

31. Ausgabe
2020

Der Club Die Zeitung



Termine, Fakten und News aus der Oldie-Szene

OLDTIMER - INFOS



**Einladung/Anmeldung und Infos
zum 25. Rendez-vous 2020**

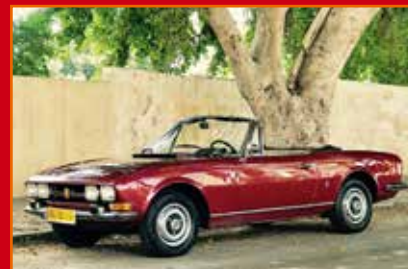
Das war die PeReCi-Saison 2019



40 Jahre Peugeot 505



Bremen Classic Motorshow



Peugeot 504 Cabrio-Story



25 Jahre Pereci e.V.



Motor World Classics

Treffen Börsen Ausfahrten

Interessante Termine 2020

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

2020

25. April

Frühjahrsausfahrt von PeReCi

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

9./10. Mai

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

16./17. Mai

Classic Days – Oldtimer auf dem Ku-Damm in Berlin

23./24. Mai

Werder – Classics in Werder an der Havel

23. Mai

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

30. /31. Mai/1. Juni (Pfingsten)

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

20. Juni

Mitsommernacht – Oldie-Treffen – Spinnerbrücke, ab 19.00 Uhr

23. August

Oldtimer Open Air Zitadelle Berlin-Spandau

(21.–) 22. – 23. August

25. Rendez-vous franz. Klassiker des PeReCi e.V. im Havelland (s. Ausschreibung)

29. August oder 5. September

Oldtimertreffen mit Parcours der NSU IG

13. September

Youngtimer-Treffen bei BMW Nefzger, Nonnendamm, Berlin-Siemensstadt

19./20. September

Saisonabschluss der Oldtimer in Marwitz / Oberkrämer

26. September

Porsche trifft Ente – Oldtimer und Youngtimer bei der DEKRA Oranienburg

10. Oktober

Herbstausfahrt von PeReCi

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

**Alle Angaben sind vorläufig und ohne Gewähr!*

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

HEUTE zwischen GESTERN und MORGEN

Einige Tage vor Ostern sind wir bei herrlichstem Frühlingswetter unterwegs auf der A7 Richtung Flensburg, na ihr wisst schon, mal das Punktekonto checken ... Wir dieseln entspannt auf der viel befahrenen zweispurigen BAB 7 mit Tempo 110 so dahin, im Radio läuft gerade „Take me home – country roads ...“, vor uns ein Ford Mustang Coupé, alles passt.

Plötzlich bremst alles, rechte und linke Spur, vorbei mit entspanntem Cruisen, wir fallen auf 60 km/h ab, es wird zähflüssig, einige Minuten geht das so. Was war los? Kurz drauf sehen wir den Grund: Vor uns schleichen zwei Elektro-Autos, ein Nissan Leaf und ein E-Smart so langsam, scheinbar um Energie zu sparen, da ihre Akkus sonst nicht mehr bis zum Ziel reichen?!

Sieht so der Fortschritt, das MORGEN aus? Das frage ich mich, als der klassisch-schöne Ford Mustang, das GESTERN, vor uns überholt, wir, das HEUTE, dieseln hinterher. Da wird mir bewusst: Hier sind eben mal verschiedene Antriebskonzepte aus drei Erdteilen und fünf Jahrzehnten aneinander vorbei gefahren.

Und mir wird klar: Im HEUTE ist alles möglich, im Gestern war noch nicht alles so möglich, was wird im MORGEN wirklich möglich (und erlaubt) sein? So genau weiß das wohl noch niemand, weder die Politik, die Hersteller, selbst die Lobbyisten nicht.

Nun liegt sie hier und HEUTE vor euch, die Nummer 31, im DIN-A4-Format und in Vollfarbe! Unsere Clubzeitung will weiter markenübergreifend einen Rückblick auf das GESTERN, auf die vergangene Saison



und Ausblick auf das MORGEN, auf die kommende Saison geben, sie will neben Informationen aus der Szene auch über Erlebnisse oder Fahrzeuge von Mitgliedern berichten.

Ich wünsche euch HEUTE viel Spaß beim Schmöckern in dieser ein- und dreißigsten Ausgabe! Lasst euch inspirieren und motivieren evtl. in den Wintermonaten mal einen kleineren oder größeren Artikel für das MORGEN, für die nächste Ausgabe unserer Clubzeitung zu schreiben ...

Lasst euch den Spaß am automobilen GESTERN, am Oldtimer nicht vermiesen, genießt jede Saison, so auch das MORGEN, die kommende Saison 2020, habt Gefallen am Augenblick des Erlebens, grübelt nicht zu sehr über das MORGEN, die Zukunft, genießt das HEUTE, 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:	Lutz Lemke
Schriftführer:	Maik Himpel
Pressearbeit und Messeorganisation:	Udo Siebert
Technische Betreuung Clubstände und Messebau:	Burkhard Schultze
Ständiges Mitglied im Parlaments- kreis Automobiles Kulturgut (PAK):	Bernd Häußler
Redaktion:	Joachim Kaiser, Udo Siebert, Andreas Horstmann, Jörg Koska, Lutz Lemke, Yehuda Elias/Philip Dornacher Q7 media – Carsten Knobloch
Webmaster:	Peter Jankr
Administrator:	Joachim Kaiser, Jana Marx
Schlussredaktion:	Jana Marx
Layout:	J. Kaiser (wenn nicht anders angegeben) © jokai, Titelfoto von jokai, bearbeitet von Lothar M. Peter

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.

**Abend
der
offenen
Clubräume
2020**

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

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

Folgende Clubs und Interessengemeinschaften sind vertreten:

Allgemeiner Schnauferl-Club e.V., Landesgruppe Berlin Spitfire Club Berlin

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

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

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

MC Steglitz e.V.

und andere Markenvertretungen

Stand 31.10.2019 ©JoKai, PeReCi

Inhaltsverzeichnis

Treffen Börsen Ausfahrten	2
Das war die PeReCi-Saison 2019	6/7
40 Jahre Peugeot 505	9
25 Jahre PeReCi Motor Klassik Club e.V.	13
50 Jahre Citroën – Ein Meilenstein der Automobilgeschichte	16
Peugeot 504 Cabrio	17
Parlamentskreis Automobiles Kulturgut	19
Technorama 2019 in Kassel	21
Impressionen vom 24. Rendez-Vous	23/24/25/26
Anmeldung zum 25. Rendez-Vous	27
Anmeldung zum 25. Rendez-Vous	27
PeReCi auf der Motor World Classics 2019	29
Oldtimertreffen der NSU IG Berlin	33
VDA Oldtimerinformationen	34
Aus dem Clubleben – Schnappschüsse	38/39
Rechtsinformationen	40/41
Bremen Classic Motorshow 2019	43
Kleinanzeigen	45
Beitrittserklärung	47





Oldtimertage



Classic Days Ku-Damm



Oldtimer Show in Paaren



Youngtimertag



Bei dem Oldie-Treffen der NSU-Freunde



Oldtimer Tage mit PeReCi

Oldtimer bei der DEKRA in Tempelhof



Monatlicher Club-Stammtisch in der Classic Remise





PeReCi auf der Zitadelle

Das war die PeReCi-Saison 2019

Auch im Jahr 2019 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, die Motorworld Classics. Im Jahr 2019 haben wir nun schon zum vierten mal teilgenommen und waren mit einem rund 300 qm großen Clubstand vertreten.

Die folgenden Fotos mögen die Saison noch einmal Revue passieren lassen. Das kommende Jahr 2020 wird nicht weniger interessant und spannend werden.

Fotos: jokai



Herbstausfahrt nach Baruther Glashütte



PeReCi beim Oldtimer-Treffen der DEKRA Oranienburg



Adventstreffen



...von Oldtimerreporter

Franzosenblech.de

Savoir-Vivre auf Rädern - gedruckt und im Netz



Breite Modellpalette

bei der Frühjahrsausfahrt:

Ausfahrtziel Zitadelle Spandau



40 Jahre Peugeot 505

Als im Juli 1975 erstmals die zwei verschiedenen Karosserievarianten für einen künftigen Nachfolger des Peugeot 504 vorgestellt wurden, hatte Peugeot rund ein halbes Jahr zuvor im Dezember 1974 gerade Citroën übernommen und schon ein Jahr später sollte mit der Gründung des PSA-Konzerns (geschäftliche Vereinigung von Peugeot u. Citroën) auch Chrysler Europe übernommen werden..... es sollte noch bis 1979 dauern, dass der letzte heckangetriebene große Peugeot mit der Bezeichnung 505 auf den Markt kam, aber der Reihe nach:

Der Peugeot 504 war seit 1968 erfolgreich (nicht nur) auf dem europäischen Markt etabliert und wurde von Modelljahr zu Modelljahr stets in Details weiter optimiert, da machte sich die Entwicklungsabteilung bei

Peugeot bereits seit 1972 Gedanken für ein Nachfolgemodell, das technische Lastenheft wurde festgelegt. Die bewährte robuste Technik vom 504 sollte größtenteils übernommen werden. Die Motorenpalette sollte allerdings um moderne Einspritzaggregate und Turbos ergänzt werden.

Pininfarina als auch Peugeot selbst lieferten verschiedene Entwürfe für eine Karosserie, im Juli 1975 standen zwei Karosserie-Prototypen bereit, man entschied sich dann 1976 für den Pininfarina-Entwurf, da Peugeots eigener Entwurf zu nah am 1977 erscheinenden Peugeot 305 war.

Im Mai 1979 endlich wurde auf dem Film-Festival von Cannes am Mittelmeer der neue große Peugeot 505 der Presse vorgestellt,

kurz bevor der Film „Apocalypse now“ mit der „Palme d'or“ (Goldene Palme) ausgezeichnet wurde. Solch hohe Auszeichnungen, wie „Auto des Jahres“, die der 504 noch erhalten hatte, sollte der neue 505 nicht mehr bekommen. Zu Unrecht muss man aus heutiger Sicht sagen.

Genau wie der 504 im Jahr der politischen Unruhen auf den Markt kam, war es für den 505 1979 das Jahr der Ölpreiskrise, das ein rasches Ansteigen der Spritpreise zur Folge hatte. Mit serienmäßigem 5-Gang-Getriebe, der fünfte Gang war ein reiner Spargang und einer Econometer-Anzeige trug der 505 dem immer wichtiger werdenden „Sprit-Spar-Gedanken“ schon früh Rechnung.

Die von ZF gelieferten Automatikgetriebe hatten ab 1985 endlich 4 statt 3 Gänge.



Ein echter Kombi mit klarer Struktur



Innenraum 1. Serie



Große Klappe – viel Platz dahinter



Armaturenbrett und Innenraum der 1. Serie



Arbeitsplatz der 2. Serie



*Vergleich der Heckansichten:
links 1. Serie, rechts 2. Serie*

Zum Modellstart gab es den 505 nur in einer Karosserie-Variante, der Limousine, Berline genannt in drei Motorisierungen (2l-Vergaser, 2,2l-Einspritzer, 2,3l Diesel) und zwei Ausstattungsvarianten (GR und SR).

In der „SR-Ausstattung“ gehörten 1979 schon Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber vorn, elektrisches Schiebedach, getönte Scheiben und Servolenkung zur Serienausstattung, das war bei der deutschen Konkurrenz (Mercedes 200, 5er BMW, Audi 100, Opel Rekord) vor vierzig Jahren stets ein Extra!

