

23. Ausgabe
2011/2012

Termine und News aus der Oldie-Szene

Der Club Die Zeitung

Peugeot

Renault

Citroën

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

Peugeot 404 – Taxi im Einsatz

Peugeots in Afrika



Aktuelle Klassikerzahlen

Impressionen vom 16. Rendez-vous

Einladung/Anmeldung zum 17. Rendez-vous

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

im Meilenwerk Berlin
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, Philip Dornacher, Jörg Koska, Udo Siebert, Peter Schulze, Oliver Ryck
Schlussredaktion:	Joachim Kaiser
Layout:	Jana Marx
Fotos:	wenn nicht anders angegeben 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.

Liebe Mitglieder und Freunde des PeReGi e.V.,

„Kohle macht noch keinen Oldtimerfan“

Diesen Ausspruch auf einer Oldtimerveranstaltung fand ich doch sehr bemerkenswert, da ist viel Wahres dran, denn Geld ist nicht automatisch die Holzart aus der Oldtimer- oder Youngtimerfans geschnitzt sind.

Vor einigen Monaten ist mir das wieder deutlich aufgefallen: Zwei Typen in teuren Markenklamotten promenierte in einem offenen Mercedes der späten Sechziger durch die Berliner Innenstadt, insbesondere der Kudamm war ihr „Revier“. Sie zeigten sich und ihren Oldtimer-Schlitten allen, die es sehen wollten oder eben auch nicht! Der Fahrer mit verspiegelter Sonnenbrille ging nicht gerade sanft mit der alten Technik um, zeigte immer wieder Beschleunigungsversuche und gab Drehzahlen.

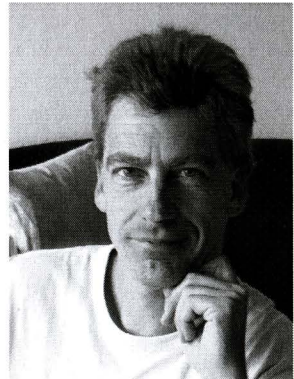
Das war pure Angeberei, eine „two-men-show“; es ist keine Kunst 80.000 Euro für einen komplett restaurierten Klassiker hinzublättern (wenn man das Geld sowieso übrig hat) oder sich für einige hundert Euro ein solches Fahrzeug für ein Wochenende zu leihen.

Ein wahrer Oldtimerenthusiast restauriert und wartet seinen automobilen Klassiker selbst oder zumindest weitestgehend, sucht immer und überall nach Teilen und liebt sein Auto und nicht dessen Wirkung nach außen und geht schon gar nicht so materialmordend damit um.

Ein echter Oldtimerfan muss kein Superschrauber sein, er entwickelt aber zumindest wie die meisten Fahrer von uns eine feste Bindung zum alten Blech ... und für neuere Autos gilt das Gleiche: Der finanzielle Wert eines neuen Autos oder eben eines Klassikers sagt aber auch gar nichts über einen wahren Oldtimerfan aus.

In diesem Sinn wünschen wir euch weiter viel Spaß mit euren automobilen Klassikern und benutzt sie auch mal im Winter bei trockener Witterung, evtl. Kälte hat noch keinem Blech geschadet, die meisten Fahrzeuge im Oldtimerbereich stehen sich doch eher kaputt (natürlich darf er dazu nicht abgemeldet sein, bei Preisen um 75 Cent/Tag für ein H-Kennzeichen inkl. Steuer/Vers. dürfte das auch keine unüberwindliche Hürde sein).

Euer 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

H.A.R.D SSPEED

Peugeot 203/403 Club

MG Club Berlin e.V.

Mittwochsrunde Berlin

Käferfreunde Berlin IG

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Porsche Classic Clubs

M C Steglitz e.V.

ROOARING 70's

und andere Markenvertretungen

Klare Ansage!	6
Einladung zum 17. Rendez-vous	7/8
Teuerster Peugeot 504	9
Das war die Pereci-Saison 2011	10/11
Virus aus Afrika, der Peugeot 504	13
Meine kleine Chronik	15
Ein Panhard in Preußisch-Arkadien	17
Ersatzteile bis zu 60% günstiger durch Clubmitgliedschaft	19/20
Deutscher Oldtimerindex	21/22/23
Der Turbodiesel unter den Benzinern – die eta	24
Impressionen des 16. Rendez-vous	27/28/29
Ollis GTI	31
Unser Peugeot 104	33
Doppelsieg für PeReCi	34
Peugeot 404-Taxi	35
Ein 404 im Großstadttrevier	37
Bestand an Fahrzeugen mit H-Kennzeichen	41
Beschlüsse vom 3. Oldtimerrechtstag	43/44
Kartoffelpuffer und Peugeot-Klassiker bei Lambeck	45
Bestandsentwicklung Oldtimer	47/48
Schmieriger Tipp	49/50
Kleinanzeigen	53
Treffen Börsen Ausfahrten	54
Beitrittserklärung	55

Klare Ansage!

An dieser Stelle noch einmal ein gut gemeinter Tipp zum Betanken unserer Klassiker:

Unsere Fahrzeuge stammen in der Regel aus einer Zeit, in der Blei im Benzin für die Ventilschmierung und Klopfestigkeit sorgte. Mit der Einführung der Katalysatortechnik ab Mitte der 80er Jahre waren die Ventilsitze aus gehärteten Materialien, Blei war für die Ventile nicht mehr notwendig und für den Gebrauch



Bleiersatz nicht vergessen!

des Katalysators sogar schädlich, so verschwanden recht bald die bleihaltigen Benzinsorten.

Wenn im Rahmen einer Motorrevision nicht gehärtete Ventilsitze eingebaut wurden, benötigen die Motoren unserer



Das Betanken unserer Klassiker erfordert heute etwas Aufmerksamkeit!



KEIN E10 – immer Super Plus tanken!

Klassiker unbedingt einen Zusatzstoff zur Ventilschmierung! Deshalb unbedingt regelmäßig beim Tanken diesen Zusatz dazu geben, eine kleine Flasche mit Dosierkammer reicht für 250 l Benzin und kostet um die 7,- €. Hört nicht unbedingt auf den Vorbesitzer, der behauptet, dass andere Ventile eingebaut wurden und glaubt auch nicht den Leuten, die sagen, dass nach 100.000 km genug Blei an den Sitzen ist! Einige Clubmitglieder haben da leider schon andere Erfahrungen machen müssen!

Übersehen wird oft auch, dass das bleihaltige Superbenzin früher immer mindestens 98 Oktan hatte und das entspricht heute dem SUPER PLUS!

E10, das heißt Benzin mit mindestens 10% Bioethanol, gehört auf gar keinen Fall in den Klassiker-Tank! In kürzester Zeit können Benzinschläuche, Dichtungen, Schwimmerkammern, usw. angegriffen werden und teure Schäden verursachen.

Wer zur Sicherheit immer Blei-Ersatz dazu gibt und Super Plus tankt ist auf der sicheren Seite! Die ganz teuren Premium-Sorten von Shell (V-Power) oder Aral (Ultimate) schaden zwar nicht, sind aber nicht notwendig.

Der Vorstand

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



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

17. Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker vom 18.–19. August 2012

ins Gut „Gnewikow“ am Ruppiner See bei Neuruppin.

(Der kleine Ort Gnewikow liegt ca. 7km von Neuruppin entfernt, er gehört heute als Ortsteil zu Neuruppin)



PeReCi veranstaltet nun schon zum 17. Mal das traditionelle Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker.

Diesmal findet es wie schon 2010 rund 70 km nordöstlich von Berlin im Gut Gnewikow am schönen Ruppiner See nahe Neuruppin statt.

Wie immer ist die Anreise auch schon am Freitag, dem 17.08.2012 möglich (gegen Aufpreis).

Im Nenngeld sind folgende Leistungen enthalten:

Rallye mit einer Übernachtung und Vollpension ab 85,- € 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 17. 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 direkt vor Ort beachten: 31. Mai 2012!

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	90,- €	135,- €	100,- €	155,- €
Beifahrer	85,- €	130,- €	95,- €	150,- €
Kind im DZ d. Eltern (2 bis 12 Jahre)	45,- €	65,- €		

*Die Übernachtung „Fr–So“ enthält zusätzlich einen Grillabend mit alkoholfreien Getränken 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 direkt vor Ort ist der 31. Mai 2012!

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 auf das Clubkonto mit dem Vermerk „17. 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	90,- €	135,- €	100,- €	155, €
Beifahrer	85,- €	130,- €	95,- €	150,- €
Kind i. DZ d. Eltern	45,- €	65,- €		

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

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

Nennelder 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 sen.

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

.....

Teuerster Peugeot 504 aller Zeiten!

Der rund 35 Jahre alte Peugeot 504 des iranischen Präsidenten Mahmud Ahmadinedschad ist Anfang März für umgerechnet fast zwei Millionen Euro für einen guten Zweck versteigert worden. Der Käufer will für den französischen Klassiker ein eigenes Museum bauen. Ziel der Auktion war es, Geld für ein großes Wohnungsbauprojekt einzunehmen.

Bei diesem weißen Peugeot 504 handelt es sich um ein 2,0 l-Vergaser-Version mit Schaltgetriebe in der GL-Ausführung. Das einzige Extra ist eine nachgerüstete Klimaanlage. Über



die tatsächliche Laufleistung dieses Peugeot 504 aus dem Privatbesitz des iranischen Diktators ist nichts bekannt.

Urteile – Tatort Supermarkt

Wenn ein Einkaufswagen auf einem privaten Supermarktparkplatz ins Rollen kommt und ein Fahrzeug beschädigt, gilt dies nicht als Verkehrsunfall. Ein Einkaufswagen ist kein Verkehrsmittel und somit kann er auch keine Verkehrsunfälle verursachen. Demnach begeht der Einkaufswagenutzer auch keine Fahrerflucht, wenn er den Ort verlässt, ohne auf den Besitzer des beschädigten Pkw zu warten. Das hat das Landgericht Düsseldorf entschieden (Az. 29 NS 3/II). Sich einfach so vom Unfallort zu entfernen, ist rücksichtslos, aber nicht strafbar. Ist der Verursacher bekannt, zahlt dessen private oder die Autohaftpflicht. Ansonsten springt die Vollkaskoversicherung ein.

Quelle: ADAC



Unterwegs bei der Frühjahrsausfahrt



Auf dem Kurfürstendamm zum 125. Geburtstag



Kartoffelpufferfest im Autohaus Lambeck



Oldtimerrast am Landhaus



Oldtimerkorso für den Wintergarten



Oldtimer-Show in Paaren

Das war die PeReCi-Saison 2011

Auch im Jahr 2011 war der PeReCi-Motor-Klassik Club e.V. wieder 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 2012 wird nicht weniger interessant und spannend werden.

Fotos: jokai



Oldtimertage



Oldtimergala am Schloss Oranienburg



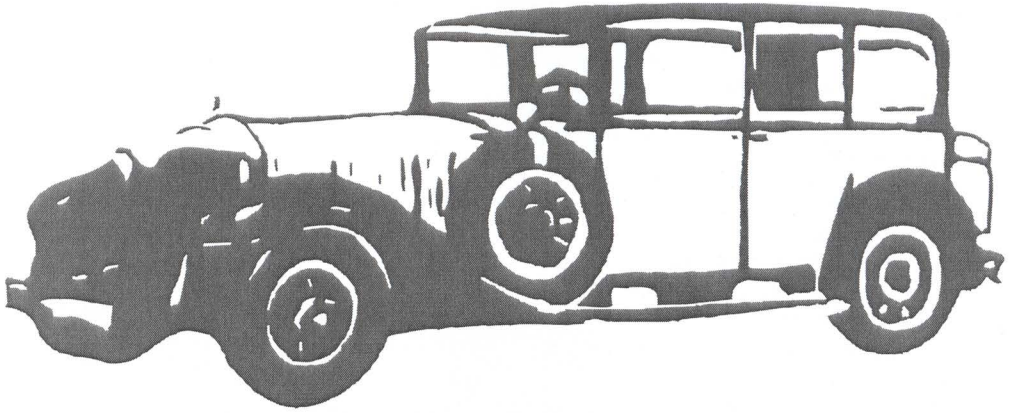
Adventsfeier



Am Ziel der Herbstausfahrt

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

Virus aus Afrika, der Peugeot 504



Wie wird man Peugeot und insbesondere 504 Fan? Darauf hat jeder sicher seine

ganz persönliche Antwort und eine lange Geschichte zu erzählen. Eine sichere Methode war eine Saharafahrt oder ein längerer Aufenthalt in Afrika in den 80er und 90er Jahren.

