

30. Ausgabe
2019

Der Club Die Zeitung



Termine, Fakten und News aus der Oldie-Szene



50 Jahre Peugeot 504



Wichtige Informationen
zum 07er-Kennzeichen

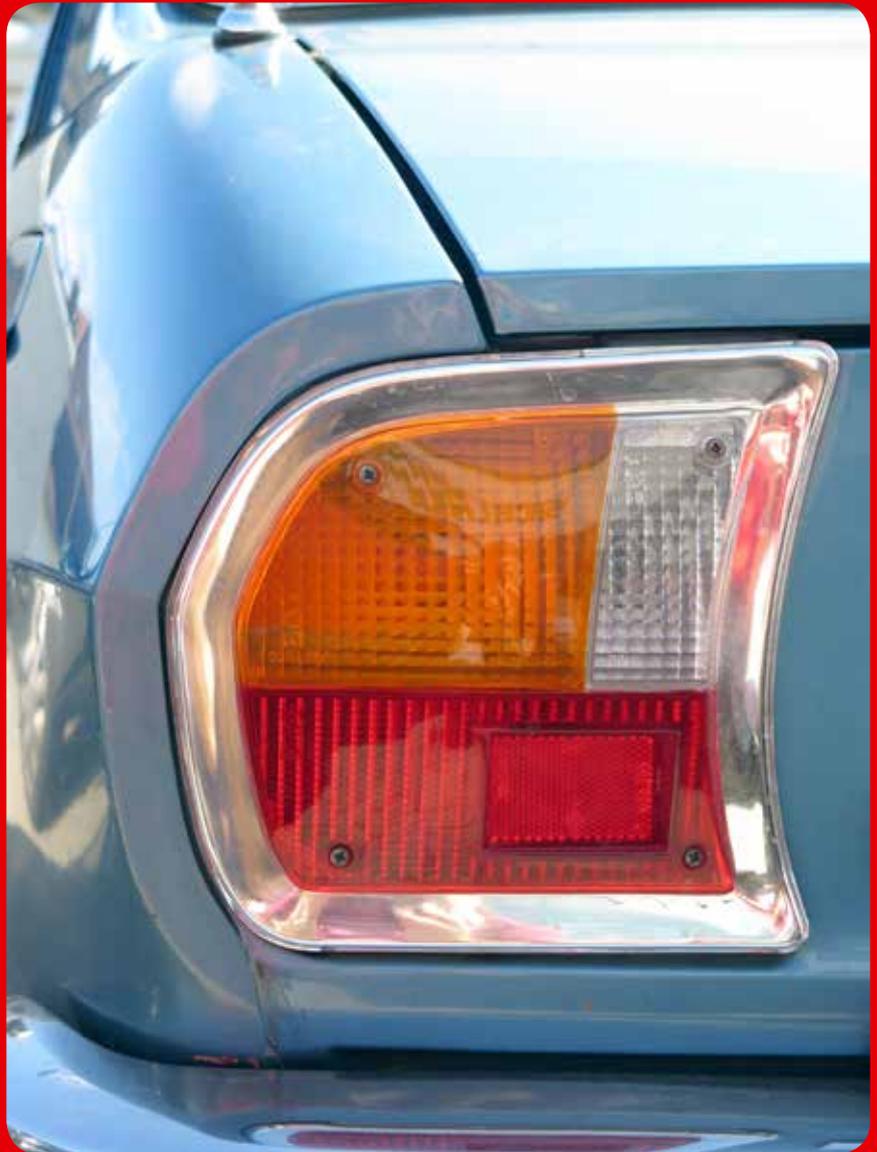


Mazda 929
– die verkannte Größe



Motor World Classics
70 Jahre Ente

Oldtimer-Infos

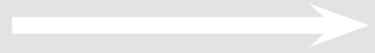


**Das war die PeReCi-Saison 2018
Einladung/Anmeldung und Infos
zum 24. Rendez-vous 2019**

Treffen Börsen Ausfahrten

Interessante Termine 2019

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



13. April

Frühjahrsausfahrt von PeReCi

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

11./12. Mai

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

18.–19. Mai Classic Days

Oldtimer auf dem Ku-Damm in Berlin

18./19. Mai

Werder–Classics in Werder an der Havel

25. Mai

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

8./9./10. Juni (Pfingsten)

Die Oldtimer Show in MAFZ Paaren/Glien (Brbg.)

16.–18. August

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

31. August

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

8. September

Youngtimer-Treffen am Diners Spandau, Päwesiner Weg

21. September

Saisonabschluss der Oldtimer in Marwitz/Oberkrämer

28. September

Porsche trifft Ente – Oldtimer und Youngtimer bei der DEKRA Oranienburg

26.–29. September

Messe Motorworld Classics, Messehallen mit PeReCi-Stand

19. Oktober

Herbstausfahrt von PeReCi

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

**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.*

2019

Dreißig

Dreißig – 30 – XXX, ... egal wie man sie schreibt, egal in welcher Sprache man sie ausspricht, ob trente, thirty, trenta, treinta, ... sie ist zumindest in Deutschland für alle Oldtimerbesitzer die magische Zahl! Denn genau dreißig Jahre ab Tag der Erstzulassung ist ein Oldtimergutachten machbar und damit die Zulassung als Oldtimer mit H-Kennzeichen oder Eintrag auf die rote 07er Wechselnummer.

Dreißig ist auch für uns eine Nummer, denn vor euch liegt die 30. Ausgabe unserer Clubzeitung. Die erste Ausgabe erschien bereits im Februar 1993, also nur rund ein halbes Jahr nach Gründung der Interessengemeinschaft PeReCi. Es folgten von verschiedenen Clubmitgliedern in unregelmäßigen Abständen weitere recht dünne Ausgaben. Erst nach der Jahrtausendwende gab es unsere Clubzeitung regelmäßig, erst rund 24-seitig zweimal im Jahr, seit 2007 einmal im Jahr mit über 50 Seiten.

Nun liegt sie vor euch die Nummer 30 und in einem anderen Format, probeweise statt DIN-A5, nun in DIN-A4. Bis auf das Format haben wir nichts geändert, wir sind gespannt auf eure Meinungen zum anderen Format, schreibt uns an info@pereci.de.

Unsere Clubzeitung will immer markenübergreifend einen Rückblick auf die vergangene Saison und Ausblick auf die kommende Saison geben, sie will neben Informationen aus der Szene auch über Erlebnisse oder Fahrzeuge von Mitgliedern berichten.

In dieser dreißigsten Ausgabe findet ihr markenübergreifend einen Bericht unseres Clubmitglieds Ralf zum dreißigsten Geburtstags seines Mazda 929 und dem damit verbundenen Oldtimerstatus.



Ich wünsche euch viel Spaß beim Schmökern in dieser Jubiläumsausgabe! Lasst euch inspirieren und motivieren evtl. in den Wintermonaten mal einen kleineren oder größeren Artikel für die nächste Ausgabe unserer Clubzeitung zu schreiben.

Lasst euch den Spaß am Oldtimer nicht vermiesen, genießt jede Saison, so auch die kommende Saison 2019, habt Gefallen am Augenblick des Erlebens, grübelt nicht zu sehr über die Zukunft, denn erstens kommt es sowieso anders und zweitens als man(n) denkt.

Euer Joey

IMPRESSUM

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



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

Vorsitzender:	Joachim Kaiser
Stellvertretender Vorsitzender:	Andreas Horstmann
Schatzmeister:	Udo Siebert
Schriftführer:	Maik Himpel
Pressearbeit und Messeorganisation:	Udo Siebert, Philip Dornacher
Technische Betreuung Clubstände und Messebau:	Burkhard Schultze, Jörg Koska
Ständiges Mitglied im Parlaments- kreis Automobiles Kulturgut (PAK):	Bernd Häußler
Redaktion:	Joachim Kaiser, Udo Siebert, Philip Dornacher, Ralf Grell, Andreas Horstmann, Matthias Bonge
Schlussredaktion:	Joachim Kaiser, Jana Marx
Layout:	Jana Marx
Fotos:	J. Kaiser (wenn 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.

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

Clubfon/-fax: +49 (0) 30 7 42 22 37
E-mail: info@pereci.de

www.Motor-Klassik-Club.de
www.PeReCi.de

Bankverbindung bei der
Berliner Volksbank

Kontonummer: 3 368 816 000
Bankleitzahl: 100 900 00

IBAN: DE89100900003368816000
BIC: BEVODEBB



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.

23. Januar

27. Februar

27. März

24. April

22. Mai

26. Juni

24. Juli

28. August

25. September

23. Oktober

27. November

**Abend
der
offenen
Clubräume
2019**

Folgende Clubs und Interessengemeinschaften sind vertreten:

Allgemeiner Schnaferl-Club e.V., Landesgruppe Berlin

Spitfire Club Berlin

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

Mittwochrunde Berlin MG Club Berlin e.V. Peugeot 504-Freunde

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

MC Steglitz e.V.

und andere Markenvertretungen

Inhaltsverzeichnis

Treffen Börsen Ausfahrten	2
Das war die PeReCi-Saison 2018	6/7
50 Jahre Peugeot 504	8
Peugeot auf der Motorworld Classics Berlin	11
Der Peugeot in der Kunst	12
Die 07er-Wechselnummer + Der SM	13
Neues von der Weißen Lady	17
Fahrverbot für Diesel-Oldtimer?	21
Impressionen vom 23. Rendez-Vous	23/24/25
Pereci holt den Silbernen Bären	26
Anmeldung zum 24. Rendez-Vous	27
Oldtimer im Heiligen Land	29
Mazda 929 – Konnichiwa	31
Peugeot D.M.A.	35
Motor World Classics 2018	37
Aus dem Clubleben – Schnappschüsse	38/39
Citroën 2CV – Ein Vergleich mit dem VW Käfer	41
Oldtimer und Youngtimer	43
Kleinanzeigen	45
Beitrittserklärung	47





Traditionelle Präsenz auf den Oldtimertagen



Alpine-Alarm auf unserem Clubstand bei der Oldtimer Show in Paaren



Seltene frankophile Klassiker auf den Classic Days am Ku-Damm



Unsere französischen Klassiker beim Oldtimertreffen der DEKRA in Tempelhof

Cabrios Ford Mustang und Mazda MX5 beim Youngtimertreffen beim Diners Spandau – auch das ist PeReCi



Am Ausfahrtziel im Frühjahr – Oldtimergarage in Elstal



PeReCi gratuliert dem Autohaus Lambeck zum 40. Geburtstag





Das war die PeReCi-Saison 2018

Auch im Jahr 2018 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. In 2018 haben wir nun schon zum dritten Mal teilgenommen und waren mit einem rund 400 qm großen Clubstand vertreten.

Die folgenden Fotos mögen die Saison noch einmal Revue passieren lassen. Das kommende Jahr 2019 wird nicht weniger interessant und spannend werden.

Fotos: jokai



Besinnliches Advenstreffen



Clubstand auf der Motorworld Classics



Rege Beteiligung an unserer Herbstausfahrt



50 Jahre Peugeot 504

Vor einem halben Jahrhundert erschien Peugeots Bestseller als Limousine

Gut, der richtige Geburtstag des Peugeot 504 ist erst im September, aber eigentlich sollte der Peugeot 504 bereits im Juni 1968 vorgestellt werden, fünf Jahre zuvor begann die Entwicklungsarbeit an diesem neuen Modell ... aber der Reihe nach:

Der 1960 eingeführte Peugeot 404 war drei Jahre erfolgreich auf dem Markt, da erteilte der Peugeot-Vorstand den Entwicklungsauftrag für das Nachfolgemodell.

Schnell war klar, das soll nicht einfach nur ein „Update“ werden, das wird ein „Upgrade“ und so entschied man sich, dem neuen Modell nicht die Modellbezeichnung „405“ zu geben (die wurde ja später erst 1987 vergeben), sondern eine neue etwas höhere Modellreihe zu eröffnen: 504

Kurz vor der geplanten Markteinführung kam es in Frankreich zu sozialen Unruhen und zum Generalstreik, so dass der Marktstart auf die Zeit nach den Werksferien verlegt werden musste. Am 12. September schließlich präsentierte Peugeot den von Pininfarina gezeichneten Peugeot 504 als Berlina der breiten Öffentlichkeit.

Da stand er nun mit seiner markanten Front, die trapezförmigen Scheinwerfer verglichen manche mit den Augen von Sophia Loren, das Heck hatte den unverwechselbaren Knick im Kofferraumdeckel.

Bei der Technik griff man auf den bewährten ohv-Motor vom 404 um 200 ccm mehr Hubraum vergrößert, zurück, aber anders als bei ihm, gab es Einzelradaufhängung und

Scheibenbremsen rundum serienmäßig. Bis 1971 hatte der Motor 1,8 l Hubraum, ab 1971 dann 2,0 l wahlweise als Vergaser oder Einspritzer.

Niemand konnte da ahnen, welch ein Erfolg der 504 werden würde: bereits 1968 zum „Auto des Jahres“ gekürt, endete die Bauzeit erst nach 37 Jahren 2005 in Nigeria! Kein anderer Peugeot wurde so lange und in so vielen Karosserie-Varianten gebaut wie dieser. Im März 1969 erschienen dann schon das elegant gezeichnete Coupé und das Cabriolet, 1971 folgten die Kombimodelle Break, Commerciale und Familiare, der legendäre 7-Sitzer. Schließlich 1979 rundete der Pickup mit einer Tonne Zuladung und einer Reihe von Aufbauvarianten das Modellprogramm des 504 ab.



Einmalig in der Automobilgeschichte
– Knick in der Heckklappe



Unverwechselbare Heckansicht
– gute Bodenfreiheit



Augen wie Sophia Loren – so sagte man zu diesen Scheinwerfern und der Stand-Blinklichtkombination

Als einer der wenigen Automobilhersteller mit einer langen Diesel-Tradition folgte selbstverständlich 1972 auch eine 2,1l-Dieselvariante für Limousine und Kombimodelle und später auch für den Pickup. Die Coupés und Cabriolets gab es 1974 bis 1977 ausschließlich nur mit dem 2,7l-Euro-V6, danach optional nur im Coupé. 1973, kurz nach der Ölkrise wurde zusätzlich eine 504-Sparversion, „L“ benannt, mit nur 1,8l, Einfachvergaser für Normalbenzin und trommelgebremster Starrachse auf den Markt gebracht. Robustheit, Zuverlässigkeit und Komfort sind die Attribute, die man mit diesem Wagen verbindet, allerdings auch Rost, der in den 70ern ja vielfach ein Problem war.

Nach 11 Jahren, 1979, endete mit dem Erscheinen des Peugeot 505 der Verkauf für die 504-Limousine in Deutschland (in Frankreich erst 1981), den Kombi gab es bis zum Erscheinen des 505 Break und Familiale bis 1982 in Deutschland und Frankreich zu kaufen, anschließend gingen die Produktionsanlagen nach Argentinien und Nigeria, hier erlebte der 504 als Limousine seine zweite Karriere bis 2005 (!) und zählt damit zu dem am längsten gebauten Peugeotmodell überhaupt. Der Vollständigkeit halber erwähnt sei, dass die Coupé- und Cabrioletmodelle mit dem dritten Facelift dann bis Sommer 1983 angeboten wurden. Wer schließlich in den Achtzigern in Deutschland einen neuen 504 haben wollte, konnte bis 1987 zum Pickup mit Vergaser oder Dieselmotor greifen. 3.680.439 Peugeot 504 wurden insgesamt gebaut, davon 2.524.650 Limousinen.

Der hier gezeigte Peugeot 504 ist ein „GL automatique“ in „bleu d'azur métallisé“ von 1975, das erste Modelljahr mit den versenkten Türgriffen, aber noch mit dem goldenen Löwen am Kühlergrill. Er befindet sich seit 25 Jahren in Liebhaberhand und ist unrestauriert, trägt seine leichten Gebrauchsspuren mit Würde auf dem damals noch im Werk teilweise mit Handarbeit aufgetragenen Einschicht-Metallic-Lack.

Lange stand die Limousine im Schatten der Liebhaberei von Coupé und Cabriolet, inzwischen sieht es anders aus, nur das Angebot an guten Limousinen ist gering, viele Limousinen wurden noch in den



Riesiger Laderaum bei umgeklappter Rücksitzbank

Neunzigern geschlachtet (zur Rettung von den CC-Modellen) oder sind nach Afrika exportiert worden. Pickups und Kombimodelle sind heute noch viel rarer hierzulande als Limousinen. Für eine gute 504-Limousine in der „GL“ (Vergaser)- oder „Ti“ (Einspritzer)- Version werden um die 7500,- Euro aufgerufen, in etwa umgerechnet der damalige Neupreis (1978).

Das Schiebedach ist bei „GL“ und „Ti“ Serie, zusätzlich im „Ti“ gibt es ab 1976 eine Servolenkung und E-Fenster vorne.



*Alle Karosserievarianten:
Break – Berline – Coupé – Cabriolet*



Als Limousine und Coupé war der 504 sehr erfolgreich bei den Afrika-Rallyes der 70er Jahre



Arbeitsplatz der 2. Serie: drei Rundinstrumente – umschäumtes Lenkrad – Automatikhebel und Handbremse in der Mitte



Klare Struktur – kein abfallendes Dach – große praktische Klappe. So waren praktische Kombis mal.



Eigenwillige an die Karosserie angepasste Rückleuchten

Das wichtigste Kriterium beim Kauf ist eine gute Karosserie, denn Blecharbeiten sind teilweise mangels Karosserieteile nicht immer günstig, allein die vorderen Kotflügel sind noch leicht zu bekommen. Besonderes Augenmerk sollte auf die Schweller, Radläufe, Türunterkanten und Türböden, die Endspitzen sowie im Motorraum auf die Stoßdämpferaufnahmen gerichtet werden. Die Technik ist überschaubar und relativ leicht zu reparieren, Teile sind größtenteils verfügbar. Im Innenraum ist ebenfalls auf eine komplette und ganze Ausstattung zu achten, hier wird Ersatzbeschaffung äußerst schwierig!

