

Der Club Die Zeitung



TERMINE, FAKTEN UND NEWS AUS DER OLDDIE-SZENE

Meine Franzosen
Neues von der Lady
30 Jahre Peugeot 106

DS-Geschichten
Citroën – eine Berliner Geschichte
Exklusiv: Mazda-Story
26. Rendez-Vous: Rückblick

Treffen Börsen Ausfahrten

*Interessante Termine 2022
(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker
überwiegend in Berlin und Umgebung*

23. April

Frühjahrsausfahrt von PeReCi

(ab 9:00 Uhr, Start 10:15 Uhr, Startort bitte erfragen unter info@pereci.de)

1. Mai

Tag der offenen Tür mit Angrillen – Oldtimerhalle Elstal an der B5

7. / 8. Mai

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

21. / 22. Mai

Werder-Classics in Werder an der Havel

28. Mai

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

4. / 5. / 6. Juni (Pfingsten)

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

18. / 19. Juni

Classic Days – Oldtimer auf dem Ku-Damm in Berlin

26. Juni

OTTMA – Dahme/Mark an der Schlossruine/Schlosspark

27. – 28. August

27. Rendez-vous franz. Klassiker des PeReCi e.V. im Havelland

3. September

Oldtimertreffen mit Parcours der NSU IG

17. / 18. September

Saisonabschluss der Oldtimer in Marwitz/Oberkrämer

24. September

Porsche trifft Ente – Oldtimer und Youngtimer bei der DEKRA Oranienburg

1. / 2. Oktober

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

3. Oktober

Tag der offenen Tür mit Abgrillen – Oldtimerhalle Elstal an der B5

15. Oktober

Herbstausfahrt von PeReCi

(ab 9:00 Uhr, Start 10:15 Uhr, Startort bitte erfragen unter info@pereci.de)

2022

*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.*

Temps foux – Verrückte Zeiten

Da sehe ich letzters zwei Kleinanzeigen in einem bekannten Oldtimermagazin fast nebeneinander, Fahrzeuge derselben Marke, fast der gleiche Preis, aber grundverschieden: Da wird ein Citroën 2CV (Ente) zu fast dem gleichen Kurs wie ein Citroën CX Prestige (den fuhr auch der franz. Staatspräsident) angeboten und das vom gleichen gewerblichen Anbieter – verrückte Zeiten ...

Im Frühjahr konnten wir im vollen Flugzeug nach Mallorca fliegen, aber nicht im eigenen Auto in eine Ferienwohnung an die Ostsee fahren – verrückte Zeiten ...

In großen bundesdeutschen Städten werden Hauptverkehrsstraßen auf Tempo 30 ausgebremst, Begründung: Lufteinhaltung, als wenn das geschwindigkeitsabhängig wäre, sondern wohl eher drehzahl-abhängig – verrückte Zeiten ...

Die Banken verkünden, dass nun ab einem bestimmten Guthaben der Kunde Zinsen zahlen muss – verrückte Zeiten ...

Ein Discounter wirbt damit, dass seine Einwegflaschen umweltfreundlicher sein sollen als Mehrweggetränkeflaschen – verrückte Zeiten ...

Ich könnte und ihr sicher auch aus allen Lebensbereichen weitere Beispiele aufzählen bis zu der Tatsache, dass sich die Überwachungsorganisationen neue strengere Richtlinien zur Erteilung des H-Gutachtens ausgedacht haben. Diese sind aber überhaupt nicht mit der bestehenden Gesetzgebung zur Erteilung des Oldtimer-Gutachtens in Einklang zu bringen, das wird sicher noch zu juristischem Stress führen ... Verrückte Zeiten eben!



Ich meine, wir sollten als Liebhaber klassischer Automobile etwas mehr französische Leichtigkeit, Lebensfreude, weniger Stress und etwas gesunde Nonchalance an den Tag legen! Steigt in eure Zeitkapsel, nehmt euch die Zeit, fahrt eine Runde raus oder verbindet Erledigungen mit einer Fahrt ohne Stress, ohne Assistenten am Volant eures Klassikers.

Wir bewegen sie alle zu wenig, jedenfalls die meisten unter uns, denke ich. Entflieht diesen verrückten Zeiten etwas, auch wenn das Wetter mal nicht so perfekt ist.

Ich wünsche euch allen eine tolle neue Saison 2022, dann hoffentlich wieder ganz ohne Einschränkungen bei Veranstaltungen und ohne „Verschieberitis“ oder „Absageritis“ wie in 2020 und 2021.

Euer Joey

PeReCi

bei Facebook: @oldtimerClubBerlin
bei Instagram: pereci_berlin_ev

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
2. Vorsitzender:	Ralf Grell
Schatzmeister:	Michael Trenkel
Schriftführer:	Maik Himpel
Marketing, Anzeigen:	Udo Siebert
Öffentlichkeitsarbeit:	Regina Grell
Technische Betreuung	
Clubstände und Messebau:	Burkhard Schultze
Ständiges Mitglied im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut (PAK):	Bernd Häußler
Redaktion:	Joachim Kaiser, Ralf Grell, Regina Grell, Udo Siebert, Franciska Lion-Arend, Reiner Hildebrand, Arndt Mühle
Webmaster:	Q7 media – Carsten Knobloch
Administrator:	Peter Janker
Schlussredaktion:	Joachim Kaiser, Jana Marx
Layout:	Jana Marx
Fotos:	J. Kaiser (wenn nicht anders angegeben) © jokai, Titelfoto von 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.

**Abend
der
offenen
Clubräume
2022**

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

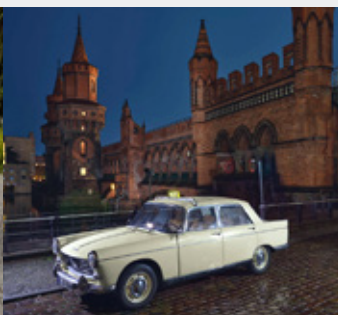
27. Juli
24. August
21. September
26. Oktober
23. November

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

Treffen Börsen Ausfahrten 2022	2
Das war die PeReCi-Saison 2021	6/7
Herbstausfahrt ins Havelland	8
30 Jahre Peugeot 106	9
Nachrüstung: Kontaktgesteuerte Transistorzündanlage	10/11
Neues von der Weißen Lady	13
Citroën – eine Berliner Geschichte	17
DS Kurzgeschichten Teil 2 + 3 +4	19
SIMCA 1100 GLS Tourisme	23
Impressionen vom 25. Rendez-Vous	24/25/26/27
Oldtimertreffen am Olympia-Stadion	28
Erlebnisse eines Oldtimerfahrers in Berlin	29
Meine Franzosen	30/31
KÜS – Prüfstelle mit Augenmaß	33
Mazda 323	35/36
Mc Oil	37/38
Aus dem Clubleben – Schnappschüsse	40/41
Reifen Leidig	44/45
Kurz notiert	48
Leserbriefe	49
Beitrittserklärung	51





Frühjahrsausfahrt – Besichtigung einer Kunststoff- und Gummiteilefertigung



Breit gemischtes Teilnehmerfeld – unterwegs auf der Frühjahrsausfahrt



Oldienacht der ReBorn Classics



Oldtimertreffen am Olympiastadion



PeReCi auf der Oldtimer Show im Oktober

PeReCi-Stand auf der Oldtimer Show Anfang Juli



Sonderschau Alpine mitorganisiert von PeReCi auf der Oldtimer Show





*Ziel der Herbstausfahrt –
24 Klassiker auf dem Flugplatz Bienenfarm*

Das war die PeReCi-Saison 2021

Die Oldtimer-Saison 2021 verlief ja coronabedingt immer noch nicht normal, eine Reihe von Veranstaltungen fanden erneut nicht statt, so z.B. die Oldtimertage oder die Werder Classics usw. Es gab aber insbesondere im 2. Halbjahr doch Veranstaltungen, wie die Oldtimer Show, die sogar zweimal statt fand. PeReCi konnte aber die Frühjahrs- und Herbstausfahrt durchführen, ebenso bemüht war ReBorn-Classic ...

Die folgenden Fotos mögen die Saison noch einmal Revue passieren lassen. Das kommende Jahr 2022 wird dann hoffentlich wieder deutlich interessanter und an Veranstaltungen umfangreicher ausfallen.

Fotos: jokai



Start zur Herbstausfahrt mit Teilnehmern u.a. aus Plön und Erfurt



Herbstausfahrt – unterwegs vom C6 bis zum DKW alles dabei



Herbstausfahrt am 9.10.2021 ins Havelland zum Flugplatz Bienenfarm

Unsere diesjährige Herbstausfahrt führte uns in das kleine Örtchen Bienenfarm mit dem gleichnamigen Flugplatz. Hübsch gelegen im westlichen Havelland, auf halben Weg zwischen Nauen und Rathenow in der Nähe von Paulinenaue. Treffpunkt mit einem kleinen Snack bestehend aus Pfannkuchen und kalten Kaffeespezialitäten, war in Spandau auf dem Parkplatz am Kiesteich. Dort verweilten wir bei netten Benzingesprächen bis alle Teilnehmer vollzählig waren.

Dann ging es bei schönem, aber noch kühlem Wetter los. Die Fahrt führte uns westlich aus Spandau heraus nach Falkensee, Schönwalde, weiter nach Paaren/Glien, Börnicke über die B273 nach Nauen. Von dort fuhren wir nach Hertefeld von wo aus wir über landschaftlich schöne Nebenstraßen mit Blick auf ein Meer von Kranichen weiter nach Berge fuhren. Da uns der direkte Weg zum Flughafen Bienenfarm durch Straßensanierungsarbeiten verwehrt war, mussten wir für unsere Fahrt leider auf die B5 Richtung Rathenow ausweichen. Kurz vor Pessin bogen wir Richtung Paulinenaue ab, von wo aus es nur noch ein kurzes Stück bis zum Ziel, dem Flugplatz Bienenfarm, war. Dort wurden wir sehr herzlich von den Wirtsleuten des Restaurants Bienenfarm empfangen.

Wir durften uns auf einen eigens für uns abgesperrten Teil des Geländes vor dem Hanger schön postiert abstellen, damit unsere Fahrzeuge von den anderen Besuchern gesehen und besichtigt werden konnten.

Dort boten sich für uns auch etliche schöne Fotomotive mit den im Hintergrund abgestellten Sportflugzeugen und dem Hanger. Nach einer ausgiebigen und kulinarisch sehr leckeren Stärkung konnte dann, wer wollte, eine fachlich sehr qualifizierte Führung durch den Hanger machen.

Danach bot sich die Möglichkeit Kaffee und Kuchen zu sich zu nehmen und die Ausfahrt gemütlich ausklingen zu lassen. Sämtliche Teilnehmer der Herbstausfahrt waren sowohl von dem gebotenen Programm als auch von den kulinarischen Speisen sehr zufrieden.

Die Streckenführung und das ausgewählte Ziel sowie der gebotene Tagesablauf wurden von allen gelobt.

Es waren alle hochgradig begeistert über den reibungslosen Service, das sehr schmackhafte Essen und die stets sehr freundliche Bewirtung.

Einige äußerten sogar, dass das ein Ziel für den nächsten privaten Ausflug werden könnte.

Alles in allem eine rund um gelungene Veranstaltung bei schönstem Herbstwetter.

Text und Fotos: Regina und Ralf Grell



30 JAHRE PEUGEOT 106



Am 11.09.2021 hatte l'Aventure Peugeot zusammen mit zwei weiteren Vereinen (le Club Team 106 Rallye und le Club 106 s16.net) nach Sochaux ins Peugeot-Museum geladen, um das Jubiläum „30 Jahre Peugeot 106“ angemessen zu feiern. Bedauerlicherweise gab es, eventuell coronabedingt, weder Clubstände, noch Verkaufsstände, z.B. von PSA Classic, oder Verpflegungsstände. Es wurde quasi nur ein großer Teil des Museumsparkplatzes exklusiv für die angereisten 106er zur Verfügung gestellt. Und die waren zahlreich erschienen: Viele der gesuchten Rallye und S16, teilweise mit heftig getunten Motoren, aber auch ganz

normale Allerwelts-106, einige davon in einem beeindruckenden Erhaltungszustand - oder etwa schon restauriert?



Die Mehrzahl der Autos kam natürlich aus Frankreich, aber auch eine starke Fraktion aus Italien und den Niederlanden war anwesend, ebenso wie einige Teilnehmer aus Deutschland.

Nach meiner Einschätzung über den Tag verteilt insgesamt sicherlich ca. 200 Fahrzeuge. Und auch einige 205 hatten sich als Statisten dorthin verirrt. Die sollen dann im Jahr 2023 (dann ist 40 Jahre 205) die Hauptrolle spielen. An sich, trotz der möglicherweise corona-bedingten Einschränkungen, eine durchaus gelungene Veranstaltung, die jedoch für 2023 noch genug Luft nach oben läßt.

text+fotos: Arndt Mühle



Nachrüstung: Kontaktgesteuerte Transistorzündanlage

Wir fahren ja fast alle Viertakter-Benzinmotoren, mal mit 2, meist mit 4, aber auch mit 6 oder manchmal mit 8 Zylindern. Die Anzahl der Zylinder ist für den nun folgenden Kontext erst einmal nicht wichtig.