Bei mir hat die Saharafahrt 1983 nicht zum gewünschten Ergebnis geführt, ich war nämlich in einem geblümten Passat unterwegs. Nachdem ich aber am Ende der abenteuerlichen Reise, denn damals gab es weder GPS noch Handys, im westafrikanischen Bénin hängengeblieben war, gab es kein Entweichen mehr. Der 504 Virus hatte zugeschlagen und bis heute nicht mehr losgelassen.

Einige meiner Firmenwagen in Cotonou Ende der 80er. VW Pritsche von einem Steinmetz aus Regensburg, 15 000 km auf dem Tacho immer nur vom Friedhof zur Werkstatt gefahren. Peugeot 504 und 305. Der Passat war auch noch in Betrieb, leider nicht mehr mit den schönen Blümchen, sondern in gelber Firmenfarbe. Links im Bild (oben) ein fabrikneuer 505 made in Nigeria, in den ich (gelbes Hemd) gerade eine Alarmanlage installiere, was offenbar etwas Kopfzerbrechen verursacht.

Peugeot 504, das 404 Baché und später die 505er dominierten bis weit in die 90er Jahre das Straßenbild in vielen Ländern

Afrikas:
robust,
zuverlässig
und einfach
zu warten,
das braucht
Afrika.

Einziges



Zubehör, das man sich gerne gönnte und auch schon mal nachrüsten lies, war die Klimaanlage. Übrigens bei allen in Nigeria gebauten Fahrzeugen war die „Clime“ Serie. Sogar ein Sperrdifferenzial für die Hinterachse war lieferbar, was den im Gelände eh schon sehr guten 504 so manch einem für Europa bestimmten möchtegern Geländewagen überlegen machte. Den überteuerten und wenig robusten 504 4x4 Dangel kauften in Afrika nur neu angekommene Entwicklungshelfer.

504 „Made in Nigeria“ als Firmenwagen. Die Ausstattung weicht von den in Europa gebauten Fahrzeugen ab: keine Kopfstützen, Plastikrückspiegel, kein Edelstahl rund um die Scheiben. Mobilfunk gab es noch nicht, aber Pager waren ein gutes



Geschäft, heute gibt es so was gar nicht mehr. Ich werde die Marktfrau nicht vergessen, die nachdem wir ein großes Werbeschild mit diesem Motiv am Markt aufgestellt hatten, wissen wollte, wie viel diese neuen grauen Seifenstücke denn kosten.

Peugeots gehen eigentlich nicht kaputt, es sei denn man hilft nach. Die „CC“ Aufkleber gab's auf dem Markt, die hatten auch welche mit „CD“ aber wir wollen ja mal nicht übertreiben. Bei diesem 504er ist mir später auf der Landstraße bei 100 Sachen der Motor um die Ohren geflogen. Erst ein Knall, dann nur noch Öl auf der Frontscheibe, nichts mehr gesehen, aber egal, fuhr ja auch nicht mehr und rollte nur noch aus. Im Rückspiegel sah ich einen Kolben und diverse Kleinteile auf der Straße umherfliegen. Der



Kolben vom 1. Zylinder hatte sich durch ein großes Loch im Motorblock den Weg in die Freiheit verschafft!

In Afrika dominieren heutzutage Japaner und Koreaner, die als billige Gebrauchtwagen massenhaft verschifft werden, das Straßenbild. Ausgestorben sind die

Peugeots noch lange nicht wie diese Bilder aus Cotonou vom August dieses Jahres beweisen.

Ich wünsche allen Peugeot-Fahrern eine gute Fahrt in den robusten und doch so bequemen Sänften.

Text + Fotos: Peter Schulze

Anmerkung der Redaktion:

Der Autor, Peter Schulze, lebt heute in München und fährt einen 1978er 504 GL, der auf verschlungenen Wegen aus Afrika reimportiert wurde sowie ein 1977er V6 Cabrio.

Peter betreibt auch die Webseite www.504cc.de

Schlüsselfrage

Wer kennt das nicht: Da hat man gerade einen Klassiker frisch erworben, aber der Verkäufer hatte nur noch einen Satz Schlüssel oder nach einer Ausfahrt fehlt ein Schlüssel, irgendwo verloren usw. Auch abgebrochene Schlüssel können einem das Leben schwer machen.

Leider haben heute viele Schlüsseldienste nicht mehr die alten Rohlinge insbesondere für unsere französischen Klassiker, aber es gibt Ausnahmen z.B.:

Schlüsseldienst BARTL
Breite Straße 64 in Berlin-Spandau
Telefon 333 29 31

Der Ladeninhaber Herr Michael Bartl ist sehr bemüht und findet in seinem riesigen Sortiment garantiert einen entsprechenden Rohling. Auch abgebrochene Schlüssel sind kein Problem für eine Nachfertigung.

Der Laden liegt fast an der Ecke, noch außerhalb der Fußgängerzone kurz hinter der Einfahrt zum Karstadt-Parkhaus.

Das kurzzeitige Halten vor der Tür ist möglich.



meine kleine Chronik...

1968 als ich 1968 in Sochaux (Frankreich) produziert wurde und dann endlich auf den Transport nach Deutschland gebracht wurde, war ich ganz schön gespannt, wer mich so perfekt zusammengestellt und ausgesucht hat. Im Mai 1968 sind wir uns dann zum ersten Mal begegnet:

Er (ich nenne ihn Albert), frisch pensionierter Staatsbeamter, erfüllte sich mit mir einen lang gehegten Traum.

Er hatte natürlich bereits eine Familie und ich wurde ein wichtiges Familienmitglied. Das blieb ich auch, als er nach vielen gemeinsamen Jahren unsere Erde verließ. Wir hatten nicht nur tolle Wochenendausflüge sondern auch sehr erholsame Urlaubsfahrten mit der gesamten Familie.

Ich hatte sogar ein eigenes Zimmer (Garage) und wurde regelmäßig nicht nur äußerlich sondern auch technisch gepflegt.

Die Familie und ich blieben insgesamt über 20 Jahre zusammen. Dann wurde ich schweren Herzens verkauft.



1988 Über meinen neuen Besitzer (ich nenne ihn Bernd) kann ich nur so viel sagen: so richtig mochten wir uns nicht. Na gut, auch hier hatte ich eine Garage, doch die musste ich mir mit anderen „Kollegen“ teilen. Das ewige „rumstehen“ ermüdete mich und die wenigen Ausfahrten waren auch nur eine kleiner Trost. Doch dann erwarb mich nach ca. 6 Monaten mein wirklich neuer Besitzer (endlich).

1989 Bei ihm (ich nenne ihn Clemens) fühlte ich mich an früher erinnert. Wir waren uns sofort sympathisch. Etwas mulmig wurde mir schon, als er schon nach wenigen Tagen mir mächtig an die „Wäsche „ ging. War schon manchmal komisch wenn ich dann so ohne Türen und Fenster etc. bei fremden Menschen von Hand zu Hand ging. Doch am Ende konnte ich mich über eine neue „Unterwäsche“ (Rostvorsorge) und die neue „Kleidung“ (Lackierung) nur freuen. Ehrlich gesagt fand ich mich danach ganz große Klasse!

Was mich außerdem manch mal zärtlich an diese Zeiten denken lässt, sind so Dinge wie schöne Ausfahrten (mittlerweise eine meiner Lieblingsbeschäftigungen), der fürsorgliche Umgang

mit mir und die vielen netten Leute am Straßenrand, die sich Köpfe nach mir verdrehten (aaach war das schön)!

Nun ich wusste es ja schon aus den gemachten Erfahrungen; immer wenn man sich richtig wohlfühlt, verändert sich plötzlich etwas. So war es auch diesmal. Wir mussten uns trennen, aus Altersgründen.

Nein, nein nicht ich erschien ihm zu alt, er wollte für mich ein gutes neues Zuhause haben solange er es noch aussuchen konnte. Nach gut 12 Jahren trennten wir uns im gegenseitigen Respekt!

2001 Dazu kann ich nur sagen, er hat mir einen guten Freund ausgesucht (ich nenne ihn Dagobert). Dagobert ist ein sehr interessanter Mensch mit einer ganzen Menge an Erfahrungen. Die hat er wohl von all seinen Reisen und Geschäften mitgebracht. Auch bei Dagobert bekam ich eine Garage. Er hatte neben mir auch noch einige moderne Fahrzeuge. Wir freuten uns beide auf spannende Ausfahrten, Oldtimertreffen und sonstige Aktivitäten. Alle konnten sehen wie Dagobert total entspannt mit mir durch die Gegend fuhr.

Selbstverständlich sorgte er sich in ähnlich verantwortungsvoller Manier um meine technischen und kosmetischen Belange, wie sein Vorbesitzer.

Doch auch bei ihm war nach fast 10 Jahren die „Luft“ raus. Doch nur einfach verkaufen wollte er mich nicht. Auch wollte er nur das „Beste“ für mich! Und so kam ich schließlich zu meinem heutigen Besitzer.

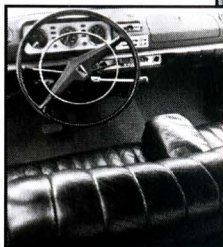
2011 Im März 2011 sahen wir uns das erste Mal (ich nenne ihn einfach nur mein Freund). Es kam mir so vor wie „Liebe auf den ersten Blick“. Als wir dann irgendwann mal ganz allein waren, hat mein Freund auch wirklich so etwas gesagt (habe ich jedenfalls gehört!!). Er behandelt mich wirklich vom ersten Tag an sehr, sehr fürsorglich, sowohl technisch wie auch kosmetisch.

Besonders toll finde ich meine neuen „Schuhe“ (Weißwandreifen), wunderbar...wunderbar... Ich weiß, danach hat er ganz schön lange gesucht und gewartet. Doch das Warten hat sich gelohnt...oder?

Das tolle mit ihm ist, wir genießen uns...einfach so...

Na dann bis zum nächsten Wiedersehen

Euer Peugeot 404 Super Luxe



Ein Panhard in Preußisch-Arkadien

Ein Gastbeitrag von Christiane Vulpius

Preußisch-Arkadien, den 19. April 2011

Helmut – so nennen wir einen Pensionär in fortgeschrittenem Mannesalter – Helmut hatte in seiner Baumschule die schönste Stunde eines Aprilmachmittags zugebracht, um frisch erhaltene Pflanzfreier auf junge Stämme zu bringen.

Seine Beschäftigung war eben vollendet, er legte die Gerätschaften in das Futteral zusammen und betrachtete sein Werk mit Vergnügen, als Marianne, seine Frau, hinzutrat und sich an dem teilnehmenden Fleiß des Herrn ergetzte.

