

Der Club Die Zeitung

Peugeot

Renault

Citroën

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

Der Peugeot 604 – ein vergessener Löwe

Aktuelle Klassikerzahlen

Neues vom Peugeot 404 Super Luxe

Die fast vergessenen Sportwagen von Matra und Simca



20 Jahre PeReCi

Impressionen vom 17. Rendez-vous

Einladung/Anmeldung zum 18. Rendez-vous

Impressum

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



Sitz des Vereins

in der Classic Remise Berlin
Wiebestr. 36-37
10553 Berlin

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

Geschäftsstelle der Club-Zeitung

PeReCi Der Club – Die Zeitung
c/o Jana Marx
Albestr. 34
12159 Berlin
E-mail: janamarx@arcor.de

Clubfon/-fax: +49 (0) 30 7 42 22 37

www.PeReCi.de

E-mail: info@pereci.de

www.Motor-Klassik-Club.de

Bankverbindung

Kontonummer: 3 368 816 000 Bankleitzahl: 100 900 00 bei der Berliner Volksbank

Vorsitzender:	Joachim Kaiser
Stellvertretender Vorsitzender:	Andreas Horstmann
Kassenwart:	Michael Schaefer
Schriftführer:	Maik Himpel
Pressearbeit und Messeorganisation:	Philip Dornacher
Redaktion:	Joachim Kaiser, Philip Dornacher, Jörg Koska, Udo Siebert, Michael Zellmer
Schlussredaktion:	Joachim Kaiser
Layout:	Jana Marx
Fotos:	Joachim Kaiser (wenn in Klammern nicht anders angegeben) © jokai sonst: Lothar Michael Peter (LMP), Udo Siebert

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.

20 Jahre PeReCi

Liebe Mitglieder und Freunde des PeReCi e.V.,

als vor über zwanzig Jahren – im August 1992 – vier junge Burschen, alle dem Charme der französischen Automobilen verfallen, sich zusammen taten und die Idee hatten eine Interessengemeinschaft für französische Fahrzeuge zu gründen, ahnte wohl noch niemand was daraus entstehen sollte:

PeReCi – Der einzige eingetragene Verein in Deutschland, der sich markenübergreifend mit französischen Klassikern beschäftigt!

Die anderen Interessengemeinschaften oder Vereine beschäftigen sich entweder mit nur einer Marke oder gar nur mit einer Modellreihe.

Die vier Gründungsmitglieder der IG waren sich schnell über den Namen einig, er sollte die drei noch existierenden Automobilmarken widerspiegeln: Peugeot, Renault, Citroen. Daraus entstand, der inzwischen deutschlandweit bekannte Name PeReCi. Die vier Gründungsmitglieder fuhren damals übrigens Peugeot 504, Renault 20, Renault 11 und Citroën CX, alles Fahrzeuge, die 1992 noch teilweise zum Straßenbild gehörten. Drei dieser Gründungsmitglieder gehören noch heute dem Verein an. Apropos Verein, gut 2 Jahre später wurde im November 1994 der Verein PeReCi gegründet, der schließlich am 23. März 1995 unter dem bekannten Namen

„PeReCi Motor-Klassik-Club e.V.“

ins Vereinsregister in Berlin eingetragen wurde. Inzwischen haben wir in unserem Verein auch Mitglieder mit Klassikern anderer französischer Marken, z.B. Simca, Panhard, Talbot, aber auch den einen oder anderen Mercedes- oder BMW- oder Fiat-Klassiker.

Der Name PeReCi steht inzwischen deutschlandweit für Kompetenz in Sachen französischer Klassiker, das Engagement vieler Mitglieder im Verein ist wirklich groß! Im Mai 2013 werden wir auch 10 Jahre unseren Clubraum in der Classic Remise Berlin (vormals Meilenwerk) haben.

Die Typenvielfalt an insbesondere französischen Klassikern in unserem Verein ist breit gefächert, auf unserer Homepage www.pereci.de unter „Unsere Fahrzeuge“ gibt es einen kleinen Überblick.

Ich wünsche dem Verein weiter viel Erfolg und Schaffenskraft!

Euer Joey



An jedem 4. Mittwoch im Monat veranstalten die in der Classic Remise Berlin vertretenen Oldtimer-Clubs und Interessengemeinschaften einen „Abend der offenen Clubtür“. Jeweils von 19:00–22:00 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.

Mittwochrunde 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



Einladung zum 18. Rendez-vous	7/8
20 Jahre PeReCi	9
Das war die Pereci-Saison 2012	12/13
Peugeot 604 – der vergessene Salonlöwe	17
Neues vom 404 Super Luxe (genannt die „Weiße Lady“)	21
Ersatzteile bis zu 60% günstiger durch Clubmitgliedschaft	25
Impressionen des 17. Rendez-vous	27/28/29
Sergio Pininfarina, ein Nachruf für einen Formvollender	31
Statistik Unfallbeteiligung	33
Wie aus einem Mercedes-Fahrer ein Peugeot-Liebhaber wurde	35
Simca Sportcoupe 1200 S	14/15
Matra – ein Flitzer für Vater und Sohn	42/43
Bestand an Fahrzeugen mit H-Kennzeichen	45/46/47
Wüstenfüchse	48/49
Feuer – gefährlich	50
Rechtsinformationen	51
Kleinanzeigen	53
Treffen Börsen Ausfahrten	54
Beitrittserklärung	55

Veranstaltungsübersicht 2013

15. – 17. März	Auto Camping Caravan www.auto-camping-caravan.de TransporterTage www.transportertage-bb.de Offroad Show Berlin www.offroad-show-berlin.de	MAFZ Paaren/Glien 14621 Schönwalde-Glien
20. – 21. April	Gartenwelt Diedersdorf www.diegartenwelt.de	Schloss Diedersdorf 15831 Diedersdorf
04. – 05. Mai	Lorbergs Gartentage	Baumschule Lorberg 12529 Schönefeld/OT Kleinziethen
18. – 20. Mai	Die Oldtimer Show www.dieoldtimershow.de	MAFZ Paaren/Glien 14621 Schönwalde-Glien
24. – 26. Mai	Motorrad Show Berlin	MAFZ Paaren/Glien 14621 Schönwalde-Glien
08. – 09. Juni	Clasic Days Berlin www.kudamm-event.de	Kurfürstendamm Berlin
15. – 16. Juni	Gartenwelt Oranienburg www.diegartenwelt.de	Schloss Oranienburg 16515 Oranienburg
21. – 23. Juni	Oldtimerausfahrt	mit Vorkriegsfahrzeugen
29. – 30. Juni	Porsche Weekend www.porscheweekend.de	Ausfahrt mit Porsche-Fahrzeugen
10. – 11. August	Potsdam Classic www.potsdamclassic.de	Oldtimerausfahrt
24. – 25. August	US Car Classics www.uscarclassics.de	Schloss Diedersdorf 15831 Diedersdorf
07. – 08. September	Die Oldtimer Gala www.dieoldtimergala.de	Schloss Oranienburg 16515 Oranienburg
21. September	Oldtimerausfahrt	Oldtimerausfahrt
05. – 06. Oktober	Lorbergs Gartentage	Baumschule Lorberg 12529 Schönefeld/OT Kleinziethen

Änderungen vorbehalten!

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



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

18.Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker
vom 16. – 18.August 2013

im Landhotel / Dahses Erbhof in Glövizin

Glövizin ist das nordwestliche Ende der Prignitz (Brb.)



PeReCi veranstaltet nun schon zum 18. Mal das traditionelle Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker.

Diesmal findet es ca. 140 km nordwestlich von Berlin im Landhotel und im „Kuhstall“ der Fam. Dahse in der Prignitz statt.

Wie immer ist die Anreise auch schon am Freitag, d. 16.8.2013 möglich (gegen Aufpreis).

Im Nenngeld sind folgende Leistungen enthalten:

**Rallye mit einer
Übernachtung
und
Vollpension
ab 90,- €
pro Person**

Roadbook – „Rallyesnack“ – interessante Suchfahrt – warmer Unterwegsimbiss – Sonderprüfungen – Kaffeerast – Abendbuffet – Unterhaltung -- Übernachtung – Frühstücksbuffet – Siegerpreise – 3-Gang-Mittagessen – ...

(bitte hier abtrennen)

Hiermit melde(n) ich mich/wir uns verbindlich zum 18.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 2013!

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	95,- €	130,- €	105,- €	145,- €
Beifahrer	90,- €	125,- €	100,- €	140,- €

Preis für Kinder bei Übernachtung im Zimmer der Eltern sowie Preis für teilnehmende Tagesgäste ohne Übernachtung auf Anfrage (info@pereci.de)

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 2013!

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 „18.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: aus Ri. Berlin über die B5 Ri. Nauen-Kyritz-Perleberg oder A24 Abfahrt Pritzwalk, B189 Ri. Pritzwalk, hinter Pritzwalk auf die B5 Ri. Ludwigslust, Ausschilderung Landhotel/Dahses Erbhof/Kuhstall folgen.

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	95,- €	130,- €	105,- €	145, €
Beifahrer	90,- €	125,- €	100,- €	140,- €

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:

.....

20 Jahre PeReCi

Es geschah im Hochsommer 1992:

Am 17. Juli 1992 lernte Joey auf einer Geburtstagsfeier einer gemeinsamen Freundin Sven kennen. Es stellte sich rasch heraus, dass beide in französische Fahrzeugmarken verliebt waren: Der eine in Peugeot, der andere in Citroën. Kurz darauf gesellten sich noch zwei Studienfreunde von Sven (Maik und Lutz) dazu, beide waren Renault-Liebhaber. Man fuhr Renault 11, Renault 20, Citroen CX und Peugeot 504, alles noch keine Oldtimer, einfach Autos für den Alltag, nicht immer im besten Zustand, aber brauchbar und billig. Das reichte, denn alle waren jung, voller Ideen und Tatendrang, keine Reparatur schien zu schwer, nur finanziell konnte man keine großen Sprünge machen, ... damals vor über zwanzig Jahren.

So traf man sich einige Male zum Quatschen und auch zum Schrauben ... und bald entstand die Idee eine Interessengemeinschaft für französische Fahrzeuge zu gründen.

Aber wie sollte die Interessengemeinschaft heißen?

Viele Namen wurden erfunden, abgeleitet, besprochen und verworfen bis die Idee gemeinsam reifte aus den drei Fahrzeugmarken PEUGEOT, RENAULT und CITROEN etwas zu „bauen“. Beim dritten Bier in einer Pinte am Dahlemer Weg war dann der Name geboren: PeReCi, abgeleitet von den jeweils zwei Anfangsbuchstaben der drei französischen Automobilmarken.

Am 19. August schließlich wurde zu viert eine IG-Gründerversammlung abgehalten und eine erste „Satzung“ beschlossen. Diese ist auf der nächsten Seite zu sehen.

Sie wurde noch auf einer elektrischen Typenradschreibmaschine geschrieben.

Insbesondere die Paragraphen 4 und 5 dieser Ur-Satzung wurden sehr wörtlich genommen und so gab es manche unglaubliche Schrauberaktion, z. B.:

- nachts am Adenauerplatz wurde mal eben die Lichtmaschine eines havarierten Citroën CX getauscht ...
- in einer Nacht wurde auf einem Parkplatz die Zylinderkopfdichtung getauscht ...
- auf einer Straße nahe dem Flughafen Schönefeld tauschte man den Anlasser an einem Renault 11, unter den „interessierten“ Blicken leichter Mädels ...
- eine größere Ölspur auf dem Dahlemer Weg wurde ganz schnell mit Katzenstreu in Eigenregie beseitigt ...
- vor der Uni wurde in der Mittagspause das Motorlager getauscht, genug Leute zum kurzzeitigen Festhalten des Motors waren ja anwesend ...
- in zwei Stunden wurden auf der Straße mal schnell beide Kotflügel an einer Peugeot 504 Limousine ausgetauscht ... und, und, ...

Gut zwei Jahre später erst, im November 1994, entschloss man sich einen eingetragenen Verein zu gründen, denn inzwischen hatte die „IG PeReCi“ schon rund 15 Anhänger gefunden.

Der Verein „PeReCi Motor-Klassik-Club e. V.“ wurde schließlich am 22. März 1995 ins Vereinsregister Berlin-Charlottenburg eingetragen.

Heute ist PeReCi deutschlandweit bekannt und steht für **DEN** Verein, der sich mit französischen Klassikern beschäftigt.

P e R e C i
B E R L I N

S A T Z U N G

PeReCi Berlin versteht sich als Interessengemeinschaft für alte französische Automobile der Marken PEUGEOT, RENAULT, CITROEN.

§1 "Mitglied" in dieser Gemeinschaft kann jeder werden, der Interesse an der Pflege französischer Automobile hat. Das "Mitglied" sollte nach Möglichkeit ein Fahrzeug aus französischer Produktion fahren; dies ist aber nicht Bedingung.

§2 Ein Mitgliedsbeitrag wird nicht erhoben.