Technisch ist bei den Einspritzern auf einen sauberen Motorlauf ohne Rußen zu achten, die Teile für die Kugelfischer-Einspritzanlage sind recht teuer, insgesamt anfällig ist die Zylinderkopfdichtung gegen Überhitzung, die mit einer Steuerkette arbeitenden Motoren sind robust, regelmäßiger Ölwechsel min. alle 5000 km vorausgesetzt, ebenso verlangen die bis zu 7 Schmiernippel am Unterboden nach regelmäßigen Fettnachschub. Die Getriebe

sind sehr haltbar, auch das 3-Gang-ZF-Automatikgetriebe, das auch nach 20.000 km nach frischem ATF verlangt.

Alles in allem ist der Peugeot 504 als Limousine als 96 PS-Vergaser oder 106-PS-Einspritzer noch immer ein sehr komfortabler gut ausgestatteter Reisewagen, der auch heute noch im immer rasanter werdenden Verkehr gut zurechtkommt.

text+fotos: jokai



Der meist verkaufte Antrieb – Zwei Liter Vergaser

Mit Le Beau unterwegs

Ja, ihr seht richtig, auch mein Coupé war schon das eine oder andere Mal auf der „Piste“. Diesmal war der Anlass das 40-jährige Bestehen des Autohaus Lambeck in Bergfelde. Viel wichtiger war allerdings, dass der Seniorchef Uwe Lambeck an einem Oldtimer „bastelte“, nämlich an einem Peugeot D3. Der Peugeot D3 wird auch „Nez de cochon“, oder „Schweinenase“ genannt.

Geplant war, dass wir den Seniorchef mit einer bereits restaurierten Schweinenase überraschen wollten.

Daraus wurde leider erstmal nichts. Der Grund: unser geschätztes Mitglied Karl-Heinz, Besitzer eines D3-Busses, hatte aus beruflichen Gründen leider an dem Tag keine Zeit mehr! Also rief ich am nächsten Tag Karl-Heinz an und bat ihn doch mit der Schweinenase nach Bergfelde zu fahren, ich würde ihn begleiten. Gesagt getan.

Mit der Sekretärin, Frau Nina Neie, habe ich einen geheimen Termin arrangiert um Herrn Uwe Lambeck zu überraschen. Das ist uns absolut geglückt, wie die Bilder beweisen!

Danke schön an Frau Nina Neie und Karl-Heinz Zechner (Eigener der Schweinenase)!



PEUGEOT auf der „Motorworld Classics Berlin“

Mit einem sehenswerten Stand auf der Oldtimer-Messe „Motorworld Classics Berlin“ haben PEUGEOT und der PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V. standesgemäß den 50. Geburtstag des PEUGEOT 504 gefeiert. Über 30.000 Besucher strömten in die historischen Hallen der Messe Berlin, um automobile Klassiker wie den PEUGEOT 504 Coupé oder das PEUGEOT 504 Cabriolet live zu erleben.

Fahrzeugliebhaber und -sammler, Auto-Clubs und Szenefans hatten in Berlin vom 4. bis zum 7. Oktober 2018 vor allem ein Ziel: die Oldtimer-Messe „Motorworld Classics“. Im jährlichen Rhythmus trifft sich hier die Szene in einem stilvollen Ambiente und lockt auch zunehmend Publikumsbesucher. Besonderes Highlight in diesem Jahr: Die „Lange Nacht der Oldtimer“, bei der die Besucher zu ungewohnter Stunde durch die Messehallen flanieren und die zahlreichen Exponate bewundern konnten.

Im Mittelpunkt des PEUGEOT Messestands: Der PEUGEOT 504, der ab 1968 die obere Mittelklasse als eleganter Trendsetter prägte und bis heute als „König der Löwenmarke“ gilt. Rund 3,7 Millionen Einheiten des auch im Motorsport erfolgreichen 504 liefen in der insgesamt 37-jährigen Bauzeit von den Bändern – als stilprägende Limousine, familienfreundlicher Kombi und praktischer Pick-up sowie als unvergänglich schönes Coupé und Cabriolet.

Vor Ort konnten die Messebesucher neben den Oldtimer-Modellen PEUGEOT 504 GL, 504 Break, 504 Coupé, 504 Cabriolet und dem 504 Rallyefahrzeug als Nachbau das neue Flaggschiff der Löwenmarke



kennenlernen: den PEUGEOT 508, der als neuestes Modell der 5er-Serie Designelemente seines prominenten Vorgängers übernimmt. Fazit: Das Engagement von PEUGEOT und dem PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin zahlte sich aus. Sowohl das rege Interesse der Besucher rund um die ausgestellten historischen Peugeot 504 Modelle als auch der zweite Preis bei der Wahl zum „Schönsten Clubstand“ der Motorworld Classics Berlin zeugen vom großen Erfolg der Messe für die Löwenmarke.

aus dem ALLEZ! Handelsnewsletter von PEUGEOT





Der Peugeot D4B 'Nez de cochon' in der Kunst

Das hat es sicher noch nicht gegeben. Künstler der Galerie Petra Lange haben den 1962 gebauten Bus - den Peugeot D4B - als Motiv für eines ihrer Bilder erklärt. In ganz unterschiedlichen Stilen erscheinen verschiedene Ansichten des Fahrzeuges. Auf Leinwand mit Acryl- oder Ölfarbe gemalt, auf Papier mit Tusche oder Farbstiften gezeichnet, als Collage oder gar als Skulptur in Stein gehauen. Das besondere Aussehen des Peugeot D4B, sein außergewöhnliches Design sowie sein einmaliges Vorhandensein in Berlin machte ihn interessant für eine Darstellung innerhalb eines Kunstwerkes. Wie in der Realität, so erzeugt der Anblick der Kunstwerke mit dem 'Nez de cochon' Freude und ein Lächeln.

Die Galerie hat in dem 'Nez de cochon' einen besonderen Werbeträger und darüber hinaus werden mit ihm die Kunden in die Ateliers oder in die Galerie gebracht. Auch hat das Fahrzeug manch großes Bild gefahren und war als Kunsttransporter unterwegs.

Die Künstler Christine Dewerny, Elisabeth Störmer- Hemmelgarn, Karl Anton, Michael Arantes Müller, Gerhard Gabel, Michael Jastram, Rüdiger Moegelin, Karl-Heinz Moeller, Detlef Olschewski und Kornelius Wilkens, welche die Werke mit dem 'Nez de cochon' geschaffen haben, gehören neben anderen seit vielen Jahren zum "Künstlerstamm" der Galerie Petra Lange. Sie leben in Berlin, Leipzig, Griechenland und sind durch Ausstellungen und Kunstmessen auch international anerkannt. Und sie gestalten das Programm der Galerie, die hauptsächlich Malerei zeigt, in unterschiedlichen Gestaltungsweisen, wie:

- realistisch - jeder Gegenstand ist gemalt bis ins Detail,
- expressiv - hier erscheinen mit energetischem Pinselschwung gesetzte Farben,
- abstrakt - im Kontrast stehen lebhaft farbige Flächen und Linien zueinander.

Exklusive Ausstellungen widmen sich der Bildhauerei. Besonders werden dann Figuren gezeigt, Skulpturen aus Bronze oder in Stein, die das Dasein des Menschen reflektieren.

GALERIE PETRA LANGE Pestalozzistraße 4, 10625 Berlin, galerielange@versanet.de, T 030 25700810

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 Berliner. Die Bearbeitung bei diesem ersten Besuch schlägt mit 51 Euro zu Buche. Jetzt lässt man sich beim Bürgeramt ein Führungszeugnis erstellen, für 13 Euro Bearbeitungsgebühr, kümmert sich um ein Oldtimer Gutachten, ggf. ein Datenblatt und eine Haftpflichtversicherung bzw. den Versicherungsnachweis. Des Weiteren 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 € 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



Die 07er Der SM Das Alltagsfahrzeug

von Matthias Bonge

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.



*Keine Händlernummer –
die beginnen immer mit 06*

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.

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

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

mir da doch jedes Motiv ihn auch zu fahren, bei der Alternative!? Die verwerfliche, verbrecherische Absicht 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 hab 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 km Fahrleistung pro Jahr, eine Möglichkeit zu erörtern. Zu einem preiswerten Oldtimertarif versichert zu werden, schien nach etwa zwei Wochen täglichem 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 km im Jahr läuft und dann vielleicht noch hin und wieder einen Defekt hat. Was für ein Stress!



Vorderes Nummerschild hinter Glas – eine fast einmalige Ausnahme

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 mindestens 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

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.



Die rote 07er Nummer am Peugeot 404 und Citroën SM

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

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 angemessenem 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 sieben 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 sieben 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.

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.

Bernies Imbiss – ein echter Geheimtipp



Irgendwann im Spätherbst aß ich hier als Schüler der 5. Klasse meine erste Currywurst, da hatte Bernd Woydecke gerade einige Monate zuvor seinen kleinen Imbiss aus einem umgebauten Wohnwagen eröffnet. Hier war

Knotenpunkt des Umsteigens, denn die hier immer noch endende U-Bahn „spuckte“ eine Menge Fahrgäste aus, im Berufsverkehr im 5-Minuten-Takt, viele wechselten in Busse, die hier ihren End- und Startpunkt hatten und viele aßen oder tranken bei Bernie, wie er immer liebevoll genannt wurde. Inzwischen ist die Straße, Reißbeckstraße, eine Einbahnstraße in östliche Richtung, die meisten Busse verkehren jetzt anders, halten seit 1985 schräg gegenüber. Direkt auf der



Straßenseite vom Imbiss hält kein Bus mehr, wartet also auch kein Fahrgast mehr.

Aber den Imbiss gibt es noch immer, inzwischen im dritten Verkaufswagen. Leider ist der Erstbesitzer Bernd Woydecke vor 3 Jahren verstorben, aber seine Verwandtschaft betreibt den Imbiss in gewohnter Qualität weiter!

Wer eine echt leckere Currywurst sucht und wirklich gut frittierte Pommes Frites ist hier genau richtig! Die Preise sind für die heutige Zeit wirklich zivil und der Knaller:

Immer am Mittwoch und Samstag kostet die Currywurst nur einen Euro! Einen Parkplatz findet man immer in unmittelbarer Nähe, oft direkt davor ...

Die Adresse ist Reißbeckstraße unmittelbar hinter der Kreuzung Mariendorfer Damm/Reißbeckstraße. Von hier muss man auch anfahren, da die Reißbeckstraße nur vom Mariendorfer Damm aus befahrbar ist (Einbahnstraße).



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 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

Das Jahr fing ja toll an! Zuerst wurde ich in die Werkstatt geschickt – meine Flüssigkeiten wurden getauscht sowie eine elektronische Zündanlage incl. neuer Lichtmaschine wurden eingebaut.

So, jetzt bin ich wieder für neue Abenteuer gerüstet.

Nun, über die Frühlingsausfahrt muss ich nicht sonderlich viel erzählen, außer dass sie wie immer toll war! Auch über Paaren Glien muss ich nichts weiteres erzählen.

Doch über meinen Bruder – Le Beau – muss ich Euch aktuelles berichten. Zuerst wurde seine Elektrik komplett überprüft und optimiert und dann hat er sich mit meinem Freund auf eigener Achse nach Kassel begeben. In Kassel steht er nun in einem Verkaufsraum eines Oldtimerhändlers und wartet darauf den richtigen neuen Besitzer zu treffen.



Neues von der Weißen Lady

Wir, mein Freund und seine tolle Gattin und ich haben uns im Juli auf eine Schlösser Tour begeben. Diese führte uns von Berlin über Brandenburg bis nach Sachsen genau gesagt zuerst nach Meissen – immer über die 101! Wir wohnten direkt in der Altstadt neben der Kirche und dem Marktplatz. Mit einer passenden Stadtführung haben dann mein Freund und seine Frau die Gegend erobert. Treppen rauf Treppen runter und dann auf die Albrechtsburg.

Im Jahr 1423 wurde Friedrich IV., der Streitbare, zum Kurfürsten von Sachsen ernannt. Seine Enkel, Ernst und Albrecht, herrschten 1464 bis 1485 gemeinsam über Sachsen und Thüringen und beauftragten 1471 den Baumeister Arnold von Westfalen, an der Stelle der alten Markgrafenburg das erste deutsche Schloss zu errichten. Auch wenn das Schloss eigentlich als Residenz für die beiden Fürsten angelegt worden war, wurde es nie als solche benutzt. 1485 wurde die Regierung der beiden Brüder aufgehoben und das Land zweigeteilt. Albrecht (der Albertiner) erhielt im Wesentlichen die meißnischen Gebiete mit dem neu erbauten Schloss und den späteren Thüringer Kreis. Sein Bruder Ernst die übrigen thüringischen Gebiete und das Herzogtum Sachsen mit Wittenberg, an das die Kurwürde gebunden war.

Das Schloss wurde 1676 nach seinem ersten Herrn und Erbauer auf den Namen „Albrechtsburg“ getauft. Doch erst sein Sohn, Georg der Bärtige, nahm die Albrechtsburg als Residenz in Anspruch. Während des Dreißigjährigen Krieges wurde das Schloss stark beschädigt. Seitdem stand es leer.

Erst Anfang des 18. Jahrhunderts erhielt die Albrechtsburg, durch August den Starken, wieder mehr Aufmerksamkeit, als dieser 1710 die erste europäische Porzellanmanufaktur in dem Schloss errichten ließ. Zwei Jahre zuvor hatten Johann Friedrich Böttger und Ehrenfried Walther von Tschirnhaus das europäische Porzellan erfunden. Zuerst war als Manufakturstätte Dresden vorgesehen, aber August der Starke entschied sich für die leerstehende und wegen ihrer Lage isolierte Burg. Denn nirgendwo anders wäre das Geheimnis der Porzellanherstellung so sicher gewesen. Am 6. Juni 1710 nahm die Porzellanmanufaktur in der vormaligen Fürstenresidenz, die das „weiße Gold“ weltbekannt machen sollte, ihren Betrieb auf.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Manufaktur in neu gebaute Fabrikgebäude umgesiedelt, das Schloss stand wieder leer. In den Jahren 1864 bis 1870 wurden die alten Manufaktureinbauten beseitigt und das Schloss wieder architektonisch aufbereitet.

Tags darauf haben dann meine Herrschaften noch die Porzellanmanufaktur besichtigt. Sie kamen hoch interessiert und wissend zurück. Also ein Besuch, der sich gelohnt hat!

Endlich kam ich auch wieder zum Zuge – oder besser in Fahrt. Wir fuhren Richtung Radebeul zum Schloss Wackerbarth. Heftiger Regen torpedierte einen Rundgang zumal auch noch zwei Hochzeiten stattfanden.

Meine Herrschaften haben diese Regenzeit mit Sekt und Pralinen versüßt, nein mein

Freund trank natürlich keinen Sekt, sondern eine schmackhaften Traubensaft.

Nachdem der Regen vorbei war, konnten wir uns weiter nach Dresden begeben. Meine Herrschaften hatten dort auf dem Weißen Hirsch in einer alten Villa Quartier bezogen – ich stand direkt unter ihrem Fenster. Die beiden sind dann zu einem Erkundungsrundgang aufgebrochen und weil an diesem Abend auch noch der „Blutmond“ incl. ISS zu sehen war haben die beiden oberhalb der Elbe mit Blick auf Dresden das Wunder bestaunt. Nach einem leckeren Frühstück im Garten oberhalb der Elbe fuhren wir weiter in Richtung Pillnitz. Wir besuchten das Schloß und die Gartenanlage von Pillnitz.

Das Schloss Pillnitz aus dem 18. Jahrhundert liegt an der Elbe in dem ehemaligen Dorf Pillnitz, das heute als Stadtteil zu Dresden gehört. Es besteht im Wesentlichen aus drei Gebäudeteilen: Dem an der Elbe liegenden Wasserpalais, dem zum Hang hin gegenüberliegenden Bergpalais und dem diese an der Ostseite verbindenden Neuen Palais. Der von den Gebäuden eingeschlossene barocke Lustgarten wird durch einen umliegenden Schlosspark ergänzt.

Schloss Pillnitz ist ein hervorragendes Beispiel für die Chinamode des 18. Jahrhunderts.

Kurz nach Fertigstellung fand 1791 hier eine Fürstenzusammenkunft statt, deren Ergebnis als Pillnitzer Deklaration in die Weltgeschichte einging.

Heute befindet sich im Neuen Palais das Schlossmuseum Pillnitz, während im Berg- und Wasserpalais das Kunstgewerbemuseum





der Staatlichen Kunstsammlungen Dresden untergebracht ist. Gräfin von Cosel ließ 1712 die Heckengärten pflanzen. Zwischen dem Berg- und dem Wasserpalais entstand der barocke Lustgarten mit Springbrunnen und Boskettanlagen, oberhalb des Bergpalais um 1723 der große Schlossgarten mit seinen zwölf Baumreihen.

Nach langen Spaziergängen und Ausstellungsbesuchen wurde noch eine kleine Rast im Cafe eingelegt. Als wir weiterfuhren war es schon nachmittags. Doch wir hatten es nicht weit. Nur einige Kilometer weiter erreichten wir den Barockgarten Großsedlitz. Er war groß, super angelegt und sehr weitläufig mit vielen Wasserspielen sowie vielen Baum- und Straucharten. Nach ca. zwei Stunden begaben wir uns nach Heidenau in unser Hotel.

Am nächsten Tag ging es weiter nach Schloss Weesenstein. Das einzige Schloss welches „verkehrt“ herum gebaut wurde.

Das Schloss ist ein achtstöckiges Bauwerk. Die Besonderheit besteht darin, dass es zu einem großen Teil von oben nach unten gebaut worden ist. Dadurch befinden sich z. B. die alten Kellerräume im fünften und die Pferdeställe im vierten Geschoss.

