

27. Ausgabe
2015/2016

Der Club Die Zeitung

Peugeot

Renault

Citroën

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



Peugeot 404 Coupé – Komrpromisslose Restaurierung

Französische Automobile und Klassiker in Israel

Motorworld Classics

Das war die PeReCi-Saison 2015

Impressionen vom 20. Rendez-vous

Einladung/Anmeldung zum 21. Rendez-vous

Termine und News aus der Oldie-Szene

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
Schriftführer:	Maik Himpel
Pressearbeit und Messeorganisation:	Philip Dornacher
Redaktion:	Joachim Kaiser, Jörg Koska, Udo Siebert, Philip Dornacher, Thoralf Kähler, Lutz Lemke, Andreas Horstmann
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.

Veränderung und Beständigkeit

Was auf den ersten Blick wie ein Gegensatz und Widerspruch aussieht, ergänzt sich bei näherem Hinsehen.

Die meisten von uns fahren und pflegen mit viel Beständigkeit ihren Klassiker bzw. ihre Klassiker. Wir erhalten historisches Kulturgut, wollen es so bewahren wie es ist ohne unnötige Veränderungen, es soll ein Zeugnis einer mehr oder weniger vergangenen Zeit sein.

Unsere Umwelt verändert sich aber fortlaufend in jeglicher Hinsicht. Autofahren an sich wird gesellschaftlich immer inkorrekt, die Politik verteuert die motorisierte Individualität immer weiter, junge Menschen begeistern sich immer weniger für das Hobby Auto oder gar Oldtimer.

Die Oldtimerszene beginnt zu überaltern, teurere Klassiker werden zunehmend als Investment, als „Autoimmobiliare“ gesehen und auch gekauft.

Auch unser Verein, der PeReCi-Motor-Klassik-Club e.V. hat sich über zwanzig Jahre nach seiner Gründung verändert, teilweise unbewusst, teilweise gewollt: Das Durchschnittsalter unserer Mitglieder ist gestiegen, aber auch das unserer Klassiker, die Anzahl unserer Mitglieder hat inzwischen die fünf Dutzend erreicht und unsere Aktivitäten sind zahlreicher. In vielen Bereichen haben wir uns verändert, sind mit der Zeit gegangen, sind professioneller geworden (z.B. unsere Club-Homepage).

So verschieden unsere Mitglieder sind, so vielseitig sind auch unsere Klassiker.

Aber egal, was ihr fahrt, lasst euch von Niemanden das Hobby vermiesen, schon gar nicht von den selbst ernannten Experten, die immer irgend etwas an eurem Klassiker finden werden, fahrt das was euch Freude macht, habt viel Spaß unter Gleichgesinnten jetzt und in der kommenden Saison ...

Euer Joey



An jedem 4. Mittwoch im Monat veranstalten die in der CLASSIC REMISE (ehem. Meilenwerk) Berlin vertretenen Oldtimer-Clubs und Interessengemeinschaften einen
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.

Die nächsten Termine:

25. November 2015

Abend der offenen Clubtür

2016

27. Januar
24. Februar
23. März
27. April
25. Mai
22. Juni
27. Juli
24. August
28. September
26. Oktober
30. November

Folgende Clubs und Interessengemeinschaften sind vertreten:

Allgemeiner Schnauferl-Club e.V., Landesgruppe Berlin

Spitfire Club Berlin

H.A.R.D SSPEED

Peugeot 203/403 Club

Mittwochrunde Berlin

MG Club Berlin e.V.

Käferfreunde Berlin IG

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V. Porsche Classic Clubs

MC Steglitz e.V. ROARING 70's

und andere Markenvertretungen

Inhaltsangabe



Erhebung zum roten Oldtimer-Kennzeichen für 2015

07er-Kennzeichen bei Oldtimerbesitzern nach wie vor sehr beliebt

Berlin, 01. Oktober 2015 Eine Erhebung des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zum 01.05.2015 hat einen Bestand von 54.508 07er-Kennzeichen ergeben. Wie der Verband der Automobilindustrie (VDA) mitteilt, waren es vor fünf Jahren noch 56.104 der roten Oldtimer-Nummern, was einen Rückgang von 2,9 Prozent bedeutet.

Nach 2010 hat der VDA zum zweiten Mal das KBA gebeten, eine Ermittlung der Anzahl dieser Kennzeichen durchzuführen. Neben den 310.694 PKW mit H-Kennzeichen sind die Fahrzeuge mit 07er-Kennzeichen ein weiterer wesentlicher Teil im Gesamtbestand der Oldtimer. In 2010 wurde zusätzlich ermittelt, dass die Halter mit einem roten 07er-Nummernschild im Durchschnitt ca. 3,2 historische Fahrzeuge betreiben. Daraus lässt sich heute ein Gesamtbestand von ca. 171.000 Fahrzeugen ableiten.

Rote 07er-Kennzeichen sind besonders für Fahrzeughalter geeignet, die mehrere Oldtimer besitzen. Sie sind deshalb gerade bei Sammlern sehr beliebt. Die Besitzer können allerdings jeweils nur eines der angemeldeten Fahrzeuge mit dem 07er-Kennzeichen etwa bei Oldtimerveranstaltungen oder Probefahrten fahren. Die Voraussetzungen, um einen Oldtimer mit einem 07er-Kennzeichen anzumelden, sind die gleichen wie bei H-Kennzeichen: Die Fahrzeuge müssen mindestens 30 Jahre alt, im Originalzustand und verkehrssicher sein.

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.

Das war die PeReCi-Saison 2015

Auch im Jahr 2015 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.

Seit 2014 gibt es nun wieder in den Messehallen in Berlin eine Oldtimermesse (zusammen mit der „Boat & Fun“), die bei Erscheinen dieser Ausgabe zum zweiten Male gerade lief.

Die folgenden Fotos mögen die Saison noch einmal Revue passieren lassen.

Das kommende Jahr 2016 wird nicht weniger interessant und spannend werden.

Fotos: jokai







Das war die PeReCi-Saison 2015



Klassik-Taxi

TAXI

Marke: Peugeot 404

Baujahr: 1963

1,6 L

65 PS

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

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



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

www.klassik-taxi-berlin.de

Zeitreisen zum Taxitarif



Peugeot 404 Klassik-Taxi

Anders durch Berlin!

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

Buchung

Matthias Zierau
mazierau@web.de

Tel.: 0163 4367581

Neues von der Weißen Lady – 2015

Guten Tag meine lieben Freunde.

Das war mal wieder ein verrücktes Jahr. Es begann für mich/uns im März, als mein Freund mich in die Werkstatt schickte und den obligatorischen „Check“ durchführen ließ. Ihr wisst schon: Flüssigkeiten prüfen/erneuern, Technik prüfen, Reifendruck prüfen, waschen und natürlich das „Lackstreicheln“.

So gerüstet bin ich dann in die Saison gestartet. Wir haben uns ja bei Bodo zur Frühjahrsausfahrt getroffen, zumindest einige von euch.

So richtig in „Fahrt“ gekommen bin ich allerdings erst ab August/September.

Wir fingen an bei der BUGA in Havelberg vorbei an Sölln, war ein schönes Erlebnis. Wir haben dabei eine Parade von alten Doppeldeckern in der Luft beobachten können.

Meine Herrschaften hatten einen Wohnungsumbau/Renovierung vor der Brust. Ich durfte meinen Freund und auch hin und wieder seine beste Frau durch Berlin begleiten bis wir endlich zum Rendezvous in den Spreewald starten konnten.

Nun über diesen Event muss ich nicht viel erzählen, weil ihr mehrheitlich dabei wart. Aber nur so viel sei gesagt, es war trotz einiger kleinerer Unstimmigkeiten eine gute Veranstaltung. Wir haben sogar einen Preis gewonnen. Den dritten Platz. Wir haben uns gemeinschaftlich darüber sehr gefreut.

Vom Spreewald ging es über Berlin an die Ostsee. In Timmendorf haben wir einige Tage verbracht. Es war ein tolles Wetter. So richtig zum Entspannen.

Das hatten meine Herrschaften auch bitter nötig. Denn von der „Baustelle“ kamen keine erfreulichen Töne. Aber mein Freund hat das sehr gut vor seiner Frau abgeschirmt.

Zurück in Berlin. Nur zwei Tage und es ging auf große Tour. Diesmal ist mein Freund aus organisatorischen Gründen



Seeterasse Timmendorf

allein mit mir gefahren. Die Tour führte an den Bodensee mit einem Stop-Over in Kassel. Tags darauf ging es über Würzburg, Ulm und Friedrichshafen an den westlichen Teil des Bodensees nach Radolfzell.

Von dort aus sind wir nach Wolfegg nahe Weinsberg ins Automobilmuseum



Ital. Impressionen

von Fritz B. Busch gefahren. Eine tolle Atmosphäre; hier ist es tatsächlich so wie ein Slogan sagt „Autos erzählen Zeitgeschichte“. Mein Freund schwärmte und schwelgte in Erinnerungen. Er hatte Fritz B. Busch 1973 persönlich kennengelernt und ihm eine Auswahl seiner gerade „geschossenen“ Photos für die erste Broschüre seines Museums überlassen. Damals war das Museum noch in einer ausgebauten Scheune untergebracht gewesen. Heute besteht das Museum aus der Scheune mit Kellergeschoß und einer weiteren Remise. Also, wer irgend-

wann in der Gegend sein sollte: **BITTE DRINGEND ANSCHAUEN!**

Ein weiterer Ausflug ging nach Ravensburg. Dort wurde die 2. Oldtimer Messe stark beworben. Also fuhren wir hin. Was für eine Enttäuschung schon bei der Anfahrt; es fehlten Hinweisschilder zum Gelände. Als wir dann trotzdem eingetroffen sind gab es die nächste Pleite: die Einfahrt war nicht ausgeschildert. Das dritte negative Erlebnis war die Messe selber. Als wir um ca. 11:00 Uhr eintrafen standen etwa 15–20 Oldtimer unsortiert herum. Die Stadthalle war überschaubar mit wenigen Händlern bestückt. Kurz und gut: Ein Reifall. Doch es gab auch noch einen Lichtblick; ich parkte direkt hinter einem 404 in vollem „Zubehör Bling -Bling“.

Der Besitzer und mein Freund haben die Adressen getauscht. Er freute sich riesig über mich und wünschte uns eine gute Reise.

Zurück ging es vom Bodensee über Sindelfingen zur „MotoMesse“ (ehemaliges Meilenwerk) – kurz gesagt eine Enttäuschung. Es gab keine Gebrauchs-Oldtimer sondern nur hochklassige und hochpreisige Fahrzeuge zu bestaunen. Wir fuhren nach 30 Minuten weiter nach Stuttgart. Dort wurden wir bereits von Freunden erwartet.

Tags darauf nach einem guten Frühstück nahmen wir den Weg zurück nach Berlin unter die Räder. Die Fahrt verlief ohne Probleme.

Zu einer Ausfahrt in der Nähe von Bremen wurden wir vom ASC-Niedersachsen eingeladen. Doch leider konnte ich diese Fahrt nicht antreten, weil mein Bruder „Le Beau“ seine Jungfernfahrt damit absolvierte. Darüber gibt es demnächst einen Sonderbericht!

Dafür haben wir Ende Oktober einen Ausflug nach Wittenberg und Coswig unternommen. In Coswig können wir nur empfehlen die St. Nicolai Kirche zu besichtigen; die Kirche mit den 8 (!) Türen. Außerdem das in der Renovierung befindliche „Haus Simonetti“. Es gibt dort auch noch einen wunderbaren Elbwanderweg,

Marktplatz





Cranachhof Wittenberg



Schloss Coswig

direkt unterhalb vom Schloß (das braucht dringend eine Renovierung).

Weiter ging es nach Wittenberg. Wittenberg die Stadt der Reformation und von Luther, Melancton und den Cranachs.

Die Schlosskirche, an der Luther 1521 die 95 Thesen an die Kirchentür genagelt hat, wird aktuell renoviert – also kein Zutritt.

Doch das Museum von Luther – das „Lutherhaus“ sowie das Cranachhaus sind zu besichtigen. Ebenfalls die Malschule der Cranachs. Auch die Stadtkirche steht zur Besichtigung offen. Dies ist die Kirche in der Luther seine Predigten abgehalten hat.

Dann gibt es noch eine, im Hundertwasserstil umgebaute Schule. Dies ist

die einzige Schule (Gymnasium mit 900 Schülern) in ganz Europa, in der Friedrichreich Hundertwasser noch zu Lebzeiten daran gearbeitet hat. Sehenswert.

Ja und nun endet mein „Jahresabenteuer“ mit dem Ausblick auf die Messe „Boot und Fun“, vielleicht sehen wir uns dort noch einmal.

Bis demnächst
Eure Weisse Lady

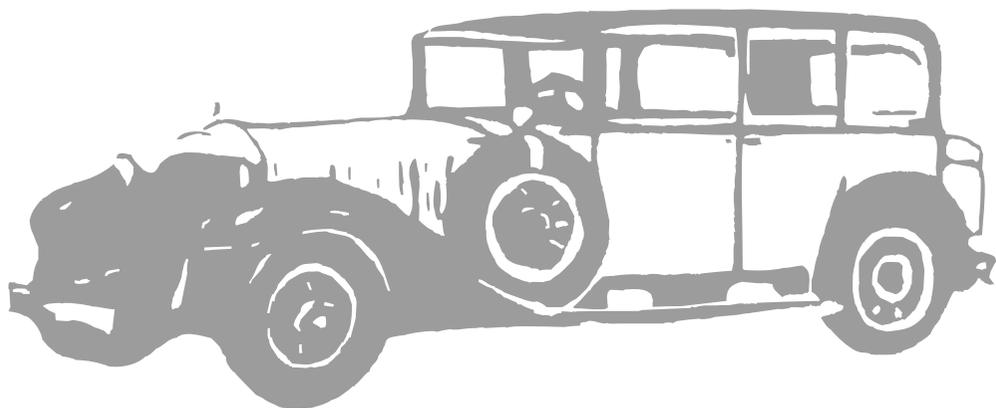


Hundertwasserschule



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



8. Oktober 2015 bis 11. Oktober 2015

im Expo-Center unter dem Funkturm
Impressionen zur neuen Oldtimermesse in Berlin und
rund um ihre vierrädrigen Exponate von einem Mitglied,
das an allen vier Tagen mit seiner Kamera dabei war.

MotorWORLD Classics Berlin.

Die neue Oldtimermesse in Berlin. So lautet der Titel der
ersten internationalen Klassiker-Messe Berlins.