Wir erinnern uns an die vier Takte: Ansaugen – Verdichten – Arbeiten – Ausstoßen.

Der Zylinder saugt ein Benzin-Luftgemisch an (Zylinder geht abwärts), dass dann verdichtet wird (Zylinder geht aufwärts) und nun muss es zum Arbeiten (fremd-) gezündet werden (Zylinder geht abwärts). Das macht die Zündkerze. Danach erfolgt der Ausstoß der verbrannten Gase (Zylinder geht aufwärts). So weit so gut (verständlich) ...

Aber wie entsteht der Funken an der Zündkerze?

Im richtigen Moment kommt eine Hochspannung zur Zündkerze bis zu ihrer Elektrode, die meist mit 0,8 mm Abstand zu einem Maßbügel steht. Hier springt ein gewollter Funke über, der das Benzin-Luft-Gemisch im richtigen Augenblick entzündet.

Und wie entsteht diese Hochspannung von 15000 – 20000 Volt in unseren Oldtimern?

Die Hochspannung kommt aus der Zündspule und wird über den Zündverteiler in der richtigen Reihenfolge an die Zündkerzen der entsprechenden Zylinder verteilt.

Jetzt müssen wir nur noch klären wie diese Hochspannung in der Zündspule produziert wird:

Die Zündspule besteht aus einem Primärstromkreis und einem Sekundärstromkreis. Aus dem Sekundärstromkreis kommt die Hochspannung, wenn die Spannung im Primärstromkreis zusammenbricht. Aha – zusammenbricht, das heißt, hier muss der Strom regelmäßig unterbrochen werden. Mit Einschalten der Zündung liegt an Klemme 15 an der Zündspule + 12V Spannung an, an der Klemme 1 dann minus (Masse), die immer wieder unterbrochen wird, um oben genannten Effekt zu erzielen.

Wer unterbricht nun den Stromkreis zur Zündspule?

Der Minusanschluss (Klemme 1) der Zündspule wird also regelmäßig unterbrochen, denn für jede kurze Hochspannung für eine Zündung an einer Kerze muss das passieren, also irre schnell und oft!

Das Unterbrechen der Masse (minus) zur Zündspule passiert durch einen Unterbrecherkontakt im Untergeschoss des Zündverteilers. Dieser Unterbrecherkontakt unterliegt natürlich einem gewissen Verschleiß, insbesondere an den elektrischen Kontaktflächen, da hier bei jedem Öffnen ca. 5 Ampère Strom unterbrochen werden müssen.

Um diesen Verschleiß hier deutlich zu minimieren schalten wir nun ein Transistormodul zwischen, so dass über die Unterbrecherkontakte nur noch ein Steuerstrom läuft, der das Transistormodul ansteuert. Dieses liefert dann den höheren Strom zur Zündspule. Wir sprechen nun von einer kontaktgesteuerten Transistorzündanlage.

Der Vorteil?

Der Vorteil: Alles bleibt so original wie es ist, wir entlasten deutlich den Verschleiß des Unterbrecherkontakts durch den einfachen ergänzenden Einbau des Transistorzündmoduls. Jetzt fließt nur noch ca. ein hundertstel des Stroms über den Unterbrecher.

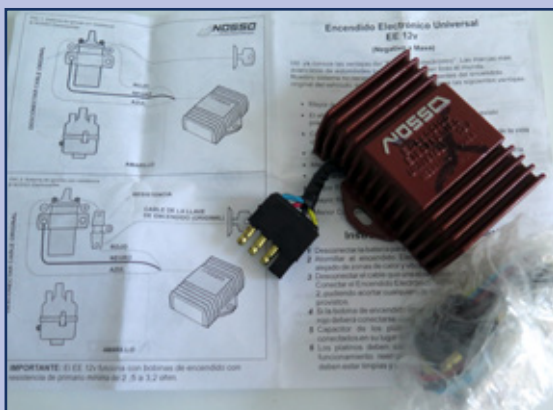
Völlig verschleißfrei arbeitet dann nur eine voll elektronische Zündanlage, die dann im Zündverteiler statt eines Unterbrechers z.B. mit einem kontaklosen Hallgeber arbeitet.

Meine Erfahrungen:

Ich hatte vor rund 10 Jahren zum ersten mal solch ein Transistormodul in meinem Peugeot 504 nachgerüstet. Es kam aus Argentinien, von der Firma Nosso, für rund 100,- € von „Der Franzose“ vertrieben. Insgesamt war das Ansprungsverhalten etwas besser, der Leelauf sehr konstant und insgesamt ein gutes gleichmäßiges Drehen des Motors vorhanden. Nach rund 8000 km sahen die Kontaktflächen der Unterbrecher noch immer fast wie neu aus.

In diesem Jahr nun ist dieses Transistorzündmodul kaputt gegangen von jetzt auf gleich. Durch Umstecken eines Kabels konnte ich ohne Transistormodul wieder direkt mit den Kontakten erst einmal weiterfahren.

Nun war ich auf der Suche nach Ersatz. Das Nosso-Modul wurde von keinem Anbieter mehr wegen schlechter Langzeitqualität angeboten. Durch Zufall bin ich auf eine kleine Manufaktur von Joachim Fessler (www.fessler.biz) gestoßen. Für 92,- € inkl. Versand ist es dort zu bekommen. Herr Fessler gibt eine lebenslange Garantie auf sein Produkt, das ihr hier auch auf den Fotos sehen könnt.



Transistor-Zündmodul von Nosso, nach 10 Jahren ausgestiegen



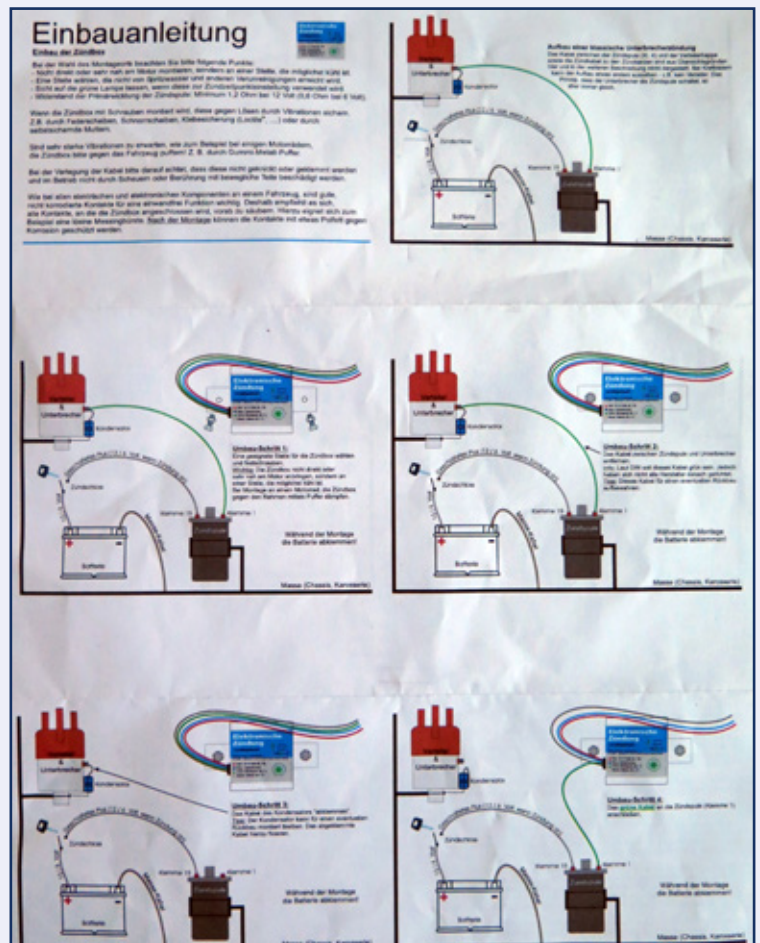
Transistor-Zündmodul von Fessler

Der Einbau ist dank sehr gut bebildeter und beschriebener Einbauanleitung leicht auch von dem ungeübten Laien zu bewerkstelligen. Dank der Angaben der Kabelfarben auf dem Modul kann im Grunde der versierte Autoschrauber den Einbau quasi auch ohne Anleitung machen. Prima ist für die Zündzeitpunkteinstellung die grüne LED, die anzeigt, wann der Kontakt geöffnet ist. Herr Joachim Fessler ist telefonisch und per Mail sehr auskunftsfreudig und berät auch bei Fragen und Problemen auch gerne. Nach seinen eigenen Angaben hat er bereits über 600 Module verkauft, bisher alle im Betrieb ohne Störungen. Vereinzelt gab es Defekte, aber nur weil das Modul falsch angeschlossen wurde!

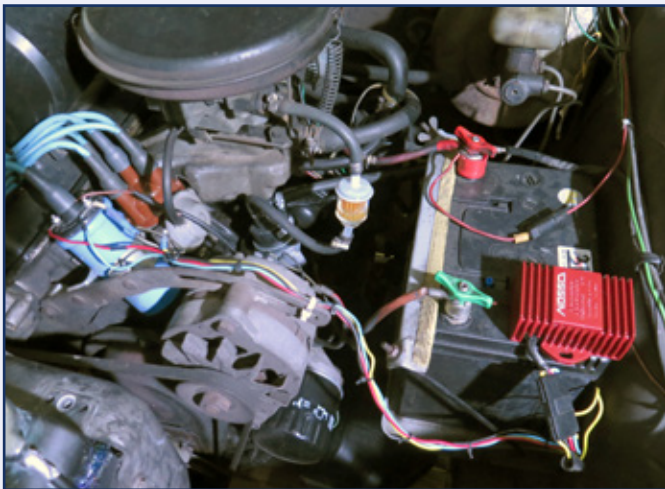
Fazit:

Die Investition von rund 100,- € lohnt sich auf jeden Fall, eine Steigerung wäre dann nur die völlig verschleißfrei arbeitende Zündung mit komplett neuem Zündverteiler z.B. von „123-ignition“ möglich, aber wenn diese dann versagt, kann man nicht mehr durch kurzfristige Umstecken des Kabels vom Unterbrecher nun direkt zur Klemme 1 der Zündspule u.U. weiterfahren.

text+fotos: jokai



Gut verständliche Einbauanleitung für das Fessler-Modul



Das alte Noso-Modul im Motorraum des Peugeot 504



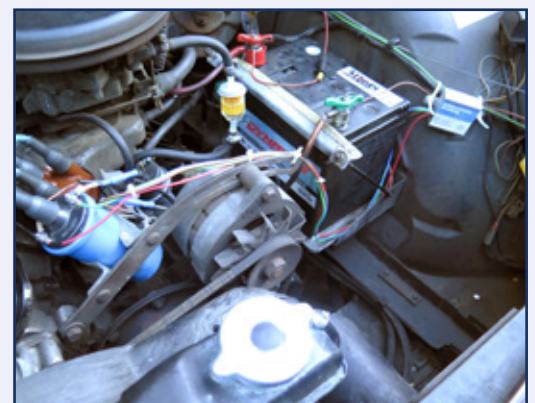
Durchgetrenntes Kabel vom Unterbrecher zur Klemme 1 der Zündspule



Elektrischer Anschluss – rot an Plus-Zündspule Klemme 15 – braun an Masse – grün an Klemme 1 und blau zum Unterbrecher



Zu Testzwecken erst einmal provisorisch befestigtes Transistor-Zündmodul



Komplett angeschlossen mit sicher verlegten Leitungen

Zehlendorf

Clayallee 347 c (Kastanienhof)

14169 Berlin

Tel.: 030-80 48 27 90

Fax: 030-80 48 27 91

Email: vom-fass-zehlendorf@t-online.de

Öffnungszeiten:

Mo–Fr 10.00–14.00 und 14.30–18.00 Uhr

Samstag 10.00–14.00 Uhr



Sehen **PROBIEREN** *GENIESSEN*

- Essige
- Öle
- Obstbrände
- Grappe
- Liköre
- Whisky, Rum & Co.
- Feinkost
- Geschenke für jeden Anlass



Neues von der weißen Lady

Ich habe mir mal die letzten Geschichten vorlesen lassen, die waren ja ganz schön aufregend, wenn man vom letzten Jahr absieht.

Dass uns diese Pandemie so stark beeinträchtigt, hätte am Anfang auch keiner geglaubt.

Doch sei es drum – ein bisschen geht immer.

Angefangen haben mein Freund, seine reizende Gattin und ich mit einem kleinen drei Tage Ausflug nach Einbeck in den PS Speicher. Dabei wurden wir von zwei befreundeten Paaren mit ihren Oldtimern begleitet.

Es ging durch das abwechslungsreiche Brandenburg über Quedlinburg nach Einbeck. Erster Halt war in Schönebeck – im Café-Restaurant Elbblick an der Elbe. Danach ging es weiter nach Quedlinburg, wo wir sowohl übernachtet haben als auch mein Freund und Gattin nebst den befreundeten Paaren eine Nachtwächterführung exklusiv bekommen haben. Ich konnte mich derweil ausruhen. Nach dem Frühstück fuhren wir über traumhafte Landstraßen weiter nach Einbeck.