„Ich sollte Dich an die heutige Sitzung der Jagdgenossenschaft erinnern“ - „Ach, ich hatte es inzwischen tatsächlich vergessen“, versetzte Helmut. „Ist das Automobil vorbereitet? Im Frühling wollten wir den Panhard PL 17 in der Farbe bleu ciel mit den Weißwandreifen bevorzugen, im Herbst den schilfgrünen ‚Tout-Alu‘ Panhard Z1, der sich gut in das Herbstlaub fügt. Die Forstarbeiter halten aber nur ersteren ehrfurchtsvoll für die Göttin Diana.“

Helmut's Panhards sind nicht nur schnelle und elegante, sondern auch komfortable Automobile, die sich auf der sehr welligen Straße von Deetz nach Krielow niemals in gefährlicher Weise aufschaukeln. So mancher ungeübte Fahrer eines ubiquitären Fahrzeugs hatte in der Vergangenheit sein Leben einem knorrigem Obstbaum am Straßenrand geschenkt, weil er nachlässig in der linken Hand das Lenkrad hielt und im rechten Arm die Liebste. Helmut's Frühlingswagen hatte einige Pferdestärken mehr und für jeden der zwei Zylinder gab es eine separate Auspuffanlage, die mit Fanfarenklang den Frühling jubelnd begrüßen würde.



„Es ist eine gute Wahl“, bestätigte Marianne, „die Fanfaren von Groß Kreutz sind noch im Jerichower Land* zu hören, dessen Posaunen hier nur noch dünn klingen.“ Helmut lachte und die muntere Marianne ergänzte ihre lockere Rede: „Wenn Du durch die ‚Wachtelhölle‘ brennst, werden sich einige Rehe in Panik das Genick brechen, und wieder sind im nächsten Winter die Terminalknospen einiger frisch gesetzter Gehölze gerettet.“

„Das war jetzt sehr herzlos. Aber Du hast Recht, die Jäger erlegen zu wenig. Es sind Städter, die meistens einem gut bezahlten, aber nutzlosem Beruf nachgehen, die nie Zeit für die Jagd haben, dafür aber Frauen, die weinen, wenn sie vom Tod derjenigen Kreaturen hören, die mir die Terminalknospen meiner Jungbäume abfressen.“

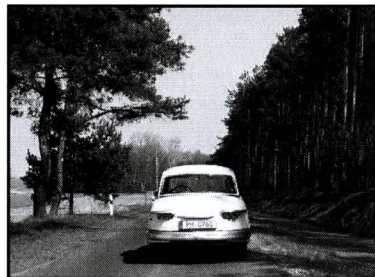


„Sie fahren obendrein wie die Lemminge Automobile aus Süddeutschland, aus München, Stuttgart und Ingolstadt, modische Fahrzeuge, alt oder neu, hässlich sind fast alle. Und nennen sich Individualisten. Aber Moden sind Leben aus zweiter Hand,“ so Mariannes strenge Rede. - „Genauso ist es, liebe Frau, Moden sind Lebenshilfe für die ästhetisch Unbedarften. Aber ich konnte München, Stuttgart und Ingolstadt noch nie leiden, auch Frankfurt nicht, obwohl dort nur noch in

der Nähe Automobile gebaut werden, allerdings besonders geschmacklose und die Belanglosigkeit der Rhein-Main-Gegend noch verstärkende Allerwelts-vehikel.“

Mittlerweile nahte der Abend, Helmut bestieg den Panhard nicht mehr ganz so schwungvoll wie früher, die jüngere Marianne folgte ihm leichtfüßiger, versäumte dabei aber nicht, ihn daran zu erinnern, das Einstecktuch, das sich beim Einsteigen nach oben verschoben hatte, noch einmal zurechtzurücken. Der Starter summte, ein Gasstoß und noch lange war das Schmettern des Frühlingsboten zu hören, über mehrere Oktaven an- und abschwellend, je nach gewähltem Gang des an der Lenksäule leicht zu schaltenden Getriebes, bis es hinter dem Rohrmietenberg allmählich verstummte. An der Wachtelhölle verlangsamte Helmut die Fahrt, einige Gestalten standen dort. Es waren aber nur die in bunte Jacken gekleideten Arbeiter der Elektrizitätsgesellschaft, die dort letzte Hand an ein Erdkabel legten. Sie waren den Waldbesitzern angekündigt worden und vermutlich keine Kabeldiebe.

„Guten Abend, Männer, noch so spät und wacker bei der Arbeit?“ – „Wir sind gerade beim Abendgebet“, erwiderte einer, wie alle eine Bierflasche in der Hand haltend, wahrscheinlich ein vorwitziger Städter, mithin aus einem anderen Kulturkreis. Helmut gab Gas, so dass das Bier in den Flaschen der Männer stark aufschäumte, ungläubig schauten alle der Göttin der Jagd hinterher. Er bog in die Landstraße nach Krielow ein, bügelte sie in kurzer und schneller Fahrt glatt, überquerte den Bahnübergang nach Groß Kreutz, der wegen seiner Einsamkeit ein gesuchter Ort für Selbstmörder ist, und ließ den Wagen vor der Gaststätte ‚Zur Eisenbahn‘ ausrollen. Warmes Licht drang durch



die gelb-braun geblühten Gardinen, der Stoff der Kittelschürzen aus früherer Zeit. Gerade begrüßte der Vorsitzende der Jagdgenossenschaft die Anwesenden mit einer fein austarierten Anrede: „Liebe Jagdpächter, werte Waldbesitzer und Waldbesitzerinnen ...“ und die Versammlung nahm ihren gewöhnlichen Lauf.

Text und Fotos (Seite 18) Helmut Weiss

Foto (Seite 17) jokai

*Kfz-Kennzeichen JL: Jerichow Land/Sachsen-Anhalt,
Nachbar-Landkreis von Preußisch-Arkadien

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“:

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: XXXXXXX

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 XXXXXXX

HEYDE ANHÄNGERVERMIETUNG ,VERTRIEB u. ERSATZTEILE

Fürstenbrunner Weg 20, 14059 Berlin-Charlottenburg (Westend)

Tel.: 302 53 37 / 302 32 06

keine Kaution nötig, Pauschalpreise nach Absprache, Kundennummer XXXXXXX

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 Korschenbroich

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.



**Meisterstücke aus
Frankreich
Peugeot 504 Coupé
und 604 SL V6
heute ein seltener
Anblick**

Pressedienst

Behrenstrasse 35
10117 Berlin

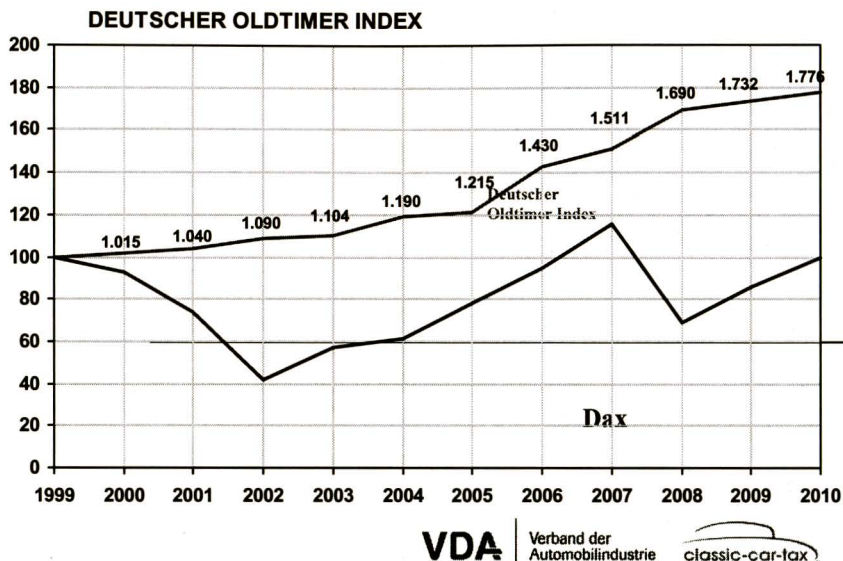
Tel. +49 30 897842-120
Fax +49 30 897842-603
presse@vda.de
www.vda.de

Deutscher Oldtimer Index für das Jahr 2010 **Wertentwicklung historischer Fahrzeuge bleibt verhalten**

Berlin, 14. März 2011. Die Wertentwicklung historischer Fahrzeuge in Deutschland bleibt verhalten. Der Deutsche Oldtimer-Index stieg 2010 um 2,5 Prozent. Auch 2009 hatte der Index nur 2,5 Prozent zugelegt. Der Index erreichte zu Jahresende 2010 einen Punktestand von 1.776. Damit hat sich die Wertentwicklung von Oldtimern in den vergangenen beiden Jahren deutlich verlangsamt. Im Oldtimer-Boomjahr 2008 war der Oldtimer-Index noch um 11,8 Prozent angestiegen. Die Wertentwicklung verläuft bei historischen Fahrzeugen darüber hinaus wesentlich gemäßigter als bei Wertpapieren. So legte der Deutsche Aktienindex DAX im Jahr 2010 mehr als sechsmal so stark zu wie der Oldtimer-Index nämlich um 16 Prozent.

Die Liste der Fahrzeuge mit dem stärksten Wertzuwachs führt weiterhin die „Ente“ (Citroen 2 CV) an, gefolgt vom Fiat 500 F, der seinen Platz ebenfalls gehalten hat. Danach haben sich einige überraschende Änderungen ergeben. Der Porsche 924 liegt nun auf Platz drei, er verbesserte sich um acht Plätze. Der in den letzten Jahren stark gefragte legendäre Ferrari Dino 246 GT erfuhr dagegen eine Preisberuhigung und fiel von Platz vier auf zehn. Die Länderwertung führten Fahrzeuge aus Japan an, mit 2.130 Punkten vor den deutschen Oldtimern mit einem Indexwert von 2.031 Punkten.

Der Deutsche Oldtimer Index wird alle sechs Monate vom Verband der Automobil Industrie herausgegeben. Die für die Ermittlung des Index notwendigen Daten steuert seit diesem Jahr *Classic-Car-Tax* aus Castrop-Rauxel bei, ein Unternehmen, welches sich auf die Erstellung von Wertgutachten für historische Fahrzeuge spezialisiert hat. Der Deutsche Oldtimer Index wird wie seit 1999 weiterhin nach den gleichen Kriterien berechnet. Zugrunde liegen Marktanalysen von 88 unterschiedlichen Fahrzeugtypen aus sieben Herstellernationen, die in ihrer Gesamtheit den deutschen Oldtimermarkt repräsentieren. Um eine Verzerrung durch besonders wertvolle Einzelstücke zu vermeiden, werden in der Berechnung des Index keine Vorkriegsfahrzeuge berücksichtigt. Der Anfangswert im Jahr 1999 wurde auf 1.000 Punkte festgelegt.



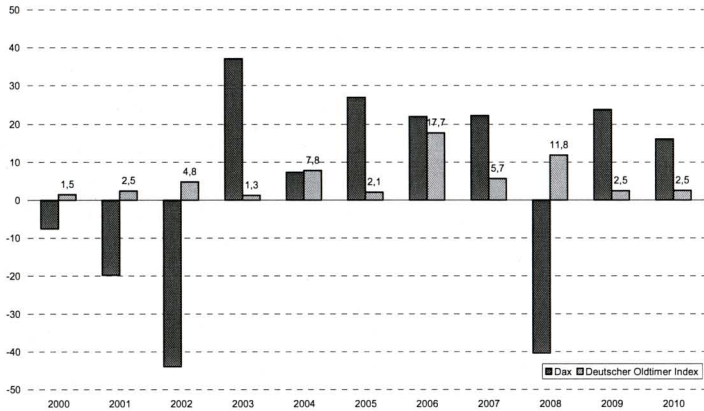
Entwicklung des Deutschen Oldtimer Index

Rangliste der Fahrzeuge nach Wertentwicklung

Rang	Hersteller	Typ	Rang 2009
1	Citroen	2CV 6	1
2	Fiat	500 F	2
3	Porsche	924	11
4	Cadillac	de Ville	18
5	Renault	R 4	34
6	Cadillac	Eldorado Cabr.	5
7	Mercedes-Benz	280 SE (W116)	14
8	Lancia	Fulvia 1,3 S	9
9	Porsche	911 SC	3
10	Ferrari	Dino 246 GT	4

Deutscher Oldtimer Index

Jährliche Veränderung im Vergleich zum Dax



Quelle: classic car tax

Deutscher Oldtimer Index

Übersicht der Länderindizes



Quelle: classic car tax

Der Turbodiesel unter den Benzinern – die eta – was ist das?