Der Turm scheint zum ältesten Teil des Schlosses, wahrscheinlich aus dem 12. Jahrhundert, zu gehören. Wenn man die alten Bilder des Schlosses (beispielsweise das Gemälde im Treppenhaus aus dem 17. Jahrhundert) zum Vergleich heranzieht, ist festzustellen, dass der Turm ursprünglich nicht so hoch wie heute war. Der ursprünglich als Warte an der Heer- und Handelsstraße dienende Turm wurde später durch Wohn- und Wirtschaftsräume ergänzt. So entstand im sechsten Stock ein „Gerichtssaal“ (der sog. „Speisesaal der Burggrafen“) und darunter ein Keller. Vom Gerichtssaal gelangt man in die „Folterkammer“ und einige Stufen weiter in den siebenten Stock zum „Mönchsgang“.

In den Zeiten von Rudolf (II.) und Heinrich (II.) von Bünau (15./16. Jahrhundert) wurden hier der „Steinerne Saal“ und der „Billardsaal“ eingerichtet.

Mit der Übernahme des Schlosses durch die Wettiner im 19. Jahrhundert wurden die Raumfluchten neu gegliedert, so dass sie den neuen, aufwendigeren Nutzungsanforderungen entsprachen. In den 1850er und 1860er Jahren wurden verschiedene Räume neuen Nutzungen zugeführt und teilweise neu ausgestattet. Dabei blieben die historisch wertvollen Tapeten im Ledertapetensaal (farbig bemalte Goldledertapete um 1720), im Vogeltapetenzimmer (farbig bemalte Papiertapete mit ostasiatischem Dekor und exotischen Vögeln um 1780) und im Chinesischen Salon (Tapete mit chinosien Motiven um 1814) erhalten. Die Ausstattung der Zimmer wechselte mit den häufig anreisenden Gästen. Die repräsentative Empfangssituation im Bereich der herrschaftlichen Wohntage entstand zwei Jahre nach der Thronbesteigung des Johann von Sachsen 1854 in Anlehnung an Sempersche Raumgestaltungen im Stil der Neorenaissance.

Erwähnenswert ist auch der schön angelegte Barockgarten der sich toll in die Landschaft schmiegt. Bei einer interessanten Führung kamen meine Herrschaften auch hinter die „Kulissen“, soll heißen, es wurden Teile der Anlage gezeigt, die sonst vor der Öffentlichkeit verborgen sind.

Wir fahren über sehr idyllische Straßen weiter nach Freiberg. Auch diesmal lag unser Hotel direkt in der Altstadt. So konnten meine Herrschaften ihre Erkundungsgänge direkt vom Hotel aus machen. Im Schloss Freiberg befand sich u.a. eine sehr umfangreiche Mineralausstellung.

Es gibt einen prachtvollen Dom sowie ein sehr interessantes Bergbaumuseum; denn in Freiberg befindet sich eine der wichtig-

sten Universitäten für Bergbau in Europa. Der gesamte historische Stadtkern steht unter Denkmalschutz. Zahlreiche Gebäude sind ausgewählte Objekte für die vorgesehene Kandidatur zum UNESCO-Welterbe Montanregion Erzgebirge. Bis 1969 war die Stadt rund 800 Jahre vom Bergbau und der Hüttenindustrie geprägt.

Die Stadt, deren Geschichte eng mit dem Bergbau verbunden ist, entstand ab etwa um 1162/1170. 1195 wird als Name der Stadt „Vriberge“ angegeben, 1218 „Frierberch“, 1227 im Stadtsiegel „Vriberch“ und 1328 „Fryberg“. Erst 1466 werden erstmals die Bezeichnungen „Freiberg“ und „Freyberg“ verwendet. Dieser Name wird aus dem wichtigen Merkmal, der Bergfreiheit, also dem Schürfrecht eines jeden Zuwanderers, hergeleitet. Im hohen Mittelalter war Freiberg die größte Stadt der Mark Meißen und wichtiger Handelsstandort. Ihr Silberreichtum und die bedeutsame Freiburger Münze machten das Kurfürstentum Sachsen zu einem wohlhabenden Staatswesen. 1913 wurde der Silberbergbau aufgrund des Verfalls des Silberpreises eingestellt. Vor dem Zweiten Weltkrieg wiederum aufgenommen, gab es bis 1969 wieder verstärkt Bergbauaktivitäten zur Blei-, Zink- und Zinnengewinnung. 1765 wurde die Bergakademie gegründet, eine der weltweit ältesten bergbautechnischen Hochschulen.

Nach dem obligaten kleinen Rundgang durch die Stadt fahren wir weiter nach SCHLOSS NOSSEN.

Die auf einem Felsvorsprung über dem Tal der Freiburger Mulde befindliche imposante Schlossanlage geht auf eine Burg zurück, die wahrscheinlich in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts errichtet wurde. Die Burg befand sich damals im Besitz der Ritter von Nozin, deren Geschlecht hier erstmals 1185 in der Person des Petrus de nozin urkundliche Erwähnung fand. Die Herren von Nossen, wie man sie heute in Anlehnung an den aktuellen Namen der Stadt nennt, hatten einen Streifen Land zwischen Pitzschebach und Mulde vom Bischof von Meißen zu Lehen. Im weitgehend unbesiedelten Land entstanden im Schutz der Grundherren dörfliche Siedlungen wie Breitenbach, Gruna, Keseberg (das heutige Augustusberg) und Niedereula. Aus der dörflichen Siedlung am Fuße der Burg entwickelte sich später die Stadt Nossen.

Bekannte Persönlichkeiten die hier gelebt haben waren u.a. der berühmte Böttcher Christian Eckholdt aus Lips Tullians Räuberbande, der schwarzen Garde. Er soll nach seiner Verhaftung am 18. Oktober 1712 in

Roßwein auf Schloss Nossen Gefangener gewesen sein. Eckholdt wurde am 8. März 1715 in Dresden hingerichtet.

Gräfin von Cosel hielt sich hier vom 23. November bis 24. Dezember 1716 krankheitsbedingt einen Monat vor ihrem Weitertransport nach Stolpen auf.

Napoleon nutzte das Schloss in der Nacht vom 7. zum 8. Mai 1813 als Hauptquartier.



Schloss Strehla

Leider kamen wir etwas spät an unser Ziel, der Schlosshof war geöffnet, das Schloss jedoch schon geschlossen. Deshalb fuhren wir weiter über Riesa nach Strehla.

Hier fanden wir ein nettes kleines Hotel an der Elbe. Wir haben den kleinen Ort „durchwandert“ und waren nach 30 Minuten damit fertig. Dabei haben wir ein verschlafenes Schloss entdeckt, das Schloss Strehla.

Strehla ist eine charakteristisch mittelalterlich geprägte Kleinstadt im Landkreis Meißen in Sachsen. Sie liegt an der Elbe nördlich von Riesa. Der Name kommt vom altsorbischen „strěla“ und bedeutet „Pfeil“ oder möglicherweise „Wasserarm“.

Schon vor 900 soll es an dieser Stelle einen slawischen Herrschersitz gegeben haben. Wahrscheinlich ist die Burg Strehla eine der ersten Gründungen in diesem Gebiet. Die Höhenburg wurde zum Schutz eines Flussübergangs in der Nähe einer Furt nach 928 erbaut und 1064 mit einem Burgward erwähnt. Im einem Konflikt zwischen dem

deutschen König Heinrich II. und dem polnischen Herzog Bolesław I. Chrobry wurde die Burg im Jahr 1002 niedergebrannt.

1064 waren die Bischöfe von Naumburg Besitzer der Burg. 1384 kam die Burg als Lehen an die Herren von Pflugk und blieb bis 1945 im Besitz der Familie Pflugk. Nach der Enteignung der Familie Pflugk wurde Schloss Strehla u.a. als Kinderheim und in der Nachwendzeit als Künstlerdomizil genutzt und ist seit 1994 in Privatbesitz.

Aus dem Jahr 1335 stammt der älteste Gebäudeteil, der als Ruine erhaltene Rittersaal zwischen den beiden mächtigen Türmen. Deren untere Teile stammen aus dem 13. bis 14. Jahrhundert, die spätgotischen Zellengewölbe in den Obergeschossräumen stammen aus der Zeit um 1530, die Giebelaufsätze und Dachtürmchen wurden gegen Ende des 16. Jahrhunderts hinzugefügt. Im 15. bis 16. Jahrhundert wurde die Burg als Schloss neu aufgebaut und der Nordflügel 1890 nach einem Brand wiedererrichtet. Das Torhaus zum vorderen Schlosshof wurde um 1560 gebaut und mit Zwerchhäusern und Giebeln geschmückt. Das Schloss bildet ein geschlossenes Geviert mit Architekturformen der Spätgotik und Renaissance, der elbseitige Flügel, erbaut um 1530 für Otto Pflugk, besitzt einen spätgotischen Backsteingiebel mit Maßwerkmuster, die Treppentürme im Schlosshof tragen Renaissancegiebel. Die zellengewölbte „Trinkstube“ im Südwestturm wurde 1532 mit einer reichen Ausmalung versehen, die dem Kreis um Lucas Cranach zugeschrieben wird.

Das Schloss ist von einem weitläufigen englischen Landschaftspark mit teilweise altem Baumbestand umgeben, der sich den Berghang bis zur Elbe hinunterzieht. Meine Herrschaften haben nach einem ausgiebigen Spaziergang im Gasthaus Nitstein an der Elbe zu Abend gegessen.

Am nächsten Tag sind wir nach Torgau aufgebrochen. Selbstverständlich über schöne Nebenstraßen. Wir besuchten das Schloss

Hartenfels. Schloss Hartenfels ist ein prachtvolles Renaissanceschloss in der Stadt Torgau im Freistaat Sachsen.

Als sich das sächsische Herrschergeschlecht der Wettiner 1485 bei der Leipziger Teilung in zwei Linien aufspaltete, fiel die bisherige Hauptresidenz, die Albrechtsburg in Meißen, in den Besitz der albertinischen Linie der Wettiner. Kurfürst Friedrich III. und seine Nachfolger ließen später in Torgau das Schloss Hartenfels zur neuen Hauptresidenz der ernestinischen Linie ausbauen. Der Schlossbau wurde im 15. Jahrhundert von Konrad Pflüger, einem Schüler Arnolds von Westfalen begonnen und im 16. Jahrhundert von Konrad Krebs fortgeführt. Es handelt sich um das größte vollständig erhaltene Schloss der Frührenaissance Deutschlands. Auf der Hofseite des sogenannten Johann-Friedrich-Flügels oder Ostflügels befindet sich der repräsentativ gestaltete Wendelstein, eine fast 20 Meter hohe freitragende steinerne Wendeltreppe. Nach Dehio ist diese Hofseite von 1533 bis 1535 eine der architektonischen „Hauptleistungen der Frührenaissance in Deutschland.“ Der Wendelstein (Brüstungen und Pilaster) ist von Dresdner Bildhauern aus Elbsandstein angefertigt. Konstruktives Vorbild dieser architektonischen Neuinterpretation war der Wendelstein an der spätgotischen Albrechtsburg in Meißen.

Nach dem Schmalkaldischen Krieg kam 1547 das Schloss in den Besitz der Albertiner, als die bei dem Konflikt am Ende unterlegenen Ernestiner zusammen mit der Kurwürde auch wichtige Besitzungen abtreten mussten. Als die Albertiner im 16. Jahrhundert ihren Hofhaltungssitz dauerhaft nach Dresden verlegten, wurde das Schloss hauptsächlich als Verwaltungsgebäude genutzt. 1815 gelangte es an das Königreich Preußen und diente nunmehr der preußischen Verwaltung des neugebildeten Kreises Torgau.

Nach einer ausgiebigen Besichtigung des tollen Schlosses haben wir uns auf den Heimweg gemacht. Verbunden mit einem „Abschiedessen“ in der Alten Försterei beim Kloster Zinna.

Es hat wie immer sehr viel Spaß gemacht und das auch noch pannenfrei!

Eure Weiße Lady
(alias Udo Siebert)



*Schloss Hartenfels
Gemälde von
Lucas Cranach d. J.:
Hirschjagd*

Oldtimer Information

Behrenstrasse 35
10117 Berlin

Tel. +49 30 897842-380
Fax +49 30 897842-606
roehrig@vda.de
www.vda.de

Altersstatistik des Kraftfahrt-Bundesamt zu H-Kennzeichen

Das durchschnittliche Alter von Oldtimern bleibt konstant

Berlin, 11. Juni 2018. Im Jahr 2017 blieb der Anteil von Fahrzeugen mit H-Kennzeichen, die ein Alter zwischen 30 und 39 Jahren haben, mit 39,3 Prozent im Vergleich zu den über 40 Jahre alten Fahrzeugen konstant. Alle Befürchtungen, dass gerade eine zunehmende Anzahl „neuer“ Oldtimer zu einer Schwemme von historischen Fahrzeugen führen könnte, finden somit keine Bestätigung. Die Zahlen sind der jährlichen Information des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zu Fahrzeugzulassungen zu entnehmen.

Der KBA-Bericht veröffentlicht jährlich die Altersstatistik aller zugelassenen Fahrzeuge mit H-Kennzeichen. Diese Kennzeichen können nur Fahrzeuge erhalten, die mindestens 30 Jahre alt sind und sich im originalen, technisch einwandfreien Zustand befinden. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) wertet diese Statistik in regelmäßigen Abständen aus, um rechtzeitig Trends bezüglich der Entwicklung von Oldtimern zu identifizieren.

Zum 01.01.2018 befanden sich von insgesamt 477.000 Fahrzeugen mit H-Kennzeichen 187.000 im Alter zwischen 30 und 39 Jahren. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 11 Prozent. Ähnlich verlief die Entwicklung der Fahrzeuge älter als 40 Jahre mit einer Zunahme von 10,8 Prozent. Dabei fällt auf, dass lediglich 44 Prozent aller Fahrzeuge zwischen 30 und 34 Jahren mit einem H-Kennzeichen ausgestattet sind. Das ist ein deutliches Zeichen, dass bei weitem nicht jedes Fahrzeug automatisch mit dem Erreichen der Altersgrenze das den echten Oldtimern vorbehaltene Kennzeichen erhält.

Vor 10 Jahren stellte sich die Zusammenstellung der unterschiedlichen Altersgruppen noch ganz anders dar. Zum 01.01.2008 betrug der Anteil der Oldtimer im Alter von 30 – 39 Jahren noch 53,5 Prozent, zum 01.01.2018 waren es gerade noch 39,3 Prozent.

Der Fachbereich Historische Fahrzeuge des Verband der Automobilindustrie (VDA) ist eine zentrale Servicestelle für seine Mitglieder in Sachen Oldtimer. Er ist zuständig für die Erarbeitung von Positionsbestimmungen bei politischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Fragen und vertritt die Automobilindustrie in den relevanten Gremien und bei den zuständigen Behörden, damit Oldtimer auch künftig problemlos auf öffentlichen Straßen fahren können.



Immer mehr Oldtimer in den neuen Bundesländern

Berlin, 29. Oktober 2018 Die Anzahl von PKW mit H-Kennzeichen steigt in den neuen Bundesländern überproportional. Dies ergab eine Auswertung der Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) durch den Verband der Automobilindustrie (VDA). Zum 01.01.2018 waren in den fünf Ländern 71.462 PKW mit H-Kennzeichen registriert, ein Plus von 32,3 Prozent zum Vorjahr. Für die gesamte Bundesrepublik lag der Zuwachs im selben Zeitraum bei 10,8 Prozent.

Nach wie vor führen die bevölkerungsreichen Länder wie Nordrhein-Westfalen mit 107.876 PKW-Oldtimern, Bayern (88.324) und Baden-Württemberg (76.351) die Rangliste an. Die wenigsten historischen Fahrzeuge finden sich naturgemäß im bevölkerungsschwachen Bremen (2.883).

Den größten prozentualen Anteil von PKW mit H-Kennzeichen an allen Fahrzeugen älter als 30 Jahre - dieses Mindestalter ist die Grundvoraussetzung zur Erlangung eines solchen Kennzeichens - weist die Bundeshauptstadt auf (83,9 %), gefolgt von Baden-Württemberg (77,2 %) und Hamburg (75,2 %). Hamburg weist auch die meisten Oldtimer im Verhältnis zum gesamten PKW-Bestand auf (1,4 %). In diesem Vergleich wird deutlich, dass trotz guter Steigerungsraten gerade in den Ländern Ostdeutschlands noch Potential für eine weiter wachsende Oldtimer-Population vorhanden ist. So beträgt der Anteil aller PKW mit H-Kennzeichen in Mecklenburg-Vorpommern lediglich 0,5 Prozent, in Sachsen-Anhalt 0,6 %. Allerdings finden sich hier auch die geringsten Anteile an Fahrzeugen älter als 30 Jahre.

Fahrverbot für Diesel-Oldtimer?

Erste Überlegung zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts

von Michael Eckert
Rechtsanwalt – Spezialist für Oldtimerrecht

Unter großer öffentlicher Anteilnahme hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass Dieselfahrverbote grundsätzlich zulässig seien. Es stellt sich nun die Frage, ob und inwieweit hiervon auch Diesel-Oldtimer betroffen sein können, zumal Oldtimer mit H-Kennzeichen ja bisher in Umweltzonen der Städte einfahren dürfen.

Nachfolgend möchten wir einige wichtige Hinweise geben, allerdings zugleich betonen, dass das Bundesverwaltungsgericht keinesfalls Diesel-Fahrverbote ausgesprochen, sondern nur Rahmenbedingungen für Städte festgelegt hat, die erfüllt sein müssen, wenn im Einzelfall(!) für einzelne Strecken (!) ein Fahrverbot verhängt werden soll.

1. Die beiden Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 (Aktenzeichen 7 C 26.16 und 7 C 30.17) sind bisher nur in Form einer Pressemitteilung bekannt. Bis zur Vorlage des vollständigen schriftlichen Urteils kann noch einige Zeit vergehen. Daher lässt sich heute auch noch nicht im Detail sagen, was genau das Bundesverwaltungsgericht geurteilt hat.