§3 Die "Mitglieder" verabreden einen regelmäßigen Turnus für einen Stammtisch.

§4 Alle "Mitglieder" verpflichten sich zur gegenseitigen Hilfeleistung im Rahmen ihrer zeitlichen und handwerklichen Fähigkeiten.

§5 Bei einem in Not geratenen Mitglied ist jeder zur schnellen Hilfeleistung verpflichtet! Dies kann zum Beispiel eine Panne auf einer Autobahn bei Nacht und Nebel sein.

§6 Jedes "Mitglied" sollte auf Schrottplätzen , an Straßenrändern, in Kleinanzeigen, usw. auch auf ihm bekannte Fahrzeuge von anderen "Mitgliedern" achten und dies den anderen mitteilen.

§7 Wenn gemeinsames Spezialwerkzeug angeschafft wird sollte es dort aufbewahrt werden wo es am besten Platz findet und bei Urlaub evtl umgelagert werden; es kann auch dort verbleiben wo es gerade am meisten gebraucht wird. Die Mitglieder sollten aber über den aktuellen Aufenthaltsort informiert werden.

§8 Jedes "Mitglied" sollte am Fahrzeug den PeReCi-Aufkleber anbringen und bei Bestellungen, Anfragen, usw. den offiziellen PeReCi-Briefkopf verwenden.

§9 Alle "Mitglieder" sollten bei Problemen jeglicher Art möglichst schnell, unkompliziert und uneigennützig handeln, zum Beispiel: Verborgen von Werkzeugen , Fahrzeugen, Material oder Überlassung von Teilen, usw.

§10 Mit der Formel "Ich stehe zu PeReCi Berlin" gilt diese Satzung als angenommen.

Lackschaden

Wer einen Klassiker fährt, kennt das Problem wahrscheinlich:

Hier und da gibt es kleine Steinschlag-schäden, evtl. einen Kratzer, gerade wenn man seinen Old- oder Youngtimer im Sommer auch im Alltag bewegt. Etwas Tupflack wird benötigt, evtl. auch mehr, also eine Lacksprühdose. Aber woher nehmen?

Die freundlichen Vertragshändler führen den Farbcode schon lange nicht mehr, größere Autoteile- und Zubehörfirmen finden die Farbe zum Anmischen gar nicht mehr in ihrem Computer.

Da hilft nur ein spezialisierter Betrieb für Autolacke, die allerdings immer rarer werden. Eine gute Adresse in Berlin-Moabit ist:

berolina autolacke
Kaiserin-Augusta-Allee 43
10589 Berlin
Tel.: 030 – 34 70 91 31
Fax.: 030 – 25 20 07 40
info@berolina-autolacke.de
www.berolina-autolacke.de

Hier werden nach Farbcode oder aber nach Farbabgleich am Fahrzeug die Lacke per Hand angemischt, Lackstifte, Spraydosen oder aber Dosen zur Verarbeitung mit Spritzpistolen können sofort fertig gemacht werden.

Mehrere Vereinsmitglieder haben hier sowohl mit dem Anfertigen von Unilacken als auch Metalllacken gute Erfahrungen gemacht!



Clubraum des PeReCi

Der Clubraum vom PeReCi-Motor-Klassik Club e.V. befindet sich in der Classic Remise 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 030-7422237 oder 030-39100440.**

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.

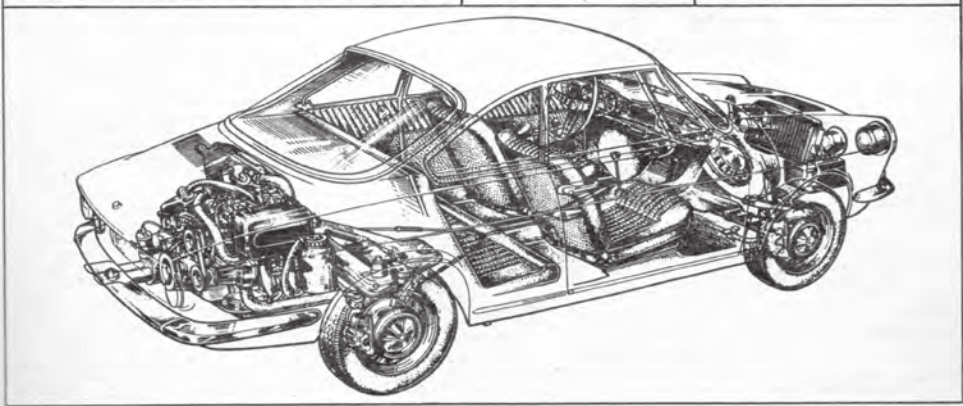
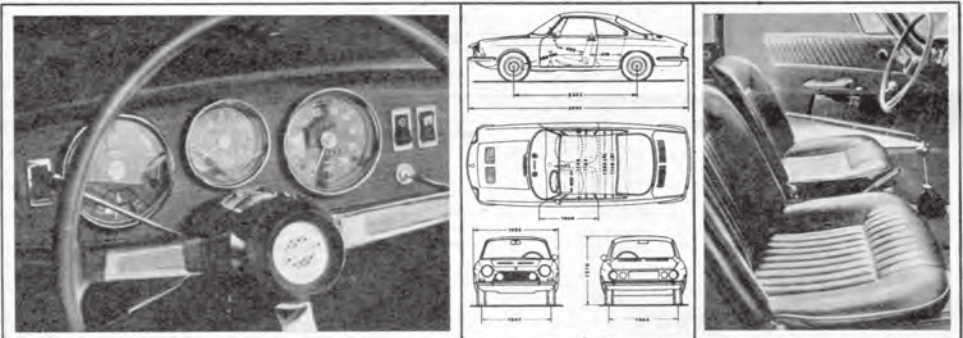


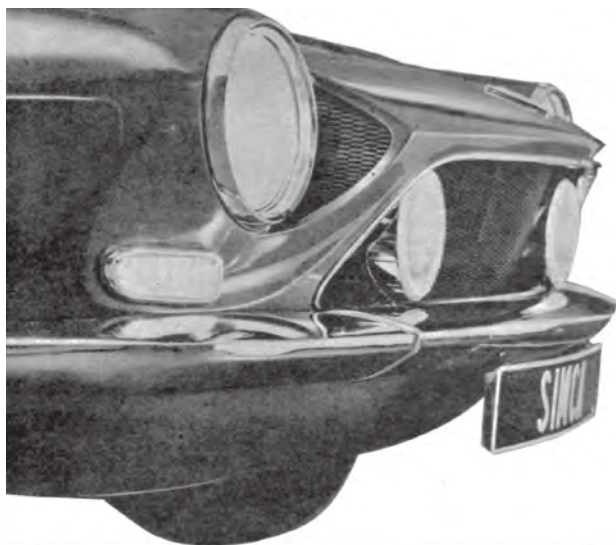


Das war die PeReCi-Saison 2012

Auch im Jahr 2012 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 der Classic Remise 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 2013 wird nicht weniger interessant und spannend werden. Fotos: jokai







SCHNELLE MODELLE

SIMCA

SPORTCOUPE 1200 S

Die Automobildefinition der letzten Jahre hat die Begriffe „Sport“ und „Coupé“ inhaltlich etwas verwaschen. Oft genügt allein eine abgeschrägte Heckscheibe, um eine biedere Limousine mit einer der Wortkombinationen zu behängen und sie so wenigstens in der Vorstellung rasanter zu machen. Andererseits stellt man sich unter einem Sportcoupé nicht selten ein hartes, athletisches Instrument vor, das nur hochtourig, laut, rasend und möglichst bloß mit Sturzhelm, Lederanzug und weichen Rennstiefeln gefahren sein will.

Beides gilt nicht für den neuen Simca 1200 S: Er ist ein klassisches Coupé, d. h. ein Zweisitzer. Er ist elegant, geräumig und luxuriös. Sein Couturier war Nuccio Bertone. Der Wagen ist korrekt gefedert, d. h. nicht zu weich und nicht zu hart für den Alltag. Und er ist – im Unterschied zu seinem Vorgänger, dem Simca 1000 Coupé – ein Wagen mit Dynamik, die dank intensiver Kleinarbeit seiner Konstrukteure an Auslegung, Masseverteilung und Fahrwerk risikolos in sportlicher Fahrweise nutzbar ist.

Dieser gänzlich andere Charakter dürfte wohl der bedeutendste Unterschied zum alten 1000er Coupé sein. Das um so mehr, als dieser Hecktriebler im Lenkverhalten unerwarteterweise zu den „Beinahe-Neutralen“ gehört.

Der 1200-cm³-OHV-Motor ist ein wassergekühlter Vierzylinder-Viertakter (Bohrung Hub 74/70 mm) mit robuster, fünffach gelagerter Kurbelwelle. Er besitzt ein steifes Gußisengehäuse, steht, 15 Grad nach links geneigt, längs im Heck und wird von zwei Doppelvergasern (Flachstrom) Solex 35 PHH 5 mit angesetztem Trockenluftfilter gespeist.

Der Ventiltrieb erfolgt über Duplexkette, halbhoch liegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel. Extrem leichte Werkstofflegierungen reduzieren die Massenkräfte auf ein Minimum. Die Verdichtung beträgt 10,25. Zwei kurze Sammelrohre führen die Abgase in den großen runden Schalldämpfer mit zwei weiten Auspuffrohren. Die Vollastkurve zeigt 10,5 km bei 4500 U/min und 80 PS (DIN) bei 6000 U/min an. Sie endet bei etwas über 7000 U/min: In der ungewöhnlich breiten, flachen Ölwanne befinden sich 4,3 l Schmieröl. Die Elektrik wird von einer 12-V/250 W-Dreh-

stromlichtmaschine und einer 45-Ah-Batterie (ganz vorn unten im Wagen) gespeist. Der Kühler (Systeminhalt 11 l) sitzt im Wagenbug zwischen den durch Streckmetall vergitterten Lufteinlässen und Ausströmschlitzen im Bugdeckel. Er hat einen elektrisch angetriebenen, nur bedarfsweise thermostatisch eingeschalteten Lüfter sowie ein Ausgleichsgefäß hinten im Motorraum.

Die Kraft geht über eine hydraulisch betätigte Einscheibenkupplung (mit Scheibenfeder und Kugeldrucklager), ein knüppelgeschaltetes, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe ($i = 3,55; 2,12; 1,41; 0,96; R 3,44$) und das eingebaute Achsgetriebe ($i = 3,89$) auf die Radantriebswellen, die innen Gummiklotz-, außen Kreuzgelenke tragen.

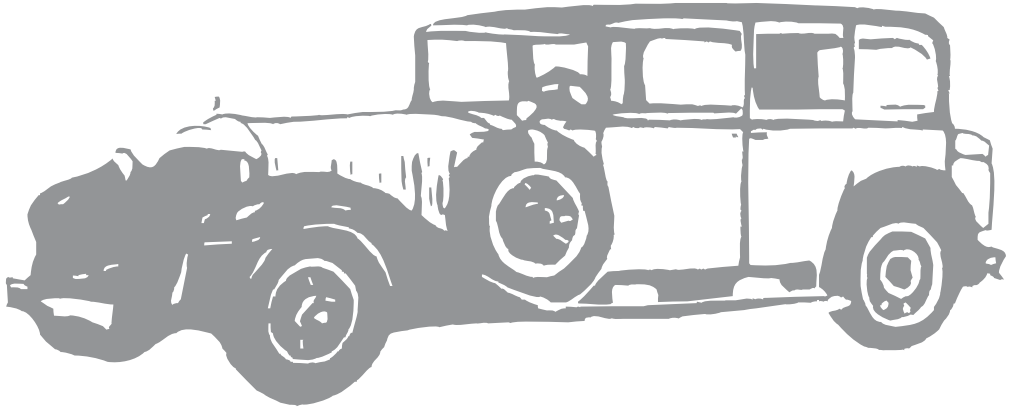
Die Hinterräder haben drei Grad negativen Sturz und werden von schraubengefederten Schräglenkern geführt. Vorn besorgen das Dreiecklenker (oben) und querliegende Blattfeder (unten). Die Teleskopdämpfer stehen leicht nach innen geneigt in den Schraubenfedern bzw. Dreiecklenkern. Hinter der Vorderachse liegt ein Torsionsstab.

Die Schneckenrollenlenkung (mit Gelenkscheibe in der kurzen Lenksäule und hydraulischem Lenkungsdämpfer an der dreiteiligen Spurstange) ist 16,6 übersetzt. Zweikreisanlage, Tandem-Hauptzylinder mit zwei Behältern, vier 221-mm-Scheiben mit schwimmenden Sätteln und Selbstnachstellung der Kolben kennzeichnen die Betriebsbremse. Die Handbremse wirkt auf die Hinterräder. Die Gürtelreifen 145×13 Sport laufen auf Felgen 4 $\frac{1}{2}$ J und werden bei voller Belastung vorn mit 1,9, hinten mit 2,3 kp/cm² gefahren.

