

22. Ausgabe
2010/2011

Termine und News aus der Oldie-Szene

Der Club Die Zeitung

Peugeot

Renault

Citroën

PeReCi
Motor-
Klassik-Club
Berlin e. V.
gegr. 1994

Peugeot 504 Rallye

Renault-Coupés 15/17 und Fuego

Aktuelle Klassikerzahlen

Impressionen vom 15. Rendez-vous

Peugeot 604 – die fast vergessene Oberklasse

Aktuelles aus der Szene



Impressum

„Der Club – Die Zeitung“
ist das offizielle Print-Out-Informationsorgan des



Eingetragen im Vereinsregister des Amtsgerichtes
Berlin-Charlottenburg unter der Nr. 15510 Nz.

Sitz des Vereins

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.
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

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:	Maik Himpel
Pressearbeit und Messeorganisation:	Philip Dornacher
Redaktion:	Joachim Kaiser, Andreas Horstmann, Uwe Richter Philip Dornacher, Oliver Ryck
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 22. Ausgabe

Wie die Zeit vergeht ...

Die Zeit ist unendlich und vergeht objektiv betrachtet immer ganz gleichmäßig ... nur wir Menschen haben nur endlich viel Zeit und haben ganz oft den subjektiven Eindruck, dass die Zeit viel zu schnell vergeht ...

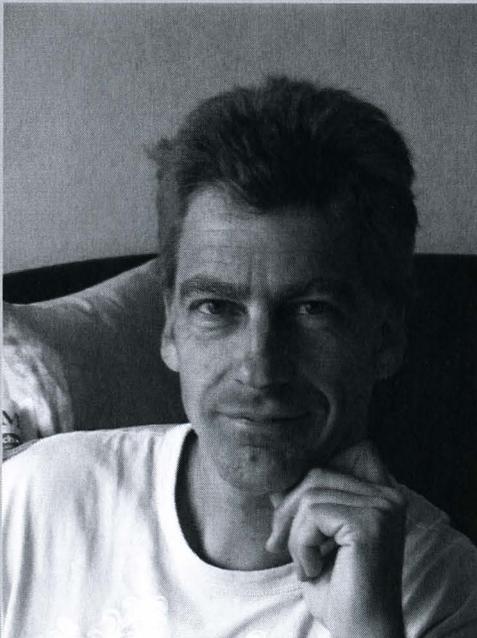
Schon wieder ist eine Oldtimer-Saison vergangen, das Jahr fast zu Ende, ja sogar das erste Jahrzehnt des neuen Jahrtausends ist Geschichte ... wie soll man es bezeichnen? Die Einer Jahre? Die Nuller Jahre? Analog z.B. zu den Achtziger Jahren, die kommen jetzt nämlich sehr zahlreich ins H-fähige Alter!

Erstzulassungen von 1981 können nun ein H-Kennzeichen bekommen, natürlich nur wenn sie original und technisch in Ordnung sind. Also Fahrzeuge der ersten „Nicht-Chrom-Ära“ sind nun angekommen im Oldtimer-Olymp, die letzten Jahrgänge ohne Kat werden in wenigen Jahren alle ein H-Kennzeichen tragen können ... die Zeit wird vergehen ...

So wird auch dieser Winter vergehen und eine neue Oldtimer-Saison wird kommen, vielleicht dann mit einem 1981er (z.B.) Renault Fuego inkl. H-Kennzeichen.

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

Euer Joey



**noch
2010**

**24. November
und
22. Dezember**

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.

Nebenstehende Clubs und Interessengemeinschaften sind vertreten
Stand 1.11.2010, © JoKai, PeReCi



Allgemeiner Schnauferl-Club e.V., Landesgruppe Berlin

Spitfire Club Berlin

H.A.R.D SSPEED

Peugeot 203/403 Club

Oldtimer-Club N.N.

MG Club Berlin e.V.

Käferfreunde Berlin IG

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Porsche Classic Clubs

M C Steglitz e.V.

ROOARING 70's

Dachverband DEUVET

und andere Markenvertretungen



	Seite
Vorwort	3
Der Peugeot 504 Rallye	7
Einladung zum 16. Rendez-vous	9
Das war die Pereci-Saison 2010	10
Renault 15 / 17 und Fuego	13
Fahrzeuge von Mitgliedern – Peugeot 604 von Oliver	17
Ersatzteile bis zu 60 % günstiger durch Clubmitgliedschaft	19
Impressionen des 15. Rendez-vous	21
Anzahl von roten Oldtimerkennzeichen	26
Der „Goldständer“ oder einfach die Mercedes S-Klasse	27
Entwicklung des Oldtimerbestandes	30
Zuverlässigkeit pur	32
Kräftiges Wachstum bei Fahrzeugen mit H-Kennzeichen	34
Neugestaltung des Clubraumes	37
Kurz notiert	39
Coca-Cola macht Werbung mit einem Peugeot 504	40
Kleinanzeigen	41
Treffen Börsen Ausfahrten	42
Beitrittserklärung	43



Certus Autoteile GmbH Fuggerstr 9 – 11 41352 Korschenbroich

8818011

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Im Meilenwerk Berlin

Wiebestr. 36-37

10553 Berlin

**Kundennummer für Rabatte
für Mitglieder beim Vorstand!**

Lieber Geschäftsfreund,

die Certus Autoteile GmbH ist ab den 01.10.2010 nun auch offizieller

Peugeot- Teile- und Zubehör - Großhändler

Sie bietet Ihnen als Kunde damit nicht nur die Möglichkeit auf sämtliche Ersatzteile des

Citroen-Originalteile-Programms zurückzugreifen, sondern auch die Gelegenheit

Original Peugeot- Teile- und Zubehör

günstig zu beziehen.

Nutzen Sie unser fundiertes Fachwissen, greifen Sie auf langjährige Erfahrung im Teileversand zurück und profitieren von unserer Zuverlässigkeit und Flexibilität.

Haben Sie Fragen?

Kontaktieren Sie uns
Certus Autoteile GmbH
Telefon: 02161/995712
Fax: 02161/9957841
info@certus-autoteile.de

Oder besuchen Sie unsern Shop: shop.certus-autoteile.de

Wir freuen uns auf Sie.

Certus Autoteile GmbH
Sebastian Argus, Citroen-Teiledienstverkäufer
Sonja Camps, Peugeot- Teile- und Zubehör– Beraterin

Anschrift:
Certus Autoteile GmbH
Fuggerstr.9-11
41352 Korschenbroich
HRB 15367 Neuss

Bankverbindung:
Sparkasse Neuss
BLZ: 305 500 00
Kto: 933 587 29

Fon:+49 2161-995712
Fax:+49 2161-9957841
NET: www.certus-autoteile.de
E-Mail:info@certus-autoteile.de