2. Diesel-Fahrverbote sind nur ausnahmsweise möglich. Bei der Prüfung, ob solche Verbote verhängt werden dürfen, sind strenge Maßstäbe anzulegen, insbesondere ist die Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Das Bundesverwaltungsgericht bestätigt, dass nach Bundesrecht zonen- und streckenbezogene Verkehrsverbote speziell für Dieselfahrzeuge (noch) nicht zulässig sind. Ein Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge kann aber ausnahmsweise zulässig sein, wenn ein solches Verbot sich als „einzig geeignete Maßnahme erweist, den Zeitraum einer Nichteinhaltung der NO₂-Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten“.

3. Wichtig ist die Wahrung der Verhältnismäßigkeit. Insoweit muss auch geprüft werden, ob (als milderer Mittel) phasen-/stundenweise Verkehrsverbote eingeführt werden können. Hier ist eine stufenweise Regelung vorzusehen, beispielsweise zunächst ein Verbot für Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 4. Euro 5-Fahrzeuge dürfen jedenfalls nicht vor dem 01. September 2019 mit einem Verkehrsverbot verlegt werden. Darüber hinaus erfordert die Verhältnismäßigkeit, Ausnahmen vorzusehen. Dies gilt zum Beispiel für Handwerker und bestimmte Anwohnergruppen.

4. Vor Verhängung eines Verkehrsverbotes für Dieselfahrzeuge müssen also zunächst alle anderen möglicherweise geeigneten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftwerte (NO₂) geprüft werden.

5. Bei erheblicher Überschreitung der Grenzwerte (wie in den unterschiedenen Fällen in Düsseldorf und Stuttgart der Fall) können auch Maßnahmen über die sogenannte Plakettenregelung (rote, gelbe, grüne Plakette) hinaus notwendig und zulässig sein. Da Oldtimer bisher nur von der Plakettenregelung ausgenommen sind, bedeutet dies, dass das H-Kennzeichen nicht automatisch dazu berechtigen würde, Strecken oder Zonen zu befahren, die vielleicht einmal in Zukunft mit einem Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge belegt werden.

6. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeit könnte es gerade auf Durchgangsstraßen sinnvoll sein, Oldtimer-Dieselfahrzeuge von einem Verkehrsverbot auszunehmen, da diese nicht in nennenswertem Umfang zur Schadstoffbelastung beitragen. Dies ist aber eine Frage, die die Verwaltung jeweils vor Ort in jedem Einzelfall prüfen muss.

7. Fahrer von Oldtimer-Dieseln, die Anwohner in solchen Bereichen sind, für die möglicherweise zukünftig ein Strecken- oder Zonenverbot verhängt wird, sollten eine Ausnahmegenehmigung beantragen. Dies zum einen deshalb, weil sie Anwohner sind, zum anderen mit Blick auf die Tatsache, dass Oldtimer aufgrund der geringen Fahrleistung nur so geringfügig zur NO₂-Belastung beitragen, dass dies nicht mehr messbar ist. Schließlich können sie sich darauf berufen, dass der Erhalt und auch Betrieb von Oldtimerfahrzeugen von kulturhistorischer Bedeutung ist. Dies gilt insbesondere für alte Diesel-PKW, die auch im Oldtimerbereich äußerst selten sind.

Es ist völlig offen, inwieweit sich ein Dieselfahrverbot auch auf Nutzfahrzeuge erstrecken kann. Der Pressemitteilung des Bundesverwaltungsgerichts lässt sich dazu nichts entnehmen. Nutzfahrzeuge, insbesondere LKW, Busse etc., sind praktisch nur als Dieselfahrzeuge lieferbar (gewesen). Hierfür werden wahrscheinlich Ausnahmvorschriften vorgesehen werden.

8. Ob es Ausnahmeregelungen auch für Dieseltaxis gibt, lässt sich der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ebenfalls nicht entnehmen, zumindest findet sich dazu nichts in der Pressemitteilung. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeit wäre dies aber wünschenswert.

Aktuelle Zusammenfassung:

Endgültige Aussagen über die Auswirkung des neuen Urteils lassen sich noch nicht treffen. Aus dem Urteil selbst ergeben sich keinerlei Fahrverbote. Lediglich wird in Kommunen in bestimmten Ausnahmefällen die Möglichkeit eingeräumt, bestimmte Bereiche oder Strecken für bestimmte Dieselfahrzeuge zu sperren, wobei zwingend Ausnahmen vorzusehen sind. Hier werden sich die Regelungen in den Städten erheblich unterscheiden. Jede Gemeinde ist nach derzeitigem Recht noch selbst berechtigt und verpflichtet, eigene Regelungen, Ausnahmvorschriften etc. zu erlassen.

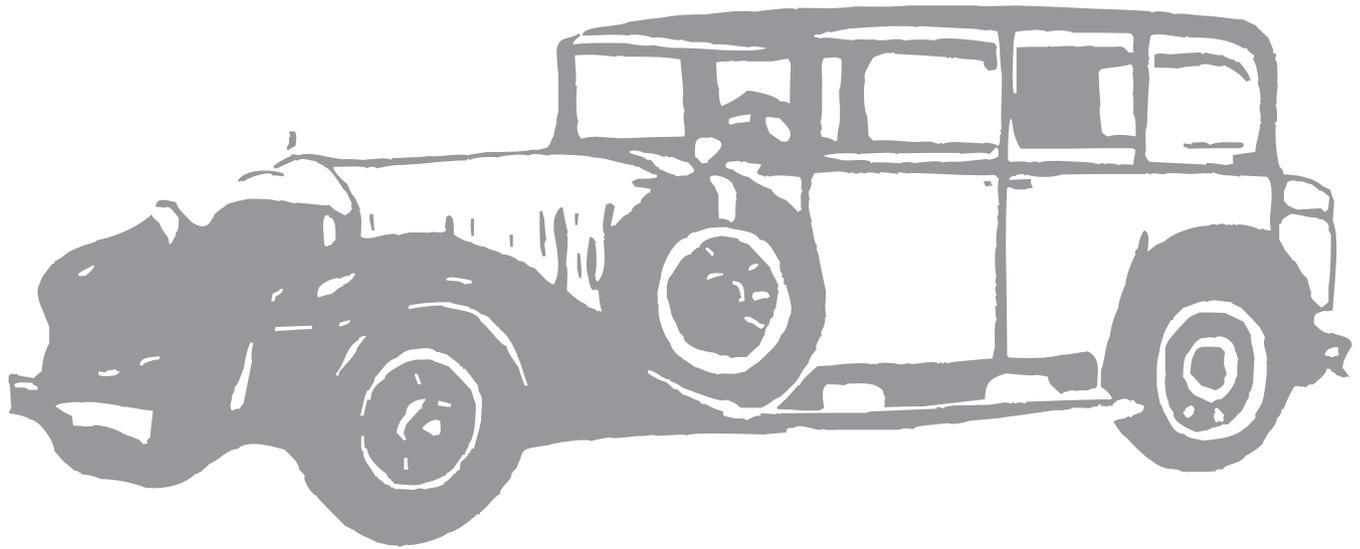
Oldtimer können sich jedenfalls nicht auf die Plakettenfreiheit beim H-Kennzeichen berufen. Ob die Städte jeweils Ausnahmen für Diesel-Oldtimer schaffen, muss abgewartet werden.

Wichtig ist jedenfalls, dass Diesel-Fahrzeuge und insbesondere auch Diesel-Oldtimer nicht für eine gesamte Stadt verboten werden dürfen, sondern immer nur für bestimmte Strecken oder Zonen, die man natürlich auch innerstädtisch umfahren kann.

Die Auswirkungen auf die Oldtimer-Szene werden daher gering bleiben.

© Michael Eckert, Spezialist für Oldtimerrecht

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



Impressionen vom 23. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker



Zum nun schon 23. Mal trafen sich am Wochenende des 24./25. und 26. August 2018 (nicht nur) französische Klassiker und 34 Personen im schönen Fläming im kleinen Ort Beelitz-Heilstätten, rund 45 Kilometer südlich vom Stadtzentrum Berlins gelegen. Die umliegende Landschaft bot für dieses Rendez-vous eine tolle Kulisse für die angereisten Klassiker nicht nur, aber überwiegend aus französischer Herkunft. Neben den überwiegend französischen Oldtimern, fanden sich auch Klassiker aus Italien, Schweden und Deutschland ein. Unser Clubmitglied Reinhold Koop, der sich auch um die Organisation der „Location“ gekümmert hatte, hat ganze Arbeit geleistet und eine abwechslungsreiche Rallye organisiert, die neben fahrerischem Können, Geschicklichkeit auch jede Menge Gehirnschmalz forderte. Die interessante Rallye-Suchfahrt führte über sehr wenig befahrene Straßen, schöne Alleen und zeigte den Teilnehmern die Schönheiten des Hohen Fläming. Die Tour wurde durch mehrere Stopps unterbrochen, u.a. durch die Besichtigung des Kloster Lehnin, einer Mittagsrast auf der Burg Eisenhardt, einer Kaffeerast am Schwielowsee.

Zu besuchen gab es auf der gut geplanten Strecke u.a. mehrere Kirchen, einen interessanten Bonsaigarten, eine Sanddornmose und einiges mehr ...

Wir erfuhren viel über die Kultur des Hohen Fläming, wanderten auf den Spuren von Theodor Fontane.

Ein festliches Grillbuffet am Abend mit einem Sekt-Empfang und der Siegerehrung sorgten schließlich am Samstagabend für die nötige Stärkung und war ein schöner Rahmen für jede Menge Benzingespräche und ein Rückblick auf den ereignisreichen Tag. 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 Reinhold im Namen aller Teilnehmer für die Organisation dieses wirklich schönen Wochenendes. Wir freuen uns schon auf das 24. Rendez-vous vom 16.-18. August 2019. Die Einladung/Anmeldung findet sich hier im Heft und steht auch auf unserer Homepage (www.pereci.de) als Download (pdf) bereit. Die folgenden Fotos mögen einen kleinen Eindruck vermitteln.

text+fotos: jokai







PeReCi holt den Silbernen Bären

Auch 2018 haben sich zahlreiche Clubs mit witzigen und originellen Ideen auf der Motorworld Classics Berlin präsentiert. Das Rennen um den goldenen Bären machte die IG-T3, eine Vereinigung von VW-Bus-Fans der Baureihe T3. Ihren Stand hatten die Bulli-Freunde dieses Jahr unter das Motto „Dorfleben“ gestellt und mit kreativ gestalteten Bühnenelementen die Alpen nach Berlin geholt.

Ihrer Einladung zum ersten VW-Bus-Treffen unter dem Funkturm folgten über 60 VW-Bus-Besitzer und für Kinder hatten sie sowohl einen Bobbycar-Parcours als auch ein Bobbycar-Rennen auf die Beine gestellt.

Den silbernen Bären erhielt der PeReCi Motor-Klassik-Club für eine hervorragende Standgestaltung mit Tricolore, Eiffelturm und Präsentation eines Peugeot-Rallyefahrzeugs.

Und der dritte Platz ging an den 1. Brennaborverein Brandenburg a.d. Havel, der einzigartige Exponate mitgebracht, den Stand liebevoll dekoriert und die Geschichte hervorragend aufbereitet hatte.





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

Der PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. feiert im nächsten Jahr
sein 25-jähriges Bestehen und lädt zum

24. Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker vom 16.–18. August 2019 ins Hotel Sportwelt Radeberg ein.

Liebe Mitglieder und Freunde von PeReCi e.V.,

30 Jahre ist schon eine Zahl und aus diesem Grund werden wir unser
24. Rendez-vous in einer besonders schönen Gegend um Dresden
sowie in Radeberg veranstalten.

Leider ist es notwendig, dass unsere Gäste und Mitglieder sich
rechtzeitig bis zum 11.11.2018 verbindlich anmelden.
(Dresden feiert sein 21. Stadtfest und gleichzeitig ist am diesem
Wochenende im Bundesland Sachsen Einschulung).

Bitte planen Sie Ihre Anreise für den Freitag den 16.08.2019 ein,
die Abreise sollte am Sonntag, den 18.08.2019, nach dem
gemeinsamen Mittagstisch erfolgen.



Im Nenngeld sind folgende Leistungen enthalten:

*Getränk – Roadbook – interessante Suchfahrt – Mittagessen – Museumsbesuch – Kaffeearast
– weitere Suchfahrt – Abendessen in Form eines sächsischen Büffets – Siegerpreise – Übernachtung
– Frühstücksbuffet – Werksbesuch – gemeinsamer Mittagstisch
(zur Wahl stehen 8 Hauptgerichte inkl. einem Getränk)*

.....
(bitte hier abtrennen)

Hiermit melde(n) ich mich/wir uns verbindlich zum 24. 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 ist der 11.11.2018 mit Zimmergarantie und danach mit etwas Glück bis 31. Mai 2019!

Das Nenngeld für alle oben 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>	152,- €	195,- €	165,- €	195,- €
<i>Beifahrer</i>	125,- €	165,- €	165,- €	195,- €
<i>Gast/Kinder</i>	nach Rücksprache			

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

Das Platzangebot ist beschränkt. Die Teilnahme erfolgt nach Anmeldung.

Den entsprechenden Teilnehmerbeitrag bitte auf das Clubkonto
mit dem Vermerk „24. 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 08.00 Uhr, sowie am Freitag bis 18.00 Uhr!

Anreise: erfolgt aus Berlin zur A 13 Richtung Dresden – (ca. 170 Kilometer) ab AB-Kreuz 23 – Dreieck Dresden Nord links auf die A 4 Richtung Görlitz/Bautzen Ausfahrt Ottendorf in Richtung Ockrilla/Radeberg (ca. 8 km), Straße folgen bis Radeberg auf der Badstraße vor der Tankstelle nach links in die Christoph-Seydestr. ca. 150 m rechts in die Am Sandberg Straße, danach ca. 100 m auf der rechten Seite befindet sich das Hotel mit reserviertem Parkplatz.

Anmeldungen ausschließlich schriftlich

per Post über Michael Trenkel Wendenschlossstr. 300 in 12557 Berlin
oder E- Mail: mt-berlin@live.de Mobil: 0177 635 30 90

.....
(bitte hier abtrennen)

Ich/wir möchte(n) wie folgt teilnehmen:

	<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>	152,- €	195,- €	165,- €	195,- €
<i>Beifahrer</i>	125,- €	165,- €	165,- €	195,- €

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

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

Nenn gelder sind Reue gelder 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:

.....

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 weitaus 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 Britisch 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 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



*Selten:
ein Vorkriegsford*

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 Zahlen der Kennzeichen für die Baujahre 1980 bis 1990, das Erstzulassungsdatum zeigen. Das wurde 1990 aber wieder abgeschafft, weil es wohl zu viel Neid gab.

Aber was doch sehr erschreckend für mich zu hören war, ist, dass die Fahrzeuge,



Sabra Carmel



Renault 16



Peugeot 403 in Aufarbeitung

welche als Oldtimer importiert werden einer extrem hohen Zollabgabe in Höhe von 106 % des Kaufpreises inklusive der Transportkosten bis zum Hafen in Israel unterliegen. Danach kommt noch einmal 18 % Mehrwertsteuer obendrauf.



*Volvo Amazone:
ein Klassiker*

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



1961er BMW



Peugeot 505 GTI turbo



**Sie suchen eine fachkundige Firma,
die sich liebevoll und verantwortlich um ihr Fahrzeug kümmert?
Ihr Fahrzeug ist etwas Besonderes und wir können damit umgehen.**



Wir bieten Ihnen eine kompetente Beratung vom Meister persönlich.

Das 1920 gegründete, jedoch sehr junge Familienunternehmen kann auf einen großen Erfahrungsreichtum zurückgreifen.

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

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

Sie finden uns in der
Mahlower Straße 143 / Beethovenstraße
in 14513 Teltow

und erreichen uns unter
Telefon: +49-3328-470517
Fax: +49-3328-474661
E-Mail: info@slowa-autosattlerei.de

Öffnungszeiten:
Mo-Do 7:30 Uhr-16:30 Uhr
Freitag 7:30 Uhr-15:30 Uhr





Hallo, ich bin Ralf und darf voller Stolz zum bevorstehenden H-Kennzeichen, hier und heute mein „Riesenbaby“ präsentieren. Dabei handelt es sich um einen Mazda 929 der Baureihe HC von 1989. Er befindet sich im Originalzustand. Es ist die 3.0i V6 Ausführung in Volllausstattung. Die einzigen Änderungen sind der Kühlergrill, eine Mazda-Pioneer Stereoanlage mit Cassette und CD sowie die vorderen und hinteren Markierungsleuchten vom US-Modell. Frontschürze, Holzlenkrad und Atiwe Schlüssellochfelgen sind Originalteile aus dem Mazda Zubehörprogramm jener Zeit.

Es ist die letzte 929 Baureihe die nach Europa geliefert wurde. Auch handelt es sich um ein Vorfacelift Modell. Danach bekam er einen für Amerika typischen vollverchromten Kühlergrill. Die HC Baureihe wurde eigentlich auch für den amerikanischen Markt entwickelt. Waren die Vorgänger noch in der Mittelklasse angesiedelt, so sollte diese in das Segment der gehobenen Mittelklasse, mit dem V6 Motor sogar an der Luxusklasse von Mercedes und BMW schrammen. Der Erfolg blieb ihm, trotz gutem Preis-Leistungsverhältnis in Europa, besonders aber in Deutschland verwehrt. Er blieb hierzulande immer ein Exot. Als ich ihn im Jahre 2007 kaufte, gab es in Deutschland gerade noch 350 zugelassene Exemplare. Dies war wohlgerne vor der Abwrackprämie. Aber alles der Reihe nach.

Wahrscheinlich fragen sich jetzt einige von euch wie ich ausgerechnet auf Mazda und speziell auf dieses Modell gekommen bin.

KONNICHIWA

Das erste Schlüsselerslebnis war für mich im Januar 1986, als sich mein Vater seinen ersten Mazda, einen 626 GC, als Neuwagen kaufte. Sofort war ich von der umfangreichen Serienausstattung, der einfachen aber robusten Technik und dem im Verhältnis niedrigen Preis begeistert. Auch die Qualität ließ kaum Wünsche offen.