Liebe Freunde der automobilen Kultur, hier berichte ich von dem Antriebskonzept, welches in meinem Ende Juli „neu“ erworbenen BMW 325e verbaut ist. Das Fahrzeug stammt aus Familienbesitz, befindet sich in einem selten guten authentischen, unrestaurierten Originalzustand mit einer moderaten Laufleistung von ca. 86 000 km.

Es ist eines der letzten, im Oktober 1987 erstzugelassenen Modelle. Ich habe es nach sympathischer Kaufabwicklung mit Philips Hilfe (unserem Pressesprecher) aus dem westfälischen Gummersbach nach Berlin überführt. Damit ist ein über 3 Jahre gereifter Wunsch von mir in Erfüllung gegangen.

Viel Vergnügen beim Lesen und Bilder anschauen.

Euer Jörg

Die eta-Versionen des 3er und 5er BMWs waren die Sonderlinge im BMW-Programm der 80er Jahre. Denn gewöhnlich ist das Nachfolgemodell stärker, aber kaum sparsamer als der Vorgänger.



Beim eta wurde dieses Prinzip umgekehrt. Das „e“ in der Typenbezeichnung deutet auf den Buchstaben „eta“ im griechischen Alphabet hin. Dieser Buchstabe wird in der Technik für den Wirkungsgrad benutzt. Das Konzept der eta war nämlich größerer Hubraum, weniger Leistung und dadurch weniger Verbrauch.

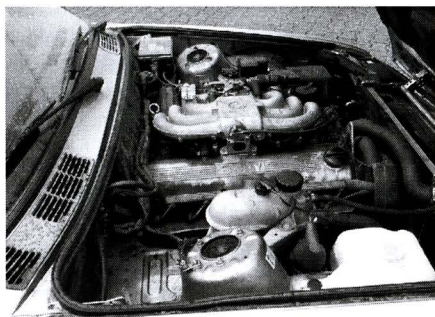


Aber hierzu später. Zum Thema Typbezeichnung ist noch zu erwähnen, dass alle eta hinten 325 (E30) oder 525 (E28) draufstehen haben. Dies weist BMW-typisch einen Hubraum von 2,5 Liter aus. Der eta hatte allerdings 2,7 Liter! Die korrekte Bezeichnung müsste also 327e oder 527e lauten.

Als Basis für die eta nahm man den 2,0 Liter – 6-Zylinder (M20 B20, wobei M20 für die Motorengeneration 20 und B20 für den Hubraum von 2,0 Litern steht). Dieser sollte durch geeignete Optimierungsmaßnahmen im Verbrauch gesenkt werden unter Beibehaltung der Fahrleistungen. Um dies zu erreichen, wurde auf den hohen Drehzahlbereich komplett verzichtet, da hohe Drehzahlen immer einen hohen Verbrauch verursachen. Jedoch würde lediglich eine längere Hinterachsübersetzung dazu führen, dass in einen niedrigeren Gang geschaltet wird



und der Verbrauchsvorteil hinüber wäre. Die Lösung war eine Erhöhung des Drehmoments und somit mehr Kraft bei niedrigeren Drehzahlen auf der Kurbelwelle. Dies wurde durch eine Hubraumerhöhung erreicht.



Man vergrößerte die Zylinderlaufbohrungen von 80 auf 84 mm und verwendete die Dieselmotorkurbelwelle mit dem größeren Hub der M20-Baureihe (81 mm). So entstanden satte 2693 cm³ verteilt auf 6 Zylinder in Reihe. Es wurden außerdem die Steuerzeiten verkürzt. Das frühere Schließen des Einlassventils führt zu einer besseren Füllung (mehr Leistung) bei niedrigen Drehzahlen. Längere Saugrohre begünstigen die Füllung im untersten und mittleren Drehzahlbereich. Die Reduzierung der Kolbenringfeder- und Ventildfeder-Spannungen senken die Reibung des Kolben und der Nockenwelle. Die Nockenwellenlager wurden von 7 auf 4 reduziert und ermöglichen dadurch die geringere Leistungsaufnahme des Ventiltriebs. Durch ein pneumatisch gesteuertes Bypassventil an der Drosselklappe konnte die Leerlaufdrehzahl auf 700 min⁻¹ abgesenkt werden, ohne dass der Motor beim Zuschalten von Verbrauchern abzusterben drohte. Durch die Schubabschaltung bis 900 min⁻¹ herunter beim Loslassen des Gaspedals konnte der Verbrauch weiter abgesenkt werden.

Der Effekt ist ein niedrigdrehender Motor mit 4800 min⁻¹ Maximaldrehzahl und sehr gutem Drehmoment auch bei niedrigsten Drehzahlen. Bereits ab 550 min⁻¹ (Leerlaufdrehzahl) stehen mit 175 Nm 76 % des maximal verfügbaren Drehmomentes zur Verfügung. Durch die Verlagerung der Betriebspunkte von hohen zu niedrigen Drehzahlen und gleichzeitig zu hohen Drehmomenten, konnte der Verbrauch um ca. 10 % gesenkt werden, unter Beibehaltung der zur Verfügung stehenden Fahrleistungen!

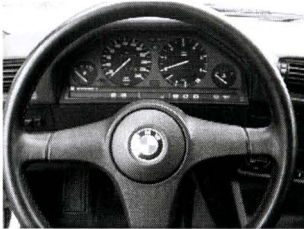
Die eta vereint quasi die Vorteile der Benzin- (große Laufruhe, geringe Geräuschemissionen, spontaner Antritt) und der Turbodieselmaschine (hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen, geringer Verbrauch) ohne die jeweiligen Nachteile aufzuweisen.

Die Vorteile in der Kurzübersicht:

- geringerer Kraftstoffverbrauch in allen Betriebspunkten (durchschnittlich ca. 10 %)
- geringerer Geräuschpegel in allen Betriebspunkten (durchschnittlich ca. 20 %)
- geringerer Verschleiß (erhöhte Lebensdauer)
- gelasseneres Fahren durch erhöhte Beschleunigungsreserven bei niedrigen Drehzahlen
- durch Katalysator, nachgerüsteten Kaltlaufregler weniger Schadstoffausstoß
- günstigere Steuereinstufung
- höherer Wiederverkaufswert

Bei all diesen Vorteilen stellt sich die Frage, warum die eta heute nicht mehr gebaut wird (1987 verließ die letzte eta die Werkshallen), war doch am Anfang neben der bereits etablierten i-Linie (Benziner mit Einspritzung) und der jungen d-Linie (Dieselmodelle) auch die breite Einführung der e-Linie geplant.

Der Hauptgrund ist sicherlich in der Inakzeptanz der sportlich orientierten Käuferklientel der Marke BMW zu suchen. Der Eta bot schlichtweg nicht das „Feeling“ eines typischen BMW mit seinem leichtfüßig und wohlklingend in die höchsten Drehzahlen hochjubelnden 6-Zylinder. Der Drehfreude war durch das Niedrigdrehzahlkonzept der Garaus gemacht,



der Klasse Motorsound wurde durch die Einrohr-Auspuffanlage mit großen Schalldämpfervolumina und dem serienmäßigen Katalysator zu einem Säuseln gebändigt. Die Kunden, die ein solches Fahrzeug wie den Eta suchten, wünschten sich eine geräumigere Karosserie, denn sowohl der 3er als auch der 5er waren sportlich knapp geschnitten und ein Familienkombi stand als Eta gar nicht zur Verfügung.



Durch den großen Hubraum fällt außerdem eine höhere Kraftfahrzeugsteuer an, denn in der Bundesrepublik wird nach wie

vor nach der Größe des Hubraums besteuert. Somit ist der Spareffekt an der Tankstelle ein wenig gemildert.

In Kombination mit höherwertigen Kraftstoffen, die ein noch höheres Drehmoment erlauben, und moderner Elektronik wäre ein heute aufgebautes Eta-Konzept sicherlich genauso fortschrittlich wie damals. Noch heute ist nämlich der Verbrauch eines Eta mit 7 bis 10 Liter/100 km durchaus konkurrenzfähig!

Fotos + Text: Jörg Koska

Ein paar technische Daten des Motors:

- wassergekühlter Sechszylinder Reihenmotor vorne längs
- siebenfach gelagerte Kurbelwelle
- obenliegende Nockenwelle (Zahnriementrieb)
- zwei Ventile pro Zylinder über Tassenstößel
- thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator
- elektronische Benzineinspritzung (Bosch Motronic)
- Leistung 90/95 kW (122/129 PS) bei 4250/4800 min⁻¹
- Hubraum 2693 cm³
Bohrung x Hub 84,0 x 81 mm
- Verdichtungsverhältnis 9,0/8,5:1
- Maximales Drehmoment 230 Nm bei 3250/3200 min⁻¹
- Beschleunigung 0–100 km/h um 9–10 Sekunden
- Höchstgeschwindigkeit um 195–200 km/h
- Ölinhalt Motor 4,25 Liter
- Kühlsysteminhalt 9,0 Liter
- Batterie 12 V 66 Ah

Impressionen vom 16. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Zum 16. Mal trafen sich am Wochenende 20./21. August 2011 rund 20 (nicht nur) französische Klassiker in der Schorfheide (Gut Sarnow), das Wetter zeigte sich von der besten Seite, die Sonne ließ die angereisten Klassiker strahlen! Über die Hälfte der Fahrzeuge waren klassische Peugeot.

Unsere Clubmitglieder Andreas Horstmann (2. Vorsitzender) und Andreas Pflaum hatten wieder ganze Arbeit geleistet und u.a. eine abwechslungsreiche Rallye organisiert, die neben fahrerischen Können, Geschicklichkeit auch jede Menge Gehirnschmalz forderte.

Einige Teilnehmer waren ja schon einen Tag früher angereist und genossen bei sonnigem und immer trockenem Wetter tagsüber die Schönheiten dieser tollen Naturlandschaft. Die interessante Rallye-Suchfahrt führte über wenig befahrene Straßen, schöne Alleen und zeigte den Teilnehmern die Schönheiten der Schorfheide

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

Am Sonntagvormittag mussten die Teams noch einmal ihr fahrerisches Können auf einer Carrera-Rennbahn beweisen, hier zeigte sich wer Fingerspitzengefühl hatte und die entscheidenden Punkte holte.

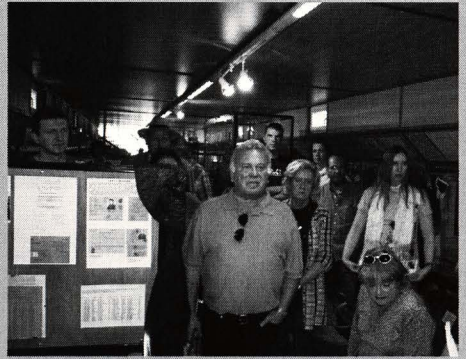
Zum Abschluss gab es noch einmal ein warmes Mittagessen.

Der Vorstand des PeReCi e.V. dankt im Namen aller Teilnehmer für dieses wirklich schöne Wochenende und freut sich schon auf das 17. Rendez-vous im August 2011 irgendwo im Umland von Berlin!

