

Der Club Die Zeitung



70 Jahre Renault Alpine

*Einladung / Anmeldung
zum 31. Rendez-Vous*

Jürgens neue Püppi

Bericht vom 30. Rendez-Vous

Neues vom Löwenrudel

Citroën Traction Avant

**Fridolin
– der R6**



ENTENGESCHNATTER

Treffen und Ausfahrten

Aufgeführt sind nur Veranstaltungen
von oder mit Beteiligung unseres Clubs
PeReCi e.V. in Berlin und Umgebung



18. April

Frühjahrstour 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

2./3. Mai

Oldtimer Open Air Zitadelle

9. Mai / 10. Mai

Classic Days – Oldtimer auf dem Ku-Damm in Berlin

24./25. Mai (Pfingsten)

Die Oldtimer Show in Linthe (Brandenburg)

27. Juni

Mitsommer-Café-Fahrt ins Havelland

(11:00 Uhr, Startort: Parkplatz – Hallenbad Falkensee)

28. – 30. August

31. Rendez-Vous (nicht nur) franz. Klassiker des PeReCi e.V. bei Neuruppin
(s. Ausschreibung)

12./13. September

Klassiker im Kloster Lehnin

3. Oktober

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

10. Oktober

Herbstausfahrt von PeReCi

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

Außerdem findet von April bis Oktober 2026 folgendes regelmäßiges Oldtimertreffen statt:
am jeweils letzten Sonntag im Monat: Parkplatz Olympiastadion von 11:00 Uhr – 14:00 Uhr

2026

Wertschätzung

Immer wieder, egal ob bei einem Oldtimer-Stammtisch, Clubabend, Oldtimertreffen, werde ich Zeuge von Gesprächen mit folgenden Inhalten: „Wertsteigerung um xx Prozent, Marktwert, Wiederbeschaffungswert, merkantiler Minderwert, Zustandsnote eins bis zwei lt. Gutachten, All-Risk-Versicherung usw. ...“

Es ist sicher sinnvoll für den Fall der Fälle ein Wertgutachten zu haben, aber ist es wirklich wichtig welche Wertsteigerung mein Oldtimer hat, wie hoch der Marktwert ist, wobei ja hier immer gerne mit dem höher angesetzten Wiederbeschaffungswert geprahlt wird und wie mega die Zustandsnote ist?!

Sind nicht ganz andere Werte wichtiger, nämlich z.B. der ideelle Wert, der gar nicht in Euros beziffert werden kann oder der Wert des Spaßes, quasi der Spaßfaktor, den ich mit meinem Oldtimer habe?!

Ich finde den Wert, sich in seine Zeitkapsel zu setzen und eine Runde nach einem anstrengenden Arbeitstag zu cruisen ist unschätzbar hoch, gar nicht per Gutachten bezifferbar. Genauso sehe ich die Zustandnoten, je besser die Zustandsnote, desto eher lässt man seinen Oldtimer stehen, es könnte regnen, zu gefährlich wenn ich ihn auf dem Parkplatz abstelle, die Abnutzung ist zu hoch usw. ... total schade und eigentlich Spaß-Wert mindernd, als der Oldtimer im Zustand 2-3, den man unbesorgter benutzt. Möge das jeder für sich entscheiden ...



Für mich liegt der wahre Wert eines Oldtimers im Benutzen und das nicht nur zu Ausfahrten oder Treffen, sondern auch zum Einkaufen, zur Arbeit oder anderen Gelegenheiten. Der wahre Wert liegt für mich im Spaß haben beim Fahren und Genießen des Interieurs von damals, beim Hören einer Musikkassette aus dem analogen Blaupunkt-Radio ohne Surroundsystem. Egal wie ihr nun euren Oldtimer wertschätzt, habt alle eine schöne Oldtimersaison oder noch besser, benutzt ihn an schneefreien Tagen auch mal im Winter. Er wird es euch unter Umständen durch weniger Standschäden danken und ihr hattet mal wieder Spaß ...

Euer Joey

PeReCi

Facebook: Pereci Motor-Klassik-Club eV
Instagramm: Pereci Motor-Klassik-Club 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: Oliver Ehry-Löbig
Schatzmeister: Lutz Raakow
Schriftführer: Maik Himpel

Social Media: Oliver Ehry-Löbig
Technische Betreuung Clubstände und Messebau: Burkhard Schultze
Ständiges Mitglied im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut (PAK): Sven Seehawer

Redaktion: Joachim Kaiser, Hanno Gillner, Jeannette Neichsner,
Jürgen Rüters, Sven Söhring, Oliver Ehry-Löbig, Olaf Röhr

David Marchandise, Marion Sachs, Jens Hoff, Lutz Raakow

Webmaster: Ingo Heine

Administrator: Peter Janker

Schlussredaktion: Joachim Kaiser, Jana Marx

Layout: Jana Marx

Fotos: J. Kaiser (wenn nicht anders angegeben) © jokai,
Titelfoto von Oliver Ehry-Löbig

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

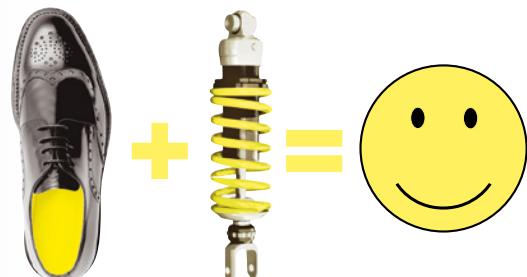
Bankverbindung bei der
Berliner Volksbank

Kontonummer: 3 368 816 000
Bankleitzahl: 100 900 00

IBAN: DE8910090003368816000
BIC: BEVODEBB



- Maßschuhe
- Orthopädische Schuhe
- Einlagen
- Kompressionsversorgungen
- Schuhreparaturen
- Schuhänderungen
- Diabetische
- Versorgungskonzepte



Brandenburgische Str. 16
10707 Charlottenburg
Telefon 86 20 90 80

Kuglerstr. 1
10439 Prenzlauer Berg
Telefon 44 59 87 1

Pichelsdorfer Str. 90
13595 Spandau
Telefon 35 17 18 0

Richardstr. 111
12043 Neukölln
Telefon 68 11 17 7

www.hartmann-orthopaedie.de

Inhaltsverzeichnis



Treffen und Ausfahrten 2026	2
Das war die PeReCi-Saison 2025	6–7
Löwenrudel mit Sternchen – Reservat Steglitz Folge 4	9
Fridolin – ein besonderer R6	13
Citroën Traction Avant	16
Jürgens Püppi	19
70 Jahre Alpine	20
Jubiläumsfrühjahrstausfahrt	23
Impressionen vom 30. Rendez-Vous	25–27
Einladung zum 31. Rendez-Vous in der Prignitz	29–30
Entengeschnatter	31–35
Die 5008 km Tour de France	36
Aus dem Clubleben – Schnappschüsse	40–41
French Youngtimer Parts	43
Kann man Chrom lackieren? Man kann!	46
Pereci Vorstand neu gewählt	48
Club-Stammtische und Clubraum	50
Beitrittserklärung	51



Das war die



Am Ziel der Frühjahrsausfahrt – Letzte Gießerei in der Lausitz



Abend der offenen Clubtür im Clubraum



Auf den Ku-Damm-Classics



Drei Generationen R4 auf dem Ku-Damm



Expertenwissen – Vorstellung 3D-Druck



Gut besucht – Unser informativer Club-Stammtisch



PeReCi auf dem Oldtimertreffen auf dem Olympischen Platz

PeReCi-Saison 2025



Leckere Bewirtung bei Marion und Lutz



Sommerausfahrt – auf der Ranch von Lutz



Oldtimertreffen in Elstal



Ziel der Herbstausfahrt – Kaiserbahnhof Halbe



Unsere Club-Präsenz auf der Oldtimer Show in Linthe



PeReCi-Präsenz – Oldtimer Open air Zitadelle Spandau



Unsere traditionelle Weihnachtsfeier

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

15366 Hoppegarten | Zimmermannsgasse 3



RESERVAT STEGLITZ – FOLGE 4: LÖWENRUDEL MIT STERNCHEN

*„Tradition ist eine Laterne,
der Dumme hält sich an ihr fest,
dem Klugen leuchtet sie den Weg.“*
(Zitat von George Bernard Shaw)

Gerne möchte ich die Tradition fortsetzen mit einem aktuellen Bericht über die Entwicklung unserer PEUGEOT-Sammlung (Steglitzer Löwenrudel), womit ich anknüpfe an die früheren Folgen dieser Reihe (jeweils auf Seite 9 der Clubzeitung).

Tradition ist auch ein Blick zurück und für mich verbunden mit der Erinnerung, dass ich bereits seit frühestem Kindheit fasziniert war von Autos. Ich kannte nahezu alle Hersteller und jedes seinerzeit aktuelle Modell, was mich vermutlich mit vielen Leserinnen und Lesern dieses Heftes verbindet.

Vom Taschengeld gönnte ich mir selten ein Eis oder Süßigkeiten, um das Ersparte regelmäßig in meine geliebte Automodellsammlung stecken zu können. Dabei interessierten mich weniger die Spielzeugautos der damals gängigen Marken WIKING, SIKU oder MATCHBOX.

Nein, als selbsternannter Individualist mussten es die kleinen edlen Zinkdruckgussmodelle des Nürnberger Traditionunternehmens SCHUCO sein (im Maßstab 1:66). Diese waren präzise gearbeitet und erschienen mir am originalgetreuesten.

Als kreativer „Tuner“ bemalte ich Einzelstücke mit Modellfarbe und einem Haarpinsel, entweder in Form von Rallyestreifen oder roter Rückleuchten.

So schüttelten schon damals einige Menschen meines engeren Umfeldesverständnislos den Kopf über die obsessiven Auswüchse meines „Auto-Gens“. Daran hat sich bis heute wenig geändert. ☺



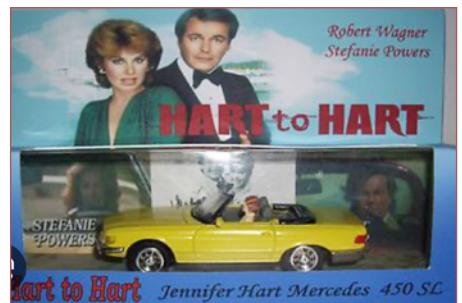
Mitte der 1970er Jahre (kurz vor dem Konkurs des Unternehmens) brachte SCHUCO noch das Modell MERCEDES 300 SL Cabrio auf den Markt, was in mir einen Sturm der Begeisterung entfesselte.

Die seit 1971 produzierte Baureihe R 107 war nicht nur für uns Kinder legendär, sondern aufgrund des Images, der Qualität und des Designs weltweit ein Verkaufsschlager aus schwäbischer Produktion. Selbstverständlich kaufte ich das Modellauto umgehend und erweiterte meine SCHUCO-Sammlung um diesen Stern.

So kam ich zu meinem ersten SL, der mich damals (sofern ich mich richtig erinnere) 1,60 DM kostete (für die jüngere Leserschaft: 1,60 Deutsche Mark = 0,82 EURO ☺).

Nun zum Sternchen in der Überschrift. Während der Oldtimersaison 2024 stolperte ich mehr oder weniger zufällig im Netz über das Angebot eines aus Kalifornien reimportierten SL, den wir aus der 1980er Jahre TV-Serie „Hart to Hart“ („hart aber herzlich“) kennen.

Und plötzlich war sie wieder da, die bekannte Faszination meiner Kindheit für dieses Auto.



Zwar sprach uns die amerikanische Ausführung mit den groben Bumper-Stoßstangen nicht sonderlich an, aber es hatte gefunkt und zügig reifte der Entschluss, die Löwensammlung um einen derartigen MERCEDES Roadster (und damit unseren ersten „PeReCi-Exoten“) zu erweitern.

Letztlich überzeugte uns das Angebot eines netten SL-Besitzers aus Rheinland-Pfalz und sein anthrazitfarbenes MERCEDES SL 280 Cabriolet R 107 (frühe Baureihe – deutsche Version) siedelte auf einem vom PEUGEOT 5008 geschleppten Trailer gen Osten und stieß zum Löwenrudel.



Aus Rheinland-Pfalz hatten wir bereits im Vorjahr unsere Staatslimousine PEUGEOT 605 importiert, die wir mittlerweile liebevoll „Chirac“ nennen.

