

28. Ausgabe
2017

Der Club Die Zeitung

Peugeot

Renault

Citroën

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

Termine, Fakten und News aus der Oldie-Szene

Das war die PeReCi-Saison 2016

Infos zur roten
07er-Wechselnummer

Impressionen
vom 21. Rendez-vous

Anmeldung zum
22. Rendez-vous

Oldtimer in Israel

An der Oldie-Tanke



IMPRESSUM

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



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

**Sitz des Vereins
in der Classic Remise Berlin
Wiebestr. 36 – 37
10553 Berlin**

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, Jörg Koska
Redaktion:	Joachim Kaiser, Udo Siebert, Philip Dornacher, Mike Scherfner, Matthias Bonge, 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.

W E R T E W A N D E L

Auf einem der zahlreichen Oldtimertreffen in unserer Region wurde ich zufällig Zeuge eines Gesprächs über den insbesondere in den letzten Jahren gestiegenen Wertzuwachs von Old- und auch Youngtimern.

Nicht alle Gesprächsteilnehmer freuten sich über diese Entwicklung! Warum? Eigentlich sollte sich doch jeder freuen, der einen Klassiker besitzt, wenn er stetig im Wert steigt, quasi ein gutes Investment ist. Viele freut das ja auch, es gibt genug „Liebhaber“, die ihren Oldtimer als Investment sehen, aber sind das die wahren Liebhaber? Darüber lässt sich sicher trefflich streiten.

Fest steht, in den letzten Jahren sind die Oldtimerpreise insgesamt stärker gestiegen als in den Jahren davor und manche Marken und Modelle sind quasi preislich explodiert. Logisch ist diese Entwicklung längst nicht mehr zu erklären:

Da steigen gut ausgestattete Limousinen aus Frankreich oder Italien nur verhältnismäßig wenig, viel kleinere Fahrzeuge aus z.B. deutscher Produktion verdoppeln eben mal ihren Wert usw.

Es gibt Fahrzeuge, die ihren „Wert“ eben mal verdoppeln, verdreifachen oder mehr, andere stagnieren mehr oder weniger auf einem Niveau, teilweise immer noch unter dem ehemaligen Verkaufspreis von einst, einen Wandel an Wert eben – Wertewandel.

Aber ist es denn nun von Vorteil, wenn eine bestimmte Marke, ein bestimmtes Modell preislich so abhebt?

Ich denke nein, denn die Einstandspreise für Modelle im Zustand 2 oder 3 werden evtl. unerschwinglich, selbst Fahrzeuge in Zustand 4 oder 5 als Ersatzteilträger oder zum Restaurieren werden dann preislich völlig überbewertet, Ersatzteilpreise steigen, entsprechende Werkstätten und Fachbetriebe schlagen preislich auch eins drauf usw.

Ist nicht für den echten Oldtimerfan die größte Rendite der Spaß an seinem Klassiker, evtl. die Erinnerungen, die er mit einem bestimmten, eben seinem Modell, damit verbindet und nicht der maximale Marktwert seines Oldies?

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 sogenannten Oldtimerliebhabern, die zur Zeit unser Hobby mehr als Investment entdeckt haben. Fahrt das, was euch Freude macht, habt viel Spaß unter Gleichgesinnten, jetzt und in der kommenden Saison – ohne den Blick durch die Investmentbankerbrille.

Euer Joey



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

Jeweils von 19:00–21:00 Uhr sind alle Clubräume geöffnet.

Die Clubs, Interessengemeinschaften und der Dachverband geben Einblicke in ihre Arbeit und stehen für Fragen und Informationen gerne zur Verfügung.

*Abend
der
offenen
Clubräume*
2017

25. Januar
22. Februar
22. März
26. April
24. Mai
28. Juni

26. Juli
23. August
27. September
25. Oktober
22. November

Allgemeiner Schnauferl-Club e.V., Landesgruppe Berlin

Spitfire Club Berlin

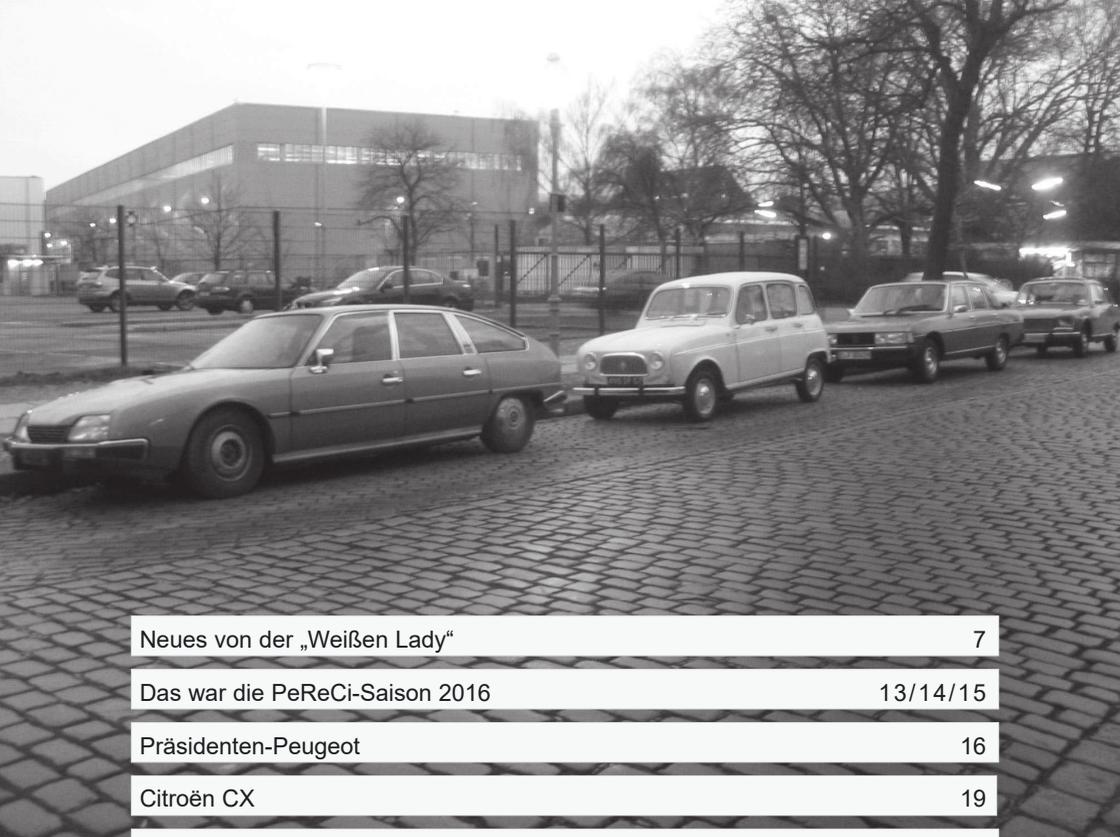
H.A.R.D SSPEED Peugeot 203/403 Club

Mittwochrunde Berlin MG Club Berlin e.V. Käferfreunde Berlin IG

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

MC Steglitz e.V.

und andere Markenvertretungen



Neues von der „Weißen Lady“	7
Das war die PeReCi-Saison 2016	13/14/15
Präsidenten-Peugeot	16
Citroën CX	19
Autofahren in Israel	21
Oldtimer im Heiligen Land	23
Impressionen des 21. Rendez-Vous	25/26/27
Anmeldung zum 22. Rendez-Vous	29/30
Einmal China und zurück	31
Infos zur roten 07er-Wechselnummer + Der SM	33
AHA Werkstatt	37
Deutscher Oldtimer-Index	38
An der Oldie-Tanke	41
Aus dem Clubleben – Schnappschüsse	44/45
Rechtsinformationen	48
Kleinanzeigen	49
Treffen Börsen Ausfahrten	50
Beitrittserklärung	51



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

am 2. Mittwoch (Clubstammtisch Trofeo)

und am 4. Mittwoch (Abend der offenen Clubtür) geöffnet.

Andere Öffnungszeiten nach telefonischer Absprache
unter 030-7422237 oder 030-39100440

Hier kann auch im umfangreichen z. B. „Auto-Motor-Sport“-Archiv nachgeschaut
werden, doppelte Exemplare können erworben werden.

Ebenso kann man hier Einsicht in alle Ausgaben der Clubzeitung nehmen usw.

Wir beraten Sie auch gerne in allen Fragen französischer Klassiker.

Neues von der Weißen Lady – 2016

Guten Tag meine lieben Freunde.
War das wieder einmal ein 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“; dabei wurde dann auch ein defekter Auspufftopf entdeckt. Doch die Reparatur dauerte ca. 6 Wochen wegen falscher und/oder nichtvorhandener Teile etc.

So ging es also los. Als wir uns dann bei Bodo trafen, hatte ich noch den alten Topf drunter. Aber so richtig los ging es erst Ende Mai.

Mein Freund und seine liebe Frau hatten eine tolle Tour nach Süddeutschland, Schweiz bis zurück zum Harz geplant und ich war der „Stargast“! Als wir Ende Mai gestartet sind, war das Wetter noch angenehm. Wir fuhren anfänglich gen Süden über die Autobahn bis nach Halle dann wechselten wir auf die Autobahn nach Nürnberg. In Meinigen haben wir übernachtet.

Meinigen ist eine Kreisstadt und bekannte Kulturstadt im fränkisch geprägten Süden Thüringens.

Meinigen wurde 982 erstmals urkundlich erwähnt. Aufgrund seiner günstigen Lage entwickelte es sich bald zur bedeutendsten Stadt im heutigen Südthüringer Raum. Diese Position konnte sie ab 1583 als Verwaltungssitz des Henneberger Landes und ab 1680 als Haupt- und Residenzstadt des Herzogtums Sachsen-Meiningen bis in das 20. Jahrhundert behaupten. Bekannt wurde die Stadt auch durch eine tiefgreifende Theaterreform unter Herzog Georg II. und eine große Blütezeit der Meininger Hofkapelle unter der Führung bekannter



Dirigenten wie Hans von Bülow und Max Reger. Außerdem ist Meinigen die Stadt der Knödel, und hat eine schön renovierte Altstadt.

Am nächsten Tag ging es weiter in Richtung Würzburg und von da weiter nach Heilbronn und von da nach Pforzheim, unser Tagesziel. Das Wetter hatte sich komplett verändert: es regnete nur noch, teilweise in Starkregen übergehend. Doch gemäß dem Kanzler Motto: Wir schaffen das – haben wir durchgehalten, sogar die Scheibenwischer haben mitgespielt.

Als wir am Ziel, in der Nähe von Pforzheim, ankamen hatten wir nur noch Interesse an einem guten Essen und ordentlich schlafen. Das Frühstück war ausreichend und gut, nur das Wetter nicht, es goß wie aus Kübeln.

Wir haben trotzdem die nächste Etappe unter meine Räder genommen, denn wir waren zwischenzeitlich bereits am Rande des Schwarzwaldes angekommen. Wir fuhren über idyllische Straßen nach Baiersbronn.