Steuer-Nr.: 122/5704-1538

Geschäftsführer: Jutta Claeßen

USt-IdNr.: DE 267 223 457

Der Peugeot 504 Rallye



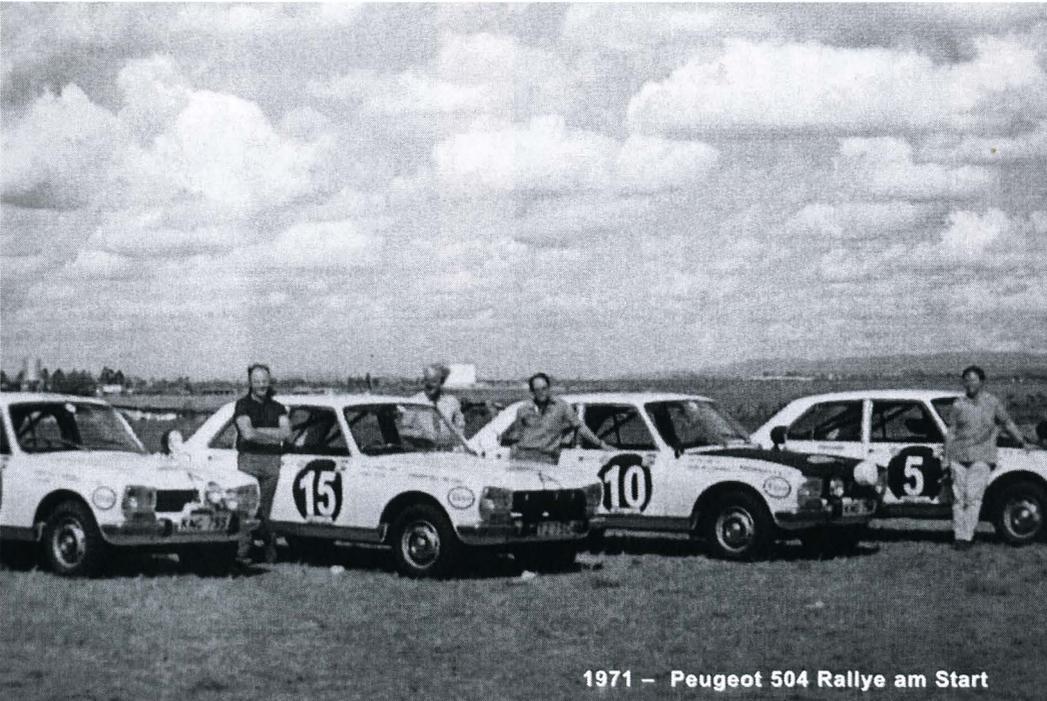
Der Peugeot 504 – König von Afrika

Das Titelfoto zeigt diesmal einen Peugeot 504 im Rallye-Look wie er in der ersten Hälfte der Siebziger Jahre von Peugeot bei den legendären Afrika-Rallyes eingesetzt wurde. Der 504 Rallye gewann hier sehr oft oder belegte die vorderen Plätze. Im Jahr 1975 gab es sogar einen Doppel-Doppelsieg: Auf der Safari-Rallye in Kenia und auf der Marokko-Rallye belegten gleich zwei Peugeot 504 Rallye



Der 504 in seinem Element – Wüstensandpassagen

jeweils den ersten Platz. Ab 1976 übernahm das Peugeot 504 V6-Coupé diese Aufgabe und war nicht weniger erfolgreich! Bei der legendären Rallye Bandama 1976 belegten gleich fünf 504 die ersten fünf Plätze, der Sieg ging an ein 504 Coupé, die Plätze zwei bis fünf an die robusten Limousinen!



1971 – Peugeot 504 Rallye am Start

Der Peugeot 504 – erst als Limousine später als Coupé – gehört bis heute zu den erfolgreichsten Fahrzeugmodellen im afrikanischen Rallye-Sport!

Der hier gezeigte Peugeot 504 Rallye ist kein Original sondern die Retro-Version des Teams Getzlaff/Kaiser, die vor rund 10 Jahren aus einem fahruntüchtigen und zum Schlachten gekauften Modell diesen 504 Retro-Rallye schufen.

Der Original 1,8 l-Motor ist einem 2,0 l-Motor der 2. Serie gewichen, Bremsen und Fahrwerk wurden überholt, viele Blechpartien geschweißt, die Elektrik in Ordnung gebracht usw.

Das Rallye-Outfit wurde dem Zeitgeist nachempfunden und orientiert sich an den Original-Rallye-Fahrzeugen.

So ein Original-Fahrzeug ist z.B. noch im Peugeot-Museum in Sochaux zu bewundern.

jokai



504 in einem Original-Outfit



504 Retro-Rallye in Siemensstadt



Palette von Peugeot Rallye-Fahrzeugen



Peugeot 504 im Retro-Rallye-Outfit



Original 504 Rallye im Peugeot-Museum



Respektvoller Auftritt auch bei Dunkelheit



Homepage: www.pereci.de
E-Mail: info@pereci.de

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

*16. Rendez-vous
(nicht nur) für
französische Klassiker
am 20./21. August 2011
in der Schorfheide*

Die Einladung/Anmeldung dazu
steht als Download
auf unserer Homepage www.pereci.de bereit.

Weitere Informationen und Auskünfte
auch telefonisch unter
0 30 / 3 27 666 57
oder 01 77 / 86 764 00



Ziel der Frühjahrsausfahrt – BBI-Baustelle



Messepräsenz – Oldtimerwelt



1. Platz für PeReCi – bei der Dekra-Rallye



Clubstand – Oldtimer-Show Paaren



Klassiker beim OBI-Treffen der NSU-IG



PeReCi-Klassiker beim AH Lambeck

Das war die PeReCi-Saison 2010

Auch im Jahr 2010 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. 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 2011 wird nicht weniger interessant und spannend werden.



Clubstand – Oldtimertage Berlin-Brandenburg



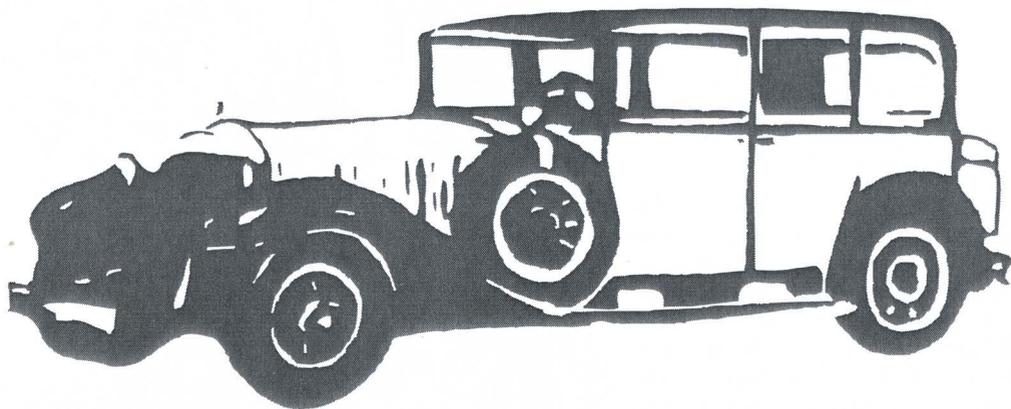
PeReCi-Präsenz bei der Oldtimer Gala Schloss Liebenberg



Ziel der Herbstausfahrt – Industriemuseum in Brandenburg

Dipl.-Ing. B. Hinse KFZ-Meisterbetrieb

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 / 17 und Fuego

Das Duo 15 / 17 von RENAULT erschien im Jahre 1971 und war ein Renault-eigener Designentwurf. Nachdem der Heckmotor-Vorgänger Floride / Caravelle im typischen 60ér-Jahre-Design erschienen war, hatten die Nachfolger das typische 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. Dieser war aber auch nur ein bedingter Viersitzer, und sein kastiges Design ließ ihn nicht unbedingt sportlich wirken, vor allen Dingen mit Rechteckscheinwerfern.

Die Doppelspitze 15/17 war so angelegt, dass der 15er das Einstiegsauto mit 60, bzw. 90 PS war, während der 17er die stärkeren 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 Coupés ohne B-Säule mit komplett versenkbaren Seitenscheiben. Außerdem hat der 17er Doppelscheinwerfer und der 15er Rechteckscheinwerfer. In den 70ern waren Doppelscheinwerfer angesagt bis herauskam, das Rechteckscheinwerfer besseres Licht haben. BMW-Fahrer wissen das! Ob der 17er teurer aussieht soll jeder selbst entscheiden, schön war auf alle Fälle, dass als Option erhältliche, abnehmbare Targadach, aber auch das lieferbare falt-Schiebedach ist sehr



oben: Renault 15 (ab 1975); unten: Renault 17 (ab 1975)



Die 2. Serie von 15 und 17 ab 1976

reizvoll. Technische Basis war der Renault 12, eine aufwendige Neuentwicklung von RENAULTT, der vor dem Erscheinen in Frankreich schon in Rumänien als DACIA gebaut wurde. Das Fahrwerk, bei den Coupés etwas strammer abgestimmt, mit vorderer Einzelradaufhängung und hinterer Starrachse an Schraubenfedern, war guter Stand der Technik und bot Komfort bei sicherem, flotten Fahrverhalten. Der 1300 ccm-Motor im R15 war auch im R12



Die Brüder vom 15: R17 TS



70er - Design

verbaut. Mit Weber-Zweistufenregistervergaser und etwas schärferer Nockenwelle gegenüber dem Basis-1300er war dies schon ein flottes, handliches Auto mit dem Vorteil geringeren Gewichtes auf der Vorderachse und dadurch leichtgängiger Lenkung ohne Servo.