Die folgenden Fotos mögen einen kleinen Eindruck vermitteln.

text + fotos: jokai







Es gibt 6 Schrauberkategorien

- A-Schrauber: Er kennt sich sehr sehr gut mit der Autotechnik aus, macht wirklich alles selber auch z.B. das Zerlegen eines Automatikgetriebes.
- B-Schrauber: Er kennt sich sehr gut aus, hat viel Erfahrung, macht fast alles selbst, gibt aber spezielle Arbeiten weg (z.B. Arbeiten am Automatikgetriebe).
- C-Schrauber: Er kennt sich gut aus, hat viel Erfahrung, hat viel schon selbst gemacht, erledigt heute aber aus unterschiedlichen Gründen (Zeit, Gesundheit) nur noch bestimmte Arbeiten selbst.
- D-Schrauber: Er kennt sich teilweise mit der Technik aus, ist lernwillig, macht mehr und mehr selbst, muss aber teilweise noch Arbeiten weggeben (Zeitmangel, Kenntnismangel, Mangel an Ausrüstung).
- E-Schrauber: Er hat nur einige Grundkenntnisse der Autotechnik, macht kleinere Wartungsarbeiten selbst (Kerzenwechsel, Filterwechsel o.ä.), lässt aber viel machen.
- F-Schrauber: Er hat so gut wie keine Kenntnisse, fährt nur, lässt alles machen, prüft höchstens mal das Öl oder die Luft ...

So, nun kann sich jeder überlegen zu welcher Gruppe er gehört!

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.



Ollis GTI

Hallöle Olli hier, wie ich ja schon im letzten Bericht geschrieben hatte, sollte mein 604 GTI eigentlich schon im März angemeldet sein, aber aufgrund von einigen technischen Mängeln, die, wie sich herausstellte, dann doch erst behoben werden mussten, hat sich die Anmeldung extrem verzögert.

Seit Ende August hat er jetzt schließlich sein Saisonkennzeichen von März bis Oktober.

Die Mängel, die vorhanden waren, werde ich hier erläutern:

Die Bremsbeläge und Sättel incl. linke Seite waren regelrecht – aufgrund des Vorbesitzers (lange Standzeit) – festgammelt. Also habe ich alle vier Bremsättel ausgebaut (die Splinte musste man mit der Flex durchtrennen), um diese überhaupt abzubekommen.

Anschließend habe ich alle Sättel an der Werkbank mit Hilfe von Bohrmaschine und Drahtbürstenaufsatz blank geschliffen und mit Foliatec schwarzer Farbe lackiert. Die Kolben, jedenfalls einen davon, an dem auch die Handbremse nicht funktionierte ausgebaut, mit etwas Öl und 1000er Schleifpapier den leichten Rost entfernt und wieder zusammen gebaut. Jetzt funzt auch die Handbremse wieder.

Die Bremsflüssigkeit, welche vermutlich nie gewechselt wurde, sah aus wie Cola-Fanta-Gemisch (Spezi).

Zweimal wechselte ich die Bremsflüssigkeit mit Dot 3, dann erst waren die Bremsanlage und der Behälter wieder richtig sauber und klar.

Die Spurstangenköpfe wechselte mir unser lieber Freund aus unserem Club, old „Turbo-Matze“.

Er fummelte mit mir zusammen auch mein Kühlsystem wieder in den original



Zustand zurecht, welches völlig vermurkst eingebaut war.

Letztendlich habe ich bei der Firma Lautenschläger (Herr Nachtigall) am Wrönmänner-Park die Zündung und Ventile einstellen lassen. Die Ansaugkrümmerdichtungen (O-Ringe) Thermostat, welche auch defekt, aber im offenen Zustand war, sowie Verteilerfinger- und Kappe, Zündkabel und Zündspule wurden gewechselt.

Zu guter Letzt habe ich die Armaturenbeleuchtung bei dem Wagen gewechselt, da die linke Birne über dem Drehzahlmesser defekt war.





Die Tachoeinheit beim GTI, war relativ einfach nach vorne hin rauszuziehen (rechts und links sind zwei kegelige Metallsockel, ohne das Lenkrad abzumontieren, dann die Lichtleiste von den Kabeln abklemmen und diese mit einem Klick nach unten, herausziehen).

Dabei ist mir leider die Tachopese abgegangen und es war eine Fummelei, diese von unten wieder (Griff unter's Lenkrad) zu befestigen. Zum Einbau der Lichtleiste musste aber das Lenkrad dann doch ab, da man so besser die Lichtleiste wieder oben in der Armatur ranklicken konnte.

Jetzt sind anstatt 1,2 Watt Birnen 2,3 Watt drinnen, macht der Elektronik überhaupt nichts aus.

Wer es doch etwas dunkler haben will, benutzt zum Dimmen dann das Dimmerädchen.

Auch die vorderen Lautsprecher, welche angenietet waren, habe ich rausgeschmissen und moderne 3 Wege, 40 Watt Sinus/200 Watt Musik von Sony eingebaut und mit Schrauben, anstelle

der vorherigen Nieten, befestigt.

Hinten ist eine neue Ablage aus Holz, 3,2 mm dick, sowie ein neuer Kunstleder-Bezug und Lautsprecher separates 2-Wege-System von Ground Zero, mit 60 Watt Sinus verbaut.

Die Trennwand im Kofferraum ist ebenfalls aus 4 mm Birkenholz mit Filz bezogen und zwei Endstufen angeschraubt, sowie ein Subwoofer von Pioneer.



Die originalen Trennwände bzw. die Ablage sind aber alle noch vorhanden!

Das Automatikgetriebeöl und das Achsgetriebeöl wurden auch gewechselt.

Aus dem Achsgetriebeöl kam eine absolut silberne Plirre raus (wichtig beim Wechsel unbedingt 80 oder 85 W – 90 GL5 / LS (limited Slip), für's Sperrdifferenzial). Wird nach ca. 1000 km noch mal gewechselt!

Jetzt warte ich nur noch darauf, dass das Einstellgerät, für die Abgasregulierung der Firma Lautenschläger aus der Reparatur kommt, dann wird nur noch das Gemisch richtig eingestellt, da der Wagen höchstwahrscheinlich etwas zu mager läuft und darum etwas Magerruckeln aufweist. Ist aber minimal!



Nächstes Jahr werden noch die Federbeine überholt und neue Stoßdämpfer und Tragellenke kommen auch noch rein. Habe ich mir auch bereits besorgt!

Viele Grüße von Olli

Text: Oliver Ryck, Fotos: jokai

Unser Peugeot 104

Seit Mitte 1972 ist mein Vater Halter von Peugeot - Automobilen. Zunächst hat er stets einen der größeren Peugeots besessen; hier sei am Rande erwähnt, dass es mit einem Peugeot 504 als Limousine begonnen hat. Ebenfalls im Jahre 1972, und zwar im September, präsentierte Peugeot mit dem 104 den damals kürzesten Viertürer Europas. Dieser Kleinwagen konnte mit Frontantrieb, einem querstehenden und 72 Grad geneigten Vier-Zylinder-Reihenmotor, rundum Einzelradaufhängung und Viergang-Knüppelschaltung aufwarten. Der Motor leistete 45 PS und machte eine Höchstgeschwindigkeit von 135 Kilometern in der Stunde möglich. Die große Hecktüre kam erst 1976 und im Zweitürer Z schon mit dessen Produktionsbeginn 1974. Für Deutschland endete der Neukauf 1983, im Mutterland Frankreich 1988.

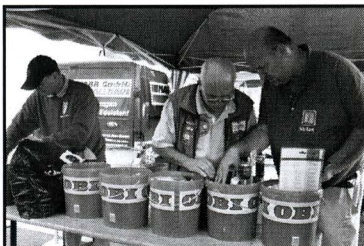
Im Februar 1984 war unsere Familie auf der Suche nach einem guten kleinen Zweitwagen. Dabei stießen wir auf einen silbergrauen Peugeot 104 GL, noch mit Chromstoßstangen, vom Mai 1980. Wir kauften ihn schließlich für etwas mehr als 4000 DM bei einem Kilometerstand von 40.000. Wir waren sehr zufrieden. Leider erlitt er unverschuldet durch einen Mercedes im Februar 1985 nahezu einen Totalschaden. Für fast 3000 DM musste die Motorhaube, der rechte vordere Kotflügel, die Stoßstange vorne und der rechte vordere Scheinwerfer erneuert werden. Während der Wagen die ganzen Jahre viel in der Stadt bewegt wurde, ging er im Juni 1985 auf große Reise: Meine beiden Brüder machten damit drei Wochen Urlaub in Österreich. 1986 ging es nach Frankreich und im September des Jahres 1989 sogar nach Korsika. Kurz zuvor musste allerdings die Kupplung ausgetauscht werden. 1990 verlor er leider auf der Autobahn sein vorderes Nummernschild (AC - N 626), so dass er ein neues Kennzeichen bekam (AC - JZ 56). Zum TÜV im Februar 1992 erhielt der kleine Peugeot aus Rostgründen einen neuen linken Kotflügel. Nachdem unser Peugeot 104 im März 1994 noch nach Meersburg am Bodensee reiste, mussten wir im Februar 1995 beim Kilometerstand 120.300 den Wagen wegen eines Rostschadens im Bereich der Hinterradaufhängung verkaufen. Erworben hat ihn beim Händler dann Bauer, der damit nur noch zwischen seinen Feldern im Jülicher Land hin und her pendeln wollte.

Insgesamt haben wir unseren Peugeot 104 gerne gefahren.

Martin Eidens, Aachen, im Oktober 2011



Doppelsieg für PeReCi beim 10. Klassiker und Oldtimer Treffen der NSU IG!



Zum 10. Mal veranstaltete die NSU IG auf dem OBI-Parkplatz in der Grenzallee in Berlin-Neukölln am 27. August 2011 ihr Klassiker- und Oldtimer Treffen mit Slalom-Parcours, Geschicklichkeitsübungen und Wissens- und Denksportaufgaben. Rund 60 Old- und Youngtimer waren bei fast herbstlichen Wetter wieder erschienen und stellten sich einem interessierten Publikum sowie den o.a. Aufgaben.

Zwei Fahrern des PeReCi e.V. – Mathias Bonge mit einem Citroën SM und Joachim Kaiser mit einem Peugeot 604 – gelang es einmal Platz 7 und den ersten Platz zu belegen. Die sehr übersichtliche, eckige Karosserie half natürlich dem späteren Sieger bei der Einparkübung zentimetergenau zu rangieren. Zwei PeReCi-Sechs-Zylinder verteidigten erfolgreich die „Franzosen“.

Das Wetter spielte zum Glück bis zur Siegerehrung mit, erster leichter Regen setzte bei der Abfahrt ein, die meisten Teilnehmer werden wohl noch halbwegs trocken in die Garagen gekommen sein. Aber das angesagte Regenrisiko hielt leider einige Clubfreunde und andere Teilnehmer davon ab mit ihrem automobilen „Liebling“ zu kommen.

Gegen eine kleine oder auch große Spende bekam man selbst gemachte Salate, heiße Würstchen, Kuchen, Getränke usw., das war super!

Es waren wieder sehr unterhaltsame und kurzweilige Stunden mit interessanten Kontakten. Andere Vereine können sich hier wirklich mal ein Beispiel nehmen! Es gibt ja leider Vereine, die viel Geld für weniger Leistung nehmen. Die kleine, aber sehr engagierte NSU IG in Berlin-Brandenburg hat sich erneut wieder alle Mühe gegeben die Veranstaltung zu einem Erfolg werden zu lassen. Sie ist inzwischen bei vielen Klassikerfreunden etablierter Bestandteil im Kalender.

Wir freuen uns schon auf Ende August 2012 zum 11. Treffen.



Text + Fotos: jokai

Peugeot 404-Taxi: Das erste Peugeot-Oldtimer-Taxi fährt in Berlin!



**klassischer Arbeitsplatz
ohne Servo**

Matthias Zierau lebt seit 1990 in Berlin und fährt seit 1991 Taxi. Er fand aber immer weniger Gefallen an den neuen Taxi-Fahrzeugen: zu uniform, zu hart, zu schwer, zu komplex usw.

