 PS Mehrleistung erbracht hätte, von mir abschlägig beschieden wurde. Sämtliche stählernen Anbauteile wurden gebürstet und einbrennlackiert.

Nachdem alle kleineren Katastrophen mit Kreativität, dem eigenen Teilefundus oder Zukauf bewältigt waren, konnte der Motorblock nun wieder seinen angestammten Platz einnehmen und wurde mit Zündanlage (mit neuen Kabeln, Kerzen, Kappe und Kontakten), neu angefertigtem Kabelbaum (die alten Leitungen waren so hart, dass sie auch ohne Motor die Form behielten bzw. sofort brachen) dem Kühlsystem und der ebenfalls frisch aufbereiteten Vergaseranlage vervollständigt.

Neue Batterie eingebaut, Öl und Kühlflüssigkeit aufgefüllt, Zündzeitpunkt und die Schließwinkel eingestellt und schon _? konnte ich feststellen, dass der Motor beim besten Willen nicht anspringen wollte!

Die folgende Analyse ergab nun zunächst, dass er keinen Treibstoff bekam. Es war ja auch recht töricht anzunehmen, das ausgerechnet die Membrane der Kraftstoffpumpe die Zeit unbeschadet überstanden haben sollten. Dies signalisierte mir jedenfalls ein, bei dem Versuch die Vergaseranlage mit Hilfe einer Spritze direkt zu befüllen, aus der Belüftungsöffnung des Pumpenfußes austretendes Rinnsal. Also erst mal eine neue Membranpumpe bestellt.

Nach deren Einbau konnte sich der Motor nun jedenfalls nicht mehr über Spritmangel beklagen. Außer vereinzelt Zündungen oder maximal sekundenlangem starkem Ruckeln, meist gefolgt von einem heftigem Rückschlag oder/und Nachverbrennung im Auspuff war aber immer noch keine rechte Funktion zu erkennen.

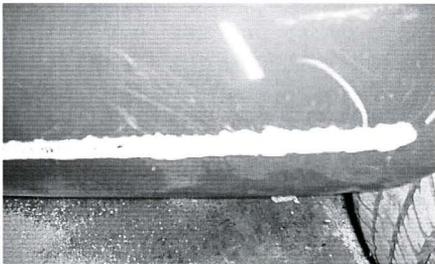
Was war also schiefgegangen? Steuerketten falsch montiert? Nein, Steuerzeiten nochmals überprüft, Top!

Zündverteiler falsch montiert, so dass es immer dann blitzt, wenn der Zylinder gerade ausgeatmet hat? Das traf die Ursache schon eher: Da der Motor eine Doppelkontaktzündung hat, hatte ich den Zündzeitpunkt zwar eigentlich perfekt justiert, aber leider auf die falsche Zylinderreihe!

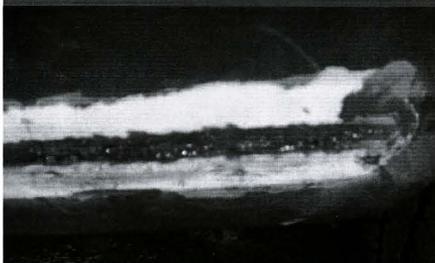
Fehler korrigiert, erneuter Startversuch und!_der Motor sprang sofort an und lief wunderbar rund, zumindest für ca. 2 Minuten. Danach starb er dann langsam ab. Na gut, Startautomatik und Leerlauf musste halt noch etwas justiert werden, aber der Etappensieg war errungen!

Nun konnte ich mich verstärkt dem restlichen Wagen widmen.

Zunächst wurden die Wunden in der Kunststoffhaut meiner Schönen in Stand gesetzt. Da wir aus dem Bootsbau bereits Vorkenntnisse mit GFK hatten, gestaltete sich dieses nicht besonders schwierig.



Der kleine Schlitz



verheilende Wunde

Schwieriger war da schon die Umsetzung der Idee, die ursprünglich mattschwarze

Heckpartie, die für die Arbeiten am Motor sowieso demontiert war, bei dieser Gelegenheit wieder von den überschüssigen Farbschichten zu befreien. Denn löste sich die Farbe zwar an einigen Stellen schon selbsttätig, haftete sie an den restlichen um so nachhaltiger. Außerdem ist der Lack eher härter als der Kunststoff der Karosserie. Ergo wird die an sich notwendige Neulackierung wohl extrem arbeitsaufwändig werden.

Sodann widmete ich mich der Überprüfung und Instandsetzung der Fahrzeugelektrik, wobei ich einige abstruse Umbauten seitens der Vorbesitzer fand und überwiegend zurückbaute. Ansonsten könnte dieses Thema Grundlage eines eigenen Romans werden, so sei an dieser Stelle nur so viel gesagt:

- Masseverbindungen an einem Fahrzeug das überwiegend aus nicht leitendem Material besteht.
- Steckverbinder in jeder Form der Selbsterstörung.
- Durch Schmutz und Korrosion „isolierte“ Massepunkte.

Anderer Kuriositäten waren z.B., dass ich irgendwann feststellte, dass die Lichtmaschine nicht richtig arbeitete, was bei näherer Betrachtung auch nicht möglich war, da sie am Pluspol einer Zündspule angeschlossen war, leider hinter deren Vorwiderstand. Eine andere ab Werk verbaute Abstrusität bestand darin, dass abgesehen von Anlassereinspeisung und Lichtmaschine, alle Verbraucher direkt über das Zündschloss geschaltet wurden, und zwar dergestalt, dass der Batterieplus von der Batterie (hinten) zunächst zum Zündschloss (vorn) und der geschaltete Pluspol dann wieder zu einem Klemmpunkt (hinten) geführt wurde, um von dort in das gesamte Fahrzeug zu verzweigen. Dies führte nun einerseits dazu, dass mir einmal ein anderer Alpinebesitzer erklärte, wenn ich den Eindruck hätte, das mein rechter Oberschenkel wärmer sei als der linke, wäre das keine



Vor der ersten Fahrt – Heck

Einbildung, sondern das Zündschloss (wegen dem hohen Strom der über dessen Kontakte fließt) und andererseits dazu das an den Instrumenten nur noch ca. 10 V Versorgungsspannung ankamen.

Daher installierte ich an besagtem Klemmpunkt ein Relais, das nun über ein kurzes Kabel gespeist und vom Zündschloss betätigt die Verbraucher direkt versorgt, was im Ergebnis eine fast 1,5 V höhere Bordspannung und wesentlich geringeren Verschleiß der Schlosskontakte zur Folge hat.

Auch im Innenraum begann ich mit der vorsichtigen Restaurierung, immer darauf bedacht möglichst viel, (in jedem Fall jedoch die Oberfläche), im Original zu erhalten, auch wenn dadurch gewisse Gebrauchsspuren sichtbar blieben. Zum Beispiel die Innenseiten der Türen, denen offensichtlich der Versuch eines Vorbesitzers, Lautsprecher darin einzubauen zum Verhängnis geworden war.

Parallel zu diesen Arbeiten stellte ich immer wieder die Vergaser neu ein, was zumeist für den Augenblick gute Ergebnisse erbrachte, jedoch am nächsten Tag wieder stark optimierungsbedürftig erschien.

Irgendwann kam ich auf die Idee meinen Wagen einmal probeweise abzuschließen, mit dem ernüchternden Ergebnis, dass er sich nicht wirklich ver-

schließen ließ bzw. genauer gesagt, eigentlich die ganze Zeit über abgeschlossen war. Das erklärte nun zwar das leichte Haken der Türöffner, bescherte mir aber wiederum einige Mehrarbeit.

Nachdem dieses und auch einige andere kleinere Probleme wie z.B. ein spontan festklemmendes Gaspedal (was dem Motor beim in den Stellplatz fahren ca. 6000 U/min Leerlaufdrehzahl bescherte) behoben waren, betrat meine Alpine auf noch schnell ersteigter originaler Michelinbereifung, welche zwar sehr gut erhalten, aber steinalt war, am 9.05.2008 (also nur ein Jahr nach dem ursprünglich veranschlagtem Zeitpunkt) endlich zum ersten Mal öffentliches Straßenland.