Blechteile sind schwierig zu bekommen



Heckansicht



langer Radstand



markante Form – heute selten

Ein Damenauto wie die Caravelle? Der Motor, der 64 PS leistete, war schon im Renault 10 eingesetzt und wurde bis in die Neuzeit im Renault Twingo verbaut. Auch im R15 sowie im R17 war der 1600 ccm 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. In Kleinserie von Alpine gab es den 17er mit über 130 PS. Das Problem war allerdings die Haltbarkeit der auch in einer handvoll anderer Autos verbauten Einspritzanlage (Citroën DS, VW 1600). 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. RENAULT war später Spezialist

für Turbomotoren. 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: 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 ernsterhafter, 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 sogenannten Piloten-Sitze, sportliche Sitze die den Vergleich mit Recaro nicht scheuen brauchen, und nebenbei langstreckentauglich, als auch gut für den Rücken waren. Der 15er, der riesige Rechteckscheinwerfer erhielt, musste nun auf den stärkeren Motor verzichten und im 17er gab es auch nur noch eine, aber etwas stärkere Variante mit Vergaser und 96 PS, der aber eher schwächer wie der 90 PS-Motor gewirkt haben soll. Der Einspritzer entfiel.

Insgesamt wurden 200.000 R15 gebaut, gegenüber 93.000 gebauten R17.

Nachfolger wurde 1979 der Renault Fuego – der erste Renault seit langem, 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



Renault 17 TL

solide Technik – eigenwilliges Kleid

1,6 ltr, 96 PS. Neu: 2 Ltr. 110 PS mit oberliegender Nockenwelle. Später: 2 ltr. 104 PS mit Kat und 132 PS mit Turbo ohne Kat. Interessanterweise gab es den R18 mit der Leistung des 2-Liter nur mit R16-Turbomotor. Ein Vergleichstest beider Exemplare in der Auto-Motor und Sport 1980 zeigte aber, dass der modernere Fuego-Motor in Verbrauch, Fahrleistungen und Laufkultur überlegen war. Ein Grund für diese Doppelgleisigkeit waren wahrscheinlich Produktionskapazitäten. Außerdem gab es einen Dieselmotor.



Die 80er lassen grüßen

Neu am Fuego waren aber drei Dinge, die wirklich eine Bereicherung waren: 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 Ergeiz entwickelte. Vielleicht wollte man auch Citroën den Schneid abkaufen, wo eine leicht Stagnation erkennbar war wie z.B. die verspätete Einführung des CX 2. Serie.



Fuego im typischen 80er-Design

Vom Fuego wurden 265000 Stück von 1979 bis 1987 gebaut. Danach lief die Produktion in Argentinien noch weiter.

Als Tipp für suchende Renault 15 / 17 Interessanten: Der größte Feind ist der Rost. Daher ist das bessere Auto der bessere Kauf, auch wenn teurer. Bis 6000,- € 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 dort auskennt oder jemanden kennt. Andererseits ist diese Einspritzung auch bei Porsche, VW, Mercedes, Citroën und anderen Herstellern verbaut worden, so dass es hier auch ein paar Spezialisten geben sollte. Hin- und wieder kommt es zu eingelaufenen Nockenwellen beim 2-Liter des Fuego. Damals wurde noch nicht so beachtet, dass das Öl bei einer obliegenden Nockenwelle auch weiter nach oben transportiert werden muss und daher ein niedriger Öldruck durchaus negative Folgen haben kann.

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 beim R15 / R17, deren Kunstfaser sich gnadenlos auflösen. Die Piloten-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 und 17 und der Fuego sind doch ein guter, günstiger Einstieg in die OldtimerWelt. Warum lange warten?

a.ho.

Fahrzeuge von Mitgliedern – Peugeot 604 von Oliver

Peugeot 604 GTI
2,8 Liter Hubraum/V6/110
KW /150 PS Automatik,
Erstzulassung 17.04.1985,
Heckantrieb,
105.000 Km Laufleistung

Ich konnte einen der letzten Baujahre des 604 GTI in weinrot-metallic ergattern. Bis auf etwas Rost am vorderen Schweller Schutzblech auf der Fahrerseite ist der Wagen in sehr guter Allgemeinverfassung.

Dieser wird erstmalig, nach 13 Jahren Winterschlaf und bis auf sonstige Young- und Oldtimertreffen, für welche er mit roter 06-Nummer bewegt wurde, insgesamt waren es 2000 Km Fahrleistung in dieser Zeit, nächstes Jahr im März mit Saisonkennzeichen wieder zugelassen. Natürlich wird er am Ende des Kennzeichens eine 604 tragen dürfen.

Nun zu den Raffinessen des großen 604 GTI, mit welchen er schon damals auftrumpfen konnte:

Die Technik: Der 604 GTI besitzt einen 2849cm³ Motor mit 6 Zylindern in V-Anordnung und einer obenliegenden Nockenwelle je Zylinderreihe. Der Motor leistet 110 KW (155 PS) bei 5650 U/min. Er besitzt ein Drehmoment von 235 Nm bei 3000 U/min. Die Benzineinspritzung erfolgt über eine Bosch-KE-Jetronic-Einspritzanlage. Bei diesem Motor handelt es sich um das erste 6-Zylinder-V-Triebwerk mit 90°-Winkel aus Aluminium. Durch Einspritzanlage und Transistorzündung konnte sein Leistungsvermögen von ursprünglich 136 PS über 144



PS auf 155 PS noch gesteigert und sein Benzinverbrauch noch stärker gedrosselt werden. Der optimale Zündzeitpunkt wird elektronisch ermittelt und gesteuert.

Weitere technische Daten

Der Spritverbrauch wurde angegeben mit 15,7 Liter Super im Stadtverbrauch. Seine Beschleunigung beträgt 11,8 Sekunden von 0 auf 100, mit einer Endgeschwindigkeit von 185 Km/h. Der Kofferraum fasst immerhin 498 Liter. Die Zuladung beträgt 510 Kg, wobei er bis 12% Steigung 1800 Kg ziehen darf, bei einer Auflastung sogar 1900 bei 8%. Für seine Größe hat er einen recht kleinen Wendekreisradius von nur 5,75 m.

Elektrische Anlage: 12V / 60 Ah
Lichtmaschine : Drehstrom 750 W
Länge: 4,72 m Breite : 1,78 m
Radstand : 2,80 m
Leergewicht: 1450 Kg
Höchstzul. Gesamtg. 1960 Kg
Kraftstofftank: 70 L

Aktive Sicherheit: (Ein Fahrwerk zum Wohlfühlen)

Der Peugeot 604 zeichnet sich durch ein aufwendig konstruiertes Sicherheitsfahrwerk mit langem Radstand aus. Einzelradaufhängung mit Kurvenstabilisator und doppelt wirkenden, hydraulischen Stoßdämpfern vorn (McPherson Federbeine), Einzelradaufhängung, Schraubenfedern und gezogene Längslenker hinten. Bei der Bremsanlage handelt es sich um ein servounterstütztes Zweikreis-Bremsensystem mit Scheibenbremsen an allen vier Rädern und lastabhängigem Bremskraftregler. Die vorderen Scheibenbremsen werden geschwindigkeitsabhängig belüftet. Ein teilsperrendes Differenzial wurde ihm auch mitgegeben. Eine Warnleuchte am Armaturenbrett signalisiert fehlende Bremsflüssigkeit und Bremsbelag-Verschleiß. Sogar am Diagnosestecker wurde nicht gespart, um eventuelle Fehler der Zündanlage auf Anhieb zu lokalisieren und beheben zu können.

Ausgeliefert wurde er serienmäßig mit elektrischen Fensterhebern vorne, sowie hinten und auch das elektrisch zu

betätigende Schiebedach durfte natürlich nicht fehlen. Dazu kamen noch die Servolenkung, der Tempomat, die höhenverstellbaren Halogenscheinwerfer und die kuscheligen Velourpolster. Zu ordern war der Peugeot 604 im vorletzten Baujahr 1985 als Schaltwagen mit 5 Gängen oder einer 3-Stufenautomatik. Aufpreispflichtig waren lediglich Leder-sitzbezüge und eine Metallic-Lackierung bzw. Sonderlackierung in schwarz. Zudem war er seinerzeit der einzige Wagen, welcher für die elektrischen Fensterheber, im Falle dass diese mal ihren Dienst verweigerten, eine Not-Fensterheberkurbel mit an Board hatte. Des weiteren hatte er eine Komfortschließung der Zentralverriegelung, bei der sämtliche Fenster und auch das Schiebedach, im Falle, dass man vergaß diese zu schließen, auch wenn es nur ein kleiner Spalt war, selbstständig im Zuge des Verriegelns des Fahrzeuges automatisch mit verschlossen wurden. Eine Klimaanlage war optional erhältlich.

