

Der Club Die Zeitung

Peugeot

Renault

Citroën

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



Über 80 Jahre alt: Der Peugeot 201

Entwicklung des Autotelefon

Das Matra-Quartett

Das war die PeReCi-Saison 2013

Impressionen vom 18. Rendez-vous

Einladung/Anmeldung zum 19. 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
IBAN: DE89100900003368816000 BIC: BEVODEBB

Vorsitzender:	Joachim Kaiser
Stellvertretender Vorsitzender:	Andreas Horstmann
Schatzmeister:	Udo Siebert
Schrifführer:	Maik Himpel
Pressearbeit und Messeorganisation:	Philip Dornacher
Redaktion:	Joachim Kaiser, Philip Dornacher, Jörg Koska, Udo Siebert
Schlussredaktion:	Joachim Kaiser
Layout:	Jana Marx
Fotos:	Joachim Kaiser (wenn in Klammern nicht anders angegeben) © 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.

Zurück geschaut

Liebe Mitglieder und Freunde des PeReCi e.V.,

neulich beim Club-Stammtisch fiel folgender Satz: „Ach, irgendwie war in den Siebzigern alles besser – die Autos hatten noch Formen, viele verschieden tolle Farben und das Benzin war bedeutend billiger!“

So kann man(n) das sehen und es stimmt ja auch: Schon von Weitem erkannten wir die Autotypen, teilweise auch im Dunkeln an den markentypischen Scheinwerfergesichtern, die Autowelt war sehr bunt, die Farben reichten von zitronengelb über grasgrün, hellblau bis quietschrot und das Benzin kostete noch unter 1,- DM (= 50 Cent).

Aber war wirklich alles besser?

Die schrillen Farben waren ja zum Teil nur das Ergebnis einer Sofortmaßnahme gegen die immer weiter steigenden Unfallzahlen (Einführung sogenannter Sicherheitsfarben!), denn bis Mitte der Siebziger Jahre erreichte auch die Zahl der Unfalltoten einen traurigen Höhepunkt. Die Autos rosteten fast alle in rasantem Tempo, die Wartungsintervalle waren deutlich kürzer, zwei bis drei Inspektionen mit Ölwechsel und Schmierdienst im Jahr die Regel usw.

Mit unseren Klassikern aus den Siebzigern holen für uns eben nur ein Stück Zeitgeschichte zurück, wir fahren nicht im Winter oder bei Regen, wir verhalten uns oft sehr defensiv im Verkehr und pflegen das gute Stück nach allen Regeln der Kunst, das alles hat wenig mit dem Alltagsgebrauch von damals zu tun.

Und: Wir nutzen doch gerne die technischen Annehmlichkeiten von heute: Handy oder Smartphone, Internet, E-Mail, Computer, Fax, Navi usw.

Wer also wirklich mal tiefer in die Siebziger eintauchen will, mache eine Woche den Selbstversuch ohne all die o.a. technischen Geräte, nutzt nur zuhause das Festnetztelefon oder eine Telefonzelle (sofern es die überhaupt noch gibt) und fährt in dieser Zeit ausschließlich mit seinem 70er-Jahre-Klassiker, viel Spaß!

Ich wünsche euch und dem Verein weiter viel Erfolg und Schaffenskraft!

Euer Joey



An jedem 4. Mittwoch im Monat veranstalten die in der Classic Remise (ehem. Meilenwerk) Berlin vertretenen Oldtimer-Clubs und Interessengemeinschaften einen „Abend der offenen Clubtür“. 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.

Mittwochrunde Berlin

Käferfreunde Berlin IG

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Porsche Classic Clubs

MC Steglitz e.V.

ROOARING 70's

und andere Markenvertretungen



Unser Peugeot 201 EB	7
Vom A- zum E-Netz	9
Spritpreise in den USA	12
Das war die Pereci-Saison 2013	13
Da bleibt einem die Luft weg	16
Vom Goldständer zum „alten Schweden“	17
Wieder Neues von der „Weißen Lady“	19
Ersatzteile bis zu 60% günstiger durch Clubmitgliedschaft	23
Tipps in Berlin	25/26
Impressionen des 18. Rendez-Vous	27
Anmeldung zum 19. Rendez-Vous	31/32
Das Matra-Quartett	33
Die Nachlese zur IAA 2013	35
Deutscher Oldtimer-Index	42
Transistorzündung zum Nachrüsten	45
DAT-Report 2013	47
Kleinanzeigen	53
Treffen Börsen Ausfahrten	54
Beitrittserklärung	55

19. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Natürlich wird es 2014 auch wieder unser „Rendez-vous“ geben. Der Termin steht schon fest, wieder das dritte Wochenende im August und zwar:

Samstag, 16. August und Sonntag, 17. August 2014

Das 19. Rendez-vous wird wieder in der Umgebung von Berlin stattfinden und auch wieder ein interessantes und abwechslungsreiches Programm, u.a. mit einer Rallye-Suchfahrt, beinhalten.

Eine Einladung/Anmeldung zum 19. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker findet ihr auf Seiten 31/32.

Beachtet bitte auch unsere aktuellen Informationen hierzu auf unserer Homepage

www.pereci.de

Nähere Informationen gibt es selbstverständlich auch unter der E-Mail

info@pereci.de

oder telefonisch unter 0 30 / 74 222 37



**Unsere
neue Messetheke
als Info-Point
für alle Events**

Unser Peugeot 201 EB



Als wir im Sommer 1978 unseren Urlaub in Italien an der Adria in Cesenatico genießen konnten, stand da doch tatsächlich ein Peugeot 201 vor einem Antiquariat zum Verkauf! Ja, wir haben uns gleich in dieses Automobil verliebt und es auch gleich an Ort und Stelle gekauft. Nichtsahnend welche großen Schwierigkeiten uns noch bevorstehen würden bis wir diesen Oldtimer (schon damals!) in Berlin hatten ...

Im Jahr 1978 war es noch nicht so einfach einen Oldie nach Deutschland zu bringen. Im Jahr 1979, im Januar war es dann endlich so weit. Alle Papiere waren beisammen.

Bei dem ungünstigsten Wetter machten wir uns auf den Weg die 1250 km nach Italien zu fahren. Es hat geregnet, geschneit und es war immer wieder Glätteis. Inzwischen war der 201 in Milano-Marritimo. Am 24. Januar 1979 waren wir dann nach einer sehr vorsichtigen

Reise, der Peugeot natürlich auf einem Trailer, endlich in Berlin auf dem Packhof beim Zoll in Berlin-Moabit angekommen. Es lagen ca. 10 Zentimeter Neuschnee (mal wieder in diesem strengen Winter).

Nachdem das Automobil von 1979 bis 1997 nur gelegentlich gefahren wurde, ist es am 23. April 1997 mit restauriertem Motor und neuer Bespannung und Polsterung zugelassen worden. Seitdem haben wir an vielen Veranstaltungen teilgenommen, z. B. an den Peugeottreffen in Fredstedt im Mai, am Frankfurterfest in Düsseldorf im Juli, natürlich an vielen Fahrten unseres Vereins, dem PeReCi e.V. und an zahlreichen Treffen in der gesamten Oldtimerszene.

Die ersten Jahre meines automobilen Lebens sind leider nicht mehr nachzuvollziehen. Geboren bzw. besser gebaut worden bin ich 1933 in Frankreich. Von 1933 bis 1945 habe

ich keine Erinnerung mehr, irgendwie habe ich diese furchtbare Zeit in Mitteleuropa überlebt.

Die erste schriftliche Dokumentation ist von 1945, Besitzer unbekannt. Ab 23. Februar 1972 war ein Italiener mein Besitzer bis ich dann im Januar 1979 in Berlin angekommen bin, seit diesem Datum bin ich bis zum heutigen Tag bei Familie Werth, erst musste ich wenig, dann aber ab 1997 mit frischem Herz viel arbeiten!

Noch zu erwähnen wäre, dass sich trotz Nachfragen bei der Préfecture du Rhône und beim Peugeotmuseum kein Besitzer aus den Jahren 1933 bis 1945 ermitteln ließ.

Mit freundlichen Oldtimergrüßen
Horst Werth

Hier noch meine
technischen Daten:

Baujahr:	1933
Hubraum:	1122 cm ³
Drehzahl:	3850 U/min
Leistung:	23 PS
Höchstgeschw.:	80 km/h
Länge:	386 cm
Höhe:	157 cm
Gewicht:	990 kg



Vom A- zum E-Netz

Vor rund 55 Jahren begann ganz zaghaft in Deutschland die Geschichte des Mobilfunknetzes. Damals hieß das noch „öffentlich bewegter Landfunkdienst“.



A-Netz Te-Ka-De Typ SRS 84

Das A-Netz war das erste Mobilfunknetz in Deutschland. Es wurde 1958 eingeführt. Der Betrieb erfolgte durch Handvermittlung. 10 Jahre später galt das deutsche „A-Mobilfunknetz“ als das größte zusammenhängende Netz weltweit! 1971 war mit 11.000 Teilnehmern die Kapazität restlos erschöpft, in Ballungsräumen war es ein Geduldsspiel einen freien Kanal zu erwischen, es wurde nur handvermittelt. 1977 wurde der Dienst, da technisch überholt, eingestellt. Die Geräte waren so umfangreich und schwer, dass ein Festeinbau in ein Fahrzeug nötig war. Zur Stromversorgungsunterstützung im Auto war oft ein zweiter Bleiakku nötig.

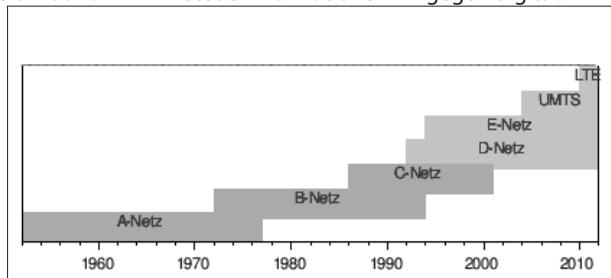
Das B-Netz war das zweite Mobilfunknetz in Deutschland. Es wurde 1972 eingeführt und war technisch schon viel ausgereifter als das A-Netz. Im B-Netz konnten auf über 37 Funkkanälen telefoniert werden. Die Handvermittlung entfiel, die Autofahrer konnten direkt durchwählen oder direkt angerufen werden. 1980 wurde dieses Netz um ein Tochternetz erweitert, dieses B2-Netz besaß 75 Funkkanäle. Der



1972 Das B-Netz startet

Nachteil des Netzes war, dass der Anrufer wissen musste, in welcher Region sich der Empfänger aufhielt. Die Fläche der damaligen Bundesrepublik Deutschland und Berlin-West wurde in 152 sogenannte Funkverkehrsbe-reiche mit neun unterschiedlichen Kennzahlen aufgeteilt. Die B-Netze hatten zum Ende hin ca. 30.000 Teilnehmer, ihr Betrieb wurde Ende 1994 eingestellt. Die Geräte kosteten 1972 15.000 bis 20.000 DM (ca. 7500,- € bis 10.000,- €) inkl. Einbau (ein VW-Käfer 1300 kostete um die 6500,- DM = ca. 3250,- €). Man sprach hier von Autotelefonen, da diese Geräte nicht tragbar waren. Der monatliche Grundpreis betrug anfangs stattliche 270,-DM (ca. 135,- €).