Beim Verlassen des Parkhauses bekamen wir dann auch gleich das erste Kompliment: Ein kleines Mädchen lächelte mich in Augenhöhe neben dem Wagen stehend an und sagte zu mir: „Du hast ja ein cooles Auto!!!“

Na, wenn das kein guter Start war!

Nach einem Tankstopp und einigen Justagezwischenhalten war dann das Ziel der ersten Tagesetappe von meinem Stellplatz im Süden Berlins zu mir nach Hause problemlos geschafft um von dort am nächsten Morgen direkt zum Stand des PeReCi nach Paaren/Glien zu fahren.

Auf dem letzten Kilometer vor dem Treffen begegnete uns dann auch noch eine ebenfalls rote A310 Phase 2 mit der ich dann im Doppelpack dort ankam.

Nach dem Pfingstwochenende ging es am letzten Gültigkeitstag des Kurzzeitkennzeichens (und dem Geburtstag meines Vaters) zur Werkstatt von Ecki Fichte, die die Alpine einige Tage später mit AU & HU, abermals neu eingestelltem Motor und frischer Zulassung wieder verlassen konnte, nicht ohne dass mir Ecki kurz demonstriert hatte, was so an Fahrleistungen in ihr steckt.

Es sollte dann allerdings noch ein paar Monate dauern bis ich endlich das

passende Material zum Nachfertigen einer Steuermembrane gefunden hatte um der Vergaseranlage endgültig zur perfekten Funktion zu verhelfen.

Im Juli erfolgte dann problemlos die Abnahme zur Erteilung des H-Kennzeichens.

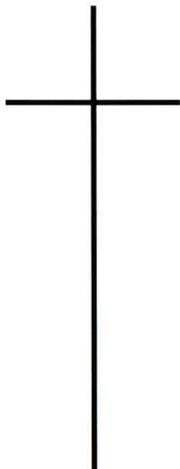
Jetzt, 3 Jahre und einen Anlasser, 2 Radlager, 1 Bremskraftbegrenzer, etliche Kühlwasserschläuche, div. Zündaussetzer, viele andere kleine Probleme und 12000 km später, muss ich sagen, dass ich den Kauf der Alpine nie bereut habe. Obwohl der Wagen inzwischen gut 5000 Euro für Ersatzteile und Sonstiges verschlungen hat, bin ich doch immer ans Ziel gekommen und habe bei Teilekäufen, auf Oldtimertreffen oder einfach im Alltag viele interessante Leute kennen gelernt. Und es macht vor allen Dingen immer wieder unglaublich viel Spaß diesen Klassiker zu fahren!

Euer Burkhard

PS.: Sagte man damals spöttisch, dass man die Eigner der Produkte dieser (Renn-) Sportwagenmanufaktur an den schwarzen Rändern unter den Fingernägeln erkennen könne, mag dies heute immer noch manchmal zutreffen, liegt es aber oft auch daran, dass man bei diesen Fahrzeugen auftretende Probleme meist selbst mit geringem Aufwand soweit beheben kann, um weiter zu fahren, während die Hände von Besitzern heutiger Großserienprodukte oft nur durch das stundenlange auf den Nägeln kauen beim Warten auf den Abschleppdienst oder den Kostenvoranschlag der Werkstatt so sauber erscheinen. ;-)



Einst Massenauto – heute selten – Renault 4 in der 1. Serie



In Gedenken an unser langjähriges
Clubmitglied

ROLAND HANKE

Er verstarb nach längerem Leiden
für uns unfassbar
viel zu früh mit 48 Jahren
im Oktober 2009.

Wir werden ihn stets
in sehr guter
Erinnerung behalten.

Impressionen des 14. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Zum 14. Mal trafen sich am Wochenende 29./30. August diesmal nur rund ein Dutzend (nicht nur) französische Klassiker in Liebenwalde im Vierseitenhof des Hotels „Preußischer Hof“.

Unsere Clubfreunde Andreas Horstmann und Andreas Pflaum hatten wieder ganze Arbeit geleistet und u.a. eine abwechslungsreiche Rallye organisiert, die neben fahrerischen Können, Geschicklichkeit des Beifahrers auch jede Menge Gehirnschmalz forderte.

Einige Teilnehmer waren ja schon ein Tag früher angereist und genossen bei teils sonnigem, aber immer trockenem Wetter tagsüber die Schönheiten dieser Gegend oder das hoteleigene Schwimmbad. Die interessante Rallye-Suchfahrt führte über wenig befahrene Straßen, schöne Alleen und führte uns auch zu historischen Fluggeräten.

Ein klassisches Grillbuffet sorgte schließlich am Samstagabend für die nötige Stärkung. Mit Boulespiel und Minigolf konnten die Teams am Sonntag nach einem reichhaltigen Frühstücksbuffet noch einmal punkten, bevor mittags bei Sonnenschein die Siegerehrung statt fand.

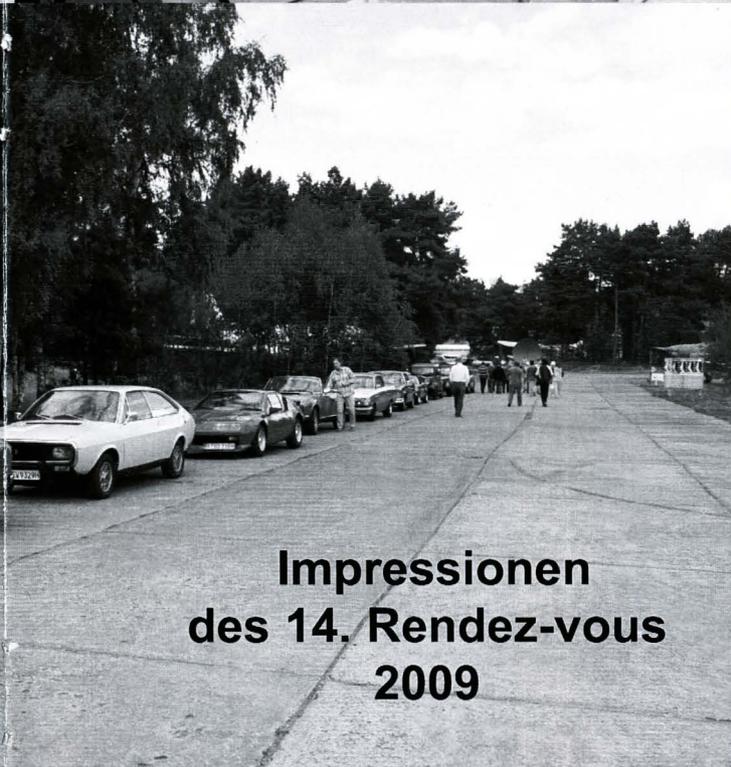
Der Vorstand des PeReCi e.V. dankt im Namen aller Teilnehmer für dieses wirklich schöne Wochenende (es regnete zum Glück nicht nennenswert) und wir freuen uns schon auf das 15. Rendez-vous am 21./22. August 2010, welches am Ruppiner See bei Neuruppin stattfindet (siehe Seite 25/26).

Die folgenden Fotos mögen einen kleinen Eindruck vermitteln.

jokai







**Impressionen
des 14. Rendez-vous
2009**



Schmieriger Tipp

Wir alle wissen, dass ein Viertakt-Verbrennungsmotor ohne ausreichend Öl sich schnell „fest frisst“. Genug und frisches Motoröl ist wichtig – damals wie heute. Deshalb sollte man jedem Klassiker unabhängig von den gefahrenen Kilometern in der Saison einmal im Jahr einen Motorölwechsel gönnen. Das kann man selbst erledigen oder in Auftrag geben ... das Sparpotenzial war bei dem Ölwechsel in Eigenregie teilweise enorm. Nun habe ich schon mehrmals ein Angebot der Firma „Mister Wash“ in Berlin Spandau-Nonnendammallee getestet und muss sagen: „Das ist billiger und sauberer als der Selbstwechsel“.



Man kann Mo bis Fr zwischen 8:00 und 18:30 Uhr sowie am Samstag zwischen 8:00 und 16:00 Uhr unangemeldet vorfahren. Der Ölwechsel geschieht sofort oder max. Wartezeit von 15 Minuten, d.h. das Öl wird warm über die Ablassschraube abgelassen.