So reifte der Gedanke ein viertüriges Fahrzeug aus den Fünfziger/Sechziger Jahren als Taxi zu fahren. Durch Zufall stieß Matthias Z. auf den Typ 404 von Peugeot, der gefiel ihm! Nachdem er sich u.a. bei uns im Verein etwas sachkundig gemacht hatte und viel recherchiert hatte, fand er ein entsprechendes Fahrzeug aus Sammlerhand in Niedersachsen:

Der Wagen lief die ersten 28 Jahre in Südfrankreich. 1991 kam er dann nach Deutschland, wurde ein paar Jahre als Alltagsfahrzeug genutzt und teil-



**Ein Taxi der besonderen Art
– altes Taxischild**

restauriert. Die letzten 10 Jahre bis zu seinem Verkauf an Matthias Z. verbrachte er als Liebhaber- und Sammler-



**Muss sein – elektronischer
Taxameter im 404**





60er-Heckansicht



Klassische Trapezform

fahrzeug und wurde nur gelegentlich bewegt. Es ist ein früher Peugeot 404 noch mit Trommelbremsen, 1,6l-Motor, 65 PS aus dem Jahre 1963.

Von November 2010 bis März 2011 wurde er zum Taxi umgebaut und es wurden diverse Reparaturen durchgeführt. Seit dem 16.03.2011 ist er als Taxi zugelassen und bereichert so die Taxi-Flotte in Berlin.

P.S.: In der Peugeot-Händlerzeitung Profil erschien ebenfalls ein Bericht, den wir auf den beiden folgenden Seiten mit freundlicher Genehmigung gerne abdrucken.

Kontakt: Matthias Zierau
www.klassik-taxi-berlin.de
mazierau@web.de
 0163-4367581

Text: Zierau/Kaiser Fotos: jokai



Maschinenraum – Drehstromlima, Standheizung

Rückdatierung wird abgeschafft

Gute Nachricht für Autobesitzer: Zum Ende dieses Jahres soll die Rückdatierung der Plaketten zur Hauptuntersuchung (HU) abgeschafft werden. Wer bisher den Termin für den TÜV nach hinten verschob oder einfach verpasste, für den verkürzte sich der Zeitraum bis zur nächsten Prüfung. Denn die Plakette wurde auf den eigentlich fälligen Termin datiert. Dies soll sich nun ändern. Grund: Wird heute festgestellt, dass ein Fahrzeug verkehrssicher ist, spielt es keine Rolle, wann die letzte HU war. Eine Rückdatierung zur Strafe ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen.

Anmerkung der Redaktion:

Es wird also wieder die alte Regel eingeführt, die es seit Jahrzehnten gab!

Quelle: ADAC

PANORAMA_OLDTIMER



Einmal Zeitreise, bitte!
Matthias Zierau fährt Taxi
in Berlin – mit einem
original Peugeot 404.

EIN 404

IM GROSSSTADTREVIER

Ulrich Kasiske steht hinterm Tresen seiner Rockerkeipe im Berliner Viertel Friedrichshain. Draußen hupt es, der Wirt schaut vom Zapfhahn zum Fenster. „Da sind se endlich!“, freut sich Kasiske im breiten Berliner Dialekt. Er trocknet rasch die Hände und eilt nach draußen, während Mitarbeiter sich weiter um die Kneipengäste kümmern.

Freundin Franziska hat ihrem Uli zum Geburtstag einen besonderen Wunsch erfüllt: eine Taxifahrt durch Berlin in einem echten Peugeot 404. Am Steuer des Oldtimers wartet Matthias Zierau. Der Besitzer des Wagens lächelt gelassen, während sich das Pärchen aufgeregt auf die Rückbank kuschelt. „Noch sind solche Aktionen auf Bestellung eher selten“, sagt er, „aber ich habe das Auto ja erst seit letztem November.“ Matthias Zierau fährt Taxi wie jeder andere Taxifahrer auch. Mit dem Unterschied, dass der gelbe Schriftzug auf einem 50 Jahre alten Peugeot leuchtet. „Wer vor mir schon alles am Steuer saß, bleibt wohl ein Geheimnis“, sagt der 46-Jährige achselzuckend.



Quer durch Berlin Peugeot-Fan Ulrich Kasiske und Freundin Franziska sind im 404 von Matthias Zierau auf Geburtstagstour



Matthias Zierau und sein Taxi-Oldie Der 404 zieht nicht nur Blicke auf sich, sondern lockt auch Kundschaft an

Ein Oldtimer als Taxi: Diese Idee hatte Zierau lange gereizt. Im vergangenen Jahr entdeckte er den Wagen dann im Internet. Eigentlich sei er auf der Suche nach einer anderen Marke gewesen. „Aber als ich über das Angebot mit dem gut erhaltenen Peugeot gestolpert bin, musste ich ihn unbedingt haben“, so Zierau.

Der gebürtige Duisburger zog nach dem Mauerfall nach Berlin. Seit 1991 ist er als Taxifahrer unterwegs. Zudem war Zierau als Stuntman in mehreren Serien zu sehen. Für sein neues altes Auto liefert die Hauptstadt, die den Ruf hat, immer etwas anders zu sein, die perfekte Kulisse. „In Berlin gab es bisher

nur zwei Oldtimer als normale Taxen – und jetzt noch meinen 404“, meint Zierau und hält vor einer Ampel. Ein Taxifahrer wartet in der Nebenspur und mustert den brummenden Peugeot. Er lächelt und nickt kurz. „Die meisten Kollegen bewundern den Wagen“, sagt Zierau. Trotz der außergewöhnlichen Optik dient sein Taxi dem gleichen Zweck: Es bringt Gäste von einem Ort zum anderen, zum normalen Berliner Taxitarif.

Das Auto gleitet über den Boulevard Unter den Linden und erreicht den Pariser Platz. Kopfsteinpflaster. Der Wagen wackelt. „Das Fahrgefühl ist immer noch klasse, total komfortabel“, freut sich Zierau. „Die Polsterung auch“, sagt das Paar lachend von der Rückbank. Die drei kurven vorbei am Brandenburger Tor. Touristen wenden kurz ihren Blick vom Wahrzeichen der Stadt in Richtung des cremefarbenen 404. „Wohin jetzt?“, fragt Zierau. „Eine Runde um die Siegessäule“, schlägt Oldtimerfan Kasiske vor. „Und dann noch kurz an der Kneipe vorbei – den Kollegen aus'm Taxi zuwinken.“ ■

KONTAKT & BUCHUNG

Matthias Zierau, Tel.: 0163 4367581

INTERVIEW

Wie kamen Sie auf die Idee, einen alten Peugeot als Taxi zu nutzen?

Matthias Zierau: Ich fahre seit 20 Jahren Taxi. Und ich habe eine Vorliebe für Musik und Autos der 60er Jahre. Als ich auf den 404 gestoßen bin, dachte ich: Passt!

Der Wagen ist rund 50 Jahre alt. Gab es

Probleme, als Sie ihn als Taxi anmelden wollten?

Zierau: Eigentlich nicht, das Auto fährt tadellos. Auf der Heckscheibe klebt aber ein Peugeot-Aufkleber, der von der Zulassungsstelle erst als Werbung bemängelt wurde. Zum Glück haben die Beamten dann ein Auge zuge-drückt: Er durfte bleiben.

Wie nehmen Fahrgäste das Auto wahr?

Zierau: Es passiert oft, dass Leute einsteigen, nur weil ihnen der Wagen gefällt. Fast alle haben viele Fragen zu dem Auto. Und manchmal hängen Kunden sogar noch eine zweite Runde dran.



„Hat Spaß gemacht“ Beim Trinkgeld lassen sich viele Fahrgäste nicht lumpen



Blickfang in der Stadt Mit dem 404 schuf Peugeot ab 1960 einen Klassiker

Klassik-Taxi



Marke: Peugeot 404

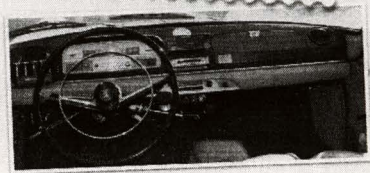
Baujahr: 1963


1,6 L

65 PS

Der Wagen lief die ersten 28 Jahre in Südfrankreich. 1991 kam er dann nach Deutschland, wurde ein paar Jahre als Alltagsfahrzeug genutzt und teilerstauriert. Die letzten 10 Jahre bis zu meinem Kauf verbrachte er als Liebhaber- und Sammlerfahrzeug und wurde nur gelegentlich bewegt.

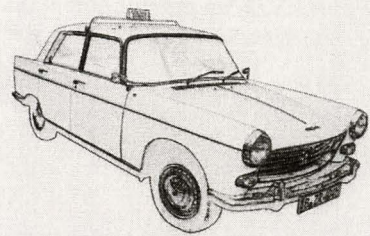
Von November 2010 bis März 2011 wurde er zum Taxi umgebaut und es wurden diverse Reparaturen durchgeführt. Seit dem 16.03.2011 ist er als Taxi zugelassen.



 [www.facebook.com/
KlassikTaxiBerlin](http://www.facebook.com/KlassikTaxiBerlin)

www.klassik-taxi-berlin.de

Zeitreisen zum Taxitarif



Peugeot 404 Klassik-Taxi

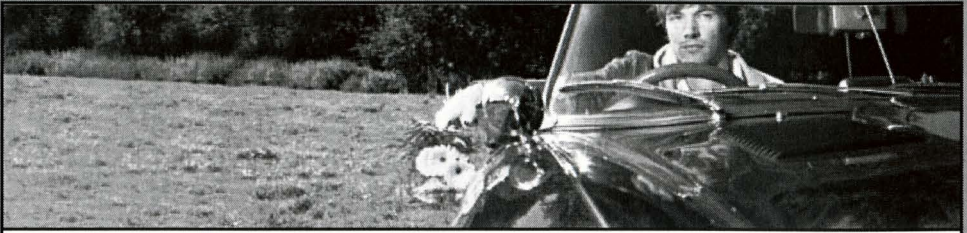
Anders durch Berlin!

- Sonderfahrten für Hochzeiten und andere Events
- Stadtrundfahrten
- Ausflugsfahrten
- Fotoshootings & Filmeinsätze
- und natürlich spontane Taxifahrten falls ich in der Nähe bin

Buchung

Matthias Zierau
mazierau@web.de

Tel.: 0163 4367581



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

EDITORIAL



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

es war vor 23 Jahren. Da erreichte eine Erfolgsgeschichte ihren Höhe- und damit auch den Endpunkt. Nach 27 Jahren und genau 900.300 importierten Renault 4 standen die letzten 500 Exemplare als limitierte Sonderedition bei den deutschen Renault Händlern. Das Modell hieß „Salü“ und es war die definitiv letzte Chance, sich dieses Stück Automobilgeschichte fabrikenue zu sichern: für 12.950 D-Mark in Rot oder Metallgrau, mit 34 PS und der legendären Revolverschaltung.

Mir war sofort klar: Den muss ich haben, haben, haben. Ich weiß sogar noch, wie der Renault Verkäufer hieß: Herr Maurer. Und so besitze ich ihn heute noch – diesen Inbegriff rollender Gelassenheit, der jetzt als automobile Legende seinen 50. Geburtstag feiert.

Der Renault 4 Salü ist für mich nicht nur ein Stück Automobilgeschichte. Denn noch heute freue ich mich an seiner perfekten Funktionalität und der unverwüftlichen Mechanik bei sparsamstem Verbrauch. Den 200-Seiten-Klassiker „R4 – Warten, Pflegen, Reparieren“ habe ich immer dabei – und doch für meinen Renault noch nie gebraucht.

Wer unter 20 ist, findet den Wagen „cool“ und fragt oft gleichzeitig: „Was ist denn das überhaupt für ein Auto?“ Dann sage ich, nicht ohne Besitzerstolz: „Bonjour jeunesse – das ist das Lieblingsauto MEINER Jugend!“

So gratuliere ich dem Renault 4 herzlich zum 50. Geburtstag. Und wünsche allen aktuellen Renault Modellen, dass auch sie eines Tages zu Klassikern werden. Das Zeug dazu haben sie allemal.