Das C-Netz, auch als analoges Mobilfunk-system bezeichnet, war das erste, zumindest teilweise digitale Netz in Deutschland. Die Sprache wurde, ebenso wie im A- und B-Netz analog übertragen, die Vermittlungs- und Steuerinformationen hingegen digital.





C-Netz-Hörer um 1986



D-Netz-Mobilfunkeinheit aus dem Auto herausnehmbar um 1991



D-Netz-Autotelefon um 1995



Nokia-Klassiker auch oft mit Mobilfunkhalterungs-Anschlüssen in PKWs verbaut um 2002



**Für D- oder E-Netze
Motorola cd160 um 1997**



**erstes Handy mit Freisprech-
einrichtung von Alcatel um 2000**

Das C-Netz verfügte über eine einheitliche Vorwahl und gute Flächendeckung in Deutschland. Mit dem C-Netz wurde der Übergang vom reinen Autotelefon zum Mobilfunktelefon eingeleitet. In Betrieb genommen wurde das C-Netz 1984 und war bis zur Jahrtausendwende in Betrieb. Die Geräte kosteten in den 80er Jahren rund 8.000,- DM (ca. 4000,- €) bei monatlichen Grundpreisen von ca. 120,- DM (ca. 60,- €).

Bei den D-Netzen (900 MHz), die 1991 eingeführt wurden, handelt es sich um digitale Mobiltelefonnetze, die auf dem GSM-Standard basieren und fast weltweite Verbindungen ermöglichen. Die D-Netz-Telefone waren nun zum ersten Mal als echte Mobilfunktelefone ohne Auto-Festeinbau konzipiert. Die ersten Geräte kosteten noch um 2000,- DM (ca. 1000,- €), die Preise fielen aber rasch, das traf auch auf die monatlichen Grundgebühren zu, spätestens mit Einführung von grundgebührenfreien Prepaidkarten kam der Durchbruch für alle! Durch die digitale Übertragung ist die Sprache meist klar und deutlich. Daten können problemlos übermittelt werden.

Die Etablierung des D-Netzes in Deutschland Anfang der 90er Jahre löste einen unvergleichlichen Boom in der Mobiltelefonie aus. Das E-Netz ist ebenso wie das D-Netz ein volldigitales Netz auf einer anderen Frequenz (1,8 GHz). Es wurde 1993 etabliert.



Erstes E-Netz-Telefon um 1994



Morgens fünf Uhr vier Radio Ostseewelle

Spritpreise in den USA

Aus den USA erreichte uns folgende Mail von unserem Pressesprecher Philip:

Hi, Ihr lieben Autoverrückten,
anbei ein für euch sicherlich interessantes Bild der Spritpreise in den USA.



Der Preis für eine Gallone Normal Benzin (in den USA nur 87 Oktan mit dem fährt aber

auch der Mustang) beträgt 3,55 US Dollar. Das sind also ca. 2,83 EUR für 3,78 Liter. Also rund 0,75 EUR / Liter. Ein Traum, oder?

Ihr könnt auf dem Bild auch erkennen warum die Amis kein Diesel kaufen.

Diesel ist 30 C/ Gallone teurer. Somit entfallen also alle in Europa geltenden Argumente für den Diesel.

Da der Diesel hier auch als laut und stinkend gilt verkauft er sich eben nicht. Die Diesel verbrauchen zwar etwas weniger, aber das frisst der Spritpreis allemal wieder auf. Auch der Anschaffungspreis ist höher. Steuern gibt es hier nicht auf die Fahrzeuge.

Hier werden nur die Nummernschilder besteuert (z.B. ob man einen Manatee oder eine Space Shuttle abgebildet hat, etc).

Das Argument mit dem höheren Drehmoment entfällt auch. Die Amis lieben ja bekanntlich die V8. Die kann halt auch kein Diesel schlagen. Somit wird halt weiterhin der Benziner die am weitesten verbreitetste Motorenart bleiben.

Ich hoffe, euch ein wenig Licht in das Kaufverhalten der Amis gebracht zu haben.

Liebe Grüße
Philip

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 2013

Auch im Jahr 2013 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) in der Classic Remise Berlin rundeten die Aktivitäten ab. Diesmal schien leider nicht bei allen Veranstaltungen die Sonne, insbesondere bei den Events „Youngtimer beim TÜV“, „Oldtimertag bei der Dekra-Tempelhof“ und bei unserer Herbstausfahrt war es mehr oder weniger nass.

Die folgenden Fotos mögen die Saison noch einmal Revue passieren lassen. Das kommende Jahr 2014 wird nicht weniger interessant und spannend werden.

Fotos: jokai



Frühjahrsausfahrt-Ziel Traditionsbus-AG



O-Tage



Clasic Days Ku-Damm



Oldtimer bei der Dekra inTempelhof



Spaß beim Obi-Treffen der NSU-IG



Oldtimer Show in Paaren



Schloss Oranienburg



Youngtimer beim TÜV-Spandau



Dekra in Oranienburg



Verregneter Start Herbstausfahrt

Da bleibt einem die Luft weg ...

Im wahrsten Sinn der Worte, da will man eben vor einer Wochenfahrt die Luft überprüfen bzw. nachfüllen und dann das!

Der Rüssel zum Aufstecken auf das Ventil steckt nun mit einem ausziehbaren Druckluftschlauch in einem Automaten. Dieser muss für fünf Minuten Luft mit einem (!) Euro gefüttert werden. So geschehen seit 1. Mai 2013 an allen Shell-Stationen in Berlin und Brandenburg – Luft nur gegen Kohle!

Zum Glück gibt es noch genug Tankstellen, die den Luftcheck kostenlos anbieten, aber wenn das Beispiel Schule macht ... werden wahrscheinlich noch mehr Autofahrer das Prüfen der Luft vernachlässigen. Fünf Minuten Staubsaugen kostet nur die Hälfte, sauber gesaugte Autoteppiche sind billiger zu haben als genug Luft in den Reifen. Bei Shell heißt das Motto: Sauberkeit zählt mehr als Sicherheit!

Ob sich die „Geschäftsidee“ von Shell nun wirklich durchsetzt, bleibt abzuwarten, es könnte auch an anderer Stelle im Shop zum Beispiel Einbußen geben, denn oft wird das Prüfen der Luft mit Saugen, Tanken oder dem Kauf eines Artikels zusammen gelegt ...



GEBRAUCHSANWEISUNG

1. Werfen Sie ein € 1 Stück in den Münzeinwurf ein.
2. Stellen Sie mit den +/- Tasten den benötigten Wert auf dem Display ein.
3. Verbinden Sie nun den Schlauch mit einem Reifenventil.
4. Wenn der korrekte Reifendruck eingefüllt ist, ertönt ein Signalton.
5. Bei einem vollständig entleerten Reifen müssen Sie vor dem Verbinden des Schlauchs mit dem Reifenventil die Taste mit dem "PLATTER REIFEN" Symbol drücken.



Vom Goldständer zum „alten Schweden“

Schon wieder ist ein erlebnisreiches Jahr vergangen und wir stehen schon fast am Anfang der neuen Saison.

Warum ich das hier schreibe? Nun ja, es ist der 1. April und es ist –1 Grad und draußen liegt immer noch Schnee (nein, kein Aprilscherz).

Letztes Jahr war für mich sehr bewegend. Es fing damit an, dass ich nach reichlicher Überlegung meinen heiß geliebten „Goldständer“ verkauft hatte. Die mir so lieb gewonnene S-Klasse (W116) litt unter massivem Kariesbefall und war nicht ohne erhebliche Investitionen auf den von mir gewünschten Zustand zu bringen. Auch die Trinksitten hatten es in sich.

Trotz meines Versprechens den Goldständer als Hochzeitsauto zur Verfügung zu stellen, sah ich mich eines Samstagabends im Mai dazu verleitet, ein Experiment zu starten. Tja, dieses Experiment endete darin, dass ich keine 24 Stunden später den Goldständer verkauft hatte. Als dieser jedoch die Woche darauf abgeholt wurde, musste ich schon eine Träne verdrücken.
MEIN GOLDSTÄNDER WAR WEG!!!

Nun litt ich erheblich unter den Entziehungserscheinungen. Ganz nach dem Motto: „Wer einmal hinter dem Stern gesessen hat, kann ihn nie vergessen“. Leute glaubt mir, an dem Spruch ist was dran.

Ich machte mich also sofort auf die Suche nach einem W116 mit Volllausstattung. Dies war jedoch nicht so einfach. Die Modelle, die für mich in Frage kamen, waren entweder mit Klima, aber ohne Schiebedach oder umgekehrt. Ich wollte jedoch beides. Für den Frühling und den Herbst das Schiebedach und im Sommer die Klima.

Tatsächlich fand ich keine 6 Wochen später meine neue Begleitung. Es war ein 450 SE mit



Klima, E-Fenster, Schiebedach, Tempomat und ja sogar Sitzheizung. Wieso Sitzheizung? Nun ja, die Erstausslieferung ging nach Schweden. Dort ist es bekanntlich kälter als hier.

Nachdem vorab per Mail alles wichtige geklärt wurde, machte ich mich zusammen mit Herrn Hinse auf nach Münster um meinen „alten Schweden“ zu begutachten.

Dort angekommen wurden wir standesgemäß in der hellgrünen S-Klasse abgeholt. Herr Hinse hatte bereits hier ein breites Grinsen auf dem Gesicht.

Nach ca. dreistündiger Begutachtung inkl. der Endoskopie der Hohlräume lautete das eindeutige Urteil des langjährigen Mercedes-Spezialisten: „KAUFEN, SONST TU ICH ES.“ Gesagt, getan.

Kurz danach sah ich mich mit meinem Neuerwerb an der Tankstelle beim Vollaufen. Ja 96 Liter waren und sind teuer!

Der Weg zurück verlief noch entspannter als erwartet. Die Reisegeschwindigkeit hatte sich bei 140 Km/h eingependelt und ich war mit mir und dem „Neuen“ zufrieden.

Nach ca. 5 Stunden Fahrt kam ich vollkommen relaxed in Berlin an.



Endlich hatte ich meine Traum S-Klasse! Die 4 neuen Dämpfer, Brems Scheiben und Belege rundum und der neue Lenkungsdämpfer machen sich bemerkbar. Dieses Auto fährt nicht als hätte es 158.000 KM auf dem Buckel sondern erst 1.580 KM!!

Was steht jetzt an? Nun ja, die Hohlraumkonservierung und die neue Türdichtung (ja wirklich 140 EUR!) sind bereits erledigt.

Ich muss aber an den Tempomat ran. Hier freue ich mich schon auf eure guten Tipps und Ratschläge.

Wie mir durch diverse Foren bestätigt wurde, sind wohl die Elkos vertrocknet.

Ich freue mich in Zukunft auf schöne relaxende Touren (womöglich mit euch, wenn ihr wollt). Ich überzeuge nämlich jeden gerne vom Fahrkomfort des „alten Schweden“.

Ach ja, falls sich manche fragen sollten: Der Verbrauch liegt im Durchschnitt zwischen 14 und 17 Liter/100 km. Das geht meiner Meinung für einen 4,5 Liter V8 mit 225 PS in Ordnung.

Leider gibt es eine Sache, die ich nicht mehr werde machen können. Ich hatte meiner Mutter versprochen eine Runde mit dem alten Schweden zu drehen. Leider ist dies jetzt nicht mehr möglich ...