Der Vorstand unseres PeReCi-Motor-Klassik-Club
Berlin und andere Mieter von Clubräumen in der Classic
Remise, wurden dazu erstmals im ersten Quartal 2015
angesprochen.

Die angestrebte Positionierung klingt selbstbewusst.
Die Macher planen eine internationale Klassiker-
Messe mit hochkarätigen Ausstellungsstücken unter'm
Berliner Funkturm aufzuziehen. Nach Bremen (Classic
Motorshow), Stuttgart (Retro Classics), Essen (Techno
Classica) und Friedrichshafen (Klassikerwelt Bodensee)
wäre es die fünfte Groß-Veranstaltung dieser Art in
Deutschland innerhalb eines Jahres.

Begeisterung und Skepsis bei den PeReCi-Mitglieder
liegen dicht beieinander. Ein Treffen mit den angerei-
sten Veranstaltern im TROFEO schafft Klarheit. Für
Clubs sind keine kostenfreien Standflächen vorgesehen
– ein Novum in der Berliner
Klassiker-Szene. Auf der
Mitgliederversammlung fällt die
Entscheidung. Zugunsten einer
voraussichtlichen Teilnahme
an der Classic Berlin, die vom
26. bis 29. November 2015
erneut im Rahmen der Boot
& Fun stattfindet, wird der
PeReCi keine Zusage an die
MotorWORLD Classics geben.

Fünfhundert Fahrzeuge in
acht
historischen Messehallen.

Nachdem es einige Monate sehr ruhig um das Projekt
war, ist es endlich soweit.

Donnerstag, 8. Oktober 2015, beginnt der erste von vier
Messestagen, Zeit für einen Streifzug.

Eines kann ich vorwegnehmen: Dies ist keine unbedeu-
tende Regional-Klassiker-Messe a la OLDTEMA oder
Oldtimertage, denn es ist wahrlich beachtlich, was es
in den historischen Messehallen unter dem Berliner
Funkturm alles zu entdecken gibt.

Angemerkt sei, dass die Räume selbst genauso geschichts-
trächtig sind wie einige der ausgestellten Fahrzeuge.
Denn bereits 1914 wurde für Automobilausstellungen
in Berlin eine Messehalle fertiggestellt. Wegen des
Ersten Weltkriegs kam es jedoch erst am 23. September
1921 zur Eröffnung der ersten Deutschen Automobil-
Ausstellung. Ich bewege mich also auf historischem
Areal des seit 1924 in seiner heutigen Ausdehnung
bestehenden Berliner Messestandorts, der mittlerweile
26 Hallen umfasst.

Insgesamt sind rund 500 Fahrzeuge in acht teilweise
relativ kleinen Hallen ausgestellt. Hinzu kommen an
den vier Messetagen laut Veranstalter nochmals über
einhundert Fahrzeuge unter freiem Himmel. Fahrer
von Fahrzeugen bis Baujahr 1970 haben freie Einfahrt in
den Sommergarten, wo auch eine handvoll (semi-)privat



zum Verkauf angebotene Vehikel stehen. Wer einen jüngeren Klassiker fährt, kann auf einem reservierten Areal an der Ehrenhalle – also dem Haupteingang – parken. Von beiden Möglichkeiten machen eine handvoll PeReCi-Mitglieder Gebrauch, andere kaufen am ersten Tag ein Preview-Ticket, das ihnen den Einlass ab 15 Uhr ermöglicht.

Pininfarina-Design als Repräsentant hochwertiger



Klassiker

Bei einer derartigen Vielfalt an Exponaten gebe ich keine umfassende Beschreibung von allem, was ich bewundert oder abglichtet habe, es bleibt trotzdem genug, das ich hier in Textform bringen möchte.

Schnell wird deutlich, Fahrzeuge aus Frankreich sind unterrepräsentiert. Dennoch können Freunde französischer Klassiker voll auf ihre Kosten kommen. Denn für mich ist der Name des Turiner Karosseriedesignunternehmens Pininfarina eng mit französischen Klassikern verbunden. Manch einem mag meine Sicht etwas verschoben erscheinen. Aber es waren Entwürfe von Pininfarina in den 1960er bis 1980er Jahren, mit denen Peugeot innovative Fahrzeuge auf den Markt brachte und vielen seiner Wettbewerber ein großes Stück voraus war.

Also werde ich zeigen, wie eng Pininfarina-Design mit hochwertigen und historisch bedeutungsvollen Klassikern verwoben ist.

Startpunkt meines Rundgangs ist das Clubhaus

Halle 11 bezeichnet der Veranstalter als Clubhaus und sollte ursprünglich Veteranen-Vereinen, Clubs und Interessen-Gemeinschaften der Klassiker-Szene vorbehalten bleiben.

Auf meiner persönlichen „Tour de Pininfarina“ treffe ich eine rote Alfa Romeo Giulietta Spider von 1960 beim Alfaclub. Zu der Zeit war es durchaus üblich, von der Carrozzeria Bertone gestaltete Alfa Romeo

Coupsés – bei Alfa hießen die Modelle „Sprint“ – von anderen Designstudios nochmals als offene Varianten zeichnen zu lassen. Vielfach erhielt Pininfarina den Zuschlag für seine zweiseitigen Roadsterentwürfe. Der wohl bekannteste Alfa Romeo aus der Feder von Pininfarina ist der 1966 auf dem Markt gekommene Spider, der es aufgrund seiner Schönheit und seinem beide Geschlechter betörenden Charme auf eine rekordverdächtige Bauzeit von 27 Jahren gebracht hat.

Gegenüber des Alfaclubs hat der Allgemeine Schnauferl-Club (ASC) e.V., thematisch passend sein jüngstes Ausstellungsstück arrangiert. Hier steht ein Pininfarina-Entwurf in Form einer dunkelblauen Alfa Romeo Giulia Spider 1600. Ihre Karosserie ist unmerklich gestreckter als die der frühen Giulietta, zugunsten eines geräumigeren Passagierabteils und erkennbar an Türen mit Dreiecksfenstern.

Ein Simca 8 Dehó Le Mans auf dem ASC-Stand



Und dann stehe ich auf dem ASC-Stand vor dem hinreißenden Rücken eines blauen Simca Huit Dehó Le Mans. Eine echte Rarität. Möglicherweise handelt es sich bei diesem Le Mans Rennwagen aus dem Jahr 1939 um das einzige existierende Fahrzeug. Sein Konstrukteur, der Pariser Roger Deho interessierte sich für Motoren-Tuning und spezialisierte sich auf Sport- und Rennwagen, insbesondere auf Bugatti. Sein Vorbild hieß Amédée Giardini, der als Tuner von Fiat-Automobilen und als Rennfahrer in den 1930ern in der französischen Szene bekannt war. Beide bauten Fahrzeuge auf Basis des Simca Huit für Rennen in Le Mans. Den hier ausgestellten blauen Huit Dehó steuerten 1939 in Le Mans Anne Cécile Rose-Itier, die berühmteste französische Rennfahrerin ihrer Zeit, und Suzanne Largeot. Leider fiel der blaue Huit Dehó in Runde 26 wegen eines Unfalls aus. Erst Ende der 1980er Jahre wurde der verunfallte Wagen in der Halle eines Nachfahrens entdeckt. Es sollte aber noch viele Jahre dauern, bevor sich ein Berliner Unternehmer und Enthusiast des Fahrzeugs annahm, es aufwendig repa-

rierte und weitgehend aus Originalteilen restaurierte.

Rennsportgeschichte beim ADAC

Aus einer ganz anderen Epoche präsentiert der ADAC sehr gut ausgeleuchtet Motorsportgeschichte aus den 1970er und 1980er Jahren. Der weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannte Berliner Rennstall Mücke Motorsport zeigt zwei atemberaubende Fahrzeuge, zwei äußerst potente Ford, einen schwarzen und einen weißen Capri: Der schwarze Ford Zakspeed Capri Turbo von 1980 hat 600 PS! Darauf gewann Klaus Ludwig 1981 die Deutsche Rennsportmeisterschaft. Direkt dahinter der weiße Ford Capri RS 3100 Cosworth mit 415 PS. Dabei handelt es sich um ein ehemaliges Ford Werksauto Baujahr 1974, das nach einer sieg- und erfolgreichen Saison mit den Fahrern Toni Hezemans, Rolf Stommelen, Dieter Glemser, Niki Lauda und Klaus Ludwig an Waltraud Odenthal verkauft wurde, die damit bis 1977 Rennen bestritten hat. Ich selbst war zu klein, um mich daran zu erinnern, aber leibhaftig vor einem solchen Boliden zu knien, erzeugt eine angenehme Gänsehaut.

Die Ausstellungsfläche der Halle 17 ist den Clubs und Werksvertretungen von Mercedes-Benz vorbehalten und ich eile während meines ersten Streifzugs innerhalb weniger Minuten hindurch. Aber morgen werde ich wiederkommen. Denn gerade habe ich Ewigkeiten in Halle 18 verweilt, dem Salon für klassische Automobile & Accessoires.

Halle 18 ist gespickt mit Attraktionen

Hier verbringe ich an allen Tagen mehrmals einige Zeit, um mich an in schöne Formen gebrachte klassischer Power zu erfreuen und unterschiedliches Licht für meine Fotodokumentation zu nutzen, die der geneigte Leser online in meinem flickr-Album betrachten kann.

Als erstes zieht ein dunkelblaues Lancia Flaminia 2.8 3C Cabriolet Pininfarina meine Aufmerksamkeit auf sich. Von diesem Transaxle-Fahrzeug wurden nur 180 Exemplare gebaut - eine echte Perle.

Auf dem Stand daneben ein wahrhaft beeindruckendes Paar mit Pininfarina-Karosserie: Zwei Ferrari 330 America. Von diesem Modell wurden 1963 insgesamt nur 50 Exemplare gebaut und in Amerika verkauft. Enthusiasten wissen, dass es sich bei diesem Coupé noch nicht um einen Ferrari der 330-Serien in Transaxle-Bauweise handelt sondern um eine Weiterentwicklung des ersten Großserienprodukts aus Maranello, dem in 900 Einheiten gefertigten Ferrari 250 GTE 2+2, ausgestattet mit dem seinerzeit neuen 4-Liter-V12-Motor. Bemerkenswert an dem von Beetz & Beetz ausgestellten

Duo ist, dass neben dem silbernen vollrestaurierten Modell ein offenbar unrestaurierter 330 America in rosso steht.

HK-Engineering mit seiner hochkarätigen Präsentation von makellosen Mercedes-Benz 300 SL-Modellen blende ich vollkommen aus.

Denn mein Gehirn muss sich schnell entscheiden. Giorgetto Giugiaro gegen Pininfarina. Vollführe ich meinen nächsten Kniefall bei den Münchener WEEKEND HEROES um den Ex-Profi-Snowboarder Christophe Schmidt oder bei der mir bis dato unbekanntem Dealer-Connection EINHAUS?



Die WEEKEND HEROS (der Begriff bezeichnete



ursprüngliche eine Szene waghalsiger Rennsportwagen-Enthusiasten der späten 1940er und 1950er in Kalifornien) sind näher. Sie präsentieren zwei phantastische Giugiaro-Entwürfe. Das deutsch-italienische Meisterstück, einen in 399 Exemplaren gebauten BMW M1, hier in chamonix-weiß von 1981 und einen Lancia Delta Integrale Seidici



Evo2 von 1993. Darauf, dass es sich bei der Lancia-Rallyesport-Legende auch heute um einen Siegertypen handelt, komme ich am Samstag zurück. In der vielfältigen Welt des exklusiven Automobilbaus gibt es eben mehr als nur Pininfarina-Design.

Edle Sportwagen in Pininfarina-Kleidern

Als nächstes trompeten Supersportwagen im Pininfarina-Design virtuell über alles hinweg, was nicht mit 250 die Überholspur räumt. Unglaubliche vier Ferrari-Zwölfzylinder stehen auf dem Stand von EINHAUS aus dem westfälischen Borken – soetwas habe ich bisher wahrscheinlich nur in Italien auf der Auto depoca in Padua erleben dürfen. Darunter zwei Ferrari BB512, die Berlinetta Boxer Rennwagen mit Straßenzulassung, die in Wahrheit von einem Fünfzylinder V12-Motor befeuert werden, bei dem die zwei Zylinderbänke in einem Winkel von 180 Grad zueinander stehen. Die anderen beiden Zwölfzylinder-Ferrari gehören, nicht weniger exklusiv, der Youngtimer-Fraktion an. Einer von 559 gebauten Ferrari 575 Superamerica, jener Transaxle-Variante mit Metallklappdach und als Vertreter der letzten V12-Serien-Supersportwagen mit Mittelmotor aus Maranello ein roter Ferrari Testarossa.

Nicht viel langsamer wäre ich wahrscheinlich als Tom Selleck-Double mit dem ausgestellten Ferrari 328 GTS unterwegs. Bei diesem Pininfarina-Modell handelt es sich um den optisch lediglich um Nuancen unterscheidenden Nachfolger des berühmten Ferrari 308 GTS aus der TV-Serie MAGNUM.

Schnitt! Darauf, an was ich mich in dieser Halle noch alles erfreut habe, komme ich später zurück und begeben mich in Halle 16. Hier präsentiert AUCTIONATA, das Auktionshaus mit zahlreichen Niederlassungen, einige der 39 Klassiker, die Samstag, 14 Uhr versteigert werden. In dieser Halle erlebe ich in zwei Tagen auch meine erste Auktion.

Raritäten in der Auktionata-Halle warten auf ihre



Versteigerung

Neben verschiedenen deutschen Fabrikaten aller fünfstelligen Preisklassen ist ein grau-metallic-farbiges Citroen Chapron DS 21 Usine Cabriolet Baujahr 1968 ausgestellt. Für das aus einer Italienischen Sammlung stammende Fahrzeug wird bei einem Startgebot von 80.000 Euro ein Verkaufspreis von mindestens 160.000 Euro erwartet. Wir sind gespannt.

Aber als noch viel aufregender empfinde ich ein anderes Fahrzeug. Denn hier in Halle 16 steht mein absolutes



Messe-Highlight. Eingekleidet in eine Karosserie von Pininfarina. Ein Alfa Romeo 6C 2500 Cabrio mit kurzem Radstand von 1950.

Enthusiasten automobiler Klassiker wissen, dass Alfa Romeo Sportmodelle und Cabriolets der 8C- und 6C-Serien, also der Epochen, als die Fahrzeuge noch in handwerklicher Werkstattfertigung produziert wurden und es fast so viele Versionen unterschiedlicher Karosseriebauer gibt wie noch existierende Fahrzeuge, zu atemberaubenden Höchstpreisen ihre Eigentümer wechseln, sofern ein Sammler bereit ist, zu verkaufen.