Anschließend hat man die Wahl zwischen vier Ölsorten:

15 W 40 zu 15,00 Euro

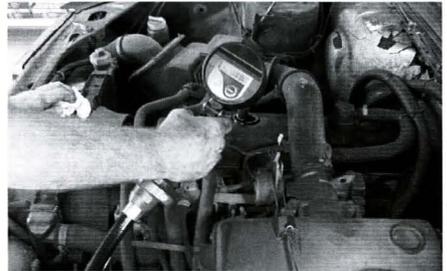
10 W 40 zu 27,90 Euro

5 W 40 zu 44,90 Euro

0 W 40 zu 59,90 Euro

Diese Preise sind Paketpreise, d.h.: egal wie viel Öl der Motor braucht und der Ölfilter ist mit dabei inkl. Arbeitsleistung!

Für unsere Klassiker reicht in der Regel die 15 W 40-Variante hier ist man mit 15,- Euro dabei, billiger ist hier das Selberwechseln nicht.



Genau Dosierung



Klare Regeln

Das Öl stammt aus den Raffinerien des Ölkonzern SHELL und wird aus dem Fass auf den Zehntelliter genau eingeflößt.

Ich habe bei verschiedenen Besuchen dort gute Erfahrungen gemacht, ein passender Ölfilter war jedes Mal vorrätig, die Mitarbeiter immer interessiert an älterer Technik.

jokai

Der PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. lädt ein zum

15. Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker vom 21.–22. August 2010

ins Gut „Gnewikow“ am Ruppiner See bei Neuruppin.



PeReCi veranstaltet nun schon zum 15. Mal das traditionelle Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker.

Diesmal findet es rund 70 km nordöstlich von Berlin im Gut Gnewikow am schönen Ruppiner See OT Neuruppin statt.

Wie immer ist die Anreise auch schon am Freitag, den 20.08.2010 möglich (gegen Aufpreis).

Im Nenngeld sind folgende Leistungen enthalten:

**Rallye mit einer
Übernachtung
und
Vollpension
ab 80,- €
pro Person**

Warme Suppen inkl. Getränk – Roadbook – „Rallyesnack“ – interessante Suchfahrt – Sonderprüfungen – Kaffeerast – Abendbuffet – Unterhaltung – Übernachtung – Frühstücksbuffet – Siegerpreise – Pasta mit Saucen inkl. Getränk – Bademöglichkeit im See

(Bitte hier abtrennen!)

Hiermit melde(n) ich mich/wir uns verbindlich zum 15. Rendez-vous des PeReCi e.V. an:

Name des Fahrers:.....

Name des Beifahrers:.....

Mitfahrende Kinder:.....

Adresse:.....

Telefon:..... Mobil:.....

E-Mail:.....

Fahrzeug (Typ/Bj.):.....

Bitte wenden!

Anmeldeschluss mit Zimmergarantie beachten: 31. März 2010!

Das Nenngeld für alle umseitig genannten Leistungen beträgt:

	mit Übernachtung Sa-So im DZ	mit Übernachtung Fr*-So im DZ	mit Übernachtung Sa-So im EZ	mit Übernachtung Fr*-So im EZ
Fahrer	85,- €	130,- €	95,- €	150,- €
Beifahrer	80,- €	125,- €	90,- €	145,- €
Kind im DZ d. Eltern (2 bis 12 Jahre)	40,- €	60,- €	*Die Übernachtung „Fr-So“ enthält zusätzlich einen Grillabend mit Getränk am Freitag. Preis für Tagesgäste nur auf Anfrage.	

Wenn nicht anders angegeben sind Getränke nicht im Preis enthalten.

Mitglieder des PeReCi e.V. erhalten für das Abendbuffet am Samstag Getränkegutscheine!

Das Platzangebot ist beschränkt. Die Teilnahme erfolgt nach Anmeldung.

Der Anmeldeschluss mit Zimmergarantie ist der 31. März 2010!

Bitte die unten stehende verbindliche Anmeldung beidseitig ausfüllen und unterschrieben an den Vorstand des PeReCi e.V. senden:

c/o Joachim Kaiser, Heckerdamm 293D, 13627 Berlin oder per Fax. 030/74 222 37.

Den entsprechenden Teilnehmerbeitrag bitte mit dem Vermerk „**15. Rendez-vous**“ auf folgendes Konto überweisen: **Kontonummer 336 881 6000 bei der Berliner Volksbank, BLZ 100 900 00**

Wir bitten am Samstag um Anreise bis 10.00 Uhr, am Freitag bis 18.00 Uhr!

Anreise: BAB 24 Ausfahrt Neuruppin-Süd – links Ri.Dammkrug – Straße links abknickend folgen – dann geradeaus Ri. Langen – durch Langen, Wustrau, Altfriesack – hinter der Brücke li. Ri Karwe – durch Karwe, Seehof nach Gnewikow – Ortsmitte linke Seite Gut Gnewikow.

Alle Infos unter Tel. 030/7422237 (Joey) oder 030/32766657 (Andreas) sowie 0177/8676400.

(Bitte hier abtrennen!)

Ich/wir möchte(n) wie folgt teilnehmen:

Zutreffendes bitte ankreuzen!	mit Übernachtung Sa-So im DZ	mit Übernachtung Fr*-So im DZ	mit Übernachtung Sa-So im EZ	mit Übernachtung Fr*-So im EZ
Fahrer	85,- €	130,- €	95,- €	150,- €
Beifahrer	80,- €	125,- €	90,- €	145,- €
Kind im DZ der Eltern	40,- €	60,- €		

Ich/wir bevorzuge(n) vegetarisches Essen: ja / nein

Den Gesamtbetrag von _____ € überweise ich auf das o.a. Vereinskonto.

Nenngelder sind Reuegelder und werden nur bei Absage durch den Veranstalter zurück gezahlt. Die Teilnahme erfolgt auf eigenes Risiko. Der Veranstalter lehnt gegenüber den Teilnehmern jegliche Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ab. Das teilnehmende Fahrzeug muss haftpflichtversichert sein.

Ich erkenne die o. a. Bedingungen an. Datum und Unterschrift:

Nur noch mit grüner Plakette, „H“ oder roter „07“ in die Innenstadt!

Ab 1. Januar darf nur noch mit grüner Plakette in die Berliner Innenstadt gefahren werden. Für fast 110.000 Dieselaautos mit roter oder gelber Marke heißt es dann in der Umweltzone: Wir müssen draußen bleiben.

In drei Monaten, am 1. Januar 2010, wird in Berlin die zweite Stufe der Umweltzone wirksam. Für die Fahrer von Autos mit roter oder gelber Plakette bedeutet dies, dass sie nicht mehr in den Innenstadtbereich innerhalb des S-Bahnring fahren dürfen. Für die gut eine Million Autobesitzer in Berlin mit grüner Plakette ändert sich hingegen nichts. Sie dürfen weiterhin in die Umweltzone hineinfahren. Die gravierenden Änderungen betreffen die Eigentümer von knapp 110.000 Dieselaautos mit roter (Abgasnorm Euro 2) und gelber Plakette (Abgasnorm Euro 3). Für sie hat jetzt der Countdown begonnen. Inhaber gelber Plaketten müssen sich darauf einstellen, ihr Fahrzeug bis zum 1. Januar mit einem Partikelfilter nachzurüsten – nur dann dürfen sie in die Innenstadt.

Bevor Besitzer von Dieselaautos in eine Werkstatt fahren, sollten sie sich im Internet unter www.hjs.com oder www.twintec.de informieren, rät Alexander Michalsky, Serviceberater im Schöneberger Autohaus König. Dort könne jeder Autobesitzer erfahren, ob es für seinen Wagen einen Filter gibt und wie teuer er ist. Rußpartikelfilter kosten je nach Autotyp zwischen 400 und 1700 Euro.

Ausnahmen für Wagen mit gelber Plakette gibt es nur für Fahrzeuge, die entweder nicht nachrüstbar sind oder für die es derzeit keine Rußpartikelfilter auf dem Markt gibt. Diese Fahrzeuge dürfen aber nur dann in die Umweltzone fahren, wenn an einer Autoscheibe eine von außen



sichtbare Bescheinigung klebt, die die sogenannte Nichtnachrüstbarkeit nachweist. Umweltsenatorin Katrin Lompcher (Linke) wies am Mittwoch darauf hin, dass der TÜV und die Dekra ab heute entsprechende Bescheinigungen ausstellen. Notwendig dafür ist die Vorlage des Fahrzeugsscheins.