Olli Ryck



**504 Coupé Tunesien
– absolut fertig!**

Ersatzteile bis zu 60 % günstiger durch Clubmitgliedschaft

Eine Clubmitgliedschaft im PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. zahlt sich aus.

Ersatzteile bis zu 60 % günstiger
durch ausgehandelte Club-Rabatte!

Dem Club ist es gelungen bei verschiedenen Autoteilehändlern und Automobilfirmen Club-Rabatte auszuhandeln und entsprechende Kundennummern einzurichten. Hier eine aktuelle Liste der „Rabatt-Einräumer“ (Stand: 11/2010):

PEUGEOT-AUTOHAUS HÖSER

Juliusstraße 61-62, 12051 Berlin-Neukölln

Tel.: 685 20 61 – 63, Fax: 685 50 64

20 % auf alle Peugeot-Teile, Kundennummer: XXXXXX

DEUTSCHE RENAULT AG,NL BERLIN

Germaniastraße 145-149, 12099 Berlin-Tempelhof

Tel.: 756 91 – 0, Fax: 756 91 15

10 % auf alle Original-Teile (Blechteile:15%), Kundennummer: XXXXXX

HELBIG FAHRZEUGTEILE GmbH

(hauptsächlich interessant für günstige und gängige Verschleißteile)

Brunsbüttler Damm 116, 13581 Berlin-Spandau

Tel.: 337748 – 0

20 % – 50 % auf alle Teile, Kundennummer: XXXXXX

AUTOBEDARF SPANDAU - STAROSTA&CO

Brunsbüttler Damm 119, 13581 Berlin-Spandau

Tel.: 33 09 00 – 0, FAX: 332 84 17

25 % auf alle Teile (außer Öle), Kundennummer: XXXXXX

LICHTMASCHINEN&ANLASSER H.-P. BROOKMANN

Witzlebenstraße 21A, 14057 Berlin-Charlottenburg

Tel.: 322 20 07/08

20 % Preisnachlaß auf alle Lichtmaschinen und Anlasser, Kundennummer: XXXXXX

AUTOREIFEN LEIDIG

Körnerstraße 48b, 12157 Berlin-Steglitz

Tel.: 792 80 88, Fax: 791 31 96

5 % – 10 % auf alle Reifen u. Felgen sowie Dienstleistungen, Kundennummer XXXXXX

HEYDE ANHÄNGERVERMIETUNG ,VERTRIEB u. ERSATZTEILE

Fürstenbrunner Weg 20, 14059 Berlin-Charlottenburg (Westend)

Tel.: 302 53 37 / 302 32 06

keine Kautions nötig, Pauschalpreise nach Absprache, Kundennummer XXXXXX

TIP-AUTO-TEILE

Reinickendorfer Straße, 13347 Berlin-Wedding

Tel.: 465 03 100, FAX: 465 03 109

(jede Abt. hat eigene Endnr., durchstellen lassen bzw. Hausinfoprospekt lesen!)

10 % – 60 % auf alle Teile, Kundennummer XXXXXXX

BUSCHING-AUTOTEILE GmbH (gute Erfahrungen von Clubmitgliedern)

Otto-Suhr-Allee 29, 10585 Berlin-Charlottenburg

Tel.: 3422023

Unterschiedliche Rabatte, Kundennummer: XXXXXXX

AUTOTEILE-VERSAND POST

Fuggerstraße 1c, 41352 Korschbroich

Tel.: 02161 / 995711 oder 0800 / 9 / 995741

www.autoteile-post.de E-mail: info@autoteile-post.de

Händlerereinkaufskonditionen, Kundennummer XXXXXXX, Passwort Internet: XXXXXXX

Die Kundennummern und nähere Informationen gibt es nur für Mitglieder beim Vorstand unter Telefon/Fax 0 30 / 74 222 37 oder Telefon 0 30 / 327 666 57.



Zum Umziehen reicht ein 504 Pickup – gesehen in Paris

Impressionen des 15. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Zum 15. Mal trafen sich am Wochenende 21./22. August 2010 rund 20 (nicht nur) französische Klassiker in Gnewikow (Neuruppin); das Gutshaus lag direkt am Ruppiner See und bot bei traumhaften Sommerwetter eine tolle Kulisse für die angereisten Klassiker.

Unser Clubfreund und 1. Vorsitzender Joachim und seine Frau Petra hatten wieder ganze Arbeit geleistet und u.a. eine abwechslungsreiche Rallye organisiert, die neben fahrerischen Können, Geschicklichkeit auch jede Menge Gehirnschmalz forderte. Ein Höhepunkt waren sicherlich die Sonderprüfungen beim Autohaus Lambeck, das uns freundlicher Weise hier unterstützte und auch für Erfrischungen sorgte. Die Teilnehmer hatten hier auch die Möglichkeit die Bremskräfte ihres Liebling auf einem Rollenprüfstand messen zu lassen, ... da wurde so manche schlecht oder einseitig ziehende Handbremse entlarvt ...

Einige Teilnehmer waren ja schon einen Tag früher angereist und genossen bei sonnigem und immer trockenem Wetter tagsüber die Schönheiten dieser Gegend und den traumhaften Blick auf den Ruppiner See. Die interessante Rallye-Suchfahrt führte über wenig befahrene Straßen, schöne Alleen und zeigte den Teilnehmern die Schönheiten der Ostprignitz.

Ein klassisches warmes Abendbuffet sorgte schließlich am Samstagabend für die nötige Stärkung.

Mit Basketball, Torwandschießen und Ringwerfen konnten die Teams am Sonntag nach einem reichhaltigen Frühstücksbuffet noch einmal punkten, bevor mittags bei Sonnenschein die Siegerehrung statt fand. Zum Abschluss gab es noch einmal ein warmes Mittagessen. Der Vorstand des PeReCi e.V. dankt im Namen aller Teilnehmer für dieses wirklich schöne Wochenende und wir freuen uns schon auf das 16. Rendez-vous im August 2011 irgendwo im Umland von Berlin!

Die folgenden Fotos mögen einen kleinen Eindruck vermitteln.

jokai









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



Anzeige

Erste belastbare Aussage zur Anzahl von roten Oldtimerkennzeichen (§ 17 FZV)

Gemeinsame Aktion von VDA und OLDTIMER MARKT erfolgreich abgeschlossen

Im Mai dieses Jahres starteten der Verband der Automobilindustrie (VDA) und Deutschlands größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder OLDTIMER MARKT in einer erstmaligen Kooperation eine Umfrageaktion mit dem Ziel, die Anzahl der historischen Fahrzeuge zu ermitteln, die mit einem roten 07er-Kennzeichen betrieben werden. Bisher können zwar detaillierte Aussagen zu allen Fahrzeugen älter als 30 Jahre bzw. zu Fahrzeugen mit sogenannten H-Kennzeichen getroffen werden, jedoch ist die Anzahl der Fahrzeuge, die mit der roten Sammelnummer fahren, bisher eine Grauzone.

Die Rückmeldungen aus Clubs und von einzelnen Oldtimerbesitzern hat ergeben, dass pro roter 07er-Nummer im Durchschnitt 3,148 historische Fahrzeuge betrieben werden. In einer parallel für den VDA durchgeführten Erhebung des Kraftfahrt-Bundesamtes wurde ermittelt, dass zum Ende Februar 2010 insgesamt 56.107 rote 07er-Kennzeichen durch die zuständigen Behörden vergeben wurden. Daraus ergibt sich eine Summe von 176.624 Fahrzeugen. Berücksichtigt man zusätzlich die zum 01.01.2010 registrierten 209.954 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen, ergibt sich eine Gesamtpopulation von

386.578 historischen Kraftfahrzeugen.

VDA und OLDTIMER MARKT bedanken sich an dieser Stelle bei allen Oldtimerbesitzern, die sich an dieser Aktion beteiligt haben

Stand Oktober 2010

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.



Der „Goldständer“ oder einfach die Mercedes S-Klasse

So, nun kennt mich ja jeder als **den** Liebhaber der Coupés und Cabrios der Baureihe 504 von Peugeot.

Es gibt aber noch eine andere Seite – oder soll ich sagen mehrere Seiten – von mir.