Allzu groß ist die weltweite Anzahl der Alfa Romeo-Fahrzeuge dieser hier ausgestellten Pininfarina-Version vermutlich ebenfalls nicht. Laut internationalem Register wurden von 1947 bis 1952 mit kurzem Radstand genau 63 zweiseitige Exemplare des Modells 6C 2500 produziert. Wieviele davon noch existieren ist fraglich. Die Zeiten zu erwartender Scheunenfunde in Italien oder Lateinamerika dürfte verstrichen sein.

Als nächstes begeben mich in Halle 12, in die MotorWORLD Galerie.

Moderne Supersportwagen treffen auf grandiose Klassiker in der MotorWORLD Galerie

Hier in Halle 12 treffen moderne Supersportwagen aus der Mercedes-Benz Gumball 3000-Serie und die neusten McLaren-Modelle des Frankfurter Sportwagen-Spezialisten Dörr auf moderne Lotus und klassische Porsche 911 von Sportwagenhändler Guido Schöfisch aus der Berliner Classic Remise. Direkt daneben fallen mir ein Autobianchi Panoramica und eine FIA-zertifizierte Lancia Fulvia 1.3S Rallye Gruppo 4 ins Auge, die auf dem Stand der Oldtimer Gallerie Düsseldorf zwischen einem leidlich gut lackiertem roten Alfa Romeo Giulia GT 1300 Junior und zahlreichen anderen Klassikern stehen, bei denen zumindest die ausgewiesenen Verkaufspreise spitze sind.

So viel ansprechende Ästhetik in Blech und Chrom. Da gehen mir wirklich die Augen über.

Doch plötzlich fokussieren sich meine Sinne erneut: Dort steht er. Rot. Speichenräder mit Zentralverschlüssen. Mein Highlight Nummer Zwei. Ein Maserati 300S Tribute. Eine Rekreation auf Basis eines Maserati Mistral 3.7. Im Jahr 1966 liebevoll aufgebaut und der



Innenausstattung nach zu urteilen Teilnehmer zahlreicher touristischer Rallyes, Sonderprüfungen und Gleichmäßigkeits-Wettbewerbe.

Darüber, welche eleganten Kapriziosen ich in Halle 12 noch alles erleben durfte an anderer Stelle mehr, denn glücklicherweise liegen drei weitere Messtage vor uns.

Eyecatcher bei den niederländischen Klassiker-Händlern in Halle 18

Freitag - Tag zwei von vier.

Heute beginne ich den Rundgang von der Ehrenhalle – dem Haupteingang – kommend in Halle 18, dem Salon für klassische Automobile & Accessoires.

Echte Eyecatcher auf dem Stand von Potomac Classics sind der BMW 327/328 Roadster von 1938, wenngleich

die Zweifarb-Metallic-Lackierung nicht für höchstmögliche Originalität spricht, und der Renntransporter auf Basis eines Matador Tempo Baujahr 1951, jenem vier-rädrigen Kleinlaster, der sich auf dem indischen Markt über Jahrzehnte größter Beliebtheit erfreute.

Wie hoch der Stellenwert dieser neuen Oldtimermesse bewertet wird, zeigt sich daran, dass nicht nur dieser Klassiker-Händler aus dem niederländischen Terborg acht Fahrzeuge per Autotransporter mitgebracht hat. Auf ders angrenzenden Fläche erringen als nächstes



ein Jaguar MK5 3.5-litre Cabriolet von 1951 und ein Cadillac 16V Cabriolet Baujahr 1938 meine spontane Aufmerksamkeit. Echte Schmuckstücke, die das scheinbar vorwiegend Mercedes-Benz-Klassiker anbietende Handelshaus Walti Klassiek aus Moordrecht in den Niederlanden auf die Berliner Messe transportiert hat.

Neben einem azzurro lemans blauen Jaguar XK120 OTS Baujahr 1950 entdeckt meine Begleiterin ihren all-time Favorit: Eine hellblaue Corvette C1 aus den späten 1950ern auf dem Stand der in der Classic Remise Berlin ansässigen Gebr. Stehling Automobile. Mit wei-



ßen Flanken, farblich der Außenfarbe entsprechendem Interieur, Weißwandreifen und weißem Softtop ein

perfekter Beleg für erlesenes Gespür anspruchsvoller mobiler Kultur.

Das trifft auch auf die Preisvorstellungen eines auf den Handel mit klassischen Roadstern spezialisierten Händlers aus Landau zu. Ein hübsches offenes Pininfarina-Modell aus dem Jahre 1964, eine rote Alfa Romeo Giulia 1600 mit hellbraunem Interieur. 65.000 Euro soll dieser restaurierte US-Import kosten. Ich hole tief Luft und ziehe weiter ohne ein Foto zu machen. Zeit für einen Wechsel zur nächsten Halle.

In Halle 12 verschlagen uns die Daten eines Rolls-Royce Satis von 1930 den Atem. Bei dem 550 PS leistenden V12 handelt es sich um einen 27-Liter großen Flugzeugmotor der Marke Liberty mit 30 Liter Ölkreislauf und 70 Litern Kühlwasser. Als Tuningmaßnahme war es zu der Zeit durchaus üblich, Flugzeugmotoren in Straßenfahrzeuge zu transplantieren. In diesem Fall beflügelte es den offenen Briten zu einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

Daneben klingen die 230 PS des hochbeinigen Porsche 911 Safari East-African Derivats von 1977 geradezu bescheiden. Grandios ist die Sammlung an Autogrammen auf der weißen 911-Fronthaube mit Klappspaten: Walter Röhrh, Thomas Winkelhock, Jochen Mass, Norbert Haug und zahlreiche Porsche-Werks-Fahrer.

Wenn Klassiker-Enthusiasten auf einer Veranstaltung wie der MotorWORLD Classics unterwegs sind, zählt ein Besuch einer Mercedes-Benz-Sonderausstellungsfläche selbstverständlich zum Pflichtprogramm.

Schöne Sterne und Paul Bracq-Design

Halten wir kurz inne und überlegen, wie Mercedes-Benz Automobile zur besondere Leidenschaft der PeReCi-Mitglieder passen. Die Antwort ist schnell gefunden. Zum einen sind in den Reihen unsere Mitglieder zahlreiche Fahrzeuge mit dem guten Stern des schwäbischen Unternehmens unterwegs. Zum anderen ist Paul Bracq für frankophile Autodesign-Liebhaber das, was Marcello Gandini (Bertone) und Giorgetto Giugiaro (Bertone, Ghia, ItalDesign) für Italo-Fans bedeutet. Paul Bracqs Karriere als Zeichner begann in den 1950er Jahren bei Citroen bevor er für zehn Jahre nach Sindelfingen ging. Als Mercedes-Benz-Chefdesigner war er verantwortlich für die Formen des Mercedes-Benz 600. Paul Bracq schuf das legendäre Pagodendach der SL-Serie mit dem Werkscodel W113, begründete mit dem Mercedes-Benz 220 S Coupe und der 250 S Limousine Mitte der 1960er ein neues Oberklasse-Design und war mit dem Entwurf des Million-Sellers „Strich-Acht“ betraut. Als Nachfolger von Wilhelm Hofmeister und Vorgänger von Claus Luthe stand er anschließend in den Diensten von BMW, wo er 1972 die als „Concept of the Year“ prämierte

orangerote Flunder BMW Turbo kreierte. Schließlich wurde er 1974 Chief of Interior Design bei Peugeot. Für die französische Marke mit dem Löwen im Logo entstanden unter Paul Bracq die Innenausstattungen zahlreicher Klein- und Mittelklassewagen wie Peugeot 205, 505, 406 und 206.

Wie nicht anders zu erwarten, sind einige schöne, topp-restaurierte Pagoden in der Sternenhalle ausgestellt. Woran es liegt, dass bereits am zweiten Tag eine eher dröge Atmosphäre in Halle 17 herrscht, im Gegensatz zur übrigen Veranstaltung, und insbesondere das Standpersonal der verschiedenen Mercedes-Benz-Händler, die ihre hochpreisigen Klassiker präsentieren, und von Mercedes-Benz Classic, der Werksabteilung für historische Fahrzeuge mit Stern, gelangweilt bis müde wirkt, hat sich nicht erschlossen. An der Exklusivität der Exponate mangelt es keinesfalls.

Ein rarer Youngtimer zwischen SL-Roadstern verschiedener Jahrgänge

Außer einigen Mercedes-Benz SL mit dem Werkcode W113, also den von Paul Bracq entworfenen Pagoden, sind SL-Roadster aller Baureihen vertreten, am häufigsten jüngere Baujahre wie die der Serien R107 und R129. Für einen Kontrast der sonst vorwiegend in gedeckten Farben ausgestellten Fahrzeuge, sorgt ein Mercedes-Benz 300 SL Roadster mit aufgesetztem Hardtop in leuchtendem rot. Aber auch Limousinen ab der Zeit der wirklichen Großserienproduktion wie die Mercedes-Benz Ponton-Limousinen oder dem langjährigen Inbegriff des absoluten Oberhauses hinsichtlich Komfort und Sicherheit, Mercedes-Benz W116 S-Klassen mit doppelläufigen Edelstahlstoßstangen, gibt es zu sehen.

Relativ unscheinbar in saphir-schwarzem Originallack bietet Mercedes-Benz Classic eine Rarität an, wie sie sonst kaum auf dem Youngtimer-Markt zu finden sein dürfte. Einen in zwölf Exemplaren in Affalterbach gefertigten E60 AMG Limited von 1995. Der beim schwäbischen Haustuner weiterentwickelte V8-Motor mobilisiert eine Leistung von 381 PS. Der Verbleib von acht Einheiten dieser Kleinstserie ist bekannt.

Weitere Glanzlichter der Oldtimer- und Youngtimer-Szene in der Rotunde

Die Fahrzeuge in der Rotunde, die die kleine Halle 13 bezeichnet, wirken im Vergleich zu vielen anderen Ausstellungsstücken ausgesprochen „zivil“, obwohl jedes Objekt für sich genügend Potenzial besitzt, den

Mittelpunkt „zahmerer“ Oldtimer- oder Youngtimer-Treffen zu bilden.

Eine grün-weiße BMW Isetta 300 von 1959, zwei Ferrari-Zwölfzylinder, ein F 575 Maranello als Vertreter der Transaxle-Bauweise und als Gegenstück ein mit Mittelmotor ausgestatteter F512 Modificata – der letzte Zwölfzylinder-Ferrari dieser Bauart – und ein Lancia Delta HF Integrale von 1991, um vorab einige zu nennen.

Etwas weiter der wahrscheinlich auf jeder größeren Automobilshow vertretene Publikumsliebbling, das Back-to-the-Future-Mobil DeLorean DMC-12 (allerdings vom Italiener Giorgetto Giugiaro designt und nicht von einem Franzosen) und ein nicht so häufig zu findender European Rallye Champion von Walter Röhrl, ein Opel Ascona 400. Von diesem Siegerfahrzeug des Jahres 1982 wurden nur 18 echte Exemplare gebaut, hier präsentiert von Conrero Motorsport aus Turin.

Melkus trifft BMW M1 – Sonderschau „Klassiker der Deutschen Teilung“

Halle 14 widmet sich dem Thema „Klassiker der Deutschen Teilung“. Dort werden Raritäten der deutschen Trennungsgeschichte zusammengeführt. Das hohe Niveau der Paarungen spiegelt erfolgreich den großen Anspruch der Veranstalter wider.

Eines der West-Ost-Duos stammt aus den späten 1950er Jahren. Diese Oberklasselimousinen könnten fast zweieigige Zwillinge sein: Einem Horch P240 Sachsenring wurde ein Borgward 2400 Hansa gegenübergestellt. Beide Autos verkörpern mit ihren 2.4-Litern Hubraum und Sechs-Zylinder-Motoren hohen Fahrkomfort ihrer Zeit,

Als sportive Paarung wurde dem einzigen Sportwagen der DDR, dem von 1969 bis 1980 in 101 Exemplaren gefertigten Melkus RS 1000, ein BMW M1 als Pendant zur Seite gestellt. Damit ist dieser italienisch-bayrische Traumwagen meiner Kindheit gleich doppelt auf der MotorWORLD Classics in Berlin vertreten. Ich freue mich also zweimal genauso über den von Giugiaro designten Mittelmotor-Supersportwagen der Jahre 1978 bis 1981, als würde ich ihn zum allerersten Mal in natura sehen.

Ganz ohne nostalgische Verklärung ist ein echtes Unikat ausgestellt. Der sogenannte Wendt-Wagen. In Eigenleistung aufgebaut auf Basis eines Volkswagen Kübel-Chassis, das aus Restbeständen des nationalsozialistischen Militärs stammte. Aufgrund überlanger Lieferzeiten im staatlich kontrollierten DDR-Automobil-Handel, entwickelte und baute der Karosseriebauer Wendt sein eigenes Auto. Aus allem, was an Teilen

in der von sozialistischer Mangelwirtschaft geprägten DDR aufzutreiben war, entstand so in mehrjähriger Handarbeit ein einmaliger Familienwagen.

Zweihundert Aussteller rund um die automobiler Leidenschaft

In Halle 15, vom Veranstalter als „Boutique“ bezeichnet, streife ich an den Ausstellungsstücken weiterer Klassiker-



Händler vorbei und an Ständen zu allen Themen- und Teilbereichen rund um die automobiler Leidenschaft.

Mit SOUL CARS zeigt ein Fachbetrieb für die Fertigung von Klimaprüfkammern, Nasslackierungs- und Pulverbeschichtungsanlagen, wie die Firmengründer ihr Hobby aus Jugendjahren ausleben.

Zwischen einem gelben Porsche 914 mit 95 PS starkem 2-Liter-Vierzylinder in US-Ausführung und einem Brezelkäfer von 1949 mit nicht ganz originalem Interieur aus gelochtem Nappaleder und Alcantara-



Dachhimmel entdeckte ich eine BMW E3 Limousine in auffälligem ceylon-gelb-metallic. Die Dokumentation der offenbar umfassenden Fahrzeug-Restaurierungen deuten darauf hin, dass es sich um mehr als schöne Verkaufslackierungen handelt. Genauso spitzenmäßig

wie der zu erwartende Zustand dieser aus Polen mitgebrachten Klassiker sind allerdings auch die ausgewiesenen Verkaufspreise – in Euro, nicht Zloty.

Die Düsseldorfer Enke-Werke, Hersteller von Sanierungsbedarf für Dächer und Fußböden, mischen im Rennsport als Sponsor für verschiedene Rennteams mit und zeigen einen silbergrauen Porsche 930 turbo auf ihrem Messestand.