Die Bescheinigung gilt für ein Jahr und kann frühestens drei Monate vor Ablauf der Gültigkeit verlängert werden. Die Kosten für die Bescheinigung belaufen sich auf 50 Euro (Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen) und 75 Euro (schwere Lkw).

Für Inhaber von Diesel-Pkw mit roter Plakette brechen am 1. Januar noch härtere Zeiten an. Für ihre Autos, die grundsätzlich nicht mehr für die Abgasnorm Euro 4 (grüne Plakette) nachzurüsten sind, ist die Innenstadt grundsätzlich tabu. Ausnahmen sind nur noch bei Nutzfahrzeugen wie Transportern und schwereren Fahrzeugen möglich, die nachrüstbar sind. Diese Fahrzeuge



müssen zum 1. Januar dann auch über einen Partikelfilter verfügen.

Doch was machen Besitzer eines nicht nachrüstbaren Fahrzeuges mit roter Plakette, wenn sie weiterhin in die Innenstadt wollen? Ihnen bleibt nur das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel – oder der Kauf eines abgasärmeren Wagens. Thomas-Alva Weiß, Chef des Gebrauchtwagen-Zentrums Marzahn, hat im Schnitt monatlich 30 solcher Verkäufe. „Fahrzeuge mit roter Plakette gehen an Händler und dann zu 90 Prozent in den Export nach Polen, Afrika oder in Länder des ehemaligen Jugoslawiens. Die restlichen zehn Prozent fahren in den ländlichen Regionen Deutschlands weiter“, sagt Weiß.

Nach Angaben der Senatsverwaltung für Gesundheit sind von der Einführung der



Diese Zone ist politisch in.



Die Gegner sehen eher politisch rot!

zweiten Stufe der Umweltzone 108789 Diesel-Fahrzeuge in Berlin betroffen (Stand Juni 2009): 30066 Fahrzeuge mit roter und 78723 mit gelber Plakette. Davon sind geschätzt gut zwei Drittel umrüstbar.

Umweltsenatorin Lompscher wies am Mittwoch darauf hin, dass wegen des Gesundheitsschutzes der Menschen auf die Einführung der zweiten Stufe der Umweltzone und damit auf die Einhaltung der strengen EU-Grenzwerte nicht verzichtet werden könne. „Denn nicht nur der Dieselruß aus ungefilterten Abgasen gefährdet unsere Gesundheit, sondern auch das gasförmige Stickstoffdioxid“, sagte Lompscher. Schon ein vergleichsweise geringer Anstieg des Stickstoffdioxidanteils in der

Luft führe bei vielen Menschen zu einem nachweisbaren Anstieg von Atemwegserkrankungen. Mit Einführung der ersten Stufe der Umweltzone im Januar 2008 sei die Stickstoffdioxid-Belastung an Straßen um etwa zehn Prozent gesunken, so Lompscher.

Gleich beide Diesel Schadstoffgruppen (rot und gelb) ab 2010 auszusperrn gibt es nur in Berlin, alle anderen Städte mit entsprechenden Zonen lassen „gelbe Diesel“ noch bis 2012 fahren!

Für Fahrzeuge mit „H“-Kennzeichen oder roter „07er“-Nuimмер ändert sich nichts, das heißt so gekennzeichnet darf man uneingeschränkt die Umweltzone, egal in welcher deutschen Stadt, befahren oder dort parken.

aus:

BM v. 1.10.09 mit Ergänzungen von jokai

Peugeot 504 Coupé CabrioTreffen in Berlin

vom 05.06.2009 bis 07.06.2009 oder „ICK BIN EN BERLINER“

Mensch war ich aber aufgeregt!! Endlich war es so weit! Der Peugeot 504 Coupé und Cabrio Club Deutschland war auf dem Weg nach Berlin. Nachdem schon einmal von mir ein solches Treffen im Jahr 2000 geplant wurde und es abgesagt werden musste, sollte es diesmal klappen.

Eine kleine, aber feine Anzahl von insgesamt 10 Fahrzeugen fand seinen Weg in die Hauptstadt Deutschlands.

Das gemütliche und zentral gelegene „Queens Hotel“ im Berliner Bezirk Wilmersdorf war für die bereits am Freitag angereisten Mitglieder der Treffpunkt.

Am Samstag startete das Treffen ab 10 Uhr im Berliner Meilenwerk. Dort wurden wir dann auch von einem speziellen 504 überrascht. Aus Dresden war extra der einzige bekannte Nachbau des Peugeot 504 BREAK RIVERA angereist. Viele Fragen, wie dieses Fahrzeug gebaut wurde, bzw. wie es zu dieser Idee kam, blieben von Eigentümer aber leider unbeantwortet. Er verschwand leider genauso schnell wie er erschienen war.

Im Meilenwerk selber gab es eine große Anzahl von Fahrzeug-Raritäten zu bewundern. Hier waren vom Goggomobil bis zum Mercedes 300 SL, vom Fiat 500 bis zum Ferrari Enzo alles vertreten.

Die Werkstatt „Atelier Automobile“ (spezialisiert auf französische Klassiker) hatte zum Zeitpunkt unseres Besuches drei 504 Coupés in der Werkstatt. Eines davon wurde von Grund auf restauriert! Der Besitzer investierte nach Angaben des „Spezialisten“ eine Summe von ca. 45.000 EUR. Da soll mal einer sagen unsere Fahrzeuge seien nicht exklusiv genug für die elitäre Gesellschaft.



Nach vielen interessanten Benzingsprachen und den ein oder anderen Äußerungen von Kaufabsichten an den ausgestellten Exemplaren (Kaufverträge wurden nicht abgeschlossen soweit ich es erfahren konnte) wurden wir von einem originalen Berliner Doppeldecker Bus abgeholt. In diesem Oldtimer (Büssing DE 71) begaben wir uns dann auf eine interessante kurzweilige Zeit- und Stadtreise durch die ehemals geteilte Hauptstadt. Erster Zwischenstopp war dann auch passend am Kanzleramt.

Die Besichtigung des Kanzleramtes war eines der Highlights dieses Treffens. Das besondere hieran war, dass „normale“ Bürger nur einmal im Jahr Zutritt zu „Angies“ Arbeitszimmer erhalten. Am Tag der offenen Tür wird das Kanzleramt für das Volk geöffnet.





Aufgrund der vielen politischen Kontakte war es jedoch Philip gelungen den Club zu dieser einzigartigen privaten Führung einzuladen. Viele interessante Einblicke konnten gewährt werden. Sicherlich gehörten zu den Highlights der Besichtigung u. a., dass wir nur eine halbe Etage entfernt von Frau Dr. Merkels Apartment im Kanzleramt standen. Hierher verirrt sich normalerweise kein „normaler“ Bürger. Auch der Ausblick von der Dachterrasse auf den Reichstag war beeindruckend. Die Galerie der bisherigen Kanzler rundete die Besichtigung auf beeindruckende Weise ab.



Nach dem wir nun ca. 90 Minuten Angie über die „Schulter“ schauen durften und unsere Mägen anfangen zu knurren, wurden wir wieder vom Oldtimer-Doppeldecker abgeholt. Diesmal ging die Fahrt vorbei am Berliner Pressestrand zu „Konopke“. Hier legten wir einen kurzen Verpflegungsstopp ein. Es gab die berühmte und einzigartige Berliner Currywurst rotweiß zu essen. Berühmt wurde die Curry auch, weil sogar der ehemalige Kanzler Schröder hier zu essen pflegte.

Nachdem jeder gesättigt war, ging die Stadtrundfahrt in Philips (Lieblings-) Bus weiter. Wir konnten den berühmten Alexander-Platz und die Einkaufsmeile Friedrichstraße mit der weltbekannten Galerie Lafayette bestaunen. Auch das Automobilforum Unter den Linden mit dem darin ausgestellten Bugatti Veyron sorgte für Staunen. Manch einer fing an, über seine Geldreserven nachzudenken.

Im ehemaligen Westteil ging es über den Kurfürstendamm zurück zu unserem Ausgangspunkt.