In den folgenden Jahren wurde das Modellprogramm ausgebaut, u.a. mit Turbo-Benzinern

und Turbo-Dieseln, ab 1986 auch mit dem Euro-V6 (da entfiel der 604), weiteren Ausstattungslinien und der Kombi-Variante Familiale oder Break, diese kamen aber erst 1982! Eine Coupé- oder Cabrio-Version gab es nur als Prototyp, einen Pickup gar nicht. Nach den Werksferien 1985 gab es das einzige größere Facelift, wichtigste Merkmale waren geänderte Rückleuchten, andere Stoßstangen und ein völlig neu gestyltes Armaturenbrett für das erneut Paul Bracq verantwortlich war (der Designer des ersten 3er BMW E21). Im Jahr des Mauerfalls kam die Produktionseinstellung der Limousine, Nachfolger wurde der 405, der eigentlich kein richtiger

Nachfolger war. Die Kombi-Versionen wurden noch bis 1992 weiter gebaut. Insgesamt wurden rund 1.300.000 Exemplare des 505 gebaut.

Nach dem Peugeot 305, war der Peugeot 505 das zweite Modell der „05er-Reihe“, das die etwas überalterte Peugeot-Modellpalette auffrischen und Peugeots Verkaufszahlen aus der Talsohle holen sollte. Zwar konnte der 505 etwas Boden bei Peugeot gut machen, aber richtig durchschlagender Erfolg wurde erst der 1983 eingeführte 205, der eigentlich als Nachfolger des 104, Peugeot 105 heißen sollte, aber das ist eine andere Geschichte ...



Zahnriemen gesteuerter 2,2 Liter-Einspritzmotor, ab 1982 mit L-Jetronic



Bewährter 2l-Vergaser-Motor aus dem 504, bis 1985 im Programm

Der Peugeot 505 war und ist eine sehr geräumige und komfortable Reiselimousine, die sich aber auch dank der sehr übersichtlichen Karosserie prima im Stadtverkehr manövrieren lässt.

Heute ist der 505 als Klassiker anerkannt, aber kaum noch zu finden, als Fahrzeug der musikalisch schrillen 80er Jahre führt er ein Schattendasein selbst in Liebhaberkreisen, absolut zu Unrecht! Rostprobleme an tragenden Teilen sind dank teilverzinkter Karosserie eher die Ausnahme, die größtenteils vom Vorgänger übernommene Technik ist bei regelmäßiger Pflege langlebig und robust.

Dieselmodelle sind heute kaum noch am Markt vorhanden, wenn dann eher aus der sogenannten 2. Serie ab August 1985, auch Vergasermotoren der 1. Serie sind selten geworden, viele sind bis Ende der 90er Jahre nach Afrika gewandert, wo sie als robuster Ersatz vielfach für den 504 geschätzt werden.

Im kleinen Angebot von 505-Limousinen findet man heute oft die 2,2l-Einspritzmodelle mit K-Jetronic (bis 1982), meist aber mit der L-Jetronic (ab August 1982).

Einziger „Schwachpunkt“ bei vernachlässigter Wartung ist hier der Zahnriemen, der alle 100.000 km oder alle 10 Jahre gewechselt werden sollte! Der Tausch ist leider recht aufwändig (u.a. muss der Kühler ausgebaut werden), deshalb wurden die Intervalle gerne gestreckt. Ein Reißen dieses Steuerriemens hat meist einen Motorschaden zur Folge, der leicht den Wert des 505 übersteigt! Die recht seltenen angebotenen Euro-V6-Modelle (1986–1989) und Turbo-Benziner (1985–1989) sind mit Vorsicht und nur eingeschränkt zu empfehlen, mangelnde Wartung und zu geringer Sachverstand bei den letzten Besitzern hinterließen oft Spuren: defekte Turbos, Geräusche vom Ventiltrieb usw.

Automatikmodelle sind zu empfehlen, insbesondere mit der 2,2l-Maschine, das harmonisiert hervorragend, nur sie sind inzwischen recht selten zu finden. Zwar ist die ZF-4-Gang-Automatik (4HP22) ab 1985 komfortabler, aber leider nicht mehr so robust wie die ZF-3-Gang-Automatik (3HP22).

Wer einen robusten Alltagsklassiker mit klarer Formensprache und heute einem unverwechselbaren Gesicht in der Menge sucht, ist mit dem Peugeot 505 gut bedient. Insbesondere der 2,2l-Einspritzer vereint Komfort, Geräumigkeit, Zuverlässigkeit und Sportlichkeit wie kein anderes klassisches Automobil zu einem (noch) sehr moderaten Preis.

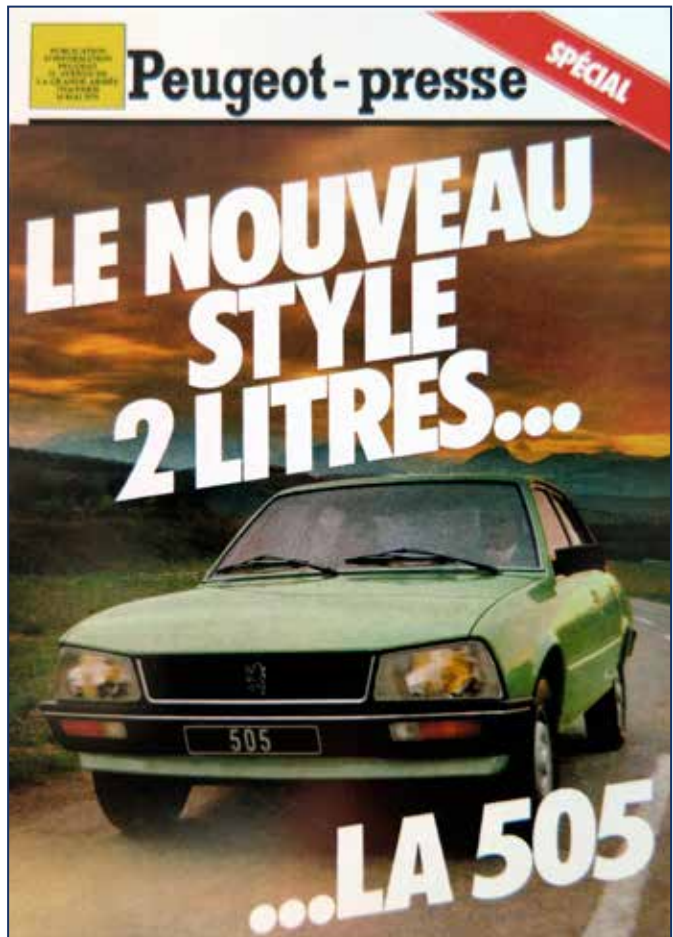
PeReCi e.V., der Club für französische Klassiker berät euch gern!

Text und Fotos: Joachim Kaiser

Zur Person:

Joachim Kaiser fährt seit 1995 Peugeot 505, davon viele Jahre im Alltag mit unterschiedlichen Modellen. Schraubererfahrungen an diesem Modell sammelte er bereits seit 1986. Seit 1986 fährt er 504 und seit 2010 auch 604 mit dem Euro-V6. Allesamt die letzten großen heckgetriebenen Peugeot der 70er und 80er Jahre, die er als anerkannter Experte sehr gut aus eigener Erfahrung kennt.

Er ist Mitgründer des PeReCi e.V. und seit Jahren dessen 1. Vorsitzender.



*Peugeot Presse-Ankündigung:
Der neue Style in der 2-Liter-Klasse ... der 505*



*Juli 1975 – Interne Vorstellung der beiden Karosserievarianten:
links Pininfarina und rechts Peugeot*

Klassik-Taxi

TAXI

Marke: Peugeot 404

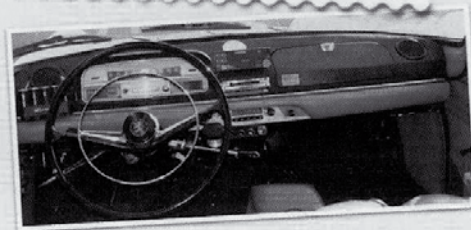
Baujahr: 1963

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

25 Jahre PeReCi Motor-Klassik Club e.V.

Von der Gründung einer Interessengemeinschaft im August 1992 für französische Automobile, über die Namensfindung, bis zur Vereinsgründung und schließlich dem Eintrag ins Vereinsregister im März 1995 war es ein langer Weg, aber der Reihe nach...

Nachdem vier „verrückte Liebhaber französischer Automobile“ sich im Sommer 1992 durch Zufall gefunden hatten (das ist eine andere Geschichte), gründeten sie im August 1992 die Interessengemeinschaft (IG) PeReCi. Im Laufe der folgenden Jahre schlossen sich einige weitere Personen an, irgendwann entstand die Idee einen eingetragenen Verein (e.V.) zu gründen ohne zu ahnen, was da alles zu machen ist.

Wir schreiben den 18. November 1995, 15.00 Uhr, Onkel-Tom-Straße 102 in Berlin-Zehlendorf. Neun Männer haben sich hier in der Zwei-Zimmer-Wohnung von Rainer W. versammelt, um ganz offiziell einen Verein zu gründen. Dazu muss eine Satzung erarbeitet werden, ein Sitzungsprotokoll angefertigt werden und später muss alles noch notariell beglaubigt werden, bevor es zum Amtsgericht Charlottenburg zur Prüfung und Eintragung ins Vereinsregister geht.

Satte fünf Stunden sitzen wir dort zusammen, alles wird handschriftlich protokolliert, die Satzung an Hand von Mustern erstellt, alles ohne Internet und Textverarbeitung! Sven S., einer der neun, wird später am heimischen Computer alles abtippen, formatieren und speichern auf einer 3,5"-Diskette, versteht sich in Word 2.0. Neben viel Zeit sind auch immer wieder Gebühren fällig ... denn so einfach geht unsere Gründung dann später nicht durch, es muss an der Satzung nachgearbeitet werden, dazu ist erneut eine ergänzende Versammlung der neun Gründungsmitglieder notwendig ... so vergeht der Winter bis schließlich am 22. März unser Verein beim Amtsgericht Charlottenburg ins Vereinsregister eingetragen wird. Ziel erreicht!

In diesen 25 Jahren ist viel passiert, viel hat sich im Verein auch verändert und weiter entwickelt, aber eins ist geblieben: Der Name „PeReCi“ aus den jeweiligen Anfangsbuchstaben der drei noch existierenden französischen Automobilmarken entstanden.

Auch gab es von Anfang an ein regelmäßiges Treffen, einen sog. Stammtisch, erst in einer Pinte im Dahlemer Weg, später in einem Lokal in der Laubacher Straße in Steglitz, einige Jahre waren wir dann in der „Scheune“ in Eichkamp, anschließend in der Oldtimerkneipe „Vehikel“ am Rathaus Schöneberg und nun nach einem kurzen Intermezzo im Lokal des Postsportvereins in der Forckenbeckstraße findet unser monatlicher Club-Stammtisch immer am 2. Mittwoch des Monats im Trofeo in der Classic Remise (vormals Meilenwerk) statt. Hier betreiben wir auch seit der Eröffnung dieses Oldtimerzentrums im Mai 2003 einen Clubraum.