Nach großer Inspektion mit Austausch aller Flüssigkeiten, Revision der Elektrik und aufwändiger Sanierung des Untergrundes leistet unser neues Cabrio-Coupé nun seinen Dienst und konnte bereits erfolgreich



am „30. PeReCi Rendezvous (nicht nur!) französischer Klassiker“ teilnehmen.

Innerhalb des Clubs wurde dieser „unfranzösische“ Neuzugang im Löwenrudel nicht von allen Seiten gleichermaßen begrüßt und vereinzelt sogar kritisiert.

Und ja, wir sind ein Club französischer Klassiker und ein MERCEDES ist eindeutig kein Franzose. Aber ich kann euch sagen, dieses Auto macht im Sinne von genießerischem „savoir vivre“ richtig Spaß und passt auf seine eigene Art gut ins Löwenrudel. Also lasst uns weiterhin tolerant und offen bleiben, uns auf französische Tugenden besinnen und uns großzügig üben in Liberté, Égalité und Fraternité (gegebenenfalls mit Pfefferminztee), selbst bei der Wahl der scheinbar unpassenden Automarke. Ein Hoch auch auf die traditionsreiche deutsch-französische Freundschaft. Und wer weiß, wohin sich das Rudel in der kommenden Saison entwickeln wird ☺.

Auf die Anschaffung des 50-jährigen Benz-Cabriolets folgte die Verabschiedung unseres geliebten 20 Jahre jüngeren PEUGEOT 306 Cabriolets, das seinen neuen Herrn innerhalb des Clubs fand.

Dieser hauchte dem in die Jahre gekommenen Sportwagen mit ausgeprägter Expertise wieder frischen Wind ein und spendierte ihm unter anderem eine Tiefenreinigung per „Eisdusche“.



Unfreiwillig mussten wir unser legendäres TAXI, den schneeweißen PEUGEOT 406, ziehen lassen, dessen Schweller durchgerostet waren. Zum Freundschaftspreis



gaben wir ihn weiter in gute Hände an einen großen Fan des französischen Films „TAXI TAXI“, der ihn mit zwei Kumpels von Berlin nach Schleswig überführte, problemlos auf eigener Achse.



Auch unseren jungen City-Flitzer PEUGEOT 208 gaben wir ab und schafften uns stattdessen einen brandneuen PEUGEOT 2008 an, der uns mit seinem Platzangebot, guten Fahrleistungen und einem moderaten Verbrauch überzeugt hatte.

Die Kaufentscheidung für den 2008 wurde erheblich befördert durch die top Kondition. Mit Wunschausstattung bei sehr kurzer Lieferzeit konnten wir ihn in etwa zum Händlereinkaufspreis erwerben.



Der schmerzlichste Abschied dieser Saison war der Verkauf unseres 60-jährigen PEUGEOT 404, den ein Oldtimerfreund aus Wuppertal übernahm.

Per Bahn angereist stieg er nach Vertragsabschluss mutig in die Limousine und chauffierte den Rentner von Berlin nach Wuppertal, wo er pannenfrei ankam. Leider hatte er später ein Problem mit dem Schloss des Kofferraums, was in unserem Besitz nie verschlossen wurde.



Die Erkenntnis eines jeden Oldtimerbesitzers wurde wieder bestätigt, dass immer irgend etwas an den Autos zu tun ist und man im Grunde niemals fertig wird.

Und vielleicht liegt für den Einen oder die Andere gerade darin der Reiz unserer Oldie-Leidenschaft.

Dank an unsere Fotografen Aaron und Oli sowie allen anderen Mitwirkenden des diesjährigen Löwen-Shootings, welches im Juli 2025 nun schon zum vierten Mal stattfand: Christin, Emil, Frank-Robert, Jakob, Jeannette, Kathrin, Marie-Luise, Michael, Nikolas und Sophia. Es hat mit Euch wieder viel Spaß gemacht.

Für die Nutzung des EDEKA-Parkplatzes in der Steglitzer Körnerstraße danke ich den Herren Mercan und Schnitzer und hoffe, dass wir im nächsten Jahr wiederkommen dürfen.

😊

*Text: Hanno Gillner
Fotos und Bearbeitung:
Aaron Hirsch / Oli Ehry-Löbigs*



Fortsetzung nächste Seite ⇨





FRIDOLIN – EIN BESONDERER RENAULT 6

Der Renault 6, ein Automobil, das mir nur durch das Internet bekannt war. In Natura habe ich nie ein Exemplar gesehen und niemand in meinem Umfeld hat über dieses Modell gesprochen. Ein vollkommen vergessenes Automobil ...

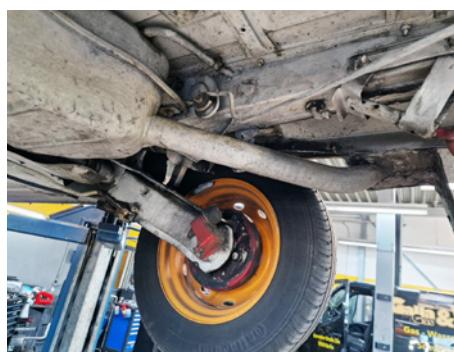
Die Geschichte, die ich euch erzählen möchte, handelt von einem ganz besonderen R6. Die Geschichte beginnt Ende Juli 2025, als mir mein guter Freund Lutz Raakow eine Nachricht schickt (Lutz wurde vom 1. Vorsitzenden des PeReCi e.V. darüber informiert, der Club bekam die Anfrage nach Interesse an diesem Fahrzeug), dass ein R6 sehr günstig zu haben wäre. Natürlich waren auch Bilder und ein Video dabei.

Ja, die Farbe ist schon mal cool, Orange 318 lautet der Farbton, wie ich jetzt weiß. Und dann diese wilden Einbauten, jede Menge Zusatinstrumente im Innenraum und sehr viele Kabel im Motorraum.

Mein erster Gedanke war: Ist das ein Drag Racer für's ¼-Meilen Rennen?

Der große Drehzahlmesser sah jedenfalls danach aus, aber wo ist der Schaltblitz? Haha, ne doch kein Drag Racer ... egal. Aber der R6 ist immer noch uninteressant.

Doch der Lutz lässt nicht locker und so kommt es, dass wir Anfang August nach



Berlin-Grunewald fahren, um das Auto zu besichtigen. Und in Natura sieht die Farbe noch viel besser aus, ein sehr schöner 70er-Jahre Farbton, genial.

Das mag ich.

Der restliche Zustand der Karosserie hat mich auch beeindruckt, es war kein Rost zu finden!

Und der Unterboden erstmal, der ist weiß lackiert!!! Keine hässliche schwarze U-Schutz-Pampe.

Weiß war die originale Farbe von diesem R6. Der Unterboden wurde mal gesandstrahlt, dann verzinkt und lackiert. Da hat Rost tatsächlich zukünftig keine Chance mehr! Und auch die Radkästen haben alle selbst angefertigte Radhausschalen bekommen! Die vielen Extra Kabel im Motorraum und am Armaturenbrett sahen schon echt abenteuerlich aus. Aber soweit alles funktioniert, war mir das egal.

Also, den Wagen musste ich unbedingt haben! So eine Gelegenheit bekomme ich nicht wieder, dachte ich.

Und die Vorgeschichte vom R6 ist auch einmalig und beeindruckend. Aber dazu später mehr.

Eine Woche später mit Transporter und Trailer wieder hingefahren und den R6 mit Starthilfekabel gestartet. Er ist mit eigener Kraft auf den Trailer gefahren. Das war schon genial.

Alter Sprit im Tank und das Ding fährt ganz easy da hoch! Zum Glück war das so, denn eine Seilwinde hatte ich nicht dabei, um das Auto auf den Trailer zu ziehen.

Und jetzt zur Geschichte von diesem besonderen R6:

Der Vorbesitzer, ich nenne ihn jetzt mal Anton, hat den Wagen 1973 aus erster Hand übernommen und tatsächlich bis zu

seinem Tod 2021 gefahren. 48 Jahre lang, nur dieses eine Auto, er hatte kein anderes Fahrzeug. Heute mit den modernen Autos ist das undenkbar.

Und der R6 war tatsächlich kein einfacher R6 mehr. Er hat einen Namen bekommen. Anton nannte ihn „R'chen“.



Der Anton war auch viel unterwegs mit R'chen, zusammen mit seinen 2 Töchtern gab es Urlaubsreisen, z.B. nach Spanien und Frankreich. Das Gepäck wurde auf einem Dachgepäckträger transportiert.

Beruflich war Anton ein Entwicklungsingenieur bei Bosch Siemens Hausgeräte und hatte so seine eigenen Ideen und Vorstellungen wie ein Auto zu funktionieren hat.

Also hat er wie Daniel Düsentrieb, den R6 umgebaut und mit allerlei zusätzlichen



Funktionen versehen. Oder war Anton heimlich „Doc Brown“?

Ich weiß es nicht, aber ich suche immer noch den Fluxkompensator.

Angefangen hat er damit, das Kühlungssystem zu verbessern. Es kam ein anderer größerer Kühler rein. Dann hat er noch zusätzlich einen kleineren Kühler selbst zusammengeleitet und eingebaut.

Den Kühlkreislauf hat er auch geändert und dazu noch eine eigene elektronische Steuerung für den Kühlerventilator gelötet. Diese Steuerung nennt Anton „Wassertemperaturregelung“.

Und damit man die Temperaturen überwachen kann, hat er kurzerhand an verschiedenen Stellen Temperaturfühler eingebaut, ganze 6 Stück!

Abzulesen sind die Temperaturen an einem selbst gebauten Rundinstrument und einem

kleinem selbst gebauten LCD-Bildschirm. Für das LCD gibt es noch ein Panel mit 6 Kippschaltern, um den gewünschten Temperaturfühler abrufen zu können.

Und das Rundinstrument ist natürlich auch nicht von der Stange.

Es kann die Motordrehzahl anzeigen, einmal die U/min von 100 – 1000 und die U/min von 1000 – 7000. Dann lassen sich auch noch 2 Temperaturen und die Bordspannung ablesen. Für die Auswahl der Anzeige gibt es schon mal 4 Schalter.

Apropos Schalter, da sind eine Menge davon am Armaturenbrett zusätzlich von Anton eingebaut worden.

Einer steuert die Stufe 3 vom Heizgebläse, original hat der R6 nur 2 Stufen, also hat Anton das natürlich auch angepasst.

Insgesamt drei oder vier Schalter steuern die Wassertemperaturregelung, also die Steuerung des Kühlerlüfters.

Der originale Scheibenwischer hatte auch nur 2 Stufen was Anton nicht ausgereicht hat.

Da baut er eben mal eine kleine Steuer-Einheit mit einer Intervallschaltung, wie bei modernen Fahrzeugen.

Ja, und Kontrolllampen haben ihm wohl auch welche gefehlt. Jetzt gibt es eine für Überhitzung, eine die leuchtet, wenn der Kühlerlüfter läuft und eine Kontrolllampe leuchtet, wenn das Licht noch an, aber die Zündung aus ist.

Ja, und wenn der Kühlwasserstand oder Bremsflüssigkeitsstand auf Minimum ist, gehen natürlich auch Kontrolllampen an. Natürlich baute Anton Schwimmer und Kontakte selbst in den Behältern ein.

Das ist schon praktisch.

Der Anton wollte aber noch mehr verbessern.

Er mochte wohl auch Kugellager, denn er rüstete an verschiedenen Stellen Kugellager nach.

Wie zum Beispiel an den Querlenkern, Motorhaubenscharnieren, Heckklappenscharnieren und Gerüchten zufolge auch an der Nockenwelle.

Das ist schon Rennsporttechnik!

Bei Kugellagern hört es nicht auf, die müssen ja auch geschmiert werden.

Also her mit Schmiernippeln, ganz viel bitte. Insgesamt 36 Stück soll R'chen haben.

Und weil der Anton seinen R'chen geliebt hat und wohl auch für die Nachwelt erhalten wollte, gibt es ein paar Dokumentationen über seine Verbesserungen. Leider sind auch ein paar verloren gegangen.

Aber einige interessante Dokumente habe ich schon bekommen.





Vieles kann man rauslesen, wie z.B.:
 Eine Liste der Größe und Einbauort der Kugellager.
 Einbauorte der Schmiernippel.
 Einbauort der Sicherungen, Stromlaufpläne usw.