Im Meilenwerk angekommen hatte unser „Orgi“ wieder für Verpflegung mit Kuchen und Kaffee gesorgt. Es konnten also weitere Benzingespräche in passender Umgebung geführt werden.

Als es langsam Abend wurde, fuhren wir im Korso zurück zum Hotel und brachten unsere Schätzchen wieder in der zum Hotel gehörenden Tiefgarage unter.

Am Abend besuchten wir Philips Stammgriechen, der praktischerweise fußläufig vom Hotel gelegen war. Dort verbrachten wir angenehme und sehr kurzweilige Stunden bei Speis und Trank. Erst als das Restaurant gegen Mitternacht schließen wollte (ja auch in Berlin scheint es so was wie eine Sperrstunde zu geben) gingen auch die letzten Gäste wieder zurück ins

Hotel. Dort nahm der harte Kern dann noch einen Absacker zu sich und führte sehr interessante Gespräche über die aktuelle Ersatzteillage unserer Babys (ja es gibt anscheinend noch Benzinflter).

Am nächsten Morgen hieß es dann sich am reichhaltigen Frühstücksbuffet satt essen und die Sachen packen. Es erwartete uns der 1. Vorsitzende aus dem Berliner PeReCi-Motor-Klassik Club Berlin e.V. Joachim Kaiser. Joachim war extra mit seinem Peugeot Partner (noch nicht ganz so alt wie unsere Diven) und Einsatzbeleuchtung als Begleitfahrzeug für unseren Ausflug zum historischen Ziel dazugestoßen. Wir fuhren daraufhin mit 10 Fahrzeugen (+ Einsatz-Partner) durch Berlins grünsten Bezirk Grunewald zur berühmten Glienicker Brücke. Während der Fahrt entstanden interessante Videoaufnahmen in der unsere Fahrzeuge in „Action“ zu sehen sind.

Ich muss schon anmerken, dass wir wirklich schöne zeitlose Fahrzeuge mit Flair besitzen.

Trotz der Befürchtungen dass wir im Verkehrschaos landen würden (ausgerechnet an diesem Tag war von unseren Ökos eine Fahrradsternfahrt nach Berlin geplant) kamen wir pünktlich an unserem Zwischenstopp, der Glienicker Brücke, der Grenze von Berlin und Potsdam an. Zur Bedeutung für die Stadt Berlin und die



Geschichte der Brücke hielt Joachim Kaiser einen kurzweiligen Vortrag. Wir erfuhren u. a., dass während des Kalten Krieges viele Agenten auf dieser Brücke ausgetauscht worden waren.

Es entstanden „konspirative“ Videoaufnahmen von unseren Schätzchen wie sie über die Glienicker Brücke in das ehemalige sozialistische Gebiet eindringen. Erst einmal im „Feindgebiet“ angekommen ging es weiter durch Potsdam nach Ferch.

Dort konnten wir nach kurzen organisatorischen Problemen den Ausblick auf den Schwielowsee bei Speis und Trank genießen.

Leider fand das Treffen hier seinen Abschluss. Ich kann jedoch positiv vermelden, dass es schon Pläne gibt, erneut ein Treffen im Berliner Raum stattfinden zu lassen. Solltet Ihr daran Interesse haben und wieder ein wenig von der „juten“ Berliner Luft schnuppern wollen, dann gebt mir Bescheid.

Mein Dank geht an Joachim Kaiser, die Traditionsbus Berlin GmbH und das Restaurant Trofeo für die Hilfe an der Organisation des Treffens.

Philip Dornacher



VDAVerband der
Automobilindustrie**Pressedienst**Postfach 17 05 63
60079 Frankfurt/Main
Westendstraße 61
60325 Frankfurt/Main
Tel. +49 (0) 69 / 9 75
07-2 67
Fax +49 (0) 69 / 9 75
07-3 20
presse@vda.de
www.vda.deVDA legt offizielle KBA-Zahlen vor: Drei von vier Oldtimern sind deutsche Marken**VW Käfer führt Rangliste der historischen Fahrzeuge an**

Frankfurt am Main, 15. Oktober 2009. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) legt erstmals eine detaillierte Auswertung der jährlichen Bestandszahlen für ältere Fahrzeuge vor, die auf offiziellen KBA-Zahlen beruht. Im Auftrag des VDA wurde vom KBA dabei der Bestand aller dauerhaft zugelassenen Pkw mit Erstzulassung 1979 und vorher nach Herstellern und Fahrzeugtypen analysiert.

Die Auswertung der insgesamt über 315.000 betroffenen Fahrzeuge – das entspricht 0,76 Prozent des Gesamtbestands – zeigt auf, dass die deutschen Marken in dieser Altersklasse mit einem Anteil von nahezu drei Viertel (74 Prozent) ein deutliches Übergewicht haben. Fahrzeuge englischen und italienischen Ursprungs folgen mit je 6 Prozent in deutlichem Abstand.

Am beliebtesten sind offensichtlich die Modelle von Volkswagen, die mit über 76.000 Fahrzeugen einen Anteil von knapp einem Viertel (24 Prozent) erreichen. Aber auch Daimler mit 17 Prozent und Opel mit 10 Prozent liegen in der Gunst der Oldtimerfahrer weit vorne. Auf den Plätzen 4 und 5 folgen Ford (7 Prozent) und BMW (5 Prozent).

Erstmals kann somit eine Rangliste der häufigsten historischen Fahrzeuge ermittelt werden. Dabei führt einer der erfolgreichsten Wagen der Nachkriegszeit auch die Skala der Oldtimer an: 44.540 VW Käfer sind nach wie vor in Deutschland zugelassen und genießen hier Kultstatus. Aber auch die diversen Baureihen von Mercedes-Benz – die sogenannten „Strich-Acht“ (/8) mit 10.140 Fahrzeugen auf Platz 2 sowie die berühmten SL-Roadster und -Sportfahrzeuge – der 107er mit 5.859, der 113er „Pagode“ mit 4.044 und der 190 SL mit 1.161 Einheiten – erfreuen sich in Sammlerkreisen großer Beliebtheit.

Dass nicht nur teure Sportwagen, sondern gerade die in großen Stückzahlen gebauten Alltagsfahrzeuge im Fokus der Liebhaber stehen, beweist der 3. Platz des Opel „Kadett“. Immerhin 9.334 Fahrzeuge der unterschiedlichen Ausführungen „A“, „B“ und „C“ sind nach wie vor auf deutschen Straßen unterwegs. Die ostdeutschen Fahrzeugmarken werden vom Trabant mit 7.246 Fahrzeugen (Platz 4) sowie dem Wartburg mit 2.731 Exemplaren (Platz 19) repräsentiert. Der häufigste Fahrzeugtyp aus dem Ausland ist mit 4.256 Zulassungen der auch heute wieder populäre Fiat 500.

Zum Stichtag 1. Januar 2009 waren insgesamt 164.225 Personenkraftwagen mit dem sogenannten H-Kennzeichen registriert. H-Kennzeichen erhalten Fahrzeuge nur dann, wenn diese älter als 30 Jahre sind, sich in einem originalen Zustand befinden und gut erhalten sind. Diese „Adelung“ als

automobilhistorisches Kulturgut stellt der Gesetzgeber mit einem für alle Fahrzeuge gleichen Steuersatz von 191,70 Euro in Rechnung.

Im VDA sind alle deutschen Pkw-Hersteller zum Thema „Historische Fahrzeuge“ repräsentiert. Der gleichnamige Ausschuss setzt sich für das problemlose dauerhafte Betreiben von Oldtimern auf öffentlichen Straßen ein. Die Detailanalyse der KBA-Zahlen dient den deutschen Kraftfahrzeugherstellern auch dazu, die langfristige Ersatzteilversorgung für Oldtimer sicherzustellen.