Als dann im April 1987 der neue Mazda 929 HC vorgestellt wurde, war ich von diesem Schlachtschiff begeistert. Die Abmessungen, das Armaturenbrett, die üppigen Veloursessel, die für damalige Verhältnisse sehr guten Fahrwerte. Ich begann zu träumen – wenn ich diesen Wagen hätte, aber als damaliger



3-Gang-Automatik mit Wahl zwischen Eco und Power

Fahranfänger und Auszubildener war er einfach unerschwinglich.

Das zweite und irgendwie prägendste Erlebnis für diesen Wagen war ein Urlaub 1990 im Tessin/Schweiz. An einem Taxenstand vor dem Bahnhof befand sich als viertes Fahrzeug ein Mazda 929 HC. Ich habe bestimmt eine geschlagene Stunde gewartet, bis der Wagen an der Reihe war. Dann fuhr ich die ca. 5 Minuten vom Bahnhof zu meinem Quartier. Eine für mich einmalige Fahrt. Ein herrlich grummelnder V6 mit Automatik. Nach dieser Fahrt wusste ich, so einen willst du auch einmal haben.

Die Jahre vergingen. Ich glaubte nicht mehr daran, jemals so ein Fahrzeug zu besitzen. Durch Zufall entdeckte ich dann im Herbst 2007 beim Zappen durchs Internet eine Anzeige von Mobile Scout24. Einen grauen 929 HC mit V6 Motor, Automatik und Volllausstattung. Auf den Bildern auch optisch top. Zu meinem größten Erstaunen stand das Fahrzeug auch noch in Berlin zum Verkauf. Also fuhr ich mit der ganzen Familie nach Rudow.

Dort angekommen, kam eine Enttäuschung. Der Wagen war bereits abgemeldet. Somit entfiel schon einmal die Probefahrt. Meine Stimmung wurde wieder besser, als der Besitzer sagte, dass er den Wagen nach vorne auf die Straße fahren würde. Also wartete ich gespannt. Als dann der Motor ansprang vernahm ich den lange vermissten Klang dieses Sechszylinders. Dazu muss man wissen, dass bei einer V Maschine eigentlich jede Zylinderreihe abwechselnd gezündet wird. Bei diesem Motor, wie gesagt für die Staaten konstruiert, werden die Zylinder 1–6 nacheinander gezündet. Dieses ergibt ein dezentes Grummeln, welches an einen



Alf lässt grüßen – ausgehende 80er

weichgespülten V8 erinnert. Folglich stand für mich fest, ohne einen unterschriebenen Kaufvertrag fährst du hier nicht weg. Also fingen die Kaufverhandlungen an, aber erst mit meiner Frau. Nach einer knappen halben Stunde war meine Frau irgendwie überzeugt. Nun musste ich nur noch mit dem Besitzer einig werden. Diese Verhandlungen dauerten nur 10 Minuten. Der Kaufvertrag war unterschrieben, es konnte wieder nach Hause gehen. Wieder Zuhause, ging die Rechnerei der laufenden Kosten los. Eine ganzjährige Zulassung kam wegen der hohen Steuer nicht in Frage. Da er zwar einen geregelten US-Kat besitzt, aber keine Euro-Norm. Er besitzt nur den Eintrag „Schadstoffarm“. Damit ist der volle Steuersatz fällig. Also Saisonkennzeichen von April bis Oktober. Daher war die erste Saison von Ende September bis Ende Oktober sehr kurz. Die Saison 2008 ging ganz entspannt mit Kurztouren und einem Dänemark Urlaub los.

Es war schon verblüffend zu sehen, wie unser gesamtes Urlaubsgepäck für 4 Personen, in diesem riesigen Kofferraum verschwand. Das haben wir sonst nur mit unserem Kombi geschafft. In der zweiten Hälfte der Saison begann der Motor eigenartige Geräusche zu machen. Auch fing er an ein großer „Säufer“ zu werden.

Da sich auf dem Betriebshof meiner Dienststelle die Kfz-Ausbildung befindet, checkten die Ausbilder und angehenden Kfz-Mechatroniker Anfang 2009 mein Fahrzeug. Erst jetzt stellte sich heraus wie

schädlich fast 19 Jahre ausschliesslicher Stadtverkehr für eine auf Langstrecken ausgelegte Maschine sein können. Der Vorbesitzer bevorzugte eben Flugreisen.

Es stellte sich heraus, dass einige Leitungen, Dichtungen und Simeringe porös oder zerbröselst waren und somit erneuert werden mussten. Da dazu der Motor teilweise zerlegt wurde, kamen noch weitere Defekte zu Tage. Unter anderem zwei Einspritzdüsen, wo die Kunststoffhalter weg gebröselst waren. Ersatz musste her. Die Nachfrage bei Mazda war niederschmetternd. Teile aus Japan bestellen, Lieferzeit 5 Tage, aber der Preis, indiskutabel.

Und dann die Kunststoffhülsen der Einspritzdüsen. Gibt es nicht. Nur neue Komplettdüsen. Stückpreis €279. Nee, dass muss doch billiger gehen. Also Ebay fragen. Kein Erfolg. Dann die Erleuchtung. In den Staaten wurden viele von

ihm verkauft. Ebay US Seite aufrufen und siehe da, die Kunststoffhülsen gibt es einzeln zum Stückpreis von 0,50\$ plus 10\$ Versand. Egal, immer noch billiger. Kompletten Dichtungssatz auch aus den Staaten bestellt und nun die Maschine wieder zusammen setzen.

So weit, so gut. Der erste Probelauf stand an. Der Motor sprang an und stand sofort wieder still. Fehlersuche. Den Motor wieder auseinander bauen. Alles richtig zusammen gesetzt, aber eine Nockenwelle sitzt fest. Beim Zusammenbau wurde versehentlich eine



Arbeitsplatz typisch späte 80er-Jahre

Ölbohrung zugesetzt. Wieder muss Ersatz her. Ein Neuteil von Mazda? €180 für eine Nockenwelle. Also eine AT Maschine muss her. Für €350 incl. Spedition. Nockenwelle raus und in die Originale wieder rein. Zweiter Probelauf. Endlich, die Maschine läuft wieder. Nun noch Zündkerzen und Luftfilter wechseln. Endlich geschafft. Von nun an lief er wie ein

MAZDA 929 LX 2,0i

Karosserie:

- wärmedämmende Colorverglasung
- eingeklebte Verbundglasfrontscheibe
- heizbare Heckscheibe
- komplette Radabdeckung
- Breitreifen 195/70 R 14 auf 5 1/2 x 14 Felgen
- 2 Außenspiegel
- seitliche Rammschutzleisten
- Schmutzfänger vorne und hinten
- partieller Hohlraum- und Unterbodenschutz
- Stoßschlagschutz (PVC-Coating)

Elektrik:

- H4-Halogen-Hauptscheinwerfer
- Rückfahrcheinwerfer
- Nebelschlussleuchten
- Zündschlüsselbeleuchtung
- elektrische Scheibenwaschanlage mit variabler Intervall-Schaltung, Wisch-Wasch-Automatik und Tipp-Wisch-Schaltung
- 4stufig regelbares Gebläse für Heizung und Lüftung mit Smog-Schaltung und Heizdüsen im Fond
- beleuchteter Zigarettenanzünder und Aschenbecher
- beleuchteter Kofferraum

Instrumentierung:

- Drehzahlmesser
- Odonometer
- Tachometer mit Tageskilometerzähler
- Kühlwasserthermometer und Kraftstoffanzeiger
- Anzeigeleuchten für Blinker, Warnblinkanlage, Fernlicht und heizbare Heckscheibe
- Instrumentendimeter
- Digital-Quartz-Uhr
- akustische Warnanlage in Parkstellung bei eingeschalteten Scheinwerfern
- Warnlampe mit Kontrollleuchten für Handbremse, Bremslicht und Schlüsselkontakt-Ausfall, Lichtmaschine, Flüssigkeitsstand der Scheibenwaschanlage, Motor-Öldruck, geöffnete Türen, Sicherheitsgurt fahrer, Tankinhalt

Innenraum:

- Servolenkung
- höhenverstellbares Lenkrad
- Ruhesitze vorne mit höhenverstellbaren Kopfsitzen
- Fahrersitz mit Höhenverstellung und Lendenwirbelstütze
- 3-Punkt-Automatik-Sicherheitsgürte vorne und hinten, sowie Beckengurt für Mittelsitz (hinten)
- Sicherheitsgürte vorne, höhenverstellbar
- Velour-Teppichboden
- Ferntriegelung von Heck- und Tankklappe
- abblendbarer Innenspiegel
- Tütschen vorne
- durchgehende Mittelkonsole mit geschlossenem Ablagefach zwischen den Vordersitzen
- abschließbares Handschuhfach, beleuchtet
- Mittelarmlehne im Fond
- schwenkbare Sonnenblenden
- voll ausgekleideter Kofferraum

MAZDA 929 GLX 2,2i

- elektrisches Stahlhub- und Schiebedach
- elektrische Fensterheber vorne und hinten
- zentrale Türverriegelung
- automatischer Geschwindigkeitsregler
- bei Automatik zusätzlich Kontrollleuchte für Overdrive
- 2 elektrisch einstellbare Außenspiegel
- Tütschloßbeleuchtung
- Einstiegsbeleuchtung

- Scheinwerfer-Waschanlage
- Sonnenschutzbleid in der Frontscheibe
- schwenkbare Sonnenblenden mit Make-up-Spiegel auf der Beifahrerseite
- Kopfsitzen zusätzlich in Neigung verstellbar
- Ablagelächer hinter den Frontsitzen
- Kartenleselampen vorne und hinten
- Innenraumbeleuchtung mit verzögerter Abschaltung (Dimmer)

MAZDA 929 GLX 3,0i V6

- elektronisch gesteuerte Servolenkung
- Anti-Blockier-System (ABS)
- Breitreifen 205/60 VR 15 auf Leichtmetallfelgen 6 J x 15
- elektrisches Glasshub- und Schiebedach
- heizbare Frontsitze
- stufenlos regelbares Gebläse für Heizung

- und Lüftung mit Smog-Schaltung und Heizdüsen im Fond
- Lenkrad in Höhe und Reichweite verstellbar
- Warmton bei nicht abgezogenem Zündschlüssel
- zusätzliche Kontrollleuchte für Einspritzanlage und Anti-Blockier-System

Farben und Polster

- Sandgrau-Metallic (IC) Polster: Grau
- Silber-Metallic (4A) Polster: Grau
- Dunkelblau-Metallic (IV4) Polster: Blau
- Elfenbein (VK) Polster: Beige

Steuerbefreiung/-ermäßigung

Mazda 929 GLX, Kat.	Steuerbefreiung Jahr/Monat*	Steuerbefreiung in DM*	Jährlicher Steueranteil nach Ablauf der Steuerbefreiung	Jährliche Steuer nach Ablauf der Steuerbefreiung
Mazda 929 GLX 2,2i, Kat.	2 Jahre, 4 Monate	DM 1.108,80	DM 184,80	DM 290,40
Mazda 929 GLX 3,0i, Kat.	1 Jahr, 8 Monate	DM 1.080,-	DM 250,-	DM 396,-

Die Steuerbefreiung erfolgt automatisch bei der Zulassung

*Nur gültig bei Anerkennung vor dem 1.10.1988

- Punkte: Bei Mazda serienmäßige Extras, die ohne Aufpreis nicht klassenüblich sind. Vergleichen Sie selbst.

Serienmäßige Ausstattung

Serienmäßige Zusatzausstattung

Uhrwerk. 2012 eine große Reise nach Elbing/ Ostpreußen. Alles ohne Probleme. 2013 dann erneut ein Dämpfer. Das ABS ist ausgefallen. Ab in die Werkstatt und das Resultat, Haarriss im ABS Hydraulikblock. Ersatz bei Mazda € 2000. Also Autoverwerter konsultieren. Nach kurzer Zeit für nur € 250 ein Teil bekommen. Einbauen und alles schick. Seit 2017 ein ähnliches Problem. Hydraulikblock leckt an einer Dichtung. Also habe ich mich dieses Jahr wieder hingesetzt und Autoverwerter konsultiert. Habe auch einen Hydraulikblock bekommen und in der Werkstatt einbauen lassen. Den alten Block werde ich aufarbeiten lassen und als stille Reserve bzw. Ersatz behalten, falls das Problem noch einmal auftritt. Sollte ich für meine Person ein Resümee ziehen und etwas zu dem Wagen sagen, so würde ich mich wie folgt äußern: Abgesehen von dem Hydraulikblock und den kleinen Anlaufschwierigkeiten die ich hatte – ein sehr zuverlässiges, solides Auto, welches ich jederzeit wieder kaufen würde. Ich gehe sogar soweit zu sagen, dass es im Unterhalt noch erschwinglich ist und somit als Young- bzw. Oldtimer zu empfehlen ist. Nun geht es auf seinen 30. Geburtstag zu. Er braucht nichts mehr zu beweisen, also sind seine meisten Touren nur noch zu Ausstellungen. Da kommt dann immer wieder die Frage, wieso ausgerechnet Alf immer dabei und passend gekleidet ist. Zum einen passt er zu der Zeit der



Da staunt auch Alf.
Drei Liter verteilt auf sechs Zylinder.



Klare Einteilung der
Frontbeleuchtung mit Reinigungsdüsen



Komplette HIFI-Anlage: Radio, Kassette
mit Autoreverse und CD-Player



Plüschiger Sitzkomfort
auf allen Plätzen

späten 80er, als die Serie ausgestrahlt wurde, zum anderen ist es mein Vorname ohne das „R“. Außerdem ein Exot von einem anderen Planeten muss doch einem anderen Exoten

in der hiesigen Young- & Oldtimerszene zur Seite stehen. Oder? Zudem zieht er doch so einige Blicke vom Publikum auf sich. Sogar kleine Kinder kennen und fotografieren ihn.

Mazda 929 GLX 3,0i V6

Preis:	DM 39.700,-*
Katalysator	DM 1.400,-*
Automatik [§]	DM 2.100,-*
Metallic-Lackierung	DM 490,-*

*Unverbindliche Preisempfehlung des Importeurs ab Auslieferungslager zuzüglich Überführungskosten.
[§]Automatik nur in Verbindung mit Katalysator lieferbar.

Technische Daten

MOTOR	
Motor:	Flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-4-Takt-Ottomotor in 60° V-Anordnung, Querschnittsventiltrieb aus Leichtmetall mit dachkammerartigen Brennräumen, eine oberliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Mehrventiltrieb, wartungsfreier, hydraulischer Ventilspielausgleich, 4-fach gelagertes Kurbelwelle, Motor in Längsrichtung eingebaut.
Hubraum:	3,0 l (Steuerformel 2,98 cm ³), Verdichtung 10,0 : 1, Kat. 9,2 : 1
Leistung:	140 kW (190 PS) nach DIN 70020 bei 5.500 min ⁻¹ Kat. 125 kW (170 PS) nach DIN 70000 bei 5.300 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	255 Nm bei 4.200 min ⁻¹ , Kat. 240 Nm bei 4.000 min ⁻¹
Höchstgeschwindigkeit:	220 km/h, Kat. 205 km/h, Automatik/Kat. 198 km/h
Motor-Schmiernsystem:	Druckumlaufschmierung mit Plechschleifläche in Hauptstrom, Ölmenge einschließlich Filter 4,5 l
Kühlsystem:	Geschlossenes Kühlsystem mit Thermostat, Umwälzpumpe und Ausgleichsbehälter, Füllmenge 9,7 l
Zündanlage:	Batteriezündung, kontaktlos gesteuerte Transistor-Spulenzündung, Batterie 12 V/50 Ah, Drehstromgenerator 12 V/840 W
Kraftstoffsystem:	Elektronisches Einspritzsystem, Kraftstoffförderung durch elektrische Kraftstoffpumpe
Kraftstoffverbrauch:	Stadtzyklus 90 km/h: 120 km/h
lauf 100 km nach 80/1268 EWG:	3,0i 15,9 l 8,1 l 9,9 l 3,0i Kat. [§] 15,2 l 8,4 l 10,7 l 3,0i Automatik/Kat. [§] 14,2 l 8,5 l 10,8 l Otto Kraftstoff Super unverbleit DIN S1607 oder verbleit DIN S1600, Kat.: Nur Otto Kraftstoff Super unverbleit DIN S1607, Tankinhalt 75 l
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Antrieb:	Heckantrieb über geteilte Kardanwelle mit Mittelager
Getriebe:	Völlsynchrisiertes 5-Gang-Schaltgetriebe mit Mittel-schalthebel, Automatik 4-Gang-Automatikgetriebe mit Wandlerüberbrückung, Wählhebel in der Mittelkanale.
Kupplung:	Hydraulisch betätigte Scheiben-Trockenkupplung mit Membranfeder

KAROSSERIE	
Konstruktion:	Selbsttragende, biegesteife und verwindungsarme 4-türige Ganzstahl-Karosserie, Sicherheitsfahrpostelle, energieabsorbierende front- und Heckpartie
Anzahl der Sitzplätze:	5
Rückhaltesystem:	Vorne Dreipunkt-Automatik-Sicherheitsgurts mit höhenverstellbarem oberen Befestigungspunkt, Hinten Dreipunkt-Automatik-Sicherheitsgurt, hinten Mitte statischer Beckengurt.
Heizung/Lüftung:	Zugfrisches Be- und Entlüftungssystem, Mischluftheizung mit stufenlos regelbarem Radialgebläse, Smog-Schaltung
Kofferaumvolumen:	Nach VDA-Norm normal 427 l
FAHRWERK	
Radauflängung vorne:	Einzelradauflängung mit Mc-Pherson-Federbeinen, Querlenker mit Schubstrebe und Drehschub-Stabilisator
Radauflängung hinten:	Dreidimensional wirkende Mehrlenkerachse mit Einzelradauflängung an Mc-Pherson-Federbeinen. Jedes Federbein geführt durch zwei stufen- und einen stufenübergreifendes Querlenker und einen Längslenker, Querstab-Stabilisator
Räder/Reifen:	Einstellige Scheibenräder, Leichtmetallfelgen 6 J x 15, Refengröße 205/60 VR 15
Lenkung:	Elektronisch kontrolliertes Zahnstangenlenkgetriebe mit variabler, hydraulischer Lenkkräftumlenkung (Servolenkung), durch Kreuzlenker verbundene Sicherheitslenksäule, Kleinstter Wendekreis: 23 1/6 m
BREMSEN	
Betriebsbremse:	Anti-Blockier-System (ABS), Hydraulische Vierradbremsanlage, Zweikreisbremssystem, innenbelüftete Scheibenbremsen vorne, Scheibenbremsen hinten.
Feststellbremse:	Integrierte Trommelbremse auf die Hinterräder wirkend mit mechanischer Übertragungseinrichtung, Betätigungshebel zwischen den Vorderrädern.
GEWICHTE	
Gewichte (kg):	Leertgewicht: 1460, Kat. 1470, Automatik/Kat. 1495 Zul. Gesamtgewicht: 2040 Zul. Achslast vorne/hinten: 980/1060 Zul. Anhängelast ungebremst: 690 Zul. Anhängelast gebremst: 12% Steigung 1500 8% Steigung 2040 Max. Dach-/Stützlast: 75/75

[§]Herstellervorgabe, gemessen in Anlehnung an ECE-Modul.
[§]Durch unterschiedliche Ausstattung und Extras kann sich das Leertgewicht der Fahrzeuge erhöhen, wodurch die mögliche Nutzlast entsprechend verringert wird.