Meine Freunde haben sich richtig Zeit für die Ausstellung genommen und waren danach richtig angenehm „berauscht“ als wir zum

Übernachten in den Harz gefahren sind. Das einzige was nicht schön war: fast der ganze Tannenwald war im Begriff abzusterben. Schade! Nach dem guten Frühstück sind wir über Wernigerode dann wieder nach Berlin zurückgefahren.

Aber das war nur zum „Warmlaufen“ für mich gedacht. Denn wenige Tage nach unserer Rückkehr nach Berlin ging es auf eine große Reise. Unser Ziel war Zürich in der Schweiz und zurück.

Natürlich habe wir das nicht in einem Rutsch gemacht sondern in Etappen.

Die erste Etappe war Fulda.

Die Stadt Fulda am gleichnamigen Fluss ist das Oberzentrum der Region Osthessen und die neuntgrößte Stadt Hessens. Sie ist die Kreisstadt des Landkreises Fulda. Fulda ist



die größte Stadt in der Region Ostthessen und deren politisches und kulturelles Zentrum. Mein Freund mit seiner Frau haben einen kleinen Erkundungsgang durch die alte Stadt gemacht und dabei ein zauberhaftes Lokal mit traditioneller Deutscher Küche gefunden. Sie sagten, es war lecker! Am nächsten morgen sind mein Freund mit seiner Gattin extern Frühstück gegessen – in einem gut eingeführtem Café. Der Charme der 50er Jahre durchwehte das Lokal.

Dann ging es weiter über die Autobahn in Richtung Bodensee. Dort erreichten wir am Nachmittag unser Ziel – direkt am Bodensee! Nach dem Besuch von Freunden und Verwandten haben wir eine kleine Rundfahrt um den Bodensee gemacht. Über die Höri, am Schweizer Ufer in Richtung Konstanz/Kreuzlingen. Einen kleinen Stopp haben wir am Schloss Arenenberg gemacht. Arenberg ist der Name eines Schlosses am Untersee in der Gemeinde Salenstein im Kanton Thurgau, gegenüber der Insel Reichenau. Historische Bedeutung erlangte das Anwesen als Wohnsitz der vormaligen holländischen Königin Hortense de Beauharnais und des späteren französischen Kaisers Napoleon III.

Es ging weiter nach Konstanz. Meine Freunde machten einen ausgiebigen Stadtbummel bevor wir wieder ins Hotel zurück fuhren.

Tags darauf haben wir einen Ausflug zur Blumeninsel Mainau unternommen. Ein sehr empfehlenswerter Ausflug wie meine Freunde mir berichteten.

Es ging dann weiter in Richtung Zürich. Da wir keine Vignette gekauft hatten, haben wir stilvoll die ganzen mautpflichtigen Straßen (Autobahnen und Autostraßen) ausgelassen. Dabei haben wir eine wunderschöne Landschaft genossen. Das hat natürlich länger gedauert, aber wir waren ja im Urlaub und nicht auf der Flucht.

Elegant haben wir uns durch den Verkehr in Zürich bis zu unserem Hotel geschlängelt. Es liegt direkt am Zürich See! Vom Fenster meiner Freunde konnten sie direkt auf den See schauen.

Der lag keine 50 m vom Hotel entfernt. Ich durfte in einer Tiefgarage die Nächte verbringen. War trocken und sicher! Unser Aufenthalt wurde vom jüngsten Sohn der Frau meines Freundes arrangiert. Er arbeitet dort im Hotel-Management. Wir haben gemeinsam drei wunderschöne Ausflüge unternommen. Alle sind für uns toll vom Sohn mit seiner Lebensgefährtin arrangiert worden.

Der erste Ausflug führte uns in die Umgebung von Zürich zu einem Bio-Bauernhof zum traditionell Kürbisfest. Es gibt weltweit über 800 verschiedene



Fulda: Frühstückscafe im 50er Jahrestil



Rapperswil vom See



Schloß Arenberg am Bodensee



Kürbisfest nahe Zürich

Kürbissorten. Dort waren davon ca. über 50 Sorten vertreten. Sowohl essbare als auch Zierkürbisse.

Tags darauf ging es ins Gebirge zu einer kleinen Wanderung, die habe ich natürlich nicht mitgemacht, denn ich bin ja kein Geländewagen!

Meine Aufgabe bestand darin meine Freunde an jeden Ort zu bringen, den sie sich ausgesucht haben.

Am nächsten Tag haben wir das Kloster Einsiedel besucht. Wenn man diesen Baukomplex das erste mal sieht erschlägt es einem fast, so gewaltig steht es da! Trotzdem war es interessant. Wir fuhren dann nach Zürich zurück.

Natürlich haben meine Freunde auch eine Schiffstour über den Zürichsee unternommen. Von Zürich bis Rapperswil, sogar mit dem alten Rad Dampfschiff: Stadt Zürich! Tags darauf durfte ich mich einen Tag ausruhen denn meine Herrschaften machten ein Bummel durch Zürich.

Nun – diese Pause hat mir gut getan, denn schon am nächsten Tag fuhren wir wieder zurück nach Deutschland. Diesmal hatten wir eine Vignette am Auto und durften so die Autobahn nach Deutschland mit gutem Gewissen befahren.

Unser nächstes Ziel ist Dinkelsbühl.

Dinkelsbühl ist eine Große Kreisstadt im Landkreis Ansbach in Mittelfranken. Die ehemalige Reichsstadt ist aufgrund des außergewöhnlich gut erhaltenen spätmittelalterlichen Stadtbildes ein bedeutender Tourismusort an der Romantischen Straße. Sie gilt als schönste Altstadt Deutschlands (lt. FOCUS). Auch hier haben wir ein kleines und feines Hotel gefunden. Allerdings durfte ich die Nacht auf einem größeren Parkplatz verbringen. Ich habe es jedoch sehr genossen, weil sich neugierige Menschen für mich interessierten.

Nach dem Frühstück fuhren wir dann weiter in die grobe Richtung Berlin. Unser nächster Stopp war in Apolda. Es wurde auch vorläufig der letzte Halt mit Übernachten.

Weil uns das Hotel als auch der Ort sehr gefielen sind wir zwei Nächte geblieben. Ich parkte auf dem hauseigenen Parkplatz in Sichtweite zum Hotel.

Der erste kleine Ausflug führte uns zwar nur wenige Kilometer von Apolda weg, jedoch in ein anderes Jahrhundert.

Wir haben die 3 Dornburger Schlösser besichtigt. Was für eine Aussicht auf das Saale-Unstrut-Tal.

Aber auch die Historie der Schlösser war beeindruckend. So hatte Goethe hier eine

Wohnung im Schloss und war eng mit dem Fürsten befreundet. In einer ehemaligen Scheune befanden sich Anfang der 1920 Jahre die Töpferwerkstätten des Bauhauses (Weimar liegt ja nicht so weit weg). Die Dornburger Schlösser sind umgeben von einem englischen Landschaftsgarten und einem französischen Barockgarten mit Terrassen, Rosenspalieren und Weinbergen. Die Gärten sind frei zugänglich; die Besichtigung des Renaissance- und des Rokoko-Schlusses ist gebührenpflichtig; das Alte Schloss kann nur im Rahmen von Sonderführungen besichtigt werden.

Nach einigen Spaziergängen durch die reizende Stadt können meine Herrschaften feststellen, dass Licht und Schatten auch in Apolda noch eng beieinander liegen. Es gibt sehr schöne Plätze, aber es stehen teilweise ganze Straßenzüge vor dem Abriss oder vor einer Renovierung.

Alles ins Allem war dies eine wunderschöne Reise. Meine Freunde als auch ich werden noch lange davon zehren können. Mit dem kleinen 3 Tage Ausflug sind wir im September etwas mehr als 3000 Kilometer pannenfrei gefahren.

Text und Fotos: Udo Siebert



Mainau-Wasserspiel mit Tänzerin aus Bronze



Glocke der Stadt Zürich



Dekoschild in Zürich



Stadt Zürich Raddampfer



Kunsthaus Apolda

Dornburger Schloß



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



Citroën – eine Berliner Geschichte

Es begann, wie bei vielen in den Siebzigern mit einem VW-Käfer (im Winter ohne funktionierende Heizung) ... schnell wurde danach ein Kadett C Kombi und dann die Luxusvariante Opel Rekord C Kombi zum Fahrzeug der Wahl. Von 45 Ps auf 75 Ps gesteigert ... Welten dazwischen ... Diesen 2 Jahre in Berlin (nach Umzug aus Westdeutschland) gefahren, dann kam es zu einer automobilen Kehrt-Wende: ein sehr guter Freund, selbst die Vorzüge einer 2 CV-Ente genießend, schaffte es uns von den Vorzügen eines nahezu simplen Autofahrens zu bewegen: Folge: meine Frau bekam eine Akadiane und ich einen GS und danach noch einen GS Break.

Die Akadiane schnurrte ihren Weg und folgte dem Käfermotto ... und läuft und läuft. Beide GS lehrten mich das Schrauben und eine bisher nicht gekannte Logik der Werkzeugbiegung: es ging so alles kaputt: Auspuffbirnen, Vergaser, Ölkühler, zum Schluss Getriebe ... alles auf einem Berliner Hinterhof mit Freunden und ausreichend Biervorräten irgendwie aber wieder hinbekommen. Ne, dass war es nicht ... Ich lernte einen Spandauer Schrotthändler (Stamm Verwerter vom Citroën Händler am oberen Kudamm, Fahndrich) kennen, der bot mir einen CX Pallas D 1 an: (Totalschaden nach Seitencrash, Turbodiesel, Elektrische Fensterheber, Wohnzimmerbestuhlung usw. „kannst Dir aus dem CX Schrott bei mir alles ausbauen, was Du brauchst ... Helfen werde ich Dir aber nicht dabei!“ Also denn: stilvoll im Cafe Möhrke bei Kaffee und Kuchen am Kudamm bar gekauft und



dann ran ans Werk. Ich lernte schnell dazu, z.B. dass Schweißen auch Hartlöten sein kann, eher muß! Am Ende hat's der TÜV in Tempelhof genehmigt (der bei der TU war da beim 1. Versuch nicht so begeistert).

Göttliches Fahren bestimmte fortan den automobilen Alltag.

Danach, um es kurz zu machen, habe ich dann über den gleichen Händler mit der gleichen Prozedur einen CX Break1 D gekauft. 6 Jahre alt, von einem Uniprof gefahren und gnadenlos vom 1. Tag der Nutzung an dem Verfall überlassen. Zustand 4-. Der hat noch 4 Jahre gehalten und unseren Umzug 1985 nach Schleswig-Holstein miterlebt.

Der Citroën Virus ist geblieben: es folgten neben einigen Renault; BX Break, Visa (statt Ente), Evasion, 2 Enten (nahe am Oldtimerstatus, aber wg. Rost nicht zu retten: da haben auch die Coladosen, aufgetrennt und als Stabilisierungshülle verlötet nichts geholfen ...), C5 Kombi, C4 Picasso und aktuell ein geräumiger Berlingo.

Ach so, habe dann letztes Jahr noch einen BX 1989 Benziner dazubekommen. Der sah super aus und war von vorn bis hinten

ein Flop. Also was so kaputtgehen kann ging kaputt. (Da war doch mal so eine GS Erfahrung ganz hilfreich)

Das Kapitel habe ich dank eines befreundeten Citroën-Händler dann final lösen können.

Doch irgendwie holte mich die Vergangenheit wieder ein. Ich begann mal eher unverbindlich nach einem gebrauchten CX zu suchen, so ein wenig Nostalgiegedanken im Winter im warmen Wohnzimmer bei angenehmer Kaminfeuer ... und ich wurde fündig: Da stand doch tatsächlich ein CX Break2 2500 D BJ. 1989 im Schwarzwald; nach tragischem Tod des Besitzers, seit 20 Jahren in einer Scheune seines Anwesens herum und wurde beim Auflösen seiner Fahrzeugbestände reanimiert. „Was soll ich mit so einem Fahrzeug“, erzählte mir der Freund des Hauses und Verkäufer (selbst Oldtimerbesitzer Dt. Nobelmarken).

Dieser stellte das Fahrzeug also ins Netz; eher unbekanntes Anbieterseite; und Google sei Dank hab ich das Fahrzeug gefunden. Lange mit dem Verkäufer telefoniert, erfahren, dass alle Interessenten sich wegen der langen Standzeit nicht an den Wagen getraut



haben; „das hält der Motor nie und nimmer aus“. Fahrzeugbeschreibung und Zustand per Telefon und Onlinefotos abgeglichen, neuen TÜV vereinbart. Per Telefon gekauft, Angezahlt und in den Schwarzwald mit dem Zug gefahren und den CX abgeholt und die ca. 700 km nach Hause gefahren. Selbst der Stau nahe Frankfurt stellte dem wiederbelebten Diesel keine unlösbaren Aufgaben; ganz im Gegensatz zu manch anderem Fahrzeug.

Nach 1,5 Stunden Stop and Go und dem Gewinn von gut 3 km Fahrstrecke, schnurrte der Diesel bei 86 Grad Motorwärme als wäre nichts gewesen.

Das Fahrzeug, zwei Jahrzehnte staubkonserviert, ist rostfrei, der Motor nach neuem Steuerriemen und Ölwechsel läuft, als wäre die Zeit nie stehen geblieben. Die Karosserie, original und unverbeult, habe den Rahmen und Unterboden mittlerweile „einfetten“ lassen (Mike Sanders Methode ist sehr zu empfehlen!).