1996
*Unser erstes
Rendez-Vous*



*Unser erstes
Emblem 1994*



*Unser erster Club-
Aufkleber um 2000*

Wichtige Schritte und Aktivitäten in der PeReCi-Geschichte

Wann?	Was?
Juli 1992	Vier Liebhaber französischer Automobile finden sich ...
August 1992	Gründung der „IG PeReCi“
Mai 1993	Erstmals Teilnahme an einem Oldtimertreffen: Oldtimer Börse Berlin
Januar 1994	„Der Club – Die Zeitung“: erste Ausgabe in einfachster Form der Clubzeitung in s/w
November 1994	Gründungsversammlung mit neun Mitgliedern für „PeReCi Motor Klassik Club e.V.“
März 1995	Der Verein ist ins Vereinsregister eingetragen, ist nun „eingetragener Verein – e.V.“
Mai 1995	Eröffnung eines Vereins-Girokontos
April 1996	Erste persönliche Kontakte zu Peugeot in Saarbrücken
Juli 1996	Erstes Rendez-Vous franz. Klassiker in Mahlow (Jahrestreffen des PeReCi e.V.)
August 1998	Der Vorstand ist mobil erreichbar
Februar 1999	Unter www.pereci.de haben wir erstmals eine Internetpräsenz
Januar 2001	Umstellung, wenn möglich, der Information der Mitglieder per E-Mail
Mai 2001	Präsenz beim ersten Treffen der Peugeot-Clubs in Sochaux, Mitglied von nun an in „Amicale Peugeot“
Mai 2003	Im neuen Meilenwerk haben wir einen Clubraum
August 2003	Ab dem 8. Rendez-Vous wechselnde Orte, min. Sa/So mit Übernachtung, immer im August
April 2004	Komplett neue Homepage, neue Struktur auch der Vereins-Emailkonten
März 2005	Beginn der digitalen Club-Fotografie, Aufbau eines Fotoarchivs
November 2006	Mitorganisation und aktive Teilnahme an der größten Berliner Oldtimerdemo (Korso) gegen Fahrverbote
Februar 2008	Erster Messeauftritt auf der Autowelt in den Messehallen
Januar 2010	Als einer der wenigen Oldtimerclubs sind wir im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut („PAK“) vertreten
März 2013	Um- und Ausbau des Clubraums, Bau des 7 qm großen Oberbodens als Lager
Mai 2013	Einführung des SEPA-Lastschriftverfahrens
November 2014	Völlig neue professionelle Internetpräsenz, nun durch eine externe Firma
März 2015	Einführung des Mailingmanagers zur schnelleren und leichteren Information der Mitglieder
Oktober 2018	Mit 400 qm größter u. professionellster Messeauftritt auf der Motor World Classics in Berlin, 2. Platz erreicht
November 2018	Erster professioneller 3-min-Image-Film über PeReCi e.V.
Dezember 2018	Die 30. Ausgabe der Clubzeitung erscheint erstmals im Format DIN-A4 und in Vollfarbe
April 2019	PeReCi erreicht den höchsten Mitgliederstand seit der Gründung



1993
Als IG PeReCi – erster Clubstand bei der Oldtimerbörse auf dem IFEA-Parkplatz in Berlin-Spandau



1995
Oldtimer beim TÜV Tempelhof – Unser erster Clubstand als e.V. bereits mit Videos



1994
Unsere erste Ausfahrt mit 5 Fahrzeugen



1996
PeReCi zeigt franz. Klassiker bei einer Autohauseröffnung – hier wurde Peugeot Deutschland auf uns richtig aufmerksam

Eigentlich sollte im Juni 1995 auch unser erstes Rendez-Vous französischer Klassiker statt finden, auf dem Parkplatz einer Kirchengemeinde in Berlin-Buckow. Leider kamen einigen Gemeindeverantwortlichen kurz vor der Veranstaltung Bedenken und so musste es abgesagt werden. In Mahlow am See, südlich von Berlin-Lichtenrade, fand dann das erste Rendez-Vous ein Jahr später 1996 statt.

Bis ins Jahr 2000 erfolgte die regelmäßige Information der Mitglieder postalisch per Rundbrief, mindestens drei pro Jahr plus die Einladung zur JHV. Das erforderte immer einen gewissen Aufwand trotz Verwendung von ausgedruckten Adresstiketten auch finanziell und richtig kurzfristig aktuell konnten wir nicht sein. Da wurden dann schon mal ein Abend lang die Mitglieder per Festnetz angerufen und aktuelle Informationen fernmündlich weiter gegeben. Immerhin war der Vorstand ab August 1998 mobil erreichbar! Ab 2001 wurden immer mehr Mitglieder per E-Mail informiert, so dass die Anzahl der verschickten Rundbriefe trotz steigender Mitgliederzahl weiter abnahm.

Über die Vereinsgrenzen hinaus sehr bekannt sind unsere traditionelle Frühjahrs- (im April) und Herbstausfahrten (im Oktober) geworden. Beide Ausfahrten mit dem schon zur Tradition gewordenen Start bei Bodo in der alten Feuerwache in Wannsee sind immer sehr gut besucht, eben auch von vielen Nicht-Mitgliedern, die unsere Organisation mit immer wieder neuen technisch und historisch interessanten Zielen schätzen.

Obwohl sich viel gewandelt hat im Clubleben, gibt es einige Traditionen wie auch das familiäre Adventstreffen, das Rendez-Vous (nicht nur) französischer Klassiker oder die Clubzeitung, die es von Anfang an gaben.

„Beständigkeit als Fundament für Neuerungen und Veränderungen“, so könnte man die Vita von PeReCi umschreiben.



1999
*Unsere erste
Homepage geht
online – Dank an Sven*

Gründungsprotokoll der IG PeReCi

PeReCi - Berlin
19. August 1992

Konstituierende Sitzung

Protokoll

Anwesende: Maik Himpel (Außendienstleiter); Joachim Kaiser (Vorsitzender);
Lutz Raakow (Technischer Koordinator);
Sven Seehawer (Schriftführer)

Tagesordnung:

1. Formalitäten
2. Papiere
3. Termine
4. Automarken
5. Frankreichfahrt
6. Anschaffung
7. Aktivitäten
8. diverses

zu TOP 1:

- Es wird die Möglichkeit erörtert aus der Interessengemeinschaft einen eingetragenen Verein (e.V.) zu machen. Sollten dadurch entscheidende Vorteile entstehen, wird diese Möglichkeit realisiert.

Zur Überarbeitung wird dieser TOP an Fr. Kaiser (Rechtsbeistand) weitergeleitet.

- Es fand ein Adressenaustausch statt.

- Es wurde beschlossen, die Adresse und Telefonnummer des Herrn Kaiser (Bernsteinring 107 - 1/47 -

Telefon Q 742 22 37) als die Zentraladresse des Vereines anzugeben.

zu TOP 2:

- Es wurden die ersten Entwürfe der Briefköpfe an die Mitglieder ausgegeben.
- Jedes Mitglied erhielt eine Satzung und eine Händlerliste.

zu TOP 3:

- Als nächster Sitzungstermin wurde Mittwoch, der 26. August 1992 festgelegt.
Uhrzeit: 20:00 .

- Es wurde beschlossen am 6. September zum Oldtimertreffen in Rensburg zu fahren.

zu TOP 4:

- Jedes Mitglied wurde angewiesen, bei der nächsten Sitzung einen kurzen Abriss über die Automarke vorzutragen (Dauer 10 min.)

zu TOP 5:

- Bzgl. der Frankreichfahrt einigten sich die Anwesenden darauf, daß folgende Fahrzeuge teilnehmen:

Renault 20 und Peugeot 504. Die Fahrtdauer wird 5 Tage betragen. Als Ziel wurde Toulouse ausgewählt. Vermutlicher Zeitraum: 22.9 bis 27.9.92

zu TOP 6:

- Durch den Koordinator Herrn Raakow wurde der Wunsch an die Gemeinschaft herangetragen, ein Kippperät anzuschaffen. Nähere Informationen wird er bis zum nächsten Mal beschaff haben.

- Als weitere Anschaffung wurde ein Rangierwagenheber in betracht gezogen.

- Die Suche nach Gewerberäumen bleibt weiterhin aktuell.

zu TOP 7:

- Als Aktivitäten wurde zunächst eine Ausfahrt in die Umgebung Berlins gefordert.

- Reparaturprojekte: + Kotflügel - 504-S

+ Tür, Schweller, Lackierung - 504-E

+ Tür, Stoßstange, Blinker, Grill, Schürze - 104

voraussichtlich am 30.08.92

zu TOP 8:

- ... Bier, dreckig, weiß oder auch keins !

50 Jahre Citroën – Ein Meilenstein der Automobilgeschichte

Ein Schreibfehler? Die Welt feiert doch gerade 100 Jahre Citroën. Die Firma wurde 1919 von dem genialen Andre Citroën gegründet nachdem der erste Weltkrieg vorbei war und die Firma, die zuvor Schrapnellgranaten herstellte, ähnlich wie Renault, von Rüstungs- auf Zivilproduktion umstellte.

Wir wollen aber gleich ins Jahr 1969 springen, also vor 50 Jahren, da zu dieser Zeit etwas besonderes passierte.

FIAT hatte sich ein Jahr zuvor als Minderheitsanteileigner bei Citroën eingekauft, das gerne genommen wurde, da Geld benötigt wurde! Charles de Gaulle als Regierungschef musste der Beteiligung einer ausländischen Firma zustimmen. Gründe waren: die Entwicklung des Citroën GS, des Massenautos der Grande Series, kostete Geld.

Außerdem erfolgte 1968 die Übernahme von Maserati, die zur Entwicklung des SM mit einem eigenen Maseratimotor, (V6) entwickelt aus einem V8-Motor führte, was auch nicht umsonst war. Dazu wurde der traditionsreiche Hersteller Panhard übernommen.

Jetzt gab es eine Firma in Deutschland, 1873 gegründet, die auch innovativ war. Diese Firma mit einer langen Geschichte baute ab 1901 Motorräder und entwickelte aus Kleinstwagen der Nachkriegszeit immer größere Autos, die sowohl eine sportliche Note bekamen, aber auch familientauglich wurden. Die Rede ist von NSU. Die Firma war im Motorenbau sehr kompetent. Die Motoren im NSU TT wurden gerne getunt, um die Autos über kurvenreiche Strecken zu scheuchen. Markant waren ihre offenen Nockenwellen. Auch der VW K 70 in den 70er Jahren, eine NSU-Entwicklung, hatte diesen weiterentwickelten Motor. Und

Citroën

schon 1964 baute NSU den Wankel-Spider mit Kreiskolbenmotor. Da Citroën umso mehr Enthusiasmus als Geld hatte, und ebenso begeistert war von der Faszination des kompakten Wankelmotors mit seinem turbinenartigen Lauf, gründeten beide Firmen 1967 das Gemeinschaftsunternehmen Comotor SA im Saarland. Dort sollten Motoren und Aggregate in großer Stückzahl gebaut werden.

1969 erschien der Citroën M35, ein Fastback-Coupe auf AMI-Basis in kleiner Serie von 267 Exemplaren für die Kundenerprobung. Die Erfahrungen wurden für den GS Birotor genutzt, der einen Zweischeiben-Wankelmotor erhielt und auch als NSU(!) verkauft werden sollte, als kleinem Bruder vom genialen Ro 80. Nun wurde 1969 NSU von VW übernommen. Dort waren schon die wassergekühlten Motoren von AUDI und NSU K 70 bzw. obeliegende Nockenwellen merkwürdige Sachen aus einer anderen Welt, so dass man mit den intergalaktischen Wankelmotoren nichts anfangen konnte. Damit fiel das Comotor-Werk vollständig an Citroën.

Der GS-Birotor lief als Wankel über 170 km/h, hatte aber auch dieselben Probleme wie der weiterhin gebaute Ro 80, nämlich vor allem Dichtleistenprobleme des Rotors und einen hohen Verbrauch. Die Dichtleistenprobleme bekam man in den Griff, der Benzinverbrauch blieb hoch. Jetzt kam es, dass der GS einen raketartigen Absatz hatte, aber mit dem Basis-Boxermotor.

Die erste Ölkrise kam und, da die Zahlen wieder schlecht aussahen, die Übernahme Citroëns durch Peugeot. Diese war 1974 abgeschlossen und führte dann zur Einstellung

des Wankel-Projektes. Schade. Nur der RO 80 wurde noch gebaut von der Audi NSU Auto Union AG, wie es offiziell hieß.

1974 kam ein neues Auto der oberen Mittelklasse von Citroën auf die Straßen, welches sehr erfolgreich war und Citroën schnell wieder in die Gewinnzone brachte. Dieses Auto war der CX, französisch für CW, also Luftwiderstandsbeiwert. Der Motor war von der DS bekannt. Im Motorraum war kein Platz für einen Sechszylinder, wohl aber für einen leistungsstarken Wankelmotor.

Citroën C35 (Quelle: citroen.origins.de)

Citroën GS Birotor (Quelle: Wikipedia)

NSU Wankel-Spider Basis: Sportprinz

(Quelle: Wikipedia)

NSUI Ro 80

(Quelle: Wikipedia)

Citroën CX erste Serie

(Quelle : citroen.origins.fr)

NSU (VW) K70

(Quelle: Zwischengas)



Andreas Horstmann

Der Autor ist

bekennender Citroën-Fan.