Damit kommen automatisch auch die Eltern vorbei und bei der Gelegenheit guckt man sich den Wagen mal genauer an.

Apropos genauer angucken:

Bei dem vorgestellten Mazda 929 handelt es sich um den Typ HC, wobei das H für die Baureihe 929 steht und das C wie im Alphabet das dritte Modell bezeichnet. In Japan hieß er Luce. Als Besonderheit wurde er nur dort auch mit einem Zweischeiben Wankelmotor angeboten. Auch gab es eine als Hardtop bezeichnete Variante, welche ein flacheres Dach, rahmenlose Türscheiben und eine abgeänderte Front- und Heckpartie besaß. Es war der letzte 929 für Europa und auch der letzte mit Heckantrieb. Die Nachfolger hatten Frontantrieb und waren unter der Bezeichnung 929 HD nur in Amerika käuflich. In Japan hießen sie Serenia. Mit leicht geänderter Front gab es ihn auch bei uns, als Xedos 9. Aber das ist ein anderes Thema. Zurück zu der HC Reihe. Ursprünglich wurde der Wagen für den US Amerikanischen



Best Car – 1. Platz beim Youngtimertreffen in Berlin-Spandau 2018

Markt entwickelt, was in dem sanfterartigen Fahrwerk und den dicken Velourpolstern Ausdruck findet. Ebenso der V6 Motor der eine für europäische V6 Motoren unübliche Zündfolge hat, was ein leicht blubberndes Geräusch erzeugt. Die Bauzeit war von April 1987 bis ca. Mai 1991. Es gab ihn bei uns als

2.0i Vierzylinder mit 115 PS, 2.2i Vierzylinder mit 136 PS & 3.0i V6 Sechszylinder mit 170 PS. Alle Motoren haben Mehrventiltechnik, zwei Einlass- und ein Auslassventil. Die PS Zahlen beziehen sich schon auf die Kat-Ausführungen. Kurzzeitig gab es alle Versionen auch ohne Kat und dementsprechend mehr Leistung. Die Vierzylindermaschinen waren, leicht überarbeitet und mit mehr Leistung, die gleichen wie bei den 626 Modellen. Etwas besonderes war der V6 Motor, da er eine reine Mazda Neu- und Eigenentwicklung war. Mazda hatte zu dieser Zeit eine Zwangsehe mit Ford USA und so wurde ansonsten zusammen entwickelt und alles musste von Ford abgenickt werden.

Nun noch etwas zu den Ausstattungen: Die 2.2i Version war das am meisten geordnete Modell, gefolgt vom 3.0i V6. Die beiden Versionen unterschieden sich ausser durch den Motor auch in der Ausstattung. Der 2.2i hatte ein Stahlschiebe- anstatt eines Glasschiebedachs, kein ABS und keinen Tempomaten. In der 2.0i Version gab es nur eine sehr abgespeckte LX Ausstattung. Dies bedeutet kein Schiebedach, keine elektr. Fensterheber, keine ZV, kein Holzdekor am Armaturenbrett und er stand nur auf Stahl- anstatt Alufelgen. Ab April 1989 gab es ein Facelift. Optisch wurden einige Retuschen vorgenommen. So wurden sämtliche Chromteile schwarz lackiert. Im Gegensatz dazu der schlichte grauschwarze Kühlergrill durch einen voluminösen Chromgrill nach US Manier ersetzt. Die 2.0i Variante entfiel komplett, ebenso das Holzdekor im Innenraum, dafür hielt ein moderneres Lenkrad mit integrierter Tempomatbedienung Einzug. Auch wurde der 3.0i V6 Motor überarbeitet und leistete jetzt nur noch 167 PS. Und endlich wurde gegen Aufpreis eine Klimaanlage angeboten. Ach ja, Aufpreise und Extras. Ganz kurz, es gab außer besagter Klimaanlage nur Metallic und Automatik extra zu bestellen. Vollausstattung eben. Aber auch die sah in den USA und Japan noch wesentlich umfangreicher aus.

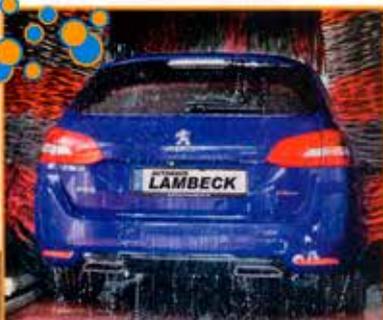
So, wenn Ihr nun ein wenig neugierig auf mein „Riesenbaby“ geworden seid, dann kann ich euch den Tipp geben, mich auf Ausstellungen oder bei unseren gemeinsamen Ausfahrten zu treffen.

Ansonsten wünsche ich euch allen Allzeit gute und unfallfreie Fahrt.

Euer Ralf

SAYONARA

FAHRZEUGPFLEGE CENTER



Wir bieten von der Textilwäsche bis zur Komplett-aufbereitung alles RUND um die Fahrzeugpflege.

Wir lassen Ihr Fahrzeug in neuem Glanz erstrahlen!

TEXTILWÄSCHE
inklusive
Handvorwäsche
ab **9,90 €**

FAHRZEUGPFLEGEPAKET 1

- Schonende Textilwäsche
- Reinigung der Türholme und Einstiege
- Trocken auswischen, Aschenbecher säubern
- Scheibenreinigung innen und außen
- Kofferraum turbosaugen
- Innenraum aussaugen
- Felgenreinigung

ab **55,- €**

FAHRZEUGPFLEGEPAKET 3

- Schonende Textilwäsche inkl. Radkästen
- Reinigung der Türholme und Einstiege
- Innenraum saugen
- Trocken auswischen, Aschenbecher säubern
- Kofferraum saugen (trocken)
- Scheibenreinigung innen/außen
- Fahrzeug trocknen
- Lackversiegelung mit Hartwachs
- Felgenreinigung

ab **89,- €**

UNTERBODENVERSIEGELUNG (WAX PRO) INKL. UNTERBODENWÄSCHE

Schützen Sie Ihren Unterboden vor Salz, Nässe und Rost

- Sehr gutes Fließverhalten beim Auftragen
- Kein langzeitiges Abtropfen nach dem Auftragen
- Zuverlässiger Rostschutz
- Hohe Temperaturbeständigkeit
- Unempfindlich gegen viele Chemikalien, wie Bremsöl, Streusalz usw.

ab **49,- €**

LACKREINIGUNG

Geeignet zur regelmäßigen Pflege gut erhaltener Lackflächen

- Schonende Textilwäsche
- Fahrzeug trocknen
- Reinigung der Türholme und Einstiege
- Lackversiegelung mit Hartwachs

ab **35,- €**

LAMBECK
SMART-REPAIR
Center

WIR BIETEN AUCH AN:

Lackreparaturen (Spot Repair)
Die kostengünstigste Alternative bei Lackschäden



Peugeot D.M.A.

Der Peugeot DMA war ein Kleintransporter, den Peugeot zwischen 1941 und 1948 produzierte.

Es war das erste Nutzfahrzeug von Peugeot in Frontlenkerbauweise, in dem der Fahrer direkt an der Vorderseite saß. Mit dieser durch den 1939 erschienenen Citroën TUB inspirierten Auslegung war der DMA Pionier in der Fahrzeugklasse bei der Maximierung der Ladefläche, Länge und Sicht des Fahrers auf die Straße. Jedoch musste der Fahrer den lauten Motor in der Fahrerkabine hinnehmen, obwohl der DMA Hinterradantrieb hatte und damit nicht die niedrige ebene Ladefläche des Citroën TUB mit Frontantrieb bieten konnte. Während der ersten Jahre des DMA war Frankreich von der deutschen Wehrmacht besetzt. Viele der produzierten 11.045 DMA wurden von der deutschen Wehrmacht eingesetzt. In der unmittelbaren Nachkriegszeit, als die finanziellen Mittel für neue Modelle beschränkt blieben, wurden die Lastwagen zumeist für kommunale Auftraggeber und Feuerwehren hergestellt.

Der DMA wurde vom Vierzylinder-2142-cm³-Ottomotor mit hängenden Ventilen aus dem Peugeot 402 angetrieben, der auch als Holzgasmotor betrieben werden konnte. Die Leistung im Benzinbetrieb betrug 50 PS (37 kW), bei einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, und im Gasbetrieb 34 PS. Der DMA wurde auch mit hinteren Zwillingsreifen gebaut, wodurch eine für die damalige Zeit beeindruckende maximale Nutzlast von 2000 kg möglich wurde.



80 Jahre alt, der Peugeot DMA-Kleintransporter

Ab September 1946 gab es auch eine DMAH-Version mit hydraulischen Bremsen. 1948 stellte Peugeot eine minimal überarbeitete Version als Q3A vor, die aber nur bis 1950 gebaut wurde. Danach ersetzte der Peugeot D3 die Baureihe, der bis dahin bereits von einem Peugeot-Motor angetrieben und von Chenard & Walcker gebaut wurde. Chenard & Walcker war in Geldnöte gekommen und verkaufte seine Fahrzeugproduktion an Peugeot.

Der hier abgebildete Peugeot D.M.A. ist in der Classic Remise zu bewundern.



Peugeot
der Nützliche, den Sie benötigen

text+fotos: jokai

Das H-Kennzeichen

Was bedeutet das „H“ und wer bekommt es?

Auf Veranstaltungen werden wir an unserem Club-Stand öfter mal gefragt was das „H“ am Ende des Kennzeichens bedeutet.

Das „H“ steht für historisch und erhalten Fahrzeuge, die mindestens 30 Jahre alt ab Tag der Erstzulassung sind und ein entspr. Oldtimer-Gutachten von einer dafür zugelassenen Sachverständigen-Organisationen wie TÜV, DEKRA, KÜS, GTÜ oder FSP erhalten.

Hier wird nicht nur der verkehrssichere Zustand überprüft, sondern vor allem die Originalität, der Erhaltungs- und Pflegezustand und die Echtheit des Automobils.

Welche Vorteile bringt eine „H“-Zulassung?

Nach positiver Beurteilung und Erstellung des Oldtimer-Gutachtens, lässt man bei der Zulassungsstelle die Papiere ändern, d.h. nun wird die Schlüsselnummer „98“ in die Fahrzeugpapiere eingetragen, damit ist das Fahrzeug kein Personenkraftwagen mehr, sondern ein Oldtimer. Die KFZ-Steuer beträgt für einen Oldtimer rund 192,00 Euro pauschal, hier wird also nicht nach Hubraum des Motors und Abgasnorm gerechnet. Ein 2l-Motor ohne Katalysator würde ohne „H“ zum Beispiel rund 500,- Euro Jahressteuer kosten. Außerdem

lässt sich nun eine recht preisgünstige Haftpflichtversicherung von meist unter 100,- Euro Jahresprämie abschließen. Fahrzeuge mit „H“-Kennzeichen dürfen auch problemlos in die Umweltzonen vieler deutscher Städte einfahren.

Seit wann gibt es das H-Kennzeichen?

Das historische Kennzeichen für Fahrzeuge gibt es seit dem 1. Juli 1996. Es war ein langer Prozess an dem der DEUVET, der Dachverband der Oldtimerclubs nicht unerheblich beteiligt war, lange stritt man über das Mindestalter, die Spanne reichte von 25 Jahren bis 40 Jahre. Schließlich einigten sich alle beteiligten Gremien auf 30 Jahre, aber mit entspr. Gutachten als Eingangsprüfung..

Der Besitzer soll für den guten Erhaltungszustand verantwortlich sein und alle zwei Jahre bei der turnusmäßigen Hauptuntersuchung zur Verkehrssicherheit („TÜV“) wird auch darauf geachtet, denn theoretisch kann bei schlechtem Erhaltungszustand und trotz Mängelfreiheit die „TÜV“-Plakette verweigert werden.

jokai

Statement des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) zur Zukunft des automobilen Kulturgutes:

Steffen Bilger dankt dem Parlamentskreis für die Einladung und freut sich auf eine gute und konstruktive Zusammenarbeit. Das Thema automobiles Kulturgut nimmt im Bundesministerium einen hohen Stellenwert ein, ganz besonders durch den Bundesminister als einem der Mitbegründer des PAK. Vorab betont der Staatssekretär, dass sich der PAK oder die Teilnehmerinnen und Teilnehmer jederzeit mit Anregungen und Fragen an ihn wenden können.

Unstrittiger Grundkonsens des BMVI ist es, das Anliegen des automobilen Kulturguts weiterhin zu unterstützen und bei der Entwicklung der Mobilität der Zukunft darauf zu achten, auch das historische Erbe auf den Straßen erlebbar zu halten. Das trifft beispielsweise auf Themen wie autonomes Fahren, sicherheitsre-



levante Assistenzsysteme, Digitalisierung der Verkehre, alternative Kraftstoffe oder Fahrverbote zu. Das Bundesverkehrsministerium wird sich im Sinne eines guten Miteinanders für die Belange für historische Fahrzeuge einsetzen.

Steffen Bilger verweist auf einige Beispiele der guten Zusammenarbeit zwischen dem Ministerium und dem PAK. So konnte durch eine Klarstellung im Regelwerk eine gute und praktikable Lösung beim Thema Sonn- und Feiertagsfahrverbote für den gewerblichen Güterkraftverkehr gefunden werden.

Im Bezug auf die Mitnahme von erteilten Kennzeichen bei Umzug in einen anderen Landkreis könnte möglicherweise das gegenwärtige Modellprojekt „i-Kfz im Fahrzeugzulassungswesen“ auch den Fahrzeugbesitzern von Oldtimern helfen und regelmäßig wiederkehrenden Zulassungsproblemen mit lokalen Behörden entgegenwirken. Da die Sicherstellung der Verkehrssicherheit maßgebliche Priorität im Ministerium genießt, ist eine Verlängerung des Intervalls für die technische Untersuchung von Kraftfahrzeugen für Oldtimer gegenwärtig nicht denkbar. Die Mangelquote an älteren Fahrzeugen ist hoch und zweijährige Untersuchungen haben sich bewährt. Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit von großer Bedeutung ist für Lastkraftwagen die vom Bundesverkehrsminister initiierte „Aktion Abbiegeassistent“, die Abbiegeunfälle reduzieren soll und sich auch auf historische Nutzfahrzeuge auswirken kann.

Stefan Röhrig regt eine Neubefassung des Ministeriums mit den Wechsel- sowie Kurzzeitkennzeichen an, denn die Wechselkennzeichen finden aufgrund der aktuellen Bestimmungen keine Verbreitung und sind auch für historische Fahrzeuge nicht interessant. Die Novelle der Fahrzeug-Zulassungsverordnung 2015 habe dazu geführt, dass die Kurzzeitkennzeichen für Oldtimer nicht mehr verwendbar sind.

Steffen Bilger stimmt den Ausführungen zum Thema Wechselkennzeichen zu, die bereits im Zuge der Novelle sehr kontrovers im Verkehrsausschuss des Bundestages debattiert wurden. Die gegenwärtige Nutzung ist nicht zufriedenstellend und daher sollte über eine Befassung mit dem Thema nachgedacht werden. Carsten Müller regt an, die Wechselkennzeichen mit in den Vermerk zum gemeinsamen Gespräch mit dem BMVI zu nehmen. Gleichzeitig schildert er noch einmal die Situation, die 2015 zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führte. Die Gründe, die damals zur Verschärfung führten, verhindern seiner Ansicht nach eine Änderung und erleichterte Zuteilung für historische Fahrzeuge zum jetzigen Zeitpunkt. Dennoch sollte das Thema weiter im Fokus bleiben.

Alexander Gregor bittet um eine Stellungnahme, ob die Gesetzgebung pro Fahrradverkehr im Land Berlin sich auf Überlegungen des Bundesverkehrsministeriums auswirkt oder sogar ähnliche Regelungen zur Privilegierung des Fahrrads im BMVI angedacht werden. Steffen Bilger betont, dass die Landesgesetzgebung Berlin keine Auswirkungen auf bundespolitische Überlegungen für den Fahrradverkehr hat. Der Bund ist mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020 gut aufgestellt und hat damit Handlungsfelder mit wesentlichen Handlungserfordernissen zur Weiter-

entwicklung des Radverkehrs benannt. Zentrales Anliegen des Ministeriums bleibt eine gemeinsame Entwicklung der Mobilität aller Verkehrsträger.