Dann habe ich noch das R'chen-Buch bekommen.
 In diesem hat Anton dokumentiert, wo und wann er getankt hat, dazu noch ein paar Bemerkungen:
 Wie und wann er z.B. die CO-Schraube am Vergaser um eine 3/8 Umdrehung herausgedreht hat.
 Wann er den Motor erneuert hat, sowie allgemeine Wartungshinweise usw.

Angefangen hat er mit dem Buch im Jahr 1997 bei einem Kilometerstand von 313.176 km!
 Dann hat er anschließend den Kilometerstand nur noch fünfstellig aufgeschrieben, fängt aber im Lauf der Jahre wieder 2x bei null an!
 Jetzt steht der Kilometerzähler bei 66.000, aber da sollte noch eine 5 davorstehen.
 566 000 km hat der R'chen jetzt erreicht!
 Und er läuft wunderbar.
 Er hat ein tolles Fahrwerk, und bremst super. Selbstverständlich hat Anton das Fahrwerk und die Bremsanlage auch verbessert.
 Dieses Auto ist einzigartig!
 Das ist auch der Grund warum ich ihn genommen habe.
 Original kann jeder.
 Original wäre ein R6 zu langweilig.
 Einen R6 habe ich nie gesucht, dieser R6 hat mich aber gesucht und gefunden.
 Der Name R'chen gefällt mir nicht so ganz.
 Also muss ein neuer Name her.
 Ich nenne ihn ab sofort FRIDOLIN.

Jens Hoff

Renault 6

Bauzeit: 1968 – 1980 (bis 1986 noch in Spanien)

Stückzahl: 1.750.000

Motoren: 0,8 – 1,3 l von 34–60 PS

Gewicht: je nach Motorisierung und Ausstattung 785 kg – 850 kg



Citroën Traction Avant

Mein Wunsch einen eigenen Oldtimer zu fahren

Der Wunsch, einmal einen Oldtimer zu besitzen, begleitet mich schon sehr lange. Nach dem Fall der Mauer war ich viele Jahre als Autoverkäufer in Berlin tätig und habe damals schon den einen oder anderen Oldtimer bewundert und fahren können. Doch aus Zeit-, Finanz- und Platzgründen rückte dieser Wunsch immer wieder in den Hintergrund.

Stattdessen erfüllte ich mir zunächst den Traum vom Fliegen und machte den Pilotenschein. Danach zog es mich viele Jahre in verschiedene Länder Europas, so dass an einen eigenen Oldtimer nicht zu denken war.



Allerdings hatte ich die Möglichkeit in Kanada während meiner Ausbildung eine alte Cessna 120 Baujahr 1947 als Spornradflieger auszuleihen und zu fliegen, so dass ich auch während dieser Zeit mit Oldtimern zu tun hatte.

Aber erst als ich meinen Lebensmittelpunkt wieder nach Berlin verlegte, ergaben sich Zeit und die nötigen Mittel, um den alten Traum von einem Oldtimer-Auto endlich anzugehen.

Klar war für mich: Es sollte ein Wagen im Vorkriegsdesign sein, mit freistehenden Kotflügeln und Schweinwerfern, zuverlässig – keine „Trailer Queen“, sondern auch mal ein bis zwei Stunden autobahntauglich, ohne gleich alle Trucker Europas zu verärgern – und auch etwa 100 km/h schnell fahren. Natürlich waren das zunächst nur theoretische Überlegungen. Die praktische Umsetzung – die Kombination von Vorkriegsdesign mit Nachkriegstechnik – erwies sich dann jedoch als deutlich schwieriger.

Natürlich gab es auch damals schon Supersportwagen, aber die sind eher selten und auch sehr hochpreisig.

Die Suche begann mit dem Ford T-Modell, das ich als Auto bei meiner Hochzeit kennengelernt hatte. Ein schönes Auto, aber für Autobahnfahrten eher ungeeignet. Dann also das Ford A Modell ... Schon besser, aber ohne einige Modifikationen eigentlich auch nicht wirklich für längere Zeit autobahntauglich.

Also weitersuchen...

Dann stieß ich auf den Citroën Traction Avant – optisch sehr gut, motorisiert genug und mit über 750.000 gebauten Exemplaren noch gut zu bekommen. Auch

Heute nach circa 20 Jahren ist es ein fantastisches Gebäude.

Und dort stand er dann: Mein Traumauto! Die Farbe stimmte, der technische Zustand überzeugte – und ganz nebenbei erfuhr ich noch die spannende Geschichte, wie mein Namensvetter, Hans Gustav Röhr, der eigene Autos (Röhr Automobil AG) entwarf und baute, aber der auch als Chefkonstrukteur bei Adler maßgeblich den Trumpf und Trumpf Junior entwickelte, indirekt bei der Entwicklung des Citroën Traction Avant eine Rolle spielte. Der Adler Trumpf Junior war ein Auto in Leichtbauweise mit niedrigem Schwerpunkt und mit Frontantrieb, der kommerziell ein großer Erfolg wurde.

Zu der Entstehungsgeschichte des Citroën Traction Avant habe ich Folgendes erfahren: Im Jahr 1932 begegnet Lucien Rosengart seinem Bekannten Gustave Baehr, der ihm voller Begeisterung von einem neuartigen Wagen erzählt: einem Auto mit Frontantrieb der deutschen Firma Röhr in Darmstadt. Röhr konstruierte diesen Wagen ursprünglich für die Adlerwerke in Frankfurt am Main. Rosengart ist sofort neugierig und beschließt, selbst nach Deutschland zu reisen, um sich das Auto anzusehen.

Um Rosengart die Vorteile des Frontantriebs zu verdeutlichen, greift Röhr zu einem simplen, aber genialen Versuch: Er stellt eine Schubkarre auf eine gerade Linie. Zuerst soll Rosengart die Schubkarre vorwärts so gerade wie möglich über die Linie schieben.



die Ersatzteilversorgung scheint nach wie vor ok. Besonders angetan hatte es mir das sogenannte „Radmodell“, das mir von der Form her besser gefiel als das Modell mit dem großen Koffer am Heck.

Die Suche führte mich schließlich in die Classic Remise Berlin, ein Ort, der mich schon seit dem Umbau vom alten Straßenbahndepot zum Meilenwerk fasziniert hatte.

Dann soll er sie rückwärts hinter sich herziehen. Der Unterschied ist enorm. Rosengart ist beeindruckt – so sehr, dass er die französischen Vertriebsrechte für den Adlerwagen erwirbt.

Wieder in Paris, machen sich seine Ingenieure ans Werk und bauen die ersten eigenen Prototypen. Rosengart kann seine Begeisterung nicht für sich behalten und erzählt auch seinem Freund André



Citroën davon. Etwas später sitzen die beiden gemeinsam in einem der neuen Prototypen – ausgerechnet während eines wolkenbruchartigen Regenschauers, der die Wege im Park Bois de Boulogne in eine einzige Schlammpiste verwandelt. Doch der Fronttriebler zieht unaberrt seine Bahn, als gäbe es weder Matsch noch Pfützen. Citroën ist beeindruckt. Für ihn steht fest: Der Frontantrieb ist die Zukunft. Unter dem Projektnamen „Supertraction“ bringt Citroën wenig später den legendären Traction Avant auf den Markt.

Doch zurück zum Kauf:

Nach einer Probefahrt, die auch auf Grund der sehr guten Fahreigenschaften des Autos und der hervorragenden Straßenlage in den Kurven erstaunlich gut verlief, und nachdem man sich in der Classic-Remise zu dem angebotenen Citroën Traction Avant preislich geeinigt hatte, war der Kauf perfekt.

Die Zulassung verzögerte sich noch etwas, da noch ein Gutachten für das H-Kennzeichen erstellt werden musste. Aber dann ... erst einmal fahren und genießen!

Mein Traction Avant 11 BL ist mit seiner kurzen und leichten Karosserie erstaunlich agil (auf jeden Fall für die damalige Zeit) und ist, hat man sich einmal an einige Eigenheiten gewöhnt, wirklich gut zu fahren. Im letzten Sommer, nach einigen Ausfahrten, stellte sich heraus, dass der Kühler altersbe-

dingt zugesetzt war. Hier entschloss ich mich, das alte Lüftungsgitter mit einem neuen, leistungsfähigeren zu ersetzen. Aufgrund von Materialliefereschwierigkeiten dauert das leider fast zwei Monate, anschließend wurde dann auch der komplette Kabelbaum erneuert, da es aufgrund der alten originalen Verkabelungen auch noch ein Kurzschluss mit Rauchentwicklung gab. Leider war die Saison danach fast vorbei, sodass nur noch ein paar kurze Ausfahrten möglich waren.

Für 2025 hatte ich mir dann aber fest vorgenommen, endlich auch an Oldtimertreffen teilzunehmen.

Im Mai nahm ich an einem Treffen am Olympiastadion teil – und traf dort gleich zwei weitere Citroën Traction Avant. Mit einem der Besitzer tauschte ich mich angeregt über Technik, Reparaturen und Literatur aus. Er empfahl mir auch den PeReCi-Club, in dem ich herzlich aufgenommen wurde.

Das erste persönliche Treffen mit dem PeReCi-Club fand im Juli 2025 beim Oldtimer-Treffen in Linthe statt. Spontan hatte ich dort die Möglichkeit, meinen Traction Avant vorstellen zu lassen; der Moderator begeisterte mich mit seinem fundierten Wissen zu Technik und zu der Entstehungsgeschichte von Autos im Allgemeinen und insbesondere zum Traction Avant.

Diese Veranstaltung fand ich gelungen und sehr gut organisiert, auch wenn die Wetterlage nicht ganz optimal war; ich freue mich auf die noch folgenden Oldtimer-Treffen im Rahmen des PeReCi Clubs.

Auf viele weitere schöne Kilometer

Olaf Röhr



R4 bei der langen Nacht der Museen



**Oldie-Fotos
zum Artikel
„Tour de France“
(Seite 36)**

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!

Feinbäckerei GIEDE

Spandauer Straße 202
14612 Falkensee





Jürgens Püppi

Wie bereits in der letzten Ausgabe geschrieben, habe ich ja eigentlich keinen Platz mehr für neue Projekte.

Aber wie heißt es doch so schön in einem Sprichwort? Platz ist in der kleinsten Hütte. Und so habe ich, wohlgernekt mit Zustimmung meiner lieben Frau erneut ein Fahrzeug direkt selbst aus Japan importiert.

Wegen der oben genannten Platzsituation ist es auch nur ein ganz kleines Auto.

Da ich ja hinsichtlich der Marke sehr festgelegt bin, ist es selbstverständlich ein Mitsubishi.

Gefunden habe ich eine MINICA F4, Baujahr 1974 mit weniger als 16 Tsd auf dem Tacho. Die MINICA, bei uns heißt sie fortan Püppi, ist ein Fahrzeug der Kei-Car Klasse.

Kei-Car bedeutet übersetzt Leichtautomobil und Käufer dieser Fahrzeuge hatten Vorteile. Beispielsweise betrug der Steuersatz nur 20% der normalen Steuer. Auch die Benutzung von Mautstrassen und Fähren wurde nur hälftig berechnet. F4 sollte ein Hinweis auf die anvisierte Käufergruppe „Familie mit zwei Kindern“ sein.

Nach meiner Überzeugung sollten die Kinder allerdings nicht größer als 1 Meter sein. Ist halt ein wirklich kleines Automobil. Fahrzeuge dieser Klasse durften bestimmte Maße nicht überschreiten. Die Länge war auf 3 Meter begrenzt und der Hubraum durfte zu dieser Zeit 359 ccm nicht überschreiten.



Und so vergingen lange, erwartungsvolle Wochen vom eigentlichen Erwerb im Februar bis zur erfolgreichen Zulassung im September.

In den letzten Wochen vor der Zulassung habe ich noch einige Bauteile komplett nachgebaut. An den Kühlerschlüchen und dem Zündgeschirr beispielsweise sind 50 Jahre trotz wenig Nutzung nicht spurlos vorbeigegangen. Für eine Grundreinigung des gesamten Interieurs nach Ausbau und gleichzeitiger Hohlraumkonservierung blieb dann ebenfalls noch Zeit.