Der selbsttragende Ganzstahl-Wagenkörper setzt sich aus „weicher“ Bug- und Heckzelle und verwindungssteifer, stauchtester Kabine zusammen. Die Türen haben doppelt gesicherte Drehzapfenschlösser. Die Stoßstangen sitzen an der Bodengruppe. Da mit Glas nicht gespart wurde (Fensterfläche 2,3 m²), ist die Rundumsicht vorzüglich. Zu den zwei Hauptscheinwerfern (mit Fern- und asymmetrischem Abblendlicht) kommen vorn zwei Halogen-Weitstrahler und zwei Leuchten als Blinker und Standlicht, hinten runde Dreikammer-Rückleuchten und zwei Rückfahrcheinwerfer.

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

Peugeot 604 – der (vergessene) Salonlöwe

Rund zwanzig Jahre nach dem Krieg ging es den Menschen in Europa größtenteils wieder gut, das autofahrende Volk verlangte nun mehr als ein einfaches Fortbewegungsmittel, es durften dann auch schon mal mehr Zylinder sein. Fast alle Automobilhersteller in Europa hatten nun auch Sechs-Zylinder-Modelle im Angebot, nur bei den französischen Herstellern sah es schlecht aus.

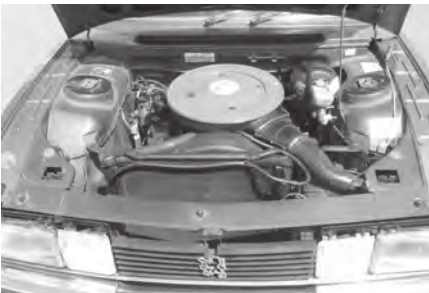
Schon 1968 bei der Vorstellung des Peugeot 504 fragte die Presse nach einem Sechszylindermotor ...

In Frankreich sollten Autos wirtschaftlich sein, entsprechend gestaltet war die Steuer- und Abgabenpolitik, außerdem gab es in Frankreich bis Ende der 60er Jahre nur rund 1000 km Autobahn!

Bereits im Jahr 1966 taten sich Peugeot, Renault und schließlich auch Volvo zusammen, errichteten in Douvrin ein Motorenwerk um gemeinsam einen neuen großen Motor zu bauen. Anfangs war ein 3,2l großer V8 geplant, die Ölkrise 1973 ließ den Motor auf 2,7l und nur 6 Zylinder in V-Form schrumpfen. Dieser Motor bekam als Bezeichnung die Anfangsbuchstaben der drei Kooperationspartner: PRV-Motor (später auch als EURO-Motor bezeichnet).



Jeder der drei Hersteller wollte der Erste mit einem Oberklassefahrzeug und diesem Motor sein. Peugeot gelang das mit der Präsentation des 604 am 15. März 1975 auf dem Genfer Salon, die Auslieferung begann in Frankreich aber erst am 27. September 1975. In Deutschland konnte man den 604 erst im Frühjahr 1976 erwerben. Die Entwicklungsarbeiten für den großen Peugeot begannen 1970 unter dem Projektnamen „E24“, bereits 1971 lieferte Sergio Pininfarina einen respektablen Entwurf ab, der in vielen Partien bereits die endgültige Form vorgegahm.



Der PRV-Motor in seiner Urform mit Zwei-Vergaseranlage



Bequemes Sitzen auch im Fond



Großes Auto – große Rückleuchten

Der Peugeot 604 fuhr sich erstaunlich handlich und geschmeidig, der Federungskomfort war enorm, im Innerraum ging es recht leise und sehr geräumig zu. Die Automobilpresse war voll des Lobes. Das PRV-Triebwerk bekam sehr gute Noten. In den ersten Jahren taten zwei Vergaser von Solex (ein Doppelvergaser und ein Einfachvergaser für den Leerlauf) ihren Dienst, erst 1978 war der Wagen als TI auch mit einer Einspritzanlage (Bosch K-Jetronic) zu bekommen.

Anfangs gab es den 604 nur mit einem Viergang-Schaltgetriebe, ab 1976 gab es auch eine Dreigang-Automatik, das Fünfgang-Schaltgetriebe gab es erst ab 1980.



Bei kalten Temperaturen unerlässlich am 604 – die Kühlermaske

Der Peugeot 604 wurde bis 1985 gebaut und bis zum Frühjahr 1986 angeboten, er verkaufte sich eigentlich in Frankreich und Deutschland nur anfangs gut, schon 1979 (mit der sog. zweiten Energiekrise) brach der Absatz deutlich ein, da konnte der 1979 eingeführte 604 Turbo-Diesel als erster Turbo-Diesel-PKW überhaupt, auch nicht mehr viel dran ändern. Die Produktionszahlen gingen kontinuierlich nach unten. Insgesamt wurden in 11 Jahren nur 153.252 Stück dieses großen Peugeot gebaut, 1976 wurden mit rund 36.000 Stück die meisten 604 gebaut, 1985 dagegen nur noch 581 Stück.

Heute gibt es eine feste Fangemeinde und auch einen speziellen Club in Frankreich (www.club604.fr). In Deutschland gibt es nur 13 zugelassene Peugeot 604 und schätzungsweise noch mal so viele fahrbereite 604, die mit 07er-Nummer gefahren werden. Die meisten sind Modelle nach 1978 mit Einspritzmotor.

Der hier abgebildete 604 SL V6 ist ein inzwischen seltenes ganz frühes Modell mit Vergaseranlage aus den ersten Produktionsmonaten (November 1975) in einem ungeschweißten Originalzustand mit nur rund 53.000 km. Diese 604 hat noch die bei Mechanikern unbeliebte Doppelkontaktzündanlage (2 Unterbrecher, 2 Zündspulen, für jeder Zylinderbank eine), eben die zwei Vergaser mit der



Markant – vier eckige Scheinwerfer

etwas zickigen Kaltstartvorrichtung, Servolenkung, vier E-Fenster und E-Schiebedach, aber noch keine Zentralverriegelung. Serienmäßig war der rechte Außenspiegel auch noch nicht üblich, dieser wurde an diesem Modell zugunsten der heutigen Verkehrssicherheit mit einem seltenen Originalteil nachgerüstet. Der Erstbesitzer fuhr und pflegte diesen 604 penibel, bewegte ihn bis 2010 nur rund 50.000 km im Elsaß, dann kam er auf Umwegen im November 2010 Jahren in meinen Besitz. Mein Glück war, dass einige Interessenten zuvor den Wagen auf Grund des Schaltgetriebes nicht genommen hatten, meistens wurde die Automatik bestellt und ist heute bei diesem Modell auch gesucht.

„SL“ stand seiner Zeit für „Säuft Legendar“. In der Tat ist der Euro-V6 insbesondere in der frühen Vergaserversion kein Kostverächter: 13l (Landstraße) bis 17l (Stadtverkehr) fließen in seine 6 Brennräume, erst die ab 1978 verfügbaren Einspritzversionen drückten den Durst um rund 2 Liter.

Der lange Zeit vergessene 604 wird nun zaghaft in Liebhaberkreisen wieder entdeckt, als ein Klassiker der Oberklasse,



Design natürlich von Sergio Pininfarina

den man eben nicht zu Dutzenden auf Oldtimertreffen sieht. Das Problem ist nur, dass schon aufgrund der recht gering gebauten Stückzahl und der Korrosionsanfälligkeit das Angebot europaweit (!) sehr sehr klein ist, meist werden Einspritzmodelle ab 1978 angeboten. Die späten Baujahre sind z.Zt. noch nicht „H“-fähig! Viele Exemplare wurden gerne als Zugfahrzeug eingesetzt (Vorsicht!) bzw. der Kilometerstand liegt jenseits der 200.000 km. Außerdem ist der Pflegezustand bei vielen angebotenen 604 sehr schlecht, oft durch sechs Hände gewandert, abgemeldet, abgestellt und plötz-



Arbeitsplatz – Dreispeichervolant



Ohne Super Plus läuft gar nichts beim SL V6



lich werden solche Exemplare als sogenannte Liebhaberstücke zu völlig überhöhten Preisen im Internet angeboten.

Wer wirklich einen Peugeot 604 sucht, sollte unbedingt auf eine gesunde Karosserie achten! Eine malade Technik ist leichter in den Griff zu bekommen, allerdings sind viele Teile nicht immer einfach zu beschaffen und oft inzwischen sehr teuer (z.B. Auspuffanlage, Vergaserteile, Kühlschläuche, Verteiler, Instrumente, ...). Dafür hat man dann aber ein seltenes Oberklassefahrzeug, das mit unglaublichen Komfort entschädigt.

jokai

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.



Neues vom 404 Super Luxe – genannt „Die Weiße Lady“

So um die Weihnachtszeit im Jahre 2011 fing es schon an.

Ich stand in meiner warmen Garage, träumte von den vergangenen Erlebnissen mit meinem neuen Freund und seiner bezaubernden Gattin – ihr erinnert euch sicher noch daran, ich hatte euch das letzte Mal davon erzählt –, da passierte es ... mein Freund stellte mir einen „Bruder“ zur Seite. Völlig überraschend und ohne Vorwarnung.

Na, so dachte ich mir, der traut sich aber was. Kaum haben wir uns aneinander gewöhnt, schielt er schon nach Anderen! Und jetzt passierte das Tollste: er setzte sich zu mir rein und schaute den „Neuen“ an, dabei murmelte er – da steckt ´nen Haufen Arbeit drin bis er so toll wird wie meine Weiße Lady – na das ging mir natürlich runter wie Öl. Habe mich doch nicht getäuscht in ihm. Er hat sich nur einen alten Traum aus seiner Studentenzeit erfüllt. Mein neuer Nachbar/Bruder ist nämlich ein 404 Coupe Injection aus dem Jahr 1964. Ein wenig älter als ich, aber das macht mir nichts aus. Also, jetzt hatte ich für die Wintermonate einen Schlaf- und Traumbruder an meiner Seite. Na gut, dachte ich, mal sehen was da passiert, wenn es wieder wärmer wird. Nichts! Rein gar nichts; außer das hin und wieder irgendwelche Leute das neue (alte) Auto anschauten. Das dauert nun schon bis heute ... mal sehen wann es wirklich losgeht!



404-Bruder & Schwester



Beim 17. Rendez-vous

Ich überstand die Wintermonate mit der üblichen Pflege innen und außen und freute mich auf das, was das neue Jahr uns so bringen würde. Es wurden Planungen für diverse Veranstaltungen durchgesprochen und doch wieder verworfen. Noch bis zum März musste ich warten bis wir uns wieder im Verkehr tummeln konnten. Natürlich war das nur dafür gedacht, damit er feststellen konnte, ob ich noch richtig „funktioniere“. Doch dann passierte es doch. Es fuhr der kleine „Pannenteufel“ als Blinder Passagier mit. Die Wasserpumpe fing an komische Lieder zu pfeifen.

Bis zur ersten Clubausfahrt einige Wochen später war der Schaden behoben. Welch Glück für uns alle!

Doch dann, am 21. April ging es richtig los: die erste Ausfahrt mit dem Club! Welche eine Freude!

Das Überraschungsziel war sehr interessant; nämlich das Ofenmuseum in Velten. Ich fand es toll wieder die neugewonnenen „Kumpels“ zu treffen.

Auf eine ganz besondere Veranstaltung freute ich mich schon Wochen vorher: IPM 2012 in Lahnstein. Das besondere Ereignis für Peugeot-Oldi-Fahrer. Selbstverständlich sind wir die Fahrt in zwei Etappen, auf eigener Achse, gefahren. Die erste Etappe war Limburg. Eine schöne Altstadt und eine imposante Kirche direkt



**Unter Brüdern und Schwestern
bei der IPM 2012**

an der Lahn! Am nächsten Tag fahren wir in eine noch ältere Stadt: Trier. In Trier besuchte die bezaubernde Gattin meines Freundes den jüngsten Sohn. Dieser wohnt und arbeitet seit einigen Jahren in Trier. Nach einem kurzen Begrüßungs-intermezzo haben wir uns dann beide ganz schnell auf den Weg nach Lahnstein gemacht. Wir wollten uns noch vor dem „Dunkelwerden“ anmelden. Haben wir auch problemlos geschafft.

Zu diesem Event wurden rund 200 Peugeots aus vielen Jahrgängen und Ländern erwartet. Besonders hat mir gefallen, dass aus unserer „Familie“ (404) rund 14 Limousinen, 4 Cabriolets (habe ich vorher noch nie gesehen) und dann noch 3 Coupés (so wie mein älterer Bruder) ganz in meiner Nähe standen. Das ganze dauerte rund 3 Tage (mit Anfahrt) und war toll organisiert worden von Peugeot Deutschland.