*Von
der Natur
überwuchert
– Citroën DS*

Liebe PeReCiler,
wie Ihr alle sicherlich wisst, bin ich ja sozusagen täglich mehrmals im Worldwide Web unterwegs. Über Facebook bin ich u. a. mit dem Five Club aus Israel im regelmäßigen Kontakt. Hierdurch bin ich vor kurzem auf deren Mitglied Yehuda Elias gestoßen, der dort Bilder seiner erste Serie 504 Cabrios veröffentlichte. Ich nahm daraufhin Kontakt mit ihm über Facebook auf und bat ihn eine kurze Geschichte über sein 504 Cabrio zu schreiben. Hier nun die Story über einen Frank-Italiener, der es bis in das Heilige Land schaffte:



Peugeot 504 Cabrio

Die Story meines klassischen Peugeot

Es war April 2003 und ich plante einen Trip zur Bar Mitzwa (sowas wie die Jugendweihe bei uns Juden), meiner Tochter Irit die nun 12 Jahre alt war.

Die Reise sollte u.a. nach Paris, Disney World Europa und Südfrankreich gehen. Um nach Südfrankreich zu kommen, waren wir mit dem französisch technischen Meisterwerk, dem TGV unterwegs. Dieser brachte uns später auch nach Marseille. Mein 7 Jahre alter Sohn Dorel, war der Einzige, der eingeweiht war, in meine Geheimmission. Auftrag der Mission war es eine große Schwester für mein Peugeot 404 Cabrio zu finden.

Der erste Stopp unserer Frankreichreise brachte uns nach Paris. Dort angekommen war es Zeit, meine Frau in mein Geheimnis einzuweißen, ein 504 Cabrio zu kaufen.

Sie war sehr überrascht von dieser Idee, gleichzeitig aber auch Feuer und Flamme.

Zu meiner Verwunderung befand sich das erste Fahrzeug, welches ich mir ansehen wollte, nur einen Kilometer von unserem Hotel entfernt. So kam es also, dass ich nicht wie sonst üblich für Touristen, den Eiffelturm besichtigte, sondern ein weißes 504 Cabrio.

Leider war dieses Cabrio in einem sehr schlechten Zustand und ich gab meine Hoffnung fast auf ein solides Fahrzeug zu finden.

Ein wenig später fand ich jedoch „mein“ 504 Cabrio.

Der Peugeot stand in einer Gemeinde namens Pionnat, ungefähr 100 Kilometer entfernt von Limoges. Mittlerweile waren wir in Marseille angekommen. Am Tag darauf wollten wir



wieder zurück nach Paris fahren. Diesmal waren wir mit dem Auto unterwegs. Meine Frau und ich entschieden uns unterwegs im Pionnat anzuhalten, um uns das Cabrio anzusehen.

Wir kamen erst gegen 22:00 Uhr in der 754 Einwohner zählenden Gemeinde an.

Trotz der über sechsstündigen Fahrt, die bereits hinter uns lag, war ich wild entschlossen, mir das 504 Cabrio anzusehen.

Es kam wie es kommen musste und nach einer kurzen Probefahrt entschloss ich mich „meinen Peugeot“ zu kaufen. Hier halfen auch die mahnenden Worte meiner Frau nichts, die mich für verrückt erklärte, nachts ein Auto zu kaufen, dessen Zustand man im Dunkeln gar nicht richtig einschätzen konnte.

Der Verkäufer und ich einigten uns auf einen Kaufpreis von günstigen 6.000 EUR. Anschließend begleitete mich der Verkäufer zum Geldautomaten.

Trotz Einsatz all meiner Kreditkarten, konnte ich lediglich 5.800 EUR vom Bankautomaten abheben. Erstaunlicherweise akzeptierte der Verkäufer diese Summe.

So konnten meine Frau und ich uns auf den Weg nach Limoges machen. Der Plan war von Limoges nach Fos-sur-Mer, mit einem Autozug zu fahren. Von dort sollte der 504 per Container nach Israel verschifft werden.

Als wir in Limoges ankamen, stellte sich heraus, dass es keinen Autozug nach Fos-sur-Mer gab. So entschieden meine Frau und ich uns am nächsten Morgen den über 600 Kilometer langen Trip mit unserem Neuerwerb auf eigener Achse zu fahren.



Leider musste ich unterwegs mehrmals anhalten, weil der Peugeot anfang zu kochen. Glücklicherweise gab es unterwegs mehrere Flüsse, aus denen ich das Wasser für meinen Kühler abzweigen konnte.

Endlich in Fos-sur-Mer angekommen, fand ich die passende Spedition vor Ort, die dann mein 504 nach Israel verschiffte.

Es dauerte ganze 3 Monate, bis das 504 Cabrio im „Heiligen Land“ ankam.

Mittlerweile hat sich mein Peugeot gut in Israel eingelebt.

Dank seines italienisch-französischen Kleides, ist er eine aufsehenerregende Rarität hier im Heiligen Land.

Ich habe viele Oldtimer (u. a. ein Mercedes 190 SL, Peugeot 404 Cabrio), aber das 504 Cabrio ist mein Lieblings Oldtimer.

Yehuda Elias/Philip Dornacher



Oldtimerbewertung leicht gemacht

Die Noten-Definition

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel, Beschädigungen oder Gebrauchsspuren an Technik und äußerem Erscheinungsbild. Komplett und perfekt restauriertes Spitzenfahrzeug. Wie neu (oder besser*). Sehr selten.

Note 2: Guter technischer und optischer Zustand. Mängelfrei, aber mit leichten (!) Gebrauchsspuren. Entweder seltener, guter unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert.

Note 3: Gebrauchter Zustand mit normalen Spuren der Jahre. Fahrzeug ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Gebrauchsfähig, keine sofortigen Arbeiten erforderlich.

Note 4: Verbrauchter Zustand. Nur eingeschränkt fahrbereit. Um die nächste Hauptuntersuchung zu absolvieren, sind sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Fahrzeug komplett in den einzelnen Baugruppen, aber nicht zwingend unbeschädigt.

Note 5: Restaurierungsbedürftiger Zustand. Fahrzeug im mangelhaften, nicht fahrbereiten Gesamtzustand. Umfangreiche Arbeiten in allen Baugruppen erforderlich. Fahrzeug nicht zwingend komplett.

*Durch die heutigen technischen Möglichkeiten (Schweißarbeiten, computergestützte Messtechnik) sowie die verbesserten Materialien (Oberflächenveredelung, Lackierung) und einen umfangreichen Korrosionsschutz kann ein komplett restauriertes Fahrzeug den einstigen Neuzustand der Werksauslieferung übertreffen.



Parlamentskreis Automobiles Kulturgut feiert zehnjähriges Jubiläum

Berlin, 6. Mai 2019.

Der Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK) hat im Rahmen der Rund-um-Berlin-Classic am vergangenen Freitag sein zehnjähriges Jubiläum gefeiert. Dazu erklärt der PAK-Vorsitzende und CDU-Bundestagsabgeordnete Carsten Müller:

„Heute wie vor zehn Jahren leben wir das Motto ‚Agieren statt reagieren‘ – und zwar in einem übergreifenden Miteinander: Politik und Medien, Verbände und Vereine, Hersteller, Organisationen und Werkstätten, Schrauber und Enthusiasten, Deutschland, Europa und international – das macht den PAK besonders, das macht uns schlagkräftig, das macht uns erfolgreich. Wir sehen es als unsere Aufgabe an, mögliche Probleme und Herausforderungen zu identifizieren, Lösungsansätze zu erarbeiten und diese in die politischen Beratungen einzubringen.

Seit Mai 2009 haben wir so etliche Steine ins Rollen bringen können, um das historische Kulturgut auf den Straßen erlebbar zu erhalten. Wir hatten oft den richtigen Riecher und konnten kluge Antworten für sehr unterschiedliche Herausforderungen finden. Nicht zuletzt deshalb ist der PAK zu einem Faktor in der Oldtimerszene geworden und hat auch im politischen Berlin einen sehr guten Ruf.

Die Entwicklung in den letzten zehn Jahren ist überaus erfreulich und beeindruckend. Sie ist das Ergebnis intensiver, engagierter und partnerschaftlicher Arbeit aller, die seit 2009 dabei waren und dabei sind.

Herzlichen Dank! Ganz besonderer Dank gilt dem PAK-Initiator und erste Vorsitzenden Andreas Scheuer sowie seinen Nachfolgern Jens Koeppen und Thomas Jarzombek.

Als ich vor fünf Jahren in ihre Fußstapfen getreten bin, war das für mich Ansporn und Verpflichtung. Heute erfüllt es mich mit viel Freude und großer Dankbarkeit, dem Parlamentskreis vorsitzen zu dürfen. Auf in die nächsten mindestens zehn Jahre PAK!“

Hintergrund: Der Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK) wurde im Mai 2009 als fraktionsübergreifendes Gremium gegründet. Ziel ist es, historische Fahrzeuge als automobiles Kulturgut in Deutschland zu erhalten. Der Parlamentskreis hat aktuell rund 100 Mitwirkende aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und der Oldtimerszene. Er tagt zwei- bis dreimal im Jahr. Seit 2014 ist der Braunschweiger CDU-Bundestagsabgeordnete Carsten Müller der Vorsitzende des PAK.

Carsten Müller
Mitglied des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Tel: 0 30/2 27 – 73 298
Fax: 0 30/2 27 – 76 298
E-Mail: carsten.mueller@bundestag.de
www.carsten-mueller.com

Ingenieurbüro Hantschel



Kfz-Sachverständige seit 1993

- **Fahrzeugbewertungen**
- **Änderungsabnahmen**
nach §19 StVZO
- **Schadengutachten**
- **H-Kennzeichen**
nach §23 StVZO
- **HU / AU**

- **Weitere Leistungen:**
 - **Unfallrekonstruktion**
 - **Diagnose d. Fahrzeug-
elektronik**
 - **Lackschicht-
dickenmessung**

- **Unsere Standorte:**
 - Pankow** **Steglitz**
 - Biesdorf** **Teltow**
 - Reinickendorf** **Tempelhof**



Ihr Spezialist (nicht nur) für Oldtimer

Notruf: 030 / 85 999 242

info@ingenieurbuero-hantschel.de

Hindenburgdamm 58a

12203 Berlin



GTÜ

Technorama 2019 in Kassel

Vom 15. bis 17. März 2019 fand die 35. Technorama in Kassel statt!

Circa 400 internationale Aussteller und rund 15.000 Besucher treffen sich auf der Technorama Kassel.

Oldtimer und Youngtimer, Automobile und Motorräder, Klassiker und Motorsportler, Ersatzteile und Restaurierung sind in Kassel präsent.

Der klassische Oldtimer Teile Technikmarkt, der Sammlerfahrzeug-Verkauf und die Clubszene der Auto- und Motorrad-Liebhaber finden großen Anklang.

Alle Oldtimerfreunde freuten sich auf Neuigkeiten rund um die Oldtimer, wollten Ersatzteile besorgen, ihren Fundus an Zubehör komplettieren oder einfach nur unter Gleichgesinnten die schönen Automobile und Motorräder genießen.

Sammler und Schrauber sind bemüht, möglichst einen Oldtimer im Originalzustand zu besitzen. Deshalb sind Originalteile, gutes Restaurationsmaterial etc. besonders wichtig. Man findet alles, was man für eine möglichst fachgerechte Restaurierung oder Reparatur braucht. Durch die guten

und vielfältigen Angebote an Oldtimer-Ersatzteilen, Restaurationsmaterial und -betrieben, Literatur, Lederbekleidung und Zubehör wird den Besuchern ein breites Spektrum gezeigt.

In sechs Messehallen präsentieren Clubs, Vereine, Museen, Händler sowie Privatpersonen Automobile und Motorräder verschiedenster Epochen und Marken in allen Variationen und ihrer ganzen Schönheit.