Nun kommt Berlin wieder ins Spiel (den Koffer habe ich ja, wie viele, dort immer noch stehen!):

Ein Freund und Geschäftspartner empfahl mir den Oldtimerverein PERECI: „Da passen so (Franzosenauto) Verrückte wie Du gut hin“. Gesagt, getan, mittlerweile drei Rendez-Vous

Wochenden mitgefahren und eine Menge netter Leute kennengelernt. Den Horizont Richtung Peugeot und Renault erweitert und Berlin nicht aus den Augen verloren. In diesem Jahr neuer TÜV, bei einzig einem Mangel, einer verschlissenen Spurstange nach 32 Jahren ... was will ich mehr!

Die Geschichte kann weitergehen und die Freude am Fahren französischer Oldtimer lässt nicht nach!

Salut! Vive la Citroën!

Klaus Schneider-Reiss (Text und Fotos)



Folge 2: Das viertürige Cabrio

Mein zweiter DS war eine schwarze Limousine. Diese Farbe ist schon eine Erwähnung wert, denn schwarz war etwas Besonderes in dieser Zeit. Ganz anders als heute, wo sich Käufer seit Jahren zwischen weiß, hellgrau, mausgrau, metallicgrau, anthrazit oder eben schwarz entscheiden, fuhr man vor 1990 doch eher bunte Autos (und hoffentlich bald wieder).

Aber mein zweiter Citroën DS war bereits damals schwarz, so wie der Dienstwagen von Charles de Gaulle oder überhaupt wie der gesamte Fuhrpark des Élysée-Palastes seinerzeit.

Und so fühlte ich mich dann entsprechend. Jung und arm wie eine Kirchenmaus, aber eine schwarze Limousine mit fetten roten Sitzen. Sowieso kaufen sich die meisten Leute (besonders Männer) Automobile, die ihre Persönlichkeit aufwerten sollen, da will ich mich nicht ausschließen. Wenn es nur darum ginge, von A nach B zu kommen, genügte ja das Fahrrad oder der ÖPNV. So ehrlich wollen wir doch mal sein, nur am Rande.

Dieses schöne Auto also fuhr ganz wunderbar sanft und zuverlässig und hatte eigentlich nur ein einziges Problem, welches mit dem knappen Ausdruck Eisenoxidation bereits in vollem Umfang beschrieben ist.

Dieser DS 21 scheiterte letztlich bei dem mir auch heute noch verhassten Ritual, nämlich der Hauptuntersuchung, oder kurz, dem TÜV. Wochenlang wurde vor diesem Termin geschraubt, ersetzt, geflext und (vor allem) geschweißt und alles schön mit Unterbodenschutz versiegelt.

Allein, es half letztlich doch nicht. Kurz vor der Nachuntersuchung schmolz noch eine Hydraulikrücklaufleitung in einem der gerade zugeschweißten Schweller dahin, das grüne LHM sappte aus den Eingeweiden hervor und – ich gab auf. Irgendwann kommt der Punkt, von dem ab man seine Niederlage besser nicht mehr verleugnet.

Mein schwarzer DS war reif für den Schrott, aber ein wenig Spaß wollte ich doch noch haben, nach all der Mühe, die er mich gekostet hatte. Und so entstand kurzerhand mithilfe der elektrischen Trennscheibe, die wir ja liebevoll Flex nennen, ein Cabrio. Das Kunststoffdach des Citroën ist ja



DS KURZ GESCHICHTEN

schnell abgeschraubt, müssen nur B- und C-Säulen noch grob gekürzt werden, die Seitenscheiben sind beim DS ja bereits rahmenlos, fertig. Damals hatte ich das Glück, über ein Gelände zu verfügen, auf dem die StVO keine Anwendung fand – und die StVZO schon gar nicht. Und so war im Sommer 1981 ein paar Wochen lang die Freude groß.

Das einzige viertürige Cabrio der Welt¹, mindestens aber das einzige schwarze viertürige Cabrio in Deutschland.

Langsam konnten die morbiden Schweller dann die Biegekräfte doch nicht mehr aufnehmen, vorübergehend übernahmen die Türen ersatzweise diesen Part, was den

Einstieg dann aber doch sehr erschwerte, weil sie sich nicht mehr öffnen ließen und damit war das Ende meines zweiten DS gekommen.

Nein, Halt, stimmt nicht ganz, denn viele Teile wanderten ins Lager, auch der gute Motor vom Typ DX2 (104 PS und Fünfganggetriebe).

Und der fährt auch noch heute, 2021, noch in einem DS von mir. Aber davon später.

¹Der aufmerksame und automobilistisch vorgebildete Leser kennt natürlich den Lincoln Continental Convertible, aber so etwas gab es kaum auf unserem Kontinent.

Dieses Auto ist übrigens eine Klasse für sich. Wer sich für komplizierte hydraulische Mechaniken außerhalb von Citroën erwärmen kann, sollte sich unbedingt die Präsentation von Jay Leno bei Utube ansehen.

Folge 1 erschien
in der letzten Ausgabe
(Nr. 32)

Folge 3: Die grüne Gurke

In den Achtzigerjahren hatte ich das Glück, in einem oberhessischen Schloss zu wohnen, in der ehemaligen Gutsverwalterwohnung, direkt unter der Wohnung der noch existierenden Baronin und ihrer Haushälterin. Und der ganze längst aufgegebene Gutshof mit seinen Nebengebäuden, den hatte ich für wenig Geld gleich mitgemietet. Und da die Citroën DS jetzt in die Jahre gekommen und entsprechend günstig zu bekommen waren, bestanden also ungewöhnlich günstige Voraussetzungen für den Aufbau einer Autosammlung und -hobbywerkstatt.

Ebenfalls auf dem Gelände werkelte der Jörg, der hatte übrigens ein Verfahren gefunden, mit dem er die sich gern mal vom übrigen Auto trennende Hinterradaufhängung alter Renault 4 reparieren konnte, einfach, indem er bei den R4 die Batterie ausbaute und dann das ganze Gefährt auf die Seite, auf einen Stapel Autoreifen legte, um dann bequem im Stehen zu schweißen. So war immer was los bei uns und der alten Baronin dürfte kaum langweilig geworden sein.

Von Jörg bekam ich dann mal einen grünen DS Pallas, der wohl auch noch ein paar Monate TÜV hatte, im Tausch gegen eine R4 Fourgonette. Und das war wieder eine neue Stufe der Eskalation in meinem DS-Hobby, weil so ein Pallas, das ist schon was anderes als ein einfacher ID, D-Spezial oder auch DS 21. Vier Zentimeter Schaumstoff unter den Bodenteppichen! Fette Sitze! Breite Kopfstützen! Weich gepolsterter Dachhimmel! Eine Halbautomatik, die sich

mit der Spitze des rechten Zeigefingers schalten ließ! Luxus also, so weit das Auge reichte. Nur der Rost! Die Türen waren schon durch, die Kotflügel vorn, das ganze Auto eine Gurke, um ehrlich zu sein, ... aber egal. Ein DS ist ein ideales Auto zum Skifahren. Nicht nur wegen der Spursicherheit bei Schnee und Matsch, sondern auch, weil sich im Innenraum auf den breiten Schwellern bequem ein paar Skier ablegen lässt und man sich so den Skigepäckträger (so was hatte man früher anstatt der heutigen Dachsärge) ersparen konnte. Also ein Paar Ski links vom Fahrer und eines rechts von der Beifahrerin. Mit 30 ist man ja noch gelenkig genug, darüber zu klettern.

Große Enttäuschung an der Schweizer Grenze. Der Beamte winkt uns raus, beschaut sich misstrauisch das wundervolle Auto und meinte schließlich, wir dürften damit nicht in seine Alpenrepublik einreisen (man versuche es schwyzerdütsch auszusprechen): „Solch ein Auto fährt nicht in der Schwyz ... und die Pneus sind auch ganz abgefahren!“. Diese Worte haben sich auf immer in meinem Gedächtnis eingebrannt und sind jetzt fest mit meinem Bild von diesem Land verbunden.

Die Enttäuschung war groß und es musste eine Lösung her. Liebe Schweizer, Ihr werdet es mir verzeihen, die Lösung sah so aus: ich kaufte mir Paketklebeband, mit dem ich die Rostlöcher verschließen konnte und beim Citroën Händler in Konstanz noch eine Spraydose „Vert argenté“ zur fachgerechten Lackierung derselben. Und fuhr nach Sonnenuntergang unbehelligt über einen anderen Grenzübergang.

Wir hatten einen schönen Skiurlaub, aber

es war des DS letzte Fahrt. Zeigte sich doch bald, dass das Heck dieses wunderbaren Schiffs auf backbord immer mehr abzusinken begann und das Fahrzeug in eine leichte Schiefelage geriet. Ein böser Verdacht fand sich schnell bestätigt: dort, wo das Chassis eigentlich eine stabile Aufnahme des hinteren Federzylinders hergeben sollte, hatte sich Eisen in großem Umfang zu Eisenoxid umgewandelt und die Schwinge wurde nur noch durch ihre Scharniere einigermaßen in Position gehalten, konnte aber keine Kraft mehr aufnehmen.

Auch jetzt war wieder eine kreative Lösung gefragt, denn es waren noch 600 km bis nach Hause und das Urlaubsbudget war aufgebraucht.

Nun weiß jeder, dass ein DS nicht unbedingt vier Räder zum Fahren benötigt, sondern dass drei auch genügen. An dem lahmen Hinterrad wurde kurzerhand die Hochdruckleitung der Federung durchtrennt und abgedichtet. Das geht trotz 180 bar notfalls mit einer Kombizange, wenn man sich auskennt. Damit wirkten dann keine Federungskräfte mehr auf den Rost und das jetzt passive Hinterrad hing schlapp herab und wurde nur noch zum Schein mitgeführt. Ich hätte es auch abschrauben können, aber das hätte ja gar zu auffällig gewirkt.

Stellt man dazu noch die Hydropneumatik auf eine höhere Stufe, dann ist die Seitenneigung des Aufbaus nicht so stark. Die Heimfahrt über die Grenze nach Einbruch der Dunkelheit und über die bundesdeutsche Autobahn verlief dann ohne weitere Zwischenfälle und mit bis zu 150 km/h auf drei Rädern.



Folge 4: Das zweisitzige Cabrio

Die hydropneumatische Federung eines DS ist eine ungemein praktische Angelegenheit, beispielsweise, wenn es darum geht, schwere Lasten zu transportieren. Folgerichtig wurde der Kombi, von Citroën aus unerklärlichen Gründen Break genannt, von den meisten seiner Besitzer dann auch hart rangenommen. Mit verlängertem und verstärktem Chassis und mit härteren Federkugeln hinten war er ideal für schnelle Schwertransporte, zum Beispiel von Grabsteinen, weil sich auch nach einer Zuladung von 800 kg oder mehr die Höhe der Ladefläche bei genau 52 cm über der Straße nivellierte.

Mein erster Break hatte sein Leben lang schwere Grabsteine transportiert und der Steinmetz, der ihn mir für 70 D-Mark verkaufte, war sicher froh, dass er sich die Verschrottung ersparen konnte. Für mich sollte der Break ein Teileträger zum Ausschachten sein. Vor dieser Arbeit standen noch andere Vergnügen. Ich lebte ja auf einem mittelhessischen Schloss in großen Räumen mit Holzfeuerung und dankenswerter Weise stellte mir der Baron einen Leseschein zum Aufsammeln von beliebig viel Holz aus, das in seinen Wäldern so herumlag. Nur wie sollte das viele Holz zu meiner Wohnung kommen? Es stellte sich schnell heraus, dass der Break zwar gut ist für kompakte schwere Güter, notfalls auch für Kamerateams, kinderreiche Familien, Schäfer, zum Transport von Verletzten oder



Cabrio 1

auch ganz Toten, nicht aber für Sperriges wie große Äste.

Da half nun wieder mal die Flex, denn wenn das Fahrzeug oben völlig offen ist, passt doch deutlich mehr Holz darauf, weil das Ladevolumen gegen Unendlich geht. Und dank der Möglichkeit, das Fahrwerk höher zu stellen, waren auch die ausgefahrensten Waldschneisen kein Hindernis.

Welch' anderes Fahrzeug bietet diese Möglichkeiten, dachte ich mir, während ich mich souverän durch den rechtsfreien Raum, äh, Privatwald bewegte.

Und dann das dritte Leben des Break, ein sehr kurzes allerdings. Nach der Heizperiode wurden weiterhin keine Ersatzteile aus dem Ausschlachteauto benötigt und da kam mir eine Idee. Würde man die offene Pritsche wieder abdecken, wäre das doch ein nettes Cabrio, ein zweisitziges (der

Leser wird sich vielleicht an das viertürige fünfsitzige Cabrio aus der Folge 2 meiner DS-Geschichten erinnern). Und dann lief ich kurz mit dem Metermaß bei Eduard, meinem Lieblingschrotthändler, auf dem Hof herum und fand schnell heraus, dass das Dach eines VW-Kastenwagens (T 2) genau passte.

Der Rest war eine Sache von Klebeband und Farbe. Orientrot war bei Käufern von Mercedes-Benz gerade in Mode und gefiel mir auch und passte auch gut zu den roten Kennzeichen. Von weitem betrachtet sah das Ganze wirklich sehr stark aus.