Dort gibt es u.a. das „Cafe Rundblick“. Der Inhaber – Otto Klumpp – ist nicht nur Konditormeister und über 75 Jahre

alt, nein, seine große Liebe gehört den Oldtimern. Ich war also genau richtig. Davon hat er einige, eine kleine Auswahl: Mercedes 170 VA Cabriolet Bj. 1936, 2x Ford A Bj. 1928 und 1931, Mercedes 170 VA Bj. 1951, Dixi Bj. 1928, Citroen B 14 Bj. 1926, VW Bus Bj. 1962 und ein besonderes Fahrzeug: einen White Bus mit ca. 16 Sitzen. Das Auto hat er wie alle anderen auch im maroden Zustand gekauft und eigenhändig zu einem Schmuckstück verwandelt. Es gibt davon nur noch zwei Stück weltweit und eins hat er!

Weiter ging es über die Bundesstraßen nach Schramberg. Dort gibt es u.a. ein Auto- und Uhrenmuseum. Mein Freund und seine liebe Frau haben sich riesig darauf gefreut, doch es war Montag und das Museum hatte geschlossen. Aber ich empfehle jedem der zwischen Dienstag und Sonntag nach Schramberg kommt: besucht dieses Museum, es lohnt sich! Das Museum beherbergt die Autosammlung Stein, das Dieselmuseum und die „Erfinderzeiten“, also für fast jeden ist etwas dabei.

Nach dem kleinen „Enttäuscher“ fuhren wir weiter durch herrliche Landschaften und Weinberge in Richtung Breisach; unser Quartier für die nächsten Tage. Es regnete übrigens immer noch. Das sei nur erwähnt, falls der Bericht zu trocken sein sollte.

Wir hatten direkt in der Altstadt unser Quartier bezogen. Der Breisacher Münsterberg ist am Oberrhein die einzige besiedelte Erhebung direkt am Rhein. Und dies schon seit mehr als 4000 Jahren. Viele Völker haben hier ihre Spuren hinterlassen. Breisach wurde im Laufe der Jahrhunderte unter den Einflüssen der herrschenden Könige dank seiner vielen Bauten zum religiösen und kulturellen Mittelpunkt des aufstrebenden Gemeinwesens. Das seit 1806 zum neuen Großherzogtum Baden gehörende Landstädtchen, bis 1924 Sitz eines Bezirksamtes, erfuhr erst wieder nach 1871, als die Grenze zu Frankreich in Folge des Deutsch-Französischen Krieges gefallen war, eine bescheidene Blüte.

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges stagnierte der Aufschwung. Im Zweiten Weltkrieg war Breisach mehrfach evakuiert und am Ende des Krieges v.a. durch Artilleriebeschuss zu 85 % zerstört, bis 1954 jedoch bereits weitgehend wieder aufgebaut und 1945–1997 auch Sitz einer französischen Garnison.

Aus den leidvollen Erfahrungen seiner wechselhaften Geschichte heraus und im Bewusstsein eines notwendigen friedvollen Zusammenlebens der verschiedenen Völker und Kulturen sprachen sich die Breisacher als erste in Europa am 9. Juli 1950 in einer Abstimmung mit 96 % der Wählerstimmen für ein einiges und freies Europa aus, Grundlage des Ehrentitels „Europastadt“.

Wir haben die Gegend sehr ausführlich erkundet nicht nur mit mir, sondern auch mit der Bahn (diese Fremdgänger).

Aber wir sind zusammen nach Frankreich gefahren, z.B. nach Neuf Brisach. Eine geschützte Stadt mit einer achteckigen Mauerbewehrung – steht natürlich unter Denkmalschutz und wird auch aktiv bewohnt.

Von dort ging es weiter parallel zum Rhein nach Mulhouse (Mühlhausen) ins „Musée National de l'Automobile“ – Sammlung Schlumpf. Das Museum beherbergt auf über 17.000 qm Fahrzeuge u.a. von Bugatti (die weltweit umfangreichste Sammlung), Rolls Royce, Hispano Suiza, Isotta Fraschini, Mercedes Benz, Duesenberg, etc. Aber nach etwa 4 Stunden kam mein Freund mit seiner Frau ziemlich erschöpft wieder zu mir zurück und wir fuhren nach Breisach zurück.

Eine kleine Geschichte zum Thema Freundschaft zu Ausländern: als wir am Vormittag in Mulhouse ankamen, haben wir irgendwie den direkten Weg zum Museum verpasst. Wir waren im dicken Verkehr eingepfercht. Mein Freund fragte einen Fahrer eines Peugeot 205, wo es denn zum Museum geht. Er war so freundlich und erklärte es meinem Freund, doch der verstand leider nicht genügend Französisch. Kurzerhand

bedeutet der andere Fahrer (er kam augenscheinlich aus Nordafrika) wir sollten ihm folgen. Er brachte uns durch den dichten Verkehr genau bis zum Parkplatz des Museums, verabschiedete sich und ward verschwunden. Ich kann nur sagen, da können sich einige Fahrer bei uns eine Scheibe abschneiden. Oder!!!!

Ausflüge nach Freiburg und die weitere Umgebung bis nach Bühlertal haben wir auch unternommen und die wundervolle Landschaft genossen.

Auf dem Weg nach Basel (unserem nächstem Zielort) sind wir noch nach Grenzach-Wyhlen ins Vitra Design Museum gefahren. Dies war ein Lieblingswunsch der lieben Frau meines Freundes. Es muss toll gewesen sein, denn sie kam glücklich strahlend zu mir zurück.

Basel und die Schweiz sind teuer, sehr teuer. Das haben mein Freund und seine Frau direkt erfahren – für eine Portion Spaghetti Arabiata verlangten die Schweizer sagenhafte 24,00 Sfr! Mein Freund sagte zu seiner Frau: lass mich eine Woche in der Schweiz und ich habe 5 kg abgenommen. Aber wir hatten ein tolles Hotel (Victoria) direkt am Bahnhof mit Tiefgarage zu einem guten Preis.

Lustig war das Auschecken, denn mein Freund fragte nach einer Bundesstraßenverbindung nach Zürich (unsere nächste Etappe). Beide Rezeptionisten wollten uns immer wieder auf die Autobahn schicken. Bis mein Freund es deutlicher formulierte: ich bin mit meinem Oldtimer hier und möchte keine Autobahn fahren!

Danach klappte es und wir fuhren über verschlungene Straßen langsam aber sicher gen Zürich. Unterwegs, bei einer kleinen Rast, sprachen uns zwei Schweizer Einwohner auf mich an und



Atlantis Hotel in Zürich

erzählten auch über das teure Leben in der Schweiz. Sie überlegten tatsächlich ihren Altersruhesitz nach Tschechien zu verlegen, weil es dort um ein vielfaches billiger ist zu leben ist. Das gab meiner Besatzung doch zu denken.

Als wir in Zürich angekommen waren, wurden wir von einem Gewitter mit entsprechendem Regenguss begrüßt.

Dafür war aber auch die Begrüßung in unserem Hotel sensationell. Wir wohnten im „Atlantis by Giardina“, einer 5 Sterne plus Nobelherberge! Der Concierge wollte mir beim Ausladen des Gepäcks behilflich sein und bekam den Kofferraum nicht auf; warum – er drückte und drückte immer wieder auf den Verschluss. Als ich ihm den

Atlantis Hotel: Treppe



„Trick“ zeigte, mussten wir beide lachen und er meinte: Alle bisherigen Autos ließen sich immer nur per Knopfdruck öffnen! Auch ich bekam eine besondere Behandlung; ich erhielt einen besonders bewachten Parkplatz – nur für mich!

Mein Freund und seine geliebte Gattin weilten in diesem Hotel, weil der jüngste Sohn dort als Chef de Service arbeitet. Auch Zürich ist sehr schön und auch schön teuer – es ist die zweitteuerste Stadt der Welt – nach Singapur! Und bevor nun unsere Urlaubskasse ein Riesenloch bekommt, haben wir uns entschlossen nach zwei Tagen in Richtung Bodensee zu fahren.

Auch diese Fahrt über die Schweizer Landstraßen war sehr angenehm und entschleunigte uns von der doch etwas hektischen Stadt Zürich.

Nachdem wir unser Quartier bezogen hatten, sind wir nach Radolfzell zu Freunden/Familie gefahren. An einem Tag haben wir die Automobil-Museen von Hymer in Bad Waldsee als auch das Fritz B. Busch-Museum in Wolfegg besucht. Für beide lohnt es sich wirklich hinzufahren.

Besonders das neue Hymer-Museum zeigt die Entwicklung des Caravaning sehr anschaulich. Über das Museum von Fritz B. Busch habe ich ja schon beim letzten mal berichtet. Dazu ist zu sagen, dass das Museum umziehen wird, an den Bodensee; wer Näheres erfahren möchte, kann auf der Homepage vom Museum nachschauen: www.automuseum-busch.de

Nach einer gewissen Erholzeit sind wir über Stuttgart weiter nach Worms gefahren. Der Rhein war so voll, dass der Fährverkehr eingestellt werden musste. Bevor wir Worms erreicht haben, machten wir noch einen Abstecher nach Speyer. Auch hier gibt es ein großes Technikmuseum, das wir aber diesmal aus Zeitgründen ausgelassen haben. Stattdessen sind meine Leute in den Dom und die Altstadt gegangen und haben sich ein Eis gegönnt, denn es war einer der wenigen trocknen Tage. Als wir in Worms angekommen sind, wurden wir von

einer Freundin meiner Leute zum Essen an den Rhein eingeladen. Ich durfte die ganze Gesellschaft (5 Personen) chauffieren. War ein schönes Erlebnis.

Die nächste Etappe war das Siegerland (Achtung oft ein Funkloch). Dort weilten wir im Haus eines Freundes meiner Leute. Mit ihm haben wir die Umgebung besucht. Dabei sind wir auch in einem „Cadillac Museum“ gewesen – war aber das Geld nicht wert – zu wenig Exponate, schlechte Beschilderung und schlechter Service. Dafür gab es aber ein sehenswertes Industriemuseum mit alten Autos, Motorrädern, Traktoren und anderen landwirtschaftlichen Gerätschaften. Dann sind wir nach Marburg gefahren, um einen Onkel meiner Leute zu besuchen. Diese haben sich sehr gefreut und haben uns spontan zu einem Stadtspaziergang nach Marburg eingeladen haben mit obligatorischem Kaffee und Kuchen.

Danach ging es weiter in den Harz nach Stolberg. Stolberg (Harz) ist ein Ortsteil der Gemeinde Südharz im Landkreis Mansfeld-Südharz in Sachsen-Anhalt.

Der etwa 1400 Einwohner zählende Ort im Harz besaß bis zu seiner Eingemeindung 2010 das Stadtrecht und ist heute bekannt als Luftkurort sowie Historische Europastadt. Markenzeichen sind die vielen Fachwerkhäuser im Renaissancestil.