Unvergesslich die Fahrt nach Bad Ems. Wir Autos durfte alle in die sonst gesperrte historische Innenstadt. Mein Freund und Fahrer erzählte mir, dass es am Abend noch einen Galaempfang vom Bürgermeister und Thierry Peugeot gab. Wir durften auf dem bewachten Parkplatz am Standorthotel bleiben und uns erholen. Auch die Rückfahrt nach Berlin über Trier verlief ohne Probleme. Ach ja, noch eine wichtige Tatsache, wir haben den „Geburtsort“ vom Nordhäuser Doppelkorn kennelernt – NORDHAUSEN!

Nach einer kurzen Erholphase ging es im

Juni zu einer wichtigen Familienfeier an den Bodensee.

Auch hier wieder in 2 Etappen auf der Hinreise (Termindruck). Erster Stopp in Heilbronn in einem Privathotel eines Oldtimersammlers. Er sammelte und verkaufte Mercedes 300 SL's. Als wir dort waren standen drei dieser Fahrzeuge in seinen Garagen! Ein kleines Benzingspräch mit meinem Freund war obligat. Von Heilbronn bis an den Bodensee fahren wir mehrheitlich über die Bundesstrassen in den Süden. Ausflüge nach Salem, Stockach, Singen in die Schweiz gehörten genauso dazu wie ein tolles Familienfest direkt am Bodensee.

Die Rückreise führte uns ausschließlich auf Bundesstraßen über Friedrichshafen, Ravensburg, Bad Waldsee zur ersten Etappe nach Ulm. Leider haben die Deutschen ihr Fußballspiel verloren! Für uns war es trotzdem ein toller Tag.

Am nächsten Tag ging es weiter über Rothenburg ob der Tauber bis kurz vor (ca. 30 km) Bamberg und wir übernachteten in einem tollen 4 Sterne Hotel in Neustadt an der Aisch. Am nächsten Morgen, nach einem wunderbaren Frühstück wurde ich



Impression Bamberg



Hochzeit Neustadt an der Aisch

noch zum Fotoobjekt für ein frischvermähltes Brautpaar! Ein Super Gefühl!! Als wir mittags Bamberg erreicht hatten, stellten mein Freund und seine Gattin fest, dass man für diese tolle Stadt mindestens einen eigenen kleinen Urlaub von einigen Tagen einplanen sollte. Nach einer kleinen Stadtbesichtigung meiner Herrschaften ging es dann weiter über Coburg durch den Thüringer Wald über Saalfeld, Kahle (Porzellanstadt) nach Naumburg. Dort bezogen wir Quartier für eine Nacht. Auf der letzten Etappe fuhren wir sehr entspannt über Querfurt, Eisleben, Wörlitz durch den Fläming, kurzer Stopp für Kaffee und Kuchen im Gutshof Gliem weiter nach Berlin – pannenfrei – hurra wir sind wieder daheim!

Im Juli sind wir der Einladung der ASC-Landesgruppe Sachsen/Sachsen-Anhalt nach Bad Schandau gefolgt. Für die Anreise wählten wir einen gemischten Weg (BAB/Bundesstraßen).

Unsere erste Station war Moritzburg. Natürlich mit interessanter Schlossführung und anschließend einer Cafepause am Schlossteich. Weiter ging es nach Bad Schandau. Dort wohnten wir im Hotel Elbresidenz direkt an der Elbe. Ich stand mit allen anderen Teilnehmern (etwa 40–50 Fahrzeugen) in der hoteleigenen Garage. Unsere Ausfahrt (mit Streckenbeschreibung) führte uns von Bad Schandau über Ottendorf, Kopec, Krasna Lipa usw. nach Menzi Louka über die Schweizer Mühle

zurück nach Bad Schandau. Das Benzin in Tschechien ist extrem preiswert (Super 1,35/Liter).

Die Sächsische Schweiz ist nicht nur für uns Oldtimer eine Superstrecke, sondern auch für Menschen die die Natur lieben und gerne wandern. Ein fetter Regenguss hat uns trotz schöner Landschaft mächtig überrascht. Eine tolle Veranstaltung von tollen Menschen in einer tollen Landschaft.

Schon sind wir im August 2012 angekommen. Es erwartete uns am 18. und 19. das 17. Rendez-vous vom PeReCi-Club. Es war nicht nur eine schöne Anfahrt bei super Sonnenwetter sondern auch noch ein besonderer Ort: Gut Gnewikow am Ruppiner See. Die eigentliche Ausfahrt mit Fragen zum ... Besuch des Neuruppiner Zoos und weitere Köstlichkeiten fand dann am nächsten Tag statt. Auch wieder ein Superwetter ... wie haben die Organisatoren das bloß gemacht???



White Lady-Bad Schandau



Sundbrücke

Bei der dann später (tags darauf) stattfindenden Preisverleihung haben WIR den 2. Platz belegt. Das war eine gute wenn auch unerwartete Würdigung unserer gesamten Teamleistung. Wir haben uns alle darüber sehr gefreut. Auch schön das Gruppenfoto: die Weiße Lady neben der sportlichen Alpine und auch in Weiß ... sieht gut aus, oder!

Die Rückfahrt nach Berlin ging über Schloss Ribbeck im Havelland. Gute Empfehlung meines Freundes und seiner bezaubernden Gattin. Das alte Waschhaus – super Atmosphäre und tolle selbstkreierte Torten (Mordsstücke!)



Mek-Pom Ulrichshusen 2012

Wie schon im letzten Jahr haben wir uns für die Oldtimer Gala im Schlosspark vom Schloss Oranienburg am 8./9.09.2012 angemeldet. Das Wetter war sehr durchwachsen. Daher war der Andrang an Oldtimern am ersten Tag sehr überschaubar. Beim vorgesehenen Concour de Elegance waren wir hoffnungsvoll dabei ... doch diesmal sind andere Fahrzeuge wesentlich besser gewesen als wir. Doch der olympische Gedanke zählt ... Dabei sein ist alles! Wir haben uns am Sonntag der Familie gewidmet.

Meine Güte wie die Zeit dahin flitzt. Wir sind schon am Ende von September 2012. Mein Freund und seine bezaubernde Gattin haben einen wohlverdienten Kurzurlaub nach Fehmarn angetreten, mit mir natürlich. Das Wetter war der Jahreszeit entsprechend. Soll heißen manchmal Sonnenschein, dann wieder etwas Niederschläge und wie immer an der Küste ein frischer Wind. Eine sehr interessante Insel mit viel Grün und Landwirtschaft aber auch ´ne Menge Tourismus. Den haben wir auf Grund der Jahreszeit nur bedingt erfahren. Leute, ich kann euch das sagen: bei so vielen tollen Hof Cafés und alle mit selbstgebackenen Kuchen und Torten, haben wir eine kleine Rallye für uns (besser gesagt für meinen Freund und seine Gattin) veranstaltet. Mir hat es richtig viel Spaß bereitet von Hinz und Kunz bewundert und bestaunt zu werden, derweil meine „Herrschaften“ sich offensichtlich dem vollen Genuss hingaben.

Nach einer Woche ging es weiter zu einer Familienfeier in den Landkreis ROW (Rotenburg/Wümme). Oberhalb von Hamburg hat es dann „geschüttet wie aus Kübeln“. Aber auch das haben wir gut überstanden (bin nicht eingelaufen und fing auch nicht an zu rosten). Der Jubilar hat sich gerne von mir chauffieren lassen. Ein paar Tage später sind wir dann über BAB/Bundesstraße zurück nach Berlin. Auf die kleinen Wochenendausflüge bin

ich nicht weiter eingegangen. Insgesamt sind wir in diesem Jahr ca. 8.500 km gefahren. Den richtigen Weg hat uns die bezaubernde Gattin meines Freundes immer hervorragend gewiesen ... sie ist eben DIE NAVIGATORIN.

Danke für all die wunderbaren Erlebnisse mit diesen wunderbaren Menschen!
Bis bald mal ... vielleicht kann dann mein Bruder auch schon fahren!!!

Eure Weiße Lady
(Peugeot 404 SL Automatique)



Udo & white lady

alle Fotos im Artikel von Udo Siebert

Ersatzteile bis zu 60 % günstiger durch ausgehandelte Club-Rabatte

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: 10/2012):

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 Kaution 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 XXXXXX**BUSCHING-AUTOTEILE GmbH (gute Erfahrungen von Clubmitgliedern)**

Otto-Suhr-Allee 29, 10585 Berlin-Charlottenburg

Tel.: 3422023

Unterschiedliche Rabatte, Kundennummer: XXXXXXXX**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 XXXXXX, Passwort Internet: XXXXXX

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.

Impressionen vom 17. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Zum 17. Mal trafen sich am Wochenende 18./19. August 2012 rund 25 (nicht nur) französische Klassiker und über 40 Personen in Gnewikow (Neuruppin), das Gutshaus lag direkt am Ruppiner See und bot bei schönem Wetter 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 und Geschicklichkeit auch jede Menge Gehirnschmalz forderte. Ein Höhepunkt waren sicherlich die Sonderprüfungen beim Autohaus Wernicke (ehemals AH Lambeck), das uns freundlicher Weise hier unterstützte. Die Teilnehmer hatten hier auch die Möglichkeit die Bremskräfte ihres Lieblings 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 tagsüber die Schönheiten dieser Gegend und den traumhaften Blick auf den Ruppiner See, der nicht nur einmal zum Baden einlud! Die interessante

Rallye-Suchfahrt führte über wenig befahrene Straßen, schöne Alleen und zeigte den Teilnehmern die Schönheiten der Ostprignitz. Kenntnisse über die Fauna konnten bei einem kurzen Besuch im Tierpark Kunsterspring aufgefrischt werden. Für die Kaffeerast traf man sich im Tal der wunderschön gelegenen Boltenmühle. Ein klassisches warmes Abendbuffet sorgte schließlich am Samstagabend für die nötige Stärkung.

Mit Dart und einem Fragebogen zum Autofahren vor 100 Jahren konnten die Teams am Sonntag nach einem reichhaltigen Frühstücksbuffet noch einmal punkten, bevor mittags die Siegerehrung stattfand. 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 18. Rendez-vous im August 2013 irgendwo im Umland von Berlin! Tatkräftige Organisatoren werden noch gesucht!

Die folgenden Fotos mögen einen kleinen Eindruck vermitteln.









Oldtimer sind kostbare Einzelstücke

Genießen Sie besonderen Fahrspaß mit der leistungsstarken Zurich Oldtimerversicherung. Die Kaskoversicherung ist zum Beispiel umso günstiger, je gepflegter Ihr Oldtimer ist und die Vorsorgeversicherung berücksichtigt automatisch eine Wertsteigerung im Schadenfall. Wir beraten Sie partnerschaftlich und kompetent. Zurich HelpPoint. Weil Sie uns wichtig sind.

Geschäftsstelle Ronny Weigmann

Gr.-Scharnstraße 27
15230 Frankfurt
Telefon 0335 504948
Fax 0335 5004031
Mobil 0171 6444507
weigmann@zuerich.de


ZURICH[®]

Sergio Pininfarina – ein Nachruf für einen Formvollender

Sergio Pininfarina war der Mann, der den Sportwagen die weichen Linien verpasste – fließende Übergänge, dezent angedeutete Muskel, Eleganz:

Der legendäre Designer ist nun im Alter von 85 Jahren gestorben.

Vielleicht, sagen die Italiener, war das italienische Autodesign nie wieder so italienisch wie damals in den 60er, 70er und 80er Jahren. In diesen Jahrzehnten, in denen „er“ seine bekannten Karosserien modellierte. Und vielleicht muss man einige von ihnen nebeneinander stellen, um zu verstehen, wie eine Karosserie, nach Sergio Pininfarina auszu-sehen hatte. Den Fiat Dino Spider zum Beispiel von 1966, daneben vielleicht einen neueren Maserati Gran Turismo, und natürlich – die klassischen Ferraris. Ganz unterschiedliche Autos, und doch sind da immer diese fließenden Übergänge, die dezent angedeuteten Muskeln, die Eleganz. Nicht nur PS-stark und laut, sondern auch schön.

Sogar italienische Küchengeräte erinnerten damals nicht selten an die aerodynamischen Formen eines Sportwagens – Pininfarina, der Formvollender, setzte Trends, die mit den Jahren immer futuristischer ausfielen. Und irgendwann war die Designschmiede für alles Mögliche zuständig. Für Peugeot und Mitsubishi, sogar für Züge und Computer. Dinge, die man so macht, wenn man selbständig ist und Geld verdienen will. Massenware. Die wahre Kunst aber, das waren die schnellen Autos mit den italienischen Formen. Eigentlich wollte er Musiker werden. Doch

da war die Designschmiede des Vaters Battista Farina, also studierte Sergio Maschinenbau. Der Vater hatte die Carrozzeria 1930 am Stadtrand von Turin gegründet. Es waren Jahre des Aufbruchs damals im weitgehend ländlichen Piemont: Zulieferbetriebe, Designer, Ingenieure – sie alle zog es in den Nordwesten Italiens. Die Spinne, die mitten im Netz saß, hieß



Fiat. Und Fiat bedeutete Aufträge. Battista „pinin“ Farina, so nannte man den Vater, den kleinen Farina. Aus Farina wurde irgendwann Pininfarina, und Sergio übernahm das Ruder im Familienbetrieb, als der „Kleine“ starb. Das war 1966.