Eine Seite ist die, welche die sportlichen Fahrzeuge im Schlage eines Lamborghini oder aber eine sportliche Limousine liebt. Daher auch mein Faible für die 3er Limo von BMW. Auch der Kauf eines euch mittlerweile bekannten 735 BMW (E32) hat damit was zu tun.

Allerdings hatte ich schon seit 10 Jahren mit einer richtigen Repräsentationslimousine geliebäugelt. Das ultimative „Chef-Fahrzeug“ war und ist für mich die Mercedes S-Klasse der Baureihe W116. Das ist für mich einer der letzten echten Mercedes. Der vor der unglücklichen Chrysler-Daimler Ära. Einer aus der Zeit, als der Verbrauch eines Fahrzeugs unwichtig war und der Einsatz von verschwenderischem Chrom als elegant galt. Die 70er halt. Ich bin ein Kind der 70er.

Ich hatte mich deshalb schon seit Jahren auf die Suche nach einem solchen Fahrzeug gemacht. Natürlich hatten auch die Erfahrungen in meiner Kindheit was damit zu tun. Mein Opa fuhr fast 10 Jahre einen weißen 280 S in Buchhalterausstattung. Mein Vater fuhr einen 280 SE in zitronengrün als Firmenfahrzeug.

Erst hatte ich mir einen 280 S in mimosengelb mit Buchhalterausstattung angesehen. Der Wagen war mir aber zu nüchtern. Ich hatte mir damals gesagt, wenn schon „S“ dann richtig! Also musste es ein V8 mit Automatik, E-Fenster, Schiebedach, Velours, Becker Radio, Scheinwerfer Wisch-Wasch, Fader und Klima sein.



Gesucht und gefunden.

Endlich habe ich meine S-Klasse.

Ein Mitglied aus unserem Club hat es bei der ersten offiziellen Ausfahrt dann auch „Goldständer“ getauft. Ich vermute mal, weil der Wagen Gold ist und einfach mal Überlegenheit darstellt. Dies wird auch durch die absolute Vollausstattung meiner „S“ bestätigt. Mein 350er hat bis auf die als Zusatzoption erhältlichen Fuchsfelgen alle damals verfügbaren Extras. Der Vater des Verkäufers (beide hießen Harry Schilling) war wohl ein großzügiger Mensch.



Dieser Wagen besticht durch seine Ruhe und Gelassenheit. Es macht einfach Spaß mit dem „dicken“ V8 unter der Haube durch die Gegend zu cruisen. Die Türen fallen satt und mit einem „Plong“ ins Schloss. Hier ist es noch da, dass ursprüngliche Tresor-Gefühl eines „echten“ Mercedes.

Die Klimaanlage kühlt einfach richtig gut an zu heißen Tagen. Die Schaltvorgänge sind aufgrund der eigens und unter Regie von Mercedes Benz entwickelten Dreigangautomatik mit Flüssigkeits-Drehmomentwandler nicht zu merken. Lediglich optisch kann man die Schaltvorgänge wahrnehmen. Ein richtiges Dahingleiten ist nur in diesem Fahrzeug möglich. Das Fahrwerk ist mit Einzelradaufhängung vorn ausgestattet. Es verfügt über Querlenker und Schraubfedern vorn.



Auch die aufwändig mit Einzelradaufhängung an Schräglenkern (DB-Diagonal-Pendelachse) und Schraubfedern ausgestattete Hinterachse ermöglicht dies. Weiterhin verfügt das Fahrwerk hinten über hydraulische Teleskopstoßdämpfer die auch die letzte Bodenwelle glatt bügeln. Nein, Citroën macht das alles nicht besser!

Sorry, liebe PeReCi-ler auch wenn ich jetzt aus dem Club ausgeschlossen werde. (Wirst du nicht, Anmerkung der Redaktion)

Ich finde die Kombination vom sportlich straffen Fahrwerk und einem angenehmen Reisekomfort ohne sich gleich wie in einem Dampfer zu fühlen (auf und ab Bewegungen) kann nur diese S-Klasse.

Auch die mit einem Lenkungsdämpfer versehene Servolenkung ermöglicht ein entspanntes Reisen auf längeren Autobahnetappen.

Wenn ihr mir nicht glaubt. Ich bin gerne bereit euch beim nächsten Clubabend davon zu überzeugen!

Als ich neulich die erste Fahrt über die Avus gemacht hatte, fiel mir auf, wie sportlich dieser V8 ausgelegt ist. Normalerweise haben die uns bekannten V8 ja eine Drehmomentcharakteristik, bei der bereits bei einer Drehzahl nur kurz über Standgas das volle Drehmoment anliegt. Der V8 in meinem 350 SE verfügt über ein Drehmoment von 29,2 mkg

welches erst bei 4.000 U/min anliegt. Dies macht ihn zu einem perfekten Autobahn- gleiter. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von gemessenen 203,4 km/h (laut zeit- genössischem Testbericht der auto motor und sport Heft 2/1973) und einer Leistung von 200 PS bei 5.800 U/min kann ich auch heute noch genussvoll auf der linken Spur mitmischen und die kleinen Golf GTIs ärgern.

Am meisten Spaß macht der Wagen jedoch auf Landstraßen. Ich lege dann die historisch passende ABBA Kassette in mein original und funktionstüchtiges Becker Radio ein und träume von einer Zeit in der (fast) alles besser war (kaum Tempolimits, weniger Verbote etc).

Technische Daten:

350 SE
 147 kW (200 PS) (1972 bis 1976)
 143 kW (195 PS) (1976 bis 1978)
 151 kW (205 PS) (1978 bis 1980)

Achtzylinder-V-Motor Typ M 116, 3499 cm³
 Elektronische Benzineinspritzung Bosch D-Jetronic
 Mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic (ab Nov. 1975)
 Zahl der Zylinder 8
 Bohrung x Hub 92 x 65,8
 Verdichtung 9,5 : 1
 Ölmenge Motor 8,65 Liter
 Inhalt des Kühlsystems 13,5 Liter
 Lichtmaschine 14 V / 55 Ah Batterie 12 V / 66 Ah
 Höchstgeschwindigkeit 205 km/h

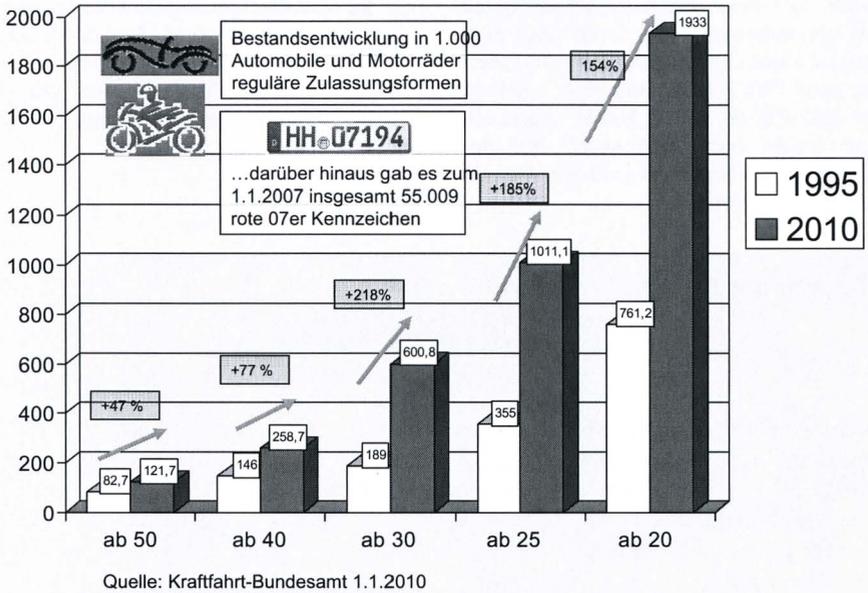
Fahrleistungen:	Automatik	Automatik geschaltet
0 – 40 km/h:	3,0 s	3,0 s
0 – 60 km/h:	5,1 s	5,0 s
0 – 80 km/h:	7,2 s	7,2 s
0 – 100 km/h:	10,4 s	10,1 s
0 – 120 km/h:	14,1 s	13,8 s
0 – 140 km/h:	19,2 s	18,9 s
0 – 160 km/h:	27,1 s	26,7 s
1 km mit stehenden Start:	31,4 s	31,1 s