Im Motorradbereich liegt der Schwerpunkt auf Präsentationen von Händlern, Clubs, Vereinen und IGs mit deutschen, europäischen und japanischen Marken.

Die Auswahl an restaurierten Mofas, Mopeds und Motorrädern ist genauso beachtlich wie der Enthusiasmus der Motorradfreunde ihre Lieblingsstücke auszustellen. Mit dabei sind wieder z. B. der Z-Stammtisch, die Simson Freunde und der PS Speicher.

Bei den Automobilen präsentieren z. B. 6 Mercedes-Benz Classic Clubs ihre Fahrzeuge und bieten den interessierten Besuchern eine fachliche Beratung.

Neu dabei sind die Henschel Freunde, die 12 LKWs präsentieren werden.



Wer es sportlicher möchte, der ist beim Stand des Formel 1 Fahrsimulators am besten aufgehoben.

Verkaufsaussteller der automobilen Klassiker haben nicht nur exklusive Sammlerfahrzeuge, sondern auch bezahlbare Autos und Restaurationsobjekte dabei.

Die gezeigte Markenvielfalt mit VW, Porsche, Mercedes, MGs oder Alfa Romeo sowie Triumph, Trabbi, Ford oder Opel ist beeindruckend ... und natürlich Udos Peugeot 404 Coupe!



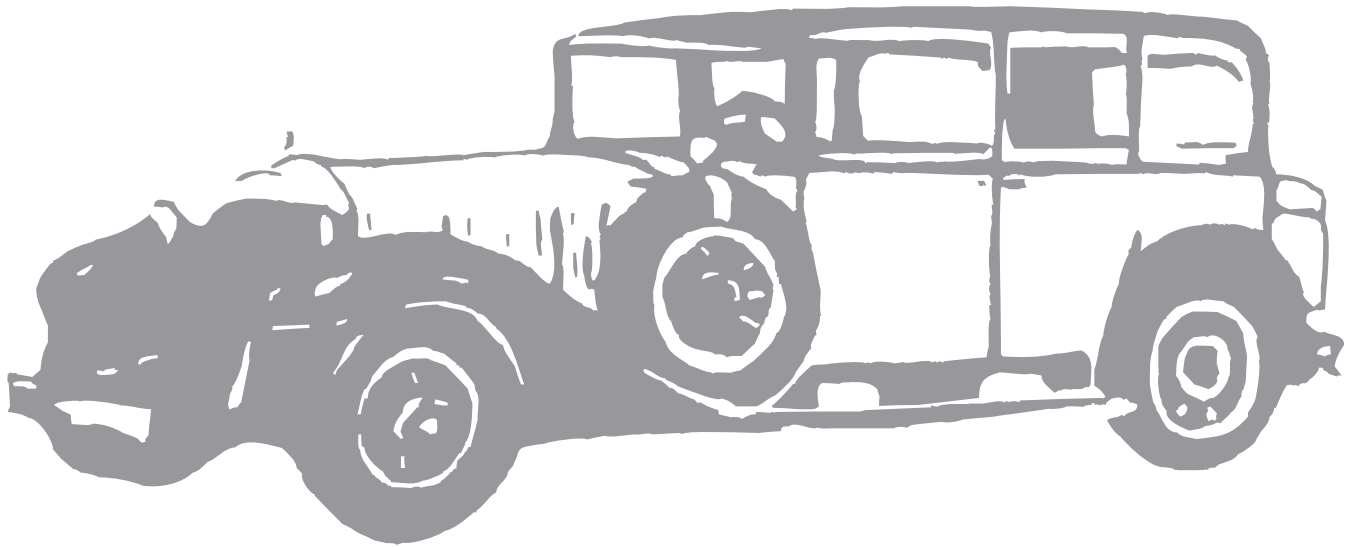
Lutz Lemke



*Ci Re Pe
am Straßenrand*



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



Impressionen vom 24. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Zum nun schon 24. Mal trafen sich am Wochenende 16./17./18. August 2019 (nicht nur) französische Klassiker, deren Fahrer und Beifahrer im rund 200 km entfernten Radeberg nordöstlich von Dresden in Sachsen. Die umliegende Landschaft bot für dieses Rendez-vous eine tolle Kulisse für die angereisten Klassiker nicht nur, aber überwiegend aus französischer Herkunft.

Unser Clubmitglied Michael Trenkel, der sich auch um die Organisation der „Location“ gekümmert hatte, hatte gute Arbeit geleistet und eine abwechslungsreiche Ralley organisiert, die einige interessante Höhepunkte bot: Schon am Freitagabend wurden wir mit einer sehr interessanten Stadtrundfahrt mit einem Stopp, in der am Abend sehr lebendigen Innenstadt eingestimmt. Die Tour am Samstag wurde durch mehrere Stopps unterbrochen, u.a. durch die Besichtigung eines Schaubergwerks ganz im Süden von Sachsen bei Altenburg nahe der tschechischen Grenze, die wir unter Tage auch kurz überschritten haben, auch die Mittagsrast fand unter Tage statt. Nächster Höhepunkt war die Augustusburg und der Domplatz von Meißen, hier gab es auch Kaffee und Kucken bei einer fantastischen Aussicht. Am frühen Abend kehrten wir in unser Hotel „Sportwelt Radeberg“ zurück. Hier erwartete uns dann



ein geselliger Abend mit einem Abendbuffet. Rückblicke in Wort und Bild zu der 25-jährigen PeReCi-Geschichte vom Vorstand ergänzten den Abend. Schließlich war es ein schöner Rahmen für jede Menge Benzingespräche und einen Rückblick auf den ereignisreichen Tag. Am Sonntag stand nach einem guten Frühstück noch die Besichtigung der Brauerei Radeberg an, ein Mittagessen und die obligatorische Siegerehrung rundeten das Programm schließlich ab.

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 Michael T. im Namen aller Teilnehmer für die Organisation dieses wirklich schönen Wochenendes. Wir freuen uns schon auf das 25. Rendez-vous vom 21. – 23. August 2020 im westlichen Havelland in Brandenburg. Die Einladung/Anmeldung wird auch auf unserer Homepage (www.pecri.de) als Download (PDF) bereit stehen.

Die folgenden Fotos mögen einen kleinen Eindruck vermitteln.
text+fotos: jokai











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

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

**25. Rendez-vous
(nicht nur)
franz. Klassiker**

vom 21. – 23. August 2020

**ins Antik Hotel/Seelower Hof
bei Rathenow/Havelland**



Der PeReCi Motor-Klassik Club Berlin e.V. veranstaltet nun schon zum 25. Mal das traditionelle Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker.

In diesem Jahr fahren wir gen Westen ins schöne Havelland. Uns erwartet eine sehr abwechslungsreiche Landschaft mit vielen ruhigen Straßen und einigen Überraschungen.

Wie immer ist die Anreise auch schon am Freitag, den 21.08.2020 möglich.

Im Nenngeld sind folgende Leistungen enthalten:

Rallye mit einer
Übernachtung und
Vollpension
ab 130,- €
pro Person

Begrüßungspräsent ∞ Roadbook mit Rallye-Schild ∞ interessante Suchfahrt ∞ Mittagessen
Museumsbesuch ∞ Kaffeerast ∞ Abendbuffet ∞ Übernachtung(en) ∞ Frühstücksbuffet
Siegerpreise ∞ Besichtigungen ∞ Pannenhilfe ∞ ...

(bitte hier abtrennen)

Hiermit melde(n) ich mich/wir uns verbindlich zum 25. 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!

Das Nenngeld für alle umseitig genannten Leistungen beträgt:

	mit Übernachtung Sa – So im DZ	mit Übernachtung Fr* – So im DZ	mit Übernachtung Sa – So im EZ	mit Übernachtung Fr* – So im EZ
Fahrer	150,- €	190,- €	160,- €	210,- €
Beifahrer	130,- €	170,- €	140,- €	190,- €

Preis für Tagesgäste nur auf Anfrage

Getränke im Hotel sind nicht im Preis enthalten.

Das Platzangebot ist beschränkt. Die Teilnahme erfolgt nach Anmeldung.

Der Anmeldeschluss mit Zimmergarantie ist der 1. März 2020!

Bitte die unten stehende verbindliche Anmeldung beidseitig ausfüllen und unterschrieben an den Vorstand des PeReCi e.V. senden:

c/o Joachim Kaiser, Heckerdamm 293D, 13627 Berlin oder per Fax. 0 30 - 74 222 37.

Online per Mail eingescannt an info@pereci.de

Den entsprechenden Teilnehmerbeitrag bitte auf das Clubkonto mit dem Vermerk „25. Rendez-vous“ auf folgendes Konto überweisen:

Kontonummer bei der Berliner Volksbank: **IBAN: DE89100900003368816000**

Wir bitten spätestens um Anreise am Samstag bis 09:00 Uhr!

Anreise: Bundesstraße 5, am Kreisverkehr südlich von Friesack auf die B188, nach gut 10 km rechts in die Friedensstr., ausgeschildert mit Antik-Hotel, nach gut 500 m rechts Ferchesarer Str., in Ferchesar links, dem Verlauf der schmalen Straße weiter folgen, scharfe Rechts-Kurve, durch Semlin-Ausbau, kurz drauf Semlin, links Dorfstraße, gleich rechts Parkplatzeinfahrt Semliner Hof.

**Weitere Infos beim Orga-Team unter Tel. 030-7422237 / 0177-8676400 (Joey, 1. Vors.)
oder 030-32766657 / 0177-6536064 (Andreas, 2. Vors.)**

.....
(bitte hier abtrennen)

Ich/wir möchte(n) wie folgt teilnehmen:

Zutreffendes bitte ankreuzen!	mit Übernachtung Sa – So im DZ	mit Übernachtung Fr* – So im DZ	mit Übernachtung Sa – So im EZ	mit Übernachtung Fr* – So im EZ
Fahrer	150,- €	190,- €	160,- €	210,- €
Beifahrer	130,- €	170,- €	140,- €	190,- €

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

Den Gesamtbetrag von _____ € überweise ich auf das o.a. Vereinskonto.
Nenngelder sind Reuegelder und werden nur bei Absage durch den Veranstalter zurück gezahlt.
Die Teilnahme erfolgt auf eigenes Risiko. Der Veranstalter lehnt gegenüber den Teilnehmern jegliche Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ab.
Das teilnehmende Fahrzeug muss haftpflichtversichert sein.

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

.....



PeReCi auf der Motorworld Classics 2019

Die MOTORWORLD CLASSICS fand in diesem Jahr vom 20. bis 24. November in vier Hallen zusammen mit der Messe BOOT & FUN statt.

Im Vorfeld wurde viel darüber diskutiert, ob das nun eine sinnvolle Entscheidung war oder nicht, jedenfalls wurde der Sommergarten zu dieser Jahreszeit als Ausstellungsfläche für Tagesbesucher mit ihrem Oldtimer nicht angeboten.

Angeboten wurde das kostenlose „Oldtimer-Parken“ rechts und links vor der Ehrenhalle 19 inkl. Eintrittskarte. Dank milder und trockener Witterung am Freitag, Samstag und Sonntag wurde davon durchaus rege Gebrauch gemacht. So fing die Ausstellung quasi schon draußen an ...

Wir vom PeReCi Motor-Klassik Club e.V. waren auch diesmal wieder dabei, mit insgesamt drei Standflächen von 300 qm. Von der Halle 20 kommend wurden die Besucher direkt von drei französischen Klassikern empfangen, hier stellte sich





unser Club vor, diesmal mit dem Schwerpunkt Cabriolets: Peugeot 504, Renault Floride, Citroën DS.

Neben dem PeReCi-Stand feierten wir das Jubiläum „40 Jahre Peugeot 505“ mit einem 505 Berline in der GTI-Version sowie einem 505 Break. Abgerundet wurde unsere gesamte Präsentation mit einem inzwischen sehr seltenen Mazda 929, der gerade 30 Jahre alt geworden ist.

Rechts daneben gab es unseren Sonderstand Renault Alpine mit einer Auswahl von verschiedenen klassischen Alpine Modellen von der A110 über die A310 bis zur A610, in der Mitte auf einem Podest war illuminiert die ganz neue Alpine zu sehen.