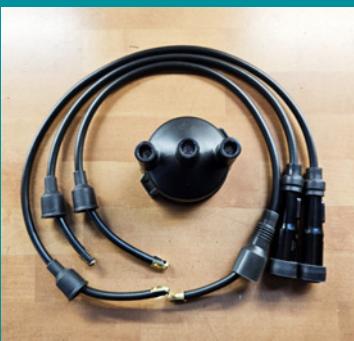
Auch die Anfertigung eines Satzes Sitzschienenverlängerung war unumgänglich. So kann nun auch ein hochgewachsener

Europäer eine angenehme Sitzposition einnehmen. Nun schrammeln wir also zukünftig mit Püppis 30 munteren PS über Deutschlands Straßen.

Die erste Ausfahrt mit Püppi und PERECI im Oktober über insgesamt 160 Kilometer hat sie souverän gemeistert.

Ich möchte mich an dieser Stelle auch für das große Interesse bei den Clubmitgliedern bedanken.

Jürgen



70 JAHRE ALPINE



Es waren einmal eine Renault Alpine A110, eine A310 und eine A610 die fuhren zum 70. Geburtstag nach Dieppe (Frankreich) vom 30.05. – 1.06.2025.

Von Berlin ein Zwischenstopp in Aachen und dann nach Dieppe in die Normandie. In Dieppe wurden wir im Kreisverkehr von einem Ensemble aus einer alten A110 und einer neuen A110 begrüßt.

Im Ort haben wir festgestellt, dass ca. 1600 Fahrzeuge auf dem Festplatz positioniert waren. Die anderen Fahrzeuge standen im Ort herum. Andere Fahrzeuge als Alpine könnte man in Dieppe so gut wie nicht feststellen.

Dieppe ist ein netter Hafenort mit diversen Restaurants rund um das Hafengebiet. Die Alpine-Zusammenkunft ist nur per Anmeldung möglich (1600 Alpine Fahrzeuge) gewesen. Diese konnten auf einen bestellten Platz direkt am Meer plaziert werden. Alles war straff durchorganisiert. Auf dem Veranstaltungsort teilten sich die Alpine-Fahrzeuge mit div.

Zelten den Platz. In den Zelten befanden sich Getränke und Essenstände sowie KFZ-Alpine-Zubehörstände.

Die Firma Alpine hatte zwei Riesenzelte aufgestellt mit Fahrzeugen von Beginn bis zum Ende der Alpine-Ära. Ein Zelt mit den neuen Renault Fahrzeugen A110, A290, A390, Rennfahrzeuge und Merchandising. Am zweiten Tag gab es für angemeldete Teilnehmer ein VIP- Essen. Bei dieser Veranstaltung wurden der Alpine-Erfinder J. Redalee gewürdigt, div. Leute der früheren Fertigung, Rennfahrer und Designer wurden ebenfalls gewürdigt.

Das super Essen mit Getränken wurde mit französischem Cabernet in Szene gesetzt. Die 84,- € waren es absolut wert.

Am Sonntag waren schon viele Fahrzeuge abgereist, aber immer noch dominierten in Dieppe die Alpine. Wir fuhren nachmittags noch einige normannische Seeorte ab, um französische Meeresfrüchte zu genießen.

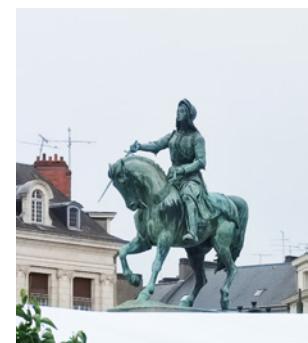
Der Übernachtungsort war das maritime Fecamp direkt am Meer. Leider hatte keine Lokalität zum Essen offen. Ein Patisserie als Absacker musste aber sein.

Der nächste geplante Ort war die Stadt Rohen an der Seine. Eine sehr schöne Altstadt – die Hauptstadt der Normandie.

Nachdem wir uns von der A310 und der A110 getrennt hatten, fuhren wir zur legendären Rennstrecke Le Mans.

Ein obligatorischer Besuch des Museums mit Besichtigung div. Rennwagen aus div. Jahrgängen, besuchten wir teilweise den 24 Std.- Renncours.

Nach einer Übernachtung in der Nähe von Le Mans fuhren wir nach Orleans. Bekannt durch die "Jungfrau von Orleans" (Schiller)



in Anlehnung an die Widerstandskämpferin Jean d'Arc. Nette Altstadt an der Loire mit sehenswerter Kathedrale. Von Orleans auf dem Weg nach Luxemburg zum Treffen der Alpine IG-Luxemburg zur zweitägigen Rundfahrt. Die gesamte Wegstrecke betrug ca. 3800 km und kostete 93,70 € französische Mautgebühr.

Teilnehmer der Geburtstagsfahrt waren Thomas E., Wolfgang B., Thomas J. und Sven Sö.

Text + Fotos: Sven Sö





B.E.S.

Am Juliusturm 7
13599 Berlin - Spandau

Tel.: 030 - 35 40 24 - 24
Fax: - 25
Mail: info@kues-berlin.de
Web: www.kues-berlin.de

Ingenieurbüro
Sachverständige für Fahrzeug- und Maschinentechnik



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 Prüfingenieure 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.



Freude – wenn alles o.k. ist und die Plakette geklebt wird



Vorfahrt zur KÜS-Prüfstelle in Spandau



Markenzeichen dieser Prüfstelle – ein Buddybär



Kurz vor dem Start – 35 Oldtimer stehen bereit



Extra hergestellte Jubiläumswaffeln von Jürgen und seinem Team zum Auftakt



Fertig gegeossene PeReCi-Embleme

Jubiläumsfrühjahrssausfahrt

Am Samstag, den 12. April startete unsere Frühjahrssausfahrt um 10.00 Uhr südlich von Berlin-Marienfelde bei bestem Wetter mit 35 Fahrzeugen und 56 Teilnehmern – Rekord! Das hatte seinen guten Grund:

Wir feierten den 30. Jahrestag der Eintragung unseres Vereins ins Vereinsregister (22. März 1995).

Jürgen und sein Damenteam hatten eine perfekte Tour vorbereitet. Sie führte uns mit einer Mittagsrast stets über schöne Straßen mit wenig Verkehr bis in die Lausitz nach Peitz, 14 km nördlich von Cottbus entfernt, in eine ehemalige Geschütz- und Munitionsgießerei, heutige Museum mit Schauvorführungen. Unsere Oldtimer durften im Hof der Anlage parken

und waren so auch eine Attraktion für alle Besucher an diesem Nachmittag dort.

Am Start erwartete die Teilnehmer, heißer Kaffee, Pfannkuchen, Krapfen und selbst hergestellte Jubiläumswaffeln in Form unseres Club-Emblems mit einer Dreißig drauf. Unsere Mitglieder waren dazu und am Ziel zu Eintritt, Führung, Klemmkuchen, Kaffee und einem gegossenen PeReCi-Emblem herzlich eingeladen. Nicht-Mitglieder zahlten für all das nur 20 € am Start inkl. Roadmaps. Das Mittagessen war natürlich exclusiv.

Es war eine dem Anlass angemessene tolle Ausfahrt zum Start in die neue Saison 2025.



Alpine in Not – sofort waren Clubmitglieder hilfsbereit zur Stelle



Unsere Klassiker pausieren am Mittag



Schauvorführung



Mittagessen auf halbem Wege



Informationen aus erster Hand am Ziel



Aufstellung am Ziel



— BERLIN 1871 —
UHRENMANUFAKTUR
ASKANIA



AVUS Automatik



Uhren Atelier Potsdam
Mittelstraße 30
14467 Potsdam
TEL +49 (0)30 364 285 153

Flagshipstore / Manufaktur
Hackesche Höfe, Hof 1
Rosenthaler Straße 40/41
10178 Berlin

Online Boutique www.askania.berlin

Carl Bamberg GmbH • Hackesche Höfe, Hof 1 • Rosenthaler Straße 40/41 • 10178 Berlin



IMPRESSIONEN vom 30. Rendez-Vous in der Ostprignitz

Das 30. Rendez-Vous 2025 führte uns in den Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Unsere traumhafte Unterkunft war das Gut Gnewikow. Wir trafen uns am Freitag, am 12. September. Jeder hatte zunächst die Möglichkeit, sich in seinem Zimmer einzugewöhnen und die Umgebung zu erkunden. Der Ruppiner See und das Gut Gnewikow boten uns eine wunderschöne Kulisse.

Die erste gemeinsame Zeit verbrachten wir mit einem Grillabend. Schnell fanden sich Freiwillige für den „Dienst am Grill“. Jeanette, Hanno und Aaron kümmerten sich federführend um die Zubereitung des reichhaltigen Grillgutes. Zusätzlich durften wir uns am großen Salatbuffet bedienen. An diesem Abend wurde auch der kommende Tag besprochen und die Roadbooks für unsere Rundfahrt verteilt. Lutz gab zusätzlich mit Hilfe einer Power-Point-Präsentation einen kurzen Überblick auf die bevorstehende Tour durch die Ostprignitz. Am Samstag, den 13. September war es dann soweit. Wir starteten unsere Tour nach der Ausgabe der Proviantkühltsachen mit einer ersten Sonderprüfung.

Das erste Ziel der Rallye war das Naturparkhaus Stechlin in Menz. Hier fanden die Mitfahrenden auch schon die ersten Antworten für das Quiz. Dann ging es weiter nach Rheinsberg zum Eisenbahnmuseum am Rheinsberger Bahnhof. Weil das Wetter gut war, konnten wir in kleinen Gruppen Draisinen fahren. Puh, das war anstrengend, war aber auch ein Riesenspaß!!

Der Verein lud auch die regionale Presse ein und wir machten ein großes Gruppenfoto vor einem alten U-Bahn Wagon. Vor der Weiterfahrt fand die nächste Sonderprüfung statt. Wer kann sein Fahrzeug am dichtesten am „Bordstein“ parken, ohne sich seine Felge zu ruinieren?

Der nächste Haltepunkt war die Ölmühle in Katerbow. Gute Straßen mit gepflegten Dörfern, aufgefädelt wie auf einer Perlenkette tragen uns ans Ziel. Der Luisenhof in Katerbow ist ein kleiner, niedlicher Familienbetrieb. Im Café genossen wir Kaffee und leckeren, selbstgebackenen Kuchen und konnten später auch Produkte aus der Ölmühle erwerben.

Wir bekamen auch die Möglichkeit, die alte LPG-Waage auf der Dorfaue zu nutzen. Der Heimatverein hat sehr liebevoll die Waage erhalten und restauriert.

Gegen eine kleine Spende konnte das Gewicht unserer wunderschönen, alten Autos ermittelt und mit einer Wiegekarte wie zu LPG-Zeiten quittiert werden. Wir hätten nicht gedacht, dass dieses Angebot so großes Interesse hervorruft!

Gut gestärkt fuhren wir dann weiter nach Wustrau.

Dieser wunderschöne Ort beherbergt auch das Brandenburg-Preußen-Museum, das bei Interesse besucht werden konnte. Hier fand man neben der Geschichte Preußens ebenfalls Antworten auf Fragen in unserem Quiz.

Viele von uns sind noch im Eiscafe „Birdegg's No 13“ hängen geblieben. Die Zeit war knapp und das Eis war so lecker. Die Wirtin füllte die Eistüten im Akkord, obwohl sie schon den wohlverdienten Feierabend genießen wollte.

Einige nutzten den Aufenthalt auch für einen kleinen Spaziergang im Ort und konnten auf dem Weg zur Badestelle am



Ruppiner See einen der wenigen in Brandenburg wachsenden Mammutbäume bewundern.

Die kurze Fahrt von dort, zurück zum Gut Gnewikow, führte uns über die Klappbrücke in Altfriesack. Dieses Bauwerk ist ein Blickfang und verbindet den weitgehend erhaltenen Ortskern des historischen Fischerdorfes mit dem Rest des Ortes. An der Klappbrücke schließt sich eine Schleuse an, die seit 1787 diesen Abschnitt des Rhins schiffbar macht. Das historische Ensemble aus Klappbrücke, Schleuse, Schleusenhaus und Wohnhaus des Schleusenwärters steht unter Denkmalschutz.

Alle Teams kamen ohne Panne ins Ziel. Am Abend wurde uns ein leckeres Buffet zubereitet. Die Tafel war in Vereinsfarben wunderschön geschmückt und es gab Kellner, die uns edel mit Getränken versorgten. Joey machte mit uns eine Bilderreise durch 30 Jahre Rendez-Vouz und alle konnten den Tag gemütlich verabschieden.