Bei schönem Wetter wurden ein paar Spaßfahrten unternommen, ein paar Fotos gemacht. Polizei war auch gerade nicht in der Nähe. Dann ging ich wieder zum Ernst des Lebens über.



Erste Vorbereitungen



Cabrio 2



Das Kunst-Antiquariat in der Oldtimer-Garage

Holzschnitte, Lithos, Siebdrucke, Ölbilder, Aquarelle, Zeichnungen uvam.
Kunst der Moderne des 20. und frühen 21. Jahrhunderts.
Originale Einzelstücke mit Geschichte und Geschichten.

SIMCA 1100 GLS Tourisme – das perfekte Galerie-Mobil

Als die Eröffnung der Galerie Franka Löwe im Sommer 2017 in Vorbereitung war, entdeckte die Inhaberin Franciska Lion-Arend zur gleichen Zeit den SIMCA 1100 GLS aus dem Jahr 1969 in der Classic Remise in Berlin-Moabit. Da entstand die Idee, dass ein Oldtimer Kombi ein stilvoller Werbeträger und gleichzeitig ein ansprechendes Nutzfahrzeug sein könnte, das perfekt zum Konzept des geplanten Kunst-Antiquariates passen würde. Gebrauchte Kunst, zum großen Teil aus den 60er und 70er Jahren – und ein Galerie-Mobil von 1969.



Der SIMCA war als Galerie-Mobil bereits mehrfach erfolgreich im Einsatz. Während des Umzugs des Kunst-Antiquariates von Moabit nach Kladow musste er sein Talent als geräumiger Kombi für den Transport der besonders wertvollen und sperrigen Bilder beweisen.



Jetzt steht er mal als Willkommensgruß für Besucher draußen neben „Franz, dem Tafellöwen“. Oder drinnen, wenn der Galerie-Betrieb ruht. Dann wird aus der Garagen-Galerie eine Galerie-Garage. Übrigens war der Raum bereits vom Vorbesitzer des Hauses als Oldtimer-Werkstatt und Garage genutzt worden. Elemente dieser Nutzung sind auch heute noch zu sehen und Bestandteil des Galerie-Konzeptes. Der SIMCA fühlt sich jedenfalls in dem beheizten Raum hinter dem großen hölzernen Garagentor mit der vielen Kunst drum herum recht wohl.

Die Galerie Franka Löwe hat ihren ganz eigenen Reiz, sowohl in Bezug auf die schöne Umgebung in Berlin-Kladow, also auch wegen des besonderen Ambientes. Für Kunstinteressierte, Oldtimerbegeisterte und sogar für Kinder gibt es Angebote. Vor allem Franz, der Tafellöwe, wartet stets auf eine neue Bemalung. Natürlich sind fast alle Kunstwerke käuflich zu erwerben, die Sie hier entdecken. Fast alle, außer der Tafellöwe Franz, das Bild zur Anzeige „Kunst in Berlin“ und natürlich Monsieur „Títí“, der SIMCA 1100 GLS Tourisme von 1969.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Galerie Franka Löwe

Sakrower Landstr. 59
14089 Berlin-Kladow

Öffnungszeiten:

Freitag + Samstag, 12:00 - 18:00 Uhr
Bitte beachten Sie die Hinweise zu besonderen Öffnungszeiten und Schließungen auf:
<https://www.frankaloewe.de>

Kontakt:

info@frankaloewe.de
030 / 99 00 57 69





IMPRESSIONEN vom 26. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Zum nun schon 26. Mal trafen sich am Wochenende 20.–22. August 2021 (nicht nur) französische Klassiker, deren Fahrer und Beifahrer in der Lausitz am Stadtrand von Senftenberg.

Die umliegende Landschaft bot für dieses Rendez-vous eine tolle Kulisse für die angereisten Klassiker nicht nur, aber überwiegend aus französischer Herkunft.

Regina und Ralf Grell hatten sich um die Planung und Durchführung dieser Veranstaltung gekümmert und so eine abwechslungsreiche Rallye organisiert, die einige interessante Höhepunkte bot.

Die teilnehmenden Teams erhielten alle neben dem obligatorischen Roadbook u.a. ein passendes Rallye-T-Shirt.

Die Tour als touristische Rallye-Suchfahrt angelegt, führte nach dem Absolvieren einer ersten Sonderprüfung erst einmal durch die Lausitzer Landschaft auf kleine Straßen nach Finsterwalde ins dortige Feuerwehrmuseum. Mittags ging es dann zur Abräumförderbrücke F60 zur Besichtigung dieses Giganten aus Stahl. Hier warteten später auch, gestärkt durch Kaffee und Kuchen zwei weitere Sonderprüfungen, die Geschicklichkeit, Tast- und Fühlsinn und Wissen erforderten. Die Rücktour führte vorbei an vielen künstlichen Seen zu unserem Hotel bei bestem Wetter.

Abends trafen sich alle Teilnehmer in einem Saal des Hotels zum Abendbuffet.

Schließlich war es ein schöner Rahmen für jede Menge Benzingespräche und einen Rückblick auf den ereignisreichen Tag.

Am Sonntag stand nach einem guten Frühstück die Fahrt zum „rostigen Nagel“ an, ein Aussichtsturm mit Geschichte im Herzen der Lausitz, anschließend stand noch ein Besuch des Lausitzrings an. Hier konnten wir u.a. eine Runde drehen oder wer wollte auch seinen Boliden ausfahren. Mittagessen und 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 Regina und Ralf im Namen aller Teilnehmer für die Organisation dieses wirklich schönen Wochenendes. Wir freuen uns schon auf das 27. Rendez-vous vom 26.–28. August 2022.

Die Einladung/Anmeldung wird dann auf unserer Homepage (www.pereci.de) als Download (pdf) bereit stehen.

Die folgenden Fotos mögen einen kleinen Eindruck vermitteln.

text+fotos: jokai









Oldtimer Treffen am Olympia-Stadion

Seit dem Juni diesen Jahres findet jeden letzten Sonntag im Monat, ein zwangloses typenoffenes Treffen auf dem Olympischen Platz statt.

Das erste Treffen gab es bei prallem Sonnenschein. Daher war die Beteiligung mit ca. 64 Fahrzeugen doch recht übersichtlich. Auch muss sich eine solche Veranstaltung erst noch herumsprechen. Auch wurde kräftig die Werbetrommel, sei es durch Flyer oder Inserat im Spandauer Stadtjournal, gerührt.

Beim nächsten Treffen im Juli waren dann auch schon mehr als das Doppelte an Fahrzeugen aus allen Epochen erschienen. Im August ließ nicht nur die kalte Witterung, sondern auch die Anwesenheit von Oldtimern zu wünschen übrig. Nur die unverdrossensten Oldtimerbesitzer kamen mit ihren Schätzchen.

Im September nahm das Treffen wieder Fahrt auf und mündete schließlich am 31. Oktober zum Saisonabschluss in einer Rekordbeteiligung von ca. 230 Fahrzeugen.

Für nächstes Jahr ist der erste Termin für den letzten Sonntag im April geplant.

Bei allen Veranstaltungen war unser Club mit vielen Mitgliedern, sowohl mit altem Blech oder nur als Besucher stark vertreten.

text: ralf – fotos: joey





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

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

27. Rendez-vous (nicht nur) franz. Klassiker

**vom 27. – 28. August 2022
ins weitere Umland von Berlin**

**Die genaue Einladung/Anmeldung wird auf unserer Homepage
www.pereci.de zu finden sein.**

Schaut also dort rein und lasst euch diesen „Oldie-Event-Traum“ nicht entgehen!

Erlebnisse eines OLDTIMERFAHRERS IN BERLIN

Heute hatte ich einen erlebnisreichen Tag, wie selten einer:

Ich war heute mit meinem Boliden in Kreuzberg bei RADIO-ART. Ist ja eigentlich ein Museum und ein irrer Laden, aber der repariert und verkauft. Der Meister repariert alles, was Töne macht. Und so habe ich ihm mein kränkeldes Autoradio vorgeführt.

Als er im Auto saß war er hin und weg, schwelgte in Erinnerungen (damals, mit meinem Käfer und, ich hätte einen Mercedes Baujahr 1936 kaufen können ...), holte seine Frau aus dem Laden, die staunte auch, dann kam ein Penn-Bruder auf dem Rad vorbei und tätschelte den Kotflügel, fotografierte das Auto von allen Seiten.

Danach kamen zwei Kunden aus dem Laden und waren auch voll des Lobes über den formschönen Wagen. Schon wurden Adressen ausgetauscht. Die fahren eine 2 CV. Natürlich habe ich denen sofort den einzig wahren Oldtimer-Club der Hauptstadt empfohlen! Vielleicht melden die beiden sich bei Dir. Sie waren sehr nett und wohnen auch in Spandau!

Als ich losfahren wollte kam noch eine Mutti angeradelt, fotografierte vorn und hinten und meinte ihr Sohn sei in einer Oldtimerwerkstatt Unterwegs Gespräche an der Ampel „das war mein Traum-Auto“ und überall Daumen hoch! Unterwegs natürlich Mercedes Ponton, MORRIS, Porsche 911, MB W 116 S-Klasse getroffen (leider keinen

einzig Franzosen!) und auf der Heerstraße filmte man mich von vorn und von hinten, ähm – natürlich den Kapitän. Ein schöner Tag mit 40 Kilometern mehr auf der Uhr.

Soviel zum Thema „Mobilitätswende, wir steigen auf´s Fahrrad um und verbannen alle Autos aus der Stadt!“ Erstens konnte ich das nicht feststellen zum anderen, wenn es wirklich soweit kommt, ist Berlin um solche Begegnungen und Erlebnisse ärmer !

Viele Grüße, Jörg, der mit dem Opel K'ptän



Meine Franzosen

50 Jahre im Besitz der amtlichen Fahrerlaubnis

für PKW! Ist das nicht mal ein Anlass darüber nachzudenken, welche Fahrzeuge man denn so fuhr in seinem Leben? Und so setze ich mich an die Tastatur und schreibe einfach mal diesen Teil meiner Memoiren.

Das Automobil als solches und das französische insbesondere hat immer eine große Rolle in meinem Leben gespielt. Dennoch erwähne ich hier nur ganz am Rande die umfangreiche Sammlung an Wiking-Autos, den Käfer 1200 und den VW T2 Pritschenwagen, auf denen ich fahren gelernt habe, meine zwei Escorts, den Opel Rekord Caravan und den Fiat 1500.

Summa summarum waren es aber vor allem französische Autos, die ich hier in Gedanken mal Revue (oder sagt man Korso?) passieren lassen möchte, alle französischen Autos, die auf mich angemeldet waren oder die ich zumindest öfters gefahren bin. Meine Rückschau ist sicher alles andere als objektiv.

Chrysler-Simca (France) 2 Litre Automatique

Dieses Automodell ist, eigentlich zu Recht, fast vergessen. Welch ein merkwürdiges Mischlingskind von einem voluminösen starr-achsigen Amerikaner und einer Französin. Das einzige europäische Auto mit „Vinyldach“ (= aufgepapptes PVC). Groß, leise, aber völlig fad. Ich konnte ihn manchmal meiner Mutter ausspannen.

Citroën GSA 1220 Club

Dieses Auto, Car of the Year 1970, aber leider auch Träger der „Silbernen Zitrone“ der ADAC-Straßenwacht, hat viel zu dem schlechten Image beigetragen, das die Marke Citroën seit den Sechzigern in Deutschland hatte und von dem sie sich nur langsam befreien konnte. Ständig war etwas am GSA zu basteln. Aber wenn er fuhr, dann war es die Wonne. Turbinenartig drehte das leise Motörchen hoch und das feine Autochen schwebte einfach über allem. Wie rückständig in jeder Beziehung waren doch seine Klassenkameraden, ein Fiat 1500, ein Käfer 1300, der Kadett oder der Escort.

Citroën DS (etliche ID 20 Break, Citroën D-super 5, Citroën DS 21 und DS 21 Pallas)

La voiture par excellence. Ich habe an anderer Stelle in diesem Magazin über meine Beziehung zu diesem Kunst- und Kultobjekt ausführlicher berichtet und überspringe deshalb an dieser Stelle die Göttin aller Autos.

Citroën CX (etliche 2200 D Break und Lim., 2500 TD Break und Otto-Limousinen)

Meine Oma (* 1892) hat sich eigentlich nie zu Autos geäußert. Außer einmal im Leben, da stand ein nagelneuer weißer CX langgestreckt und glänzend vor ihrem Fenster und ihr entkam: „Welch ein elegantes Auto!“.

Tatsächlich. Der Zeitgeist der Siebziger per se, der CX (und die Concode). Der CX wurde zum Auto meines Lebens. Jahrzehntelang fuhren mich CXe zur Arbeitsstelle, oder nach Paris, nach Wales und nach Schottland, Prag, Florenz, durch Tiefschnee und über Geröll und Steine und Pässe und durch Flüsse rund um Island, noch bevor es dort eine Teerstraße gab.