Wir möchten uns an dieser Stelle bei allen Mitwirkenden, insbesondere bei Udo für den unermüdlichen Einsatz bereits im Vorfeld ganz herzlich bedanken.

Die Fotos mögen einen kleinen Überblick über unsere ausgestellten Fahrzeuge und einige Impressionen von unserem Auftritt dort geben.

jokai



**Überblick über
unseren Messestand
auf der Motorworld
Classics 2019**



„Motul“ macht's möglich!

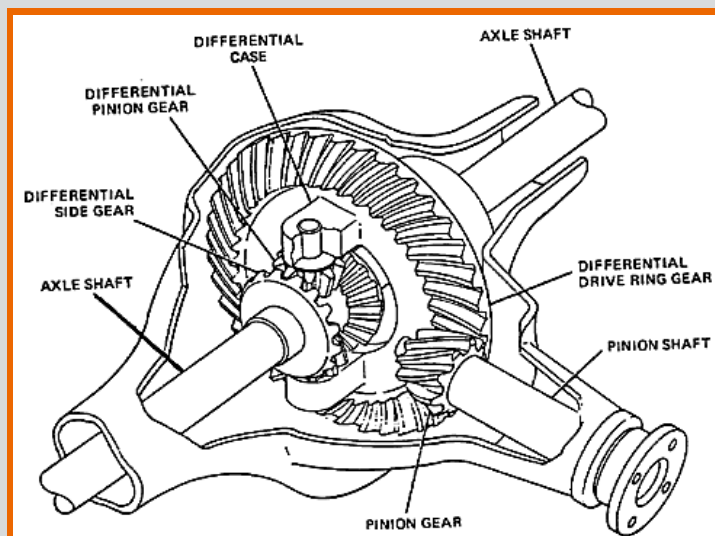
Der französische Schmierstoffhersteller Motul stellt mit seinem Produkt „Gear V 90“ ein Getriebeöl auf Rizinusbasis für Zahnrad- und Schneckenradgetriebe sowie für schräg- und bogenverzahnte Achsantriebe bereit.

Das Öl ist einsetzbar für Achsdifferentiale, bei denen die Zahnräder aus Bronzelegierung bestehen und nicht mischbar mit mineralischen oder synthetischen Getriebeölen. Es ist **ausdrücklich** nur für die Peugeot-Modelle 203/403/404 bestimmt, die mit

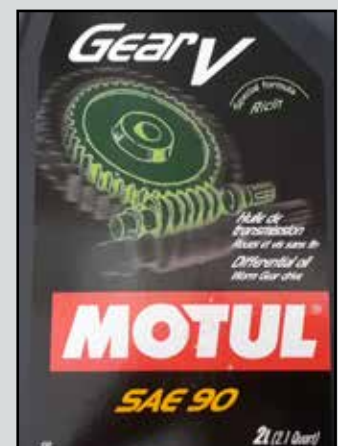
Schneckengetrieben ausgestattet sind (nicht zu verwechseln mit Modellen mit Hypoidgetrieben, da darf das pflanzliche Öl nicht rein!) DAS wird die betreffenden Löwen-Fahrer freuen, denn das für eine Befüllung völlig ausreichende 2-Liter-Gebinde ist im Handel für ca. 15 EUR zuzüglich Versand zu beziehen und kostet damit nicht einmal halb so viel, wie das Original-Öl vom Hersteller Yacco, welches im Übrigen kaum zu bekommen ist. Das Getriebeöl von Motul dürfte aufgrund seiner Bestimmung auch

ein besseres Abscher- und Fließverhalten haben, als das oft verwendete Alternativ-Motorenöl R40 von Castrol. Entsprechende technische Datenblätter sind im Internet/Hersteller einsehbar.

*Beste Grüße
Euer Jörg*



**Differential
des Peugeot 404**



Ihr Fahrzeug ist etwas Besonderes – und wir können damit umgehen.



**HANDWERKLICHER MEISTERBETRIEB
SEIT 1920**

Sie suchen eine fachkundige Firma, die sich liebevoll und verantwortlich um Ihr Fahrzeug kümmert? Wir bieten Ihnen eine kompetente und freundliche Beratung vom Meister persönlich.



Das 1920 gegründete, jedoch sehr junge Familienunternehmen kann auf einen großen Erfahrungsreichtum zurückgreifen. **Ob Youngtimer, Oldtimer oder Motorrad – wir kümmern uns um alle Ihre Vorstellungen und Wünsche.**



Kostenloser Service: Für die Dauer des Werkstattaufenthalts Ihres Fahrzeuges steht Ihnen ein Ersatzwagen zum Selbstkostenpreis (verbrauchter Kraftstoff) zu Verfügung - eine Reservierung ist erforderlich.

Sie finden uns in der **Mahlower Straße 143**
(Ecke Beethovenstraße) in **14513 Teltow**...

... und erreichen uns unter **03328 470517** oder
info@sliva-autosattlerei.de.

Unsere Öffnungszeiten:
Montag bis Donnerstag von 07:30 bis 16:30 Uhr
Freitag von 07:30 bis 15:30 Uhr

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!
Ihr Sliwa-Team



Oldtimertreffen der NSU IG Berlin

Einfach familiär und nett!

Die NSU IG Berlin hatte am ersten Samstag im September zum 18. Old- und Youngtimer-Treffen eingeladen, ganz ohne Bürokratie, Nenn- oder Eintrittsgelder. Viele Jahre fand diese sehr sympathische Veranstaltung auf dem OBI-Parkplatz an der Grenzallee statt, das ging nun aus unterschiedlichen Gründen leider nicht mehr, sodass das Treffen diesmal auf dem Firmengelände des Autohauses „Berolina GmbH“ statt fand.

Die Fläche war deutlich kleiner, so entfiel der Fahrparcours, aber rund 50 Klassiker fanden auf dem rechtwinkligen Hof gut Platz.

PeReCi war mit 7 Klassikern vertreten: Traction Avant, Renault 4CV, Matra Murena, Simca 1200S, Citroen CX, Peugeot 504 und Peugeot 205. Auch ohne Parcours war es nicht langweilig, irgendwie kam jeder schnell ins Gespräch bei diesem sehr familiär anmutenden Treffen. Die NSU-IG-Mitglieder gaben gegen eine kleine Spende Kuchen, Kaffee, Würstchen, Salate, Softdrinks ab, alles war hausgemacht und lecker!

Die Veranstaltung hebt sich wohltuend von den teilweise zunehmend kommerzialisierten großen Veranstaltungen ab. Hier war man mehr unter sich, nur wenige externe Zuschauer verirrten sich. Ein nettes Treffen

zum Fachsimpeln, Kontakte knüpfen und Teile tauschen ...

Auch im nächsten Jahr wird es wieder ein solches Treffen im gleichen Zeitraum geben, evtl. noch einmal hier bei „Berolina“ oder vielleicht doch wieder bei „OBI“?

Wir sind gespannt, egal wo es stattfinden wird, es ist auf jeden Fall eine Empfehlung mit seinem Oldtimer oder Youngtimer ganz ungewollt hinzufahren.

jokai



Oldtimer Information

Behrenstrasse 35
10117 Berlin
Tel. +49 30 897842-380
Fax +49 30 897842-606
roehrig@vda.de
www.vda.de

Preise für Oldtimer entwickeln sich moderat

Deutscher Oldtimer Index des VDA steigt 2018 um 2,2 Prozent

Berlin, 16. Januar 2019 Im zweiten Jahr in Folge entwickelten sich die Oldtimerpreise in Deutschland moderat. Der Preisanstieg betrug 2018 lediglich 2,2 Prozent und lag damit erneut unterhalb der Inflationsrate. Der Deutsche Oldtimer Index, dessen Basiswert 1999 mit 100 Punkten startete, zeigt in den letzten 20 Jahren eine Wertsteigerung in Deutschland von 160 Prozent auf.

In der Auswertung einzelner Modelle liegen zwei Fahrzeuge vorne, die in den vergangenen Jahren eine eher gemäßigte Preisentwicklung aufwiesen. Bei dem BMW 3,0 CSI dürfte ein Grund der sprunghaften Entwicklung die Seltenheit dieses Typs aus den 1970er Jahren sein. Heute gibt es nur noch 441 zugelassene Fahrzeuge des BMW-Sportcoupés. Der VW-Käfer hingegen ist der am häufigsten vorhandene Oldtimer in Deutschland. Die in der Vergangenheit recht günstigen Fahrzeuge erfordern aufgrund ihres Alters vermehrt aufwendige Reparaturen und/oder Restaurierungen, die sich dann im Preis niederschlagen.

Im Vergleich der Preisentwicklung der letzten 20 Jahre bleiben die Plätze 1 bis 3 zum Vorjahr hin unverändert. Der VW-Bus Typ 2 „Bulli“ führt vor dem kultigen Citroen 2 CV und dem immer populärerem 3er-BMW. Auf den Plätzen 4 und 5 haben sich die Typen BMW 3,0 CS und VW-Käfer aufgrund der positiven Entwicklung im letzten Jahr geschoben. Insgesamt acht der TOP 10 Fahrzeuge sind aus deutscher Produktion.

Der Deutsche Oldtimer Index wurde vom Verband der Automobilindustrie (VDA) ins Leben gerufen. Gemeinsam mit dem Bochumer Bewertungsspezialisten classic-analytics wurde ein System entwickelt, welches die Preisentwicklung der gängigsten Oldtimer in Deutschland abbildet. Dabei werden 88 repräsentative Fahrzeuge selektiert und abhängig von ihren Zulassungszahlen gewichtet. Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Seltenheit oder ihrer Geschichte besonders teuer gehandelt werden, sind nicht berücksichtigt. Grundsätzlich rät der VDA davon ab, Oldtimer als Geldanlage zu betrachten. In den allermeisten Fällen werden Wertsteigerungen, sofern sie denn vorhanden sind, von laufenden Erhaltungs- und Wartungskosten aufgezehrt.

Deutscher Oldtimer Index

Rangliste der Fahrzeuge nach Wertentwicklung gegenüber dem Vorjahr

Rang	Hersteller	Modell	Typ	Baujahr
1	BMW	CS	3,0 Csi	71-75
2	Volkswagen	VW Käfer	Käfer 1300	67-73
3	Opel	Opel Kadett	Kadett B 1100	65-71
4	Volkswagen	VW 181	VW Kübel	73-79
5	Alfa Romeo	GT/GTV/Junior	2000 GTV Coupe	71-77
6	BMW	Baureihe 02	2002	68-76
7	Mercedes-Benz	Mercedes "/8"	250 C Coupe	68-73
8	Buick	Riviera	Riviera Coupe	63-65
9	Automobilwerke Eisenach	Wartburg 353	353 W	75-88
10	Chevrolet	Corvette	Corvette T-Top Targa	78-82

Quelle: KBA/classic-analytics

Deutscher Oldtimer Index

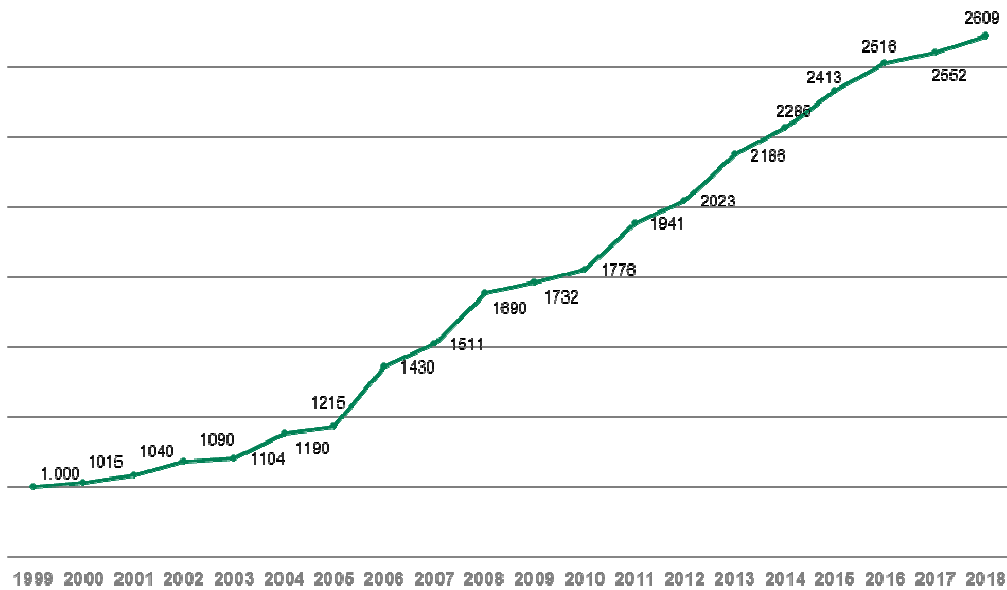
Rangliste der Fahrzeuge nach Wertentwicklung seit 1999