Reichlich Anreize mit einem eigenen Klassiker Gummi zu geben

Einen weiteren Kniefall verdient der rote DeTomaso Pantera GT-5 S Baujahr 1990. 478 PS aus 6,5 Litern des hinter den Passagieren installierten Ford 351 Windsor V8 katapultieren den in dieser Version 187 Mal in Bologna gebauten Flachmann auf eine Spitzengeschwindigkeit von über 300 km/h. Genauso spitze ist der geforderte Verkaufspreis. 265.000 Euro soll der aus der 1959 vom Argentinier Alejandro de Tomaso gegründeten Sportwagenschmiede stammende Supersportwagen seinem jetzigen Besitzer im Raum Hannover einbringen. Wesentlich beschaulicher geht es mit einem wunderschön anzuschauenden DKW 1000 Universal. Einst als Handwerkerauto verschlissen, heute ein eher selten anzutreffender Klassiker, wirbt die MotorWORLD Manufaktur Berlin mit eigenem Stand für eine neue Vintage-Fläche des klassischen Automobil-Handwerks.

Zwischen verschiedenen Anbietern von Klassiker-Veranstaltungsprogrammen wie dem AvD mit der bereits zehnmal ausgetragenen „Rund um Berlin – Classic“ und dem Ausrichter der Kaiser Classic Tour durch Mecklenburg-Vorpommern gibt es ein persönliches Wiedersehen mit der Organisator der European Auto Classic Leipzig Friedrich Bayer. Er präsentiert seinen Alfa Romeo Giulia Spider Veloce und für die Youngtimer- und Roadsterfreunde der von ihm außerdem regelmäßig veranstalteten eintägigen Roadstouren in und um Sachsen seinen blauen BMW Z1 Alpina.

Einige Schritte weiter geben das beliebte Motormagazin GRIP und das zum kurzweiligen Drivestyle-Magazin aufgepeppte Anzeigenheft TRÄUME WAGEN Gummi. Wem die gratis verteilten Probehefte nicht genügen, kann auch gleich das passende Gefährt dazubekommen.

Einen vipergrünen Plymouth Satellite mit 426 cui Hemi-Maschine und wenig original anmutenden Digital-Instrumenten bietet uns Special Cars Berlin zum Mitnahmepreis von Euro 75.000 an. Das, obwohl meine Begleiterin eher auf den dahinter parkenden Ford Mustang steht. Das Fahrzeugangebot auch auf diesem Stand ist breit genug aufgestellt, um einen Großteil des

Publikumsgeschmacks zu treffen: Neben einem der auf dieser Veranstaltung unzähligen luftgekühlten Porsche 911 Coupé G-Modelle steht ein Volkswagen Bus T1. Ach ja, die Volkswagen T1-Modelle: Dazu morgen mehr.

Einsteiger- und Traum-Klassiker unter'm Hammer

Samstag - Tag drei von vier.

Kurz vor 14 Uhr. Gleich werde ich zum ersten Mal Zuschauer einer Auktion sein.

Und mein absolutes Veranstaltungs-Highlight, der Alfa Romeo 6C 2500 Cabrio mit Pininfarina-Karosserie Baujahr 1950 aus einer österreichischen Sammlung, wird einen neuen Eigentümer finden.

Die Halle 16 ist gut besucht, aber es findet sich noch genügend Platz, um die nächsten zwei Stunden auf einem der Pappkartonhocker zu verbringen, und einen Teil der Auktion von insgesamt 39 zur Versteigerung anstehenden Fahrzeugen zu verfolgen.

Die Blicke der Besucher sind auf einen überdimensionalen Flachbildschirm gerichtet. Denn die Auktion wird online moderiert, damit sich registrierte Bieter aus der ganzen Welt zuschalten können. Etwas schwächlich versucht ein jüngerer AUCTIONATA-Mitarbeiter mit blonder Fönwelle über sein kabelloses Mikrofon Stimmung im Saal zu erzeugen, wird aber meistens vom Online-Sprecher übertönt.

Eine Alfetta Berlina für 4.007 Euro

Es geht los. Das erste Lot, wie das wohl in der Fachsprache heißt, ist ein Alfa Romeo Alfetta 2.0 von 1979. Der rote Transaxle-Alfa geht zum Mindestgebot von Euro 3.400 an einen Online-Bieter. Wobei diesem Preis noch ein Aufgeld von 15 Prozent, die Provision des Auktionshauses, und die Mehrwertsteuer hinzuzurechnen sind.

Um die Veranstaltung in einen passenden Rahmen einzubetten, werden einige Fahrzeuge live in zwei wechselnden Studios präsentiert und Assistentin Klara verleiht dem Ganzen mit ihren geschminkten Lippen etwas Farbe. Für die Fahrzeuge, die nicht live vor Ort bereit stehen, sind Fotodokumentationen vorbereitet.

Lot 2, der von Pininfarina designte Alfa Romeo Evergreen: Ein Spider 2.0 aerodinamica Baujahr 1984. Mindestgebot 5.500 Euro.

Im TV-Studio des Auktionshauses verleiht Star-Moderator und Automobilbuch-Autor Johannes Hübner dem Ganzen die verdiente Seriosität und bittet Klara zum Probesitzen.

Leider bleibt dieses Alfa-Erfolgsmodell unverkauft,

da niemand auf das Startgebot bietet. Naja, vielleicht nicht das passende Auto für eine Klassiker-Auktion, denke ich mir.

Ein ewiger Siegertyp: Der Lancia Delta Integrale

Doch jetzt kommt richtiges Leben in die Veranstaltung. Lot 3 ist ein Lancia Delta Integrale Evo I von 1991. Die dem Geschmack der frühen 1990er entsprechende petrolgrüne Metallic-Lackierung dieses von einem österreichischen Erstbesitzer stammenden Siegertypen mit 83.000 km auf dem Tacho, tut dem Bieter-Interesse keinen Abbruch.

Das Estimate – das zu erreichende Mindestgebot für einen erfolgreichen Verkaufszuschlag – liegt bei 24.000 Euro, exklusiv des Aufgelds und weiterer Nebenkosten. Jetzt geht's ab: Ab 20.000 wird in Zweitausender Schritten geboten. Kurzes zögern. 26.000 zum ersten, zum zweiten, verkauft. 108 Prozent vom Estimate, das lässt vermuten, dass die Händler, die ihre Delta Integrale nach Berlin transportiert haben, auf den stärkeren Trend gesetzt haben. Der Delta Integrale war offenbar nicht nur als Wettbewerbsfahrzeug ein Siegertyp.

Nicht jeder luftgekühlte Porsche 911 ist gefragt

Insgesamt sechs Porsche mit Turbomotoren sind unter den 39 Auktions-Kandidaten. Neben einem 924 turbo und einem 944 turbo insgesamt vier luftgekühlte 911 turbo.

Wie hoch wird wohl das Höchstgebot für den weißen Porsche 924 turbo von 1988 ausfallen? Der Aufruf für das erste Gebot liegt bei 9.000 Euro. Stille. Und dann? Nichts. Kein Gebot.

Nachdem der weiße Porsche 924 turbo unverkauft stehen bleibt, gibt sich Johannes Hübner bei der Präsentation des nächsten Porsche, einem 944 turbo in silver rose, die größte Mühe, Begehrlichkeit zu wecken. Da darf der Hinweis darauf, dass es sich um eine Limited Edition handelt, nicht fehlen. Als ob das ein Alleinstellungsmerkmal bedeuten würde, bei der Vielzahl an Editionen, Jubiläumsmodellen und Sonderserien in denen Porsche-Modelle verkauft wurden und werden.

Die Anstrengungen scheinen erfreulicherweise zu fruchten. Das Höchstgebot ist ausreichend, um einen Zuschlag unter Vorbehalt zu erzielen. Heute lerne ich wirklich viel. Maßgeblich für einen verbindlichen Verkauf ist das Erreichen des Estimate. Bleibt das höchste Gebot darunter erfolgt ein Verkauf unter Vorbehalt. Konkret bedeutet

das, dass am Montag Kontakt zum Verkäufer aufgenommen wird und eine Nachverhandlung zwischen Interessent und Verkäufer stattfindet. Die Stimme des Saalsprechers kommt durch, der beteuert, dass soetwas gut ausgeht, was immer er damit meinen mag.

Im weiteren Verlauf lernen wir Zuschauer etwas über die Marktsituation vermeintlich heiß begehrter Klassiker. Im Oktober 2015 scheint nicht jeder angebotene Porsche 911 zu den Selbstgängern zu zählen. Das zeigt sich bei Lot 18 und Lot 19, zwei Porsche 930 turbo, ein Cabrio und ein Coupé. Nach intensiver Vorstellung und Beschreibung, wobei Johannes Hübner hier eine gewohnt professionelle Haltung zeigt, indem er lediglich Fakten aufzählt, wie beispielsweise die nur dreijährige Bauzeit des Cabrios, kommt es schließlich beim Cabrio zu einem Zuschlag unter Vorbehalt, da das Estimate um 20.000 Euro verfehlt wird. Für das 930 turbo Coupé hingegen, erstausgeliefert 1987 in Kanada mit 114.000 Kilometern Tacho-Laufleistung, interessiert sich bei einem Mindestgebot von 50.000 Euro niemand. Lot 20, einem Porsche 964 turbo Coupé, Mindestgebot 70.000 Euro, widerfährt dasselbe Schicksal. Auf der von mir im März 2014 besuchten Techno Classica hätte mit größter Wahrscheinlichkeit in jedem dieser Porsche spätestens nach dem zweiten Veranstaltungstag ein „Verkaufsschild“ gebaumelt. Manches ändert sich schnell.

Applaus für die erfolgreichen Bieter im Saal
Mittlerweile haben sich die Zuschauerreihen im Saal merklich gelichtet. Immerhin erhielten die wenigen vor Ort anwesenden Bieter, die erfolgreich ein Exponat ersteigert haben, vorwiegend 1970er-Klassiker im vierstelligen Preisbereich, rauschenden Applaus.

Besonders lebendig wird es im Saal wieder, als ein gutsituiertes Paar auf ein schwarzes VW Käfer 1303 Cabriolet von 1972 mit Hymer Wohnwagen mitbietet. Aber auch hier scheinen professionelle Marktkenntnisse über Emotionalität zu siegen. Denn im Saal versiegt das letzte Gebot bereits unter 20.000 Euro und ein Telefonbieter erhält den Zuschlag bei 24.000 Euro.

Eine Auktion mit kleinen Überraschungen
Durchgehend spannend ist die Veranstaltung nicht. Der Online-Moderator versprüht den Charme eines TV-Shopping-Kanal-Ansagers beim Anpreisen von Beauty- und Wellness-Produkten. Zwischendurch auch noch Werbepausen, in denen immer wieder dieselben glücklichen Käufer darüber berichten, welche Uhren sie Dank Auctionata erwerben konnten.

Wirklich angestrengt wirkt es beim nächsten Lot, einem

VW Bulli Typ 21a Kastenwagen von 1952. Kenner der Klassiker-Szene verfolgen seit Jahren den scheinbar ungebrochenen Aufwärtstrend der Angebotspreise von VW Bussen und VW Bulli Campingmobilen. Richtig! Mehrsitzige Busse, ganz oben auf der Beliebtheitskala der 23fenstrige Samba-Bus, wovon mutmaßlich mittlerweile auch reichlich Rekreationen im Umlauf sind und jene VW Bulli-Camper, denen ein romantisches Hippie-Feeling der 1960er und 1970er Jahre anhaftet. Bei dem hier zur Versteigerung stehenden Kastenwagen – also weder ein mehrsitziger Fensterbus noch ein Camper – gibt Gastmoderator Johannes Hübner sein Bestes, dieses ehemalige leichte Nutzfahrzeug mit dicker Lackschicht auf der frisch restaurierten Karosserie im besten Licht erscheinen zu lassen. Das Startgebot soll 60.000 Euro betragen, mehr als für ein ausgewachsenes Porsche 930 turbo Coupé. Und das war's dann auch schon. Irgendwie beruhigend, dass klassische Handwerkerfahrzeuge offenbar selbst in



Toprestauration nicht als Premiumfahrzeuge anerkannt werden.

Der teuerste Wagen der Auktion trägt ein Kleid von Pininfarina

Jetzt werde ich richtig kribbelig. Lot 21, das Alfa Romeo 6C 2500 Cabrio mit dieser wunderschönen Pininfarina-Karosserie wird anmoderiert. Wo wird das Höchstgebot meines exklusiven Veranstaltungs-Highlights liegen? Genauso müde wie die kurze eingelebnete Photo-Dokumentation verläuft dann leider die Versteigerung mit einem Startgebot von 200.000 Euro. Genau zwei Internet-Bieter schaukeln sich in 20.000 Euro Schritten nach oben. 300.000, die Pausen werden größer. 320.000. Mit 400.000 liegt das Estimate sicherlich nicht zu hoch für eine solche Rarität.

Wie geht's weiter? Los jetzt! Wer so ein Fahrzeug haben möchte, soll die Gelegenheit nutzen. 340.000 Euro ist das höchste Gebot. Nein 360.000 Euro. Kommt da noch was? Zum ersten, zum zweiten, verkauft unter Vorbehalt. Wirklich enttäuscht verlasse ich den Saal. Da habe ich fast drei Tage lang einem Auktionsfeuerwerk ent-

gegengefiebert – und dann soetwas Fades.

Ein späterer Besuch der Auctionata-Website ergab, dass mein Highlight im Nachverkauf doch einen neuen Eigentümer gefunden hat. Zum zuletzt gebotenen Preis zuzüglich Aufgeld. Ende gut, alles gut.

Und was ist aus dem Citroen Chapron DS 21 Usine Cabriolet von 1968 geworden? Es blieb unverkauft, da kein Anfangsgebot einging.

„Achtung, Achtung, hier spricht Berlin“

Im Oktober 2016 geht's weiter.

Sonntag – Schlussspurt!

Die MotorWORLD Classics Berlin behalte ich als eine wirklich schöne Veranstaltung zum Ende der Saison 2015 in Erinnerung. Laut Presseinformationen haben rund 20.000 Besucher den Weg in die historischen Hallen des Expo-Centers und den Sommergarten gefunden. Dass es gefühlt sogar weitaus weniger Personen gewesen sein könnten, ist für mich als Hobbyphotograph nur angenehm.

Und nun erklärt sich, warum ich so häufig vor Fahrzeugen in die Knie gehe. Wegen der schöneren Bildperspektive, um den Exponaten auf Augenhöhe, pardon, Scheinwerferhöhe zu begegnen.