Günther Jauch



EDK
ECKERT · KLETTE & KOLLEGEN
RECHTSANWÄLTE & FACHANWÄLTE

EDK · ECKERT · KLETTE & KOLLEGEN · SOFIENSTRASSE 17 · 69115 HEIDELBERG

Pressemitteilung

zum 3. Deutschen Oldtimerrechtstag, der vom 15. bis 17. September 2011 in Ketsch stattfand.

Bereits zum dritten Mal haben sich unter der Leitung des Heidelberger Oldtimeranwalts Michael Eckert Anwälte, Verbandsvertreter und Sachverständige getroffen, um aktuelle juristische Themen rund um Oldtimer zu besprechen. Auf der Tagesordnung standen unter anderem Zulassungsfragen, rechtliche Aspekte von Oldtimerveranstaltungen sowie juristische Probleme bei einem Unfall mit Oldtimern. Intensiv diskutiert wurde auch das immer größer werdende Problem von „Gefälschten Oldtimern“.

Interessenten, die am 4. Oldtimerrechtstag 2012 teilnehmen möchten, können sich mit einer E-Mail registrieren lassen unter eckert@oldtimeranwalt.de.

Beschlüsse, die der Oldtimerrechtstag fasst, finden inzwischen auch in der obergerichtlichen Rechtsprechung zunehmend Beachtung.

In diesem Jahr hat der 3. Deutsche Oldtimerrechtstag folgende Beschlüsse gefasst:

1. Minderwert nach Unfall

a)

Ein Minderwert ist bei Beschädigung eines Oldtimers grundsätzlich auch dann denkbar, wenn das beschädigte Fahrzeug oder Fahrzeugteil zuvor bereits restauriert oder repariert worden war.

b)

Ein Minderwert richtet sich nicht nach dem Umfang der Reparatur (-kosten), sondern bildet die Wertdifferenz zwischen einem unfallfreien Fahrzeug und einem Fahrzeug mit einem im Verkaufsfall offenbarungspflichtigen Unfall ab.

MICHAEL ECKERT
RECHTSANWALT UND
FACHANWALT FÜR ARBEITSRECHT

CHRISTIAN KLETTE
RECHTSANWALT UND
FACHANWALT FÜR ARBEITSRECHT

ANDREAS MÖRCKE
RECHTSANWALT UND
FACHANWALT FÜR ARBEITSRECHT

OLIVER ROESNER LL.M.
RECHTSANWALT UND FACHANWALT
FÜR ARBEITSRECHT
FÜR VERSICHERUNGSRECHT
FÜR VERKEHRSRECHT

HOLGER PRAETORIUS
RECHTSANWALT

THOMAS HAAS
RECHTSANWALT

SOFIENSTRASSE 17
69115 HEIDELBERG

TELEFON: (06221) 91405 - 0
TELEFAX: (06221) 20111
E-MAIL: RA@EDK.DE

WWW.EDK.DE
WWW.OLDTIMERANWALT.DE

HEIDELBERGER VOLKSBANK
BLZ: 672 900 00
KANZLEIKONTO: 854 11 08
FREMDGELDKONTO: 854 12 05

ALS IN DEUTSCHLAND ZUGELASSENE
RECHTSANWÄLTE SIND WIR
AUFTRITTSBERECHTIGT BEI ALLEN
GERICHTEN AUSGENOMMEN ZIVIL-
SENATE DES BUNDESGERICHTSHOFS

IN KOOPERATION* MIT:

HILLE, BEDEN,
RECHTSANWÄLTE UND
FACHANWÄLTE FÜR ARBEITSRECHT
KÖLN

*keine gemeinschaftliche Haftung

c)

Bei Beschädigungen von Oldtimern sind in sachverständigen Gutachten stets auch Angaben zur Frage eines nach Durchführung der Reparatur verbleibenden eventuellen Minderwertes zu machen.

d)

Der Verlust von Originalität führt in der Regel immer zu einem Minderwert.

(einstimmig angenommen)

2. Berechnung von Nutzungsausfallentschädigungen

Nutzungsausfallentschädigungen fallen grundsätzlich auch bei Oldtimern an. Sie richten sich grundsätzlich nach der Berechnung Sanden/Danner/Küppersbusch, allerdings unter Zugrundelegung der für Oldtimer geltenden Faktoren wie beispielsweise Mietzeit, Versicherungskosten etc. sowie unter Berücksichtigung des Fahrzeugwertes.

(einstimmig angenommen)

3. Originalität ist wertbildender Faktor

Originalität ist unabhängig von der Einstufung nach Zustandsnoten zu bewerten. Dies kann dazu führen, dass ein weitgehend originales nicht (komplett) restauriertes Fahrzeug einen höheren Wert repräsentiert, als er sich allein nach der Zustandsnote ergeben würde. Der technische Zustand einerseits und die Originalität sowie Historie andererseits sind daher getrennt voneinander bei der Wertermittlung zu berücksichtigen.

(einstimmig angenommen)



**R4 trifft P 604.
Irgendwo in
Frankreich?
Nein, in Berlin.**

Kartoffelpuffer und Peugeot-Klassiker bei Lambeck

Das sehr freundliche, stets hilfsbereite, kundenorientierte und trotzdem preisgünstige Peugeot-Autohaus LAMBECK in Bergfelde nördlich von Berlin-Frohnau lud zum wiederholten Mal am 24. September zum Kartoffelpuffer-Essen ein.

Puffer und Apfelmus waren selbst seit Tagen aus Zutaten der Region hergestellt und schmeckten einfach löwenstark. Insgesamt wurden über 2 Zentner (100kg) beste Kartoffeln verarbeitet.

Das Wetter spielte wunderbar mit, es blieb trocken und die Sonne gab noch einmal alles. Ein DJ moderierte und spielte Pop-Klassiker, die Kinder konnten Drachenbasteln und die DEKRA war vor Ort zum Fahrradsicherheitscheck, der stark frequentiert war, kleinere Mängel wurden sofort vor Ort behoben. Außerdem gab es jede Menge Informationen zu den aktuellen Peugeot- und Citroën-Modellen, alle Kundenberater beantworteten viele Fragen.



Wie in den Jahren zuvor war es eine gelungene Veranstaltung mit familiärer Atmosphäre und ist zur Nachahmung empfohlen. Die gesamte Lambeck-Mitarbeiterschaft packte mit an: Mechaniker brieten Kartoffelpuffer, der Chef schleppte Teig, die Damen aus der Verwaltung servierten ... Alle Einnahmen aus dem Verzehr von Speisen und Getränken kamen einer Kindertagesstätte vor Ort zu Gute.

Wir freuen uns schon auf das nächste Kartoffelpufferfest beim Autohaus Lambeck im September 2012, aber davor



PeReCi war mit 4 Peugeot-Klassikern vertreten. Viele Besucher und auch die Lambeck-Mitarbeiter bestaunten die zwischen 36 und 78 Jahre alten rüstigen Löwen (504 GL aut., 404 aut., 404 und 201), viele Fragen mussten beantwortet werden, das ein oder andere Kaufangebot gab es auch (natürlich sind alle gezeigten Klassiker unverkäuflich!).



liegt nach der Winterpause erst einmal eine neue Oldtimer-Saison.

Wir können das Peugeot-Citroën-Autohaus Lambeck uneingeschränkt empfehlen, Service und Preise sind unschlagbar! Es ist ab BAB-Ausfahrt Stolpe über Stolpe, Hohen-Neuendorf nach Bergfelde in einer knappen halben Stunde ab Jakob-Kaiser-Platz in Berlin gut zu erreichen (23 km).