Dieses Auto verdient rückblickend mein größtes Lob. Kein anderes ist so spurstabil, so seitenwindunempfindlich, robust, geländegängig. In kein anderes als in den Break kann man notfalls eben mal eine Tonne Steine laden oder drei Kühlschränke. Kein anderes Auto fährt in tiefem Schnee schnell und sicher wie ein ICE auf Schienen. Und kein anderes schafft 1000 km mit einer Portion Diesel (2200D). Welch eine Freude war es, mit einem Finger mithilfe der Diravi einzuparken oder trotz Rückenleidens auch nach 10 Stunden frisch aus den hervorragend geformten Sitzen auszusteigen.

Citroën XM 2,5 TD Prestige

Ein Auto, an das ich mich erst langsam gewöhnen musste. Im Vergleich zu seinen Vorgängern DS und CX fehlte diesem Wagen ein wenig an Charme, Eigenständigkeit und Charakter. Aber der unterschätzte XM war ein ausgewachsener und sehr komfortabler Reisewagen für lange Strecken, sparsam, leistungsstark und absolut zuverlässig. Gewissermaßen mein erster Citroën, der schneller fuhr als er rostete. Auf die elektrisch verstellbare Mittelarmlehne hätte ich notfalls verzichten können, aber Türen, die nicht knacken beim Öffnen und Schließen waren ein Meilenstein gegenüber dem CX. Zwei XM 2,5 TD Prestige begleiteten mich durch das Berufsleben.

Citroën XM V6 24V

Meine Herren, Welch ein Geschoß! Dieses Auto war zu schnell für mich, ich behielt es nur wenige Monate. Nix mit gallischer Gelassenheit. Waren die ersten 3000 U/min erst einmal überschritten, setzte ein Schub ein, wie man ihn eher vom Start eines Verkehrsflugzeugs kennt. Und 230 auf der Autobahn. Und danach die Rache der Zapfsäule.

Citroën C6 2,7 HDI Exclusive

Ein fetter Wal. Groß und unübersichtlich, so gar nix für die Stadt. Vollgepackt mit lauter Gimmicks, mit denen man die Mitfahrer amüsieren kann und die heute halt dazugehören, oder auch noch nicht, oder schon wieder nicht mehr. Ein repräsentativer und sehr sicherer und auch sehr schneller Reisewagen. Leider der letzte Vertreter seiner Art, die Krone der Evolution im Hause Citroën. Mit dem C6 geht eine große Ära zu Ende, nach ihm gibt es keine große Hydropneumaten mehr. Gefräßig, wuchtig, gewichtig und wichtig, nicht zu unterschätzen, bedeutend. Also gewissermaßen der Helmut Kohl unter den Automobilen.

Simca 1000

Oh mein Gott, Welch ein überflüssiges Auto! Mag sein, dass sich der kleine Simca wegen seiner vier kleinen Türen gut als Hasenkiste eignete. Primitiv, eng und laut, und für diese heckschleudernde Radaukiste gab es sogar noch eine Steigerung: Simca 1000 Rallye 2.

Simca 1100 GLS

Ein großer Wurf. Nicht gerade schön, aber so viel Vernunft! Geräumiger und variabler Innenraum, der über 5 Türen zugänglich ist. Ein wartungsfreundliches Antriebsaggregat, ein modernes und komfortables Fahrwerk und 60 PS, mehr braucht man eigentlich nicht, behaupte ich auch heute noch. Erhabene Sitzposition, gute Rundumsicht, leider war der Motor etwas brummig und die Schaltung hakelig. Das wichtigste Auto meiner Studentenzeit.

Simca 1501 Spécial

Der 1301/1501 war ein kleiner Großer. Völlig unterschätzt hierzulande, vermutlich war dieses elegante Geschöpf zu wenig hausbacken für den deutschen Geschmack, weil es keine Starrachse hatte und auch zu viele Türen, weil es leise fuhr und sich mit seiner feinen Linienführung nicht dem herrschenden Ami-Geschmack anbot. Ich hatte ihn als Dienstwagen und fuhr ihn gern.

Matra-Simca M 530 LX

Diese extravagante, ja fast skurrile Konstruktion durfte ich nur zweimal fahren, aber das ist mir gut in Erinnerung geblieben. Ein echtes V4-Mittelmotorwägelchen in leichter Kunststoffkarosserie. Das war vielleicht ein Erlebnis, wie dieser kleine Renner an der Straße klebte, wenn man ihn um die Kurven und durch die Kreisel jagte, den Asphalt knapp unterm Hintern und den Motor gleich hinter dem Ohr! Aber zu sonst taugte die kleine Plastiksachtel nicht und ein Opel GT war außerdem viel schöner.

Renault 4 und Renault 4 Fourgonette

Quadratisch, praktisch, gut, fällt mir da sofort ein. Wenn wir mal nur einen Augenblick lang ganz ehrlich mit uns wären, müssten wir uns eingestehen, dass es eigentlich nicht mehr braucht an Auto, also, wenn es beim Autofahren wirklich nur darum ginge, trocken von A nach B zu kommen. Ein modernisierter R4 mit Elektromotor, das wäre doch eigentlich das universale Fortbewegungs- und Transportmittel für die Stadt der Zukunft?

Renault 5 Cabrio

Mit einem R5 Cabrio Mietwagen kreuz und quer über eine Ferieninsel wie Kreta zu fahren, war eine gute Idee. Aber der R5 als solcher hat mich nie wirklich angesprochen.

Renault Twingo 1,3

Als ich den Twingo zum ersten Mal sah, auf der IAA in Frankfurt, war ich von ihm völlig begeistert. Dieses freundliche Design mit den Froschaugen, die schönen neuen Farben, die weiten Türen. Und die überraschende Größe des Kleinen in seinem Inneren. Renault hatte sich Mühe gegeben, einen würdigen Nachfolger für den R5 zu finden und das war gelungen. Ich hatte ihn zuerst einmal als Mietwagen und – viel später – im Eigentum. Hoffentlich finden sich Leute, die den Twingo (erster Serie) als zukünftigen Klassiker erhalten.

Peugeot 206 CC 1.6L „Roland Garros“

Wer sich das Porsche Cabrio nicht leisten mag, kauft sich einen CC. Im heißen Sommer 2018 hatte ich meine Freude an dem offenen Wägelchen, an der feinen Sonderausstattung in braunem Leder und der tollen Soundanlage von JBL. Macht Spaß, sieht gut aus, ist aber letztlich doch ein Kleinwagen und fährt sich auch so.

Peugeot 304 Limousine

Was soll man zu diesem faden Auto sagen? Ich hatte ihn kurz, weil ich schnell ein fahrbereites Auto benötigte und den 304 für wenig Geld von einem alten Herrn bekam. Ja, bequem war er. Aber ein 304 war eben nur ein Abklatsch des großen 504, ein charakterloser spießiger Mochtegen.

Reiner Hildebrand

Wer einmal wieder einen wirklich leckeren **Pfannkuchen** essen will, handgemacht, groß und mit reichlicher Füllung, der sollte nach Falkensee fahren, zur **Bäckerei Giede** in der Spandauer Straße, keinen Kilometer hinter der Spandauer Stadtgrenze. Hier gibt es wirklich meisterhaftes Backwerk, egal ob Brötchen, Kuchen oder eben diese mmmh leckeren Pfannkuchen.

Das Preis-Leistungsniveau stimmt hier absolut noch – ein echter „Geheimtipp“ – ein prima Ziel mal mit dem Oldtimer vorzufahren.

Das Parken ist kein Problem, direkt vor der Bäckerei gibt es genug Platz!

Die Adresse:

Feinbäckerei GIEDE

Spandauer Straße 202
14612 Falkensee



Sie wollen ihr Autoinnenleben so gestalten,
wie sie es sich immer schon erträumt haben?

Ist die Innenausstattung veraltet oder reparaturbedürftig?

SATTLEREI EREN

Die Sattlerei der „Tuning Profis“



- Cabriovertoppe
- Autoinnenausstattung
- Motorradsitzbezüge
- Lederausstattung
- Oldtimer Restauration

- Färbung und Pflege
- Sitzbänke
- Brandloch Reparatur
- Lederstickerei
- Lenkräder

Sie können uns gerne anrufen und
einen Termin für eine kostenlose
Beratung vereinbaren.

0178 / 6742969
030 / 55958450



Großbeerenstr. 32
12107 BERLIN



KÜS – Prüfstelle mit Augenmaß

Jeder von uns kennt das: Die Hauptuntersuchung (landläufig einfach TÜV genannt) am Automobil, Motorrad oder Anhänger steht an.

Wer eine Prüfstelle sucht, in der mit Augenmaß und Freundlichkeit geprüft wird, ist hier genau richtig: Die KÜS-Prüfstelle in Spandau – die Prüflingenieure hier sind sehr kompetent, erklären Mängel oder weisen auch schon mal vorab darauf hin, prüfen mit Augenmaß euren Oldtimer und sind stets freundlich. Lange Wartezeiten gibt es hier eigentlich nie. Evtl. Mängelnachprüfungen werden schnell erledigt.



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, Belmont/Mannheimer,
LVM, OCC, Württembergische, Zurich**

***Kfz-Sachverständigenbüro
Björn Linkowitz***

+49.30. 68 30 23 00

12359 Berlin | Buschkrugallee 2



Mazda 323

Klein, kantig, geliebt & unterschätzt

Nachdem die meisten von euch wissen wie ich zu meinem Mazda 929 gekommen bin, hier nun die Geschichte meines jüngsten Neuzuganges.
Ein Mazda 323 BD1 von 1985.

Als ich kurz vor Weihnachten 2020 mal wieder durch das Internet stöberte, auf der Suche nach Teilen für meinen Fuhrpark, entdeckte ich ein Angebot für einen 323 BF von 1988.
Die Fotos sahen sehr verlockend aus. Goldmetallik, elektrisches Stahlschiebedach und das besondere, ein Stufenheck mit Heckscheibenwischer.
Nur der Preis und die Fahrt nach Freiburg schreckten mich ab.

Aber ich hatte Blut geleckt unseren kleinen Fuhrpark, bestehend aus dem 929 & 626, nach unten abzurunden.
Also schaute ich gezielt nach diesem Modell. Leider Fehlanzeige.
Das einzige was preislich und entfernungs-mäßig einigermaßen zutraf, war das Vorgängermodell.
Es gab so einige im Angebot vom überteuerten Genex Auto bis zum Stopp!
Der sah gar nicht schlecht aus. Silbermetallik in Berlin.
Der Preis eigentlich noch zu hoch. Also beobachten und hoffen, dass ihn keiner will und der Preis vielleicht gesenkt wird.
Außerdem brauchte ich Zeit meiner Frau das ganze schmackhaft zu machen.
Dabei fiel mir ein, daß jenes Modell eigentlich viel besser passen würde.

Zum einen begründete Mazda mit diesem 323 seinen Ruf für Langlebigkeit, Robustheit und Zuverlässigkeit.
Auch war es das erste Fahrzeug von Mazda mit Frontantrieb.
Zu guter Letzt war es das erste und einzige japanische Auto, welches in großen Stückzahlen in die DDR importiert wurde.
Eine Menge Gründe sich doch für ihn, den Mazda 323 BD1 zu entscheiden.
Nachdem Weihnachten vorbei und die Standpauken meiner Frau sich besänftigt hatten, wagte ich erneut einen Blick auf die hoffentlich noch geschaltete Anzeige.
Welch ein Glück. Der Wagen war noch zu haben und der Preis war drastisch reduziert.
Also anrufen und Termin ausmachen. Super hat geklappt. Dann Joey angerufen ob er

mitkommen und mir beratend zur Seite stehen würde. Auch das klappte.
Am Tag der Besichtigung wurden wir in eine Tiefgarage geleitet.
Dort stand in der äußersten Ecke der Wagen. Ich sah in und mein Herz schlug gleich höher.
Nach ausgiebiger Betrachtung sowohl aussen wie innen, stellte ich zu meiner Verwunderung fest, daß der Wagen trotz seines Alters von stolzen 36 Jahren rostfrei da stand.

Auf unsere Bitte den Wagen zu starten stieg der Besitzer ein, drehte den Schlüssel und startete. Der kleine sprang sofort an, hatte aber Probleme am laufen zu bleiben – trotzgezogenem Choke.
Dazu später mehr.
Joey meinte, kein Problem mit Vergasern kenn ich mich aus, das bekommen wir hin.
Anschließend offenbarte man uns, dass der Wagen immer in der Garage stand und seit dem letzten TÜV vor 2,5 Jahren nur





etwa 200km gefahren sei. Ich war mir recht unschlüssig, ob ich ihn kaufen soll oder nicht. Auf die Frage warum der Preis so rapide gefallen sei, bekamen wir die Antwort das die Stellplätze an einen vermögenden Oldtimerbesitzer verkauft wurden und er den Platz relativ kurzfristig räumen müsse. Wenn er seinen Mazda bis Ende des Jahres nicht in gute Hände geben könne, müsse er ihn schweren Herzens verschrotten. Da er zu diesem Zeitpunkt bereits abgemeldet war und auch ein halbes Jahr mit dem TÜV überfällig war, bot er mir den kostenlosen Transport per Trailer zu mir nach Hause an. Top! Der Deal steht! Corona bedingt ohne Handschlag.

Gleich in der ersten Januarwoche kam der Kleine in sein neues Heim, sorry Tiefgarage. Obwohl er ständig ausging fuhr er mit eigener Kraft vom Trailer – besagtes Choke Problem.