Rang	Vorjahr	Hersteller	Modell	Typ	Baujahr
1	1	Volkswagen	VW Bus und Trapo	Typ 2 T2 (221) Bus	67-72
2	2	Citroen	2 CV	2CV 6 Cabrio Lim.	69-76
3	3	BMW	3er (E21)	320/6	75-77
4	12	Volkswagen	VW Käfer	Käfer 1300	67-73
5	15	BMW	CS	3,0 Csi	71-75
6	4	BMW	6er	635 Csi	78-81
7	5	Mercedes-Benz	W 198	300 SL Coupe	54-57
8	6	Ford	Escort	Escort 1100 S	68-70
9	7	Porsche	924/944	924 Coupe	76-79
10	8	Fiat	Fiat 500	500 F	65-72

Quelle: KBA/classic-analytics

Deutscher Oldtimer Index

Entwicklung seit 1999



Quelle: KBA/classic-analytics

Restaurant-Tipp

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



Es liegt verkehrsgünstig im Einkaufszentrum Siemensstadt-Passagen zwischen einem indischen Restaurant 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. Der Eingang ist direkt am Siemensdamm. Hier speist der hungrige Oldtimerfahrer (und nicht nur der...) leckere kroatische Gerichte, z.B. den Klassiker „kleine Pustaplatte“ für

nur 8,50 € oder z.B. die Platte „Dane“ für nur 9,30 €, sehr üppig für den großen Hunger ist der Grillteller für 13,50 €.

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! Zu den Gerichten wird Montag–Freitag bis 16:00 Uhr noch eine Tagessuppe dazu serviert.



Alle Gerichte gibt es auch zum Mitnehmen prima isoliert verpackt.

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 unter der alten S-Bahnbrücke, geöffnet ist täglich ab 11:30 Uhr.

**Restaurant
Dioklecijan Split
Siemensdamm 43
(im Kaufzentrum)
13629 Berlin-Siemensstadt
Tel. 0 30 - 3 81 37 99**

Top Tanke *Heerstraße Ecke Messedamm in Berlin-Charlottenburg*

Wer einfach nur eine billige Zapfstelle für Sprit sucht, ist hier falsch. Wer aber auch Service, ein gepflegtes Umfeld, vernünftige Luftdruckprüfer, Staubsauger und Scheibenreiniger sucht, ist hier richtig. Gut der Sprit kostet hier in der Regel rund 2–3 Cent mehr. Aber das sollte einem dann auch die o.a. Dinge wert sein.



Die Luft ist kostenlos (heute nicht mehr überall selbstverständlich) und die Luftdruckprüfer sind in einem sehr guten Zustand, genau wie die modernen relativ leisen und sehr saugstarken Sauger. Die gesamte TOTAL-Tankanlage ist sehr gepflegt, großzügig angelegt und modern.

Die Waschanlage bietet eine Reihe von Waschprogrammen und ist zu empfehlen.

Fazit: Eine sehr gute Tankanlage mit viel Platz und vernünftigen Gerätschaften rund um den kleinen Pflegeservice mit französischem Flair und gutem Kaffee. Gerade für Gespannfahrer bietet sie genug Rangier- und Wenderaum.



Autohaus Marcinek GmbH

Bergstraße 53 | 14532 Stahnsdorf



Autorisierte Citroën Vertragswerkstatt und Neuwagenagentur



SERVICE HAT BEI UNS TRADITION

Wir machen Sie fit! Seit mehr als 40 Jahren ist Mobilität unsere Leidenschaft. Dazu gehört Engagement, Know-how und Verständnis für Ihr Problem. Unsere geschulten und freundlichen Mitarbeiter nehmen sich gerne für Sie Zeit. Bei Fragen wenden Sie sich also gerne an uns! Egal ob persönlich, per Telefon oder E-Mail. Sie werden schnellstmöglich die gewünschten Informationen erhalten.

SERVICE IST UNSERE PHILOSOPHIE

Wir sorgen dafür, dass Sie Freude an Ihrem Automobil haben und diese möglichst lange anhält. Dabei unterstützen wir Sie, wo wir nur können. Lernen Sie uns kennen und entdecken Sie, wie unkompliziert Service sein kann.

Familienbetrieb seit 1977



UNSER ANGEBOT AUF EINEN BLICK

Wartung und Mechanik
Unfallinstandsetzung
Ersatzfahrzeuge
Teile und Zubehör
Reifeneinlagerung
Plakettenervice
HU und AU

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

*Juliane von Tobras
Lebens*

Restaurierung



Ob Charelston, 007, Sahara, Dolly oder Spot. Wir restaurieren Ihren Liebling oder bauen Ihre Wunschente. Je nach Geschmack. Sie können alles wählen. Farbe, Polsterung, Radio, Radkappen . .

Wir versuchen Ihre Vorstellungen und Wünsche umzusetzen..

Bei einer Wunschente bauen wir auf einen vollverzinkten Rahmen die gesamte Karosserie auf. Sämtliche Roststellen werden durch Heraustrennen oder Sandstrahlen entfernt. Anbauteile (Motorhaube, Kotflügel, Türen etc.) werden gerichtet und geschweißt. Chromteile und Verzierungen werden angebracht. Sitzpolster werden erneuert.

In Handarbeit entsteht in unserer Werkstatt Ihr Einzelstück.

Oldtimer

Vermietung



FÜR IHRE VERANSTALTUNG ... EGAL OB FIRMEN- ODER PRIVATFEIER

Unser "Tankwagen" ist ein absolutes Kultauto und ein toller Hingucker für Ihre Veranstaltung! War er seit 1947 in Frankreich als Camping-, Verkaufswagen oder Feuerwehrauto unerlässlich, ist er in Deutschland noch heute eine absolute Seltenheit. Wir haben unseren Wellblechbus als rustikale Bar ausgebaut, die flexibel einsetzbar ist.

Es ist ganz einfach: Wir bringen den Tankwagen zu Ihrer Partylocation, Sie stellen hinein was Sie für die Feier benötigen und wir holen den ausgeräumten Bus wieder ab... Interesse geweckt? Dann schreiben Sie eine Mail oder Rufen Sie uns an, wir freuen uns auf Sie.

Tel. 03329 - 69 79 10
info@marcinek.de

Fax 03329 - 697 91 17
www.marcinek.de

SCHNAPPSCHÜSSE



Die geballte PeReCi-Gang will doch nur Spaß



Guckt mal, da fotografiert uns einer



Benzingspräche am Clubabend



Bloß weg hier, überall Franzosenblech - Hilfe



Der geht ab - sag ich dir



Wer redet mehr - Johannes oder Udo?



Da ist ja der Motor - Wahnsinn



Erst einmal Kaffee vor dem Start



Franzosenblech-Geschnatter



Geballte Kompetenz am Clubstand

AUS DEM CLUBLEBEN



Zahnpasta und Sticker für alle - bitte zugreifen



Gespräch endlich mal auf Augenhöhe



PeReCi scheckt den Neuzugang



Gute Laune vor dem Start der Frühjahrsausfahrt



Wer schnell schraubt, gewinnt



Noch schnell zur Dekra - Tieferlegung eintragen lassen



Guck mal: Du kannst damit Fotos machen



Da Schweinernase in der Clubzeitung



Sonnenbrillen sind nicht Pflicht



Wahnsinn, der Motor läuft - ich sehe nichts



Was erzählt er da?

Rechtsinformationen



Das Tempolimit endet nach einer engen Kurve!

Am Ende der als gefährlich beschilderten Kurve gab Theo J. (59) in seinem Renault Alpine A610 Gas. Er dachte, das Tempolimit gelte wegen der Kurve und sei nun aufgehoben. Er wurde prompt mit 102 km/h geblitzt, in der engen Kurve galten 60 km/h. Theo J. legte Widerspruch ein, der Fall landete vor Gericht: Das Oberlandesgericht Düsseldorf stellte aber klar: Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist nach einer Gefahrenstelle automatisch aufgehoben. (AZ: 2RBs 140/16)

Parken auf dem Gehweg – geht gar nicht!

Ein auf dem Gehweg abgestelltes Auto kann sofort abgeschleppt werden. Ein Autofahrer weigerte sich die Rechnung für das Umsetzen seines Fahrzeugs zu zahlen. Sein Wagen habe niemanden behindert. Das Verwaltungsgericht Neustadt kam jedoch zu einem anderen Urteil: Weil wegen des geparkten Wagens zum Beispiel Rollstuhlfahrer oder Fußgänger mit Kinderwagen den Gehweg nicht benutzen konnten, sei das sofortige Entfernen gerechtfertigt gewesen. (AZ: 5K 902/16 NW)

Ärger mit Vandalismus am Auto/Oldtimer:

- Schäden durch Feuer und Böller sind ein Fall für die Teilkasko-Versicherung. Sie kommt auch für zerstörte Scheiben auf.
- Durch Vandalismus entstandene Defekte am PKW z.B. durch Steinwürfe, deckt die Vollkaskoversicherung ab. Auch abgebrochene Teile, zerkratzter Lack oder zertrampelte Motorhauben, Dächer usw. fallen in diese Kategorie. Ausnahme: Aufgestochene Reifen bezahlt keine Versicherung!
- Betroffene sollten Schäden immer bei der Polizei anzeigen und aufnehmen lassen. Am besten macht man auch selbst Beweisfotos und informiert die Versicherung umgehend.



Thema: Oldies in der Waschstraße

Hallo Ihr Lieben,

es ist normalerweise für uns „Oldiefahrer“ nicht üblich unsere Schmuckstücke in der Waschanlage waschen zu lassen, sondern mit „Liebe und Zuwendung“ per Hand.

Kürzlich wollte ich mit meinem Golf, der inzwischen ebenfalls seit einiger Zeit ein H-Kennzeichen trägt, schnell mal durch die Wäsche fahren, da er mal eben sauber sein sollte und das Wetter eine längere Handwäsche nicht zuließ.

Bei der Zufahrt zur Waschanlage, in dem Fall Cosy Wasch Spandau, wurde ich kurz vor dem Einfahren in die Halle von einem Mitarbeiter zurückgewiesen, da der Wagen ein H-Kennzeichen trägt. Bis vor ca. 1,5 Jahren war dies überhaupt kein Problem, da normal zugelassen!

Bei einem anderen Waschanlagenbetreiber (Mr. Wash) werde ich hingegen immer, wenn ich mit dem Käfer oder Golf zum Tanken fahre, auf eine anschließende Wäsche angesprochen, die ich stets wegen der Fahrzeuge ausschlage!

Zur Information: Grundsätzlich übernehmen Betreiber von Waschstraßen bei Einfahrten von Fahrzeugen mit H-Kennzeichen keine Haftung! Eine Zufahrt geschieht, wenn überhaupt, ausschließlich auf eigene Gefahr bei Schäden jeglicher Art am Fahrzeug!

Dieser Hinweis gehört zu den allgemeinen Einfahrtsinformationen für fast alle Waschanlagen.

Da wir alle wahrscheinlich NICHT mit unseren Luftgekühlten in Waschstraßen fahren werden, war das nur ein kurzer Hinweis!