Philip



Wieder Neues von der „Weißen Lady“

Auch 2013 wieder Neues von der „Weißen Lady“

Wie doch die Zeit vergeht! Nun ist schon wieder ein ganzes Jahr vergangen. Aber auch in diesem Jahr wurde ich sehr gewissenhaft auf die diesjährige Saison vorbereitet. Darunter versteht mein Freund:

- Erneuerung der gesamten Flüssigkeiten, die ich so habe
- technischer Checkup (Zündung, Bremsen, Reifen etc.)
- Rostvorsorge – (hat in diesem Jahr für zwei neue Chassisträger gesorgt)
- Waschen, Trocknen, Wachsen & Polieren (er nennt das „Lackstreicheln“)

Also, ich finde das mittlerweile ganz toll, weil es mir richtig gut tut und wir auch diesmal nicht unterwegs liegengelassen sind. Denn es waren auch in diesem Jahr etwas mehr als 7000 km auf Deutschlands Straßen, Wegen und Pfaden.

Und schon sind wir drin, mitten im Erzählmodus über die kleinen und großen Ausflüge.

Über das „Anfahren“ vom Club im April muss ich ja nicht viel erzählen, denn die meisten von Euch waren ja dabei oder haben mittlerweile einige gute Informationen bekommen. Ich fand es schön Euch wieder gesehen zu haben!

Ende April haben mein Freund mit seiner zauberhaften Gattin – Ihr erinnert Euch, sie ist die NAVIGATORIN – eine Einladung vom ASC Niedersachsen angenommen.

Wie es der Zufall wollte, diese sehr schöne Ausfahrt fand im „Heimatgebiet“ der Gattin meines Freundes statt. Dabei habe ich mitbekommen, dass auch sie nicht alle Wege und Straßen kannte; doch dafür gibt es ja Roadbooks und Karten.

Es waren glaube ich 15 oder 16 verschiedene Fahrzeuge vom 30er Jahre Lagonda über MB



404 & 505 mit Besatzung



220 (Anfang 50er), MB 300 Cabriolet (Mitte 50er) meine Wenigkeit bis hin zum Käfer eine schöne und bunte Mischung. Auch das Wetter spielte nicht verrückt. Ein besonderes Highlight war der Besuch von ISERHATSCHKE – ein Heide-Kastell in Bispingen (Niedersachsen) zwischen Soltau und Lüneburg. Die Jagd-Villa Iserhatsche wurde von 1913 bis 1914 im schwedischen Holzbaustil für den Königlich Preußischen Kommerzienrat Ernst Nölle erbaut. (Großvater von Frau Prof. Noelle-Neumann, Demoskopie Allensbach.) Mittlerweile ist Iserhatsche ein Landschaftspark in der Gemeinde Bispingen. Der 23 ha große Park wurde durch den heutigen Besitzer Uwe Schulz-Ebschbach (ein Berliner) umgestaltet und neben der Jagdvilla um einige Sehenswürdigkeiten erweitert. Beispiele sind

der Philosophen-Barockgarten, Montagnetto (künstlich angelegter Berg mit Vulkan) mit Standesamt großem Saal, sowie diverse Sammlungen von Streichholzschachteln, größte Bierflaschensammlung der Welt und noch vieles mehr.

Die nächste Reise im Mai brachte uns an die Ostsee nach Timmendorf. Wir hatte ein sehr feuchtes Wetter.

Deswegen waren wir froh, als wir nach einigen Tagen wieder mal nach Niedersachsen fahren konnten. Bis an die Elbe hat uns mächtiger Regen begleitet. Danach wurde das Wetter immer besser. Unser Ziel ist ein besonderer Jubilar. Es ist die Mutter der Ehefrau meines Freundes. Die Dame ist tatsächlich 90 Jahre alt geworden!! Und wie, nämlich mit großer Beteiligung der ganzen Familie (über 20 Personen mit allen Urenkeln) und später noch diverse Honorationen aus Politik und Vereinen sowie doch auch noch einigen Freundinnen. Insgesamt 3 tolle Tage. Mir fiel die ehrenvolle Aufgabe zu, die rüstige Jubilarin von Haus zu Haus zu fahren. Das haben wir beide sehr genossen.

Anfang Juni durften wir uns wieder einmal auf dem abgesperrten Ku´damm zu den Classic Days mit vielen Gleichgesinnten – nicht nur aus unserem Club – präsentieren. Wir waren an beiden Tagen dabei.

Dann folgte eine Einladung zur Leipzig Classic Tour 2013. Es gab für uns 2 Ausfahrten (Freitag + Samstag). Die Nachtfahrt am Donnerstag fiel im wahrsten Sinne des Wortes ins Wasser. Der Himmel gab sich alle Mühe den ganzen Regen raus zu lassen, damit wir den Rest der Woche davon verschont blieben. Die Freitagsausfahrt führte rund um Leipzig mit etwa 150 km. An dem Tag hat uns ein guter Freund meines Freundes als Beifahrer unterstützt. Für ihn ein Heimspiel, kommt er doch aus Leipzig. Doch auf der großen Tour am Samstag konnte er uns nicht unterstützen – er wurde in der Nacht zum zweiten Male Vater!

Das Programm war sehr gut und abwechslungsreich organisiert worden. Am Freitag z.B. Besuch des BMW Werkes und am Nachmittag konnte man bei Porsche einige Runden auf der Teststrecke drehen – natürlich mit dem

eigenen Auto. Ich wurde davon verschont! Mein Freund meinte, trotz der tollen Rallye Erfolge der 404er in den 60er Jahren sei ich doch heute mehr ein sehr bequemes Reisefahrzeug und kein Rennwagen. Wo er recht hat, hat er recht!



ASC Niedersachsen-Überfahrt



**ASC Niedersachsen
MB 300 Cabriolet**

Die 2. Etappe am Samstag führte vom Völkerschlacht Denkmal über sehr schöne Strecken nach Meissen und zurück – ungefähr 260 km. Leider hatte das gerade abgeflossene Hochwasser doch noch einige Strecken unpassierbar gemacht. Hier war dann Teamwork und Orientierungssinn gefordert. Der Kollege Lutz mit seiner blauen Alfetta (POLICIA) war uns ein toller Streckenscout – danke nochmal auch von meiner Seite. Insgesamt sind hier ca. 80 verschieden Fahrzeuge mitgefahren. Das nächste Treffen findet in zwei Jahren statt. Weiter ging es dann im Juli zur 21. Jahresausfahrt des ASC LG Sachsen Anhalt nach Weimar und natürlich „drumherum“. Sehr tolle Orga-

nisation mit einer sehr schönen Landschaft und einer erlebnisreichen Streckenführung. Der Kollege Reinhold mit Ehefrau und rotem 504 Cabriolet waren ebenfalls dabei. Mit diesen Begleitern hatten mein Freund und seine Gattin eine erlebnisreiche und spannende Stadtführung der besonderen Art noch am selben Abend genossen. Woher ich das weiß – na, beide haben sich am nächsten Tag immer noch begeistert darüber ausgetauscht.

Nach dem offiziellen Ende haben wir noch einen privaten Abstecher nach Erfurt gemacht. Für mich als Auto ist die Altstadt nicht so prickelnd – Einbahnstraßen oder Sackgassen im fröhlichen Wechsel. Dafür hatte ich dann einen Tag richtige Ruhe im Parkhaus!

Zurück ging es nur über malerische Landstraßen durch Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg nach Berlin.

Schon folgte im August das 18. Rendez-vous vom Club. Aber den haben auch viele von euch erlebt. Meine Besatzung und ich fanden es insgesamt eine sehr gute Veranstaltung. Auch hier ein Dankeschön von mir an die Organisatoren.

Nun, ich weiß ja nicht, ob ihr es auch wusstet, mein Freund hat einen Onkel in Amerika. Der kam ziemlich überraschend zu Besuch nach



Le Beau

Berlin. Zu meiner und aller Freude wurde ich als Familientransporter auserkoren. Seinem Onkel hat es so gut gefallen, dass er gar nicht genug bekommen konnte. Unsere Fahrten führten uns ins nördliche und westliche Brandenburg und den Spreewald. Auch ich habe das sehr genossen, weil sein Onkel sich sehr lobend über das Auto mit dem „kleinen Motor“ geäußert hat. Manchmal



Ludwigslust 2013

waren es fünf Personen plus Rollstuhl, die ich transportieren durfte. Es hat alles ohne Probleme geklappt.

Nun jetzt im Oktober war noch unsere Herbstausfahrt rund um Berlin. Auch wieder sehr gut organisiert. Schade, dass nicht alle daran teilnehmen konnten.

Ach ja, noch ein paar Worte und Bilder zu meinem Bruder. Ihr erinnert euch, ich war schon ziemlich irritiert im letzten Jahr. Doch zwischenzeitlich ist er abgeholt worden. Ich habe ihn nur kurz in der Werkstatt gesehen ...



Ziemlich nackt

er war total „nacktig“. Er soll wohl neue Kleider bekommen ... ist auch dringend nötig ... mal sehen, wie er dann aussieht!!!

Also dann bis zum nächsten Jahr

Eure Weiße Lady

Text + Fotos: Udo Siebert

Die Modellbezeichnungen bei Peugeot besser verstehen

In der Anfangszeit des Automobils nummerierte Peugeot die Modelle von 1 bis 190 durch ... ab 1928 steht immer eine „0“ in der Mitte. Diese mittige „0“ ist markenrechtlich geschützt.

Die erste Ziffer vor der „0“ gibt immer die Modellreihe an, je höher diese Ziffer desto größer das Modell.

Die Ziffer nach der „0“ die jeweilige Serie, desto höher, um so aktueller ist das Modell.

Es gab und gibt allerdings nicht zu jeder Modellreihe alle Serien (Endnummern nach der „0“). Es gab nie: 101, 102, 103, 105, 303, 501, 502, 503, 506, 507, 602, 603, 606, 801, 802, 803, 804, 805.

Einen Sonderfall stellt die Modellbezeichnung „309“ dar, die nicht so recht ins Schema passt (z.Zt. ist man erst bei den „08“er-Serien).

Als Peugeot 1984 Talbot übernahm, war dieses Fahrzeug fertig entwickelt. Es musste eine neue Peugeot-Modell-Bezeichnung bekommen und positionierte sich von der Größe zwischen den „205“ und den „305“, so kam es zu dieser „Notlösung“.

Als Faustregel lässt sich sagen:

- 01er und 02er Modellserien = Vorkriegs-Peugeots
- 03er Modellserien = Fünfziger Jahre
- 04er Modellserien = Sechziger und Siebziger Jahre
- 05er Modellserien = Endsiebziger, Achtziger, Frühneunziger Jahre
- 06er Modellserien = Neunziger Jahre
- 07er/08er Modellserien = ab 2000

Inzwischen gibt es auch SUVs und Vans mit einer „00“ in der Mitte (1007, 3007, 4007) sowie Fahrzeuge mit Namen (Partner, Expert, Bipper, Boxer).

jokai



Ersatzteile bis zu 60 % günstiger durch ausgehandelte Club-Rabatte

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

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: XXXXXX

AUTOREIFEN LEIDIG

Körnerstraße 48b, 12157 Berlin-Steglitz

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

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

HEYDE ANHÄNGERVERMIETUNG ,VERTRIEB u. ERSATZTEILE

Fürstenbrunner Weg 20, 14059 Berlin-Charlottenburg (Westend)

Tel.: 302 53 37 / 302 32 06

keine Kautions nötig, Pauschalpreise nach Absprache, Kundennummer XXXXXX

TIP-AUTO-TEILE

Reinickendorfer Straße, 13347 Berlin-Wedding

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

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

10 % – 60 % auf alle Teile, Kundennummer XXXXXX

BUSCHING-AUTOTEILE GmbH (gute Erfahrungen von Clubmitgliedern)

Otto-Suhr-Allee 29, 10585 Berlin-Charlottenburg

Tel.: 3422023

Unterschiedliche Rabatte, Kundennummer: XXXXXX

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.