Am Sonntag, dem 14. September fuhren wir zu einer Stadtführung nach Neuruppin. In zwei Gruppen wurden wir an die wichtigsten historischen Punkte der Garnisonsstadt geleitet und hörten viel Wissenswertes. Zum Mittag ging es nochmal zurück zum Gut Gnewikow. Alle hatten ihr Gepäck schon gepackt und waren gespannt auf die Auswertung der Ralley.

Jeannette und Hanno hatten die meisten Punkte gesammelt und wurden die Sieger. Der zweite Platz ging an Bianca und Mirko mit ihrem Ford Mustang. Den dritten Platz konnten Sabine und Andreas Pflaum erringen.

Anschließend bedankten wir uns herzlich für die Organisation dieses wunderschönen Wochenendes bei Joey, unserem lieben und extrem engagierten Vereins-Vereinsvorsitzenden. Hinzu kam, dass Joey auch noch an diesem Tag Geburtstag hatte. Wir überraschten ihn mit einer Aufmerksamkeit, die Hanno im Vorfeld organisiert hatte.

Im Anschluss reisten dann alle wieder zurück in die Heimat.

An dieser Stelle noch ein Dankeschön, an alle, die an der Realisierung dieses wunderschönen Rendez-Vouz-Wochenendes mitgewirkt haben:

Joey, für die federführende Organisation des Wochenendes, Unterkunft, Essen und Stadtführung am Sonntag.

Sabine und Jürgen, für die Sonderprüfungen, das tolle Bilderrätsel und die liebevoll gefertigten Pokale.

Marion und Lutz, für die Planung der Tour (Ralley) am Samstag durch die Ostprignitz mit Roadbook und den tollen Zwischenstationen in Menz, Rheinsberg, Katerbow und Wustrau.

Wir dürfen gespannt sein auf das 31. Rendez-Vouz 2026 in der Lewitz.

Marion Sachs







Die digitale Welt entdecken, verstehen, gestalten.

Bringt die kleinen grauen Zellen ins Rollen und bleibt digital fit!





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

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



Der PeReCi Motor-Klassik Club Berlin e.V. veranstaltet nun schon zum 31. Mal das traditionelle Rendez-vous (nicht nur) französischer klassischer Automobile. In diesem Jahr findet unsere Veranstaltung in der Lewitz in Mecklenburg Vorpommern statt. Uns erwartet eine malerische Landschaft mit viel Natur und Kultur. Erkunden Sie mit uns diesen wunderschönen Teil Mecklenburgs.
Die Anreise erfolgt am Freitag, den 28.08.2026.
Im Nenngeld sind folgende umfangreiche Leistungen enthalten:

Ausfahrt mit zwei Übernachtungen und Verpflegung und Besuch aller Attraktionen ab **270,- €** pro Person

***Abendbuffet am Freitag – zwei Übernachtungen incl. Frühstück – Roadbook mit Rallye-Schild
interessante Ausfahrt mit vielen kulturellen Attraktionen – Freier Eintritt in alle Sehenswürdigkeiten
auf der Ausfahrt – Abendbuffet am Freitag und Samstag – Pannenhilfe***

Hiermit melde(n) ich mich/wir uns verbindlich zum 31. 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 Übernachtungen Fr – So im Doppelzimmer	mit Übernachtungen Fr – So im Einzelzimmer
Fahrer	290 €	370 €
Beifahrer	270 €	350 €

Getränke im Hotel sind nicht im Preis enthalten.

Das Platzangebot ist beschränkt. Die Teilnahme erfolgt nur nach bestätigter Anmeldung.

Der Anmeldeschluss ist der 1. März 2026

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

c/o Joachim Kaiser, Heckerdamm 293D, 13627 Berlin oder per Fax. 030-74 222 37 oder online per Mail eingescannt an info@pereci.de

Bitte das Nenngeld auf das Clubkonto mit dem Vermerk „31. Rendez-vous“ auf folgendes Konto bei der Berliner Volksbank überweisen: IBAN: DE 89 1009 0000 3368 8160 00

Wir bitten um Anreise am Freitag, den 28.08.2026 bis spätestens 19.00 Uhr!

Weitere Informationen zum Programm und Anreise beim Orga-Team

unter 0160 - 7947212 (Thoralf) oder

Tel. 030 - 7422237 / 0177 - 8676400 (Joey, 1. Vorsitzender)

(bitte hier abtrennen)

Ich/wir möchte(n) wie folgt teilnehmen:

Zutreffendes bitte ankreuzen!	mit Übernachtung Fr – So im DZ		mit Übernachtung Fr – So im EZ	
Fahrer		290 €		370 €
Beifahrer		270 €		350 €

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

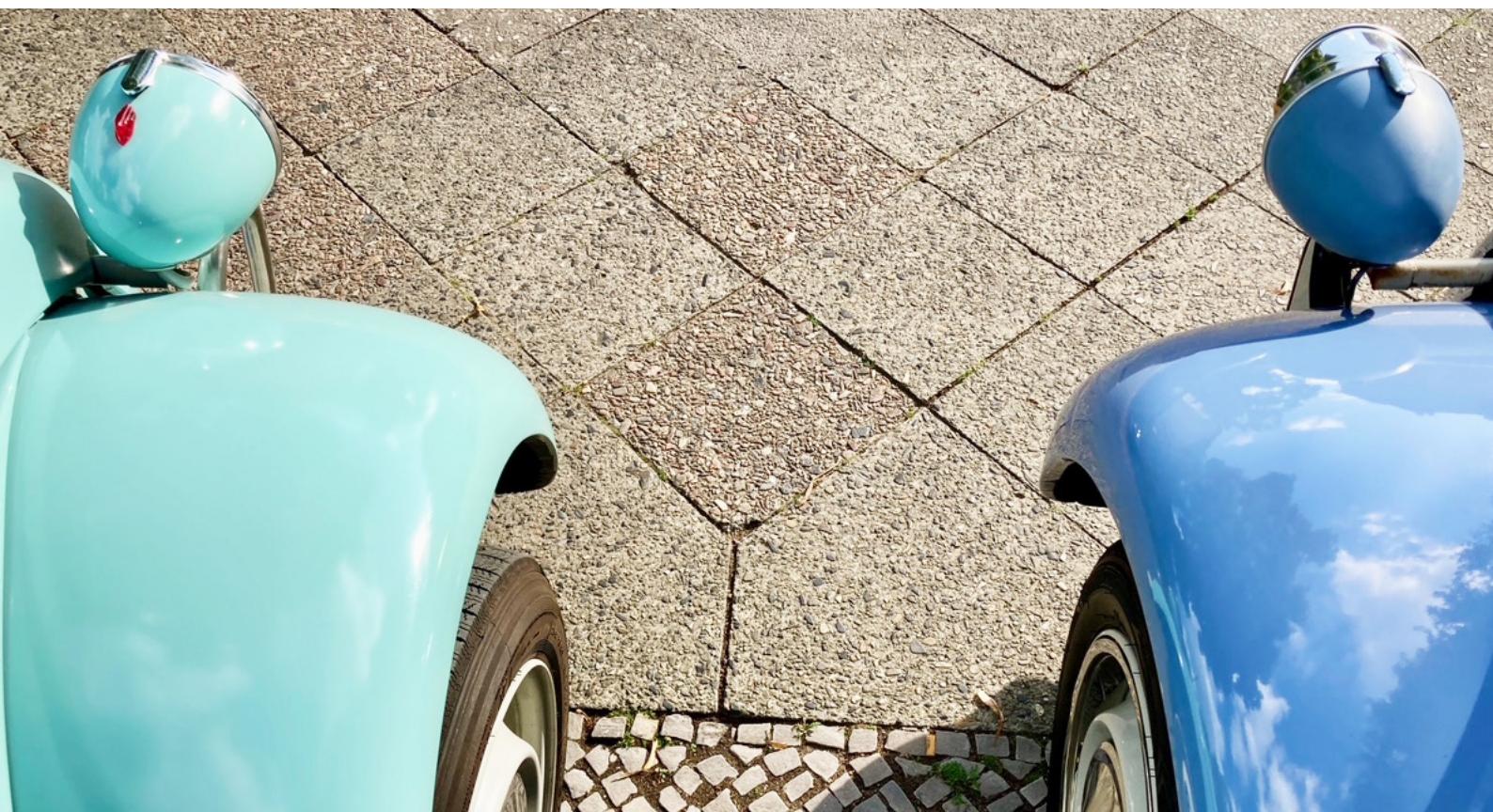
Den Gesamtbetrag von _____ € überweise ich auf das o.a. Vereinskonto.

*Nenngelder sind Reuegelder und werden nur bei Absage durch den Veranstalter zurückgezahlt.
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:



Entengeschnatter





Benzin in der Nase und Ente im Herzen

Die Liebe zu alten Fahrzeugen und allem, was damit zusammenhängt, erwachte in mir auf einer kleinen Tankstelle in Nord-Frankreich. Meine Eltern betrieben diese Tankstelle mit Werkstatt und wir wohnten genau daneben. Sicherlich für manche nicht der perfekte Ort zum Aufwachsen, aber für mich war es das Paradies.

Der Duft von Benzin und Öl ist für mich wie das Gefühl, zu Hause zu sein, eine Erinnerung an meine Kindheit. Dieses Glücksgefühl ist tief in mir verwurzelt und hat meine Leidenschaft für das Schrauben an Oldtimern olfaktorisch geprägt.

Sobald ich Werkzeug in den Händen halten konnte, begann ich rumzuschrauben. Viele halb- oder auch ganz tote Mopeds, die ich von Nachbarn bekam, waren für mich wie Patienten, die ich liebevoll aufarbeitete, neu kombinierte oder aber eben ausschlachtete und zu Grabe trug.

Gemeinsam mit meinem Großvater Emile durchstöberte ich Schrottplätze auf der Suche nach Schätzen und Ersatzteilen. Aus kindlicher Neugier und Bastellaune erwuchs wahre Leidenschaft und über Lesen, Recherchieren und Ausprobieren entwickelten sich auch meine Fähigkeiten. Fähigkeiten, die für mich heute sowohl beruflich als auch privat von unschätzbarem Wert sind.

2011 arbeitete ich auf einer Offshore-Plattform auf See und hatte in meinen Freischichten auf einmal viel Zeit, die ich endlich wieder zum Schrauben nutzen konnte. Ich half meinem Freund Marc, seinen Citroën 11CV – la Traction zu reparieren.

Es war zeitraubend und aufwändig und herrlich – es machte so viel Spaß, dass ich beschloss, mir selbst einen Oldtimer zuzulegen.

Die Entscheidung fiel schnell: Ich wollte eine Mehari! Wer sie nicht kennt, muss unbedingt die Gendarmen von St. Tropez schauen. Mein Traumauto, jedoch schwer zu bekommen und mit enormen Zulassungsproblemen in Deutschland.



Dann eben eine Ente (2CV), wie sie so liebevoll in Deutschland genannt wird. Bei uns in Frankreich „la deuche“.

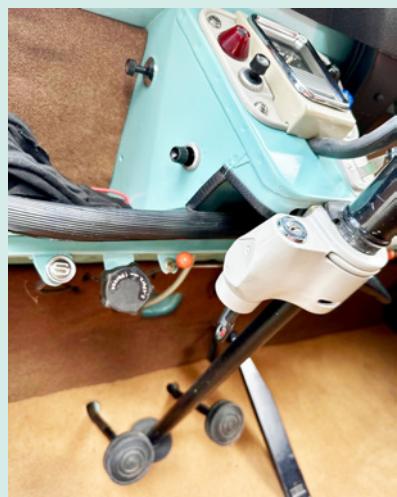
Dieses Auto hat mich auch in so manchem Urlaub begleitet. Schließlich fand ich eine 2CV AZA von 1969. Sie war in sehr schlechtem Zustand, aber vollständig.

Ich mietete einen Autotransporter und gemeinsam mit meinem Nachbarn Stefan holten wir die Ente ab. O-Ton Stefan auf der 500 km langen Rückfahrt: Olala, wir werden von einer Ente verfolgt! Ein schöner Moment, an den ich gern zurückdenke.

Die Ente fand zunächst ihren Platz in einer Tiefgarage, doch bald musste ich umziehen. Über einige Umwege und weitere Garagen, die jedoch nur Stellplatz waren, bekam ich von meinem Freund Javier das Angebot, seine Werkstatt in Schwanebeck mitzunutzen. Und dort ging es eigentlich erst richtig los. Unzählige Wochenenden verbrachte ich nun in Schwanebeck. Müde, ölverschmiert, aber glücklich kam ich spätabends nach Hause. Es dauerte Jahre, bis die Ente fertig war, doch die Mühe lohnte sich.