So wurde Sergio, der Schöngest mit dem Gespür für Harmonien und Noten, nicht nur Ingenieur, sondern auch noch Unternehmer und Chef. Und eine Ikone.

Italiener lieben Ikonen, vor allem dann, wenn sie ihnen Maseratis und Ferraris schenken. Und der unscheinbare Mann, der mit seinen stets perfekten Anzügen und akkurat sitzenden Krawatten äußerlich weniger an einen Ferrari- oder kreativen Maserati-Fahrer erinnerte als an einen Abteilungsleiter und ganz normalen Turiner Fiat-Familienvater, wurde einer der Vorzeigeeindustriellen des Landes.

Denn längst war seine Firma mehr als eine Designschmiede. Pininfarina war selbst immer mehr ein Autokonzern geworden, baute spezielle Kleinserien für die großen Autokolosse. Ein riskantes Geschäft, aber es brachte Umsatz und Größe nach Cambiano, jenen kleinen grauen Industrievorort bei Turin.

Spätestens in den 90er Jahren war der Carrozziere dann ein Mann des öffentlichen Lebens. Europaabgeordneter, Präsident des italienischen Industrieverbandes Confindustria und einer der wenigen im Lande, die vom Staatspräsidenten zum Senator auf Lebenszeit ernannt wurden. Der Autodesigner, der Haus- und Hofstilist von Ferrari als politisches Schwergewicht – die Geschichte des Sergio Pininfarina ist auch eine sehr italienische Geschichte. Auch deshalb nannte man ihn in Italien den „Botschafter des italienischen Stils“.

Es gehe darum, „das Erbe der Vergangenheit zu bewahren, sich aber gleichzeitig schon in die Zukunft versetzen zu können, um die Zeiten vorherzusehen“, sagte Pininfarina immer dann, wenn er nach seinem Berufsgeheimnis gefragt wurde. Die Zeit, zuletzt war sie nicht mehr die seine. Dafür war zu viel zusammengekommen. Zuerst im August 2008, an jenem Tag, an dem Andrea Pininfarina, der

51-jährige Sohn, am frühen Morgen mit seinem grauen Vespa-Roller in die Firmenzentrale fuhr. Es waren schwere Zeiten, das Unternehmen war finanziell angeschlagen, und Andrea, seit 2006 der Chef, sollte Pläne für eine Sanierung ausarbeiten. Ein 78-jähriger Autofahrer übersah den Motorroller des Industriellen-Sohnes – Andrea starb bei dem Unfall. Damals sagte Sergio Pininfarina: „In unserer Familie hat sich eine entsetzliche Tragödie ereignet.“

Dann musste der Alte mit ansehen, wie der Schuldenberg seiner Firma immer größer wurde, der Druck der Banken immer stärker. Das Traditionsunternehmen schrumpfte sich selbst, gab Umsatz und Werke ab und konzentrierte sich mit weniger Personal wieder ganz – wie früher – auf Design- und Ingenieursdienste; vor allem mit der Elektromobilität will das Unternehmen nun wachsen.

Die Rettung seiner Firma hat Sergio Pininfarina noch miterlebt. In der Nacht zum 3. Juli 2012 starb er in seinem Turiner Haus; er wurde 85 Jahre alt.

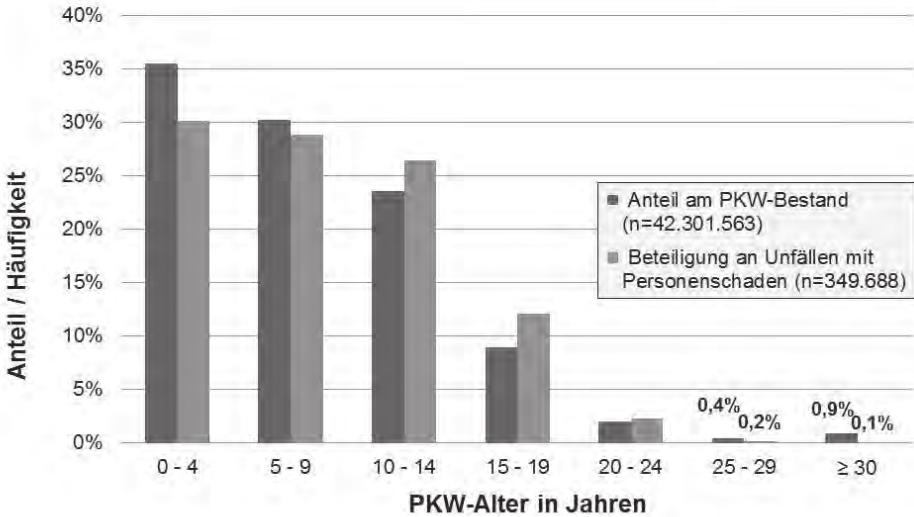
jokai + Süddeutsche Zeitung

Unsere Club-Stammtische 2013

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

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

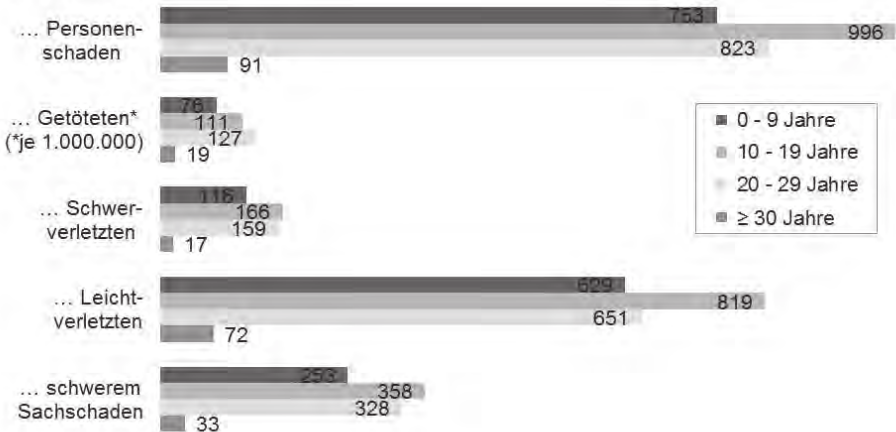
Unfallverhalten Oldtimer



Unfallbeteiligung von Kraftfahrzeugen in Deutschland - 2011

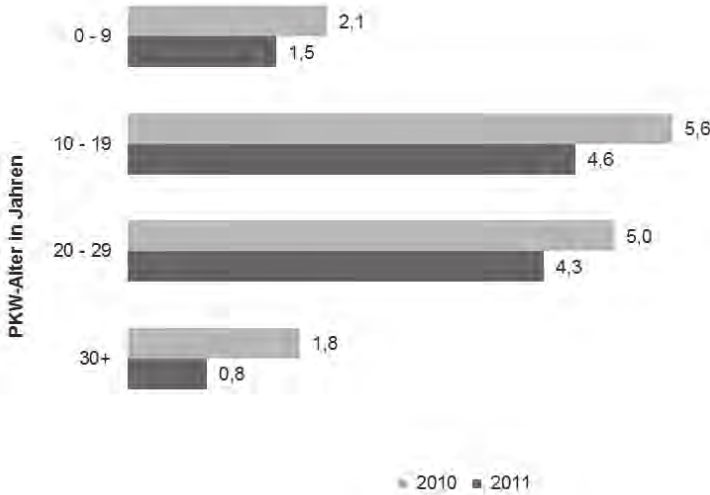
Je 100.000 zugelassener PKW

Unfall mit



Unfallbeteiligung von Kraftfahrzeugen mit technischem Mangel

Je 100.000 PKW



Quelle: VUFO GmbH TU Dresden



Entengeschnatter mitten in Berlin

Wie aus einem Mercedes-Fahrer (W123 300D) ein Peugeot-Liebhaber (604 TD) wurde

Peugeot 604D Turbo: La nouvelle cuisine

„La nouvelle cuisine“ titelte die auto motor und sport im Heft 7/79 in einem ersten Fahrbericht über den Peugeot 604D Turbo. Immerhin war es der erste Turbodiesel des europäischen Auto-Marktes – weltweit war Mercedes 1978 bereits zuvorgekommen, mit dem aufgeladenen Fünfzylinder-Motor im 300SD, der allerdings leider ausschließlich in die USA verkauft wurde.

Durch einen ziemlichen Zufall geriet ich, nachdem ich 10 Jahre lang Mercedes W123 Diesel im Alltag gefahren bin, an einen solchen Peugeot 604D Turbo. Eigentlich wollte ich wieder einen 123er Diesel kaufen – als ein Freund aus der Schweiz mir von einer unscheinbaren Kleinanzeige im Internet erzählte: Jemand bot bereits seit längerer Zeit erfolglos einen angeblich sehr gepflegten 604D Turbo zum Verkauf an. Das Auto habe ich nach ein paar e-Mails und unscharfen Fotos dann in Genf gekauft und bin an einem Februar-Wochenende one-way dorthin geflogen: soviel Abenteuer muß sein. Dort erwartete mich ein perfekt gepflegter 604 aus erster Hand, der direkt nach dem Kauf nach Hause, ins Rheinland bei Köln, überführt wurde ... etwa 800 Kilometer mit zwei Unterbrechungen. Eine ideale erste Tour für einen Klassiker mit einem Selbstzünder unter der Haube!

Der Peugeot 604 kam 1975 mit einem V6-Benzinmotor auf den Markt. Von Pininfarina sehr zurückhaltend, aber gekonnt gestaltet, kann man ihn als französische Antwort auf die Mercedes S-Klasse der W116-Baureihe betrachten. Wie es in Frankreich Tradition hat, sind die großen Limousinen dort etwas kleiner als in Deutschland und eigentlich mehr mit der hiesigen „oberen Mittelklasse“ zu vergleichen. Dennoch stand der Komfort



beim Peugeot 604 an alleroberster Stelle im Pflichtenheft.

1979 präsentierte Peugeot dann den 604 Diesel Turbo. Die seit vielen Jahren bewährten Dieselmotoren des Hauses, gefertigt bei der Tochtergesellschaft Indenor, nördlich von Paris, wurden einer gründlichen Weiterentwicklung unterzogen und für ihren Arbeitsplatz im großen 604 gut vorbereitet. Die wichtigste Neuerung war der Garrett-Turbolader, der der neuen XD2S-Maschine zu einem leichten Leistungsplus und vor allem einer üppigen Drehmomentkurve verhalf. 80 PS bei 4150 U/min, ein Drehmoment von 184 Nm bei nur 2000 U/Min, das waren bei 2.3 Liter Hubraum damals ungekannte Leistungsdaten für einen Selbstzünder. Wie wir heute wissen, ging die Leistungskurve auch keineswegs auf Kosten der Lebensdauer des Aggregats – auch in dieser Hinsicht zählen die Peugeot-Diesels, genau wie ihre Konkurrenten aus Stuttgart, zum weltweit besten. Trotzdem blieben die großen 604 immer etwas selten – die meisten französischen Käufer bevorzugten die „hemdsärmeligeren“ kleineren Modelle 504 und 505, und im Ausland hatte es die französische Oberklasse ja schon immer eher schwer. Immerhin wurden bis 1986 von allen 604-Modellen, inclusive der Benzin-Versionen, etwa 120.000 Stück produziert.

Das Thema „Luxus“ in französischer Variation

Mit diesem vielen theoretischen Wissen stand ich dann im Februar 2004, nach einem entspannten Kurzstreckenflug von Köln nach Genf, vor meinem 604D Turbo, den ich vorher über eine Anzeige im Internet gekauft hatte. Während mich der sehr freundliche und aufmerksame Erstbesitzer des 24 Jahre alten Wagens auf diverse Besonderheiten seines Schmuckstücks aufmerksam machte, nahm ich zum ersten Mal Platz. Die Sitze entpuppten sich als Marshmallow-Material mit einem Nylonstrumpfhähnlichen, weichen Plüschmaterial. Dank der guten Pflege und der geringen Laufleistung war das Interieur fast neuwertig. Stefano, der Sohn des Vorbesitzers, lenkte den Wagen durch den Genfer Stadtverkehr... eine traumhafte Stadt unter ebenso traumhaftem blauen Februar-Himmel!