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.

TOP-TANKE

Wer einfach nur den billigsten Spritpreis sucht sollte NICHT weiterlesen, denn darum geht es hier nicht! Das „TOP“ bezieht sich auf die Lage, den Platz, den Service und das Angebot ...

Diese ARAL-Tankstelle gehört zu den wenigen, die eben noch das klassische SUPER PLUS im Angebot haben und nicht nur das teure ULTIMATE.

Hier tankt man zu den normalen aktuellen ARAL-Preisen, klar, ... aber hier stimmt auch der sehr freundliche Service. Die Toiletten sind wirklich sauber und das Shop-Angebot ist recht umfangreich, innen gibt es einige Bistrotische, die u. a. zum Kaffee oder zum Verzehr einer knackigen Bockwurst einladen.

Außen herrscht kein Gedränge an den Zapfsäulen, es ist ausreichend Platz vorhanden. So können alle Nebenarbeiten wie z. B. das Saugen oder den Ölstand prüfen in Ruhe erledigt werden. Hier gibt es auch noch den klassischen portablen und kostenlosen Luftdruckprüfer, das Fahrzeug kann also z. B. nach dem Tanken stehen bleiben und man trägt quasi die Luft zum Auto, muss sich nicht mit verwickelten oft zu kurzen Luftdruckschläuchen rumärgern, sein Fahrzeug umrangieren usw.



Nach meinen Beobachtungen wird diese Tankstelle auch etwas wie eine kleine Raststätte benutzt, diverse Außendienstler machten hier Station, sie liegt ja auch direkt an der Heerstraße Ecke Schirwindter Straße (also an der B5) gegenüber dem Scholzplatz.

jokai



Lackschaden



Wer einen Klassiker fährt, kennt das Problem wahrscheinlich:

Hier und da gibt es kleine Steinschlagschäden, 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!

Restaurant-Tipp

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

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

Das Fleisch schmeckt zart und ist von sehr guter Qualität, es wird nämlich auf dem Lavasteingrill gebraten. Die Beilagen z. B. Reis und Salat sind sehr schmackhaft angerichtet und heben sich wohltuend von dem üblichen Standard ab!



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

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

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

Impressionen vom 18. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Zum 18. Mal trafen sich am Wochenende 16./17./18. August 2013 rund 25 (nicht nur) französische Klassiker und über 40 Personen in der Prignitz nördlich von Perleberg in dem kleinen Ort Glöviz an der B5. Das Gasthaus Dahse nebst in unmittelbarer Nähe liegendem Hof bot bei sonnigem Wetter eine tolle Kulisse für die angereisten Klassiker.

Die PeReCi-Freunde Frau und Herr Kähler aus Ludwigslust hatten ganze Arbeit geleistet und u. a. eine abwechslungsreiche Rallye organisiert, die neben fahrerischen Können, Geschicklichkeit auch jede Menge Gehirnschmalz forderte. Ein Höhepunkt war u. a. das Schloss in Ludwigslust. Die Mittagsrast in Lenzen an der Elbe war ebenfalls sehr interessant und schmackhaft.

Einige Teilnehmer waren ja schon einen Tag früher angereist und genossen tagsüber die Schönheiten dieser Gegend und die entspannte Atmosphäre rund zwei Autostunden von der Hauptstadt. Die interessante Rallye-Suchfahrt führte über wenig befahrene Straßen, schöne Alleen und zeigte den Teilnehmern die Schönheiten der Prignitz in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern.

Die Kaffeerast fand diesmal im privaten Garten der Familie Kähler statt, das war eine echte Überraschung, ein besonderer Höhepunkt dieses Tages und für die Organisatoren eine besondere logistische Herausforderung!

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

Nach einer weiteren Sonderprüfung konnten die Teams am Sonntag nach einem reichhaltigen Frühstücksbuffet noch einmal beim Kegeln punkten, bevor dann mittags die Siegerehrung statt fand.

Es war wie immer ein interessantes und kurzweiliges Wochenende mit unseren automobilen Klassikern und teilweise Familienangehörigen!

Der Vorstand des PeReCi e.V. dankt im Namen aller Teilnehmer den beiden Hauptorganisatoren, Familie Kähler, für dieses wirklich schöne Wochenende und wir freuen uns schon auf das 19. Rendez-vous im August 2014 irgendwo im Umland von Berlin! Tatkräftige Organisatoren werden noch gesucht!

Die folgenden Fotos mögen einen kleinen Eindruck vermitteln.

jokai











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

19. Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker vom 15. –17. August 2014

im Hotel Klosterheide in Lindow OT Klosterheide



PeReCi veranstaltet nun schon zum 19. Mal das traditionelle Rendez-vous (nicht nur) für französische Klassiker.

Diesmal findet es ca. 70 km nordwestlich von Berlin im Hotel Klosterheide in Lindow OT Klosterheide in der Mark statt.

Wie immer ist die Anreise auch schon am Freitag, den 15.08.2014 möglich (gegen Aufpreis).

Im Nenngeld sind folgende Leistungen enthalten:

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

*Roadbook – „Rallyegetränke“ – interessante Suchfahrt – warmes Essen – Sonderprüfungen
– Kaffeerast – Besichtigung – Abendbuffet – Unterhaltung – Übernachtung(en) –
Frühstücksbuffet – Siegerpreise – Mittagessen – Pannenhilfe*

(bitte hier abtrennen)

Hiermit melde(n) ich mich/wir uns verbindlich zum 19. 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: 15. Juni 2014!

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,- €	150,- €
Beifahrer	90,- €	125,- €	100,- €	145,- €

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.

Das Platzangebot ist beschränkt. Die Teilnahme erfolgt nach Anmeldung.

Der Anmeldeschluss mit Zimmergarantie direkt vor Ort ist der 15. Juni 2014!

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 „19.Rendez-vous“ auf folgendes Konto überweisen:

Kontonummer 336 881 6000 bei der Berliner Volksbank, BLZ 100 900 00,
oder neu: **IBAN: DE89 1009 0000 3368 816000 , BIC: BEVODEBB**

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

Mögliche Anreise: über BAB 24 Berlin-Hamburg, Ausfahrt Oberkrämer, Kremmen oder Neuruppin und B96 Ri. Herzberg, Abzweig Lindow, Rheinsberg.

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

.....
(bitte hier abtrennen)

Ich/wir möchte(n) wie folgt teilnehmen:

<i>Zutreffendes bitte ankreuzen!</i>	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,- €	150,- €
Beifahrer	90,- €	125,- €	100,- €	145,- €

Ich/wir bevorzuge(n) vegetarisches Essen: ja / nein, evtl. Bemerkung:

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 sein.

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

.....

Das Matra-Quartett

Am Samstag, den 21.09.2013 um 8:15 Uhr war es endlich soweit.

Aus der kleinen Berlin-Brandenburger Matra-Murena-Gemeinde trafen sich Klaus, Danny, Sascha ... und ich. Ich konnte meine, dieses Jahr Ende März erworbene grüne „Muräne“, erstmals zu einem Wochenendtrip in die Sächsische Schweiz ausführen.

Der Weg führte uns auf meist zügig befahrbare, mal langgezogene, mal kurvige Landstraßen vom Ausgangspunkt Wildau/Königs Wusterhausen über Lübbenau, Cottbus, Hoyerswerder und Radeberg (die gleichnamige Brauerei hatte leider keine Besuchszeit) zu unserer Unterkunft, der Burg Hohnstein.



Hier kann man für einen schmalen Taler in jugendherberglichen Mehrbettzimmern übernachten und das mittelalterliche Flair einer romantisch, auf einem Felsporn gelegenen Burganlage, genießen. Das Wetter



meinte es relativ gut mit uns. Während es bis zum Vortag die Woche regnete, war es jetzt zwar bewölkt aber trocken. So konnten wir ohne Verdruss die Serpentina des Elbsandsteingebirges durchfahren und touristische Attraktionen, wie die „Festung Königstein“ oder die „Bastei“ (mit atemberaubenden Blick ins Elbtal) besichtigen.

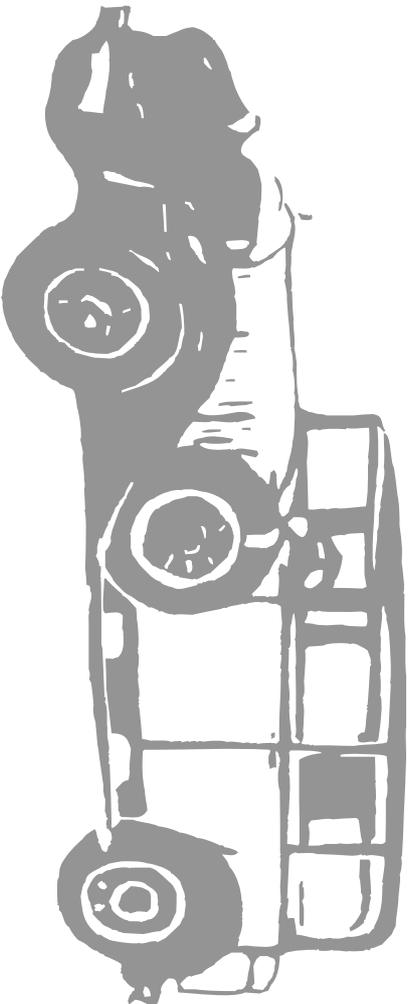
Auf dem Rückweg nach Berlin am Sonntag machten wir noch einen „Abstecher“ in die Stadt Bautzen mit ihrer sehenswerten Altstadt, dem Dom und typischen Senf. Die „Muränen“ haben uns heil nach Hause gebracht und wir freuen uns schon auf das nächste Treffen.

Euer Jörg



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

Die Nachlese zur IAA 2013

Einen Moment mal ist das ein Golf? Ne, ist ja ein Peugeot 308!

Es ist eine Woche vor der Bundestagswahl 2013 und was mache ich? Ich denke immer nur an Autos, Autos, Autos. Was also macht jemand mit einer solchen „Krankheit“?

Richtig!

Er fährt zur Internationalen Automobil Ausstellung oder auch IAA genannt. Mit über 300 Ausstellern in 11 Hallen gehört diese Automesse zu den weltgrößten Automobil ausstellungen überhaupt.

Nachdem ich tags zuvor in 5 Stunden von Berlin nach Frankfurt gedüst war, stand der große Tag bevor. Seit 1987 war ich nicht mehr auf dieser Messe. Die Freude war groß (und wurde auch nicht enttäuscht).

Als erstes war die Halle 1 mit Mercedes dran. Tja was soll ich sagen über den Erfinder des Automobils? Diese Halle war GIGANTISCH!!!!

Es gab gleich 3 Neuheiten zu feiern. Den GLK (ein SUV auf A-Klasse Basis), das S-Klasse Coupe (wirklich schön geworden) und die S-Klasse Hybrid.