Die Karosseriearbeiten waren besonders herausfordernd. Der gesamte Unterboden, die Schweller und die Innenkotflügel waren marode. Ich wollte nichts falsch machen, denn mein Ziel war das begehrte H-Kennzeichen. Es gab Tage, an denen ich verzweifelt war und ans Aufgeben dachte, weil ich einfach nicht weiterkam. Ich sah keinen Fortschritt oder zerbrach mir über bestimmte Probleme viel zu sehr meinen Kopf. Doch mein Vater ermutigte mich, nur dann zu arbeiten, wenn ich Lust hatte und einfach mal eine Pause zu machen und abzuwarten, bis es mich wieder rauszieht in die Werkstatt. Das half.

Als dann endlich alles so weit fertig war, sollte die Lackierung der nächste große Schritt sein. Natürlich im Originalton: bleu cristal. In einer Lackiererei wäre es richtig teuer geworden, eine große Ernüchterung.





Meine Frau ermutigte mich, es einfach selbst zu versuchen, schließlich habe ich schon so viel geschafft. Und wenn es nicht gut wird, könnten wir es ja immer noch beim Profi machen lassen. Nach monatelanger Vorbereitung – ich habe eine extra Lackierkammer in Schwanenbeck gebaut – war ich aufgereggt und habe es dann einfach gewagt. Und obwohl die Lackierung nicht so perfekt war wie vom Lackierer, war ich zufrieden.

Die Motivation war größer denn je. Bei den Sitzbänken setzte sich meine Frau durch – schokoladenbraunes Kunstleder passt wunderbar zu kristallblau meinte sie – stimmt auch!

Jetzt kam sogar mein Sohn Émile ab und zu mit und half mir. Gemeinsam bauten wir die Scheiben ein und montierten die Verkleidungen. Wenn ich daran zurückdenke, waren das die schönsten Momente vom Umbau, denn ich konnte meine Leidenschaft mit meinem Sohn teilen. Es war eine Freude, ihn bei mir zu haben und ihm etwas beizubringen.

Endlich – 9 Jahre später – war die Ente vollständig und bereit für die Hauptuntersuchung. Aber irgendwie traute ich mich nicht so richtig und dachte, irgendwas müsse noch verbessert werden.

Doch Javier, ein wahrer Freund, nahm die Sache einfach in die Hand, während ich in Frankreich im Urlaub war. Er hat das Gutachten erstellen lassen und sich um die Zulassung gekümmert. Mein Freund Marc sagte ihm den genauen Zeitpunkt, wann wir zurückkommen. Als wir in unsere Straße



einbogen und ich am Ende in der Sackgasse Javier mit dem Hänger und der Ente hinten drauf sah, dachte ich, ich träume.

Das war ein überwältigender Moment, nicht nur die Ente zu sehen, sondern auch die Zeit und Mühe, die Javier für uns investiert hatte. Ich war so glücklich – Kofferschleppen war sofort vergessen.

Wir machten Fotos und Videos und freuten uns einfach kolossal.

Meine Geschichte ist ein Zeugnis der Leidenschaft und Hingabe, die Oldtimer-Fans antreibt.

Sie zeigt, dass mit Geduld, Unterstützung von Familie und Freunden, der richtigen Einstellung und natürlich auch Geld selbst die größten Herausforderungen gemeistert werden können.

La Deuche – die Ente ist für uns nicht einfach nur ein Auto. Sie ist ein Lebensgefühl.

Sie riecht nach Sommer. Sie entschleunigt, das Ziel spielt keine Rolle mehr, es zählt nur der schöne Weg dahin. Sie erinnert mich an die Reisen, die ich mit meinen Großeltern und Eltern unternommen habe und sie zaubert so manchem, an dem ich vorbeifahre, ein Lächeln aufs Gesicht – genauso wie mir.

David





Der Bläuling und ich

Ein Leben zwischen Erinnerungen, Oktan und dünnem Entenblech

Es gibt Geschichten, die beginnen mit einem Knacken. Ich war zehn Jahre alt, ein lebhafter Bengel mit wilden Flausen im Kopf und lebte in einem kleinen Dorf in Niedersachsen. Meine Eltern hatten gerade ein Haus gebaut – Geld war knapp, der Alltag turbulent und voller Leben.

Inmitten dieser Zeit: Neben Papas blauem Kadett D im Carport stand Mamas Ente. Ein gelber Citroën 2CV, schwarzes Dach, runde gelbe Scheinwerfer wie freundliche Augen. Für mich war die Ente mehr als ein Auto – sie war Abenteuer, Spielplatz, Sehnsuchtsobjekt.

Und ich? Ich konnte nicht widerstehen.

Eines Tages legte ich mich aus purer Lust – vielleicht auch aus Langeweile – aufs geschlossene Dach.

Das fühlte sich an wie Fliegen. Doch plötzlich: Krack! Der mittlere Querriegel bog sich durch. Panik? Kurz. Dann bog ich ihn einfach von unten wieder gerade.

Hat niemand gemerkt.

Glaubte ich zumindest.

Meine Eltern erinnern sich an ihre Ente übrigens weniger poetisch:

„Das Auto ist ständig nicht angesprungen – la capricieuse!“

Aber ich? Ich erinnere mich an Schulwege mit Aussicht. Oft brachte mich meine Mama mit der Ente in den Nachbarort zur Schule.



Auf der Rückbank hatte ich als kleiner Steppke selbst neben dem weißen Kuvasz noch jede Menge Platz – und neben den Kuscheleinheiten mit dem behütenden Hund auch noch mehr Träume.

Ich blickte nach oben, wo das Himmelblau durch das zurückgerollte Dach leuchtete.

Einmal fuhren wir die Transitstrecke nach West-Berlin – dreimal blieben wir liegen. Der ADAC fuhr die Strecke mit uns zusammen, wie ein gelber Schutzengel in Uniform. „So ist es sicherer“, meinte er. Diese Erinnerungen blieben – irgendwo tief in mir.



Und dann, im Jahr 2024, war es soweit: Der Wunsch nach einem eigenen Oldtimer wurde übermächtig.

Ich verkaufte mein schweres Motorrad, war bereit für etwas Neues – oder eigentlich: für etwas Altes, das neu in mein Leben treten durfte.

Ich suchte nach Inspiration. Nach Form-inspiration. Ich liebte seit jeher die französischen Autoformen.

Auf den endlosen Urlaubsfahrten mit unserem Hanomag-Mercedes L 307 Camper war ich mehr Beifahrer als Tourist – mein Blick klebte an den Straßenrändern, wo sie standen oder rollten:

Diese wundervollen französischen Autos der 60er, 70er, 80er Jahre. Das waren noch Formen. Sie küssten die Straße – und mein Herz gleich mit.

Zunächst war ein VW Käfer im Gespräch, den mir ein Nachbar freundlicherweise anbot. Aber irgendetwas fehlte – die Seele vielleicht? Die Leichtigkeit?

Und die hinteren Türen, um unsere zwei Dackel leichter einladen zu können?

Paff ... und dann ploppte sie wieder auf: die Erinnerung an Mamas Ente.

Es war wie ein Déjà-vu mit Motorgeräusch. Ich wusste: Das ist es.

Ich suchte, verglich, rechnete – und fand schließlich ihn:

den Bläuling, einen Citroën 2CV6 in der Farbe Bleu Céleste, anmutig wie ein Schmetterling, Baujahr Mai 1989, mit nachvollziehbarem Kilometerstand auf dem Tacho, frisch TÜV-geprüft, einem Wertgutachten aus 2020 und einem Auftreten, das mein Herz schneller schlagen ließ.

Wir fuhren nach Minden, machten eine Probefahrt – und ich war restlos verliebt



in sie, diese eigenwillige Schönheit mit der Leichtigkeit eines Sommers: der 2CV – la Deux Chevaux – formvollendet anders, herrlich unzeitgemäß, ein kleiner rebellischer Tropfen Lebensfreude auf vier Rädern. Alles wurde zügig geregelt, und noch am selben Tag flatterten und ratterten wir zurück nach Berlin – 300 Kilometer Autobahn, mit viel Wind, vibrierenden Ohren und einem Gefühl zwischen Rausch und Rührung.

Doch mit der Liebe kam die Realität. Ein geeigneter Berliner Enten-Schrauber war nicht leicht zu finden. Die Ente stand länger in der Werkstatt als vor der Tür.

Was gemacht werden musste? Oh là là! Die Liste an Reparaturen war so lang wie die Straße nach Saint-Tropez: Neue Reifen, Zündung und Ventile einstellen, neue Zündkerzen, Bremsen überholen, Zylinderköpfe abdichten, Tachobeleuchtung reparieren, Achsschenkel abdichten, vordere Blinker erneuern, Türschloss gängig machen, Tankgeber samt neuem Tank tauschen, Achsschrauben an der Karosserie festziehen, USB-Anschluss einbauen ... vieles davon werdet ihr kennen.



Für meine Verhältnisse floss schon jetzt viel Geld in die Wiederbelebung des Bläulings. Und dabei sollte es ja nicht bleiben – ich wollte individualisieren, verschönern, dem Ganzen einen persönlichen Stempel aufdrücken:
Scheinwerferschirmchen, Schloss für die Motorhaube, Tracker zur Ortung, Sonnenschutzdach, Hutablage, Bremslichtschalter erneuern, Gepäckträger montieren – samt hübschem Köfferchen auf der Heckklappe.

Pünktlich zum Frühjahr 2025 war alles so, wie ich es haben wollte.
Und dann, endlich, begann der wahre Genuss und mit ihm die Freiheit.
Der Bläuling fährt nicht – er flaniert.
Er zwingt mich, langsamer und achtsamer zu werden: sanft die Gänge einzulegen, das Hupen der Ungeduld auszublenden, auf das Gurgeln des Motors zu hören. Selbst das Anlassen beherrsche ich inzwischen wie ein Ritual.
Anfangs war ich so verzweifelt – heute erdet mich die Ente, bringt mich zurück zum Wesentlichen.
Das offene Dach schenkt mir den Himmel über Berlin, der Wind wuschelt mir durchs Haar, und manchmal bin ich wieder zehn Jahre alt. Ganz wunderbar.

Die Rückmeldungen der Passanten, das Lächeln auf Gesichtern, das Winken fremder Hände – das alles war neu für jemanden wie mich, der selten gern im Mittelpunkt steht. Aber die Ente macht es leicht, weil sie den Mittelpunkt mit so viel Charme einnimmt, dass ich einfach mitfliegen darf.
Ab und zu fahre ich verliebte Paare im Bläuling zum Standesamt – eine wundervolle Tätigkeit, die ich sehr genieße. Das Leuchten in ihren Augen: unzählbar.

Auch der Kontakt zum PeReCi-Club war ein Geschenk.
Ich wurde herzlich aufgenommen, durfte Stammtische besuchen, Ausfahrten erleben, Freundschaften schließen – wie mit David, der seine Ente ebenso liebt wie ich.

Bei einem Werkstattbesuch auf der Hebebühne bei David kam dann auch ein Wermutstropfen: Im Winter müssen wir an den Unterboden und die Achsschenkel ran. Doch ich lerne schnell, traue mir mittlerweile zu, selbst zu schrauben – unter fachlicher Anleitung, versteht sich.
Und auch das habe ich gelernt:
Beim Entenkauf hilft es, jemanden dabei zu haben, der sich auskennt. Denn wenn man – so wie ich – mit Bauch, Herz und

einem Schuss Nostalgie kauft, kann der Kopf manchmal nicht mithalten.
Aber: Ich bereue nichts. Im Gegenteil.

Ich bin glücklich und dankbar, Teil dieser liebevollen Gemeinschaft zu sein, habe schon mehrere Oldtimertreffen besucht und kann nur sagen:
Danke, dass ich bei euch sein kann.

Und zum Schluss – meine Hommage an die Ente:

Warum ich 2CV fahre?
Weil la vie mehr ist als PS und Plastik.
Weil eine Ente nicht rast, sondern flaniert –
über Alleen, durch Erinnerungen, mitten ins Herz.

Der 2CV ist kein Auto,
er ist ein savoir-vivre auf Rädern.
Jeder Ruck, jedes Knarzen erzählt
Geschichten von früher –
von Picknicks am Fluss,
vom Duft nach Baguette und Benzin.