Der Ort entstand um das Jahr 1000 als Bergmannssiedlung, wobei bereits seit 794 in der Gegend Bergbau nachweisbar ist. Schon in alten Zeiten wurden hier Eisen, Kupfer, Silber, Zinn und Gold gefördert. Die erste urkundliche Erwähnung stammt aus dem Jahre 1210 in Zusammenhang mit dem hier ansässigen Grafengeschlecht. Vor 1300 wurde Stolberg das Stadtrecht verliehen. Die Stadt war von Anfang an Residenz der Grafen von Stolberg.

Unter dem hier geborenen Bauernführer Thomas Müntzer war Stolberg im Deutschen Bauernkrieg Stätte mehrerer Kämpfe.

Am 2. Mai 1525 drangen aufständische Bauern in die Stadt ein und zwangen den

regierenden Graf Botho zu Stolberg zur Annahme ihrer Forderungen, der sie nach der Niederlage der Bauern jedoch schnell wieder rückgängig machte.

Der Ort steht unter Denkmalschutz wegen seiner vielfältigen Fachwerkbauten, er gilt als „Flächendenkmal“. Da die Grafen von Stolberg bis 1945 dort im Schloss (oberhalb vom Ort) residierten und auch große Ländereien dazu gehörten, ist es nicht verwunderlich dass es auch eine Jagd zu dazu gehörendem Haus gab. Das Areal um das ehemals fürstliche Jagdhaus Schindelbruch – das nach dem Krieg als Berggasthaus genutzt wird – wurde nach dem Krieg zum Feriendorf für

Werktätige aus Betrieben der Region ausgebaut werden. Neben dem historischen Fachwerkgebäude entsanden in dieser Zeit einfache Urlaubshäuser.

Der Schindelbruch ist ein beliebter Urlaubsort für die Betriebsangehörigen in der Region geworden. Die alten Flachbauten mit ihrer begrenzten Kapazität und dem beschränkten Wohnkomfort müssen einem mehrteiligen, dreigeschossigen Neubau weichen: Das »Betriebsferienheim Schindelbruch« wird errichtet. Mit dem Mauerfall ist auch die große Zeit der Betriebsferienheime schnell vorüber. Das Areal wird privatisiert und das Hauptgebäude der Anlage umgebaut. Als »Harzhotel im Schindelbruch« wird der Gastbetrieb am Großen Auerberg weitergeführt. Das Geschäft ist schwierig und die Eigentümerwechsel häufen sich. Im Laufe der Jahre wird das Objekt heruntergewirtschaftet und schließlich aufgegeben. Die Jagd- und Forstgesellschaft Stolberg/Harz mbH erwirbt das Areal. Mit der Investition verbindet der neue Eigentümer, Dr. Clemens Ritter von Kempfski, auch



Das Schloss in Stolberg (Wikimedia commons © Ralf Lotys)

die Grundidee eines ökologischen Hotelbetriebs: Beim Umbau kommen natürliche Baustoffe zum Einsatz, eigenes Quellwasser wird aufbereitet und die Gastronomie orientiert sich an regionalen Lebensmitteln und saisonalen Angeboten. Heute ist das Naturresort Schindelbruch ein wunderbares 4 Sterne plus Hotel. Ein Besuch, der sich lohnt. Sylvester 2016 war z.B. schon ausgebucht!

Gleich oberhalb – auf dem Großen Auerberg – wurde 1834 das Josephskreuz errichtet; das Josephskreuz zieht viele Besucher an. Das von Karl Friedrich Schinkel geschaffene Holzbauwerk wurde allerdings 1880 vom Blitz getroffen und brannte fast vollständig ab. Im Jahr 1896 wurde das neue Doppelkreuz als Eisenkonstruktion errichtet.

1928 lassen die Fürsten zu Stolberg-Stolberg auf halber Höhe zum Berggipfel ein Jagdhaus bauen – und verwenden dabei auch erhaltene Holzbalken des ersten Josephskreuzes. Mit dem fürstlichen »Jagdhaus Schindelbruch« entsteht der gleichnamige Landschaftsort.

Nachdem wir die Seele haben baumeln lassen (ich natürlich nur bedingt; aber die kleine Ausflüge taten mir auch gut; man ist doch nicht mehr 20!) sind wir gemächlich über viele Nebenstraßen Richtung Berlin nach Hause gefahren.

Nach guten 6 Stunden, mit kleinen Pausen, waren wir dann endlich daheim; und das ohne Störungen oder Pannen – einfach toll !!!!

So, und nun noch ein paar Anmerkungen zu meinem Bruder „Le Beau“. Er sieht tatsächlich hoch elegant und gut aus.

Mein Freund hat mit ihm auch schon zwei Touren gemacht. Einmal ins Oderbruch – erste Sondierung für's Rendez-vous 2017.

Das war im März. Die 2. Ausfahrt war Classic Days in Werder/Havel im Mai 2016.

So und nun wird er verkauft/versteigert (8.10.2016 bei Auctionata).

Na dann.

GUTE UND
PANNENFREIE FAHRT
wünscht Euch die WEISSE LADY

Text + Fotos: Udo Siebert

Unsere Club-Stammtische 2017

***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 2017 am:***

11. Januar – 8. Februar – 8. März

12. April – 10. Mai – 14. Juni

12. Juli – 9. August – 13. September

11. Oktober – 8. November – 13. Dezember

Das war die PeReCi-Saison 2016

Auch im Jahr 2016 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 2015 gibt es in Berlin wieder eine Oldtimermesse in den Messehallen unter dem Funkturm (immer am 1. Oktoberwochenende), die Motorworld Classics.

Im Jahr 2016 haben wir dann auch teilgenommen und waren mit einem Clubstand vertreten. Seit 2014 gab es ja schon im Rahmen der „Boat & Fun“ eine Oldtimerhalle (immer am letzten Novemberwochenende), auch dort waren wir 2016 wieder vertreten. Die folgenden Fotos mögen die Saison noch einmal Revue passieren lassen.

Das kommende Jahr 2017 wird nicht weniger interessant und spannend werden.

Fotos: jokai

Frühjahrsausfahrt – Start bei Bodo





Classic Days auf dem Ku-Damm



Messeauftritt Motorworld Classics



Windige Oldtimer Show in Paaren



Oldtimertage in und an der Classic Remise



Oldtimer bei der Dekra-Tempelhof



Oldie-Fete in Seeburg



Beim Obi-Treffen der NSU-IG



Unterwegs bei der Herbstausfahrt



Youngtimertag beim TÜV-Spandau



*PeReCi-Stand in der Oldtimerhalle
der Boat & Fun*

*Unsere
Weihnachtsfeier
im Trofeo*



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): oldtimerreporter.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?

Sei'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 hatte 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 80 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“.

Anspruchslos 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: Oldtimerreporter.Wandelt

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 Landaullets – 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 Gemischauflbereitung kränkelt dagegen nach längerer Standzeit gern wegen eines korrodierten Mengenteilers. Fahrzeuge in gutem Gebrauchzustand, 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 fahren nicht nur Citroen DS und CX - Frankreichs Präsident Francois Mitterrand 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 Dörfer*

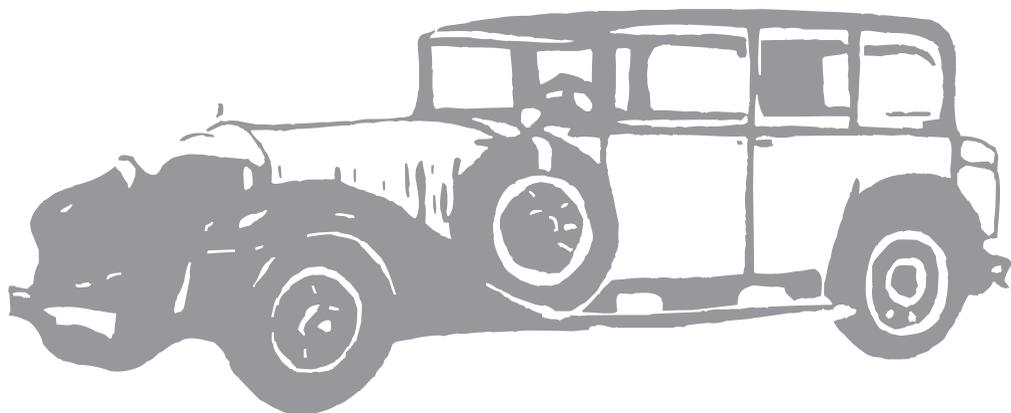
*Artikel aus dem Oldtimerreporter
 (mit freundlicher Genehmigung)*



Peugeot vertraute in den
 70ern Esso – wir vertrauen
 heute PeReCi e.V.

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

Citroën CX

Fährt man einen Citroën CX für einige Zeit, dann wundert man sich nicht mehr über diesen, sondern über andere Autos. Einem ist nicht klar, warum Lenkräder mehr als eine Speiche benötigen, andere Fahrzeuge beim Beladen ihre Radgeometrie verändern und an Niveau verlieren.

Beifahrer sind schnell von den Vorteilen einiger dieser Features zu überzeugen und möchten dann oft selbst an das Volant. Doch was folgt?

Die erste Kurve wird meist zur Ecke, die erste Bremsung gefühlt zum Kontakt mit einer Betonwand.

Denn Lenkung und Bremse sind besser, einige sagen auch „brutal anders“, als von anderen Autos bekannt. Wenn der Schreck des Erstkontakts überwunden ist und die Konzentration der CX-Novizen wieder in Richtung Verkehrsregelung geht, dann wird

vor dem nächsten Abbiegen der Blinkhebel gesucht – und nicht gefunden. Denn da ist kein Hebel, da ist eine Wippe. Würde man diese doch nur nicht suchen, sondern der Intuition folgen. Dann fände man sie sofort, denn sie ist da, wo sie sein sollte: Ganz nah an den Fingern der linken Hand, die in richtiger Position das Lenkrad erfassen. „Diese irren Franzosen“ wird dann meist gemurmelt, und spätestens das Hupen des nachfolgenden Autos macht die Stimmung nicht besser, denn man ist sich als ordentlich Blinkender natürlich keiner Schuld bewusst und es wird nach dem vermeintlichen Fehler gesucht. Brennt etwa das Heck? Tröpfelt grüne Hydraulikflüssigkeit vor die Reifen der anderen Autos? Nein. Die Auflösung kommt teils an der nächsten Ampel, an der der Fahrer des Autos hinter einem durch das im Sommer geöffnete

Citroën CX – Armaturen der 2. Serie



Fenster brüllt, ob nicht mal das Blinken nach 2000 Metern gerader Strecke unterlassen werden könnte.

Dann war man als Citronaut wohl nicht klug genug für den CX und es fiel nicht auf, dass der Blinker blinkt, bis man ihm das händisch untersagt.