Die Adresse:
AH Lambeck
Uhlandstr. 30, 16562 Bergfelde
Tel.: 03303-29390

text + fotos: jokai



Verlassenes französisches Automobilgut im Elsass

BESTANDSENTWICKLUNG OLDTIMER

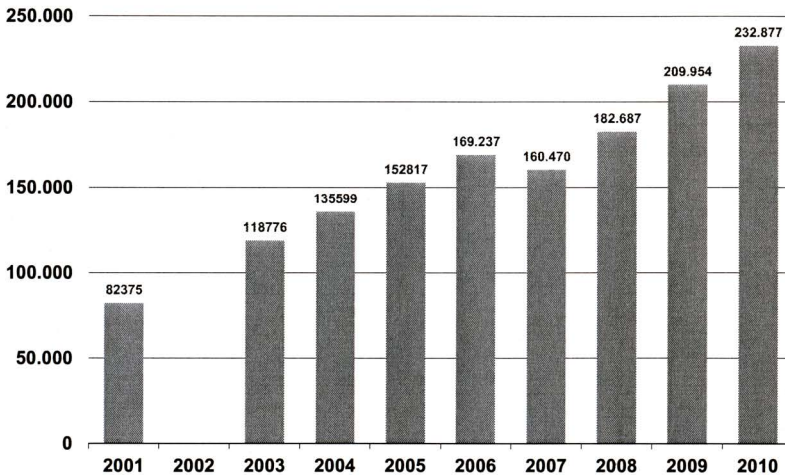
KBA Daten Stand 01.01.2011

VDA | Verband der
Automobilindustrie

Stefan Röhrig
Fachbereich Historische Fahrzeuge

Bestand H-Kennzeichen

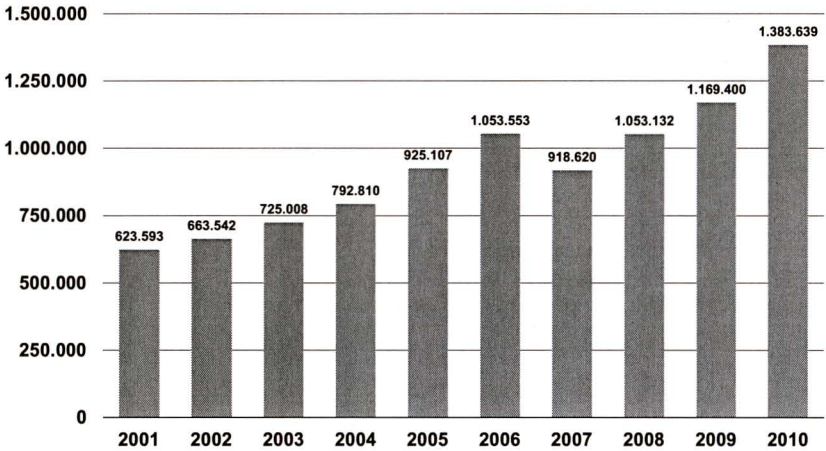
VDA



Fahrzeugbestand PKW

20 Jahre nach EZL

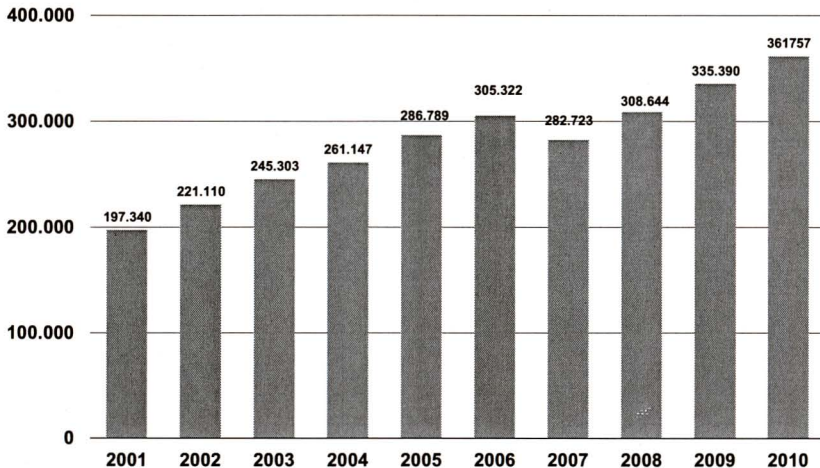
VDA



Fahrzeugbestand PKW

30 Jahre nach EZL

VDA



Bestand an Fahrzeugen mit H-Kennzeichen

Typ	H-Kennz. 2010	H-Kennz. 2011	Veränder. Vorjahr	> 30 Jahre 2010	> 30 Jahre 2011	Veränder. Vorjahr	Anteil in % 2011
VW Käfer	23.380	25.505	9,1	43982	44.312	0,8	57,6
Mercedes "/8"	6.094	6.725	10,4	9194	9.707	5,6	69,3
Mercedes SL BM 107	5.008	6.006	19,9	6213	7.508	20,8	80,0
Mercedes "Heckflosse"	4.843	4.850	0,1	5878	5.805	-1,2	83,5
Porsche 911/912	3.949	4.629	17,2	4584	5.375	17,3	86,1
Mercedes BM 123	2.727	4.111	50,8	6201	8.752	41,1	47,0
Mercedes "Pagode"	3.933	3.983	1,3	4133	4.163	0,7	95,7
Mercedes BM 116	2.673	2.971	11,1	3963	4.159	4,9	71,4
Mercedes BM 108/109	2.889	2.912	0,8	3359	3.343	-0,5	87,1
Opel Kadett	2.577	2.892	12,2	8847	9.473	7,1	30,5
Baureihe 02	2.468	2.576	4,4	3765	3.798	0,9	67,8
VW Bus und Trapo	2.338	2.336	-0,1	5270	5.374	2,0	43,5
Opel Rekord/Olympia	2.112	2.213	4,8	8060	8.336	3,4	26,5
Karmann Ghia	2.128	2.193	3,1	2843	2.844	0,0	77,1
Alfa Romeo Spider	1.360	1.618	19,0	1889	2.212	17,1	73,1
Mercedes "Ponton"	1.548	1.569	1,4	1959	1.968	0,5	79,7
VW 181	1.398	1.497	7,1	2098	2.148	2,4	69,7
Taunus 12/15/17/20/26 M	1.351	1.363	0,9	4502	4.180	-7,2	32,6
BMW CS	1.159	1.279	10,4	1333	1.466	10,0	87,2
Triumph Spitfire	945	1.278	35,2	1944	2.367	21,8	54,0
Fiat 500	978	1.171	19,7	4452	4.525	1,6	25,9
Opel Kapitän/Admiral/Diplomat	1.107	1.153	4,2	1592	1.609	1,1	71,7
Opel GT	1.073	1.127	5,0	1506	1.526	1,3	73,9
Mercedes 190 SL	1.072	1.103	2,9	1173	1.195	1,9	92,3
Opel Manta	897	999	11,4	2253	2.413	7,1	41,4
Citroen DS/ID		979			1.132		86,5
MGB	887	963	8,6	1040	1.099	5,7	87,6
VW Porsche 914	919	957	4,1	1088	1.118	2,8	85,6
Trabant	716	856	19,6	7158	7.724	7,9	11,1
Mercedes 170/220	832	829	-0,4	936	927	-1,0	89,4
Porsche 356	693	738	6,5	780	818	4,9	90,2
Alfa Romeo GT/GTV/Junior		736			853		86,3
VW Typ 3 (Stufen-/Fließheck)	677	711	5,0	2488	2.456	-1,3	28,9
Ford Capri	607	710	17,0	1617	1.712	5,9	41,5
Fiat 124/125		679			1.364		49,8
Opel Commodore	594	641	7,9	1179	1.269	7,6	50,5
Opel Ascona	403	590	46,4	2511	3.339	33,0	17,7
BMW 3er	390	574	47,2	1825	2.395	31,2	24,0
VW Golf	325	497	52,9	4217	5.151	22,1	9,6
Porsche 924/944	298	488	63,8	579	883	52,5	55,3
Borgward Isabella		486			582		83,5
Ford Granada	373	421	12,9	2108	2.251	6,8	18,7
Jaguar XJ, XJS		401			476		84,2
BMW 5er	298	365	22,5	1256	1.475	17,4	24,7
VW Iltis		364			966		37,7
VW Passat	318	337	6,0	3392	3.646	7,5	9,2

Triumph TR 6		334			358		93,3
Peugeot 304		324			592		54,7
Fiat 850		278			875		31,8
Volvo P 1800 ES		268			280		95,7
Mercedes 300 SL W 198		262			267		98,1
Ford Escort	259	260	0,4	1410	1.495	6,0	17,4
Wartburg 353		245			1.420		17,3
VW LT Modelle		224			622		36,0
Wartburg 311/312		222			395		56,2
WAS 2101, 2102, 2103		205			1.265		16,2
BMW 501/502/503		197			222		88,7
Fiat 128		196			876		22,4
Mercedes W 116	0	181		0	478		37,9
Volvo Serie 240		177			436		40,6
Mini		173			448		38,6
VW Scirocco		167			783		21,3
NSU Prinz, 77		152			716		21,2
Barkas B 1000		150			401		37,4
BMW 2000 C		124			146		84,9
BMW Isetta	92	116	26,1	1614	1.616	0,1	7,2
VW 411/412		115			339		33,9
Ford Consul		106			468		22,6
Citroen 2 CV	79	104	31,6	778	852	9,5	12,2
Peugeot 404		97			257		37,7
Peugeot 504		93			585		15,9
Goggomobil	77	87	13,0	1628	1.614	-0,9	5,4
BMW 7er		80			296		27,0
VW K 70		78			185		42,2
BMW 600/700		70			347		20,2
Renault R 4		64			891		7,2
VW Polo		59			1.158		5,1
Lloyd 600, Alexander		53			318		16,7
Fiat 127		46			492		9,3
Ford Fiesta		43			1.014		4,2
Audi 50		39			401		9,7
Fiat 600		39			153		25,5
Messerschmitt Kabinenroller		8			366		2,2

Unsere Club-Stammtische 2012

Der PeReCi-Club-Stammtisch findet immer
am 2. Mittwoch im Monat in der Zeit von 19.00 bis 22.00 Uhr
im Trofeo (Meilenwerk) statt.

11. Januar – 8. Februar – 14. März – 11. April – 9. Mai – 13. Juni
11. Juli – 8. August – 12. September – 10. Oktober – 14. November – 12. Dezember

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–Fr zwischen 8:00 und 19:00 Uhr sowie am Samstag zwischen 8:00 und 16:00 Uhr unangemeldet vorfahren. Der Ölwechsel geschieht sofort oder max. Wartezeit von 30 Minuten (wenn einige Fahrzeuge vor einem sind), d.h. das Öl wird warm über die Ablassschraube abgelassen, der Ölfilter sachgemäß abgeschraubt.

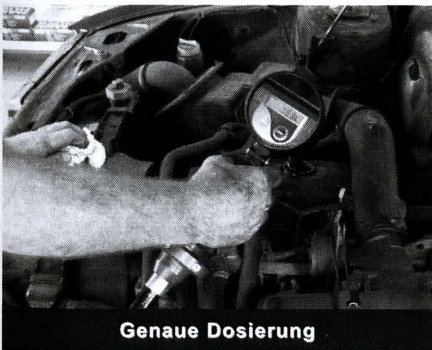
Anschließend hat man die Wahl zwischen verschiedenen Ölsorten:

15 W 40 zu 17,00 Euro

10 W 40 zu 29,90 Euro

5 W 30 zu 54,90 Euro

0 W 30 zu 89,90 Euro



Genauere Dosierung



Kurze Wartezeiten

Es werden auch noch andere Ölsorten angeboten (z.B. spezielle Longlife-Öle für neuere VW-Fahrzeuge usw.). Für unsere Klassiker kommt im Grunde das günstigste Angebot in Frage, ein rein mineralisches Öl, das nicht zu dünn wird und eventuell durch ältere Dichtungen läuft, im Winter bei Außentemperaturen unter -10°C fahren wir unsere Klassiker ja eigentlich nicht.

Diese Preise sind Paketpreise, d.h.: egal wie viel Öl der Motor braucht und der Ölfilter ist mit dabei inkl. Arbeitsleistung! Also selbst der 2,7l-Euro-V-6 mit 6l Ölbedarf und einem großen Ölfilter kostet nur 17,- €, dazu bekommt man noch einen Waschgutschein für die umfangreichste Wäsche. Das Öl stammt aus den Raffinerien des Ölkonzerns SHELL und wird aus dem Fass auf den Zehntelliter genau eingefüllt.

Ich habe bei verschiedenen Besuchen dort gute Erfahrungen gemacht, ein passender Ölfilter war nicht immer vorrätig, es ist deshalb ratsam evtl. einen Tag zuvor anzurufen und den Fahrzeugtyp anzukündigen. Es ist verständlich, dass sich die dortige Lagerhaltung auf die gängigsten Filter beschränkt und dazu zählen nun mal unsere Klassiker nicht

mehr unbedingt. Die Mitarbeiter dort sind jedenfalls interessiert an älterer Technik und freuen sich mal leicht an den Ölfilter ranzukommen und keine Verkleidungen unter der Ölwanne abbauen zu müssen.

Die genaue Adresse:
Mister Wash Auto-Service AG
Nonnendammallee 27
13599 Berlin
030 – 33 77 33 13

text+fotos: jokai



Preiswerter Service



Diese traurige Nachricht erreichte uns kurz vor Redaktionsschluss

Hallo liebe PeReCi'ler,
ich habe weniger gute Neuigkeiten, mein heißgeliebter XM ist von uns gegangen. Bei seiner letzten Fahrt in diesem Jahr zum Saisonende am 30.11.2011, wurde es in der Tat seine allerletzte Fahrt. Als plötzlich bei gut 200 km/h der Motor hochging und hinter mir alles blau eingenebelt wurde, war mir schon bewusst, dass ich ihn wohl nicht mehr fahren werde. Also bin ich ausgerollt, hab ihn neben der Autobahn abgestellt und sah unter die Haube, von oben noch alles normal, von unten völlig verölt, nochmal von hinten unter den Motor geschaut, da tropfte doch tatsächlich brennendes Öl runter, also Notruf abgesetzt, alles ausgeräumt ... aus den kleinen Flämmchen wurde schnell ein Fegefeuer, nach ca. 5 Minuten brannte der Innenraum und nach 15 Minuten stand das Auto komplett in Flammen. Auch die Löschversuche von zwei hilfsbereiten Vorbeifahrenden konnten nicht verhindern, dass er lichterloh in Flammen stand (siehe Bilder). Zum Glück war ich allein unterwegs, so dass unsere Kleine das nicht mit ansehen musste.



Da ich ja nun keinen Klassiker mehr habe und mir so schnell auch keinen mehr leisten kann, werden wir wohl leider nicht mehr an euren Ausfahrten teilnehmen können. Vielleicht hab ich in 5–6 Jahren noch mal das Geld zusammen, um mir den gleichen Traumwagen noch mal zusammenzusparen (wenn es dann noch welche gibt).

Liebe Grüße an alle
Jens

Text + Fotos: Jens Paulick

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, Schuldfrage, 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 2012
(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker
überwiegend in Berlin und Umgebung

21. April*

Frühjahrsausfahrt von PeReCi
(10:00 Jugendwerkstatt bei Bodo, Chausseestraße, Wannsee)

28. April

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

28. April*

Youngtimertag beim TÜV-Spandau

12. Mai

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

12./13. Mai*

Oldtimertage Berlin im und am Meilenwerk Berlin-Moabit

12. Mai

Peugeot-Treffen in Freestedt/Dithmarschen

17.–20. Mai (Himmelfahrtswochenende)

Peugeot-Welttreffen von L'Aventure Peugeot in Deutschland

26./27./28. Mai (Pfingsten)*

Die Oldtimer Show in MAFZ Paaren/Glien (Brandenburg)

16. Juni

Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt in 14476 Seeburg

18. und 19. August*

17. Rendez-vous franz. Klassiker des PeReCi e.V. (s. Ausschreibung)

25. August

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

8. und 9. September

Oldtimer-Gala auf Schloss Liebenberg

29. September*

Herbstausfahrt 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 Tel/Fax: 030 – 74 222 37 oder Tel: 030 – 327 666 57.

2012

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-
GEBRAUCHSARTIKEL
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