Stephan Joest bittet im Kontext der digitalisierten Verkehre der Zukunft frühzeitig zu bedenken, dass die dazu anstehenden Regelungen keinen Ausschluss historischer, analoger Fahrzeuge aus dem Straßenverkehr zur Folge haben dürfen. Steffen Bilger betont den Stellenwert, den das automobilen Kulturgut nicht nur auf der Leitungsebene des Ministeriums genießt. Er stimmt zu, dass die gesetzgeberischen Regelungen zur digitalen Transformation der Verkehre frühzeitig und umfassend durchdacht werden müssen, auch wenn ein vollautonomer Straßenverkehr nicht absehbar ist. Realistischer sind derzeit Konzepte zum automatisierten Fahren.

Aber unabhängig von Automatisierungsgrad bleibt es Ziel des Bundesverkehrsministeriums, historische Fahrzeuge auf den Straßen erlebbar zu halten.

Carsten Müller dankt dem Staatssekretär für seine Ausführungen und freut sich auf eine konstruktive Zusammenarbeit.

Motor World Classics 2018

Nun schon zum vierten Mal fand diese Oldtimermesse in den Messehallen unter dem Funkturm statt, zum dritten Mal waren wir diesmal sehr erfolgreich dabei! Wir bekamen den 2. Platz für den schönsten Clubstand. Das freute uns sehr, denn nach all den Vorbereitungen für einen Clubstand von insgesamt rund 400 qm ist das u.a. eine nette Anerkennung. In diesem Jahr feierten wir auch zwei Modell-Jubiläen: „70 Jahre Ente“ und 50 Jahre „Peugeot 504“ mit jeweils fünf verschiedenen Exponaten. Von einer ganz frühen Ente aus den 50er Jahren über einen Spezialumbau bis zu einer Ente aus den späten 80ern waren mehrere Jahrzehnte Citroën „2CV“-Geschichte zu erleben.

Beim Modell Peugeot 504 war es uns gelungen alle vier Karosserie-Formen zu zeigen, von zwei Limousinen (.71 und .75), über das Coupé (.78) und Cabrio (.75) bis zum Break (.72) konnte die einstige Peugeot 504 Typenvielfalt erlebt werden.

Mittig zwischen beiden Jubiläumsständen war die von uns allen liebevoll genannte „Schweinenase“ positioniert, gemeint ist der Peugeot-Bus D4b von 1962, er diente uns gleich als zuverlässiges Transportmittel für all unser Equipment. Ein Citroën Ami 6, ein Matra Murena und ein Renault 15 rundeten in diesem Jahr unseren Stand ab.



Unser Scheck für eine der schönsten Clubpräsentationen

Da sowohl Peugeot als auch Citroën uns finanziell unterstützt haben, standen außerdem ein aktueller Peugeot 508 und ein aktueller DS 3 zur Besichtigung bereit.

Drei große Flachbildschirme mit Filmen zur Peugeot 504-Geschichte, der Geschichte der Ente und Fotos aus dem Clubleben von PeReCi sowie eine Reihe von informativen Aufstellern und natürlich unser Eiffelturm rundeten das Gesamtbild ab.

Es waren für alle Beteiligten inklusive des Aufbauabtags teilweise anstrengende, aber auch tolle Tage mit vielen Gesprächen, neuen Kontakten, neuen Mitgliedern und vielen interessanten Erkenntnissen. Wir werden auch im Jahr 2019 wieder auf der MWC dabei sein, es gibt schon konkrete Planungen, denn auch im Jahr 2019 gibt es runde Geburtstage von französischen Klassikern zu feiern.



Mal eben 40 qm Wüste bauen

text+fotos: jokai

Einen ausführlichen Bericht über die gesamte Messe Motorworld Classics 2018 in Berlin findet ihr als PDF-Download auf unserer Homepage unter www.pereci.de



Club-Infos direkt neben dem Citroën Ami 6



Peugeot 504Ti Rallye in Szene gesetzt



Alles einladen in den Bauch von Schweinenase



Peugeot Bus D4b neben der PeReCi-Sitzecke



Enten der 50er und 60er

SCHNAPPSCHÜSSE



Aber Hallo
- Bärbel und Horst im Peugeot 201



Da geht's lang,
meine Herren



Ausruhen vom harten Messeinsatz



Fachsimpeln beim regelmäßigen Clubabend



Da horch mal, er läuft doch



Aufbau unter vollem Körpereinsatz



Familien-Teamwork
beim Tourcheck



Tourberatung kurz vor
Start der Ausfahrt



Der erweiterte Vorstand
bei der Messeplanung

AUS DEM CLUBLEBEN



Ohne Kaffee läuft gar nichts
vor Start der Ausfahrt



Urlaubsfeeling
auf dem Ku-Damm



Typisch PeReCi - Clubstammtisch



Ganz schön schlau - zusammen



Modernes Medium trifft klassischen Peugeot-Bus



PeReCi-Mitglieder und die Hintermänner



Peugeot 404-Power
beim Studium



Energiespende - Löwe hilft
Ente - bei PeReCi selbstverständlich



Schnelle Pannenhilfe am R5
unterwegs - typisch PeReCi



Gemeinsame Pressemitteilung

Classic Cars, ein Milliarden-Markt im Wandel

VDA, ZDK, und VDIK stellen umfangreiche Studie zur wirtschaftlichen Bedeutung des Marktes für Youngtimer und Oldtimer vor.

Frankfurt am Main, 14. September 2018

Für die neue Studie „Classic Cars – Milliarden-Markt im Wandel“ hat die Unternehmensberatung BBE Automotive den Markt für Youngtimer und Oldtimer untersucht. Getragen wird die Studie vom Verband der Automobilindustrie (VDA), vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK). Weitere Studienpartner sind der Automobilclub von Deutschland (AvD), FSP/TÜV Rheinland, Bosch, Vredestein, Württembergische Versicherung, Classic Data, Oldtimermarkt und Santander, die zur aktiven Mitarbeit an dieser Studie gewonnen werden konnten.

Der Markt für echte Classic Cars umfasst laut den Autoren der Studie rund 2,2 Millionen Fahrzeuge. Diese Oldtimer ab 30 Jahren und die in der Freizeit genutzten Youngtimer ab 20 Jahren stehen in Summe für ein Marktvolumen von etwa 10 Milliarden Euro. Die Zahl der Classic Cars in diesem Markt wird insbesondere durch preiswertere Fahrzeuge wachsen. Stagnieren wird jedoch das Marktvolumen, da jüngere Besitzer weniger Geld für Oldtimer ausgeben. Sorge um den Nachwuchs haben die Autoren allerdings nicht. So zeigt auch die IfD-Allensbach Oldtimer-Studie, dass sich 15 Millionen Menschen in Deutschland für Oldtimer interessieren.

Der Käfer rollt und rollt

Mit mehr als 50.000 Fahrzeugen ist und bleibt der VW Käfer das volumenstärkste Oldtimermodell. Es folgt der Mercedes-Benz W 123. Mit dem VW Golf, dem 3er BMW und der Mercedes-Benz E-Klasse (W 124) stehen Newcomer bereit, die mit hohen Stückzahlen in das Segment der über 30-jährigen nachrücken. Insgesamt wird das Oldtimersegment von deutschen Marken dominiert, 70 Prozent aller Oldtimer ab 30 Jahre tragen ein deutsches Markenlogo. Es folgen die italienischen Marken mit einem Anteil von 7 Prozent, gefolgt von britischen und US-amerikanischen mit 6 Prozent sowie französischen Marken mit einem Anteil von 5 Prozent.

Neue Zielgruppen

Die Oldtimer-Branche muss sich auf neue Zielgruppen einstellen. Classic Cars der Zukunft sind nicht mehr nur die in der Vergangenheit immer teurer gewordenen Premiummodelle. Volumenmodelle der 1980er und 1990er Jahre werden immer interessanter. Gekauft werden diese aus den gleichen emotionalen Gründen wie teurere Oldtimer: Spaß am Fahren, Erinnerung an alte Zeiten. Die Ausgabebereitschaft beim Erwerb dieser Klassiker ist aber begrenzt. Die Studie zeigt gleichzeitig eine Abkühlung der Verkaufspreise von Oldtimer der Premiummarken. Die Angebotspreise für Klassiker wie den Mercedes SL und den Porsche 911er sind unter Druck. Bei historischen Volumenmodellen wie dem VW Käfer werden hingegen Preissteigerungen beobachtet.

Jährlicher Zuwachs von 70.000 Fahrzeugen

Die Studienautoren erwarten in den kommenden Jahren einen jährlichen Zuwachs um etwa 70.000 Fahrzeuge, die den Sprung über die 30-Jahre-Hürde schaffen. Neben den Premiumfabrikaten sind das insbesondere Cabrios, Coupés und Sportwagen, aber auch die ehemaligen DDR- bzw. osteuropäischen Marken, die über eine eingeschworene Community verfügen.

Regionale Oldtimer-Hochburgen

Untersucht wurde auch die regionale Verteilung der Young- und Oldtimer. Oldtimer-Hochburgen liegen eindeutig in kaufkraftstarken Regionen. Die deutsche Oldtimer-Hauptstadt ist mit fast 20.000 angemeldeten Oldtimern München. Hier liegt der Anteil am Gesamt-Pkw-Bestand bei 2,7 Prozent gegenüber 1,5 Prozent bundesweit. Überdurchschnittlich hohe Anteile sind auch im Rhein-Kreis Neuss, in Mannheim und im Landkreis Offenbach zu finden. Die Studie ordnet auch einzelne Fahrzeug-Typen regional zu.

VDA-Geschäftsführer Dr. Joachim Damasky: „Deutschland gilt als das Geburtsland des Automobils. Die Automobilindustrie pflegt ihre Tradition ganz bewusst. Oldtimer sind ideale Markenbotschafter. Sie stehen für Qualität, Langlebigkeit, Innovation und Design. Der VDA setzt sich dafür ein, dass historische Fahrzeuge auch künftig problemlos auf öffentlichen Straßen betrieben werden können. Oldtimer können und sollen sich eben nicht an aktuelle Standards anpassen müssen. Sie sollen ihren ursprünglichen Charakter behalten dürfen. Die technische Lücke zwischen aktuellen und historischen Fahrzeugen wird aber tendenziell größer. Deswegen brauchen wir auch künftig Ausnahmen für Oldtimer.“

Wir werden in den kommenden Jahren noch mehr Classic Cars auf unseren Straßen bewundern dürfen. Dieser Trend hält an. Neue, insbesondere jüngere Zielgruppen entdecken die Classic Cars. Oldtimer erfreuen sich also immer größerer Sympathie und stoßen bei immer mehr Menschen auf Interesse: Dieses positive Image wollen wir erhalten.“

VDIK-Geschäftsführer Dr. Thomas Almeroth: „Die Bedeutung von Young- und Oldtimern im deutschen Markt nimmt stetig zu. Für unsere VDIK-Mitgliedsunternehmen, die Repräsentanten der internationalen Automarken in Deutschland, wird dieser Markt unter den Aspekten Markenbildung, Markenpflege und Markenbindung immer stärker auch zum Wirtschaftsfaktor. Viele davon sind unter Freunden klassischer Fahrzeuge schon seit jeher beliebt, namentlich englische, italienische und französische, aber auch einige amerikanische Autos. Natürlich liegt dies nicht zuletzt daran, dass aus diesen Ländern schon seit mehr als 70 Jahren Neufahrzeuge in Deutschland verkauft werden. Zunehmend wird das Thema auch für asiatische Marken interessant, von denen viele inzwischen seit 30 und mehr Jahren auf dem deutschen Markt präsent sind. Mehrere internationale Autohersteller haben, um ihre automobilen Markentradiation zu betonen, inzwischen sogar Automuseen in Deutschland errichtet und unterstützen ihre Kunden und Werkstätten mit Rat und Tat.“

ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Axel Koblitz: „Die Bedeutung des Marktes der Old- und Youngtimer wächst auch für die Fachwerkstätten im deutschen Kfz-Gewerbe. Das hat den ZDK veranlasst, im Juli 2009 das Qualitätszeichen ‚Fachbetrieb für historische Fahrzeuge‘ einzuführen. Dafür wurden bestimmte Standards für die Wartung und Instandsetzung der historischen Fahrzeuge festgelegt, die ein Betrieb erfüllen muss, wenn er dieses Zusatzzeichen führen will. Inzwischen haben sich rund 700 Kfz-Betriebe dafür qualifiziert.“

Ein weiteres wichtiges Aufgabenfeld ist es, Fachwissen und Fähigkeiten für die Reparatur und Wartung historischer Fahrzeuge in unseren Betrieben zu erhalten und sicherzustellen. Das in den Jahren von 2009 bis 2016 durchgeführte Branchenmodell der Zusatzqualifikation ‚Kfz-Mechatroniker für Old- und Youngtimertechnik‘ brachte in diesem Zeitraum an acht Standorten rund 200 erfolgreiche Absolventen hervor. Inzwischen hat die Akademie Deutsches Kfz-Gewerbe (TAK) in Bonn mit der Weiterbildung zum ‚Servicespezialisten Oldtimer und Youngtimer‘ diese Qualifizierungsarbeit übernommen.“

Fazit

- Der deutsche Classic-Car-Markt der echten Freizeit-Youngtimer und Oldtimer hat ein Volumen von rund 10 Milliarden Euro.
- Der Markt wächst aktuell vor allem durch preiswerte Fahrzeuge aus den 80er- und 90er-Jahren. Darunter sind auch viele Volumenmodelle.
- Die Branche muss sich allerdings auf neue Zielgruppen einstellen, die mehr als bisher auf ein gutes Preis-Leistungsverhältnis achten.

[Die Studie steht hier zum Herunterladen bereit.](#)

Ansprechpartner:

Thomas Böhm VDIK - Presse +49 6172 987535 boehm@vdiik.de	Ulrich Köster ZDK – Pressesprecher +49 228 91 27 270 koester@kfgewerbe.de	Eckehart Rotter VDA – Abteilung Presse +49 30 897 842 120 rotter@vda.de
---	--	---

Citroën 2CV

– Ein Vergleich mit dem VW Käfer

Es sind schon unzählige Artikel über die beiden Massenautos Citroën 2CV und VW Käfer geschrieben worden. Machen wir was Neues: Ein Vergleich nur für diese beiden. Vom Citroën sind etwa 5 Millionen und vom VW etwa sagenhafte 21 Millionen Exemplare gebaut worden.

Der Vergleich ist aus folgenden Gründen nahelegend: Bei beiden begann die Entwicklung in den 30er Jahren, deren Fließbandproduktion begann erst nach dem Krieg. Beide sind günstige Massenautos für die Familie und die Grundlage der Motorisierung ihrer Länder. Sie wurden über Jahrzehnte gebaut, der 2CV bis 2. Juli 1990 in Portugal, der Käfer sogar bis 30. Juli 2003 in Mexiko. Es gibt aber auch technische Ähnlichkeiten: Beide haben einen Plattformrahmen; also zwei Bleche die durch Verstärkungsprofile Abstand erhalten und eine stabile Baugruppe bilden. Und beide wurden später eher als Kultautos, die aber alltagstauglich waren, verkauft.

Wie fing es an? Citroën hatte folgende Anforderung vom Citroën-Direktor Boulanger an den Konstrukteur André Levèbre:

Ein Auto für zwei Bauern mit Stiefeln und ein Zentner Kartoffeln oder ein Fässchen Wein und es soll mindestens 60 km/h schnell sein. Es soll nicht mehr als 3 Liter auf 100 km verbrauchen und einen Korb Eier auf schlechten Strecken unbeschadet transportieren können und einfach zu bedienen sein.

Das Auto bekam erst den Namen A-Typ oder TPV (toute petite voiture), also ganz kleines Auto. Davon wurden 250 Prototypen gebaut als Minimalauto mit einem Scheinwerfer, 9PS Motor (wassergekühlt) und 380 Kg Gewicht.

Ein Herr Ferdinand Porsche bekam 1934 von Reichsverband der Automobilindustrie den Auftrag ein Auto zu entwickeln, nachdem ein Herr Adolf Hitler die Idee eines Volkswagens hatte.

Dieses Auto sollte höchstens 1000 Reichsmark kosten, vier Personen befördern können

und 100 km/h erreichen. Die 1000 Reichsmark schreckten die Konkurrenz wie Opel und Auto-Union auf, die heftig protestierten, da ihre Autos teurer waren. Das Auto erhielt den originellen Namen KDF-Auto (Kraft durch Freude). Der Begriff „Volkswagen“ war erst kein Markenname.

Da jetzt auffällt, dass der VW 100 km/h erreichte, die Ente aber nur 65 km/h, könnte man sagen, der Vergleich hinkt und die Autos kann man nicht vergleichen. Stimmt, sagt der Autor und schaltet den Computer aus! Dann denkt der Autor, dass er früher keinen Unterschied zwischen Käfer und Ente bemerkte; beide hielten irgendwie immer den



Käferprototyp 1938



Käfer 1965

Verkehr auf und im Winter hatten die Insassen entweder weiße oder grüne Gesichter. Dafür fuhren sie oft an den anderen einfach durch den Schnee vorbei wegen großer Räder und Motor auf der Antriebsachse. Und bei Autos



waren sie sich einig, dass es im Osten eines gab, was noch viel schlimmer war und Trabant hieß. Und sie freuten sich, wenn man nickte. Also Computer wieder an.

Bei Citroën ging es dann so weiter, dass Flaminio Bertoni, der Designer der späteren DS ungefragt den 2CV-Entwurf 1939 überarbeitete, so dass sie ihr Nachkriegerscheinungsbild erhielt. Ansonsten hielt man die Unterlagen wegen der deutschen Besatzung zurück. Es mussten Panzer der Marke Renault für die Deutschen gebaut werden.

1948 wurde die überarbeitete Ente, jetzt mit luftgekühlten Motor auf dem Pariser Autosalon vorgestellt. Der Motor war zwar nicht von Ferdinand Porsche entwickelt worden, war aber konstruktiv ähnlich wie der Boxermotor, der in die BMW-Motorräder eingebaut wurde. Die Produktion begann erst 1949 noch mit 9 PS, (ab 1955 mit 12 PS) allmählich, da die Rohstoffe knapp waren und zugeteilt wurden und das Cremeschnittchen von Renault Vorrang hatte.