Nun, wagen wir einen unvoreingenommenen Blick auf diesen Schalter:

Zuerst stellt man fest, dass sich das Bauteil leicht bedienen lässt. Legt man ein bis zwei Finger französisch-entspannt auf eine Seite, so wird nur geblinkt, bis der Druck nicht mehr passiert. Drückt man etwas intensiver, so rastet die Blinkwippe ein und es blinkt, bis man sie durch Drücken auf die andere Seite in neutrale Position bringt. Man ist Herr über das Geschehen. Der Blinker zeigt nur etwas an, wenn man es ihm abverlangt und er endet damit, wenn man es möchte.

Damit ist alles gesagt.

Das geht doch heute alles viel besser! Werden moderne Blinkerhebel angetippt, so blinken sie in der Regel dreifach. Nur das reicht nicht immer; was dann? Man tippt ihn erneut an (was den Aufwand insgesamt nicht reduziert). Einige sind dann evtl. bei weiterer Wiederholung von dieser

Prozedur genervt, sodass man den Hebel gleich einrasten lässt – also alles so wie es schon seit langer Zeit war.

Stellen wir uns vor, dass versehentlich geblinkt wurde und man dies so sehr bereut, dass der Vorgang nach dem ersten „Klick“ abgebrochen werden soll und der Hebel daher schnell in die andere Richtung dirigiert wird.

Beim Hyundai i30 z. B. (Baujahr Ende 2012) passiert dann das Folgende: Das Richtungssignal wird nun dreifach in die andere Richtung angezeigt, in die man ja gar nicht fahren mag. Wenn dies mal nicht zur Irritation des Verkehrs führt ...

Sind Sie schon einmal blinkend in eine Kurve gefahren (davon ist schwer auszugehen)?

Dann wissen Sie, dass der Blinkerhebel allein durch leichte Lenkkorrekturen zurück in die neutrale Stellung springt – und neu wird geblinkt, immer wieder. Dabei wollten Sie doch nur die Richtung anzeigen.

Ähnliches passiert in den sich ständig vermehrenden Kreisverkehren.

Aber nicht so beim CX! Der intelligente Beobachter sondiert die Situation und sagt dem Auto dann, was und wann es etwas anzuzeigen hat. Was für ein herrliches

Stück Kunststoff, diese Wippe. Ja, der CX ist nicht das einzige Auto, welches ohne Rückstellung auskommt. Man kann gar vorwerfen, dass es einfach nicht trivial ist, eine Verbindung zwischen Lenksäule und Schalter herzustellen. Allerdings finde ich die Wippe beim CX besonders sympathisch.

Text + Fotos: Mike Scherfner



*Citroën CX – Blinkerwippe
am linken Satellit*

Autofahren in Israel

Liebe PeReCiler,

viele von euch kennen mich als Auto-Verrückten und das werde ich auch wohl immer bleiben. Daher habe ich auch die vielen Hinweise meiner Bekannten zum Autofahren in Israel ignoriert und es einfach versucht. War das eine schlaue Entscheidung?

Nun ja, es gibt zwei Antworten. Ja und Nein. Solltet Ihr Euch auch zu einem Urlaub im heiligen Land entscheiden und nur in Tel Aviv bleiben wollen, lautet die Antwort definitiv Nein. Es sei denn Ihr seid so autoverrückt wie ich.

In Tel Aviv gibt es ca. 35.000 legale Parkplätze für 258.000 zugelassene Autos. Dazu kommen Wochentags 540.000 Pendler, die mit dem Auto zur Arbeit fahren. Kein Wunder also, dass alleine im Jahr 2012 840.000 Strafzettel ausgestellt wurden.

Grundsätzlich gibt es so gut wie keine kostenlosen Parkplätze in Tel Aviv. Solltet Ihr jedoch tatsächlich einen solchen Parkplatz ergattern, dann erkennt Ihr diesen daran, dass der Bürgersteig grau gefärbt ist. Blau-weiß markierte Bürgersteige heißen Parken erlaubt, aber nur mit Bezahlung. Rot-weiß und Gelb-weiß ist grundsätzlich verboten und wird sehr stark geahndet. Solltet Ihr jedoch einen „Zahlplatz“ ergattern, dann seid ihr trotzdem nicht auf der sicheren Seite. Es gibt nämlich am Anfang der Straße Schilder, die die Uhrzeit und Straßenseite beschränken, zu der ihr parken dürft. Diese Schilder sind für Touristen jedoch nicht lesbar. Außerhalb dieser Zeiten ist Parken nur für



Anwohner erlaubt. Bis 2013 war es einfach einen Parkschein zu kaufen. Jeder Kiosk hatte einen solchen im Verkauf und davon gibt es an jeder Ecke einen. Leider ist seit letztem Jahr das System auf App Nutzung umgestellt worden und ohne Smartphone geht gar nichts.

Als „Dummer Tourist“ sollte man grundsätzlich im Parkhaus für 5 Euro die Stunde parken, was billiger als ein Strafzettel ist. Ansonsten gibt es auch an jeder Ecke privat betriebene Parkplätze. Hier ist jedoch Verhandlungsgeschick in der einheimischen Sprache Voraussetzung.

Wie fährt es sich also im heiligen Land? Nun ja, sagen wir mal ziemlich unentspannt. Die Staus können sich jederzeit bilden und das zu jeder Zeit (manchmal auch um 22 Uhr). Man merkt, es ist kein Gerücht, dass es in diesem Land jährlich mehr Verkehrstote

gibt als in allen Kriegen zusammen. Man wird bedrängt, geschnitten und angehupt. Gestern zum Beispiel wurde ich von einem Golf IV bei 120 km/h an einer Stelle bedrängt, an der nur 90 km/h erlaubt waren. Dies ist leider an der Tagesordnung. Wenn ich mich bedrängt fühle, hat das schon was zu heißen.

Es wird auch rechts überholt und sehr selten geblinkt. Dies gilt jedoch hauptsächlich für die Hauptverkehrsstraßen im Umkreis von Tel Aviv. Sobald man nördlich von Tel Aviv unterwegs ist, wird alles viel entspannter. Hier beginnt dann auch wirklich der „Urlaub auf der Straße“.

Es gibt wirklich tolle Straßen direkt an der Küste von Israel entlang (Route 2) oder die Serpentina, die entlang der Golan Höhen führen. Erst hier wird einem klar wie schwierig es 1967 für die Israelische Armee war die Berge mit Panzern hoch-

zukommen. Als Israel 1973 im bekannten Yom Kippur Krieg von den syrischen und ägyptischen Panzern angegriffen wurde, haben diese mit nur 100 Panzern die Stellung gehalten. Selbst die Übermacht von 1100 arabischen Panzern konnte dieser wahrscheinlich weltbesten Armee nichts anhaben. Nach nur vier Tagen wurden die Feinde zurück getrieben. Israel stand nur 20 Kilometer von Damaskus entfernt. Hierzu gibt es ein sehr beeindruckendes Denkmal, zu dem man nur mit dem Auto gelangen kann. Auch viele auf dem Weg befindliche Denkmäler, die an den 6-Tage-Krieg erinnern, erreicht man nur mit dem Auto.

Ihr seht also: ein eigenes Auto (oder ein Mietwagen) im heiligen Land hat zwei Seiten wie alles im Leben. Ich will es nicht missen.

Text + Fotos: Philip Dornacher



Oldtimer im Heiligen Land

Da plant man seinen Urlaub zur Entspannung und Erholung vom Alltag und dann das. Nein, liebe Freunde auch im Urlaub dreht sich bei mir alles um das liebste Hobby: Autos, Autos und noch mehr Autos.

So kam es also, dass ich mit dem ersten Vorsitzenden des Israelischen Oldtimer Clubs über Facebook Kontakt aufnahm. Der landesweit tätige Club heißt 5 Club, hat 700 Mitglieder mit ca. 1000 Oldtimern.

Hierbei handelt es sich hauptsächlich um US Cars aus der Nachkriegszeit. Aber auch einige Franzosen wie der 504, die DS und Deutsche Fahrzeuge (vor allem Mercedes) gibt es.

Ach ja, nicht zu vergessen, die wenigen noch existierenden landeseigenen Fahrzeuge der im Jahre 1957 durch die Herren L. Sheller und Yitzhak Shubinsky gegründeten Marke Autocars Co. Ltd. Diese Marke startete mit dem Import von ausländischen Fahrzeugen und dann mit dem Lizenzbau von Reliant Dreiradfahrzeugen. Geschäftssitz war die israelische Stadt Haifa.

Am bekanntesten waren wohl die Modelle mit dem Namen Carmel und Sussita. Beide Fahrzeuge hatten eine Kunststoff-Karosserie und wurden eine Zeitlang auch in Lizenz durch die griechische Firma Attika hergestellt. Ach ja, und den Sabra Sport, welcher mit dem Reliant Sabre baugleich war, gab es auch. In den späten 60er ging Autocars Ltd. eine Partnerschaft mit British Leyland Triumph ein. Sogar einen Export in die USA schaffte diese kleine Firma. Mit dem Modell Sussita 1300 High roof Van war man den anderen Herstellern in den 60ern sogar voraus und bot einen überdachten Hochdach Mini Transporter an, den es erst 30 Jahre später bei der Konkurrenz in Form des Opel Combo, Fiat Fiorino und Renault Rapid gab. Die Marke verschwand 1981 jedoch, aufgrund ihrer mangelhaften Verarbeitung schnell aus dem Gedächtnis der Welt.

Die wenigen existierenden Exemplare werden heute in diesem Club gepflegt. Es gibt zu diesen Fahrzeugen die Anekdote, dass den Kamelen die Karosserie aus Kunststoff so gut geschmeckt haben soll, weshalb so viele Sabre



1961er BMW



Peugeot 403 in Aufarbeitung



Renault 16



Sabra Carmel



Selten – ein Vorkriegsford

Fahrzeuge Löcher in der Fahrzeughülle hatten.

Auch die amerikanische Firma Studebaker-Packard produzierte in den 60ern Fahrzeuge in Haifa. Es geht sogar das Gerücht rum, dass die Werke 1967 hier den letzten Studebaker gebaut haben sollen.

Als Oldtimer werden die Autos in Israel nach 30 Jahren, wie bei uns anerkannt. Sie müssen hierfür von einem speziellen Gutachter abgenommen

und zertifiziert werden. Danach müssen sie im Gegensatz zu den anderen Fahrzeugen über 20 Jahren nur noch jedes Jahr zum TÜV. (Im Alter von Neu bis 20 Jahre jedes Jahr, danach jedes halbe Jahr.)

Für Oldtimer gibt es außerdem Vergünstigungen in der Versicherung.

Dafür gibt es die Einschränkung, dass diese Fahrzeuge werktags zwischen 7 Uhr und 9 Uhr nicht bewegt werden dürfen.

Interessant ist außerdem, dass die letzten zwei Ziffern der Kennzeichen für die Baujahre 1980 bis 1990, das Erstzulassungsdatum zeigen.