Besonders das S-Klasse Coupe wurde mit einer riesigen Laser Show inszeniert. Es fuhren gemeinsam mit dem S-Klasse Coupe auch zwei S-Klassen und ein CLS auf die Bühne. Das Coupe fuhr dann auf eine Drehscheibe und blieb dort 20 Minuten. Dann wurden ebenfalls mit viel Lichteffekten und dramatischer Musik die B-Klasse Elektrik und der GLK vorgestellt.

Was ich jedoch besonders interessant fand, war, dass Mercedes selbst hier auf einer eigentlichen Neuwagen-Ausstellung nicht vergaß an seine klassischen Modelle zu erinnern. So fuhren zu alten 60s Songs ein W 111 Coupe und ein W116 450 SEL 6.9 in gold auf die Bühne und ließen sich gebührend feiern.

Bei dieser ganzen Show fragte ich mich, ob das S-Klasse Coupe immer noch so eigen-



Der Autor Philip vor einem brandneuen BMW i8

ständig und erkennbar ist wie das damals bildhübsche W111 Coupe? Nun ja, eigentlich nur vorne durch die an den legendären SEC erinnernde Haube. Von hinten sah der Wagen aus wie ein Lexus.

Die Inszenierung der Klassiker ließ auch weitere Gedanken aufkommen. Wieso hatten Citroen und Peugeot nicht einen einzigen Klassiker ausgestellt? Nun ja ich glaube ich kennen die Antwort ...

Weiter ging es zu Audi. Nein, äh Sorry! Ich wollte in den Pavillon, aber dafür hätte ich 2 Stunden anstehen müssen. Nicht mit mir!

Also weiter zu VW. Dort wurden die Marken VW, Bentley, Lamborghini, Seat, Skoda, Porsche und Bugatti gemeinsam präsentiert.

VW feierte seine E-Golf und E-Up. Warum eigentlich? Das Konzept gibt es doch schon ewig, oder?

Bentley bestach durch seine schönen und für sich sprechenden Fahrzeuge. Bugatti. Nun ja immer wieder das selbe Fahrzeug. Veyron offen. Veyron zu. Es wird langsam langweilig.



**Klassiker von '83
Mercedes 190**



**Klassiker von '83
Porsche 928**



**Klassiker von '83
BMW M6**



**Klassiker von '83
Opel Monza**

Wieso kommt hier nichts Neues?

Porsche zeigte seinen neuen „Öko“ Sportler 918 sehr schlicht und unaufgeregt. Anscheinend braucht man für diese Neuverstellung keine MEGA Show. Ach ja der Panamera Hybrid stand auch noch da. Er wurde kaum beachtet.

Ach so, ich vergaß. VW zeigte ganz heimlich und versteckt sein 1-Liter Auto. Den XL1. Wer aber will dieses Auto bitte kaufen? Der hat null Kofferraum und ist richtig eng. Tja, auch hierfür wird sich jemand finden. Wie sagt der Verkäufer? Jeden Tag steht ein Dummer auf ...

Die größte Enttäuschung kam für mich auf dem Lamborghini Stand. Ich hatte eine tolle Bühnenshow bzw. Lichtshow und zumindest den geschlossenen Aventador erwartet. Stattdessen standen nur 2 schon ewig produzierte Gallardo herum. Ach ja, auch die sonst immer so attraktiven Modells waren irgendwie verloren gegangen.

Danach ging es zu Ford, Kia, Honda, Suzuki und Chevrolet. Was mich begeisterte? Der neue Mondeo ist ein richtig gut gemachtes und hochwertig aussehendes Fahrzeug. Der Jaguar ist nicht viel hübscher und hat soweit ich weiß die gleichen Schalter.

Bei Chevrolet konnte man in der neuen Corvette Stingray sitzen. Tatsächlich haben die Amerikaner es geschafft den billigen Plastik-Look aus dem Cockpit zu verdrängen. Dieses Auto könnte speziell Porsche das Fürchten lernen.

Anschließend ging es zu BMW. Wie ihr alle wisst bin ich ja ein langjähriger Fan dieser Marke. Da stand dann auch mein neuer Traum. Das 4er Coupe! Ihr wisst nicht was das ist? Der 3er als Coupe wurde etwas vergrößert um gegen A5 und Co. anzugehen und dementsprechend 4er genannt.

Ich war bereit auf der Stelle einen Kaufvertrag zu unterschreiben.

Dann erinnerte ich mich jedoch an meinen Kontostand ...

Was gab es bei BMW noch zu sehen?

Den I3. Das ist das neueste Elektrofahrzeug von BMW. Dieses Fahrzeug wurde aufwendig konzipiert und groß vorgestellt. Tja, von außen sieht er echt nicht schlecht aus. Allerdings ist

er von innen sehr billig gemacht und das zu einem Preis von 35.000 EUR. Das ist definitiv zu viel. Angeblich ist er aber für mehrere Monate ausverkauft.

Auch der I8 war mehrmals auf der Show zu sehen. Gerade in dem ausgestellten Blau erinnert er doch stark an den legendären 850er. Es ist ein wirklich interessantes Elektrofahrzeug mit 3 Zylinder Range Extender.

Auf der IAA wurde die Marke I von BMW erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Diese Fahrzeuge werden in Leipzig mit innovativen Technologien hergestellt (u. a. wurden extra Windräder aufgestellt, damit zur Herstellung Windkraft genutzt werden kann).

Der ganze BMW Pavillon war wieder einmal von einer Art „Carrera Bahn“ umgeben. Auf dieser düstern im 5 Minuten Takt diverse I3 und manchmal auch I8 umher. Man konnte im I3 sogar mitfahren. Leider nur, wenn man vorher an der Verlosung im Internet mitgemacht hatte (geht denn heute nichts mehr ohne das WWW?).

Auch der X5 wurde vorgestellt. Nun ja, sieht aus wie vorher.

Weiter ging es zu Lancia, Ferrari, Fiat und Maserati. Hier wurde der neue Ghibli vorgestellt. Maserati hat wieder einmal eine bildhübsche Limousine auf die Beine gestellt. Lancia ist doch vom Markt verschwunden, oder? Fragte ich mich und suchte bei Ferrari den „LA“ Ferrari. Leider Fehlanzeige. Auch hier nichts Neues!

Danach dann das Beste zum Schluss. Oder soll ich sagen das Französichste?

Es ging zu Peugeot, Citroen, Renault.

Renault wartete mit einer Menge Concept Cars auf. Jeder lustiger als der andere. Allerdings stand dort auch der nächste Espace. Dieser sah jedoch eher nach einem Science Fiction Fahrzeug aus. Moment! War das bei seiner Vorstellung 1984 nicht genauso? Es scheint so, als ob sich manche Dinge doch wiederholen.

Citroen zeigte den Wild Rubis. Was bitte soll das sein? Ein SUV? Ein Van? Ich sah eine Kopie des bereits vorhandenen Ford Explorer. Mich hätte jedoch der Metropolis oder der Revolte interessiert. Beide fehlten.



Neuer Peugeot 308



Neuer Citroen C4 Picasso



Klassiker von '83 Renault Fuego



Neuer Renault Grand Tour



**Klassiker von '83
Fiat Ritmo**

Etwas enttäuscht ging es dann zu Peugeot. Zunächst einmal ist zu sagen, dass die hübschesten Models auf dem Peugeot Stand vertreten waren. Was versuchen die zu verstecken?

Jedenfalls nicht den neuen 308. Der ist optisch richtig gut gelungen. Das Cockpit ist ordentlich und auf das Minimum reduziert. Die Nebenfunktionen (Radio, Navi etc.) sind über den Bildschirm mit Touchscreen-Funktion zu erreichen. Dieser „clean“ Look ist erfrischend im Zeitalter der Multifunktionalen Cockpits. Auch mit den Instrumenten die über dem Lenkrad „hängen“ kann man sich nach kurzer Zeit anfreunden. Es ist ein wirklich gelungenes Fahrzeug. Dies könnte wie vor

30 Jahren die Rettung in der Not für den PSA Konzern sein.

Einen Wehrmutstropfen gibt es jedoch. Dieser Wagen sieht wie eine Kopie des aktuellen Golf aus. Vielleicht aber brauchen das die Käufer, um garniert durch wesentlich günstigere Preise (bis zu 10.000 EUR billiger) wieder zu den Franzosen zurückzufinden.

Als krönenden Abschluss der Show war eine vom VDA, ADAC und ZDK auf 1000 m² präsentierte Youngtimer Ausstellung der Fahrzeuge, die 1983 auf der IAA vorgestellt wurden zu bewundern.

Zu sehen waren 190er Mercedes, BMW M 635 Csi, Porsche 928 S2, Audi Quattro, Porsche 959 (wurde der nicht 1986 vorgestellt?), Fiat Ritmo (wann habt Ihr das letzte Mal einen gesehen?), Opel Calibra (war der nicht aus 1989) und Opel Monza. Ach ja, ein Renault Fuego mit H-Kennzeichen war auch da. Diese Fahrzeuge waren alle makellos und eine Erfrischung in dem Einheitsbrei, der vorher zu sehen war.

Welcher war mein Favorit? Nun ja der Porsche 928? Nein doch lieber der 635. Halt doch lieber der ...

Euer Philip Dornacher



**ABS-Test schon 1970
bei Mercedes**

Klassik-Taxi



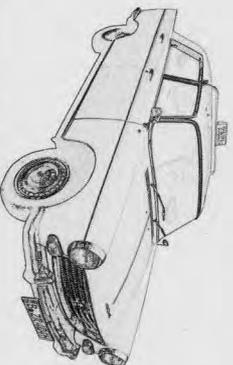
Marke: Peugeot 404
Baujahr: 1963
1,6 L
65 PS

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)

Zeitreisen zum Taxitarif

www.klassik-taxi-berlin.de



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

Anzeige



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



VDAVerband der
Automobilindustrie

Pressedienst

Behrenstrasse 35
10117 BerlinTel. +49 30 897842-120
Fax +49 30 897842-603
presse@vda.de
www.vda.de

Deutscher Oldtimer Index des VDA für 2012

Wertentwicklung von Oldtimern verlangsamt sich

Berlin, 7. März 2013. Die Wertentwicklung historischer Kraftfahrzeuge hat sich 2012 in Deutschland deutlich verlangsamt. Die durchschnittlichen Werte von Oldtimern stiegen im vergangenen Jahr um moderate 4,2 Prozent. Das geht aus dem aktuellen Deutschen Oldtimer Index für 2012 hervor, den der Verband der Automobilindustrie (VDA) herausgibt. 2011 hatte der Oldtimer Index noch um 9,3 Prozent zugelegt. Der Punktestand stieg 2012 von 1.941 auf 2.023 Zähler. Damit hat der Index die Marke von 2.000 Punkten übertroffen. Erstmals berechnet wurde der Deutsche Oldtimer Index im Jahr 1999 mit einem Ausgangspunktniveau von 1.000.

Die neue Rangliste der Fahrzeuge mit dem stärksten Wertzuwachs in den vergangenen 12 Monaten wird vom wohl berühmtesten deutschen Automobil angeführt: Der Volkswagen Käfer 1300 der Baujahre 1967 bis 1973 war 2012 das Oldtimer-Modell mit dem höchsten Wertzuwachs. Platz 2 belegte der Chevrolet Camaro, der von 1978 bis 1981 gebaut wurde. Auch wenn das Fahrzeug Ende der 70er Jahre in kleinen Stückzahlen über das Opel-Händlernetz nach Deutschland importiert wurde, kommen diese Muscle Cars heute verstärkt aus den USA nach Deutschland. Auf Platz 3 folgt der Sportwagen Alpine A110, auch als Renault Alpine bekannt. Auf den Plätzen 4 und 5 rangieren der Volvo P121, der in Schweden „Volvo Amazon“ hieß, und der Renault R16. Auffallend ist, dass besonders viele frühere Großserienmodelle deutliche Wertsteigerungen erfahren haben. So lief der VW Käfer mehr als 20 Millionen Mal vom Band. Auch der Renault 16 und der Chevrolet Camaro wurden in Stückzahlen von mehreren Millionen produziert.