Bemerkenswert erscheinen mir die vielen kleinen, absolut liebenswerten Details, mit denen die Messe umgesetzt worden ist. Die Helferlein des Veranstalters waren in roten Kleidern oder blauen Mechaniker-Overalls gekleidet, die dem Stil der 1930er oder 1940er entsprechen sollten.

Lautsprecherdurchsagen begannen angelehnt an die Radioansagen der 1920er Jahre: „Achtung, Achtung, hier spricht Berlin“.

Abends kam ein Crew-Mitglied im roten Kleid und hat den Standdienstbesatzungen kostenlos Café in einer MotorWORLD Classics Blechtasse ausgeschrieben, ein schönes Souvenir für jeden.

Über die Punkte, die noch optimierungsfähig sind, möchte ich der Fairness halber den Mantel der Schweigens ausbreiten, denn sie haben den Spaß an dieser hochkarätigen Klassiker-Messe nicht im Geringsten geschmälert.

Eine nicht repräsentative Rückmeldung von Ausstellern mit kommerziellen Interesse deutet auf ausreichende Zufriedenheit mit ihrem ersten Mal in Berlin hin. Oder wie ein befreundetes Mitglied des BMW-Clubs meinte: „So hat die Techno Classica auch mal begonnen“.

Die Ankündigung, dass die MotorWORLD Classics Berlin im kommenden Jahr zur gleichen Zeit stattfin-

det, vom 6. bis 9. Oktober 2016, freut mich sehr. Dann hoffentlich wieder mit vielen bekannten Gesichtern und vielleicht noch mehr Besuchern im eigenem Klassiker, die die Parkmöglichkeit im Sommergarten nutzen. Allen Klassiker-Enthusiasten empfehle ich für 2016: Safe the date!

Text: Lutz Lemke

Fotos: Lutz Lemke und Phoebe Marker

Link-Tipp: www.zwischengas.com



Der Porsche 911 ist sehr rostbeständig - aber nicht nur deshalb ein Evergreen in der Oldie-Szene. Das Bild zeigt ein Cabrio von 1983. Foto: Porsche

Altmittel für den Alltag

Diese Oldtimer lieben die Deutschen

Autofahren ist Emotion. Das gilt für Oldtimer vielleicht noch mehr als für fabrikfrische Autos, selbst wenn es sich um sportliche Varianten oder seltene Typen handelt. Der Autofahreralltag scheint für Besitzer ehrwürdigen Altmittels womöglich oft weit entfernt. Doch es gibt sie: die Klassiker mit Qualitäten für den täglichen Einsatz.

Laut Martin Stromberg vom Marktbeobachter Classic Data zählen zu diesen betagten Auto-Pragmatikern etwa der Mercedes W 123, der VW-Bus T3, der Citroën 2CV, der Alfa Romeo Spider oder der Porsche 911. Diese fünf Favoriten sind oft auf Deutschlands Straßen anzutreffen, und trotzdem für viele echte Hingucker. Sie haben ihre Alltagstauglichkeit bewiesen. „Ihr größter Feind war und ist der Rost“, sagt er. „Außer Porsche boten alle diese Hersteller noch keine Korrosionsvorsorge ab Werk an.“ Trotzdem haben große Stückzahlen bis heute überlebt. Allein vom Mercedes W 123 waren am Stichtag 1. Januar 2014 laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 11 704 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen für Oldtimer angemeldet. Damit belegt der Benz in der Zulassungsstatistik Platz zwei hinter dem VW Käfer.

Der Porsche 911, dessen Ur-Version im Jahr 1963 enthüllt

wurde, ist nicht nur wegen seiner Rostbeständigkeit ein Evergreen. „Der ursprüngliche Charakter und seine Konstanz im Design sind unschlagbar“, schwärmt Peter Schneider, Präsident des Deuvt, des Bundesverbandes für Clubs klassischer Fahrzeuge. „Auch wenn der hohe Preis viele Fans abschreckte, wird die Sportwagenlegende noch immer fortgeschrieben.“ Anfang Januar zählte das KBA 7618 Neunelfer mit H-Kennzeichen - macht Platz vier in der Oldtimer-Zulassungsstatistik.

Wer sich mehr für die Automarke mit Stern interessiert und über den Kauf eines Mercedes W 123 nachdenkt, ist auch heute noch nicht auf einzelne Motor- oder Karosserievarianten festgelegt. Denn das Modell wurde von 1976 bis 1985 weit über drei Millionen Mal gebaut. „Besonders gefragt sind gut erhaltene T-



Autoliebhaber, die in ihrer Studentenzeit einen Citroën 2CV fuhren, holen sich damit gerne ein Stück Jugend zurück.

Foto: Citroën

Modelle - die Kombi-Version - als Turbodiesel und das Coupé mit edlerer Ausstattung“, so Peter Formhals der Mercedes-Benz Interessengemeinschaft.

Wer einen solchen Alltagsklassiker über seinen vom Hersteller vorgesehenen Lebenszyklus hinaus - meist sind das 15 Jahre - am Laufen gehalten hat, kann auch optimistisch in die Zukunft blicken. „Die Versorgung mit Ersatzteilen ist für alle diese Modelle gut bis sehr gut“, konstatiert Stromberg. „Eine gute Ersatzteilsituation nimmt viele Sorgen, sie gibt dem Oldtimer-Besitzer ein gutes Gefühl und steigert die Beliebtheit des Modells.“

Beim Citroën 2CV - besser bekannt als Ente - gibt es keine Versorgungsprobleme. „Alle wartungsrelevanten Teile sind verfügbar, und die Preise sind moderat“, schwärmt Joey Kaiser, Vorsitzender des Oldtimer-Clubs PeReCi für französische Marken. In den 70er und 80er Jahren fuhren deutsche Studenten gerne den Citroën 2CV oder Renault 4. „Circa 10 000 Euro muss man heute für die Anschaffung einer Ente im Zustand 2 kalkulieren“, sagt Kaiser. Dass die Beliebtheit die Preise in die Höhe treiben kann, zeigt sich nicht nur an der Ente. Derzeit verzeichnet der VW Bulli, der T3, einen Schub. „Die Preise für einen T3 der Baujahre 1979 bis 1982 stiegen in zehn Jahren um 236 Prozent“, so Stromberg. mag

Impressionen vom 20. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Am Wochenende 21./22./23. August 2015 trafen sich rund 25 (nicht nur) französische Klassiker und über 40 Personen in Lübben im Spreewald, rund 80 km südöstlich von Berlin. An allen drei Tagen schien die Sonne, der Spreewald bot für dieses Jubiläums-Rendez-vous eine tolle Kulisse für die angereisten Klassiker.

Das PeReCi-Mitglied Burkard Krüning, der sich auch um die Organisation der „Location“ gekümmert hatte, hatte ganze Arbeit geleistet und eine abwechslungsreiche Rallye organisiert, die neben fahrerischen Können, Geschicklichkeit auch jede Menge Gehirnschmalz forderte. Einige Teilnehmer waren ja schon einen Tag früher angereist und genossen tagsüber die Schönheiten dieser Gegend und die entspannte Atmosphäre rund eine Autostunde von der Hauptstadt entfernt. Die interessante Rallye-Suchfahrt führte über wenig befahrene Straßen, schöne Alleen und zeigte den Teilnehmern die Schönheiten des Spreewaldes in Brandenburg. Die Tour wurde durch mehrere Stopps unterbrochen, u.a. bei einer Parkeisenbahn, dem Depot der Cottbusser Verkehrsbetriebe usw.

Ein klassisches warmes Abendbuffet sorgte schließlich für die nötige Stärkung.

Am Sonntag stand eine interessante Spreewaldkahnfahrt auf dem Programm bevor dann mittags die Siegerehrung statt fand.

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

Der Dank gilt in diesem Jahr dem Orga-Team unter Leitung von Burkhard im Namen aller Teilnehmer für die Organisation dieses wirklich schönen Wochenendes. Wir freuen uns schon auf das 21. Rendez-vous im August 2016 irgendwo im Umland von Berlin!

Die Einladung/Anmeldung steht auf unserer völlig neu gestalteten Homepage www.pereci.de als Download (pdf) bereit.

Die folgenden Fotos mögen einen kleinen Eindruck vermitteln.

text+fotos: jokai









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



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

**21. Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker
vom 19.–21. August 2016**

ins Arte Hotel in Schwerin



PeReCi veranstaltet nun schon zum 21. Mal das traditionelle Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker. Diesmal findet es in Mecklenburg rund 200 km nordwestlich von Berlin in Schwerin zwischen den Schweriner Seen in der Landeshauptstadt statt. Wie immer ist die Anreise auch schon am Freitag, den 19.8.2016 möglich (gegen Aufpreis). Im Nenngeld sind folgende Leistungen enthalten:

<p>Rallye mit einer Übernachtung und Vollpension ab 105 € pro Person</p>
--

**Getränk – Roadbook – interessante Suchfahrt – Mittagessen – Museumsbesuch – Kaffeerast
Abendbuffet – Übernachtung – Frühstücksbuffet – Siegerpreise
Bademöglichkeit unterwegs und in Schwerin in verschiedenen Seen**

Hiermit melde(n) ich mich/wir uns verbindlich zum 21. Rendez-vous des PeReCi e.V. an:

(bitte hier abtrennen)

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 2016!**Das Nenngeld für alle umseitig genannten Leistungen beträgt:**

	<i>mit Übernachtung Sa–So im DZ</i>	<i>mit Übernachtung Fr*–So im DZ</i>	<i>mit Übernachtung Sa–So im EZ</i>	<i>mit Übernachtung Fr*–So im EZ</i>
<i>Fahrer</i>	110 €	150 €	130 €	190 €
<i>Beifahrer</i>	105€	145 €	125 €	185 €

*Preis für Tagesgäste nur auf Anfrage
Getränke im Hotel sind nicht im Preis enthalten.*

Das Platzangebot ist beschränkt. Die Teilnahme erfolgt nach Anmeldung.

Der Anmeldeschluss mit Zimmergarantie direkt vor Ort ist der 31. Mai 2016!

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

**Kontonummer 336 881 6000 bei der Berliner Volksbank, BLZ 100 900 00,
IBAN: DE89100900003368816000**

Wir bitten am Samstag um Anreise bis 9.00 Uhr, am Freitag bis 18.00 Uhr!

Anreise: BAB 14 Ausfahrt Schwerin Ost – rechts abbiegen Richtung Schwerin – 4. Ampel links abbiegen – dann geradeaus Richtung Wismar – über die Kreuzungen gerade aus, Umgehungsstraße 2. Ausfahrt abfahren – Rechts abbiegen – am Ende der Straße links abbiegen – 350 m rechts Hotel Arte

*Alle Infos unter Telefon 030–7422237 (Joey, 1.Vors.) oder 030–32766657 (Andreas, 2.Vors.)
sowie unter Clubphone 0177– 8676400 oder bei Thoralf (Orgateam) 015204250925*

(bitte hier abtrennen)

Ich/wir möchte(n) wie folgt teilnehmen:

Zutreffendes bitte ankreuzen!	<i>mit Übernachtung Sa–So im DZ</i>	<i>mit Übernachtung Fr*–So im DZ</i>	<i>mit Übernachtung Sa –So im EZ</i>	<i>mit Übernachtung Fr*–So im EZ</i>
<i>Fahrer</i>	110 €	150 €	130 €	190 €
<i>Beifahrer</i>	105 €	145 €	125 €	185 €

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 sein.

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

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“ (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: XXXXXXXX

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: XXXXXXXX

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: XXXXXXXX

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: XXXXXXXX

LICHTMASCHINEN & ANLASSER H.-P. BROOKMANN

Witzlebenstraße 21A, 14057 Berlin-Charlottenburg

Tel.: 322 20 07/08

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

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 XXXXXXXX

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 XXXXXXXX

TIP-AUTO-TEILE

Reinickendorfer Straße, 13347 Berlin-Wedding

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

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

10% – 60% auf alle Teile, Kundennummer XXXXXXXX

NEU

KFZ-Teile 24 Shop

Storkower Straße 176

10369 Berlin

Tel.: 405040-0

KD-Nr. xxxxxxxxxx

Bestellung auch im Internet:

www.kfzteile24.de

BUSCHING-AUTOTEILE GmbH (gute Erfahrungen von Clubmitgliedern)
Otto-Suhr-Allee 29, 10585 Berlin-Charlottenburg
Tel.: 3422023

Unterschiedliche Rabatte, Kundennummer: XXXXXXXXX

AUTOTEILE-VERSAND POST
Fuggerstraße 1c, 41352 Korschenbroich
Tel.: 02161 / 995711 oder 0800 / 9 / 995741
www.autoteile-post.de Email: info@autoteile-post.de

Händlerereinkaufskonditionen, Kundennummer XXXXXXXX, Passwort Internet: XXXXXXXX

Die Kundennummern und nähere Informationen gibt es nur für Mitglieder
beim Vorstand unter Telefon/Fax 030-74 222 37 oder Telefon 030-327 666 57.

Traurige Nachricht



Am Montag, dem 5. Oktober 2015 verstarb plötzlich und unerwartet unser Mittwochsrundenfreund Fred Jüling, den meisten von uns besser bekannt als Taxi-Flossen-Fred.

Fred wurde am 11.01.1950 geboren und verstarb nun leider viel zu früh im 66. Lebensjahr. Als „bunter“ Vogel war er weit über die Grenzen der Mittwochsrunde in Berlin bekannt und geschätzt.

Obwohl er seit einer schweren Erkrankung vor 1½ Jahren nicht mehr sein geliebtes Heckflossen-Taxi fahren konnte, so kam er doch wann immer

es ging zu den Stammtischen und hielt den Oldtimerfreunden die Treue. Auch an der letzten Miru-Herbstausfahrt am 20. September 2015 nahm er teil. So, wie bei dieser Ausfahrt, wollen wir ihn in guter Erinnerung behalten. Unsere Anteilnahme und unser Mitgefühl gilt seiner Familie und den Angehörigen.

Klaus Schumann
(Mitorganisator der Mittwochsrunde)

Citroen XM und BMW 525 (E34) – Ein Vergleich

Dieser Vergleich ist emotional und lässt sich nicht in rationale Schablonen stecken, aber eine in Autozeitungen übliche Vergleichsstruktur dient als Leitfaden und soll die Erfahrungen, die ich mit beiden Autos machte, festhalten.

Allgemein.