Das wurde 1990 aber wieder abgeschafft, weil es wohl zu viel Neid gab.

Was doch sehr erschreckend für mich zu hören war, ist, dass die Fahrzeuge, welche als Oldtimer importiert werden einer extrem hohen Zollabgabe in Höhe von 106% des Kaufpreises inkl. der Transportkosten bis zum Hafen in Israel unterliegen. Danach kommt noch einmal 18% Mehrwertsteuer obendrauf.

Somit kann ein aus den USA importierter Wagen mit einem Kaufpreis von 10.000 Dollar am Ende schnell 29.000 Dollar kosten. Das nenne ich mal Abzocke!

Ich hoffe, dies gibt euch einen kleinen Überblick über die „Szene in Israel“.

Text + Fotos: Philp Dornacher



Peugeot 505 - außer Betrieb



Volvo Amazon – Klassiker



Peugeot 505 GTI turbo

Impressionen vom 21. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Zum nun schon 21. Mal trafen sich am Wochenende 19./20./21. August 2016 rund 25 (nicht nur) französische Klassiker und über 40 Personen im südlichen Schwerin, rund 200 km nordwestlich von Berlin gelegen. An allen drei Tagen verwöhnte uns die Sonne, die Landeshauptstadt Schwerin und die umliegende Landschaft mit vielen Seen bot für dieses Rendez-vous eine tolle Kulisse für die angereisten Klassiker nicht nur, aber überwiegend aus französischer Herkunft.

Familie Kähler aus Ludwigslust, die sich auch um die Organisation der „Location“ gekümmert hatte, hat ganze Arbeit geleistet und eine abwechslungsreiche Rallye organisiert, die neben fahrerischen Können, Geschicklichkeit auch jede Menge Gehirnschmalz forderte. Die interessante Rallye-Suchfahrt führte über wenig befahrene Straßen, schöne Alleen und zeigte den Teilnehmern die Schönheiten der mecklenburgischen Landschaft.

Die Tour wurde durch mehrere Stopps unterbrochen, u.a. Schlösser, Seen, Kirchen und vieles mehr ...

Ein klassisches warmes Abendbuffet sorgte schließlich für die nötige Stärkung. Am Sonntag stand eine interessante Stadtrundfahrt mit einem klassischen Bus-Gespann 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 Thoralf im Namen aller Teilnehmer für die Organisation dieses wirklich schönen Wochenendes. Wir freuen uns schon auf das 22. Rendez-vous vom 18.–20. August 2017 im Oderbruch. Die Einladung/Anmeldung wird dann auf unserer Homepage (www.pereci.de) als Download (pdf) bereit stehen.

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

***22. Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker
vom 18. – 20. August 2017***

Hotel Brandenburger Hof – Seelow/Oderbruch



PeReCi veranstaltet nun schon zum 22. Mal das traditionelle Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker.

In diesem Jahr fahren wir gen Osten ins Oderbruch. Uns erwartet eine sehr schöne und beruhigende Landschaft gespickt mit einigen Überraschungen.

Wie immer ist die Anreise auch schon am Freitag, den 18.08.2017 möglich (gegen Aufpreis).

Im Nenngeld sind

folgende Leistungen enthalten:

**Rallye mit einer
Übernachtung
und
Vollpension
ab 105 €
pro Person**

***Begrüßung — Roadbook — interessante Suchfahrt — Mittagessen — Museumsbesuch
Kaffeerast — Abendbuffet — Übernachtung — Frühstücksbuffet
Siegerpreise — diverse Besichtigungen***

(bitte hier abtrennen)

Hiermit melde(n) ich mich/wir uns verbindlich zum 22. Rendez-vous des PeReCi e.V. an:

Name des Fahrers:.....

Name des Beifahrers:.....

Mitfahrende Kinder:.....

Adresse:.....

Telefon:..... Mobil:.....

E-Mail:.....

Fahrzeug (Typ/Bj.):.....

Bitte wenden!

Anmeldeschluss mit Zimmergarantie direkt vor Ort beachten: 30.06.2017!

Das Nenngeld für alle umseitig genannten Leistungen beträgt:

	mit Übernachtung Sa – So im DZ	mit Übernachtung Fr* – So im DZ	mit Übernachtung Sa – So im EZ	mit Übernachtung Fr* – So im EZ
Fahrer	130,- €	195,- €	105,- €	150,- €
Beifahrer	55,- €	85,- €		

**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 30.06.2017!
Bitte Zimmer direkt buchen: reservierung@hotel-brandenburgerhof.de
oder telefonisch: 03346 88940 mit Codewort: PERECI – 2017**

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 „22. 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 09.00 Uhr, am Freitag bis 18.00 Uhr!

Anreise: Bundesstraße 1 Richtung Frankfurt/Oder – kurz vor Seelow rechts abbiegen Richtung Innenstadt (Diedersdorfer Str.) – ca. 1,5 km rechts abbiegen in die Apfelstr.=Ziel liegt gleich rechts Oder BAB 10 (Berliner Ring) Richtung Frankfurt (Oder) BAB 12 bis Müllrose-Petersdorf-Lietzen-Friedersdorf-bis zur B1- rechts abbiegen Richtung Innenstadt (Diedersdorfer Str.)- ca.500m rechts abbiegen in die Apfelstr.=Ziel liegt gleich rechts

**Alle Infos unter Tel.030-7422237 (Joey, 1. Vors.) oder 030-32766657 (Andreas, 2. Vors.)
sowie unter Clubphone 0177-8676400 oder bei Udo Siebert (Orgateam): 0175-7247717.**

.....
(bitte hier abtrennen)

Ich/wir möchte(n) wie folgt teilnehmen:

Zutreffendes bitte ankreuzen!	mit Übernachtung Sa – So im DZ	mit Übernachtung Fr* – So im DZ	mit Übernachtung Sa – So im EZ	mit Übernachtung Fr* – So im EZ
Fahrer	130,- €	195,- €	105,- €	150, €
Beifahrer	55,- €	85,- €		

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

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

*Nenngelder 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:

.....

Einmal China und zurück

Nun bin ich schon zwei Wochen in China und habe mich eingelebt. China ist so anders als bei uns. Es gibt viele Regeln, aber keiner hält sich dran.

Daher ist v. a. auch der Straßenverkehr chaotisch, geradezu anarchistisch. Das Essen ist super lecker, das hätte ich nicht gedacht und es gibt eine große Vielfalt. Die Stadt ist ziemlich grün und sehr gepflegt, die müssen hier Heerscharen an Gärtnern beschäftigen. Alles ist sehr sauber, überall wird pausenlos gekehrt.

Hier sind aktuell die International Youth Games, aber kaum ein Einheimischer geht hin. Xi Jinping, der früher Gouverneur der hiesigen Provinz gewesen ist, war allerdings da. Es wird gemunkelt, dass die Stadt deswegen so proper daher kommt. Es sollen auch schon ganze Palmalleen deswegen verpflanzt und anschließend wieder an den ursprünglichen Ort zurückgepflanzt worden sein. Das erinnert ein bisschen an Honnecker und die Potemkinschen Dörfer. Als Germane wird man in Fuzhou (ca. 7 Millionen Einwohner) ständig fotografiert. Anschließend wird das Bild dann umgehend im Internet gepostet. Ich dürfte bald die bekannteste Person hier sein.

Es kommen auch schon die ersten und wollen mit mir reden. Mangels Sprachkenntnissen auf beiden Seiten läuft das über einen Translator im Smartphone. Bald bin ich ein Promi. Neulich in einer Bar gingen die 15 Bierchen (Tiger-Bier aus Singapur), die ich dort mit einem pensionierten deutschen Musikprofessor getrunken hatte auf's Haus. Der DJ hatte sogar einen deutschen Musiktitel in seiner Musikbox gefunden, mit dem er die anderen (chinesischen) Gäste drangsaliert hatte. Als ich um 2:00 Uhr gegangen bin, wollte der DJ mich dann auch noch mit seinem Roller nach Hause fahren, aber ich habe dann doch lieber ein Taxi genommen. Es ist wohl so, dass eine Bar o.ä. aufgewertet wird, wenn ein Europäer bzw.



Nordamerikaner drin sitzt. Dann kommen die Einheimischen auch dorthin, was den Umsatz ankurbelt – Marketing auf chinesisches.

In den chinesischen Shopping Centern hängen viele Werbeplakate mit europäischen/nordamerikanischen Gesichtern, denn wenn so jemand das Produkt benutzt, muss es gut sein und dann kauft es der Chinese auch.

Von den 20 chinesischen Autobauern habe ich bislang noch nicht viel gesehen. Der Markt wird von den deutschen Herstellern dominiert, gefolgt von Japanern, Koreanern, Franzosen und Italienern (in dieser Reihenfolge). Stellenweise ist sehr viel Geld im Spiel. Luxusfahrzeuge sind im Verhältnis zum Fahrzeugmix auf dem deutschen Markt überrepräsentiert. Der Chinese neigt dazu zu protzen, wenn er sich's leisten kann. Ein Beispiel: habe bis jetzt 2 Fiats, aber 6 Maseratis gesehen. Kriminalität ist hier kein Thema. Überall, selbst in den entlegendsten Gässchen hängen Kameras. Ein Straftäter hätte keine Chance.

Es gibt auch eine App von der Polizei, da kannst du immer sehen, wo dein Auto

gerade ist und bei den vielen Kameras wissen die auch immer, wer drinsitzt. Man kann in der App auch die Punkte „in Flensburg“ einsehen. Strafzettel werden nicht verschickt. Man muss dann mal zur Polizei und die Punkte finanziell begleichen. Tut man das nicht, kommen sie dann irgendwann zu dir nach Hause und dann wird's eng.

Ich frage mich, wie sie die riesigen Datenmengen verarbeiten und verwalten. Trotzdem hält das System keinen davon ab sich auch gegen die Fahrtrichtung in der Einbahnstraße den Weg zu bahnen. Vorfahrt hat immer der, der die größte Hupe hat. Und der, der zögerlich fährt

hat die Arschkarte. Also immer feste druff und keinen Zentimeter Straße preisgeben. Gleichzeitig schwirren von vorne, hinten, rechts, links und auch auf der falschen Seite noch jede Menge E-Bikes herum – teilweise mit der ganzen Familie oben drauf – und quetschen sich überall noch zwischendurch. Die Parktronic unseres Benz ist im Stadtverkehr permanent am piepen. Gelegentlich fahre ich auch Bus, man hat da einen besseren Kontakt zur Bevölkerung. China ist wirklich eine Reise wert. Mündlich mehr.