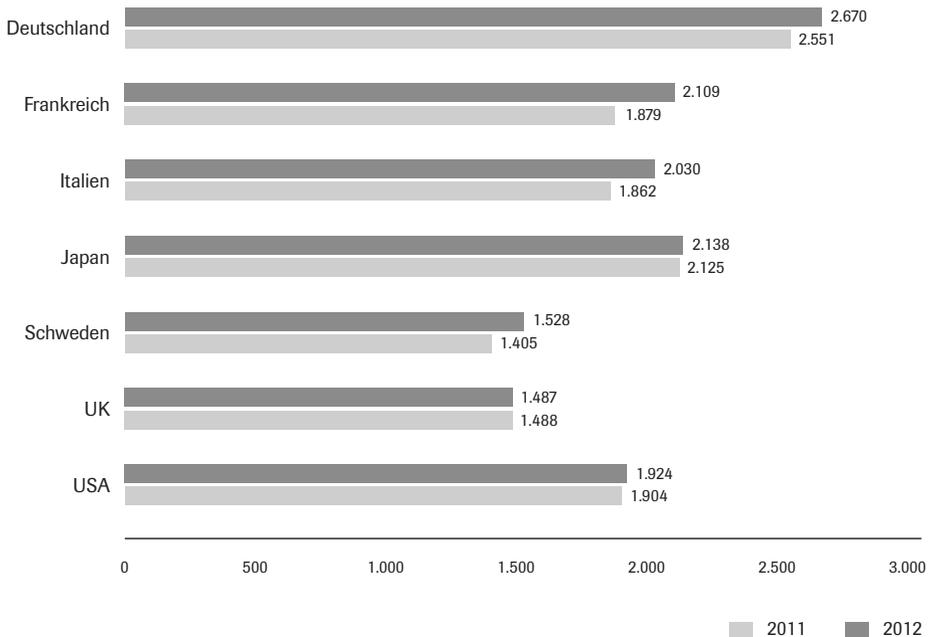
Der Länderindex Deutschland stieg von 2.551 auf 2.670 Zähler. Ebenfalls deutliche Wertzuwächse erfuhren Oldtimer aus Frankreich, Italien und Schweden. US-amerikanische und japanische Fahrzeuge stiegen nur geringfügig im Wert. Dagegen scheinen die Oldtimer aus England den Zenit vorerst überschritten zu haben. Das erste Mal seit seiner Aufzeichnung liegt dieser Teilindex im Minus.

Der Deutsche Oldtimer Index wird jährlich vom Verband der Automobilindustrie herausgegeben. Das Unternehmen classic-car-tax aus Bochum steuert die notwendigen Daten zur Ermittlung des Index bei. Der Deutsche Oldtimer Index wird seit 1999 berechnet. Zugrunde liegen die Daten der Preisentwicklungen von 88 unterschiedlichen Fahrzeugtypen aus sieben Herstellernationen, die in ihrer Gesamtheit den deutschen Oldtimermarkt repräsentieren. Um eine Verfälschung durch Exoten zu vermeiden, werden in der Berechnung des Index keine seltenen Vorkriegsfahrzeuge berücksichtigt.

Grafiken zum Deutschen Oldtimer Index stehen unter folgendem Link zum Herunterladen bereit: <http://www.vda.de/del/meldungen/news/20130307-1.htm>

Deutscher Oldtimer Index

Länderindizes

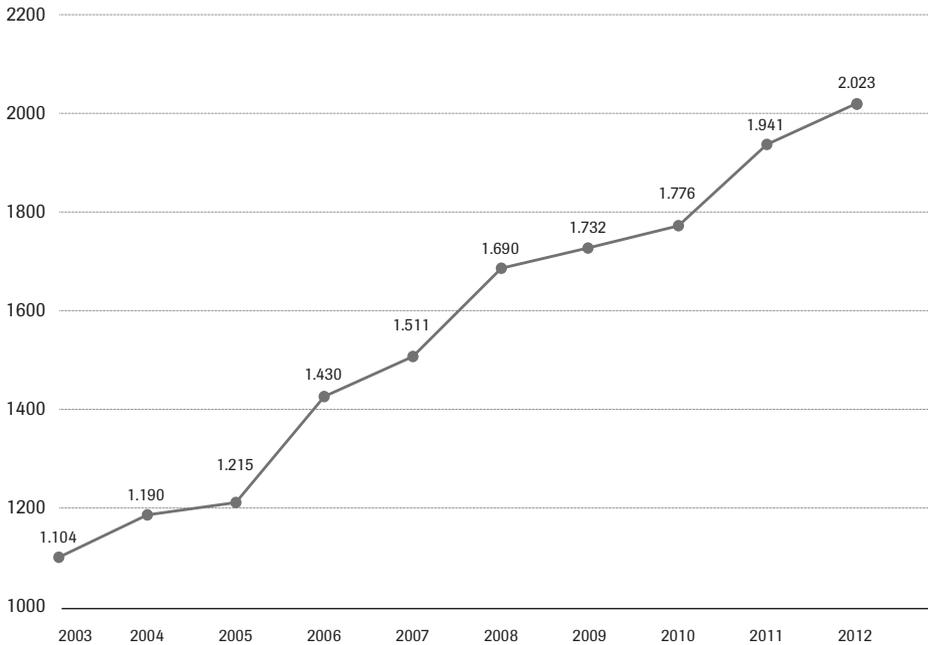


Rangliste der Fahrzeuge nach Wertentwicklung gegenüber Vorjahr

Rang	Hersteller	Typ	Baujahre
1	Volkswagen	Käfer 1300	1967-1973
2	Chevrolet	Camaro	1978-1981
3	Alpine	A110 1300	1966-1969
4	Volvo	P 121	1968-1970
5	Renault	R 16	1970-1979
6	Ford (USA)	A-Modell	1927-1931
7	Mercedes-Benz	280 SE (W116)	1972-1976
8	Ferrari	Dino 246 GT	1970-1974
9	Maserati	Ghibli	1966-1969
10	Alpine	A310 V6	1976-1985

Deutscher Oldtimer Index

Indexentwicklung seit 2003



Unsere Club-Stammtische 2014

*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.*

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

Tipp: Transistorzündung zum problemlosen Nachrüsten bei Unterbrecherzündanlagen

Wer kennt das nicht: Schon nach kurzer Zeit läuft der Motor, insbesondere im kalten Zustand nicht mehr optimal, obwohl Kerzen, Kontakte usw. gewechselt wurden. Die Unterbrecherkontakte weisen schon wieder einen geringen Abbrand auf. Sie sind ja in

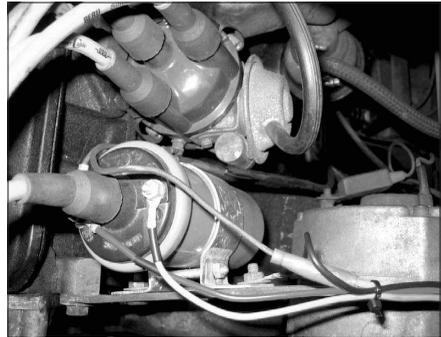


**Transistorzündungsmodul
 vergossen mit 4-fach
 Kompaktkabelstecker**

Zusammenarbeit mit dem Kondensator für das schlagartige Unterbrechen des Primärstromkreises der Zündspule verantwortlich, so dass dann eine entsprechende Hochspannung entsteht.

Auf der Suche nach der Optimierung einer kontaktgesteuerten Zündung bin ich im Internet auf das Transistorzündungsmodul der argentinischen Firma NOSSO gestoßen. In Deutschland vertreibt „DER FRANZOSE“ dieses Zündungsmodul für rund 100,- Euro.

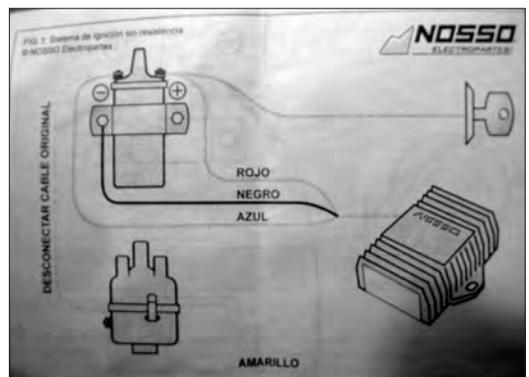
Der Einbau ist denkbar einfach: schwarz kommt an Masse, rot an Zündungsplus (Kl. 15 der Zündspule), blau kommt an Kl. 1 der Zündspule. Dort wird vorher das Kabel vom Unterbrecher kommend entfernt, dieses wird mit dem gelben Kabel verbunden – fertig. Der Unterbrecher fungiert nun nur noch als Schalter ohne Stromlast, die Leistungselektronik übernimmt die Verstärkung. So liegen die Vorteile auf der Hand:



**Einfacher Anschluss an Masse,
 Zündspule Kl. 15 und 1 und an das
 Kabel vom Unterbrecher kommend.**

- kaum Verschleiß der Kontaktflächen der Unterbrecher
- größerer Strom und plötzlicheres Abreißen der Spannung im Primärstromkreis
- entsprechend größere Hochspannung
- das ergibt besseres Kaltstartverhalten
- stets guter Motorlauf über einen langen Zeitraum

Die Unterbrecherkontakte dienen nur noch als reiner Schalter ohne Last, der Verschleiß entsteht nur noch am Plastiknocken an der Verteilerwelle, diese sollte immer gut



Anschlussplan



Doppelkontaktzündanlage – zwei Zündmodule sind erforderlich

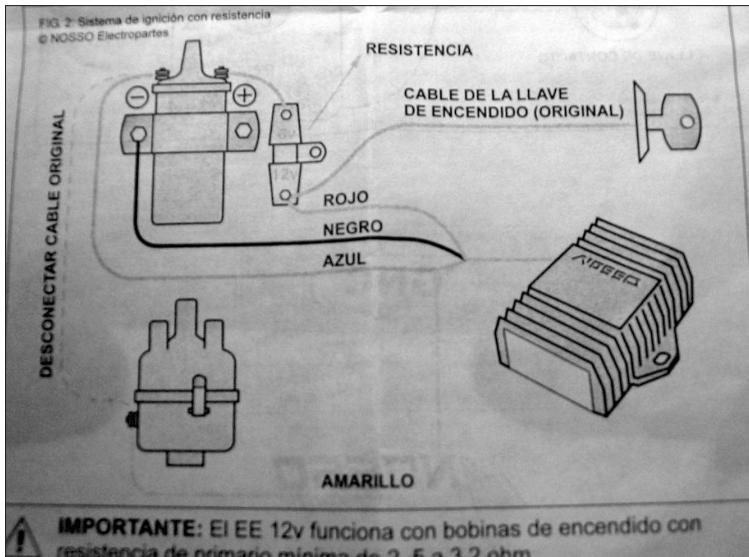
geschmiert sein, eine rund 5-fach längere Lebensdauer der Kontakte ist problemlos möglich.