Für jemanden wie mich, der zeitgenössische W123-Diesel von Mercedes gewohnt ist, war der Peugeot auf den ersten Eindruck fast unwirklich leise. Der Schaltknüppel vibriert im Leerlauf deutlich, und im Leerlauf ist auch dezentes Diesel-Nageln zu hören. Ansonsten herrscht im Innenraum die gleiche Ruhe, wie man sie sonst bei älteren Autos eigentlich nur von einem Wagen mit Benzinmotor gewohnt ist. Man fühlt sich auf Antrieb überdurchschnittlich gut und sehr stilsicher aufgehoben – ein Eindruck, an dem auch die sehr Seventies-mäßige Farbkombination (außen grünmetallic, innen braun und beige) nichts ändern kann. Sich in einem französischen Wagen vom italienischen Vorbesitzer durch die schönen Seiten von Genf fahren zu lassen – ein Genuß... es ist schon ein internationales Flair, was diesen Wagen umgibt, ein Flair von hochkarätigem Design und Stil. Sehr europäisch. Nichts von der leicht ländlich-bäuerlichen Note, die der teutonischen Konkurrenz immer

wieder nachgesagt wird! Auch die anschließenden Preisverhandlungen und die Vertragsunterzeichnung bei Stefano im Wohnzimmer hatte etwas von einem Gipfeltreffen an sich – so wurde dieser Autokauf zu einem rundum schönen Erlebnis, das ich wohl nie wieder vergessen werde.

Hinter dem Lenkrad: Während wir den Genfer See am Nachmittag umrundeten, auf der Suche nach ein paar schönen Foto-Motiven, zeigen sich dann weitere gallische Eigenarten des Peugeot 604. Vier elektrische Fenster und ein elektrisches Stahlschiebedach sind an Bord, genauso wie eine unterdruckgesteuerte Zentralverriegelung mit Komfort-Schließfunktion, die eventuell offenstehende Fenster und das Dach automatisch schließt. Das Belüftungssystem ist technisch ziemlich kompliziert aufgebaut und wie eine Klimaautomatic zu bedienen – nur dass eben kein Klimakompressor mit eingebaut ist.

Die Fensterheberschalter sind schön säuberlich in einer Reihe schwarzer, gleichartiger, des Nachts unbeleuchteter Schalter einsortiert, zwischen denen sich



auch der Warnblinker versteckt. So etwas hätte es in Stuttgart zugegebenermaßen nicht gegeben! Der Kofferraum ist aus dem Zentralverriegelungs-System komplett ausgeklammert und wird mittels eines separaten Schlüssels geöffnet und verriegelt. Dafür kann man das Dach und die Fenster, sollten die Motoren einmal



streiken, mit einer Handkurbel mechanisch öffnen und schließen. Auch das hat es in Stuttgart nicht gegeben! Trotzdem erweckt der 604, so wie ein Mercedes der W116er Reihe, eher den Eindruck, dass man lieber nicht miterleben möchte, dass irgendetwas an der komplexen Ausstattung einmal den Dienst versagt!

Die Fahreigenschaften im Grenzbereich wollten wir auf der Rückfahrt nicht ausloten, zeitgenössischen Auto-Tests zufolge soll der 604 sowieso nicht das fahrsicherste Auto seiner Klasse gewesen sein. Da ich auch absolut kein sportlicher Fahrer bin, spielt das auch keine Rolle ... Der Fahrkomfort allerdings ist außerordentlich gut: Nach etlichen 100 Kilometern Autobahn und auch Landstraße hatte ich unwillkürlich das Gefühl, über Nacht wäre das gesamte Straßennetz saniert worden! Das Fahrwerk ist aber auch nicht so weich, dass empfindlichen Naturen direkt schlecht werden würde. Die Lenkung überrascht Mercedes-Piloten durch ihre absolute Spielfreiheit und ein ausgeprägtes Bedürfnis, sich auf geradeaus einzustellen – annehm auf weiten Landstraßen und Autobahnen!

Ein Quell der Freude ist immer wieder der Turbomotor. Die Beschleunigung vom Stand weg ist nicht wirklich gut, der Wagen ist schwer, der Turbolader benötigt seine Gedenksekunde und das nutzbare Drehzahlband ist eher schmal... aber

dennoch spürt man ein stetiges, kraftvolles Drehmoment, ohne Probleme beschleunigt der Motor auch bergauf bei niedrigen Geschwindigkeiten im hohen Gang und zieht den Wagen wie an einer Gummischnur nicht wirklich schnell, aber schon mit Nachdruck die Straßen entlang. Auch auf Autobahnsteigungen kommt man überraschend weit und muss, solange sich nicht gerade ein LKW in den Weg stellt, auch praktisch niemals in den 4. Gang zurückschalten. Vom wirklich überdurchschnittlichen Geräuschkomfort und der Laufruhe habe ich ja schon berichtet... aber lest unten die Tabelle mit den technischen Daten: 5 dB(A) Geräuschunterschied zum 300D bei 100 km/h sprechen ja schon für sich!

Im Stadtverkehr wirkt der große Peugeot hingegen leicht unhandlich. Bei schnellem Einlenken und Wendemanövern verhärtet die Lenkung vehement, und der Wendekreis orientiert sich gefühlsmäßig an dem eines Range Rovers. Nicht dass es stören würde – aber man merkt einfach, für Stadtverkehr wurde dieser Wagen nicht geschaffen. Das serienmäßige 5-Gang Getriebe von ZF verhält sich hingegen völlig unauffällig und ist schnell und weich zu schalten. Auch an dieser Stelle breiten wir über das, was Mercedes zu dieser Zeit geboten hat (5-Gang war beispielsweise bis 1981 überhaupt nicht lieferbar) wohl besser den Mantel des Schweigens.

Das Innere, bespannt mit ledergearbitem Aeralon, bestimmen zwei gut ausgeformte Schalensitze, dreispeichiges Sportlenkrad und eine sportwegengerechte Instrumentierung mit runden Zifferblättern im wulstgepolsterten, holzgemaserten Instrumentenbrett. Auf der Kofferbank hinter den zu steil stehenden, unverständlicherweise nicht verstellbaren Vordersitzen finden auch zwei Halbwichsige Platz. Frischluft- und Defrosterdüsen sind voneinander getrennt, das Handschuhfach und die Türkanten beim Öffnen beleuchtet. Das Ersatzrad steckt schützend vor der Stirnwand. Daneben haben dort nur noch zwei Aktenaschen Platz.

Die Maße des Simca 1200 S zeigt unser Bild. Nachzutragen sind Bodenfreiheit leer/beladen 125/110 mm und Wendekreisdurchmesser 10,4 m. Die Leermasse beträgt fahrfertig 890 kg (100 kg mehr als der 1000er Vorläufer), die maximale Zuladung 235 kg. Die Achslasten verteilen sich leer 350/540 kp, ausgelastet 480/700 kp.

Trotzdem – und vor allem trotz Heckmotor – zeigt der Wagen ein ausgeglichenes, spurstabiles Kurvenverhalten. Bis an den Grenzbereich bleibt er neutral und leicht beherrschbar, erst dann übersteuert er merklich. Um das zu erreichen, muß man aber widergesetzlich oder sehr, sehr forsch fahren.

Der drehfrequente Motor hat es bei 11,1 bis 14,1 kg/PS und der aerodynamisch günstigen Karosserieform nicht schwer, das Coupé in etwa 11,8 s von 0 auf 100, in 18,5 s von 0 auf 120 und in 26,8 s von 0 auf 140 km/h zu beschleunigen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt etwa 175 km/h – wobei der Motor 6300 U/min dreht. Die technisch zulässige Dauergeschwindigkeit liegt dementsprechend sehr hoch. Im Stadtverkehr mitgehalten und überland nicht schneller als 100 bis 110 km/h gefahren, kommt man mit 9 l VK/100 km gut aus.

Man fühlt sich wohl im Simca 1200 S, merkt bald, daß er verlockend schnell ist, einige technische Feinnesen hat, und kann nicht umhin festzustellen, daß er eigentlich genau die Größe und Qualität eines vernünftigen, hübschen und sauber verarbeiteten Sportcoupés repräsentiert. KM.

Dank an unser Clubmitglied Michael Zellmer für die Recherche dieses fast unbekanntem Artikels über den Simca 1200 S.



Zeitzeuge / ein Peugeot 504 Cabriofahrer erhält die Zeitung – DeGaulle ist tot –



Entspanntes Reisen im Peugeot 505 (LMP)



Renault 16 + Peugeot 504 im Jahr 1975 – NEIN! Die H-Kennzeichen verraten die Neuzeit



Expertenrunde am offenen Herzen

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 teilrestauriert. 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

Artikel aus „Hildesheimer Allgemeine Zeitung“ vom 13.08.2012

Ein Flitzer für V

Die Automarke Matra begeistert Robin und Fabian Pflock

Wehmingen (mv). Ein Vierjähriger war der heimliche Star beim alljährlichen Oldtimertreffen auf dem Gelände des hannoverschen Straßenbahn-Museums in Wehmingen. Mit seinem knallroten Tretauto sorgte Fabian Pflock für Furore unter den Fans der betagten Vehikel. Das große Echo lag vielleicht auch daran, weil sein Vater Robin mit dem Original vorgefahren war. So standen sich das Tretauto im Maßstab 1:5 und der Matra 530 LX aus dem Jahr 1972 mit einer Länge von 4,10 Meter gegenüber.

Der frühere Elzler war extra für das Treffen mit seiner Familie aus Berlin angereist. „9600 Stück wurden von dem Matra in der Zeit von 1967 bis 1972 in Frankreich hergestellt. Nur 30 sind davon heute in Deutschland zu finden“, berichtet Robin Pflock. Zu dem Matra 530 LX gibt es eine sehr persönliche Geschichte, die den Liebhaber der französischen Marke auf frühere Zeiten zurückblicken lässt: „Mein Vater hatte sich ein Fahrzeug dieses Typs gekauft. Doch nach drei Tagen wurde der Wagen bei einem Unfall am Grenzkontrollpunkt Drezwitz stark beschädigt. Ein Lastwagen war ihm draufgefahren. Nur zwei Fotos und das Typenschild blieben übrig. Zum Glück ist den Insassen nichts passiert“, erläutert der Besitzer des roten Schmuckstücks. Später kam der Sohn einfach nicht von dem Gedanken los, selbst mal einen Matra zu fahren. In Hasede wurde er schließlich fündig. „Das Auto befand sich in einem mäßigen Zustand. Da gab es eine Menge zu tun“, erläutert der Experte. Die entsprechenden Ersatzteile zu besorgen, entpuppte sich als eine kaum lösbare Aufgabe. „Über Umwege habe ich es dann aber schließlich geschafft“, so Robin Pflock. Die Pflege des Flitzers ist natürlich eine wichtige Angelegenheit. „Der Wagen rollt nur an besonderen Tagen durch die Lande, wie zum Beispiel heute zum Treffen“, so der Matra-Fan, der auch im Deutschland-Fanclub aktiv ist.

Seine Liebe zu dem französischen Sportwagen flammte nicht zuletzt auch wegen der Erfolge in der Formel 1 auf. 1969 gewann ein Matra die Weltmeisterschaft. Das Tretauto für den kleinen Fabian stammt übrigens aus einer Internet-Auktion. „Es musste komplett restauriert werden. Aber nun erstrahlt es in neuem Glanz“, erzählt Robin Pflock. Auch sein Vater Klaus-Dieter zählte beim Oldti-

mertreffen zu den Gästen. Allerdings lässt es der Elzler mit seinem 100 Jahre alten Ford T, den er 1997 erstanden hat, etwas beschaulicher angehen. Immer wieder zog das Vehikel mit seinen markanten Scheinwerfern die Blicke der Besucher auf sich. Fast pausenlos klickten die Fotoapparate. Der Marktwert für einen Ford T dürfte heute bei etwa 40 000 Euro liegen.

Frank Melcher aus Springe ist seit vielen Jahren Kleinwagenfan. In Wehmingen präsentierte er seinen gelben Puch 650 T aus dem Jahr 1962. „Der sollte eigentlich auf die Rennstrecke. Das wollte der damalige Besitzer dann aber doch nicht“, berichtet der 54-Jährige. Sein Puch bringt es locker schon mal auf 180 Stundenkilometer. Der Oldtimertag zählt für den Verein Hannoversches Straßenbahn-Museum mit zu größten Sonderveranstaltungen. „1000 Besucher dürften da gewesen sein“, vermutet der stellvertretende Vorsitzende Bodo Krüger.

Auf dem Gelände herrschte ein ständiges Kommen und Gehen. Während einige Fahrzeuge schon wieder die Heimreise antraten, machten andere erst einmal Station auf dem weitläufigen Areal. Etwa 400 Fahrzeuge der unterschiedlichsten Fabrikate und Baujahre standen am Ende des mittlerweile 17. Treffens auf der Besucherliste. Neben all dem Trubel um die Oldtimer kamen aber auch die Straßenbahnen, die früher unter anderem in Potsdam, Magdeburg, Hannover oder Wien unterwegs waren, auch nicht zu kurz. Viele Gäste nutzten die Gelegenheit, um eine 2,5 Kilometer lange Rundfahrt mit den unterschiedlichsten Typen zu unternehmen. Dabei kamen sie auch an dem alten Munitionsbetrieb vorbei. Die Hallen dienen heute als Unterstellmöglichkeit für die Wagen.