Er zwingt dich zur Langsamkeit –
und schenkt dir Zeit.
Für Gespräche an der Ampel,
für Kinderlachen am Straßenrand,
für einen Gruß mit der Hand.

Wer Ente fährt, fährt nicht bloß – er lebt.
Vive la vitesse douce – vive l'Entengruß!



Oliver
Bläulingsfahrer
aus Leidenschaft





Die 5008 km Tour de France

*„Ich war noch niemals in Paris,
ich war noch niemals in Bordeaux.
Ging nie am Strand des Atlantiks
je spazier'n“ (frei nach Udo Jürgens)*

Vor diesem Hintergrund stand fest, dass es für uns in diesem Sommer nach Frankreich gehen musste und wir planten unsere individuelle Rundreise an einem gemütlichen Frühlingsabend.

Denn für mich, Jeannette, war dieses Reiseziel absolutes Neuland und für mich, Hanno (erstmalig Ende der 1970er Jahre als Austauschschüler in der Normandie), einerseits déjà vu und andererseits spannende Neuerkundung unseres westlichen Nachbarlandes.

Die erste Etappe führte uns von Berlin nach Rheinland-Pfalz, wo wir bei Freunden die erste Nacht verbrachten. Johannes, seines Zeichens absoluter PEUGEOT Liebhaber und Kenner, und Margarethe hatten uns in den idyllischen Hunsrück eingeladen, wo wir sehr herzlich empfangen und traditionell mit einem selbst gebrannten „Kräuterhanni“ verwöhnt wurden.

Unser Besuch war auch verbunden mit einem Wiedersehen der beiden PEUGEOTS (309 und 607), die wir Ostern 2024 mit Johannes gegen seinen 605er getauscht hatten. Beide ehemaligen Mitglieder des Steglitzer Löwenrudels cruisen weiterhin mit den alten Berliner Kennzeichen über Land.



Besuch im Hunsrück

Am zweiten Tag der Tour querten wir die Grenze nach Frankreich im Saarland und besuchten die legendäre Sammlung Schlumpf des Musée National de l'Automobile in Mulhouse sowie das Musée de L'Aventure PEUGEOT in Sochaux. Unsere Herzen gingen auf und die Augen leuchteten beim Anblick der alten auf Hochglanz polierten Löwen aus den vergangenen 130 Jahren.

Durch das Elsass führte uns der Weg in die Bourgogne und das Département Auvergne-Rhone-Alpes, wo wir durch die malerische Altstadt von Annecy schlenderten und edles Rinderfilet an einer köstlichen Café-de-Paris-Butter-Soße genossen.

Am vierten Tag erreichten wir die Provence. Der Duft von Lavendel lag satt in der Luft, obwohl wir die Blüte knapp verpasst hatten.

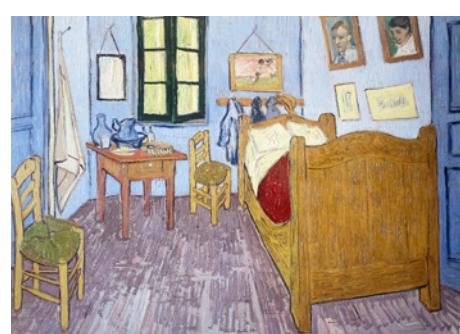
Auf dem Weg zu unserer nächsten Airbnb Unterkunft besuchten wir die Pont du Gard, Orange und Avignon.



Pont du Gard

Trotz Fokussierung auf den Tourismus ist es dort gut gelungen, den historischen Charakter und den Zauber der alten Architektur zu bewahren. Besonders lobenswert: hier wie auf unserer gesamten Reise war das Parken kostenfrei oder sehr preiswert, sogar an stark frequentierten Sehenswürdigkeiten.

Ein Highlight unserer Tour war zweifellos der Wochenmarkt in Saint Rémy de Provence, auf dem Landwirte und Händler regionale Köstlichkeiten, Kleidung und Haushaltswaren verkaufen. Besonders nach dem verregneten Ferienstart war unsere Freude groß beim Kauf eines luftigen Sommerkleides an einem der kleinen Marktstände. Seitdem blieb uns die Sonne bis zur Rückkehr nach Deutschland treu. In der Nähe des Marktes befindet sich das ehemalige Maison de Santé, eine Nervenheilanstalt, in der sich Vincent van Gogh gegen Ende seines Lebens aufhielt, nachdem er sich einen Teil seines Ohres



Zimmer von Vincent van Gogh



Fotos aus der Sammlung „Schlumpf“ des Musée National de l’Automobile in Mulhouse



Musée de L'Aventure PEUGEOT in Sochaux

abgeschnitten hatte. In seinen Zellen in der damaligen Abtei entstanden einige seiner bekanntesten Gemälde. Das dortige Museum erinnert eindrucksvoll an diese Zeit um 1890.

Auf dem Weg in die Camargue kam es zu einer Begegnung, nach der sich ein jeder Auto-Bild-Redakteur sicher die Finger geleckt hätte: Mitten im Nirgendwo standen am Straßenrand vier getarnte Erlkönige aus Bayern, flankiert von zwei aktuellen BMW-SUV als Begleitfahrzeuge.



Erlkönige

An Tag 6 unserer Reise erreichten wir das Mittelmeer und verbrachten einen Nachmittag bei traumhaftem Wetter am legendären Strand von Cap d'Agde, bevor wir nach Carcassonne weiterreisten.

In Carcassonne erreichten wir nach einem steilen Aufstieg die mittelalterliche Festungsstadt la Cité, die von einer doppelten Mauer und 52 Türmen umgeben ist. Beeindruckt von der Bauweise und dem hervorragenden Erhaltungszustand dieses UNESCO Weltkulturerbes kamen wir an diesem besonderen Tag in den Genuss eines Diners im „le Gardin“ inmitten historischer Mauern.



Carcassonne

Es folgten zwei romantische Nächte in dem traumhaften „Pax et Amor“ unweit von Carcassonne umgeben von endlosen Sonnenblumenfeldern, Weinreben und Lavendel.

Im Dorf entdeckten wir beim Blick durch ein Scheunentor eine stillgelegte Ente mit alten französischen Kennzeichen, die ein Dasein

als Hutablage zwischen Lanz-Traktor und Katzenfutter fristete.



Ente in Scheune

Ab diesem Zeitpunkt war unsere Aufmerksamkeit geweckt und unser Oldtimer-Blick geschärft.

Fast jeden Tag sahen wir interessante automobile Klassiker, fast ausschließlich Franzosen. Das Spektrum reichte von total verrotteten Wracks bis hin zu fast neuwertigen Boliden der 1950er bis 1990er Jahre: PEUGEOT 203 decouvrable, 205, 403, 404 Cabriolet, RENAULT Colorale, Juvaquatre, Estafette, Caravelle, R4, R30 Turbo D, CITROEN DS, HY, 2CV, Dyane, Mehari, LNA, C15, SIMCA Chrysler, Teilhol Tangara, Autobianchi Bianchina, VW Bulli T1 sowie Youngtimer wie beispielsweise einen RENAULT Avantime.

Die Fotos der Oldies sind auf Seite 18 und 49 zu finden.

Weiter ging die Reise Richtung Westen entlang der Pyrenäen nach Lourdes, einem der meistbesuchten Wallfahrtsorte Europas, wo wir die Kathedrale besichtigten.



Kathedrale in Lourdes

Dort erschien 1858 einem jungen Mädchen aus dem Ort der Legende nach die Jungfrau Maria. Selbstverständlich zapften auch wir einige Fläschchen des heiligen Wassers aus der Grotte für unsere Lieben in der Heimat.

Am 10. Tag erreichten wir die Atlantikküste an der gigantischen Düne von Pilat. Mit einer Länge von 2.700, einer Breite von 500 und einer Höhe von 110 Metern ist sie die höchste Wanderdüne Europas.



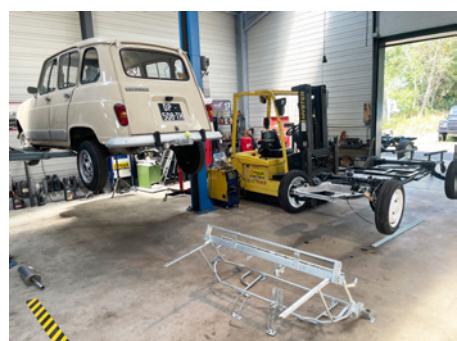
Düne von Pilat mit einer Höhe von 110 m

Zur Halbzeit unserer Tour gönnten wir uns eine einwöchige Reisepause in einem wunderschönen Appartement im sanierteren Dachgeschoss eines Altbaus in Saujon nördlich von Bordeaux.

Von dort aus unternahmen wir einige Sternfahrten, u.a. zu den Salinen und den Austernbänken der Ile d'Oléron sowie zu den endlosen Sandstränden bei Royan. Natürlich kamen wir nicht umhin, die regionalen Austern meeresfrisch zu probieren. Besonders empfohlen wurden uns die „Fines de claire d'Oléron No. 3“.

In Dolus d'Oléron befindet sich auch eine Werkstatt, die auf die Restaurierung von Oldtimern spezialisiert ist und Klassik-Cars vermietet.

Hier kann man sich einen neu gebauten Mehari aus nachproduzierten Einzelteilen à la carte als modèle unique zusammenbauen lassen.



Spezial-Werkstatt in Dolus d'Oléron



Beim Austernessen

Im Chateau de Cognac konnten wir an einer Schloss- und Kellerführung teilnehmen, die mit einer Verkostung endete. Hier lagert und reift der Cognac teilweise mehrere Jahrzehnte lang in besonderen Eichenholzfässern.



Führung im Chateau de Cognac

In Saint-Palais-sur-Mer besuchten wir das „Larrosoir“, ein von Gault & Millau prämiertes Gourmet-Restaurant mit Meeresblick. Der

Abend klang aus mit einem romantischen Sonnenuntergang an der Küste.

Nach gut zwei Wochen in der Grande Nation näherte sich unsere Reise dem Ende und wir verließen die schöne Atlantikküste Richtung Nordosten. Zwei besondere und

sehr unterschiedliche Orte nahmen wir spontan noch auf in unsere Roadmap.

Die erste Etappe unserer Heimreise führte uns nach Le Mans, wovon wir etwas enttäuscht waren, da das Musée 24h aufgrund Renovierung leider geschlossen war. Dennoch konnten wir eine kleine Sammlung originaler Rennwagen besichtigen, die in der Vergangenheit Formel-1-Geschichte geschrieben hatten.

Den zweiten Zwischenstopp legten wir ein in dem kleinen Ort Giverny am Rand der Normandie, der durch Claude Monet Weltruhm erlangte.



Le Mans

Hier lebte und arbeitete der impressionistische Maler etwa 40 Jahre lang und verwiegte seinen blühenden Garten in vielen Gemälden.

Der Parkplatz im Dorf bietet mehreren hundert Fahrzeugen Platz, wohl bemerkst kostenlos.

Leider hatten wir am Vortag versäumt, Tickets für Monet's Haus und Garten zu reservieren. So erhaschten wir einen Blick über die Gartenmauer in den üppig blühenden Garten nur per Räuberleiter und besuchten das kleine Monet-Museum im Dorf.



Blick über die Gartenmauer in Giverny

Nach einer letzten Übernachtung bei Amiens steuerten wir auf der Suche nach einem französischen Briefkasten für unsere letzten

Ansichtskarten das Städtchen Albert an (Albert ist auch Jeannettes Mädchenname). Dort entdeckten wir zufällig einen großen Soldatenfriedhof und erfuhren von der traurigen Berühmtheit dieses Ortes, in dem während des ersten Weltkriegs monatelang vollkommen sinnlos die verlustreiche Schlacht der Westfront stattfand. Noch über 100 Jahre später prägen diese Kriegsereignisse die Menschen weit über die Region hinaus.

Nachdem wir Belgien durchquert hatten besuchten wir auf der Durchreise noch einen guten Freund in Aachen und fuhren nach einer Übernachtung bei der Familie nahe Bad Honnef Richtung Heimat.



Ade!

Glücklich und erfüllt von den Erlebnissen unserer wundervollen Tour de France kamen wir Mitte August zurück nach Berlin.