Mit freundlichen Käfergrüßen

Clemens Eichberg
(1. Vorsitzender)

KÄFER-FREUNDE-BERLIN IG (seit 1988)
Interessengemeinschaft für
luftgekühlte Volkswagen in Berlin

Mail: kaeferfreund1@gmx.net
Web: www.kfb-ig.de

Gilt das 07er-Kennzeichen auch im Ausland?

Obgleich das rote 07er-Kennzeichen in mehr als 50 Ländern zulässig ist, waren Fahrten ins Ausland mit „07“ bisweilen ein heikles Unternehmen: Manche Länder erkannten das Kennzeichen nicht an, dort war man illegal und ohne Versicherungsschutz unterwegs. In anderen Ländern war es fraglich, wie der örtliche Polizist mit einem roten deutschen Kennzeichen umging. Der konnte das Auto sogar stilllegen. Aufgetretene Probleme beruhten auch auf Unkenntnis der Rechtslage seitens der Polizei und Ordnungskräfte in den einzelnen Staaten. Mit H-Kennzeichen gibt es keine Probleme.

In Zukunft will das Bundesverkehrsministerium das zugehörige Fahrzeugscheinheft beim „07“ so ändern, dass es der deutschen Zulassungsbescheinigung Teil I und damit den europäischen Regeln entspricht. Neuerteilte 07er-Kennzeichen werden zukünftig von vorneherein mit dem europäischen Dokument ausgehändigt; auf Wunsch wird es auch für bestehende ausgestellt.

Ab wann die neuen Fahrzeugscheinheftchen erhältlich sind, ist bisher noch nicht genau festgelegt. Es wird davon ausgegangen, dass es im Herbst dieses Jahres soweit sein wird.

Wer nicht ins Ausland fahren will, kann sein altes Heft einfach weiterbenutzen bzw. muss sich bei Auslandsfahrten auf evtl. Komplikationen mit den dortigen Polizei/Ordnungskräften einstellen. Ob und inwieweit die bisher vom DEUVET bzw. von der Initiative Kulturgut Mobilität in der jeweiligen Landessprache zur Verfügung gestellten Info-/Merkblätter zur Klärung problematischer Situationen, bei den ausländischen Polizei-/Ordnungskräften dann noch hilfreich sind oder ob bei Auslandsfahrten ein neues europäisches Dokument als verpflichtend erachtet wird, wird sich dann erst zeigen.

Stand: 01.06.2017

Quelle: Auto Bild Klassik/Jörg Koska

Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) Kombination Oldtimerkennzeichen und Saisonkennzeichen möglich

In der 953. Sitzung des Bundesrates wurde am 10.02.2017 die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) beschlossen. Hiermit wurden in der finalen Instanz Neuerungen im Zulassungsrecht auf den Weg gebracht. Der bereits im Dezember 2016 veröffentlichte Verordnungsentwurf (Drucksache 770/16) wurde von den Insidern als Weihnachtsgeschenk für die Oldtimerszene verstanden, denn neben der im Kern auf den Weg gebrachten sogenannten zweiten Stufe der i-Kfz-Infrastruktur wurde klargestellt, dass Oldtimerkennzeichen als Saisonkennzeichen ausgeführt werden können, wovon sicher viele Besitzer von historischen Fahrzeugen sehr stark profitieren werden.

Eine wesentliche Neuerung ist also nunmehr die Klarstellung, dass die Kombination von H-Kennzeichen und Saisonkennzeichen zulässig und wirksam ist (seit Oktober 2017).

Eine Kombination von roten 07er-Oldtimerkennzeichen und Saisonkennzeichen ist weiterhin nicht zulässig.

Einsparung bei der Kfz-Steuer

Anstatt der 191 EUR (Motorrad 46 EUR), die für eine ganzjährige Zulassung als Oldtimer fällig werden, lassen sich mit der Kombination als Saisonkennzeichen doch einige Euro sparen. Wer sein Fahrzeug nur halbjährlich zulässt, z.B. von Mai bis Oktober, kann so 95 EUR pro Jahr sparen. Und wer nur ein paar Monate im Sommer mit dem Oldie fahren möchte, der kann theoretisch noch mehr sparen. Mit dem Saisonkennzeichen kann ein Kfz mindestens 2 Monate und maximal 11 Monate zugelassen werden.

Einsparung auch bei der Kfz-Versicherung möglich

Es lässt sich aber nicht nur die Kfz-Steuer sparen, sondern ein Einsparpotential wird es auch bei der Versicherung geben.

Ob die Versicherer der neuen Zulassungsmöglichkeit 1:1 folgen, bleibt abzuwarten. Denn die Versicherungen müssen auf Grund der Deregulierung nicht mehr die Prämien 1:1 nach Zeitablauf anteilig („pro rata temporis“) berechnen. Es kann also auch z.B. für 6 Monate eine höhere Prämie geben, als rein rechnerisch 6/12 der Jahresprämie wären. Eine Blitzumfrage bei einigen Versicherern ergab aber eine grundsätzlich positive Einstellung hierzu.

Übrigens: Wenn ein Saisonfahrzeug in der Ruhezeit auf Privatgrund steht, ist eine prämiensfreie Ruheversicherung (bei der Kasko beispielsweise Diebstahl, Vandalismus, Brand, etc.) vorhanden. Das gilt, sofern nicht eine ausdrückliche Änderung der Bedingungen käme, auch für H-Kennzeichen. Es empfiehlt sich, bei seiner Versicherung entsprechend nachzufragen, wie sich eine Zulassung mit dem Saisonkennzeichen auf den Tarif auswirkt und welche Bedingungen für die Ruheversicherung gelten.

Auf dem Kennzeichen sind maximal 8 Zeichen erlaubt

Nachdem die Zulassungsverordnung nur 8 Zeichen und Ziffern auf dem Kennzeichen erlaubt, wird es zumindest bei den kleineren Zulassungsbezirken mit drei Buchstaben etwas eng werden. Hier ist aber davon auszugehen, dass die Zulassungsbehörden entsprechend kurze Kombinationen speziell für die Oldtimer-Fahrzeuge reservieren werden.

Hinweis: Neue Zulassungspapiere

Durch die Ummeldung des Fahrzeuges von H-Kennzeichen auf das Saisonkennzeichen werden neben neuen Nummernschildern auch neue Zulassungsbescheinigungen ausgestellt.

Damit verlieren alte Zulassungspapiere (auch die früher ausgestellten „Papp-Briefe“) leider ihre Gültigkeit. Ein Rechtsanspruch auf Aushändigung entwerteter alter Original-Fahrzeugbriefe ist rechtlich umstritten, wird aber in der Regel von den Zulassungsbehörden durchaus gemacht. Tipp: vor der Ummeldung beglaubigte Kopien machen lassen. Die belegen dann die Fahrzeughistorie genauso wie entwertete Originalpapiere.

Quelle: ADAC/Jörg Koska

www.classic-data.berlin



Classic Data
Bewertungspartner

**Sie entscheiden -
ob im Schadenfall die
Abrechnung nach
Kilopreis oder nach
Wertgutachten erfolgt.**

Bewertungen von Old- und Youngtimer

**Anerkannt von führenden
Klassikerversicherungen**

**z.B.: ADAC, Allianz, Axa, Belmot/Mannheimer,
LVM, OCC, Württembergische, Zurich**

***Kfz-Sachverständigenbüro
Björn Linkowitz***

+49.30. 68 30 23 00

12359 Berlin | Buschkrugallee 2

Moin, moin von der BREMEN CLASSIC MOTORSHOW 2019

Eine Messe mit Charakter und Herzblut

Die 17. Ausgabe der Classic Motorshow hat den Anspruch der Bremer Organisatoren einmal mehr bestätigt: Am ersten Wochenende im Februar wird die Saison für alle Fans des alten Blechs, ob Auto oder Motorrad, in der Hansestadt eröffnet!

Bremen Classic Motorshow 2019, eine Messe mit Charakter und Herzblut!

Nein, in Bremen geht es Anfang Februar nicht um das viel zitierte Investment im High-End-Bereich, hier verabreden und treffen sich Liebhaber und Experten nach der Winterpause und zeigen sich wieder kauffreudig. Ein breites Fahrzeugangebot im Bereich zwischen 10.000 und 150.000 € traf auf ein großes Interesse bei den Besuchern, viele Händler vermelden gute Verkäufe und zeigten sich sehr zufrieden. Bei erneut steigenden Besucherzahlen an den drei Tagen fuhren auch die meisten der Teilehändler mit guten bis sehr guten Umsatzzahlen wieder nach Hause.

Und die Veranstalter freuten sich nicht nur über die 41.678 Messebesucher aus ganz Deutschland, den Benelux-Staaten und den skandinavischen Nachbarländern.





Auch die Tatsache, dass die Händler und Clubs mit vielen Angeboten und Exponaten die Themen der Messe – die **Kombis im Auto-Bereich** und die **US-Motorräder** bei den Zweirädern – mitgetragen haben, zeigt, dass die Themen und Ideen der Veranstalter angenommen werden. Und selbst im noch recht neuen Segment der klassischen Fahrräder wird die Bremer Oldtimer-Messe mehr und mehr zum Treffpunkt für Sammler und Experten!

Zufrieden zeigten sich auch die 677 Aussteller aus zwölf Nationen. Punkten konnten die Veranstalter darüber hinaus mit den deutschlandweit einmaligen Sonderschauen zu **US-Bikes der 20. Jahrhunderts** und **raren Kombi-Klassikern**. Ebenfalls weit oben in der Gunst des Publikums standen die klassischen Fahrräder – ein Sammlerthema, an dem die Organisatoren 2020 festhalten wollen.

Die glanzvollen frühen Jahre der US-amerikanischen Motorradindustrie rückt die Zweirad-Sonderschau in Halle 1 ins richtige Licht. Die rund 20 US-Bikes offenbaren Innovationen und Kreativität der Maschinenbauer aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten.

In der Sonderschau zu US-Motorrädern aus 100 Jahren ist zum Beispiel eine Indian ACE von 1928 zu bewundern, oder eine Flying Merkel oder, oder....



BREMEN CLASSIC MOTORSHOW 2019

KLEINANZEIGEN

Stellplätze in einer Halle (südlich von Berlin) zu vermieten, nahe Teltow
Tel.: 01 72 / 4 12 07 84

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

Der Löwe zeigt seine Krallen!



LESERBRIEFE

Hallo Joachim,

wir hatten uns kurz in Bremen getroffen und du hattest mir eure neue Clubzeitung in die Hand gedrückt, danke nochmal dafür. Inzwischen bin ich auch dazu gekommen zu lesen ... und wie ich gelesen habe, ist eine Rückmeldung erwünscht. Auch wenn ich nicht mehr bei euch Mitglied bin, mir gefällt eure Zeitung und das A4 Format sehr gut. Mir gefällt auch gut die Mischung aus Artikeln und Bildern, und dass auch solche Artikel wie „Assoziationen zu Oldtimern in der Bevölkerung“ dabei sind, finde ich sehr gut. Eine gelungene Clubzeitung. An dieser Stelle noch einen herzlichen Glückwunsch zum zweitschönsten Stand in Berlin :-).

Viele Grüße auch an die Beteiligten
Henny

Liebe Clubzeitungsredaktion,

ich muss sagen, die PeReCi-Clubzeitung hat einen gewaltigen optischen Sprung nach vorne gemacht! Weg vom Schülerzeitungsformat, jetzt in A4 und alle Seiten in Farbe. Das kommt prima rüber! Mir hat schon immer (auch im alten A5-Format in s/w) die Artikelmischung gefallen, macht weiter so ...

Gruß aus dem Kiez
Der Matze

Unsere Club-Stammtische 2020

*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:*

8. Januar	8. Juli
12. Februar	12. August
11. März	9. September
8. April	14. Oktober
13. Mai	11. November
10. Juni	9. 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 0 30 - 7 42 22 37 oder 0 30 - 3 9 10 04 40.

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 48,00 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