Der Verein verfügt über 130 Fahrzeuge, 28 davon sind zugelassen für den Fahrbetrieb. Nach der Vereinsgründung waren es sogar 360 Wagen, doch diese Menge konnten die Mitstreiter nicht stemmen. Viele Straßenbahnen befanden sich in einem äußerst schlechten Zustand, sodass sich der heute 300 Mitglieder zählende Verein von einigen trennte. Im Jahr besuchen rund 10 000 Interessierte das Museum. Für das kommende Jahr peilt der Verein die Fertigstellung der Nordschleife an.

„Der sollte eigentlich auf die Rennstrecke.“



Fabian Pflock ist mächtig stolz auf sein Matra-Tr

Vater und Sohn

...k / Oldtimertreffen lockt 1000 Besucher nach Wehmingen



...etauto. Sein Vater Robin fährt das Original-Auto aus dem Jahr 1972.

Foto: Vollmer



Peugeot 404 Pickup – da blühen nicht nur die Blumen ... gesehen in der Türkei

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 Lava-Steingrill 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

Pressedienst

Behrenstrasse 35
10117 Berlin

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

15 Jahre H-Kennzeichen für historische Fahrzeuge – Technisches Kulturgut bewahren

Mehr als 230.000 Pkw mit H-Kennzeichen auf deutschen Straßen

Berlin, 4. Mai 2012. Die Zahl historischer Fahrzeuge auf deutschen Straßen steigt weiter an. Zum 31. Dezember 2011 waren 231.064 Pkw mit H-Kennzeichen gemeldet – ein Anstieg um knapp 11 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt gibt es in Deutschland rund 259.000 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen – neben Pkw zählen dazu auch Krafträder, Nutzfahrzeuge, Zugmaschinen und sonstige Fahrzeuge. H-Kennzeichen sind für Oldtimerfahrzeuge vorgesehen, die mindestens 30 Jahre alt sind. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) beauftragt regelmäßig das Kraftfahrt-Bundesamt, eine detaillierte Auswertung der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen zu erstellen.

Die H-Kennzeichen-Regelung trat vor 15 Jahren, im Juli 1997, in Deutschland in Kraft. Diese Möglichkeit, Kraftfahrzeuge als historische Fahrzeuge anzumelden und kenntlich zu machen, sollte der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturguts dienen. Neben dem Mindestalter von 30 Jahren müssen die Fahrzeuge technisch einwandfrei und im originalen Zustand sein. VDA-Präsident Matthias Wissmann: „Das H-Kennzeichen ist das Erkennungsmerkmal eines echten Oldtimers. Es hat seit seiner Einführung viel dazu beigetragen, dass sich immer mehr Menschen um den Erhalt historischer Fahrzeuge bemühen. Das beweist auch der stetige Anstieg der zugelassenen Oldtimer in den letzten Jahren. Der VDA setzt sich dafür ein, dass Oldtimer mit H-Kennzeichen weiterhin als technisches Kulturgut geschützt werden, damit sie auch künftig ohne Probleme auf unseren Straßen unterwegs sein können.“

In der Rangliste der Modelle mit H-Kennzeichen steht der VW-Käfer mit 26.857 Fahrzeugen weiter unangefochten auf Platz eins. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der VW-Käfer mit H-Kennzeichen um gut 5 Prozent. Danach folgen drei Mercedes-Benz: Der „SL“ der Baureihe 107 (7.103 Fahrzeuge) klettert auf Platz zwei, der Zuwachs beträgt gut 18 Prozent. Auf Platz drei steht nun der „Strich-Acht“ (6.821 Einheiten), gefolgt vom Mercedes-Benz „W123“, der ebenfalls stark zulegte (5.921; plus 44 Prozent). Der „W123“ wurde von 1975 bis 1986 gebaut, derzeit erreichen also viele Fahrzeuge dieser Modellreihe das Oldtimeralter von mindestens 30 Jahren. Auf Platz fünf bleibt der Porsche 911/912: Die Zahl der zugelassenen 911er und 912er mit H-Kennzeichen stieg um knapp 19 Prozent auf 5.500 Fahrzeuge. Der schnellste Aufsteiger in den Top Ten der H-Kennzeichen-Oldtimer ist der VW Bus (VW Transporter eingeschlossen). Die Zahl der „Bullis“ mit H-Kennzeichen schnellte um knapp 54 Prozent auf 3.593 Einheiten nach oben.

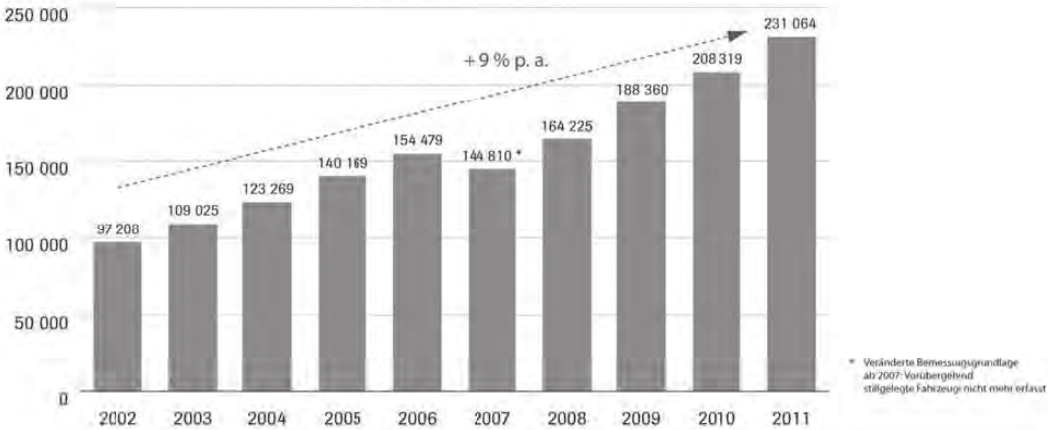
Trotz des Anstiegs um durchschnittlich 9 Prozent in den letzten 10 Jahren bleiben Fahrzeuge mit H-Kennzeichen eine sehr kleine Minderheit auf deutschen Straßen. Ihr Anteil am gesamten Pkw-Bestand beträgt nur 0,5 Prozent. Rund 59 Prozent aller zugelassenen Pkw, die älter als 30 Jahre sind, verfügen über ein H-Kennzeichen. Nur für diese Fahrzeuge gelten besondere Ausnahmeregelungen, wie etwa die Befreiung vom Fahrverbot in Umweltzonen.

Grafiken stehen unter folgender Internetadresse zum Herunterladen bereit:

<http://www.vda.de>

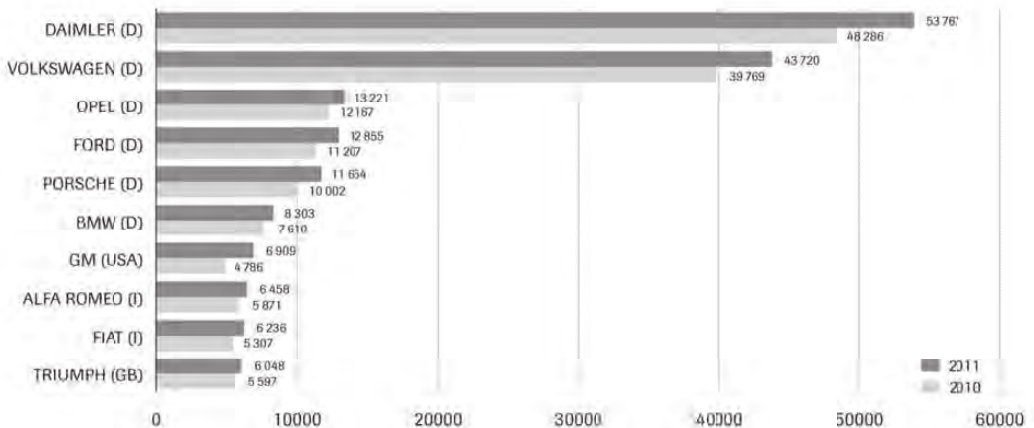
Pkw mit H-Kennzeichen

Entwicklung von 2002 bis 2011



Pkw mit H-Kennzeichen

Die häufigsten Marken



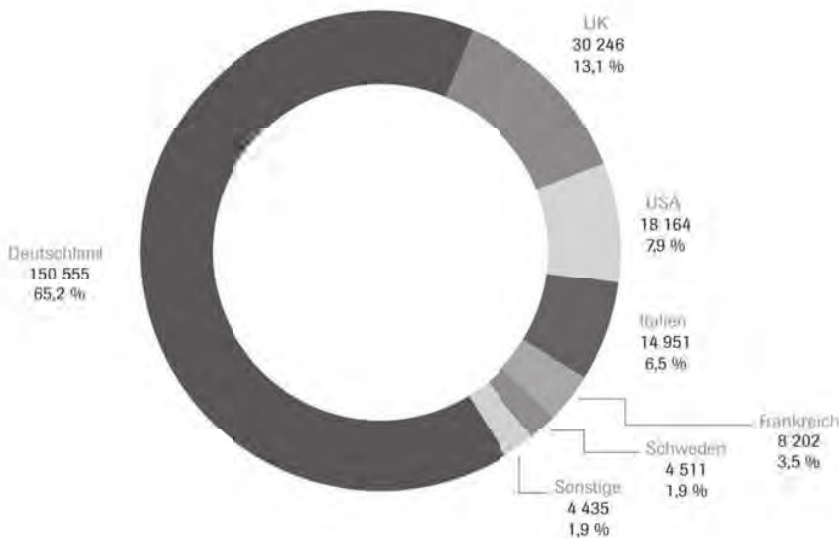
Pkw mit H-Kennzeichen

Die häufigsten Modelle

Rang	Marke	Typ	Anzahl H-Kennzeichen 2011	Anzahl H-Kennzeichen 2010	Veränderung in %
1	Volkswagen	VW Käfer	26 857	25 505	5,3
2	Mercedes-Benz	Mercedes SL R 107	7 103	6 006	16,3
3	Mercedes-Benz	Mercedes „R“	6 621	6 725	1,4
4	Mercedes-Benz	Mercedes W 123	5 921	4 111	44
5	Porsche	Porsche 911/912	5 500	4 629	18,8
6	Mercedes-Benz	Mercedes „Heckflosse“	4 965	4 850	2,4
7	Mercedes-Benz	Mercedes „Pagode“	4 096	3 988	2,8
8	Volkswagen	VW Bus und Tapo	3 593	2 336	53,8
9	Opel	Opel Kadett	3 133	2 892	8,3
10	Mercedes-Benz	Mercedes W 116	3 128	2 971	5,3
11	Mercedes-Benz	Mercedes W 108/109	3 010	2 912	3,4
12	Opel	Opel Rekord/Olympia	2 676	2 213	20,9
13	BMW	Baureihe 02	2 641	2 576	2,5
14	Volkswagen	Karmann Ghia	2 260	2 193	3,1
15	Alfa Romeo	Spider	2 027	1 810	11,3

Pkw mit H-Kennzeichen

Herstellerländer



aus Swiss Classics

Nr. 31 / 03.2011



WÜSTENFÜCHSE

Auf den Schotterpisten der Rallye du Maroc Historique 2011

Text: Sven Oeschger; Fotos: François Haase, Alain Bernardet

Der historische Motorsport ist lebendig wie nie zuvor. An heutigen Veranstaltungen treffen Autos unterschiedlichster Jahrgänge aufeinander, erinnern an alte Zeiten und bilden so neue, spannende und abwechslungsreiche Startfelder. SwissClassics

befragte zwei Kenner der Szene nach ihren Erinnerungen und Meinungen zu fünf Fahrzeugen. Was die Boliden miteinander verbindet? Sie alle starteten an der diesjährigen Rallye du Maroc Historique 2011.



Patrick Heintz

1964 in Zürich geboren, seit 1986 aktiver Motorsportler. Er bestritt Rallyes im In- und Ausland, inklusive vier WM-Läufen in der Gruppe N. Sportliche Höhepunkte: 1988 Copsieg auf Daihatsu, 2004 Schweizer Meister auf Subaru und 2009 Schweizer Meister VHC auf Ford Escort.



Kuno Schär

1952 in Solothurn geboren, seit 1975 in verschiedenen Bereichen des Motorsports tätig. Gründungsmitglied SwissOldtimers, World Rally Car Owners' Club, Swiss Historic Racing Team. Hobby-Renn- und -Rallyefahrer, Sammler von geschichtsträchtigen Rennfahrzeugen.

Mercedes-Benz 450 SLK 5.0: Gruppe 4, 1981, 5025 ccm, ca. 290 PS, Palmars: 2. Platz Safari Rallye 1979, 3. Platz Safari Rallye 1980, 1., 2., 3. & 4. Platz Rallye Bandama 1979, 1. & 2. Platz Rallye Bandama 1980, 4. Platz Rallye Portugal 1980.



Patrick Heintz

«Ein (zu) schweres und zuverlässiges Schotterauto, das auf Asphalt keinerlei Chancen hatte. Dank der Zuverlässigkeit konnte es sich jedoch bei extremen Schotterbedingungen eindrucksvoll in Szene setzen.»