Testverbrauch: Autobahn 160 km/h: 25,3 l/100 km
 Autobahn 100 km/h: 17,2 l/100 km
 Landstraße 100 km/h: 24,8 l/100 km
 Landstraße 80 km/h: 18,9 l/100 km
 Kurzstrecke 20,5–26,5 l/100 km (echt so steht es im Test)

Tankinhalt 96 Liter davon Reserve 13 Liter
 Reifen 205 / 70R14H Kraftstoff Super (DIN51600)
 Fahrzeuggewicht: 350SE: 1675 KG / 350SEL: 1700 KG
 Zul. Gesamtgewicht: 350SE: 2195 KG / 350SEL: 2220 KG

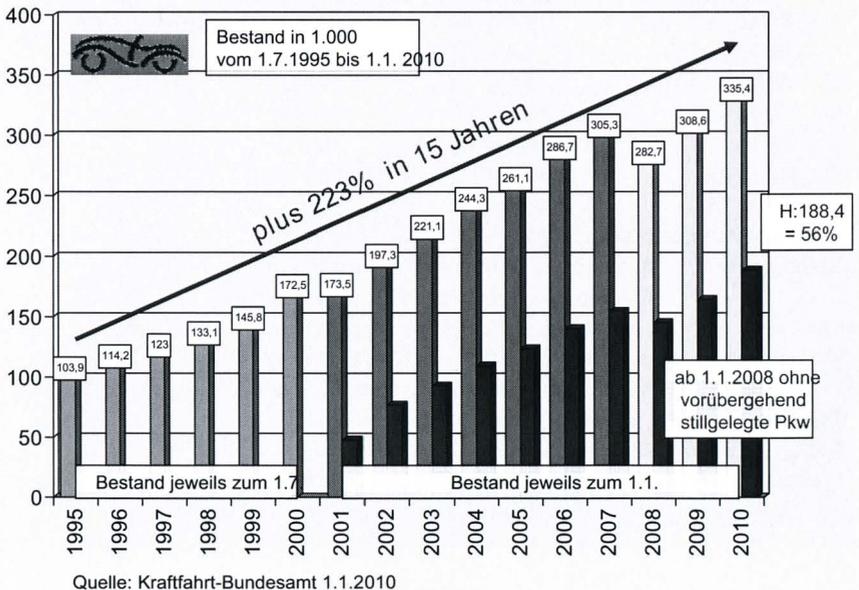
Entwicklung Oldtimer- und Youngtimerbestand

Quelle: ADAC

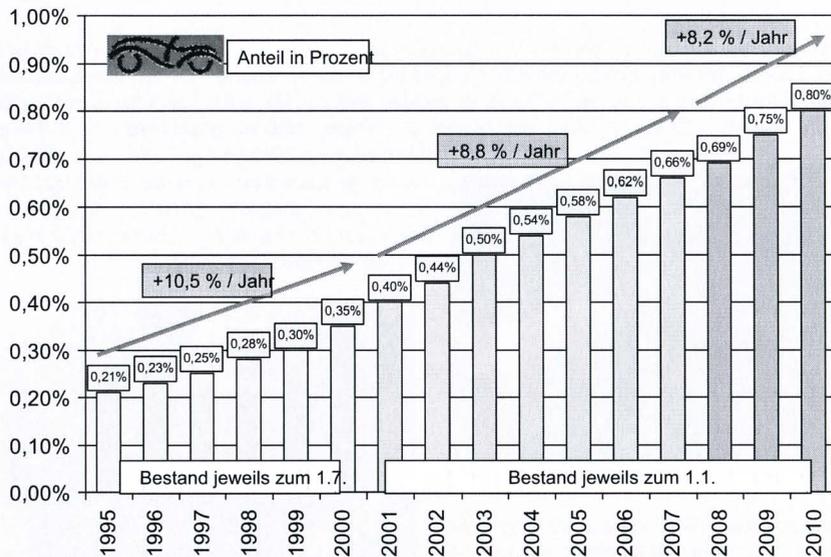


Entwicklung Oldtimerbestand (Pkw, ab 30 Jahre)

Quelle: ADAC



Anteil Pkw ab 30 Jahre am Gesamtbestand der Pkw



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt 1.1.2010

Quelle: ADAC



Paris mit Peugeot 404

Zuverlässigkeit pur: 26 Jahre mit meiner „Petite Américaine“ – von Uwe Richter, Berlin

Autos mochte ich schon immer. Vor allem Französische. Aber als ich Sommer des Jahres 1984 die wohl proportionierten Rundungen einer feschen Dame aus Sochaux an der Straße des 17. Junis in Berlin erblickte, war ich augenblicklich bis über beide Ohren verliebt. Seitdem sind wir beide ein Paar, haben gemeinsame 230.000

Kilometer zurückgelegt und uns ewige Treue geschworen. Ach ja: Französische Autos sind übrigens genauso wie solche italienischen Ursprungs selbstverständlich von weiblichem Geschlecht!



Nachdem also *die* Peugeot 203 auf dem Pariser Autosalon 1948 einer staunenden Öffentlichkeit präsentiert wurde erwarb sie sich schnell den Ruf eines zuverlässigen, robusten, sparsamen und leicht zu bedienenden Fahrzeugs. Sie war als erste Nachkriegs-Entwicklung des zweitältesten französischen Autoherstellers eine völlige Neuentwicklung und für seine Zeit sehr modern konzipiert. Der quadratisch ausgelegte Motor verfügte über hängende Ventile und hemisphärische Brennräume. Mit ihren 45 PS war sie stärker motorisiert als damalige Porsche-Sportwagen und satte 120 Kilometer pro Stunde sorgten seinerzeit für angemessene Fortbewegung. Auch die serienmäßige Ausstattung mit einer 12-Volt-Anlage, Heizung und Liegesitzen war für die frühen 1950er Jahre nicht gerade üblich. Eine Limousine kostete seinerzeit 490.000,- alte Francs, was damals einem Gegenwert von etwa 6.900,- DM entsprach.



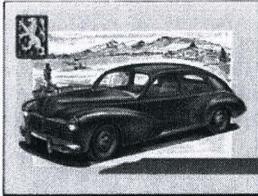
Das Design der Karosserie lehnte sich eng an den Stil amerikanischer Fahrzeuge der 1940er Jahre an, wobei die Größe der 203 auf europäischem Niveau blieb. So erhielt sie auch den Beinamen „la Petite Américaine“. Es gab das Modell in unzähligen Varianten. Zwischen 1948 und 1960 wurden insgesamt 685.828 Autos hergestellt, davon 495.776 Limousinen (Berline).



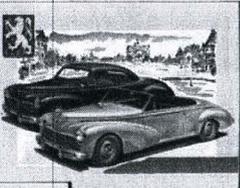
Daneben gab es ein Coupé, eine Cabriolet- und eine „Découvrable“-Version sowie verschiedene Kombi-, Pick-Up- und Spezialkarosserien. Die Wandlungsfähigkeit des Konzepts reichte über den Prototypen eines Geländewagens mit 203-Technik, den Traktor „Babiole“ mit 203-Motor bis hin zu den leistungsgesteigerten veredelten Sondermodellen des Pariser Peugeot-Händlers Émile Darl'mat.

Mein Modell mit der Bezeichnung „203 C Berlin N3N“ in der Farbe „gris-bleu“ stammt aus dem Département Haute-Loire und hat mittlerweile gut 520.000 Kilometer „runter“ – noch immer mit dem ersten Motor! Wir sind bis jetzt sowohl kreuz und quer durch Europa als auch im alltäglichen Berliner Stadtverkehr unterwegs gewesen. Nur einmal ließ sie mich im Stich: Das Kreuzgelenk der Kardanwelle hatte sich nach 495.000 Kilometern verabschiedet. Aber ich habe ihr längst verziehen... ..

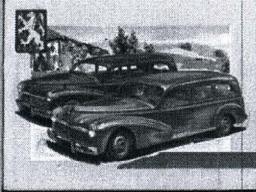
VOITURES ET VÉHICULES UTILITAIRES



↑ BERLINE 203
avec toit ouvrant ou
entièrement décapotable.



↑ COUPÉ • LUXE • 580
CABRIOLET • LUXE • 203



↑ COMMERCIALE 203-U
C.U. 450 Kg.
FAMILIALE 203-L



↑ CAMIONNETTE 203-U
C.U. 450 Kg.
FOURGONNETTE 203-U
C.U. 400 ou 600 Kg.