Viele Grüße von Bernd

Uns erreichte in der Redaktion folgende „Liebeserklärung“ für Oldtimer von O. Sommer:

Hallo, liebe PeReCi-Clubzeitungsredaktion,

endlich habe ich sie fast fertig – meine Oldtimerliebe „Chipsy“. Sie ist ganz in hellem Blau gehalten mit weißem Lederinterieur ... gemeint mein Oldtimer-Tret-Mobil, siehe Foto. Es ist ein „Chevrolet Bel Air“ – Modell, Baujahr 1957 (wirklich original aus dieser Zeit!). Ich habe dieses Tretmobil „Chipsy“ getauft. Sie ist 130 cm lang und ca. 70–80 kg (meine Waage spinnt gerade wieder) schwer. Ich liebe Chipsy über alles! Jedenfalls habe ich auf verschiedenen Oldtimertreffen schon davon erzählt, aber nun könnt ihr sie hier sehen, in der nächsten Saison bestimmt auch mal live auf einem der vielen Oldtimertreffen in der Region.



Entengeschnatter mitten in Berlin

Infos zur roten 07er-Wechselnummer + Der SM

Spätsommer 2015: Wie sollte es nun weitergehen?

Jetzt stand der Wagen seit 2009 bei mir, hatte nie eine deutsche Zulassung und wurde viel zu selten bewegt. Darüber hinaus habe ich Ende 2011 auch meinen CX Turbo abgemeldet und mich wieder dem Radfahren zugewandt, dem Ursprung von allem Technischen in meinem Leben.

Der SM bekommt nicht die Liebe, die er verdient hat. Es muss investiert werden in Flüssigkeiten, einige Gummimanschetten und vor allem in neue Reifen.

Er soll also endlich auf die Straße! Die Entscheidung für die Sammlerkennzeichen, die roten 07er Nummern, war schon lange vorher gefallen. Die Erfahrungen zu den 07ern hatte ich aus erster Hand, bereits aus meiner Zeit im PeReCi-Motor-Klassik-Club.

Diese Schilder, oder besser, dieses Konzept, ist wie für mich gemacht: es ist preiswert, ein zweites, drittes oder viertes Fahrzeug kostet keinen Euro extra, ich muss nie wieder zum TÜV, kann in der Umweltzone fahren. Jedes der Fahrzeuge muss mindestens 30 Jahre alt sein, die Nutzung ist beschränkt auf fahrzeugbezogene und veranstaltungsbezogene Fahrten und die geforderte Garage hatte ich sowieso.

Bei der ersten Beantragung der 07er, stellt man persönlich einen Antrag im Zimmer 108 des KVA in der Jüterboger Straße in Kreuzberg, nur dort für alle Berliner. Die Bearbeitung bei diesem ersten Besuch schlägt mit 51 € zu Buche. Jetzt lässt man sich beim Bürgeramt ein Führungszeugnis erstel-



Die rote 07er Nummer am Peugeot 404 und Citroën SM

len, für 13 € Bearbeitungsgebühr, kümmert sich um ein Oldtimer Gutachten, ggf. ein Datenblatt und eine Haftpflichtversicherung bzw. den Versicherungsnachweis.

Desweiteren kauft man sich ein Fahrtenbuch für etwa 10 Euro. Wenn man dann also die geforderten Unterlagen beisammen hat, macht man einen zweiten Termin, um die Kennzeichen zugeteilt zu bekommen, hierbei wird noch eine Einzugsermächtigung verlangt, damit das Hauptzollamt die anfallenden Steuern vom Konto abbuchen kann. Hier zahlt man noch einmal 42 Euro und natürlich die



Kosten für die Nummernschilder, etwa 20 €. Wenn man die wirklich hilfsbereiten Damen dort freundlich fragt, kann man sich aus den noch freien Zahlenkombinationen eine aussuchen. Bei dieser erstmaligen Zuteilung roter Nummern, ist die Zuteilung befristet für ein Jahr. Sollte man es schaffen in der Zeit keinen Mist zu bauen, kann man einen weiteren Antrag stellen, um die rote Nummer unbefristet zugeteilt zu bekommen. Außerdem ist es möglich einen zweiten Satz Schilder von der Behörde siegeln zu lassen, zum Beispiel in dem Fall, wenn man unterschiedliche Schilder benötigt, etwa standardgroße Schilder für einen europäischen Wagen und kleine Schilder für einen nordamerikanischen Wagen. Oder aber, wenn eines der Schilder hinter einer Glasscheibe eingesperrt ist und man bei einem Schilderwechsel das halbe Auto zerlegen muss.

Um für ein Fahrzeug die 07er Kennzeichen zu beantragen, braucht man, ähnlich wie bei H-Kennzeichen ein Oldtimer Gutachten von TÜV oder DEKRA, welches dann auch eine neue Hauptuntersuchung enthält.

Allerdings muss, und das ist anders als bei einem Gutachten für ein H-Kennzeichen, der Zusatz „Geprüft nach Richtlinie 1e“ oder „Erstellt nach Nr. 1e, Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern“ enthalten sein. Dies zu erklären würde zu weit, viel zu weit führen: bürokratisches Rumgekacke! Die Kosten von etwa 130 € sind jedoch die gleichen.

Für ein Fahrzeug aus dem Ausland (nie in Deutschland zugelassen) verlangt die Prüforganisation ein Datenblatt vom Hersteller, das Citroën in Köln mir entspannt mit 120 € berechnete ... Für EIN DIN A4 Blatt ... Sich darüber aufzuregen würde auch viel zu weit führen.

Eine weitere Besonderheit ist, dass man sich per Unterschrift dazu verpflichtet, seine Fahrzeuge ständig in einem technisch verkehrstauglichen Zustand zu halten, um sie auf öffentlichen Straßen bewegen zu dürfen. Denn Fahrzeuge, die mit einem roten 07er Kennzeichen

bewegt werden, ähnlich denen, die mit roten 06er Händlerkennzeichen bewegt werden, gelten gar nicht als „zugelassen“ in Deutschland und müssen daher nicht mehr zur technischen Prüfung vorgeführt werden. Das ist gesetzlich so geregelt, wird jedoch wohl von manchen Landkreisen in Deutschland nicht eingehalten, diese Landkreise fordern regelmäßige technische Prüfungen für Fahrzeuge die rote 07er Kennzeichen tragen.



*Keine Händlernummer –
die beginnen immer mit 06*

Man kann in Berlin bis zu 13 Fahrzeuge eintragen lassen (genau die Zahl, die in ein Fahrzeugscheinheft passt) und egal, wie viele nun eingetragen sind, man bezahlt bei PKW jährlich 192 Euro Steuern und etwa 90 Euro für eine Haftpflichtversicherung. Einige Versicherungen bieten einen Veteranentarif an, welcher dann bei reiner Haftpflicht etwa 70 Euro kostet, das jüngste Fahrzeug muss dabei über 45 Jahre alt sein. Was ja im Falle des SM gerade genau in die Zeit passt. Des Weiteren ist ein Stellplatz vorzuweisen, bei den Versicherern vornehmlich ein abschließbarer Garagenplatz.

Das Kraftverkehrsamt wäre grundsätzlich mit einem Stellplatz auf einem nicht zugänglichen Privatgrundstück zufrieden, denn das Fahrzeug darf in der Zeit, in der es nicht genutzt wird, nicht auf öffentlichem Straßenland geparkt werden. Bei mehr als zwei Fahrzeugen würde es außerdem zwangsläufig dazu kommen, dass mindes-

tens eines ohne Kennzeichen geparkt werden muss. Auch kann ich mir nicht vorstellen, dass es im Sinne deutscher Behörden ist, wenn sich zwei Fahrzeuge mit ein und demselben Kennzeichen auf der Straße befinden, was bei der Genehmigung eines zweiten Satzes Kennzeichen möglich wäre. Weitere Beschränkungen gelten für die Nutzung der Fahrzeuge.

Grundsätzlich sind die roten Sammlerkennzeichen dazu gedacht, Oldtimer, Automobiles Kulturgut zu erhalten und, auch für Sammler die Möglichkeit zu schaffen, an Veranstaltungen teilzunehmen, beziehungsweise diese auf eigener Achse zu besuchen. Das beinhaltet natürlich auch Fahrten, die der Reparatur und Wartung dienen, Probe- und Prüffahrten und Überführungsfahrten.

Aber nun will ich zum anstrengenden Teil meiner Bemühungen kommen: Es wird beim Kraftverkehrsamt, als auch bei den Versicherern ein Alltagsfahrzeug gleicher Bauart verlangt, was bedeutet, Du kannst im Falle eines Oldtimer PKW kein Motorrad als Alltagsfahrzeug angeben, noch etwas schwieriger wird es, wenn Du, wie in meinem Fall, ein Fahrrad als dein Alltagsgefährt angibst. Das ist so nicht vorgesehen, kein Mensch glaubt Dir, dass Du, wenn in Deiner Garage ein fahrtüchtiges, prinzipiell im Straßenverkehr nutzbares Auto steht, dein Fahrrad nutzt, um Deine Strecken zurückzulegen. Das Kraftverkehrsamt möchte Fahrten außerhalb der erlaubten Fahrten verhindern und die Versicherer wollen keine preiswerten Oldtimertarife für Fahrzeuge, die im Alltag genutzt werden, anbieten.

Obwohl mir der Sinn der Regelung vollkommen verborgen bleibt, vielleicht bin ich auch zu stur in meinem Denken: wie soll mich denn ein oller Twingo auf dem Parkplatz davon abhalten, mit meinem wunderbaren SM hinzufahren, wo immer ich will; außer der Kosten, die der Twingo verursacht, fehlt mir da doch jedes Motiv ihn auch zu fahren, bei der Alternative!?! Die verwerfliche, verbrecherische Absicht



*Vorderes Nummerschild hinter Glas
– eine fast einmalige Ausnahme*

vorausgesetzt. Das Kraftverkehrsamt: Nach langem Erklären und Argumentieren, dass ja in der Großstadt ein Fahrrad das Verkehrsmittel der Wahl ist und ich mich ja auch an alle national und international formulierten und publizierten Ziele zur Vermeidung von CO₂ und Feinstaub halte, kam kurz und knapp, ich solle einen Dreizeiler aufsetzen, in dem ich erkläre, dass ich in der örtlichen Oldtimerszene verwurzelt bin und, dass ich mein Fahrrad zur Erledigung meiner Alltagswege nutze. Damit war die erste Hürde genommen. Um keinen falschen Eindruck entstehen zu lassen: meine unterschriebene Erklärung entspricht der Wahrheit und ich habe auch nicht vor, meinen Wagen mit Kurzstrecken zu quälen, die ich mit dem Fahrrad in 20–30 Minuten fahre.