Kuno Schär

«Ein für Langstreckenrallyes massvoll vorbereitetes Coupé mit viel Leistung und Automatikgetriebe. Das Einsatzgewicht von nur 1350 kg konnte dank Verwendung von Aluminiumhauben, Dünblech und vor allem einem Leichtmetallmotor erreicht werden.»

Peugeot 504 TI, Gruppe 2, 1972, 1971 ccm, 140 PS. Palmarès: 1. Platz Rallye Bandama 1974 & 1975, 1. Platz Rallye du Maroc 1975 & 1976, 1. Platz Safari Rallye 1975.



Patrick Heintz

«Das ist und war für mich der Panzer unter den Rallyefahrzeugen. Fast unzerstörbar und damit erfolgreich bei sehr anspruchsvollen Schotter-Rallyes.»

Kuno Schär

«Aufgebaut ohne Rücksicht auf Kosten. Schliesslich sollte es die härtesten Rallyes der Welt gewinnen. Mit dem heutigen FIA-Präsident Jean Todt als Beifahrer erreichte Peugeot den 3. Platz an der Safari Rallye 1973.»

Opel Manta 400, Gruppe B, 1983, 2410 ccm ca. 275 PS. Grösste Erfolge: 1. Platz französische Markenmeisterschaft 1984/85; 1. Platz britische Markenmeisterschaft 1984/85; 2. Platz Safari Rallye 1985.



Patrick Heintz

«Der Manta war ein gutes Asphaltauto und auch sehr zuverlässig, weshalb er auch auf Schotter glänzen konnte. Gegen die Allradler der damaligen Zeit hatte er es – Motor vorne, Antrieb hinten – jedoch schwer und war eigentlich eine veraltete Konstruktion.»

Kuno Schär

«Kompromisslos für Rallyes getrimmtes, leistungsstarkes Wettbewerbsauto. Leicht, schnell, robust, vor allem mit dem Phase-III-Motor (275PS). Bei Asphaltwettbewerben vor dere Plätze gut. Ich besass das letztgebaute Gruppe-B-Modell dieses einmaligen Fahrzeuges.»

Citroën SM Proto Bandama, Gruppe 5, 1972, 3000 ccm, ca. 220 PS. Palmarès: 3. Platz Rallye Portugal 1972, 5 & 6. Platz Rallye Bandama 1973



Patrick Heintz

«Dieser seltsam anmutende Citroën war kein Ruhmesblatt in der sonst erfolgreichen Citroën-Sportgeschichte. Obwohl mit einem kräftigen Maserati-Motor bestückt, konnte das Auto weder auf Asphalt noch auf Schotter glänzen. Das Paket war zu fragil und nicht ausgereift.»

Kuno Schär

«Ein kurzes Rallyegastspiel bot Citroën mit seinem exotischen Fronttriebler. Gut für Offroadprüfungen, weil ein für damalige Zeiten revolutionäres pneumatisches Fahrwerksystem verbaut wurde. Aber generell kein Ruhmesblatt. Gut fürs Museum.»

Peugeot 504 Coupé V6, Gruppe 4, 1975, 2700 ccm, ca. 190 PS. Palmarès: 1. Platz Rallye Bandama 1976, 1. Platz Safari Rallye 1978, 1. Platz Rallye Cote d' Ivoire 1978.



Patrick Heintz

«Kein schnelles, aber ein sehr zuverlässiges Auto, das sich nur bei schwierigen Schotterprüfungen durchsetzen konnte. Eine bekannte Grösse, die dieses Auto fuhr, war Jean-Pierre Nicolas, später verantwortlich für den Motorsport bei Peugeot.»

Kuno Schär

«Dieses schön geformte Rallye-Werksauto sah man nur an Langstreckenprüfungen. Mit einem bedeutend stärkeren Motor als in der Limousine erreichte der V6-Motor in seiner stärksten Version immerhin 250 PS.»

Feuer – gefährlich

Sind wir doch mal ehrlich: wir kümmern uns liebevoll um unseren Klassiker, lassen ihm alle Wartungs- und Pflegemaßnahmen zu Gute kommen und rüsten uns mit diversen Werkzeugen und Teilen für unterwegs aus – eine Panne könnte uns aufhalten ...

An einen Feuerlöscher denken die wenigsten Fahrzeugbesitzer!

Die Fotos mögen verdeutlichen, wie schnell ein ganzes Auto ausbrennen kann. Allerdings bleibt meist immer genug Zeit einen Brand in solchem Ausmaß zu verhindern: Oft läuft Benzin aus oder heißes Öl entzündet sich, die Flamme ist anfangs noch klein und das ist die Chance mit einem 1kg- oder besser 2kg-Feuerlöscher die Flammen zu bekämpfen. Die Bilder zeigen den Citroen XM eines PeReCi-Freundes, der zunächst auf der Autobahn einen Motorschaden erlitt und als er stand lief heißes Öl aus, das sich entzündete, leider war kein Feuerlöscher in diesem Anfangsstadium vorhanden gewesen, nach 5 Minuten brannte der Wagen, nach 15 Minuten war er bereits vollständig ausgebrannt.

Deshalb der Tipp:

Legt in jedes Fahrzeug griffbereit einen Feuerlöscher, z.B. unter den Fahrersitz, macht euch mit der Bedienung vertraut!

Text: jokai, Fotos: Jens Paulick



Rechtsinformationen

Wer nach einem schuldlosen Autounfall einen Sachverständigen einschaltet, bekommt die Kosten dafür von der gegnerischen Versicherung erstattet. Das hat das Amtsgericht München (AZ: 343 C 20721/10) entschieden. Dabei spielt es keine Rolle, ob das Honorar angemessen und ortsüblich ist, sondern ob der Geschädigte sich vorwerfen lassen muss, er hätte sich auch einen billigeren Sachverständigen suchen müssen. Der Geschädigte kann dabei die Kosten verlangen, die ein wirtschaftlich vernünftig denkender Mensch in seiner Lage für zweckmäßig und notwendig halten darf. In dem Fall hatte der Mann sich aber an seine Reparaturwerkstatt gewandt, die 2 Sachverständige empfohlen hatte, von denen er einen gewählt hatte. Ein normaler Vorgang, so das Gericht, dass auch den Einwand der Versicherung nicht gelten lassen wollte, dass das Honorar nicht üblich sei: Es muss der Schadenshöhe angemessen sein, was hier der Fall war.

Wer beim Zurückschieben eines Autositzes einen dahinter liegenden Laptop schwer beschädigt, kann den Schaden nicht über seine Haftpflichtversicherung abrechnen. Das hat das Amtsgericht München (AZ: 222 C 16217/10) entschieden. Der Versicherer lehnte die Zahlung ab, weil das Einstellen des Sitzes zum Gebrauch eines Kraftfahrzeugs zähle – und dabei entstehende Schäden seien grundsätzlich nicht vom Versicherungsschutz der Privathaftpflichtversicherung umfasst. Das Gericht stellte sich auf die Seite der Versicherung, denn der Begriff „Gebrauch eines Kraftfahrzeugs“ sei weit auszulegen, so dass die Haftpflicht bei Schäden rund ums Auto selten einspringen muss. In dem Fall haben sich gerade die spezifischen Gefahren des Autofahrens ausgewirkt, denn das Verschieben des Sitzes sei eben typisch für die Vorbereitung einer Autofahrt.

Wer für einen Hagelschaden an seinem Auto von der Versicherung Geld bekommt, den Schaden aber nicht beheben lässt, bekommt bei einem erneuten Schaden nichts von der Versicherung. Das hat das Amtsgericht München (AZ: 271 C 10327/10) entschieden. Der Grund: Die Versicherung muss nur Kosten übernehmen, die erforderlich sind, um den vorherigen Zustand des Autos wiederherzustellen. Ist aber der erneute Schaden technisch und rechnerisch noch vom ersten Schaden abzugrenzen, muss die Versicherung nicht erneut zahlen.

Wer einen Mietwagen beschädigt zurückgibt, muss beweisen, dass er nicht für die Schäden verantwortlich ist. Ist ein solcher Beweis nicht möglich, haftet der Fahrer und muss entsprechend den mietvertraglichen Vereinbarungen für den Schaden aufkommen. Das hat das Amtsgericht Köln (AZ: 120 C 676/09) entschieden. In dem Fall hatte eine Kundin einen Wagen gemietet und ihn auf dem Parkplatz wieder abgestellt. Kurze Zeit später stellte eine Angestellte der Autovermietung eine rund 800 Euro teure Beule an der Stoßstange fest. Die Kundin behauptete, die Beule sei vermutlich beim Umparken des Fahrzeugs durch eine Angestellte der Autovermietung nach der Rückgabe entstanden und damit nicht von ihr zu bezahlen. Die Autovermietung bestritt das und bekam vor Gericht Recht. Ein Umparken

war für die Rückgabe nicht nötig, es fanden sich auch keine Unfallspuren auf dem Parkplatz. Damit muss die Mieterin für den Schaden einstehen.

Wenn bei einem Autounfall Gutachterkosten entstehen, werden die – wie auch die restlichen Kosten – nach der Verschuldensquote aufgeteilt. Das hat der Bundesgerichtshof (AZ: VI ZR 133/11) entschieden und damit das Urteil der Vorinstanz aufgehoben. Nach deren Entscheidung sollte der Unfallverursacher die Kosten ganz zahlen, das aber sei nicht zulässig, so die Bundesrichter. Es sei gängige Praxis, die Kosten entsprechend dem Verschulden zu quoteln, es sei kein Grund ersichtlich, warum bei den Sachverständigenkosten von der ansonsten gängigen Regulierungspraxis abzuweichen wäre.

Die Kfz-Haftpflichtversicherung kann einen Versicherten für einen entstandenen Schaden nach einer Trunkenheitsfahrt in Regress nehmen. Das hat der Bundesgerichtshof (AZ: IV ZR 251/10) entschieden. In dem Fall hatte ein Mann betrunken mit dem Auto einen Unfall verursacht und dabei einen Schaden von fast 5.000 Euro angerichtet. Die Haftpflichtversicherung zahlte, verlangte das Geld von dem Mann jedoch zurück. Zu Recht, wie die Bundesrichter entschieden. Wer mit 2,1 Promille Auto fährt, handelt in einem so hohen Maße grob fahrlässig, dass die Haftpflichtversicherung die Leistungen auf 0 reduzieren darf und der Mann den Schaden damit voll zahlen muss.

Wer einen Mietwagen leiht und in einen sogenannten Kettenauffahrunfall verwickelt wird, muss die vereinbarte Selbstbeteiligung nur dann zahlen, wenn ihm ein Verschulden am Unfall nachzuweisen ist. In dem vom Landgericht Berlin (AZ: 56 S 36/11) entschiedenen Fall ließ sich nicht klären, ob der Mietwagenfahrer zuerst auf das vor ihm abbremsende Fahrzeug aufgefahren war oder ob er von dem auf ihn auffahrenden Wagen auf das vor ihm fahrende Fahrzeug geschoben wurde. In einem solchen Fall muss der Autovermieter beweisen, dass die Schadensursache aus dem Verantwortungsbereich des Mieters kommt und nicht Dritte verantwortlich waren. Gelingt das wie in diesem Fall nicht, muss der Mietwagenfahrer die Selbstbeteiligung nicht tragen.

Quelle: ADAC



**Heute extrem selten
– Peugeot 404 Cabrio**

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/Classic Remise, Wiebestr. 39, Berlin-Moabit ab 19:00 Uhr.

Am jeden 4. Mittwoch im Monat gibt es einen Abend der offenen Clubtür in der Classic Remise, Wiebestr. 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 2013
(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker
überwiegend in Berlin und Umgebung

13. April*

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

27. April

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

27. April*

Youngtimertag beim TÜV-Spandau

11. / 12. Mai*

Oldtimertage Berlin im und am Meilenwerk Berlin-Moabit

18./19./20. Mai (Pfingsten)*

Die Oldtimer Show in MAFZ Paaren/Glien (Brandenburg)

8./9. Juni

Classic Days Berlin – Das Kudamm-Event!

25. Mai

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

15. Juni*

Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt in 14476 Seeburg

17. und 18. August*

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

31. August

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

7. und 8. September

Oldtimer-Gala im Schlossgarten Oranienburg

15. September

Youngtimer der 70er und 80er, Parkplatz Päwesiner Weg, Spandau

12. Oktober*

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.

2013

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.



SMART Repair

**Autoglas
Dellenspezialist
Rost- und Lackspezialist**

**AUTOHAUS
LAMBECK**
EINER FÜR ALLE.



PEUGEOT



CITROËN



QUALITÄTS-
GERÄUCHTWAGEN
ALLER MARKEN



NUTZFAHRZEUGE



SERVICE FÜR
ALLE MARKEN

Unser Standort: **Bergfelde / Uhlandstr. 30 (3 min vom S-Bahnhof)**
Telefon **0 33 03 / 29 39-0**