FOURGON D1A
C.U. 1400 Kg.
AMBULANCE
2 brancards
CAR
14 places
"FOURGON
VITRINE"
"FOURGON
BOUTIQUE"
(sur demande)



CONCENTRATION INDUSTRIELLE • QUALITÉ DES FABRICATIONS

VDAVerband der
Automobilindustrie

Pressedienst

Behrenstrasse 35
10117 BerlinTel. +49 30 897842-120
Fax +49 30 897842-603
presse@vda.de
www.vda.deOldtimer: VDA legt detaillierte Auswertung der KBA-Statistik vor

Kräftiges Wachstum bei Fahrzeugen mit H-Kennzeichen

Berlin, 17. August 2010.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat erstmals eine detaillierte Auswertung der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen durch das Kraftfahrt-Bundesamt durchführen lassen. H-Kennzeichen sind vom Gesetzgeber für Oldtimerfahrzeuge vorgesehen, die mindestens 30 Jahre alt sind.

Die Zahl der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Aufgrund der zunehmenden Beliebtheit von historischen Fahrzeugen wuchs die Zahl der automobilen Oldtimer mit H-Kennzeichen allein in den letzten fünf Jahren um mehr als ein Drittel (plus 37 Prozent) auf rund 210.000 Fahrzeuge. Neun von zehn davon sind Pkw (188.360). Hinzukommen 7.691 Kraffräder, 6.553 Nutzfahrzeuge, 5.470 Zugmaschinen und 1.880 sonstige Fahrzeuge.

Bei der dominierenden Gruppe der Pkw führt die Marke Mercedes-Benz mit 43.839 Einheiten (23,3 Prozent) die Rangliste an. Danach folgen Volkswagen mit 34.970 (18,6 Prozent), Opel mit 15.125 (7,2 Prozent), Ford mit 9.909 (4,7 Prozent) und Porsche mit 9.465 Pkw (4,5 Prozent).

In der der Rangliste der einzelnen Modelle mit H-Kennzeichen steht der VW-Käfer mit 23.380 Fahrzeugen mit Abstand auf Platz eins. Danach folgen drei Modellreihen von Mercedes-Benz. Die 6.094 Einheiten der mittleren Baureihe 114/115 – in Oldtimerkreisen liebevoll „Strich-Acht“ genannt – sowie 4.843 Fahrzeuge der Baureihe 110/111 („Heckflosse“) beweisen, dass nicht nur Luxus- oder Sportwagen heute Kultstatus genießen. Dahinter folgen der Mercedes „SL“ der Baureihe 107 mit 4.550 Einheiten und der Porsche 911/912 mit 3.949 Einheiten.

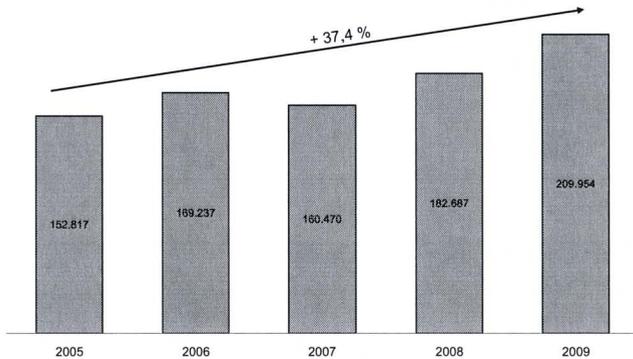
Erwartungsgemäß sind unter den Pkw mit H-Kennzeichen die deutschen Marken führend. Fast zwei Drittel aller Fahrzeuge (122.844 Einheiten), stammen von deutschen Herstellern. An zweiter Stelle finden sich Oldtimer aus England mit 26.368 Exemplaren (14,0 Prozent), dahinter folgenden die USA als Herstellerland mit 13.366 Pkw (7,1 Prozent).

Das H-Kennzeichen wurde 1997 eingeführt, um kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut in der Bundesrepublik zu schützen. Voraussetzung für ein H-Kennzeichen ist ein Mindestfahrzeugalter von 30 Jahren. Außerdem muss das Erscheinungsbild seit der Auslieferung weitgehend unverändert sein und das Fahrzeug einen guten Pflege- und Erhaltungszustand vorweisen. Für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen fällt ein einheitlicher Kfz-Steuersatz von 191,73 Euro an. Außerdem haben die Fahrzeuge freie Zufahrt zu den Umweltzonen.

Die Auswertung hat überdies ergeben, dass nicht alle Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind, ein H-Kennzeichen tragen. Der Gesamtanteil der H-Kennzeichen an den Fahrzeugen älter als 30 Jahre beläuft sich auf 56,4 Prozent. Oft scheuen Fahrzeughalter den Aufwand der H-Kennzeichen-Zulassung oder wollen bei hubraumschwachen Fahrzeugen die vergleichsweise höhere Besteuerung durch den Pauschalsatz nicht in Kauf nehmen.

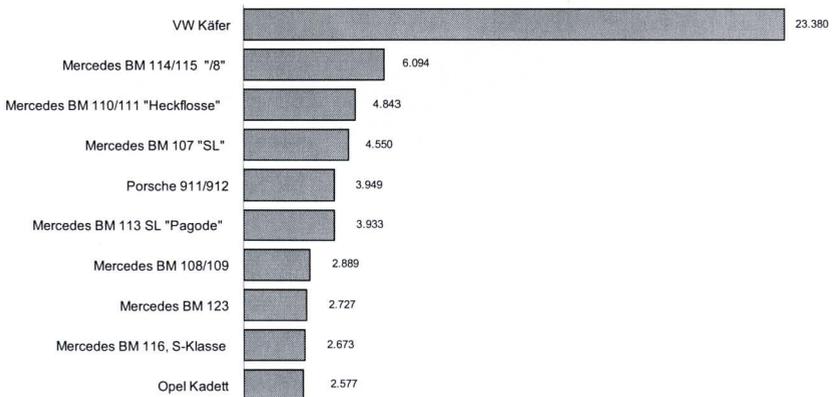
Das H-Kennzeichen sollte daher in Zukunft noch mehr gefördert werden. Dazu erklärte VDA-Geschäftsführer Hans-Georg Frischkorn: „Das H-Kennzeichen ist das sichtbare Symbol aller echten Oldtimer. Das H steht für historische Fahrzeuge, dahinter verbirgt sich jeweils ein Kulturgut der Kraftfahrzeug-Geschichte. Oldtimer sind zudem besondere Sympathieträger, da die Menschen mit ihnen oftmals ganz besondere persönliche Erinnerungen verbinden. Außerdem sind sie der ‚fahrende Beweis‘ der erfolgreichen 124-jährigen deutschen Automobilgeschichte. Auch deshalb sollten diese automobilen ‚Schätze‘ geschützt und gepflegt werden.“

Entwicklung der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen gesamt



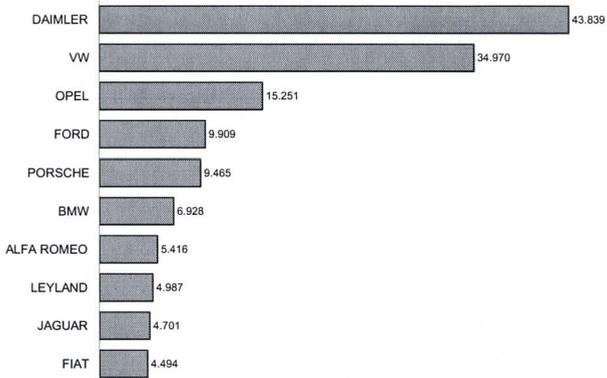
Quelle: KBA/VDA

Rangliste der PKW mit H-Kennzeichen nach Modellen



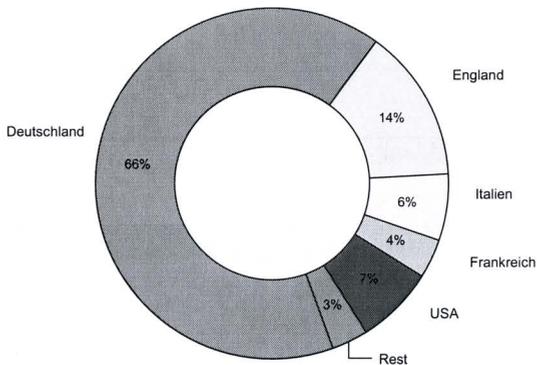
Quelle: KBA/VDA

Rangliste der PKW mit H-Kennzeichen nach Herstellern



Quelle: KBA/VDA

Übersicht der PKW mit H-Kennzeichen nach Herstellerländern



Quelle: KBA/VDA

Alle detaillierten Informationen, weitere Statistiken und Analysen des VDA gibt es im Clubraum (immer am 2. und 4. Mittwoch im Monat). Außerdem besteht hier die Möglichkeit in unserem Auto-Zeitungsarchiv nach alten Testberichten zu forschen.