Die Versicherer: Jaaaaa, die sehen das natürlich ganz anders, unerbittlich, ohne jedes Interesse, selbst bei meinen 1000 Kilometer Fahrleistung pro Jahr, eine Möglichkeit zu erörtern. Zu einem preiswerten Oldtimertarif versichert zu werden, schien nach etwa zwei Wochen täglichen Telefonierens ausgeschlossen. Angeboten wurde von einer Versicherung, sie würden eine Jahreskarte der BVG (ÖPNV in Berlin) als ausreichend ansehen, eine andere bot an, den Wagen regulär Haftpflicht versichern zu wollen. Die Jahreskarte der BVG kostet über 700 Euro und die Haftpflichtversicherung bei 30% um die

500 Euro im Jahr. Also dachte ich über einen kleinen Franzosen nach, ein Twingo, ein Clio, ein Saxo, bekommt man in Berlin für unter 200 Kröten, kostet alles in allem etwa 200 Euro Unterhalt im Jahr, für einen kleinen Parkplatzwächter, der im Normalfall wahrscheinlich 150 Kilometer im Jahr läuft und dann vielleicht noch hin und wieder einen Defekt hat. Was für ein Stress!

Während meiner Recherchen ist mir allerdings auch eine Berliner Adresse in den Schoß gefallen, die mich wieder gütlich stimmen sollte. Die WELST Assekuranz in der Schwarzbacher Straße 3. Und dort speziell der Herr Daniel Pollier: erstklassiger Service, sehr gute Verbindungen und, wie er das genau gemacht hat, weiß ich nicht, alles zu meiner absoluten Zufriedenheit.

Mein SM und alle weiteren Fahrzeuge auf meiner roten Nummer sind zu einem wirklich korrekten, meiner Jahresfahrleistung angemessenen Preis versichert und als Sahnehäubchen obendrauf laufen auch noch meine Schadenfreiheitsjahre im Hintergrund weiter, denn, wenn kein regulär angemeldetes Fahrzeug auf meinen Namen versichert ist, verfallen die Prozente bei der Versicherung nach 7 Jahren, Ich würde dann da stehen, wie ein Fahranfänger und das kann heutzutage richtig teuer werden. Natürlich hätte ich meine Schadenfreiheitsklasse nicht einfach

so verfallen lassen, ich hätte mir für ein Jahr ein Motorrad gekauft, um eine neue 7 Jahres Frist zu erhalten. Der große Vorteil bei der jetzigen Konstellation ist: meine Versicherungsprozente sinken weiterhin. Die Möglichkeit, mir bei Gefallen und entsprechender finanzieller Ausstattung wieder ein modernes Auto zu kaufen, ist mir absolut wichtig, vielleicht kreuzt ja noch mal ein schöner, finanzierbarer Citroën C6 meinen Weg, vielleicht ein schöner Honda Legend oder ein Toyota MR2 aus den Neunzigern.

Auch hier war es nicht einfach, aber kleine oder auch größere Steine hat Daniel aus dem Weg geräumt und alles sehr schön zum Abschluss gebracht: zum Vertragsabschluss! Ja!

Was für ein Gefühl, diesen unglaublichen Wagen wieder auf der Straße zu wissen, was für ein Erlebnis ihn zu fahren. Wie hab ich das nur so lange ausgehalten ...

Dem SM war es egal: den Schlüssel ins Zündschloss, bis ganz zum Ende gedreht und er läuft, er läuft wie eh und je, wie eine Biene, geschmeidig wie ein Panther auf der Jagd, ein Traum von einem Auto: La reine de la route

Text: Matthias Bonge

Erhebung zum roten Oldtimer-Kennzeichen für 2016

07er-Kennzeichen bei Oldtimerbesitzern nach wie vor sehr beliebt

Berlin, 01. Oktober 2016

Eine Erhebung des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zum 01.05.2016 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.

AHA

Die drei Buchstaben stehen hier nicht für die gleichnamige Pop-Gruppe, die 1982 gegründet wurde, sondern für eine Werkstatt, die sich auf Oldtimer und Youngtimer spezialisiert hat und heißt: „Alle Historischen Autos“. Der Inhaber Sven Nissen gründete seinen Betrieb vor gut fünf Jahren.

Die Werkstatt liegt in einem neu entstandenen Gewerbekomplex im südlichen Berlin, in Berlin-Marienfelde. Das klingt erst einmal ziemlich „weit draußen“, ist es aber nicht und auch gut erreichbar mit der S-Bahn (ca. 10 Gehminuten zum Bhf. Marienfelde) oder U-Bahn (ca. 15 Gehminuten zum Bhf. Alt-Mariendorf), mit dem Auto ist sie günstig über die Großbeerenstraße zu erreichen.



*Inhaber
Sven Nissen*

Die Werkstatt ist von Montag bis Freitag von 8:00 Uhr bis 17:00 Uhr geöffnet, nach Absprache können auch am Wochenende Termine vereinbart werden (zum Bringen oder Abholen).

Der Betrieb ist von der KFZ-Innung als Fachbetrieb für historische Fahrzeuge zertifiziert. Der Inhaber Sven Nissen setzt auf Qualität und Service, er schreibt und sagt selbst, am besten „Ausprobieren“! Er bietet u.a. als Service einen kostenlosen Werkstattdienstwagen (ab 250 € Auftragswert), einen Hol- u. Bringservice per Trailer, eine kostenlose Fotodokumentation bei umfangreichen Reparaturen usw. Die Werkstatt selbst machte bei meinem ersten Besuch einen großzügigen und aufgeräumten Eindruck,



vom Bremsenprüfstand, über Hebe-
bühnen, Spezialwerkzeugen bis zum
Karosseriebau ist alles vorhanden.

Der Meister, Herr Alexander Becker, lässt sich gerne auch über die Schulter schauen, ein anderer Mitarbeiter kümmert sich ausschließlich um Karosseriearbeiten.

So, dachte ich, am besten testen und vergab einige Wochen später einen klar umrissenen Auftrag – und wurde nicht enttäuscht!

Die Kontaktdaten:

AHA
Wilhelm-von-Siemensstraße 23
12277 Berlin-Marienfelde
Tel.: 030 – 679 63 64 70
E-Mail: info@aha-oldtimer.de
Homepage: www.aha-oldtimer.de



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)

Deutscher Oldtimer Index des VDA

Oldtimer-Preise steigen auch 2015 moderat an

Berlin, 8. Februar 2016. Die Oldtimer-Preise sind im vergangenen Jahr erneut moderat gestiegen. Der Deutsche Oldtimer Index, den der Verband der Automobilindustrie (VDA) jährlich herausgibt, legte 2015 um 5,6 Prozent zu. Damit stieg der Index von 2.285 auf 2.413 Punkte. Dieser Zuwachs entspricht fast exakt dem durchschnittlichen jährlichen Anstieg seit Beginn der Erhebung des Index (1999). Langfristig zeigt der Deutsche Oldtimer Index eine klare positive Tendenz nach oben.

Platz eins in der Rangliste der Fahrzeuge mit der höchsten Wertsteigerung gegenüber dem Vorjahr hat erstmals ein Oldtimer einer japanischen Marke erobert: Der Toyota Celicia Coupé der Baujahre 1972-1978 steht mit Abstand ganz vorne. Dahinter folgt ein US-Amerikaner: Der Pontiac Firebird der Baujahre 1978 und 1979 war Zweitbestener im Wertzuwachs. Den dritten Rang belegt der Porsche 356 C-Modell mit 75 PS, der 1964 und 1965 gebaut wurde. Dahinter folgt der Ferrari 328 GTS (Baujahre 1985-1988). Platz fünf belegt der Mercedes-Benz 280 SL aus den Baujahren 1968-1971 – besser bekannt als Pagode. Ein interessanter Aufsteiger auf Platz neun ist der Mazda MX-5 Cabriolet der ersten Generation (1989-1994). Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um einen Youngtimer, der im Index die Oldtimer der Zukunft repräsentiert.

Die Rangliste der Fahrzeuge mit dem stärksten Wertzuwachs seit Beginn der Index-Berechnung 1999 führt dagegen wieder eine Auto-Legende an: Der Mercedes-Benz 300 SL (Flügeltürer) hat seit 1999 am stärksten zugelegt. Auf Platz zwei folgt eine weitere Ikone der Automobilgeschichte, nämlich der VW „Bulli“ (VW Bus Typ 2 T2). Den dritten Platz hat ein weiterer Publikumsliebbling, nämlich die „Ente“ (Citroen 2CV 6), inne. Beide Fahrzeuge haben ihre hohen Wertzuwächse in den vergangenen 15 Jahren auch einem relativ geringen Ausgangsniveau zu verdanken. Es folgt ein weiteres Modelle aus dem Segment der Alltagsfahrzeuge der 1970er Jahre: der Ford Escort 1100 S (Baujahre 1968-1970). Die fünfbeste Wertperformance seit 1999 weist der Porsche 924 Coupé (Baujahre 1976-1979) auf.

Der Deutsche Oldtimer Index wird im Auftrag des VDA vom Bochumer Bewertungsspezialisten classic-analytics erstellt. Für die Ermittlung des Index werden 88 Fahrzeuge ausgewählt, die aufgrund ihrer Spezifikationen, ihres Herstellerlandes sowie ihrer Häufigkeit den deutschen Oldtimer-Markt repräsentativ abbilden. Die aktuellen Zulassungszahlen werden bei der Berechnung berücksichtigt.

Grafiken zum Deutschen Oldtimer Index stehen unter folgendem Link zum Herunterladen bereit:

<https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20160208-oldtimer-preise-steigen-auch-2015-moderat-an.html>

Ansprechpartner: Eckehart Rotter
VDA – Abteilung Presse
Tel.: 030.897842-120
E-Mail: rotter@vda.de

Deutscher Oldtimer Index

Rangliste der Fahrzeuge nach Wertentwicklung 1999 – 2015

Rang	Hersteller	Modell	Typ	Baujahre
1	Mercedes-Benz	Flügeltürer	300 SL Coupé	1954 – 1957
2	Volkswagen	VW Bus	Typ 2 T2	1967 – 1972
3	Citroen	2 CV	2CV 6	1969 – 1976
4	Ford	Escort	1100 S	1968 – 1970
5	Porsche	924	924 Coupé	1976 – 1979
6	Fiat	Fiat 500	500F	1965 – 1972
7	Renault	R4	R4	1972 – 1974
8	Volkswagen	VW Käfer	Käfer 1300	1967 – 1973
9	BMW	7er	735 i (E23)	1979 – 1986
10	BMW	6er	635 Csi	1978 – 1981