Joey ließ es sich nicht nehmen bei der Ankunft unseres Neuzugangs zugegen zu sein.

Nachdem der 323 endlich an seinem Stellplatz in unserer Tiefgarage angekommen, der Papierkrieg und Finanzen erledigt waren, wollten wir selbst in der Garage eine Runde drehen.

Vorsichtshalber hatte ich einen Reservekanister mit Benzin besorgt, mit dem wir den Kleinen gleich „gefüttert“ haben.

Nun konnten wir ohne Sorge liegen zubleiben ein paar Runden drehen und bemerkten wie früher die Abgase der Autos rochen. In der Garage lag ein dezenter Duft und nach der langen Standzeit eine ebensolche Abgaswolke.

Kurze Zeit später, nachdem Dinge wie Oldtimer Versicherung und Wunschkennzeichen geklärt waren, ging es zur HU zwecks Neuzulassung. Das ganze wurde natürlich aus eigener Kraft erledigt, nachdem der Motor nach etlichen Versuchen warm gelaufen war.

Beim TÜV offenbarten sich die Mängel durch die lange Standzeit. Es stellte sich heraus, dass der Bremskraftverteiler hinüber war. Zu meiner großen Freude wurde mir gesagt, das Rost bei ihm überhaupt kein Thema ist. Für sein Alter stand er gut da. Das änderte

aber nichts an der Tatsache, daß er keinen TÜV bekam. Dazu noch ein bisschen altersbedingte Kleinigkeiten die zu machen waren. Also ohne HU Richtung Heimat und einen Werkstatttermin vereinbaren. Dort stellte sich heraus, der Bremskraftverteiler war irreparabel. Schlicht und ergreifend hatten sich die darin verbauten Kolben festgesetzt und ließen sich auch nach mehreren Versuchen nicht wieder gangbar machen. Also mal wieder teuren original Ersatz kaufen. Man ist ja schon zufrieden wenn man überhaupt was bekommt.

Vorsichtshalber noch einen in Reserve beim „Mazda Friedhof“ im Internet bestellt. Bei der Gelegenheit gleich noch einige Ersatzteile und den bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorhandenen rechten Aussenspiegel gekauft.



Jetzt stand der endgültigen Reparatur und der HU zum Glück nichts mehr im Wege. Hierbei wurde auch das Geheimnis des nicht funktionierenden Choke gelöst. Es handelt sich um einen sogenannten Thermochoke. Dieser soll ähnlich einer Startautomatik kontinuierlich das Gemisch abfetten bis er ausschaltet – wenn er ordnungsgemäß funktioniert.

Da er nicht funktionierte, wurde das Gemisch für die Warmlaufphase nicht genügend bzw. gar nicht angefettet. Da die Mischung zu mager war, ging er beim Warmlaufen immer wieder aus. Jetzt kam Trick 17 ins Spiel.

Choke ziehen – leicht zur Seite drehen, der Chokezug ist arretiert und der Motor geht nicht mehr aus.

Nach der bestandenen Nachprüfung ging es am Wochenende zu seiner „Jungfernfahrt“. Erst quer durch Spandau und Reinickendorf. Man kann ja nicht wissen ob nicht doch was passiert. Als sich der Wagen dann seiner eigentlichen Bestimmung besonnen hatte, lief er wie ein Uhrwerk. Nun traute ich mich auch über Land zu fahren. Er hatte seine erste Ausfahrt mit Bravour gemeistert. Am Ende der Fahrt hatte er mehr Kilometer zurück gelegt als in den letzten zwei Jahren insgesamt.

Jetzt kamen noch einige kleine Details, wie das Original Trim-line Paket, original Anhängerkupplung, Windabweiser und natürlich mein obligatorischer Alf dazu. In der Garage liegt noch ein Hella Kühlergrill mit integrierten Fernscheinwerfern. Da bin ich noch unschlüssig.

Dann ging es mal zum Oldtimer Treffen, mal zu Ausfahrten, mal zum Clubabend und ich stellte dort meinen kleinen neuen Freund vor.

Noch ein paar technische Daten:

Erstzulassung: Januar 1985
Motor: R4, 1062 ccm,
Hitachi Fallstrom Registervergaser
Mechanische Benzinpumpe
Leistung: 54 PS / 6000
Max. Drehmoment: 79 Nm / 4000
Getriebe: 4 Gang manuell
Tankinhalt: 42 l
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
Verbrauch: 8,4 l Stadt
Neupreis 1985: 12.190 DM Metallic
210 DM

Erste Ausfahrt im Februar
Innenansicht: typisch frühe 80iger
Jetzt ist er halbwegs komplett
BD1 & BJ 2. & 6. Generation



MC OIL AUCH IN BERLIN REINICKENDORF!

Wir alle wissen, dass ein Viertakt-Verbrennungsmotor ohne ausreichend Öl sich schnell „fest frisst“. Genug und frisches Motoröl ist wichtig – damals wie heute. Deshalb sollte man jedem Klassiker unabhängig von den gefahrenen Kilometern in der Saison einmal im Jahr einen Motorölwechsel gönnen!

Das kann man selbst erledigen oder in Auftrag geben.....das Sparpotenzial war bei dem Ölwechsel in Eigenregie teilweise enorm.... Nun hatte ich und andere Vereinsmitglieder viele Jahre ein Angebot der Firma „MC Oil“ in Berlin Spandau-Nonnendammallee genutzt. Hier wurde der Ölwechsel meist nach kurzer Wartezeit inkl. Filterwechsel „altdeutsch“ (also ablassen, nicht absaugen!) zu günstigen Komplettpreisen vorgenommen, dabei war es egal wie viel Öl der Motor verlangte!

Diesen rundum-Service gibt es nun nicht nur am alt bekannten Standort in Berlin-Spandau in der Nonnendammallee 27, 13599 Berlin, Tel. 030-3377330-0, sondern seit Anfang des Jahres auch in Berlin-Reinickendorf:

Ex-Service-Leiter der Filiale Spandau Maurice Zierke führt seine Mannschaft nun fachlich kompetent und kundenfreundlich in der neuen Filiale

Berlin-Reinickendorf, Ollenhauer Straße 101, telefonisch unter 030-520 19 19-30 oder ows41@mrwash.de erreichbar, um z.B. die Ölfilterverfügbarkeit für den Oldtimer oder Youngtimer vorab zu klären.



Ollenhauer Straße 101
030-520 19 19-30
oder
ows41@mrwash.de



Der Ölwechsel mit für unsere Klassiker gängigen Öl 15W-40 kostet komplett 49 €, der günstigste Ölwechsel ist mit dem Öl 10W-40 für 39 € dort zu bekommen.

Für unsere Klassiker kommt im Grunde das Komplett-Angebot mit dem Öl 15W-40 in Frage, ein rein mineralisches Öl, das nicht zu dünn wird und evtl. durch ältere Dichtungen läuft, im Winter bei Außentemperaturen unter -10° C fahren wir unsere Klassiker ja eigentlich nicht.

Die Öle werden direkt mit einer Zapfpistole auf 100 ml genau eingefüllt, Ausnahme „unser“ 15W-40. Bedingt durch die viel geringere Nachfrage lohnt sich kein 200l-Fass, so dass das

Öl aus handlichen Ein-Liter-Flaschen nach und nach eingefüllt wird. In der Regel bekommt man eine eingebrochene Flasche zum Nachfüllen mit.

Alle Öle kommen von Shell, sind also Markenöle eines großen Herstellers.



Drei Boxen am Standort Reinickendorf – Einfahrtseite

Ölwechsel mit Ölfilter
ein Preis – alles dabei

10W-40 HX6	40 €
5W-40 HX7	60 €
5W-30 ULTRA	85 €
5W/0W-30 ECT	105 €

Wir führen 30 verschiedene Ölqualitäten!

Shell HELIX Motoröle MANN FILTER

Klare Preisstruktur – alles Preise inklusiv Ölfilter

Ölwechsel mit Ölfilter
ein Preis – alles dabei

10W-40 HX6	€ 40,-
5W-40 HX7	€ 60,-
5W-30 ULTRA	€ 85,-
0W / 5W-30 ECT	€ 105,-

Wir führen 30 verschiedene Ölqualitäten!

Shell HELIX Motoröle MANN FILTER

Stand 01/2021, Preis- und Sortenänderungen vorbehalten.

Leistungen im Überblick:
(jeweils im Ölwechsel-Preis enthalten)

- Service ohne Termin
- Öl wird abgelassen, nicht abgesaugt
- inklusive Motoröl und Ölfilter
- Reset der Service-Anzeige
- Gewährleistung bleibt erhalten
- Eintrag ins Service-Heft

(zusätzlich auf Wunsch: Eintrag in den elektronischen Servicenachweis: € 10,- Aufwandspauschale)

NEU – direkt an der SHELL Tankstelle!

Ollenhauerstraße 101 · 13403 Berlin
Telefon 030-5201919-30
Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr
Sa. 9.00-16.00 Uhr
mac-oil.de

Das Öl 15W40 gibt es auf Nachfrage für Oldtimer für komplett 49 Euro

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
Plaketenservice
HU und AU

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

*Johanne u. Tobias
Lewand*

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 Heraustrimmen 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 - 69 79 17
www.marcinek.de

SCHNAPPSCHÜSSE



Alles super hier – tolle Oldies – tolle Frau:
Da guckt ihr!



Echt öde, das stinkt hier nach Altöl, Benzin und
Schweiß und keiner interessiert sich für mich.



Chefe – wir haben ein Problem



Ausschuss gibt es immer ...



Das T-Shirt gab es beim 26. Rendez-vous
– musste teilnehmen



Da soll es lang gehen – verstehst du das -
alles analog hier



Ey, was hast du da – ein Telefon zum
Touchen aus China ohne Corona



Frauengeflüster inmitten von Boliden



Gestatten Mc Michael – der Griller



Wer lesen kann ist klar im Vorteil
– sage ich ja

AUS DEM CLUBLEBEN



Hmm – sooo lecker Paapaaa!



So sehen Sieger aus ...



Vom Prinzip ein R4 – Haube öffnet auch nach vorne und sonst das Übliche drin.



Könnt ihr mir glauben – dieser Pfannkuchen ist mega, lecker diese Füllung!



...von Oldtimerreporter

Franzosenblech.de

Savoir-Vivre auf Rädern - gedruckt und im Netz



Restaurant-Tipp

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

Es liegt verkehrsgünstig am Siemensdamm im Einkaufszentrum Siemensstadt-Passagen zwischen einem indischen Restaurant und „Orion“, direkt vom Siemensdamm erreichbar, unmittelbar an der BAB 100 – Aus- und Einfahrt „Siemensdamm“ (an der Bezirksgrenze von Charlottenburg zu Spandau). U-Bahnhof 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 € oder noch besser der „Kaukasische Spieß“ mit Paprika und Zwiebeln satt.

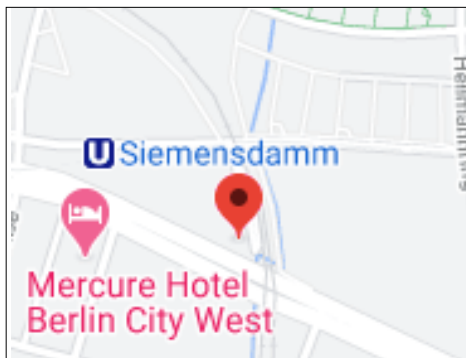
Das Fleisch schmeckt zart und ist von sehr guter Qualität, es wird nämlich auf dem Lavasteingrill gebraten. Die Beilagen z.B. Reis und Salat sind sehr schmackhaft angerichtet und heben sich wohltuend von dem üblichen Standard ab! Einen Likör nach dem Essen gibt es immer, manchmal sogar zwei!

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 - 23.00 Uhr

Restaurant
Dioklecijan Split
Siemensdamm 43
(im Kaufzentrum)
13629 Berlin-Siemensstadt
Telefon 0 30 / 3 81 37 99



Alles, was Ihr Schatz braucht!