Neugestaltung des Clubraums

Die Zeit war reif, ja mehr als reif: Vor über sieben Jahren haben wir unseren Clubraum im Meilenwerk bezogen, damals noch mit wenig Ausstattung und Möbeln. Die Zeiten haben sich geändert, bedingt durch anspruchsvolle Messeauftritte und repräsentative Clubstände auf Oldtimerveranstaltungen stapelten sich in den letzten 18 Monaten mehr und mehr Material, z.B. Messeteppichrollen, Aufsteller, Zelte, Kartons mit Equipment usw.

Da der Clubraum mit rund 16 m² keine besonders große Grundfläche aufweist, aber dafür über 5,50 m hoch ist, blieb nur die Möglichkeit die Höhe zu nutzen. Nach vielen Überlegungen, Diskussionen, Preisvergleichen verschiedener Konstruktionen, wurde eine stabile Holzkonstruktion gewählt und eingebaut. Vom ersten Umräumen zur Schaffung von Baufreiheit, über den Materialeinkauf, der Konstruktion an sich bis zum Einräumen wurde alles innerhalb einer Woche Ende September realisiert. Der Vorstand dankt insbesondere Burkhard und Philip sowie dem Ehepaar Platz für die tatkräftige Unterstützung.

Die Fotos zeigen die neue Raumsituation, der Hochboden ist in rund 3 m Höhe, so dass das „Raumgefühl“ erhalten blieb.



Stabil – der Boden ist für mehrere Hundert Kilo gut



Baumaßnahme – Rohbau der Unterkonstruktion



Aufgeräumt – Alles was nur wenige Male im Jahr gebraucht wird muss nach oben



Maßarbeit – Knapp über unserem Citroen-Schriftzug befindet sich der Hochboden



Ganz neue Perspektive –
Blick vom neuen Hochboden in den Clubraum

Alle Dinge, die viel Platz wegnehmen und nur gelegentlich gebraucht werden, sind nun auf dem Hochboden zu finden.

Knapp 7 m² Lagerfläche ergänzen nun unseren Clubraum und machen ihn so multifunktional: Lagerort und kleiner Versammlungsraum – eine angemessene Repräsentanz unseres Clubs im Meilenwerk Berlin.

Geöffnet ist der Clubraum auf jeden Fall immer am 2. (Clubabend im Trofeo) und 4. Mittwoch (Abend der offenen Clubtüren) im Monat.

Restaurant-Tipp



Wer ein Restaurant sucht wo 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 z.B. 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



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, aber dafür drum herum. Je nach Windrichtung werden sie dann in die

Umweltzonen getrieben oder auch nicht... Die Grenzwerte von Feinstaub wurden auch im Jahr 2010 wieder an mehr Tagen überschritten als von der EU erlaubt ist! Allein das beweist, dass es nicht an den Abgasen von Diesel-PKW liegt ...

Moderne Technik in Oldtimern

Immer häufiger bekommen wir (meist E-Mail-) Werbung von Firmen, die moderne Technik für Oldtimer anbieten:

Da ist das Umrüstungsset auf eine kontaktlose Zündung vielleicht noch interessant, aber inzwischen werden auch Umrüstmöglichkeiten angeboten, die doch den Kick eines Oldtimers ordentlich verwässern, z.B.:

- elektrische Servolenkung
- Einparkhilfe (PDC) mit und ohne Kamera
- Klimaanlagen
- ABS-Nachrüstung
- Multifunktionsbildschirme für Navi-, DVD- und Telefon-Kombination
- Sitzheizungen
- Beheizbare Frontscheiben
- Xenon-Scheinwerfer
- Typbezogene integrierte Tagfahrleuchten
- Moderne Gemischaufbereitungen



Vom
Automobil
zum
Immobil
gesehen
in
Berlin-Spandau:
Renault 4 Kasten

Coca-Cola macht Werbung mit einem Peugeot 504

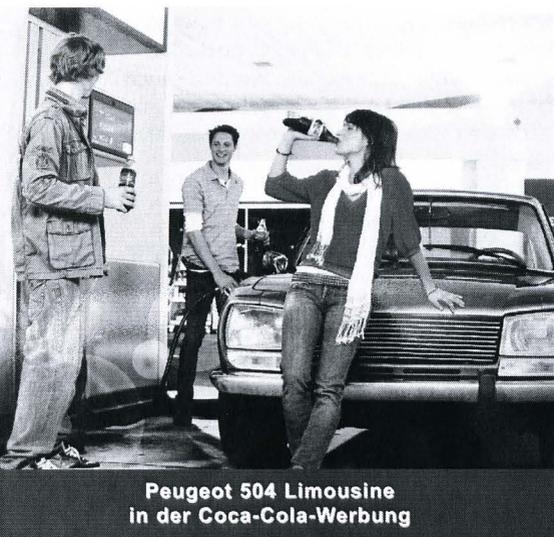
Im Juni 2010 tauchte plötzlich an mobilen Coca-Cola-Verkaufsregalen an verschiedenen Tankstellen eine Werbung auf, auf der von vorne ein Peugeot 504 zu erkennen ist, obwohl alle Embleme und Hinweise weg retuschiert wurden.

Ein Peugeot 504 als Sympathieträger der Cola-Botschaft?! Warum nicht!

Der Peugeot-Experte erkennt am alten Grill, aber den zusätzlichen Luftschlitzen

sowie der Blinker-Standlichtkombination, dass es sich um ein 76er Modell handelt. Der Insider bemerkt auch, dass der Tankvorgang falsch ist, da sich der Tankstutzen hinter einer Klappe hinten links befindet!

jokai



**So viel zum Thema Wertigkeit
eines großen deutschen
Automobilherstellers
– Rost am 99er Polo**

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

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

Acht original Renault verpackte neue Radkappen, 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 Philip: 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-Telefon 01 77 / 86 76 400**

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 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

Interessante Termine 2011

(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker überwiegend in Berlin und Umgebung

18. bis 20. Februar *

Oldtimerwelt in den Messehallen am Funkturm mit PeReCi-Clubstand

16. April

Saison-Eröffnungsausfahrt von PeReCi
(10:00 Jugendwerkstatt bei Bodo, Chausseestraße, Wannsee)

30. April

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

14. und 15. Mai *

Oldtimertage Berlin im und am Meilenwerk Berlin-Moabit

14. Mai

Peugeot-Treffen in Freestedt/Dithmarschen

28. Mai

Oldtimer-Treffen mit Rallye bei der DEKRA in Berlin-Tempelhof

11./12./13. Juni (Pfingsten)*

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

18. Juni

Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt in 14476 Seeburg

Anfang Juli oder Ende August (?)

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

20. und 21. August *

16. Rendez-vous französischer Klassiker des PeReCi e.V. (s. Seite 9)

3. und 4. September

Classica Berlin – Oldtimer und Boote auf der Marina Lanke

10. und 11. September

Oldtimer-Gala auf Schloss Liebenberg

1. Oktober

Saison-Abschlussausfahrt von PeReCi
(10:00 Jugendwerkstatt bei Bodo, Chausseestraße, Wannsee)

(* = mit eigenem Clubstand bzw. eigene Veranstaltung 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

2011

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 für Alle!

Autohaus Lambeck - der zuverlässige Partner für Sie und Ihr Auto.



**Superstark
& Supersanft!**

**VIP-Wäsche
bei Lambeck.**

Die schonende Handwäsche
für Ihr Auto.

**AUTOHAUS
LAMBECK**
EINER FÜR ALLE.



PEUGEOT



CITROËN



QUALITÄTS-
GERÄUCHTWAGEN
ALLER MARKEN



NUTZFAHRZEUGE



SERVICE FÜR
ALLE MARKEN

Unsere Standorte:

Bergfelde - Tel. (03303) 29 39-0 | Oranienburg - Tel. (03301) 20 77-0
Kyritz - Tel. (033971) 60 67-0 | Neuruppin - Tel. (03391) 59 51-0