Quelle: classic-analytics

Deutscher Oldtimer Index

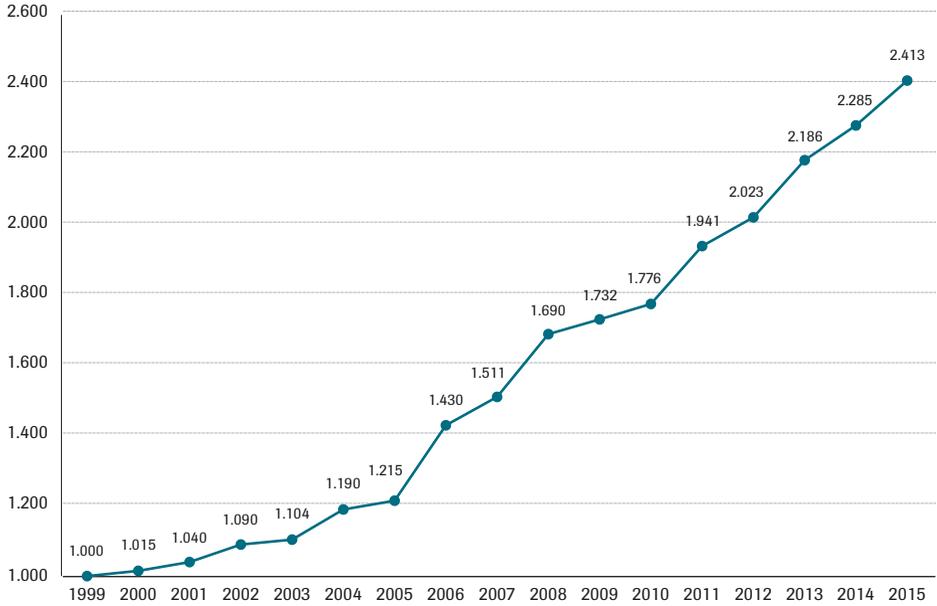
Rangliste der Fahrzeuge nach Wertentwicklung gegenüber Vorjahr

Rang	Hersteller	Modell	Typ	Baujahre
1	Toyota	Cecilia	Cecilia Coupé	1972 – 1978
2	Pontiac	Firebird	Firebird Coupé	1978 – 1979
3	Porsche	356	356 C 1600	1964 – 1965
4	Ferrari	328	328 GTS	1985 – 1988
5	Mercedes-Benz	Pagode	280 SL	1968 – 1971
6	BMW	6er	635 Csi	1978 – 1981
7	Alfa Romeo	GTV	2000 GTV Coupé	1971 – 1977
8	BMW	3er	320 (E21)	1975 – 1977
9	Mazda	MX-5	MX-5 Cabriolet	1989 – 1994
10	Volkswagen	VW Bus	Typ 2 T2	1967 – 1972

Quelle: classic-analytics

Deutscher Oldtimer Index

Indexentwicklung seit 1999



Quelle: classic-analytics



*Peugeot 504
Pickup
im Film*



An der Oldie-Tanke / Früher Tankstelle, heute Oldtimer-Treffpunkt

Da wollte ich doch nur vom Wochenendtrip aus Lübeck zurück nach Hause. Doch diese Stimme in mir rief „Fahr zur Oldtimertankstelle“. Gesagt getan. 70 Kilometer und eine dreiviertel Stunde später (über die A1) war ich da. Hier finden an jedem sonnigen Wochenende spontane Oldtimertreffen statt.

Es war noch relativ früh laut der Auskunft von Facebook. Ich war gegen 13 Uhr da und es war schon einiges los. Ein seltener AMC AMX war schon vor Ort (kennt Ihr den?). Diverse andere US-Fahrzeuge und natürlich die „üblichen Verdächtigen“ wie der R107 und W126 waren da und auch eine echte Rarität wie der Opel Diplomat A (was für ein schönes Blubbern). So gegen 14:30 Uhr wurde es dann aber interessant. Es trafen ein Ford P7b Coupe und ein AMPHICAR. Das sind mal seltene Fahrzeuge.

Dann kamen diverse Käfer aus den 60ern und MGB, sowie MG Sprite dazu. Es folgten ein Mustang „Bullit“ (67er Fastback), zwei Giulia (herrlicher Sound), Ford Fairline, ein Jaguar E-Type Coupe (sonst mehrfach zu sehen), Volvo P1800 und ein VW Golf GTI.

Dann konnte ich eine echte Rarität entdecken: Ein Fiat 124 Coupe aus der dritten Serie im einser Zustand. WAHNSINN!!!!

So kurz nach drei Uhr wurde dann die „Franzosen Fraktion“ gestärkt. Es folgten kurz aufeinander ein R5 Turbo und zwei CX erster Serie. Diese bunte Mischung macht diese „Veranstaltung“ so besonders.



*Renault 5 turbo
in vollem Rallye-Ornat*

Die Tankstelle ist stilecht im 50er Jahre Look eingerichtet.

Es liegen diverse Oldtimerzeitungen zum Lesen aus. Auch die diversen Ersatzteile in den Theken tragen dazu bei, dass man sich über ein halbes Jahrhundert zurück versetzt fühlt.

Sogar eine alte Kasse wurde in den Räumlichkeiten positioniert und wird auch täglich genutzt.

Für die Vepflegung wird auch gesorgt.

Es werden Rostbratwürste mit Pommes oder Brot, diverse Biere, Eis und auch verschiedene Kuchen serviert.

Leider entsprach die Rostbratwurst nicht ganz dem Geschmack des Autors.

Ich kann euch diese Location nur empfehlen.

Da kann ich mich nur fragen: „Wieso gibt es sowas nicht in Berlin?“

Euer Philip

Hier die genaue Adresse in Hamburg:

Oldtimer Tankstelle Hamburg

Billhorner Röhrendamm 4

20539 Hamburg

Text + Fotos: Philip Dornacher



*Citroen CX Prestige
in top Form - unverbastelt*

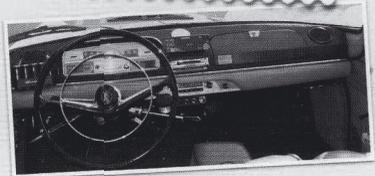


Prüfhalle in der alten Tankstelle



*Klassischer Ford-Abschleppwagen vor der alten Tanke
– moderne Bahnbrücke direkt dahinter*

Klassik-Taxi



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

Der Wagen lief die ersten 28 Jahre in Südfrankreich. 1991 kam er dann nach Deutschland, wurde ein paar Jahre als Alltagsfahrzeug genutzt und teilrestauriert. Die letzten 10 Jahre bis zu meinem Kauf verbrachte er als Liebhaber- und Sammlerfahrzeug und wurde nur gelegentlich bewegt. Von November 2010 bis März 2011 wurde er zum Taxi umgebaut und es wurden diverse Reparaturen durchgeführt. Seit dem 16.03.2011 ist er als Taxi zugelassen.

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

www.klassik-taxi-berlin.de

Zeitreisen zum Taxitarif



Peugeot 404 Klassik-Taxi

Anders durch Berlin!

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

Buchung

Matthias Zierau
mazierau@web.de

Tel.: 0163 4367581

Anzeige



Apotheker Dr. rer nat Manfred Zindler zu Besuch auf unserem Messestand – hier im Gespräch mit unserem Schatzmeister



Geschichtsstunde zur deutschen Teilung



Generationenübergreifend – Klaus und Philip beim Messedienst



Den hätte ich auch gerne



Gesprächsbedarf bei der Jahreshauptversammlung



Jörg und Bernd auf einer Messe beim Fachsimpeln



**PeReCi-Mitglieder
beim Klassiker-Check**



**Peugeot Coupé-Cabrio-Fahrer
am Ku-Damm**

SCHNAPPSCHÜSSE

AUS DEM CLUBLEBEN



Jörg und Matze im Dialog



**PeReCi-Clubabend
in der Classic Remise**



Renault-Experten im Fachgespräch



**Roadbook-Check vor
dem Rallye-Start**

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

RECHTSINFORMATIONEN

Beifahrer stößt beim Aussteigen mit der Autotür an ein geparktes Fahrzeug!

Ein Beifahrer beschädigte beim Aussteigen ein anderes Fahrzeug. Die Kfz-Haftpflichtversicherung des Fahrzeughalters wollte nicht zahlen, da nicht der Fahrer den Schaden verursacht hatte. Das Landgericht Saarbrücken hat nun entschieden: Das Öffnen auch der Beifahrertür gehört zum Betrieb des Wagens, so dass ein Anspruch gegen den Halter und damit auch gegen dessen Haftpflichtversicherung gegeben ist (AZ. 13s 117/15).

Unerlaubtes Parken auf Privatgrundstück

Stellt man sein Fahrzeug auf einem als privat gekennzeichneten Grundstück/Parkplatz ab, kann der Grundstücksbesitzer das Fahrzeug sofort abschleppen lassen! Die Kosten trägt der Fahrzeughalter. Das gilt auch dann, wenn das Fahrzeug an sich nicht störte und der Fahrer einen Zettel mit seiner Telefonnummer zurückgelassen hat! (AZ. 122 C 31597/15).

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 Siemensstadt-Passagen zwischen der „Berliner Volksbank“ und „Orion“, direkt am Siemensdamm, 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 8,20 € oder z.B. die Platte „Dane“ für nur 8,90 €.

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

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

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

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 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-Telefon: 0177 – 86 76 400

Und nicht vergessen: An jedem 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 030-327 666 57 oder E-Mail an info@pereci.de

Treffen Börsen Ausfahrten

Interessante Termine 2017
(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker
überwiegend in Berlin und Umgebung

8. April

Frühjahrsausfahrt von PeReCi

(ab 9:00 Uhr, Start 10:15, Jugendwerkstatt bei Bodo, Chausseestraße, Wannsee)

29. April

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

6./7. Mai

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

20./21. Mai

Werder-Classics in Werder an der Havel

27. Mai

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

3./4./5. Juni (Pfingsten)

Die Oldtimer Show in MAFZ Paaren/Glien (Brandenburg)

17.–18. Juni

Classic Days / Oldtimer auf dem Ku-Damm in Berlin

17. Juni oder 24. Juni

Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt in 14476 Seeburg

18.–20. August

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

26. August

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

2. September

Oldtimer-Treffen im Schlossgarten Oranienburg

30. September

**Porsche trifft Ente – Oldtimer und Youngtimer
bei der DEKRA Oranienburg**

14. Oktober

Herbstausfahrt von PeReCi

(ab 9:00 Uhr, Start 10:15 Jugendwerkstatt bei Bodo, Chausseestraße, Wannsee)

Alle Angaben sind vorläufig und ohne Gewähr!

Nähere Informationen zu den einzelnen Treffen, genaue Termine und evtl. Anmeldungen
unter Telefon/Fax: 030 / 74 222 37 oder Telefon: 030 / 327 666 57

Beitrittserklärung



ZUR PERSON

Name	Vorname
Geb-Datum	Geb-Ort

ADRESSE

Straße	PLZ/Ort
Telefon	Telefax
Mobil-Nr.	Extra
E-Mail	Homepage

MEINE FAHRZEUGE

Typ	Marke	Baujahr
Typ	Marke	Baujahr
Typ	Marke	Baujahr

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 100900003368816000 • BIC: BEVODEBB

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag vom Vorstand geprüft

Einer für Alle!

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



**Superstark
& Supersanft!**

**VIP-Wäsche
bei Lambeck.**

**Die schonende Handwäsche
für Ihr Auto.**

**AUTOHAUS
LAMBECK**
EINER FÜR ALLE.



PEUGEOT CITROËN



QUALITÄTS-
GEBRAUCHSWAGEN
ALLER MARKEN



NUTZFAHRZEUGE



SERVICE FÜR
ALLE MARKEN

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