Der Citroën XM, neu erschienen 1989, ist der Nachfolger des CX, ein Auto der oberen Mittelklasse, die bei Citroen wie immer hohen Anforderungen gegenüberstehen. Er hat, wie bei Citroen üblich, ein vernetztes Hydrauliksystem, das die Lenkung – als Option geschwindigkeitsabhängig, die sogenannte DIRAVI-Lenkung, die Bremse und natürlich das Fahrwerk unterstützt. Dabei kommt die weiterentwickelte Variante Hydraktiv zum Einsatz, die elektronisch gesteuert wird. Die Karosserie ist als Fließheck gestaltet und hat jetzt eine große Heckklappe, die beim CX immer fehlte,

Die Motore sind jetzt allesamt vom Eigner Peugeot und der weiterentwickelte DS-Motor geht in Rente, dafür gibt es nun die lange verlangten V6 Motoren mit 3 Liter Hubraum.

Der BMW 525 ist die kontinuierliche Weiterentwicklung der Baureihe, entstanden aus der Neuen Klasse in den 60er Jahren, die damals ein Erfolg für BMW war und den Pleitegeier vertrieb der über der Firma seine Kreise Zug. Der E34 ist die dritte Generation des Fünfer und erschien 1987. Die Form ist an den damaligen 7er angelehnt, der von Claus Luthe entworfen wurde, der auch den NSU RO 80 gestaltete.

Wichtig waren damals aerodynamische Optimierung und, wie beim Citroen, mehr Nutzung von elektronischen Bauteilen,

Kann man diese Autos überhaupt vergleichen? Den komfortbetonten Citroen und dann mit Vierzylindern gegen den taffen



5er mit seinen berühmten 6-Zylinder? Klar kann man, und die Unterschiede habe mich überrascht an Stellen wo ich nicht mit gerechnet habe.

Aber gliedern wir es in Kapitel auf, wie es die Autozeitungen machen.

Fahreindruck:

Der Citroen verhilft die Hydropneumatik natürlich zum besseren Komfort. Schlaglöcher sieht man, merkt aber ansonsten nicht. Bei dem BMW ist es umgekehrt, er ist stramm gefedert aber auch nicht unerhört hart. Aber bei einer schlechten Strecke wird man halt langsamer. Passt nicht so zu einem Auto dieser Fahrzeugklasse. Die Federung des Citroen wiederum führt dazu das man sich daran gewöhnt und es als nichts mehr besonderes ansieht.

Die Lenkung ist bei beiden ähnlich, beide sind handlich. Der Citroen, der nicht die geschwindigkeitsabhängige Lenkung DIRAVI hat, hat zumindest eine gute Alternative bekommen. Die Schaltung ist im BMW deutlich besser, flutscht in die Gänge und macht Spaß zu Schalten. Im Citroen ist diese doch hakeliger. Sicherlich hat auch der Kilometerstand Einfluss und der erfolgte Getriebewechsel im XM.

Auf der Autobahn fahren beide schön geradeaus. Der XM mit seinem langen Radstand läuft gut, der BMW aber auch. Allerdings lässt bei niedrigeren Geschwindigkeiten der Geradeauslauf des BMW zu wünschen übrig. Man muss sich in Baustellen genauer konzentrieren. Eine Sache, die mir früher schon aufgefallen ist bei einem 5er-Touring als Dienstwagen, der allerdings auch voll beladen war.

Völlig unterschiedlich sind die Motoren. Der BMW hat eine Akustik die begeistert. Entweder ein leises Säuseln bei niedriger Drehzahl oder ein turbinenartiges Geräusch beim Höherdrehen.

Und immer eine angenehme Geräuschkulisse. Und bei bestimmten Geschwindigkeiten, z. B. 120 km/h hört man beim Gaswegnehmen den Motor überhaupt nicht mehr. Der vollkommene Massenausgleich der ja bei der Entwicklung dieses Motors erreicht wurde. Außerdem hat der Motor einen Zahnriemen, der ja auch etwas leiser ist wie Steuerkette.

Anders der XM: Der Motor ist immer vernehmlich, meist nicht unangenehm, manchmal aber etwas zu markant und wird über 150 km/h wieder leiser.

Dafür hat der XM den besseren Antritt: während der BMW hohe Drehzahlen braucht ist der XM schon bei niedrigen Drehzahlen in den Startlöchern. Bei 160 km/h schiebt der Citroen noch mal

kräftig an, so dass man nicht gleich wieder auf die rechte Spur wechseln muss wenn ein paar schnelle im Hintergrund auftauchen. Der BMW kann das auch aber – wie bitte – der BMW hat 50 PS mehr, wo sind die? Na gut, der BMW ist halt auch länger übersetzt, er schafft ja Spitze 220 km/h, der XM 205.

Der XM ist auch absichtlich etwas kürzer übersetzt, um so den Nachteil des 2 Liter auszugleichen. Bei Citroen hatte man eine Lücke zwischen dem 2 Liter Motor und den V6 Motoren. So ist künstlich etwas Elastizität erzeugt wurden. Die CX vorher hatten dieses Problem nicht mit ihren 210 Nm bei 4000 U/min (2,5 Liter Hubraum ohne Kat, ohne Turbo).

Der hätte vom Anzug beide auf die Plätze verwiesen. Aber nicht im Benzinverbrauch. Der BMW hat sich nicht als Benzinschlucker entpuppt, sondern schlägt im Gegenteil sogar den XM. Ich habe den BMW auf 7,5 Liter bekommen, allerdings bei konstant 130 km/h.



Bedienung:

Dafür schreibt hier der falsche, ich komme mit beiden gut klar, aber dieses Kapitel gibt es ja immer in den Autozeitungen. Alles liegt gut bei der Hand. Der Citroen hat die Hupe natürlich im Lenkstockhebel was mich aber nicht stört, der BMW in der Lenkradplatte, die ich ab und zu aus versehen beim Einparken berühre und mich dann erschrecke.

Was mir aufgefallen ist, der BMW hat einen Blinker in zwei Stufen (Dauerblinken und Kurzblinken) Merkwürdig hört sich nach Citroen an.

Der XM hat eine Fußbremse als Handbremse also ein viertes Pedal links als Feststellbremse. Ich hatte mal gelesen in etwa: hier probiert Citroen Mercedes zu imitieren ohne rechten Sinn. Stimmt aber so nicht Citroen war immer darauf bedacht die Vorteile des Frontantriebes zu nutzen. Dazu gehört das um den Mittel-tunnel klein zu halten um mehr Platz im Innenraum zu haben, die Handbremse auf die Vorderräder wirken zu lassen. Dann braucht man keine Seile durch einen Mittel-tunnel zu führen. Außerdem hatte schon die DS diese Lösung

Ansonsten: der BMW wirkt ein bisschen mehr Old-Fashioned mit fetten Tasten für die Fensterheber in der Mittelkonsole, während der Citroen kleine elegantere Tasten in den Türen hat. Auch das Display für Fehlermeldungen, das beim Starten markant hochfährt macht mehr her als der etwas umständliche Computer des BMW.

Platz / Innenraum

Beide haben sehr gute Platzverhältnisse. Im Citroen sitzt man allerdings hinten noch besser. Die elektrische Sitzverstellung im Citroen ist angenehm, dafür hat der BMW Sitzheizung

Etwas nervig: der Citroen ist etwas niedrig. Ich bin 1,80 Meter groß und spüre meine Haare am Fahrzeugdach, das durch das große Schiebedach noch niedriger ist.

Sehr angenehm die große Heckklappe



des Citroen. Die Sitze lassen sich einzeln umklappen, so dass man auch noch zu dritt fahren könnte. Als Option gab es noch eine zweite Scheibe, um hintere Passagiere keiner kalten Luft bei Öffnen der Heckklappe auszusetzen.

Die Sitze sind gut konturiert im Citroen normal, keine superweichen Sitze wie früher in der DS, im BMW für mich etwas hart gefedert, aber beide langstreckentauglich.

Ansonsten: die Armaturen sind übersichtlich, die Armaturenbretter wirken ansprechend und nicht billig, im Citroen vielleicht etwas zu grau. Der BMW hat nur noch abgemildert das zum Fahrer geneigte Armaturenbrett.

Fazit:

Gäbe es eine Punktetabelle wüsste ich nicht, wer gewonnen hätte, ich finde diesen Brauch in den vielen neuen



Oldtimermagazinen auch albern, z. B. ist der Punkt Image ja sehr subjektiv.

Ich finde die unterschiedlichen Charaktere interessant, beide haben deutliche Stärken und Schwächen, gerade durch die Motoren. Aber für mich ist auch eine Legende etwas entzaubert worden. Dem BMW-Motor, der immer so hoch gelobt wurde gerade in der Auto Motor und Sport, fehlt es an Drehmoment und darüber hilft auch das schöne Motorengeräusch nicht weg, es ist wie toller aber etwas dünner Kaffee.

Und was bei diesen neuen Oldtimermagazinen auch außer Betracht gelassen wird ist, dass es keine Neuwagen sind sondern alte. Der BMW läuft jetzt wesentlich besser als vor anderthalb Jahren als ich ihn gekauft hatte. Neue Zündkerzen, gecheckte Schläuche auf Nebenluft und einfach Fahren wirken sich aus.

Schade ist das bei dem Citroen die Ersatzteilversorgung schlecht ist und das Teile

zumindest von Citroen nicht mehr hergestellt werden. Ansonsten haben beide ihre Ausstrahlung und ihr Flair. Man hat sie am besten beide.

Technische Daten:

Citroen XM

Baujahr 1992

Hubraum: 2 Liter

PS: 89KW (120 PS)

Drehmoment: 170 Nm bei 4000 U/min

BMW 525 E34

Baujahr 1989

Hubraum 2,5 Liter

PS: 170

Drehmoment: 222 U/min bei 4300 U/min



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 Lachsprühdose. 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 Farbgleich am Fahrzeug die Lacke per Hand angemischt, Lackstifte, Spraydosen oder aber Dosen zur Verarbeitung mit Spritzpistolen können sofortfertig gemacht werden. Mehrere Vereinsmitglieder haben hier sowohl mit dem Anfertigen von Unilacken als auch Metalllacken gute Erfahrungen gemacht!

Le Beau – eine Geschichte

Es fing schon sehr früh an, nämlich vor über 40 Jahren.

Es war die Zeit meines Studiums am Bodensee. Ich besaß einen Peugeot 404. Leider musste mir ein anderer Fahrer ungebremst mit ca. 50 km/h hinten aufs Auto fahren. Da stand ich nun und hatte einen Unfall und kein fahrbares Auto mehr. Doch der Zufall kam mir zu Hilfe. Mein Tankwart bot mir für 50,00 DM einen kompletten Peugeot 404 SL an; allerdings mit einem sehr desolaten Einspritzmotor.

Ein sehr enger Freund von mir arbeitete in der Peugeot-Vertretung seines Vaters. Den rief ich an, erzählte von meinem Malheur und meinem Plan aus den beiden Autos eines zu machen. Er war damit einverstanden und ich machte mich auf den Weg zur Werkstatt.

Da ich sowieso gerade Semesterferien hatte, beschloss ich so viel wie möglich an meinem Plan zu arbeiten. Als wir nach vier intensiven Wochen (Mo–So) das fertige Resultat sahen, waren wir beide nicht nur begeistert, sondern auch sehr stolz auf uns. Eine Randnotiz: es kam am nächsten Tag ein Amerikaner in den Laden und sah den wunderschönen 404 SL. Er wollte ihn kaufen; doch auch 25.000,00 DM ließen



mich nicht schwach werden. Ich behielt meinen 404 für die nächsten 2–3 Jahre. Doch im Showroom stand auch ein wunderbares 404 Coupe in blau. Den habe ich ins Herz geschlossen und mir gesagt: eines Tages hast Du auch so einen! So, und damit sind wir in der Gegenwart angekommen. Nach über 40 Jahren bekam ich den Hinweis von Joey Kaiser



auf ein 404 Coupe in Berlin. Gesagt getan, anschauen, verhandeln und gekauft! So jetzt hatte ich mein Coupe! Aber was damit anfangen, der Wagen war komplett, aber auch komplett verrostet (war nur nach intensiver Betrachtung sichtbar).



Ich erspare mir die Aufzählung von wilden Einzelheiten; doch einige wesentlichen Punkte erwähne ich trotzdem.

Das Auto ist bis zu den Radauschnitten im kompletten Unterbau mit neuen Blechen versehen worden. Er wurde entrostet und entlackt, der Motor wurde ausgebaut; Karosserie professionell 2-farbig lackiert und vom Sattler in Leder und Velourboden ausgestattet.

Danach kam der Zusammenbau sowie die Überholung von Achsen, Bremsen, Lenkung Hinterachse, Getriebe und Motor incl. Einspritzpumpe. Für die Gummidichtungen von Front- und Heckscheibe habe ich ca. 1 Jahr gesucht



und dann gefunden. Kleinigkeiten wie eine 8 wöchige Wartezeit auf eine Kupplungsdruckplatte zeugen nur von der Exklusivität dieses Fahrzeugs. Es gibt halt doch nicht immer alle Teile aus dem 404-Fundus wie sonst üblich.

Doch das Ergebnis nach fast 3 Jahren Bau- sowie Leidens- und Hoffnungszeit lässt sich sehen!



Pressemitteilung

Behrenstraße 35
10117 Berlin
Tel. +49 (0) 30 / 89 78 42-120
Fax +49 (0) 30 / 89 78-42-603

presse@vda.de
www.vda.de
[Twitter @VDA_online](https://twitter.com/VDA_online)

Höchststand bei historischen Fahrzeugen

Jetzt mehr als 300.000 Oldtimer auf Deutschlands Straßen

Berlin, 15. April 2015. Oldtimer werden in Deutschland immer beliebter. Zum Jahreswechsel waren 310.694 Pkw mit H-Kennzeichen gemeldet, 31.444 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr. Damit ist der Bestand 2014 um 11,3 Prozent auf einen neuen Rekordwert gewachsen. Die Gesamtzahl aller historischen Kraftfahrzeuge mit H-Kennzeichen – dazu zählen neben Pkw auch Nutzfahrzeuge, Zugmaschinen und Motorräder, liegt bei rund 350.000. H-Kennzeichen werden für Fahrzeuge erteilt, die technisch einwandfrei sind, sich in originalen Zustand befinden und mindestens 30 Jahre alt sind.

„Die Faszination für Oldtimer in Deutschland ist groß“, erklärte Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA). „Immer mehr Menschen entdecken ihre Begeisterung für diese kostbaren Fahrzeuge. Sie sind Kulturgüter, die Liebhabern Freude machen und oft auch eine gute Wertanlage sind. Diese Klassiker gilt es zu schützen.“

Zwei Drittel der Oldtimer tragen ein deutsches Markenzeichen. Die früher sehr begehrten Fahrzeuge aus England haben hingegen an Beliebtheit eingebüßt: Vor fünf Jahren hatten sie noch einen Anteil von 14 Prozent, jetzt liegt er bei 11,2 Prozent. Hoch im Kurs stehen bei Oldtimer-Fans auch amerikanische Modelle. Verstärkte Importe aus den USA haben die Anzahl auf 26.527 Fahrzeuge (Anteil: 8,5 Prozent) wachsen lassen, der höchste Zuwachs aller Länder mit einem Plus von 14,3 Prozent.