Bei VW war 1934 noch eine Menge zu tun, es gab noch nicht mal den Namen VW, so das Ferdinand Porsche sich alle Mühe gab, den Käfer immer weiter entwickelte, den Bau des Produktionswerkes in der neu gegründeten „Stadt des KDF-Wagens bei Fallersleben“, später Wolfsburg, bis dahin ein unbedeutendes Dorf am Mittellandkanal, mitorganisierte und in USA bei Ford die Fließbandproduktion studierte. Trotz seiner Bemühungen schaffte er es nicht, auch durch die Politik später behindert, die Produktion aufzubauen. 1938 wurden nur



einige Vorserienfahrzeuge als Vorführwagen und für Ausstellungen gebaut. Ansonsten wurden Kübelwagen, die technisch auf dem Käfer basierten, hergestellt, dies aber nicht als Fließbandproduktion. Außerdem fertigte man Panzerteile und die V1.

Nachdem die britische Besatzungsmacht festgestellt hatte, dass ein Abbau des VW-Werkes als Reparatur unnötig sei, da das Produkt nichts taugte, organisierte man die Produktion, die in der zweiten Jahreshälfte 1945 aufgenommen wurde.

Der Käfer hatte anfangs 25 PS und die Lautstärke der Prototypen, die wegen dünner Bleche nur 600 kg wogen um die 100 km/h zu erreichen, ist gezähmt worden.

So ging es bei den beiden los. Sie wurden stärker, die Ente leistete gegen Ende mehr als dreimal soviel wie zu Beginn, nämlich auf 29 PS und der Käfer 50 PS. (VW 1303, auch Ultimo Edition, Mexico)

Wesentliche Verbesserungen waren neben der kontinuierlichen Leistungssteigerung: Ente: Das Verdeck geht nicht mehr bis Kofferraumunterkante sondern endet darüber, der Kofferraum erhält einen richtigen Deckel (1957 erstmal Sondermodell AZLP), Türanschlag der vorderen Türen vorne, Verlegung des Tachos von der A-Säule zum Armaturenbrett (beides 1964), Einführung des dritten Seitenfensters (1966), Einführung von Scheibenbremsen (1981).

Der Käfer erhielt noch weitreichendere Änderungen, die das Auto im Charakter noch mehr wandelten. Zum Beispiel wurden ab 1962 Seilzugbremsen abgeschafft (zuletzt im Standardkäfer). Scheibenbremsen im 1500er. (1966)

Umfangreiche Änderungen gab es im 1302 (1970 bis 1972): Geänderter längerer Vorderwagen und geänderte Kofferraumhaube für mehr Platz im Kofferraum. Vordere MacPherson Federbeine und hintere Schräglenkerachse waren Stand wie in der oberen Mittelklasse; die unsichere Pendelachse entfiel. 1303: (1972 bis 1975) geänderte Frontscheibe „Panoramascheibe“ aufgrund amerikanischer Vorschriften.

Die Motoren beider Autos waren zuverlässig; bei VW gab es zeitweise thermische Probleme bei den stärkeren Motoren wegen schlechter Kühlung des dritten Zylinders.

Das Fahrverhalten ist bekannt; die Ente hat, trotz ewig langer Federwege und entsprechender Seitenneigung eine sehr gute Straßenlage. Bei VW gibt es eine Zweiklassensituation; die ab 1967 in den stärkeren Modellen eingesetzte Schräglenkerachse (Spitzname Porsche-Achse) gibt eine gute Kurvenlage, insbesondere zusammen mit den vorderen Federbeinen. So

wurde der Käfer auch als Rallyefahrzeug in den 70er Jahren mehr eingesetzt (Salzburg-Käfer mit über 120 PS). Mit der Einstellung des 1303 im Jahr 1975) wurde nur noch die Einfach-Pendelachse verbaut (Ausnahme: Amerikanischer Markt bis 1985 für deutsche Exportkäfer) Amerikaner haben es besser, ist heute nicht anders (Dieselskandal). Das diese Achskonstruktion gefährlich ist, deckte ein Herr Nader/USA auf, der Chevrolet anklagte. Dieses führte zu umfangreichen Diskussionen in den 60er Jahren.

Der Name Ente kommt übrigens aus den Niederlanden; ein Journalist bezeichnete den 2CV 1948 als hässliches Entlein nach dem gleichnamigen Märchen von Hans C. Andersen. Der Name war schon bekannt als der Export 1959 nach Deutschland begann. Die Bezeichnung „Käfer“ kommt wahrscheinlich von einem Artikel der New York Times 1938 in dem die Vision eines deutschen Autobahnnetzes, welches von abertausenden kleinen, glänzenden Käfern bevölkert ist, geschildert wird.



Umgebaute Ente



Zu erwähnen ist das Bild in der Gesellschaft, spricht in Film und Fernsehen, wo die beiden mit wachsenden Wohlstand in der Welt nicht mehr nur nach ihrem Nutzwert beurteilt wurden sondern ein emotionaler Aspekt gewann. Wer erinnert sich nicht an die Verrückte Nonne in den St-Tropez-Filmen mit Luis de Funes, die wildlachend um die Kurven raste oder den James Bond „In tödlicher Mission“ wo Roger Moore gnadenlos durch die Serpentina

heizt und seine beiden Verfolger im 504 in den Bäumen zurücklässt.

Aber auch der Käfer stand da nicht zurück; Herbie, ein toller Käfer ist mir noch Kindheits-erinnerung; der deutsche Ableger mit Dudu, einem gelben, computeranimierten Käfer, brachte es auf 5 Filme, der letzte auch mit einer Ente.

Die Krimiheldin Kinsey Milhone von Sue Grafton fährt mit einem über zehn Jahre alten Käfer durch die kalifornischen Berge, lässt den Motor ordentlich ackern, und stellt in einer Geschichte mit Blick auf die Heizungshebel sachlich fest: Ja, es gibt eine Heizung und man hat die Möglichkeit zwischen On und Off zu wählen.

Oder man fährt wie Luis de Funes einen Citroën Mehari, der einen, völlig offen, die Sonne genießen lässt.

Ja, da gibt es ja noch die vielen Varianten, die durch den Plattformrahmen, den beide hatten, einfach möglich wurden. Neben Mehari, benannt nach einem Renndromedar, gab es einen Kombi, genannt „Fourgonette“ oder einfach Kastenente, es gab die größeren AMI-Modelle (übrigens 1966 meistverkauftes Auto in Frankreich), die die gleiche Plattform hatten und daher auch leicht waren oder die, halbherzig als Nachfolgerin vorgesehene Dyane (1967 bis 1983). Die war moderner, glatter und pragmatischer wie der 2CV, hatte aber die gleiche Basistechnik, konnte aber von der Beliebtheit zum Schluss der Ente nicht das Wasser reichen.

Interessant sind auch Umbauten anderer Firmen, wie z.B. die Lomax-Ente, ein offener Sportwagen mit drei Rädern als nachträglicher Umbau in Tradition der Morgan-Threewheeler. Durch wenig Gewicht und tiefen Schwerpunkt durch den Boxermotor kommen die Lomax-Enten kippstabil um die Kurven und sind recht schnell.

Aber auch der Käfer hat viele Derivate, von Kabrio über Karmann-Ghia, Buggy (Fa. Apal und andere, oder die eleganten Kabrios und Coupes von Rometsch (ehemals Berlin-Halensee) Deutsch oder andere.

Und alle werden wir auf unseren Oldtimerfesten hoffentlich häufig sehen. Übrigens, das wirkliche Gegenstück des Käfers aus Frankreich war das Cremeschnittchen, also der Renault 4CV.

text: Andreas Horstmann

Bevölkerungsstichprobe



Oldtimer und Youngtimer

Auszüge aus der IfD-Allensbach-Oldtimerstudie 2017/18

Folgende Trends lassen sich aus dieser großen repräsentativen Studie ableiten:

1. Trend: Das Interesse für klassische Autos und Motorräder in der Bevölkerung ist beachtlich, aber über alle Altersgruppen und Bevölkerungsschichten rückläufig: Entwicklung des allgemeinen Interesses an Kraftfahrzeugen sank von 51,2 % (2008) auf 41,9 % (2017), das Interesse an Oldtimer-PKW sank von 22 % (2008) auf 18,9 % (2017). Etwa 22 % der Deutschen (15 Millionen) interessieren sich insgesamt für Oldtimer-Fahrzeuge.

2. Trend: Die Einstellung in der Bevölkerung zu Oldtimern ist positiv, allerdings mit abnehmender Tendenz, aber nach wie vor kein kritisches Klima gegenüber Oldtimern: Zwei Drittel glauben, dass Oldtimer ein teures Hobby sind! Tatsächlich liegt der durchschnittliche Wert von Oldtimer-PKW bei rund 20.000 € (lt. Angaben der Versicherer), 60% aller bei „mobile.de“ gehandelten Oldtimer-PKW werden für unter 20.000 € angeboten.

3. Trend: Die Oldtimer-Kernzielgruppe schrumpft: Besonderes Interesse an Oldtimern haben 4,1 Millionen (2017), ein Rückgang um 7 % seit 2008, der Altersdurchschnitt steigt (Besitzer von Old- oder Youngtimern sind rund 55 Jahre alt), der Nachwuchs fehlt (der Anteil der unter 40-Jährigen sank seit 2008 um 18%). Auswirkungen dieses demografischen Wandels:

- sinkende Mitgliederzahlen in Oldtimer-Clubs
- weniger Besucher/Teilnehmer auf Oldtimer-Veranstaltungen
- sinkende Kaufbereitschaft rund ums Thema Oldtimer
- geringere Nutzung von Oldtimer-Medien

Ähnliche Entwicklungen gibt es auch bei anderen Hobbys wie Motorradfahren, Skifahren, Tennis, Segeln,

4. Trend: Youngtimer per Definition (15–29 Jahre) begeistern immer weniger Oldtimer-Interessierte: Bei den Epochen liegt das größte Interesse der Oldtimer-Interessierten bei den 60er-Jahren (70%), gefolgt von den 70er-Jahren (61%) und 50er-Jahren (58%), es folgen die 80er-Jahre (39%), die Vorkriegszeit ab 1910 (30%), wenig Interesse gibt es bei den 90er-Jahren (13%).

5. Trend: Oldtimer-Liebhaberfahrzeuge sind derzeit politisch kaum angreifbar. Problematisch könnten die vielen jungen Klassiker werden, die im Alltag bewegt werden (Tendenz steigend): Im Durchschnitt sind bei Oldtimer-Interessierten, in deren Haushalt Oldtimer oder Youngtimer vorhanden sind 1,5 entsprechende Fahrzeuge vorhanden. Die Fahrleistungen von Oldtimern sind nach wie vor gering: Oldtimer = 1.740 km im Jahr, Youngtimer = 5.100 km im Jahr, zum Vergleich normaler PKW ca. 12.500 km im Jahr.

6. Trend: Die Zahl der Oldtimer-Besitzer außerhalb der Oldtimer-Zielgruppe wächst derzeit schneller als die Zahl der Besitzer innerhalb der Zielgruppe: Das bedeutet, dass der Anteil der Nutzer von Oldtimern als Alltagsfahrzeug zunimmt.

Information aus dem PAK

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre
Quelle: IfD-Umfragen 1037, 11069

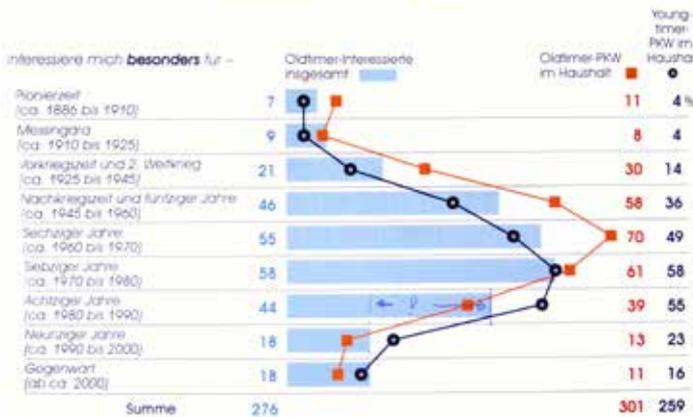
Zwei von fünf PKW-Fahrern würde die Fahrt mit einem Oldtimer reizen

Frage: "Egal, ob Sie schon einmal Oldtimer gefahren sind oder nicht: Würde es Sie reizen, mal einen Oldtimer zu fahren, oder hätten Sie daran kein Interesse?"

PKW-Fahrer - Bevölkerungsstichprobe



Interesse an Epochen des Fahrzeugbaus



Zahl der Old- und Youngtimer im Haushalt

Oldtimer-Interessierte

... in deren Haushalt vorhanden sind -

Zahl der vorhandenen Old- bzw. Youngtimer -	Oldtimer-Pkw		Youngtimer-Pkw	
	2011 in %	2017 in %	2011 in %	2017 in %
Nur einer	78	68	83	84
Zwei	13	17	6	11
Drei	4	9	8	5
Vier	2	2	1	x
Fünf und mehr	3	4	2	x
	100	100	100	100
Im Durchschnitt	1,40	1,60	1,32	1,22

x = weniger als 0,5 Prozent

Schlüsselfrage

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

Auch abgebrochene Schlüssel können einem das Leben schwer machen.

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

Schlüsseldienst A & M
Marktstraße 4 in Berlin-Spandau
Tel 030 - 797 880 09
Öffnungszeiten: Mo-Fr: 9:30 - 18.30 Uhr
Sa: 9:30 - 14.00 Uhr

Der Ladeninhaber ist sehr bemüht und findet in seinem riesigen Sortiment garantiert einen entsprechenden Rohling. Auch abgebrochene Schlüssel sind kein Problem für eine Nachfertigung. Ist ein Rohling nicht am Lager, wird er innerhalb einer Woche besorgt. Das Nachfertigen eines klassischen Auto-



schlüssels kostet inkl. Rohling für heutige Verhältnisse günstige 10,90 €.

In der Stadt gibt es Schlüsseldienste, die dafür 16,- € oder sogar bis zu 26,- € verlangen! Der Laden liegt mitten in der Altstadt Spandau (Fußgängerzone) zwischen dem Marktplatz und dem Warenhaus Karstadt in der Marktstraße. Es gibt viele Parkmöglichkeiten rund um die Altstadt, teils kostenpflichtig, teils umsonst.

Wer es möglichst bequem mit kurzem Fußweg haben möchte, parkt für 1,- Euro/Std. im Parkhaus am Altstädter Ring oder im Parkhaus hinter dem Rathaus.

Auf der Juliusturmbrücke parkt man z. B. umsonst, läuft dann rund 5 min quer durch die Altstadt.

Restaurant-Tipp

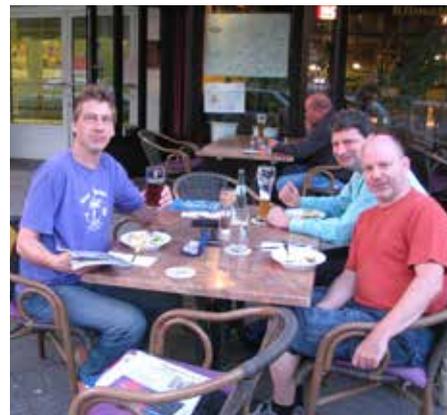
Wer ein Restaurant sucht, in dem man preiswert und sehr gut essen kann, der sollte einmal das familiengeführte Restaurant „Dioklecijan Split“ besuchen.



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 Pusztaplatte“ 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.

Suche immer günstige Ersatzteile für den Peugeot 404, Jörg: 030-771 65 63

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
Habe Interesse am Erfahrungsaustausch betreff Peugeot 604, insbesondere dem Euro-V6, Tel. 030-7422237

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

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

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.

An jedem 4. Mittwoch im Monat gibt es einen Abend der offenen Clubtür im Meilenwerk, Wiebestraße 39, Berlin-Moabit, von 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



Wir suchen ein Erad Agora Sonderfahrzeug-KFZ Seniorenmobil *führerscheinfrei.
10-25 km/h Gamma Fahrzeug/Krankenfahrstuhl.
Marke: Honda
Leistung: 6 PS
Getriebe Automatik für gebraucht, im gutem Zustand in Berlin. Preis VB.
Oder, wer weiß, wo wir solch ein Fahrzeug günstig in Berlin bekommen können?
E-Mail: oxythan@web.de
Tel: 0151-26911452



Drei Grüne – drei Jahrzehnte bei PeReCi – Peugeot 404 (1968) – Peugeot 604 (1976) – Matra Murena (1983)

Unsere Club-Stammtische 2019

*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 am:*

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



PeReCi-Mitglieder beim traditionellen Club-Stammtisch

Clubraum des Pereci

Der Clubraum des PeReCi-Motor-Klassik-Club e.V. befindet sich in der Classic Remise Berlin, Wiebestraße 36–37 in 10553 Berlin-Moabit und ist immer regelmäßig am 2. Mittwoch (Clubstammtisch Trofeo) und am 4. Mittwoch (Abend der offenen Clubtür) geöffnet. Andere Öffnungszeiten nach telefonischer Absprache unter 030-7422237 oder 030-39100440.

Hier kann auch im umfangreichen z. B. „Auto-Motor-Sport“-Archiv nachgeschaut werden, doppelte Exemplare können erworben werden. Ebenso kann man hier Einsicht in alle Ausgaben der Clubzeitung nehmen usw.

Wir beraten Sie auch gerne in allen Fragen zu französischen Klassikern.



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

<input type="checkbox"/>	Aufnahmeantrag vom Vorstand geprüft
--------------------------	-------------------------------------

Einer für Alle!

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



Fahrzeugpflege

Auch
für

Oldtimer!

AUTOHAUS
LAMBECK
EINER FÜR ALLE.



PEUGEOT



CITROËN



QUALITÄTS-
GERÄUCHTWAGEN
ALLER MARKEN



NUTZFAHRZEUGE



SERVICE FÜR
ALLE MARKEN

Bergfelde: Uhlandstr. 30 (3 min vom S-Bahnhof)

Telefon 0 33 03 / 29 39 - 0