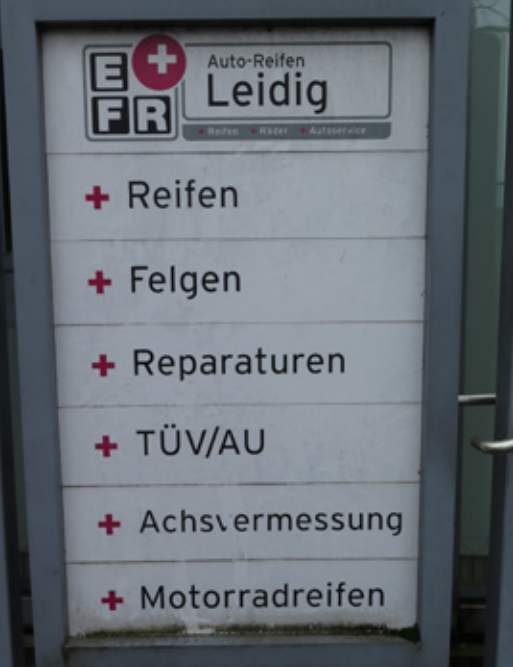
KFZ Reparaturen
Karosserie | Lack | TÜV & AU

Marcel Raabe

Aufbereitung
Komplettlackierung
Unfallschäden
Felgen lackieren
Lackier- & Karosseriearbeiten
Hol- & Bringservice
TÜV & AU
mit viel Liebe zum Detail

Schumacher GmbH
Sophie-Charlotten-Straße 41-43
14059 Berlin
www.autolackschumacher.de

Phone 030-891 72 92
Phone 030-322 78 29
Fax 030-89 06 83 74
autolackschumacher@t-online.de



Die Firma „Auto-Reifen-Leidig“ gibt es schon seit rund 120 Jahren und war immer im Familienbesitz. Auf der Homepage (www.auto-reifen-leidig.de) schreibt der Chef:

Wir sind einer der ältesten Vulkaniseurbetriebe Deutschlands. So gründete am Anfang des letzten Jahrhunderts der Kaufmann Wilhelm Leidig die Vulkaniseurwerkstatt für Automobilisten in der Kaiserallee in Berlin-Friedenau. 1936 übernahm seine Frau Marie Leidig den Betrieb unter dem Namen Auto-Reifen-Leidig. Nach ihrem Tod 1972 leitet ihr Sohn Werner den Betrieb mit seinen Mitarbeitern bis heute erfolgreich. Sein Sohn Martin Leidig stieg 1997 ebenfalls als Unterstützung in den Familienbetrieb ein und bildet so die 3. Generation.

Seit 1995 sind wir der EFR-Einkaufsgemeinschaft freier Reifenfachhändlerangeschlossen und somit mit über 350 Betrieben in Deutschland und Österreich vertreten. So können wir aufgrund unserer Marktmacht Superpreise und hohe Qualitätsstandards bieten. Uns ist wichtig, dass man spürt, dass es sich um ein Familienunternehmen handelt. So fühlen wir uns auch verpflichtet, jeden Kunden individuell und persönlich zu beraten. Unsere Philosophie ist daher auch: „Nach bestem Wissen und Gewissen beraten und lieber einen Reifen weniger verkaufen, dabei aber einen Stammkunden gewonnen und ruhig schlafen...!“ Bei uns kocht der Chef noch selbst und wir haben als Fachbetrieb nur ausgebildete, hoch motivierte und freundliche Mitarbeiter, die eigentlich nie wechseln.



Dem ist nichts hinzuzufügen! Aus eigener langjähriger Erfahrung kann ich sagen, dass ich hier stets gute Erfahrungen gemacht habe, egal ob einfacher Sommer-/Winterreifenwechsel, Neumontage, Beratung bei der richtigen Reifenwahl für meine persönlichen Bedürfnisse, Sonderwünsche beim Oldtimer usw....

Und als Stammkunde wird einem bei einem Plattfuß auch schon mal kurzfristig ohne Termin schnell geholfen.

Die Reifenmontage ist ein Paketpreis, das De- und Montage, Wuchten, Ventile, Auswuchtgewichte, Altreifenentsorgung usw. enthält, egal wie lange es dauert. Es empfiehlt sich gerade bei Oldtimern telefonisch einen Termin zu machen und evtl. Details und Besonderheiten (z.B. Felge ohne Mittelloch) vorher abzusprechen.

Wenn es sich beim Oldtimer einrichten lässt, sollten wir die klassischen Hochsaison-Zeiten für Sommer-Winterreifenwechsel meiden, also ca. Mitte März bis Mitte Mai und Oktober/November. In der übrigen Zeit ist alles etwas entspannter.

TIPP: Auto-Reifen Leidig

Wer einen in unserer heutigen oft all zu oberflächlichen und schnelllebigen Zeit einen serviceorientierten Fachbetrieb für Auto- und Motorradreifen sucht, ist hier genau richtig. Bei Auto-Reifen Leidig gibt es noch die fachkundige und an den Bedürfnissen des Kunden orientierte Beratung mit fairen Angeboten hinsichtlich des Preis-Leistungsumfangs. So ist die Firma „Auto-Reifen Leidig“ in Berlin Steglitz an sich schon eine gute Adresse für moderne Kraftfahrzeuge, für uns als Oldtimerbesitzer ist sie zusätzlich sehr interessant und empfehlenswert, weil....

- es hier noch auch die alte Auswuchtmaschine für Felgen ohne Mittelloch gibt.
- es hier problemlos möglich ist auch Reifen mit Schläuchen zu montieren.
- es hier erfahrene und gut geschulte Mitarbeiter gibt, die sich auch mit älteren Reifen-Felgen-Kombinationen gut auskennen.



Hier die Kontaktdaten:

Auto-Reifen-Leidig
Körnerstr. 48b
12157 Berlin

Tel.: 030 792 80 88

Fax: 030 791 31 96

E-Mail: info@auto-reifen-leidig.de

**Unspektakuläres
äußeres
Erscheinungsbild**

Wissenswertes zu Reifen (entnommen aus www.auto-reifen-leidig.de):

Hier finden Sie eine Erläuterung zu den Angaben auf Ihrem Reifen

Breite: 185
Querschnitt: 60
Zollgröße: 14
Tragfähigkeit: 82
Geschwindigkeit: H



QUERSCHNITT



Reifenquerschnitt: Verhältnis zu Flankenhöhe zu Reifenbreite in Prozent.
Sie finden diese Angabe

- Auf dem Reifen: 185/60 R 14 82H
- In den Fahrzeugpapieren: 185/60 R 14 82H



Klassische Reifenmontage



Sichere und schonende Fahrzeugbühnen



Der neue Gummi ist drauf montiert



Jungfräuliche Pneu's montiert am Oldtimer

ZOLLGRÖSSE

Zollgröße = Felgendurchmesser = Reifeninnendurchmesser

Der Felgendurchmesser wird diagonal von Felgenrand zu Felgenrand ermittelt, das Maß wird meist in Zoll angegeben.

Sie finden diese Angabe

- Auf der Felge: 6Jx **14** H2 ET28
- Auf dem Reifen: 185/60 R **14** 82H
- In den Fahrzeugpapieren: 185/60 R **14** 82H

TRAGFÄHIGKEIT

Der Tragfähigkeitsindex gibt die Belastbarkeit des Reifens an. Jedem Wert ist eine bestimmte Maximallast in Kilogramm zugeordnet. Die montierten Reifen müssen mindestens den in den Fahrzeugpapieren angegebenen Tragfähigkeitsindex oder höher aufweisen.

Sie finden diese Angaben

- Auf dem Reifen: 185/60 R 14 **82H**
- In den Fahrzeugpapieren: 185/60 R 14 **82H**

GESCHWINDIGKEIT

Der Geschwindigkeitsindex gibt die maximal erlaubte Fahrgeschwindigkeit mit den betroffenen Reifen an. Jeder Klasse ist eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit in km/h zugeordnet.

Die montierten Reifen müssen mindestens den in den Fahrzeugpapieren angegebenen Geschwindigkeitsindex oder höher aufweisen.

Sie finden diese Angaben

- Auf dem Reifen: 185/60 R 14 **82H**
- In den Fahrzeugpapieren: 185/60 R 14 **82H**

Klasse	B	C	D	E	F	G	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	U
km/h				70			100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	
Klasse			H		V		W		Y		VR		ZR				
km/h			210		240		270		300		>210		>240				

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**

Ihr Spezialist (nicht nur) für Oldtimer

Notruf: 030 / 85 999 242

info@ingenieurbuero-hantschel.de

Hindenburgdamm 58a

12203 Berlin



Peugeot-Schlüssel

Folgeunfall bei Dunkelheit

Nach einem nächtlichen Unfall beim Linksabbiegen vergaß einer der Fahrer, sein Warnblinklicht einzuschalten. Prompt fuhr ein drittes Fahrzeug auf diesen Wagen auf. Dessen Fahrer forderte nun Schadenersatz, weil er das Hindernis nicht sehen konnte. Auf einem Drittel der Schadenskosten blieb er allerdings sitzen, denn auch bei Dunkelheit dürfe man nur so schnell fahren, dass man frühzeitig bremsen kann, entschied das Oberlandesgericht Celle. (AZ: 14 U 37/20)

Kollision mit Kuhherde

Als ein Landwirt seine Kühe von einer Weide auf eine andere trieb, wurde dabei ein parkendes Auto beschädigt. Auch wenn der Wagen dort möglicherweise nicht hätte stehen dürfen, musste der Landwirt für den Schaden am Fahrzeug aufkommen, da er seine Sorgfaltspflicht verletzt hatte. So entschied das Landgericht Koblenz. (AZ: 13 S 45/19)

Kamera im Auto: Das ist erlaubt

Sie sollen Unfallgegner überführen und Verkehrsverstöße festhalten:
Immer mehr Autos sieht man mit kleinen Kameras, sogenannte Dashcams, die den Verkehr filmen. Die Aufnahmen dürfen aber eigentlich nur kurz und anlassbezogen erfolgen. Das heißt, sie dürfen nur gespeichert werden, wenn es z.B. zu einem Unfall kam.
Ob die Aufnahmen zur Ermittlung des Geschehens verwendet werden dürfen, entscheidet dabei im Einzelfall das Gericht. Laut ADAC kann ein Bußgeld drohen, wenn man solche Aufnahmen vom Fehlverhalten anderer den Behörden übergibt. Denn Verkehrssünder filmen darf nur die Polizei. Strafbare macht sich generell auch, wer Aufnahmen ins Internet stellt, ohne Kennzeichen oder Personen unkenntlich zu machen. Will man sich eine Dashcam zulegen, sollte sie eine sogenannte Loopfunktion haben. Dann werden die Aufnahmen automatisch regelmäßig überschrieben und nicht unrechtmäßig gespeichert.



um 1975



um 1982



um 1995



um 2002



um 2018



Hallo Joey,

ich wollte nochmals Danke sagen! Das Ziel und die Fahrt dorthin waren klasse! Das Essen war hervorragend und die Führung wirklich mit viel Liebe und Engagement gemacht! Dann gab es noch für uns ein paar Überflüge, wirklich eine gelungene Ausfahrt, toll!, macht weiter soooo. (...)
Das Treffen in Köpenick ist abgesagt und das war's dann wohl für dieses Jahr. Ich hoffe, wir sehen uns bald zu einem interessanten Termin wieder.

Bis dahin, viele Grüße von
Jörg mit dem KAPITÄN

Wechsel im Vorstand

Auf unserer Jahreshauptversammlung im Juni 2021 wurde unser langjähriges Vereinsmitglied Ralf Grell zum neuen 2. Vorsitzenden gewählt.

Er löst nach über 12 Jahren Andreas Horstmann ab, der für dieses Amt aus privaten und beruflichen Gründen nicht mehr zur Verfügung stand. Wir danken ihm an dieser Stelle für die geleistete Arbeit, das Engagement, insbesondere bei der Planung und Durchführung unserer Ausfahrten.

Nun wird Ralf zusammen mit dem langjährigen 1. Vorsitzenden Joachim Kaiser die Geschicke des Vereins weiter leiten. Seinen erfolgreichen Einstand gab er bereits mit der Organisation (zusammen mit seiner Frau Regina) des 26. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker im August (siehe Beitrag in dieser Ausgabe).

Wir wünschen weiter viel Erfolg, Schaffenskraft und Spaß am Steuer des Vereins.

Joachim,

ich wollte mich noch für die Clubzeitung bedanken. Ich sehe die ja auch im Vergleich zur Citroën DS und Fiat 124 Clubzeitung und muß sagen: toll geworden! Schön, daß ihr auch so viele Bilder dabei habt.

Sehr schön fand ich auch den Artikel zu den französischen Cités. Die kenne ich als Kind noch sehr gut, vor allen die Cité Foch. Die Bilder dazu habe ich alle wiedererkannt. In dem Einkaufszentrum konnte man damals auch in franc français bezahlen. Allerdings hat außer im Quartier Napoleon keiner kontrolliert wer da rein oder raus gegangen ist ...
Ich war damals auf der Französischen Schule. Sehr schöner Artikel J

Viele Grüße
vom Henny

Und hier noch ein Leserbrief:

Alle haben uns eindringlich darum gebeten: Merkel, Spahn, Wieler, Drost und Lauterbach und viele andere mehr. Wir sollen unsere Kontakte reduzieren, heißt es. Also gut, habe ich mir gedacht und raus mit dem Kontakt. Jetzt habe ich eine kontaktlose Zündung im DS, alles elektronisch jetzt. Und das bewährt sich gut.

Durchgebrannte Kondensatoren, das Einstellen von Schließwinkel und Kontaktabstand (1,50m fand ich sowieso zu groß) gehören jetzt der Vergangenheit an und das wird auch nach der Corona-Pandemie so bleiben.

Würde mich mal interessieren, wie andere Clubmitglieder darüber denken. Wie original muss der Young- oder Oldtimer sein: gehören Ruckeln, Stottern, schlechtes Anspringen und Zündaussetzer auch dazu oder nicht?

mit freundlichen Grüßen,
Reiner Hildebrand



Unsere Club-Stammtische 2022

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:

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



Danke an Marcel für dieses schöne Schild



Unser Eingangsbereich zum Clubraum

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-
GEBRAUCHTWAGEN
ALLER MARKEN



NUTZFahrzeuge



SERVICE FÜR
ALLE MARKEN

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

Telefon 0 33 03 / 29 39 - 0