Ansprechpartner: Eckehart Rotter
 VDA - Abteilung Presse
 Tel. (069) 97507-266
 E-Mail: rotter@vda.de

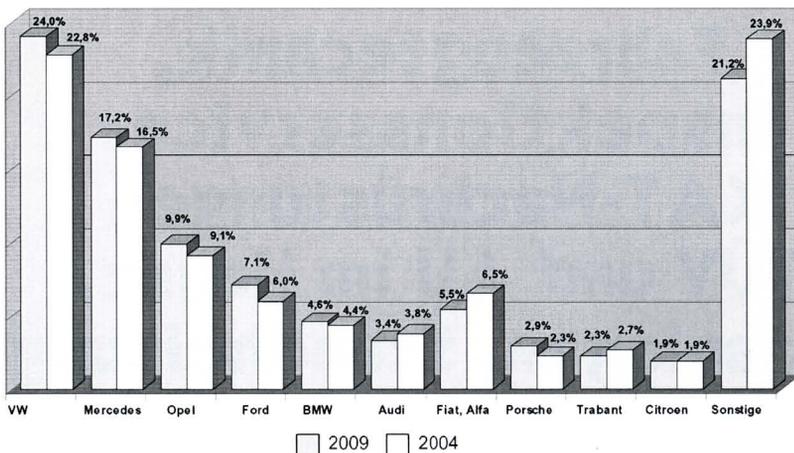
Die Presseabteilung des VDA hat PeReCi auf Nachfrage weiteres Zahlenmaterial in Form von Tabellen zur Verfügung gestellt. Nach Auswertung und Auszählung aller Typschlüsselnummern der verschiedenen franz. Automobilmarken, ergibt sich folgendes Bild:

Von den rund 300.000 Fahrzeugen Bj. 1979 oder früher sind rund 15.500 französische Fahrzeuge (=5,2%), die sich wie folgt auf die Marken verteilen:

- Citroën: 6.200 Fahrzeuge (= ca. 2%)
- Peugeot: 3.100 Fahrzeuge (= ca. 1%)
- Renault: 3.100 Fahrzeuge (= ca. 1%)
- Simca/Talbot: 2.700 Fahrzeuge (= ca. 0,9%)
- Sonstige (Panhard usw...): 1.500 Fahrzeuge (= ca. 0,5%)

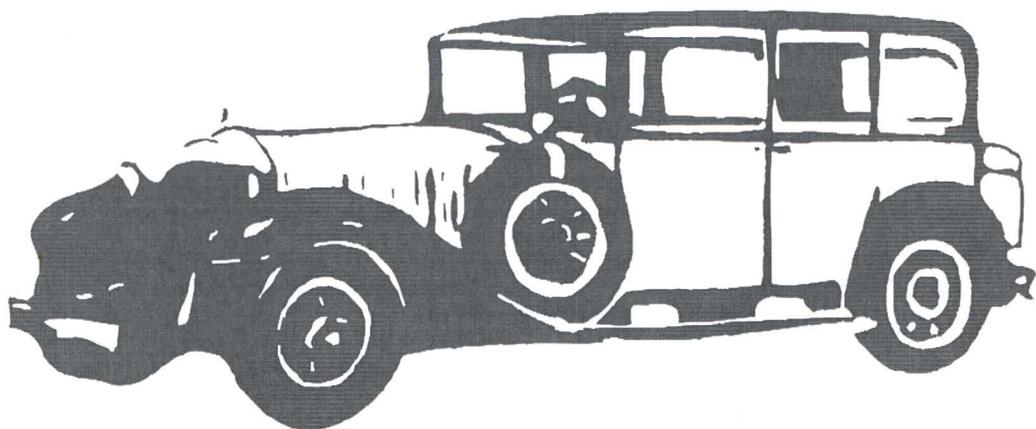
Bei Citroën ist ein großer Teil der Fahrzeuge „DS“, „ID“ und „2CV“ (Ente), bei Renault machen die Typen „R4“ und „R5“ einen Großteil aus, während insgesamt bei Peugeot sich ein recht ausgewogenes Bild mit einer großen Typenvielfalt ergibt. Eine leichte Dominanz ergibt sich für die Modelle „404 Limousine“ sowie für „504 Coupé/Cabrio“ und „504 Limousine“. Bei Simca sind vor allem die Modelle „1000“ und „1100“ stärker vertreten.

PKW-Bestand Fahrzeuge > 30 Jahre in % vom Gesamtbestand Entwicklung 5 Jahre



KFZ-Reparaturen und Karosserie

Oldtimerrestaurierung • Oldtimerinstandsetzung



**Unfallreparaturen,
Karosserie- u.
Lackarbeiten,
Fahrzeugtechnik,
Inspektionsservice,
KAT-Nachrüstungen
TÜV und AU im Hause,
Klimaanlagen, Standheizungen**

Alt-Lichtenrade 80 • 12309 Berlin

Tel. (030) 74 68 09 90 Fax (030) 74 68 10 70

Renault 15 und 17 – die Sportlichen

Das Duo 15/17 von Renault erschien im Jahre 1971 und war ein Renault-eigener Designentwurf. Nachdem der elegante Heckmotor-Vorgänger Floride / Caravelle typisches 60er-Jahre-Design hatte, erschienen die Nachfolger im Outfit der 70er und übertrafen mit bunten Farben und speziellen Design-Gimmicks wie Heckjalousien der Seitenfenster beim 17er, großen Kunststoffheckstoßstangen, umlaufender Chromfrontstoßstange, Hutzen über den Instrumenten, usw. ihre Konkurrenten von Ford, Opel, und FIAT, die auch keine grauen Mäuse waren. VW hatte noch den Karmann/Ghia im Angebot, der aber damals schon nostalgisch war und erst 1974 vom Scirocco abgelöst wurde, der aber auch nur ein bedingter Viersitzer war.

Die Doppelspitze 15/17 war so angelegt, dass der 15er das Einstiegsauto mit 60 bzw. 90 PS war, während der 17er die starken Motoren mit 90 bzw. 108 PS bot. Die Form ist an der Seite unterschiedlich. Der 15er bietet ein großes, hinteres Seitenfenster mit einer schmalen C- und B-Säule.

Der 17er hat eine Breite C-Säule, die nach oben ansteigt. Dieses schadet der Übersichtlichkeit, macht den 17er aber zu einen der wenigen Coupes ohne B-Säule mit komplett versenkbaren Seitenscheiben. Außerdem hat der 17er Doppelscheinwerfer und der 15er Rechteckscheinwerfer.

In den 70ern waren Doppelscheinwerfer angesagt bis herauskam, dass Rechteckscheinwerfer besseres Licht haben. BMW-Fahrer wissen das! Ob der 17er teurer aussieht soll jeder selbst entscheiden, schön war auf alle Fälle das als Option erhältliche, abnehmbare Targadach, aber auch das lieferbare Falt-Schiebedach ist sehr reizvoll.

Technische Basis war der Renault 12, eine aufwendige Neuentwicklung von Renault, der vor dem Erscheinen in Frankreich schon in Rumänien gebaut wurde. Das Fahrwerk, bei den Coupés etwas strammer abgestimmt, mit vorderer Einzelradaufhängung und hinterer Starrachse an Schraubenfedern war Stand der Technik und bot guten Komfort bei sicherem, flotten Fahrverhalten. Der 1300 ccm-Motor im R15 war auch im R12 verbaut. Mit Weber-Zweistufenregistervergaser und etwas schärferer Nockenwelle war dies schon ein flottes, handliches Auto mit dem Vorteil geringeren Gewichtes auf der Vorderachse und dadurch leichtgängiger Lenkung. Der Motor, der 64 PS leistete, war schon im Renault 10 eingesetzt und wurde bis in die Neuzeit im Renault Twingo verbaut. Er hatte eine hochliegende, seitliche Nockenwelle und einen Gleichstromvergaser. Auch im R15 sowie im R17 war der 1600ccm Leichtmetallmotor verbaut, der aus dem R16 stammte und 90 PS leistete. Topversion war der R17TS mit demselben Motor und 108 PS erzielt durch die D-Jetronic und in Kleinserie von Alpine mit über 130 PS. Problem war allerdings die Haltbarkeit der auch in einer handvoll anderer Autos verbauten Einspritzanlage. Dieses Problem wurde auch dadurch gefördert, dass nur bei diesem Auto und Modell von Renault die Einspritzung eingesetzt wurde und diese dadurch eine geringe Stückzahl hatte. Dadurch waren die Werkstätten oft überfordert.

Danach folgten ja viele Turbo-Jahre vom R5 über Alpine bis zum 6-Zylinder-Biturbo Safrane. Erst in den 80ern machte der KAT Einspritzanlagen unumgänglich.