Die Rangliste der Oldtimer führt weiterhin der VW-Käfer an: 30.676 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen bedeuten ein Plus von 5,3 Prozent. Der Mercedes-Benz Typ W 123 hat mit einem Zuwachs von 32,6 Prozent (15.523 Fahrzeuge) seinen Platz 2 deutlich gefestigt. Auch die beliebte Roadster-Baureihe R 107 von Mercedes-Benz hat die Position 3 mit 10.296 Fahrzeugen (plus 13,8 Prozent) bestätigt. Der Shooting-Star in der Liste der am häufigsten zugelassenen Oldtimer ist der Volkswagen Golf. Mit einem Plus von 50,4 Prozent schaffte es dieser gerade bei jüngeren Menschen beliebte Oldtimer erstmals in die Top 10 der Zulassungsstatistik.

Auch die Rangliste der Marken spiegelt die Beliebtheit der Fahrzeuge von Mercedes-Benz (75.344 Pkw) und Volkswagen (58.229) wider. An dritter Stelle folgt Porsche mit nun 19.277 Fahrzeugen.

Im Auftrag des VDA erstellt das Kraftfahrt-Bundesamt regelmäßig eine detaillierte Auswertung der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen. Die aktuelle Statistik liegt passgenau zur Eröffnung der bedeutendsten deutschen Oldtimermesse – der Techno Classica in Essen – vor.

Grafiken stehen unter folgender Internetadresse zum Herunterladen bereit:

<https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20150415-Jetzt-mehr-als-300.000-Oldtimer-auf-Deutschlands-Stra-en.html>



Noch in den 80ern beliebt: Peugeot 505



Peugeot 504 Pickup – das war einmal



Peugeot 301, in Deutschland nicht erhältlich



Stufenheck-Peugeot 301



Citroën Ulysse – weit verbreitet in Israel.

„Wo sind die Franzosen geblieben?“

Jetzt fahre ich schon seit einigen Tagen im „heiligen Land“ durch die Gegend um die französischen Autos zu finden. Das Einzige, was hier jedoch zu sehen ist, sind die japanischen und tschechischen Kleinwagen. Die Marke Skoda hat sich vor allem bei den Taxifahrern durchgesetzt. Hier vor allem der Octavia aus der ersten und teilweise aus der zweiten Baureihe.

Ja, auch Mercedes scheint als Taxi beliebt zu sein und fährt als C-Klasse der vorletzten Baureihe und E-Klasse der aktuellen Baureihe durch die Gegend. Was so gut wie gar nicht zu sehen ist, ist Peugeot, Renault und Citroën. Einen Lichtblick für die Franzosen scheint es jedoch zu geben. Den bei uns als Limousine nicht lieferbaren Peugeot 208, der hier 301 heißt, sieht man öfter als Taxi durch die Gegend fahren.

Wie sieht es mit den Franzosen im privaten Sektor aus?

Nun ja, nennen wir es mal bescheiden. Der private Fahrzeugmarkt wird eindeutig von den japanischen und koreanischen Kleinwagen dominiert. Die Toyotas, Mazdas und Hyundais, sowie Chevrolet (ehemals Daewoo) dominieren den Markt. Skoda hat auch hier einen Marktanteil mit dem Citgo und Seat mit dem baugleichen Mi. Der aktuelle Marktführer ist Hyundai und Toyota. Danach kommt Kia und Skoda. Hyundai hat 31.000 Fahrzeuge in 2014 absetzen können, Renault lediglich 9.000.

Die früher stark vertretenen Peugeots sind praktisch vom Markt verschwunden. Es fahren gelegentlich einige 508 und 208 durch die Gegend. Ansonsten sind noch einige C5 als Limousine von Citroën vertreten. Doch wo sind die 108? Die C3? C4? C1 (eher noch als 107 vertreten)?

Woran liegt das? Nun ja, zunächst einmal haben sich die Franzosen in den letzten Jahren nicht gerade durch ihre israelische Politik beliebt gemacht. Aber auch der Ruf hat gelitten. Früher hatte Peugeot ja so revolutionäre Fahrzeuge wie den 104 und 205 im Programm. Beides fehlt heutzutage.

Was bleibt also? Gerade in einer politisch so geprägten Region wie Israel haben die Äußerungen von Regierungen und deren Außenpolitik erheblichen Einfluss auf die PKW-Verkäufe.

Hierzu muss man sich nur den Einfluss auf die PKW-Verkäufe von Deutschland nach Israel nach dem zweiten Weltkrieg ansehen. Die Deutschen konnten praktisch keine Fahrzeuge in Israel absetzen, weil die Wunden noch nicht verheilt waren. Zu der Zeit dominierten die Fahrzeuge aus den USA. Wenn man sich überhaupt ein Auto leisten konnte. Erst in den 60ern verkauften die Deutschen mit dem Käfer ein Fahrzeug aus der Deutschen Produktion an die Nachkriegsgeneration. Dies jedoch sehr erfolgreich bis in die 80er.

Somit bleibt zu wünschen, dass die französische Regierung sich etwas freundlicher gegenüber Israel verhält und die KFZ-Branche attraktivere Modelle auf dem Markt bringt.

Daher verbleibe ich mit einem freundlichen Shalom.

text+fotos: philip domacher

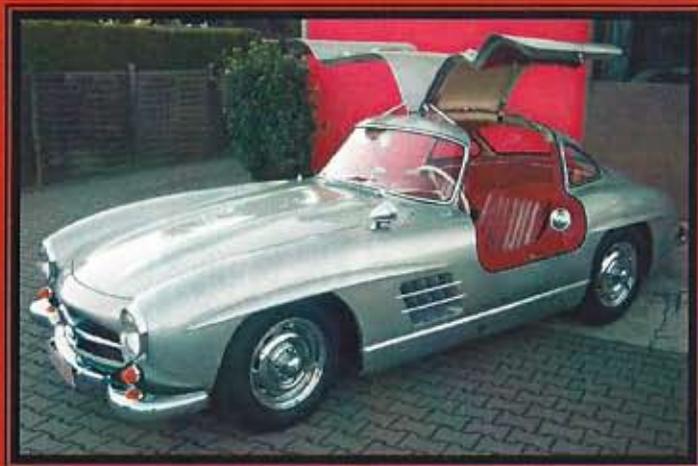
SLIWA



Autosattlerei & Fahrzeugausstatter

Sie suchen eine fachkundige Firma, die sich liebevoll und verantwortlich um ihr Fahrzeug kümmert?

Wir bieten Ihnen eine kompetente und freundliche Beratung vom Meister persönlich.



Ihr Fahrzeug ist etwas Besonderes
und wir können damit umgehen.



Das 1920 gegründete, jedoch sehr junge Familienunternehmen kann auf ein großen Erfahrungsreichtum zurück greifen.

Ob Youngtimer, Oldtimer oder Motorrad
- wir sind stets bemüht Ihre
Vorstellungen und Wünsche umzusetzen.



Für die Dauer des Werkstattaufenthaltes Ihres Fahrzeuges können Sie natürlich unseren kostenlosen Ersatzwagen nutzen.

Sie finden uns in der:

Mahlower Straße 143 / Beethovenstraße

14513 Teltow



... und erreichen uns unter:

Telefon: +49-3328-470517

Fax: +49-3328-474661

E-Mail: info@sliwa-autosattlerei.de

Öffnungszeiten:

Mo. - Do.: 07.30 Uhr - 16.30 Uhr

und Fr.: 07.30 Uhr - 15.30 Uhr

Präsidenten-Peugeot

Die Baureihe 604 wird 40 Jahre



Mindestens ein Präsident ist uns bekannt, der heute noch Peugeot 604 fährt: Joachim Kaiser vom PeReCi Motor-Klassik-Club. Fotos (2): oldtimerrporter.Haehnel

Von Dieter Haehnel

Gut, so richtig hat der Peugeot 604 erst im September vierzigjährigen Geburtstag, als Produktion und Auslieferung der ersten Serienfahrzeuge 1975 begannen. Oder ist der wirkliche Jubeltag doch die Vorstellung auf dem Genfer Salon im Frühjahr gewesen?

Sel's drum. Wir liegen mit unserer Würdigung ja ziemlich genau in der Mitte. Das nennt man Kompromiss. Und ein Kompromiss war dann ehrlicherweise auch dieses neue Oberklassemodell. Schließlich stand gerade die Übernahme von Citroen durch Peugeot auf der Tagesordnung, aus der dann der neue PSA-Konzern entstand.

Nun ja, streng genommen war der 604 damit überflüssig. Man hätte ja mit dem Citroen CX ein fertiges Oberklasse-Modell im Portfolio. Andererseits wertet ein Spitzenmodell eine Marke grundsätzlich auf – für Peugeot, eher ein Hersteller von Brot- und Butterautos – ein nicht ganz unwichtiger Grund, den 604 doch (noch) zu lancieren...

Heraus kam eine Brot- und Butter-Oberklasse-Limousine, die zumindest entwicklungstechnisch halbherzig ausfiel. „Badge-Engineering“ war angesagt – auf Basis des bisherigen beliebten Spitzenmodells Peugeot 504. Und nicht nur das. Auch mit Konkurrent Regie Renault und anderen wurde „gebadged“: Schließlich war die im 604 ausgelieferte Maschine der so genannte Euro V6, der gleichermaßen im Renault 30 und im Volvo 264 zu haben war – auch ein Kompromiss übrigens. Stammt er ursprünglich doch von einem V8-Entwurf ab.

136 PS waren Mitte der siebziger Jahre eine Ansage. Was fehlte, war der fünfte Gang. Und die Automatik aus dem General-Motors-Werk in Strasbourg

war mit ihren drei Gängen auch in dieser Dekade kein echtes Highlight mehr. Trotz allem stand am Ende eine ordentliche, elegante und recht zuverlässige Limousine – in Frankreich würde man „Ber-



Ritterschlag für Klassiker: Patina

line“ sagen, auf den Rädern. Offenbar so repräsentativ und so zuverlässig, dass auch der Elysée-Palast zugriff – neben dem Citroen CX.

Und so wurde der kantige Franzose zum

staatstragenden „kleinen Bruder“ der Stilikone aus dem selben Konzern. Selbst die Genossen um den Staatsratsvorsitzenden Erich Honecker fanden den 604 „sozialismustauglich“ genug und bestellten.

Zwei Jahre nach der Premiere brachten die PSA-Ingenieure die Technik auf die Höhe der Zeit. Zusammen mit der Bosch-K-Jetronic lagen im 604 TI dann 144 PS an, die von einem Fünfganggetriebe oder jetzt einer ZF-Automatik Richtung Straße befördert wurden.

Eine vierstufige Ausführung gab es allerdings erst in den Dieselmotoren, die bis zu 95 PS lieferten.

Als der Diesel mit 60 PS 1979 auf den Markt kam, war er in Europa übrigens der erste erhältliche Selbstzünder mit Turbo-Aufladung.

Elf Jahre dauerte die Produktion des 604 an. Die letzten Autos bekommen damit 2016 das H-Kennzeichen.

Und was bleibt? Die Luxuslimousine ist auf französische Art gemütlich, angenehm zu fahren, aber auch nicht ganz so weit vom Peugeot 504 entfernt, wie es zunächst scheint. Das bescheidene Understatement-Design macht sie vielen sympathisch. Und ja, auch vierzigjährig lässt sich mit ihr ziemlich schick cruisen und „Strecke machen“.

Anspruchlos ist der Selbstzünder und angesichts des H-Kennzeichens eine echte Alternative, was die legendäre Robustheit der Diesel aus dem Hause PSA angeht. Wenn nur der Rost nicht wäre – ein echtes Kind der Siebziger ist der 604 in dieser Beziehung eben doch.

In der Hauptstadt – wo auch sonst – hat ein Peugeot 604 SL seine „Repräsentationskarriere“ übrigens erst kürzlich begonnen. Er dient jetzt PeReCi-Präsident Joachim Kaiser – neben seinem Verwandten 504. Von dem hat die 604-er Baureihe unter anderem die vorderen Türen geerbt. Wie Gene nun mal so sind.



Top-Pflegezustand und Patina - ein Widerspruch? Mitnichten! Hier der Beweis: „Joey“ Kaisers Peugeot 604 SL aus der ersten Serie beim DEKRA-Oldtimertreffen im Mai in Tempelhof.

Foto: Oldtimerrporter.Wandell

Das Berliner „Präsidentenauto“ von Joachim Kaiser stammt aus der ersten Serie, noch mit Vergaser. Aktuell stehen ca. 56.000 km auf der Uhr. Es zählt zu den ersten 10.000 gebauten Fahrzeugen von insgesamt rund 153.200 Exemplaren der Baureihe.

Was die Zehner-Stellen angeht, kursieren unterschiedliche Ziffern. Dies soll an der Lieferung von Baugruppen an Karosserierhersteller wie Heuliez liegen; die beispielsweise Landaulets – auch für den Elysée-Palast – lieferten.

Worauf sollten Interessenten bei der Suche ihr Augenmerk legen?

Joachim Kaiser: „Unbedingt auf eine gesunde Karosserie achten. Sie ist aufwendig zu reparieren und Blechteile sind nur schwer zu bekommen“. Ebenso wichtig sei eine gut erhaltene Innenausstattung. Bei den Vergaser-Modellen ist die altersbedingte Überholung nicht selten. Hier ist die Kaltstarteinrichtung ein Haupt-Knackpunkt. Der Einspritzer mit der K-Jetronic als Gemischaufbereitung kränkelt dagegen nach längerer Standzeit gern wegen eines korrodierten Mengenteilers.

Fahrzeuge in gutem Gebrauchszustand, also etwa Note 3, werden aktuell mit rund 4.000 € gehandelt. Die gesuchteste Version ist der STI mit 144 PS.

Wenig gefragt und deshalb unter 2000 € war bisher der GTD Turbodiesel zu haben. Ein gutes Exemplar aus den Jahren 1984 bis 1986 ist damit noch der günstigste Einstieg in die Welt der historischen Peugeot-Oberklasse. Aber Obacht! Hier dürfte der Preis mit Erreichen des H-Kennzeichens aktuell heftig anziehen.