Das Gute: Sollte doch einmal die Elektronik versagen, lässt sich durch das Abziehen des Kombisteckers am Zündungsmodul und Umstecken einer Kabelbrücke in sekunden-schnelle ohne Elektronik über die Kontakte, die nun wieder den vollen Strom schalten, weiter fahren.

Es ist sinnvoll das Zündungsmodul, das mit ca. 50 cm langen Anschlusskabeln geliefert wird, möglichst weit von heiß werdenden Motorteilen (Auspuffkrümmer usw.) zu montieren.

Bei einer sogenannten Doppelkontaktzündanlage mit zwei Unterbrecherkontakten in einem Verteiler, also auch zwei Zündspulen und zwei Zündkreisen (wie z.B. beim Euro-V6-Vergaser-Motor der ersten Jahre), benötigt man natürlich auch zwei „Nosso-Module“. Der Einbau ist nicht komplizierter, es ist eben nur genau darauf zu achten die Anschlusskabel für die beiden Zündkreise nicht zu vertauschen.

jokai



Anschlussplan bei einer Zündspule mit Vorwiderstand



 **DAT
GROUP**

DAT-Report 2013

SONDERAUSGABE MIT AUTOHAUS 5/2013

WWW.AUTOHAUS.DE/DAT-REPORT

AUTOHAUS **EXTRA**

NEUES ZUM REPORT 2013

Faszination pur

OLD- UND YOUNGTIMER – Historische Fahrzeuge werden immer beliebter. Damit steigt auch der Bedarf an entsprechend qualifizierten Werkstätten.

Die Faszination für alte Fahrzeuge nimmt immer mehr zu. Die Veranstalter von Oldtimer-Rallyes und die großen Fachmessen verzeichnen enormen Zuspruch. Die Retro Classics in Stuttgart meldete für das Jahr 2012 rund 65.000 Messebesucher, die über 3.000 historische Fahrzeuge auf zwei und vier Rädern bewunderten. Für 2013 wird ein neuer Rekord erwartet, denn mit der Sonderschau der eleganten Automobile des französischen Autobauers Delahaye, der Präsentation diverser Raritäten aus österreichischem Privatbesitz und einer Sonderschau über die außergewöhnlichen Horch-Fahrzeuge bekommt das Publikum sehr seltene und teure Raritäten zu sehen. Auch die Techno-Classica in Essen meldete für das Jahr 2012 Zahlen auf Rekordniveau: 181.400 internationale Besucher. Diese Weltmesse feiert 2013 mit 25 Jahren sogar das silberne Jubiläum. Die aktuellen Termine dieser Messen für das Jahr 2013 zeigt der **Kasten auf Seite 19**.

Mehr Young- und Oldtimerbesitzer im Jahr 2012 als je zuvor

Die zunehmende Beliebtheit historischer Fahrzeuge spiegelt sich ebenso deutlich in der repräsentativen DAT-Befragung der Fahrzeughalter 2012. Von den 1.184 repräsentativ ausgewählten Pkw-Besitzern, die im Zeitraum zwischen dem 7. Dezember 2012 und dem 15. Januar 2013 befragt wurden, antworteten rund 5 Prozent mit „Ja, ich habe einen Youngtimer“ bzw. mit

„Ja, ich habe einen Oldtimer“. Bezogen auf einen vorläufig geschätzten Fahrzeugbestand ohne Stilllegungen von 43,563 Millionen Fahrzeugen für das Jahr 2012 ergibt sich daraus eine grob geschätzte Bestandszahl von 2.170.744 Young- und Oldtimern, die nach Angaben der Befragten ambitioniert als historische Fahrzeuge gewartet und gepflegt werden. Bei den Marken dominieren erwartungsgemäß die großen deutschen Hersteller Mercedes-Benz und Volkswagen. Weit über die Hälfte der Young- und Oldtimerbesitzer sind Männer, die Frauen haben bei diesem Hobby nur einen Anteil von rund 31 Prozent (69 % Männer).

Kritische Altersgrenzen

Im Rahmen der DAT-Befragung 2012 wurden Youngtimer definiert als mindestens 20 Jahre alte „Liebhaberfahrzeuge“, das heißt mit einer Erstzulassung vor 1992. Diese Einteilung scheint auf den ersten Blick eindeutig, ist bei detaillierter Betrachtung aber kritisch zu sehen, da die Produktionsphase der Baureihe eines Modells unberücksichtigt bleibt. So kann es beispielsweise bei langen Baureihen zu Verschiebungen kommen. Einen Mercedes-Benz E 200 der Baureihe W 124 wird der Besitzer als einen Youngtimer empfinden und dementsprechend damit umgehen. Da der W 124 jedoch bis 1995 gebaut wurde, wäre ein Fahrzeug der letzten Produktions-



KOSTEN PRO FAHRZEUG PRO JAHR

	Youngtimer (ab 20 Jahre)	Oldtimer (ab 30 Jahre)
Wartung	120 €	346 €
Reparatur	85 €	1.091 €
Kfz-Versicherung	290 €	293 €
Kfz-Steuer	181 €	255 €
Unterstellkosten	112 €	148 €
Gesamtkosten	788 €	2.133 €

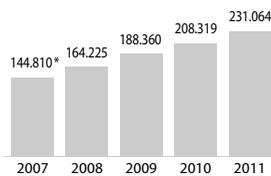
Quelle: DAT

OLDTIMER



PKW MIT H-KENNZEICHEN

Entwicklung von 2007 bis 2011



* Veränderte Bemessungsgrundlage ab 2007; Vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge nicht mehr erfasst.
Die Zahlen für 2012 lagen bei Drucklegung noch nicht vor

Quelle: DAT

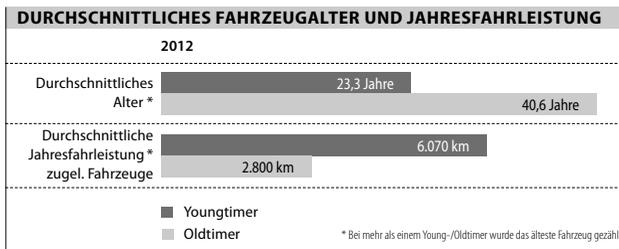
jahre strenggenommen (noch) nicht zu den Youngtimern zu zählen. Ähnlich verhält es sich mit dem Porsche 928, der von 1977 bis 1995 gebaut wurde (*kleines Bild Mitte links*). Die ersten Modelle würden zu den Oldtimern gehören, während die Fahrzeuge der letzten Baureihe noch nicht einmal Youngtimer wären.

Nicht alle Oldtimer fahrbereit

Oldtimer wurden als mindestens 30-jährig definiert, das heißt eine Erstzulassung vor 1982 und im Weiteren ein gepflegtes Fahrzeug (nahezu) im Originalzustand. Bei diesen Fahrzeugen ist zu berücksichtigen,

dass der Aufwand, sie fahrbereit zu halten, immens ist und sich die Arbeit einer grundlegenden Restaurierung über Jahre hinziehen kann. Dennoch wird sich ein Besitzer eines oder mehrerer solcher automobilen Kostbarkeiten stolz als Oldtimerbesitzer bezeichnen. Da aber natürlich nur fahrbereite Oldtimer offiziell erfasst sind, bleiben jene, die sich in diversen Garagen, Scheunen und Werkstätten befinden, bei den Zulassungszahlen unberücksichtigt. Andererseits müssen natürlich auch die KBA-Zulassungszahlen kritisch gesehen werden. Denn bei den rund 2,1 Millionen Fahrzeugen, die das KBA

NEUES ZUM REPORT 2013



Quelle: DAT

insgesamt für Fahrzeuge älter als 20 Jahre zum 1. Januar 2012 ausweist, handelt es sich selbstverständlich nicht rundweg um „Perlen“ der Automobilgeschichte.

Hohe Reparatur- und Wartungskosten

Allein für Wartung und Reparatur haben die Youngtimerbesitzer 2012 rund 205 Euro pro Fahrzeug ausgegeben, die Oldtimerbesitzer etwa siebenmal mehr, nämlich 1.437 Euro, wobei der weit größte Teil hier die Reparaturen waren (Tabelle Seite 16). Man kann jedoch davon ausgehen, dass der Reparaturaufwand besonders bei den Young-, aber auch bei den Oldtimern in Wirklichkeit weit höher liegen würde, wenn alle Do-it-yourself-Arbeiten mit einbezogen wären.

Ein weiteres teils strittiges Thema in der Oldtimerszene in punkto Reparaturarbeiten ist die authentische Restaurationsarbeit. Darf beispielsweise ein 1959er Triumph Italia 2000 GT im Blau-Grün-Farbwechsel lackiert sein, wie es in den Flip-Flop-Farbtönen der 80er Jahre zu sehen war? Dem Besitzer mag das gefallen, kulturhistorisch ist es nicht korrekt (kleines Bild).

Da in den letzten Jahren eine höhere Wertschätzung für authentische Fahrzeuge einsetzt, kam es im Zuge dessen auch zur Gründung einer entsprechenden Arbeitsgruppe im Rahmen der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), und am 27. Oktober 2012 wurden in der Charta von Turin Regelungen für die originale Restaurierung historischer Fahrzeuge festgelegt. Ein weiteres Indiz für die immer professioneller werdenden Reparaturarbeiten sind die mittlerweile etwa 450 Kfz-Fachbetriebe, die die Zusatzbezeichnung „Fachbetriebe für historische Fahrzeuge“ tragen.

Es ist davon auszugehen, dass der Umgang mit solchen Fahrzeugen für die nächsten Jahre noch ein innerhalb dieser besonderen Nische wachsender Markt ist.

Kostspieliges Hobby

Nahezu jeder dritte Besitzer eines Youngtimers fährt ausschließlich dieses Fahrzeug und hat keinen anderen Pkw als Alltagsfahrzeug. Annähernd jeder fünfte der Young- und Oldtimerbesitzer besitzt zwei solcher Liebhaberfahrzeuge, in Einzelfällen sogar drei. Wer dem Hobby und der Faszination älterer Fahrzeuge verfallen ist, gibt sich eher nicht mit nur einem Fahrzeug zufrieden, jedoch bestehen durch die erheblichen Kosten dieses Hobbys persönliche Grenzen. Dabei kann man davon ausgehen, dass beispielsweise die Unterstellpreise nur deshalb so gering ausfallen, weil von einem erheblichen Anteil an Eigenbesitz ausgegangen werden kann, der dann nicht monatlich zu Buche schlägt. So wundert es nicht, dass der Anteil der über 50-jährigen Halter bei rund 63 Prozent liegt, in der Gruppe mit den durchschnittlich höchsten Einkommen.

Fachbetriebe für Young- und Oldtimer

Die Zahl der Fahrzeughalter von Young- und Oldtimern stieg in den letzten Jahren immer weiter an und parallel dazu auch der Bedarf an entsprechend qualifizierten Kfz-Werkstätten. Längst nicht alle Fahrzeughalter haben die Möglichkeit oder auch die Zeit, sich selbst um ihr historisches Fahrzeug zu kümmern, scheuen sich jedoch davor, ihr Sammlerstück womöglich unqualifizierten Kfz-Mechanikern in die Hände zu geben. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat deshalb bislang rund 450 Kfz-Betriebe zum „Fachbetrieb für historische Fahrzeuge“ zertifiziert und dazu circa 50 geschulte Sachverständige, die diese Zertifizierung vornehmen.