Zurück zum März 1976 – da erfolgte ein Facelift. Das Design wirkte nun etwas ruhiger; die zuvor aufwendig gestaltete

Front mit der umlaufenden Chromleiste zeigte nun Blech in Wagenfarbe. Hinten hatte man ein durchgehendes Leuchtenband, ein Stylingmerkmal, das man später noch sehr oft an vielen Autos sehen sollte. Die Innenausstattung wirkte ernsthafter, vielleicht etwas professioneller. Die Hutzen über den Instrumenten (Eierbecher) aus der ersten Serie fielen der rabiaten Kritik der Auto-Presse zum Opfer und wurden durch eine einteilige Blende ersetzt. Auf alle Fälle positiv waren die Pilote-Sitze, sportliche Sitze, die den Vergleich mit Recaro nicht zu scheuen brauchen, und nebenbei langstreckentauglich und gut für den Rücken waren. Der 15er, der riesige Reckeckscheinwerfer erhielt, mußte nun auf den stärkeren Motor verzichten und im 17er gab es auch nur noch eine, aber stärkere Variante mit Vergaser und 96 PS. Der Einspritzer entfiel.

Insgesamt wurden 200.000 R15 gebaut gegenüber 93.000 R17.

Nachfolger wurde 1979 der Renault Fuego – der erste Renault seit langen, der keine Nummer hatte. Dieser basierte auf der Limousine Renault 18, der wiederum die Weiterentwicklung vom Renault 12 war. Die Motoren waren wie gehabt, 1,3 Ltr./64 PS (nur in Frankreich), und 1,6 Ltr./96 PS. Neu: 2 Ltr./110PS, Diesel. Später: 2 Ltr./104 PS mit Kat und 132 PS mit Turbo ohne Kat. Neu waren aber drei Dinge: es gab jetzt Servolenkung, eine umlegbare Rückbank und, wie gesagt, den leisen und durchzugsstarken 2-Liter-Motor aus der Gemeinschaftsproduktion mit Peugeot und Citroën und dazu noch als Turbo. Die Front sieht dem Renault 18 sehr ähnlich, was gewollt war. Der Fuego war mit dem Renault 25er Spitzenreiter bei dem Cw-Wert, da hier Renault sehr hohen Ehrgeiz entwickelte. Vielleicht wollte man auch Citroën den Schneid abkaufen, wo eine leicht Stagnation erkennbar war.

Vom Fuego wurden 265.000 Stück von 1979 bis 1987 gebaut. Danach lief die Produktion in Argentinien noch weiter.

Als Tipp für suchende: Renault 15/17: Der größte Feind ist der Rost. Daher ist das bessere Auto der bessere Kauf, auch wenn es teurer ist. Für unter 6000,- Euro lassen sich gute Exemplare erwischen. Zum Restaurieren sind die einfacheren Modelle ohne Cabriodach besser geeignet, da diese umfangreiche Bodenversteifungen haben. Die Motoren sind alle unproblematisch. Lediglich die D-Jetronik sollte man sich nur antun, wenn man sich damit auskennt oder so jemanden kennt. Andererseits ist diese Einspritzung auch bei Porsche, VW, Mercedes Citroën und anderen Herstellern verbaut worden, so dass es auch ein paar Spezialisten geben muss. Zuweilen kommt es zu eingelaufenen Nockenwellen beim 2-Liter des Fuego. Damals wurde noch nicht so beachtet, dass das Öl bei einer obenliegenden Nockenwelle auch weiter nach oben transportiert werden muss.

Der Fuego ist rostmäßig etwas entspannter zu sehen, da es zu seiner Zeit schon modernere Lackierverfahren gab. Die Innenausstattung ist problemlos bis auf die gut geformten Sitze bei R15/R17, deren Kunstfaser sich gnadenlos auflöst. Die Pilote-Sitze bilden da eine Ausnahme. Problematisch sind Teile speziell für 15er und 17er, weniger noch spezielle Fuego-Teile. Viele Teile, die gemeinsam mit Renault 12/18 sind, sind aber problemlos lieferbar. Grund: der 12er ist bis vor kurzem noch in Rumänien, Türkei und Südamerika gebaut worden.

Also: Die Renault 15 bzw. 17 und der Fuego sind doch ein guter Einstieg in die Oldtimer-Welt. Warum lange warten?

Andreas Horstmann

Immer wieder Vollsperrungen des Berliner Stadtrings (BAB 100) Warum?

Ganz einfach: Die aus den Anfang sechziger Jahren stammende Brücke „Spandauer Damm“ war so marode, dass im Mai 2008 mit Abriss und Neubau begonnen wurde.

Zunächst gab es im August 2008 eine Wochenend-Vollsperrung für den Abbruch der nördlichen Brückenhälfte, im Dezember 2008 gab es dann erneut eine WE-Vollsperrung für das „Einhängen“ der neuen Brückenträger nördlichen Hälfte. Die nördliche Brückenhälfte ist nun fertig gestellt, nun ging es an die südliche Hälfte der Brücke: Mitte September erfolgte die dritte Vollsperrung des Stadtrings in diesem Bereich zum Abriss der zweiten Brückenhälfte.



**gesperrte Auffahrt
am Jakob-Kaiser-Platz**

Die Umleitungsstrecken über Tegeler Weg und Fürstenbrunner Weg waren trotz Ampelvorrangschaltungen und geänderten Verkehrsführungen immer überlastet. Noch einmal müssen alle Automobilisten durch so ein Vollsperrungs-Wochenende: Mitte März werden dann die Träger für die südliche Brückenhälfte eingehängt.

Parallel zu diesen Brückenneubaumaßnahmen werden auch alle vier Rampen der Ein- und Ausfahrten erneuert, so dass



**Abbaggern und Abtransport der Erde,
die zum Schutz der Fahrbahn
vor Trümmerteilen aufgebracht wurde.**



letzte Abbrucharbeiten



Seltener Anblick

– leere BAB – Blickrichtung Nord



moderne Infoschilder

eine komplett neue Brücke mit neuen Anschlussstellen entsteht.

Ein besonderes Problem stellte u.a. der Abbruch der alten Zugangsbauwerke zur Autobahnbusshaltestelle bei fließendem Verkehr dar.

Vollsperrungen gab und gibt es nicht nur auf der Autobahn, sondern auch auf den benachbarten Bahnstrecken der Ring- und Regionalbahn an versetzten Wochenenden.

Im März 2011 sollte alles fertig sein, aber die Senatsverkehrsverwaltung hat Hoffnung gemacht, dass das gesamte Bauvorhaben schon im Dezember 2010 (quasi als Weihnachtsgeschenk) fertig sein soll.

jokai

Clubraum des Pereci

Der Clubraum vom PeReCi-Motor-Klassik Club e.V. befindet sich im **Meilenwerk Berlin**

Wiebestraße 36–37 in 10553 Berlin-Moabit und ist immer regelmäßig am 2. Mittwoch (Clubstammtisch Trofeo) und am 4. Mittwoch (Abend der offenen Clubtür) geöffnet.

Andere Öffnungszeiten nach telefonischer Absprache unter 0 30 – 7 42 22 37 oder 0 30 – 39 10 04 40.

Hier kann auch im umfangreichen z.B. „Auto-Motor-Sport“ Archiv nachgeschaut werden, doppelte Exemplare können erworben werden. Ebenso kann man hier Einsicht in alle Ausgaben der Clubzeitung nehmen usw. Wir beraten Sie auch gerne in allen Fragen französischer Klassiker.



Kurz notiert ...

H-Kennzeichen quo vadis?

Vorläufig gibt es keine weitere Verschärfung der Kriterien für ein meistens steuerlich günstigeres H-Kennzeichen für Fahrzeuge über 30 Jahren (ab Erstzulassung), die keinen Katalysator oder Rußpartikelfilter besitzen, allerdings sind die Prüforganisationen vom Bundesministerium für Verkehr angehalten worden hier sehr genau zu prüfen, ob die bereits vorhandene Kriterien (originaler Zustand oder zeitgenössischer Umbau usw.) 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 Prüfer gibt es beim Verein (01 77–86 76 400).