Der Klub zum Auto:
PeReCi Motor-Classic-Klub
 Wiebestraße 36-37, 10553 Berlin
 Telefon: 030-74 222 37
 Mobil: 0177 – 86 76 400
 E-Mail: info@pereci.de
 Web: www.pereci.de



Nein, sie führen nicht nur Citroen DS und CX - Frankreichs Präsident Francois Mitterand und sogar der große Vorsitzende Erich Honecker hatten einen Peugeot 604 in staatstragender Ausführung im Fuhrpark. Dieser hier wurde von Monsieur le Président Valéry Giscard d'Estaing genutzt.

Foto: Thomas Dörfler



KULTURKAHN - HELENE

ideal für Firmen & Familienfeiern
 bis 80 Personen - Catering & Musik & Uhrzeit nach Wunsch

INFOS & BUCHUNG 030 / 263 78 114

youtube / soundcloud / google kapaulke

kap10179@gmail.com

Aus Liebe zur Nostalgie

Wir bieten Ihnen nicht nur auf 1.100 qm über 2000 neue und gebrauchte Artikel für Ihren **Küler, Kübel- oder Schwimmgarten**. Profitieren Sie von unserer mehr als 50-jährigen Erfahrung rund um das Thema „Luftgekühltes aus WOB“. Nutzen Sie die Möglichkeit einer umfassenden Beratung – vor Ort wie auch telefonisch! Wir senden Ihnen auch gern eine Ersatzteilliste per E-Mail.

Wir stehen Ihnen mit Rat und Tat zur Seite, auch wenn Sie ein Fahrzeug erwerben möchten.



Peter Ebeling

Erstteile und Zubehör für VW Volkswagen
 Inh. Carola Ebeling

Wilhelminenhofstraße 12
 12459 Berlin

www.peter-ebeling.de

Tel.: 030/6863677

Fax: 030/53015431

E-Mail: info@peter-ebeling.de

Restaurant-Tipp

Wer ein Restaurant sucht wo man preiswert und sehr gut essen kann, der sollte einmal das familiengeführte 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“ (an der Bezirksgrenze von Charlottenburg zu Spandau), U-Bhf. Siemensdamm der Linie 7.

Hier speist der hungrige Oldtimerfahrer (und nicht nur der ...) leckere kroatische Gerichte, z.B. den Klassiker „kleine Pustaplatte“ für nur 7,80 € oder z.B. die Platte „Dane“ für nur 8,60 €.

Das Fleisch schmeckt zart und ist von sehr guter Qualität, es wird nämlich auf dem Lava-Steingrill gebraten. Die Beilagen, wie Reis und Salat sind sehr schmackhaft angerichtet und heben sich wohltuend von dem üblichen Standard ab! Einen Likör nach dem Essen gibt es immer, manchmal sogar zwei!

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

Kostenlose 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



Classic Meile Berlin

Am westlichen Stadtrand von Berlin an der B 5, genau Heerstraße 566 in Berlin-West-Staaken, gibt es seit Herbst 2014 eine neue Adresse für Oldtimer-Fans:

Die Classic Meile Berlin

Auf zwei Etagen werden hier originale oder restaurierte Klassiker zum Kauf angeboten. Betrieben wird dieses Geschäft in einem extra dafür errichteten neuen Haus von dem Besitzer der Oldtimer-Werkstatt in Seeburg, die nur wenige Kilometer entfernt liegt.

Die angebotenen Fahrzeuge stammen teilweise aus der Sammlung des Besitzers, teilweise werden sie im Kundenauftrag verkauft. Die Palette reicht von typischen „Mainstream-Klassikern“ wie Mercedes S-Klasse W116 oder Mercedes /8 bis zu echten Raritäten wie zum Beispiel einem Fiat 1500 von 1964.

Alle ausgestellten Fahrzeuge machen einen soliden und ehrlichen Eindruck. Es fällt auf, dass kein ausgestelltes Fahrzeug ölt, das kann bei Fahrzeugen in der Classic Remise nicht immer sagen. Die Fahrzeuge sind nicht perfekt, passen aber zu den jeweils ausgeschriebenen Preisen. Es fällt auf, dass die Laufleistungen überwiegend unterdurchschnittlich sind. Insbesondere



die Innenräume machen alle einen sehr gepflegten Eindruck.

Wir werden sehr freundlich empfangen, alle Fragen werden beantwortet, die Fahrzeuge sind alle offen und wir können uns auch in alle Fahrzeuge rein setzen sowie alle Klappen und Hauben öffnen. Das ist ja nicht immer so..

Eine Lounge-Ecke lädt zum Verweilen ein, den Kaffee gibt es dazu gratis!

Fazit:

Hier gibt es ehrliche Klassiker mit kompetenter offener Beratung und einer erfahrenen Oldtimer-Werkstatt im Background.



Die Adresse:

Classic Meile Berlin
Heerstraße 566
13591 Berlin-West-Staaken
Tel.: 030 – 36436113
Fax: 030 – 364 36 115

E-Mail:
info@classic-meile-berlin.de

Homepage:
www.classic-meile-berlin.de



Egal bei welchem Wetter – der Chef fährt klassisch

Tretmobil ?

Das hier abgebildete Tretmobil mit einer Länge von 110 cm stammt aus italienischer Fertigung, vermutlich aus den 60er Jahren.

Wer kann sachdienliche Angaben zum Modell machen?
Welches Automobil stand für dieses Tretmobil Pate?

Die Besitzerin hat sich an unseren Verein gewendet, die gerne mehr über dieses Kinderautomobil erfahren möchte. Wer Informationen beisteuern kann, maile diese bitte an den Verein unter info@pereci.de oder auch Telefon 0177-8676400.

Vielen Dank!



PKW mit H-Kennzeichen

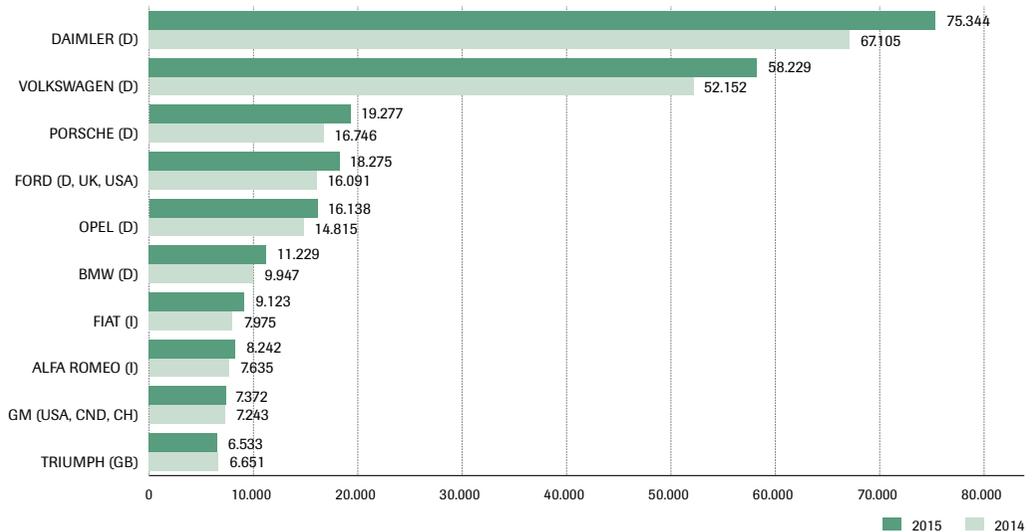
Die häufigsten Modelle

Rang	Marke	Typ	Anzahl H-Kennzeichen 01/01/2014	Anzahl H-Kennzeichen 01/01/2015	Veränderung in %
1	Volkswagen	VW Käfer	29.135	30.676	5,3
2	Mercedes-Benz	Mercedes W 123	11.704	15.523	32,6
3	Mercedes-Benz	Mercedes SL R 107	9.051	10.296	13,8
4	Porsche	Porsche 911/912	7.618	8.967	17,7
5	Mercedes-Benz	Mercedes „/8“	6.778	6.957	2,6
6	Volkswagen	VW Bus und Trapo	5.000*	6.019	36,2
7	Mercedes-Benz	Mercedes „Heckflosse“	4.905	5.183	5,7
8	Mercedes-Benz	Mercedes „Pagode“	4.140	4.680	13,0
9	Opel	Opel Kadett	3.390	3.994	17,8
10	Volkswagen	Golf	2.223	3.344	50,4
11	Mercedes-Benz	Mercedes W 116	3.231	3.315	2,6
12	Mercedes-Benz	Mercedes W 108/109	3.052	3.242	6,2
13	Opel	Opel Rekord/Olympia	2.658	3.185	19,8
14	BMW	Baureihe 02	2.786	2.860	2,7
15	Alfa Romeo	Spider	2.610	2.640	1,1

* Schätzwert

Pkw mit H-Kennzeichen

Die häufigsten Marken



Kleinanzeigen

Biete Zündungsteile für fast alle Peugeot 104, 204, 304, 404, 504 sowie 305 und 505 (Ducellier- und Paris-Rhône-Verteiler),
Tel.: 030 – 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.: 0177 – 86 76 400

Habe Interesse am Erfahrungsaustausch betr. Peugeot 604, insbesondere den Euro-V6,
Tel. 030 – 7422237

Verkaufe Transistorzündmodul „Nosso“, passend für alle kontaktgesteuerten Zündanlagen. Entlastet den Verschleiß am Unterbrecher erheblich, da über ihn nur noch ein Steuerstrom zum Transistorzündmodul läuft, das dann die Zündspule ansteuert.
Tel. Udo 0175 – 7247717

Suche Ersatzteile für den Sport-Klassiker Renault 15 oder 17 („der franz. Manta“ ohne Fuchsschwanz),
Tel.: 030 – 327 666 57

Suche immer günstige Ersatzteile für den Peugeot 404, Jörg: 030–771 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

Biete verschiedene gebrauchte Ersatzteile für das Peugeot 504 Coupé/Cabrio 2. Serie an, Infos bei Philip: 030 – 391 00 440

Suche und biete verschiedene Ersatzteile für den Peugeot 205, Martin: 0160 – 97602696

Für den kleinen Peugeot 104: Scheinwerfer und Rückleuchten abzugeben,
Tel.: 030 – 74 222 37

Suche Oldtimer-Tretauto für Erwachsene, das mindestens 1,60 m lang ist. Gerne gebraucht. Oder wer kann mir so ein Auto bauen?
Tel.: 0151 – 26911452

Sie haben Probleme mit ihrem französischen Klassiker? Wir haben oder kennen die Spezialisten! Rufen Sie uns an, PeReCi
Tel.: 0177 – 86 76 400

Und nicht vergessen:
Am jeden 2. Mittwoch im Monat ist unser Clubstammtisch im Restaurant Trofeo/ Meilenwerk, Wiebestraße 39, Berlin-Moabit ab 19:00 Uhr

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

Nähere Informationen dazu unter Tel. 030 – 74 222 37 oder 327 666 57 oder E-Mail an info@pereci.de

Rechtsinformationen – informations juridiques



Falschparker einfach abschleppen lassen?

Die Ausfahrt ist blockiert oder die Parklücke so eng, dass man(n) nicht mehr rauskommt – vom Fahrer fehlt jede Spur. Und nun?

Einen Falschparker einfach abschleppen lassen? Auch wenn es in den Fingern juckt: Das kann nach hinten losgehen und man(n) bleibt auf den Kosten sitzen. Es gilt, erst einmal Ruhe zu bewahren.

ABWARTEN: Nach drei Minuten liegt ein Falschparken vor, solange muss man(n) warten. Danach kann die Polizei, das Ordnungsamt oder ein Abschleppservice informiert werden. Wer nicht tatenlos warten möchte, darf es mit Hupen probieren.

POLIZEI UND ORDNUNGSAMT: Wer auf öffentlichen Plätzen „zuparkt“, begeht eine Ordnungswidrigkeit, auch wenn dabei eine Privateinfahrt blockiert wird. Die Polizei oder das Ordnungsamt bestellen dann den Abschleppdienst.

SELBST TÄTIG WERDEN: Wird man(n) auf Privatgelände zugeparkt, darf man(n) als Mieter oder Hauseigentümer/Hausverwalter nach der Wartezeit den Abschleppdienst anrufen. Tipp: Das zugeparkte Fahrzeug fotografieren. Die Kosten für den Abschleppservice muss man(n) vorlegen, kommt es zu Streitigkeiten mit dem Autobesitzer, ist dieser Beweis wichtig.



Die Parkscheibe ist im Seitenfenster durchaus erlaubt!

Das Amtsgericht Lüdinghausen entschied in einem Klageverfahren einer Autofahrerin gegen die Stadt, dass es keine Rolle spielt wo die Parkscheibe im Auto angebracht ist. Sie muss aber immer gut sichtbar angebracht sein.

Unsere Club-Stammtische 2016

***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
und zwar in 2016 am:***

13. Januar – 10. Februar – 9. März – 13. April

11. Mai – 8. Juni – 13. Juli – 10. August

14. September – 12. Oktober – 9. November – 14. Dezember

TREFFEN - BÖRSEN - AUSFAHRTEN

Interessante Termine (nicht nur) für Freunde französischer Klassiker
überwiegend in Berlin und Umgebung 2016

16. April*

Frühjahrsausfahrt von PeReCi

(10:00 Uhr Jugendwerkstatt bei Bodo, Chausseestraße, Wannsee)

30. April

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

7./8. Mai*

Oldtimertage Berlin in und an der Classic Remise in Berlin-Moabit

14./15./16. Mai (Pfingsten)*

Die Oldtimer Show in MAFZ Paaren/Glien (Brandenburg)

28. Mai*

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

4./5. Juni Classic Days*

Oldtimer auf dem Ku-Damm in Berlin

18. Juni

Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt in 14476 Seeburg

13. August*

5. Youngtimer-Treffen beim TÜV in Berlin-Spandau

19. – 21. August*

21. Rendez-vous franz. Klassiker des PeReCi e.V. (siehe Ausschreibung)

27. August

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

3. September*

Oldtimer-Treffen im Schlossgarten Oranienburg

24. September

Porsche trifft Ente – Oldtimer und Youngtimer bei der DEKRA Oranienburg

1. Oktober*

Herbstausfahrt von PeReCi

(10:00 Uhr 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

ADRESSE

MEINE FAHRZEUGE

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. bis auf Widerruf.

Den Jahresbeitrag von 40,00 EUR habe ich auf das Vereinskonto der Berliner Volksbank überwiesen:
Berliner Volksbank • IBAN: DE89 10090003368816000 • BIC: BEVODEBB

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



QUALITÄT
SERVICIUMAZEN
ALLER MARKEN



AUTOPHILGELÄGE



SERVICE FÜR
ALLE MARKEN

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