Zudem läuft beim ZDK seit einnahm Jahren ein Pilotprojekt, das angehenden Kfz-Mechatronikern die Möglichkeit gibt,

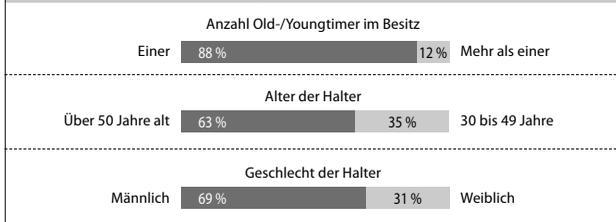


während der dreieinhalbjährigen Ausbildung zusätzlich ein Zertifikat für die besondere Qualifikation zur Reparatur und Wartung von Old- und Youngtimern zu erwerben. Aktuell nehmen circa 60 Auszubildende daran teil, weitere 67 Interessenten sind bereits für den neuen Jahrgang vorgemerkt. Die Ausbildung legt besonders Wert auf die Vermittlung des technischen Verständnisses für die alten Fahrzeuge.



OLDTIMER

FAHRZEUGHALTER VON OLD-/YOUNGTIMERN 2012



Quelle: DAT

zustand erhalten blieb; zum anderen aber auch, weil das H-Kennzeichen für den ein oder anderen nicht vorteilhaft sein mag. Fahrzeuge mit einem Hubraum unter 800 ccm fahren beispielsweise mit einer regulären Zulassung steuerlich günstiger. Für alle anderen Besitzer fahrbereiter Oldtimer überwiegen die Vorteile des H-Kennzeichens ganz eindeutig: Sie dürfen mit dem H-Kennzeichen durch alle Städte fahren, denn eine gesonderte Umweltplakette entfällt. Fahrzeuge mit mehr als 800 ccm Hubraum haben einen einheitlichen jährlichen Steuersatz von rund 190 Euro. Die Grundvoraussetzung für ein H-Kennzeichen ist in der Regel ein Mindestalter des Fahrzeugs von 30 Jahren und ein nachweislich einwandfreier technischer und originaler Zustand.

Die höchste Oldtimerquote hat mit Abstand die Stadt Hamburg mit 0,91 Prozent Oldtimer-H-Kennzeichen aller zugelassenen Fahrzeuge. Beim Bestand an Oldtimer-H-Kennzeichen liegt Nordrhein-Westfalen mit 60.290 auf Platz 1, gefolgt von Bayern mit 47.327 und Baden-Württemberg mit 40.727 historischen Fahrzeugen (KBA-Zahlen vom 1. Januar

2012, neuere Daten lagen bei Drucklegung noch nicht vor). Die hohe H-Kennzeichenzulassung in den letzten fünf Jahren mit einer jährlichen Steigerung von rund 9 Prozent jährlich zeigt die *Grafik auf Seite 17*.

Beachtliche Jahresfahrleistungen der zugelassenen Young- und Oldtimer

Der Zulauf des H-Kennzeichens geht parallel mit der aktiven Nutzung dieser Liebhaberfahrzeuge für Ausfahrten und Ausflüge. Die Youngtimerbesitzer fahren ihr Fahrzeug durchschnittlich 6.070 Kilometer

pro Jahr. Ein Viertel der Youngtimerbesitzer fährt jährlich sogar zwischen 10.000 und 13.000 Kilometer. Diese Zahlen stellen sich bei den Oldtimerbesitzern natürlich anders dar. Sie fahren durchschnittlich pro Jahr und Fahrzeug 2.800 Kilometer, wobei jeder fünfte Oldtimerfahrer selbst zwischen 5.000 und 10.000 Kilometern fährt.

Fazit

Der Umgang mit Young- und Oldtimern zeigt, dass solche Fahrzeuge nicht nur als Mittel der individuellen Fortbewegung gesehen werden, sondern mit einer Vielzahl positiver Emotionen und Erwartungen verbunden sind. Es ist die Liebe zum Detail und zur individuellen Geschichte eines jeden klassischen Fahrzeugs, aber es ist auch die historische Verantwortung eines Fahrzeughalters, die bei den Autoliebhabern die Faszination von Old- und Youngtimern ausmacht. ■

MESSEN DEUTSCHLAND 2013



Bremen Classic Motorshow

01. - 03. Februar, Messe Bremen

Retro Classics

07. - 10. März, Messe Stuttgart

Techno-Classica

10. - 14. April, Messe Essen

Klassikwelt Bodensee

14. - 16. Juni, Messe Friedrichshafen

Veterama

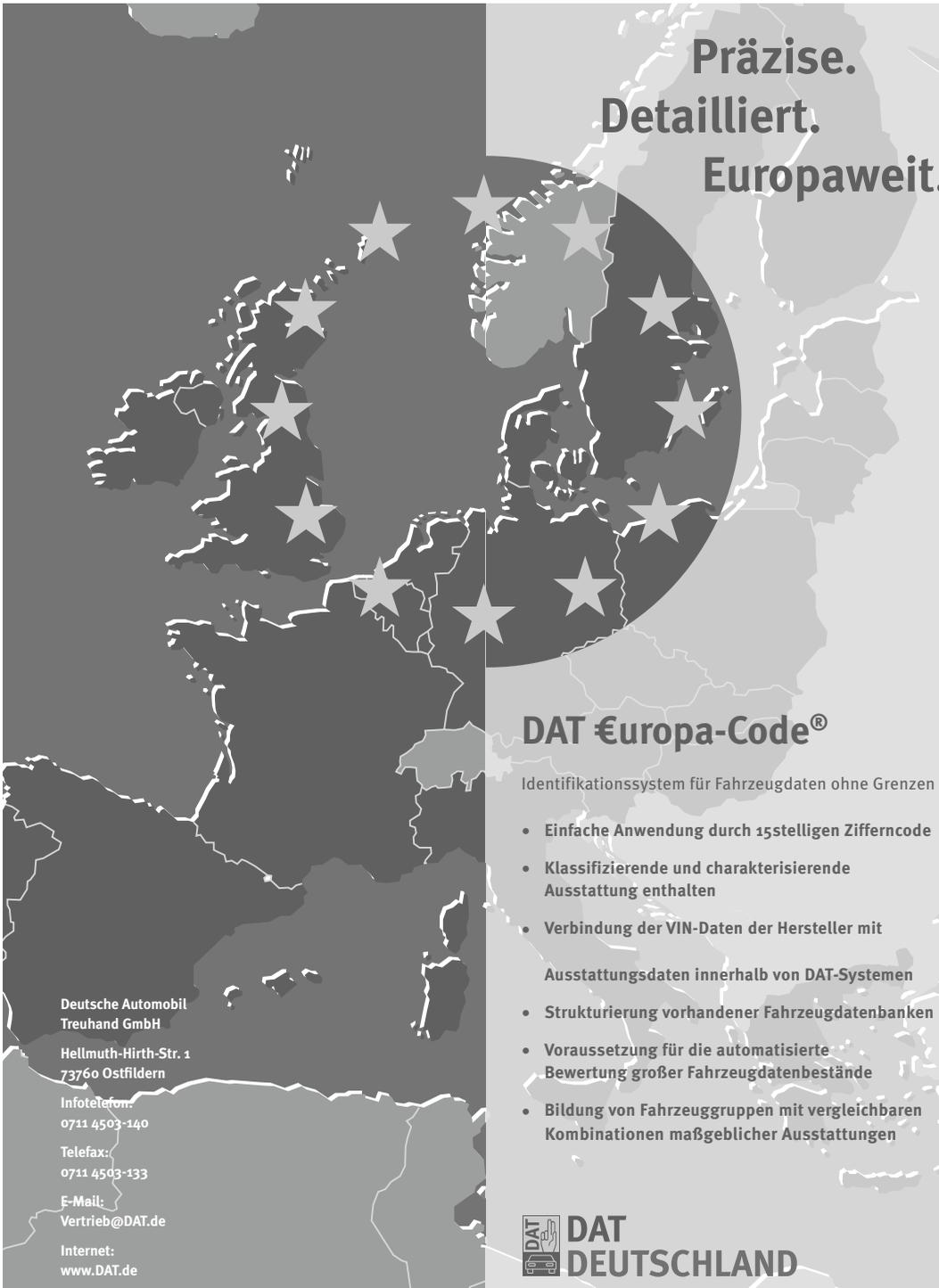
11. - 13. Oktober, Messe Mannheim



Weitere Informationen erteilt ZDK-Referentin Andrea Zeus (zeus@kfgzgewerbe.de).

Das H-Kennzeichen

Nicht alle Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind, haben ein historisches Kennzeichen. Zum einen natürlich deshalb, weil nicht jedes dieser alten Fahrzeuge von seinem Zustand her als historisches Kulturgut angesehen werden kann und im Original-



**Präzise.
Detailliert.
Europaweit.**

DAT €uropa-Code®

Identifikationssystem für Fahrzeugdaten ohne Grenzen

- Einfache Anwendung durch 15stelligen Zifferncode
- Klassifizierende und charakterisierende Ausstattung enthalten
- Verbindung der VIN-Daten der Hersteller mit Ausstattungsdaten innerhalb von DAT-Systemen
- Strukturierung vorhandener Fahrzeugdatenbanken
- Voraussetzung für die automatisierte Bewertung großer Fahrzeugdatenbestände
- Bildung von Fahrzeuggruppen mit vergleichbaren Kombinationen maßgeblicher Ausstattungen

Deutsche Automobil
Treuhand GmbH

Hellmuth-Hirth-Str. 1
73760 Ostfildern

Infotelefon:
0711 4503-140

Telefax:
0711 4503-133

E-Mail:
Vertrieb@DAT.de

Internet:
www.DAT.de



**DAT
DEUTSCHLAND**

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, Telefon: 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:

**An jeden 2. Mittwoch im Monat ist
unser Clubstammtisch im Restaurant
Trofeo/Classic Remise, Wiebestr. 39,
Berlin-Moabit ab 19:00 Uhr.**

**An 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 2014
(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker
überwiegend in Berlin und Umgebung



2014

12. April*

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

26. April

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

17. / 18. Mai*

Oldtimertage Berlin im und an der Classic Remise Berlin-Moabit

24. Mai

Oldtimertreffen mit Rallye bei der DEKRA in Berlin-Tempelhof

7./8./9. Juni (Pfingsten)*

Die Oldtimer Show in MAFZ Paaren/Glien (Brandenburg)

21. Juni

Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt in 14476 Seeburg

9. August*

3. Youngtimer-Treffen beim TÜV in Berlin-Spandau

16. und 17. August*

19. Rendez-vous franz. Klassiker des PeReCi e.V. (s. Ausschreibung Seite 31/32))

30. August

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

7. September

Oldtimertreffen im Schlossgarten Oranienburg

21. September

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

27. September

Porsche trifft Ente – Oldtimer und Youngtimer bei der DEKRA Oranienburg

4. 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.

PeReCi

Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Beitrittserklärung

Zur Person:

Name: _____ Vorname: _____

geboren am: _____ in (Stadt und Land): _____

Adresse:

Straße: _____ Ort: _____

Telefon: _____ Fax: _____ Mobil: _____

E-Mail: _____ Homepage: _____

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, Kontonr. 33 68 81 6000, Bankleitzahl 10090000 überwiesen (IBAN: DE89100900003368816000 BIC: BEVODEBB).

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-
GERÄUCHTWÄGEN
ALLER MARKEN



NUTZFahrzeuge



SERVICE FOR
ALLE MARKEN

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