Es ist aber damit zu rechnen, dass die Erteilung von H-Gutachten spätestens dann wieder ein Thema sein wird, wenn viele Achtziger-Jahre-Jahrgänge in das H-fähige Alter kommen (die ersten 1980er sind jetzt fällig): hier gibt es noch relativ viele Fahrzeuge, die dank besserer Rostvorsorge der Hersteller überlebt haben, noch eine überschaubare Technik ohne viel Elektronik besitzen und die teilweise noch gar nicht wie ein „(H)-istorisches Fahrzeug“ aussehen.

Umweltzonen verursachen mehr Abgase

Das klingt wie ein Widerspruch, aber eine Befragung von Besitzern (Privatpersonen und Firmen) von Fahrzeugen, die keine Umweltplakette erhalten können (kein Kat oder U-Kat bzw. Diesel ohne Filter/Kat) hat folgenden Sachverhalt ergeben:

Durch Umwege um die innerstädtischen Umweltzonen, die inzwischen viele Städte eingerichtet haben, fahren gerade diese Fahrzeuge ohne irgendeine Abgasreinigung mehr und produzieren so mehr Abgase, zwar nicht in der „Zone“ selbst,

Das Neueste aus der Forschung: 100-Oktan-Kraftstoffe erhöhen tatsächlich die Geschwindigkeit!



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

Mehr Umdrehungen an der Zapfstäule! Maximale Auslastung des Motors! Weniger Rückstände im Geldbeutel! Und deshalb: Wir denken ja gar nicht daran, unseren guten und günstigen Markenkraftstoff SuperPlus

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



Den Rest können Sie sich sparen.

aber dafür drum herum. Je nach Windrichtung werden sie dann in die Umweltzonen getrieben oder auch nicht ...

Das „Wölfcheulen“ wird bei vielen relativ jungen Diesel-Pkw-Besitzern spätestens jetzt Anfang 2010 losgehen: dann nämlich dürfen keine roten und gelben Plaketten mehr in die UWZ einfahren. Peugeot und Citroën-Besitzer sind davon weniger stark betroffen, da die Franzosen schon seit 2000 begonnen haben überall den Rußpartikelfilter einzubauen (blöd wer da unbedingt noch einen „CDI“ oder „TDI“ ohne entsprechenden Filter kaufen musste ...).

Ausnahmen für Oldtimerreifen

Oldtimerreifen sind nicht von der „Verordnung über Reifenrollgeräuschemissionen“ betroffen! Durch die

Umsetzung der ECE-Regelung 117 „Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen“ werden einige Reifen aus dem Handel verschwinden.

Die Verordnung wird nach einem Stufenplan seit dem 1. Oktober 2009 wirksam.

Durch ausführliche Gespräche mit Mitarbeitern von Bundstagsabgeordneten durch u.a. den DEUVET, konnte erreicht werden, dass bestimmte Reifen für Fahrzeuge vor EZ 1990 davon ausgenommen werden.

So können also z.B. weiterhin die bekannten und beliebten TRX-Reifen von Michelin angeboten werden. Reifenersatz für Old- und Youngtimer wird künftig weiter im Fachhandel zu bekommen sein. Oldtimer sind von der neuen Kfz-Steuer nicht betroffen.

Diverse Medienberichte haben bei dem einen oder anderen Oldtimerbesitzer für Beunruhigung gesorgt.

An der Steuer für H- und 07-Kennzeichen ändert sich nichts.

Nur Neufahrzeuge ab EZ 1.07.2009 werden nach der neuen Kfz-Steuer (aus Hubraum und CO₂-Ausstoß) versteuert. Alle anderen normal zugelassenen Fahrzeuge werden nach der alten Steuer (nur nach Hubraum) abgerechnet.

Erst zum 1. Januar 2013 ändert sich das: Dann werden alle Fahrzeuge nach der neuen Steuer berechnet, außer natürlich H- und 07-Kennzeichen.

Ob dann eine erneute Diskussion um die Erhöhung des pauschalen Steuerbetrags von jetzt rund 191,- Euro losgetreten wird, muss abgewartet werden.



Restaurant-Tipp

Wer ein Restaurant sucht, in dem man preiswert und sehr gut essen kann, der sollte einmal das Restaurant „Dioklecijan Split“ besuchen. Es liegt verkehrsgünstig am Siemensdamm, am Einkaufszentrum zwischen der „Berliner Volksbank“ und „Orion“, unmittelbar an der BAB 100 – Aus- und Einfahrt „Siemensdamm“.

Hier speist der hungrige Oldtimerfahrer leckere kroatische Gerichte, z.B. den Klassiker „kleine Pustaplatte für 6,90 € oder die Platte „Dane“ für nur 7,90 €.

Das Fleisch schmeckt zart und ist von sehr guter Qualität, es wird nämlich auf dem Lavasteingrill gebraten.

Die Beilagen, z.B. Reis und Salat sind sehr schmackhaft angerichtet und heben sich wohltuend von dem üblichen Standard ab!

Dieses Lokal hat ein super Preis-Leistungs-Verhältnis und ist von uns uneingeschränkt zu empfehlen!

Parkplätze gibt es fast immer direkt vor der Tür oder nur wenige Schritte entfernt.

Restaurant
Dioklecijan Split
Siemensdamm 43
(im Kaufzentrum)
13629 Berlin-Siemensstadt
Tel. 030-381 37 99



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 französischen 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

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: 0 30 / 742 036 80

Acht original Renault-Radkappen (neu und verpackt), in chrom, für Renault 4 zu verkaufen, bitte bei Andreas H. melden.
Tel.: 01 77 / 67 18 451

Biete verschiedene gebrauchte Ersatzteile für das Peugeot 504 Coupé/Cabrio 2. Serie an.
Infos bei Phillip: 0 30 / 391 00 440

Suche und biete verschiedene Ersatzteile für den Peugeot 205.
Martin: 01 60 / 97 60 26 96

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

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

Und nicht vergessen:

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

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

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

Treffen**Börsen****Ausfahrten**

Zum Vormerken für die kommende Saison: Interessante Termine 2010
(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker überwiegend in Berlin und Umgebung

18. bis 21. Februar*

4. Oldtimerwelt in den Messehallen am Funkturm

24. April

Saison-Eröffnungsausfahrt von PeReCi (10:00 Parkplatz Straße am Kiesteich, Spandau)

24. April

16. Oldtimertreffen und Teilemarkt in Pritzwalk (Mekl.-Vorp.)

8. und 9. Mai (?)*

23. Oldtimertage Berlin im und am Meilenwerk Berlin

15. Mai

22. Peugeot-Treffen in Freestedt/Dithmarschen

22./23./24. Mai (Pfingsten)*

Die Oldtimer Show in MAFZ Paaren/Glien (Brbg.)

19. Juni

Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt in 14476 Seeburg

Anfang Juli oder Ende August (?)

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

4. Juli

PeReCi -Brunch mit seinen franz. Klassikern im Meilenwerk Berlin

21. und 22. August

15. Rendez-vous französischer Klassiker des PeReCi e.V. (s. Ausschreibung)

4. und 5. September

3. Classica Berlin – Oldtimer und Boote auf der Marina Lanke

11. und 12. September

Oldtimer-Gala auf Schloss Liebenberg

2. Oktober

Saison-Abschlussausfahrt von PeReCi (10:00 Königstraße/Schäferberg in Wannsee)

(* = mit eigenem Clubstand des PeReCi e.V.)

Alle Angaben sind vorläufig und ohne Gewähr!
Nähere Informationen zu den einzelnen Treffen, genaue Termine und evtl. Anmeldungen
unter Telefon/Fax: 0 30 / 74 222 37 oder Telefon: 0 30 / 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 automobiler 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:

AUFFÄLLIG INDIVIDUELL KREATIV

**AUTOHAUS
LAMBECK**

CITROËN DS3

So einzigartig wie sein Fahrer

- individuelle Designmöglichkeiten
- bis zu 38 Farbtonkombinationen für Karosserie und Dach, je nach Version
- zusätzliche Chromvariationen an Spiegeln, Seitenschutz und Außenspiegelgehäuse
- LED Tagfahrlicht



Der DS3 demnächst bei Ihrem Autohaus Lambeck -
weitere Informationen unter www.autohaus-lambeck.de