Kurz vor dem Ziel hatte der bei Abreise genullte Tageskilometerzähler unseres treuen Gefährts (PEUGEOT 5008 mit kleiner Dieselmotor) den Stand von 5008 Kilometern (und einen Durchschnittsverbrauch von 5,3 L/100 km). Passender konnte es nicht sein.



5008 km Tour mit unserem PEUGEOT 5008

Wir freuen uns schon sehr auf die weiteren Abenteuer mit den vierrädrigen Löwen unseres Steglitzer Rudels.

*Text und Fotos:
Jeannette Neichsner und Hanno Gillner*



SCHNAPPSCHÜSSE



Im PeReCi sein hält eben jung und macht glücklich



... und damit kann man telefonieren ...



Alpine – vergiss es – Renault 6 ist angesagt



Mach ich doch Muttern – trink mein Bier vor vier



Cool – V6 mit Holzaufsteller – greenline edition



Da kommt ja mal eine Ansage



Habt ihr kein Zuhause – PeReCi ist unser Zuhause



Wem schreibt deine Frau da – keine Ahnung

AUS DEM CLUBLEBEN



... und alle sagen mal „cheese“



Neuruppin zum Anfassen – cool – Stadtgeschichte
begreifbar gemacht – Gibt es das auch für Erfurt?



Warum ich keinen Golf fahre
– Blöde Frage!



Tja, meine Damen, das ist Technik



Was filmt der mich – weil du R4 fährst



Blöder Vortrag – wann gibt es
endlich Fresschen?



Wo sind die Frauen – Maiki

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@sliwa-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





1



2

Bild 1: R19 16V Phase 1

Bild 2: Beim Oldtimertreffen: Motorworld in Spandau

French Youngtimer Parts – Wenn's kein Teil mehr gibt, mach es neu.

Wie aus einem wackelnden Stoßfänger eine Idee wurde, die heute vielen hilft.

Der Anfang: vom Geodreieck zur Idee einer Marke

Es fing mit einem kleinen Ärgernis an – und einem wackelnden Stoßfänger.

Mein Renault 19 war technisch top in Schuss, alles durchrepariert, gepflegt – aber die vordere Stoßstange hielt nur noch mit einem Stück Blech. Die originalen Halter waren gebrochen, wie bei fast jedem 19er. Ersatzteile? Nicht mehr lieferbar. Und die wenigen gebrauchten – meist genauso defekt.



3



4

Bild 3: Defekte Stoßstangenhalterung
R19 – notdürftig mit Blechstreifen geflickt

Bild 4: Testen von Prototypen

Ich wollte das so nicht lassen. Also Geodreieck, Messschieber, Taschenrechner und CAD-Programm ausgepackt. Über Wochen habe ich Maße genommen, gezeichnet, gerechnet – und rund 30 Prototypen gedruckt. Immer wieder montiert, abgeschraubt, geändert, verschiedene Materialien getestet. Bis ich endlich zufrieden und der Halter stabiler war als das Original.

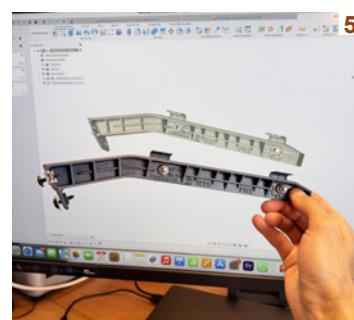


Bild 5: Neuer Halter & CAD Modell

Bild 6: Neuer Halter verbaut

In dem Moment war klar: Das ist mehr als nur eine Reparatur. Ich wollte solche Lösungen nicht nur für mich, sondern auch für andere.

So entstand **French Youngtimer Parts** – aus einer Mischung aus Leidenschaft, Technik und dem Wunsch, französische Klassiker nicht aufzugeben, nur weil ein Kunststoffteil fehlt.

Heute entwickeln und fertigen wir in Berlin Ersatzteile für Fahrzeuge, deren Produktion längst Geschichte ist – mit moderner Technik, viel Handarbeit und innovative Lösungen.

Wie wir heute arbeiten

Was damals mit einem improvisierten Stoßstangenhalter begann, hat sich inzwischen zu einer kleinen, aber professionellen Entwicklungsumgebung in Berlin entwickelt.

Heute steht dort kein Geodreieck mehr auf dem Tisch, sondern mehrere 3D-Drucker, Messgeräte und Scanner.

Aus einer einfachen Idee wurde ein Prozess:

scannen – konstruieren – prototypisieren – testen – Kleinserie

Wir arbeiten dabei mit unterschiedlichen Materialien – von hochfestem, glasfaserverstärktem Kunststoff bis hin zu flexiblen, gummiähnlichen Mischungen.

So können wir sowohl stabile Halterungen als auch elastische Buchsen oder sogar originalgetreue Kabel-Steckverbinder nachfertigen – je nachdem, was das Original verlangt.

Denn unser Ziel ist immer gleich: Respekt vor dem Original, aber mit der Präzision moderner Fertigung.

Viele Projekte entstehen inzwischen gemeinsam mit Berliner Werkstätten, die sich bei Ersatzteilmangel an uns wenden. Manchmal schicken sie uns ein defektes Teil, manchmal nur ein Foto oder Maß – und wir entwickeln daraus eine passgenaue Lösung. So entstehen kleine Serien, die nicht im Katalog stehen, sondern aus echten Werkstattproblemen heraus geboren werden.

Mit der wachsenden Zahl solcher Projekte kam irgendwann auch die Frage: Wie teilen wir dieses Wissen?

Deshalb bauen wir unseren Online-Shop Schritt für Schritt zu einer zentralen Anlaufstelle für französische Youngtimer-Fans aus. Dort sind heute schon viele unserer Produkte zu finden – und künftig soll die Seite noch mehr bieten: Einblicke in Projekte, Hintergrundwissen und Platz für Austausch.

UNSERE PROJEKTE

FlexAir-Muffe – Wenn der Ansaugschlauch reißt, kommt unsere Lösung

Beim R19 reißt früher oder später fast jeder Ansaugschlauch. Das Material wird spröde, der Motor zieht ungefilterte Luft – und Ersatz gibt's keinen mehr.

Wir wollten das besser machen. Also haben wir die defekte Stelle analysiert, neu konstruiert und eine Reparaturmuffe entwickelt, die dauerhaft abdichtet und trotzdem flexibel bleibt. So konnten wir die Optik erhalten und möglichst viel vom originalen Schlauch weiterverwenden.

Gefertigt wird sie aus einem flexiblen temperatur- und kraftstoffbeständigen Hochleistungskunststoff, der sogar stabiler ist als das Original.

Heute ist die FlexAir-Muffe eines unserer beliebtesten Produkte – weil sie zeigt, dass man ein Auto nicht aufgeben muss, nur weil ein Schlauch porös wird.

Übrigens: Diese Reparaturmethode kann für fast alle Ansaugschläuche verwendet werden.

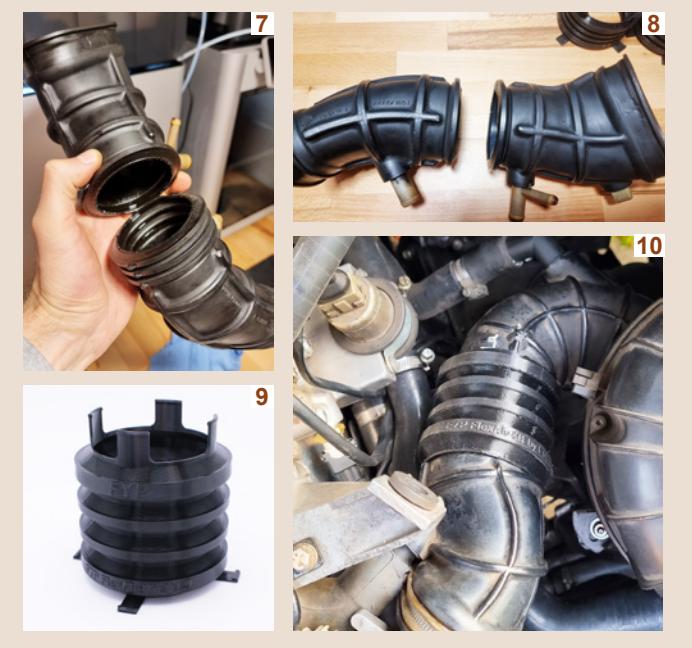


Bild 7: Gerissener Ansaugschlauch

Bild 8: Schlauch zur Reparatur vorbereitet

Bild 9: Passgenaue Reparaturmuffe, welche über die letzten beiden Faltenbalg-Stege aufgeschrumpft wird

Bild 10: Verbauter Schlauch mit Reparaturmuffe

Tachowellen-Signal – Wenn Mechanik und Elektronik zusammenarbeiten müssen

Bei vielen Renault-Modellen liefert die Tachowelle nicht nur das Geschwindigkeitssignal für den Tacho, sondern auch für das Motorsteuergerät.

Ist diese verschlissen oder hat der Impulsgeber an der Tachowelle einen Defekt, erfährt der Renault-Fahrer plötzlich unerklärbare Leerlaufprobleme des Motors, bedingt durch das fehlende Signal für das Steuergerät – und die Welle ist nirgends mehr erhältlich.

Also haben wir angefangen zu experimentieren: Testaufbauten mit Bohrmaschine, Messreihen, eigene Sensor- und Platinenkonzepte entworfen.

Nach langer Entwicklung entstand eine völlig neue Schaltung, die das fehlende Signal präzise erfasst und dem Steuergerät sendet. Zusätzlich musste ein neues Gehäuse für den Sensor mit Clipanschluss für den Tacho konstruiert werden.

Das Projekt zeigt, dass moderne Elektronik und klassische Mechanik sich wunderbar ergänzen können – wenn man bereit ist, zu tüfteln.



Bild 11: Alte, defekte Tachowelle

Bild 12: Verschiedene Prototypen mit verschiedenen Konzepten

Bild 13: Messungen mit dem Oszilloskop

Bild 14: Neue Platinen

Bild 15: CAD-Modell Tachowelle

Bild 16: Finaler Prototyp neue Tachowelle

Dichtungen – Kleine Teile, große Wirkung

Ob Tankgeber, Pumpe oder Gehäuse – oft sind es unscheinbare Dichtungen, die darüber entscheiden, ob ein Auto nach Benzin riecht oder nicht. Viele dieser Gummi- und Papierdichtungen werden heute nicht mehr produziert.

Wir fertigen sie in kleinen Serien gemeinsam mit spezialisierten Partnern aus Deutschland neu – exakt nach Originalmaß, chemisch beständig und passgenau. So verschwinden typische Probleme wie Benzingeruch im Innenraum – und ein Stück Alltagstauglichkeit kehrt zurück.

Bild 17: neue Dichtungen für Benzinpumpe

Bild 18: und ebenso für Tankgeber passend



Unsere Philosophie – Mit Leidenschaft und Präzision

Am Ende geht es bei uns immer um dasselbe: französische Technik bewahren – und gleichzeitig verbessern, wo es Sinn ergibt.

Wir wollen nicht verändern, sondern erhalten und verbessern. Mit modernen Methoden, aber immer **so originalgetreu wie möglich**. Jedes Teil, das wir entwickeln, entsteht aus einem echten Problem heraus. Und jedes Projekt zeigt uns: Qualität zahlt sich aus – im Detail, in der Passgenauigkeit und in der Freude, wenn etwas wieder richtig funktioniert.

Dabei verstehen wir uns nicht als klassischer Teilehändler, sondern als Teil einer Gemeinschaft. Viele Ideen stammen direkt von anderen Fahrern, von Werkstätten oder aus dem Club-Umfeld.

Wenn jemand sagt: „Dieses Teil gibt's nirgendwo mehr“ – dann hören wir zu, und manchmal wird daraus das nächste Produkt.

Wir freuen uns immer über Austausch – egal ob per Mail, am Telefon oder persönlich bei einem Treffen.

Denn am Ende verbindet uns alle dasselbe:
die Leidenschaft für französische Automobile
und der Wunsch, sie auf der Straße zu halten.

French Youngtimer Parts – keep legends young.

Bild 19: Renaulttreffen in den Niederlanden.

Zu sehen: Christian und Florian

Bild 20: Wir als Aussteller beim Renaultoloog Treffen in den Niederlanden

Bild 21: Fachsimpeln mit Freunden am Stand

Bild 22: Besuch von Clubfreunden

Bild 23: Eigene Mode gibt es übrigens auch

Bild 24: Natürlich auch für sie

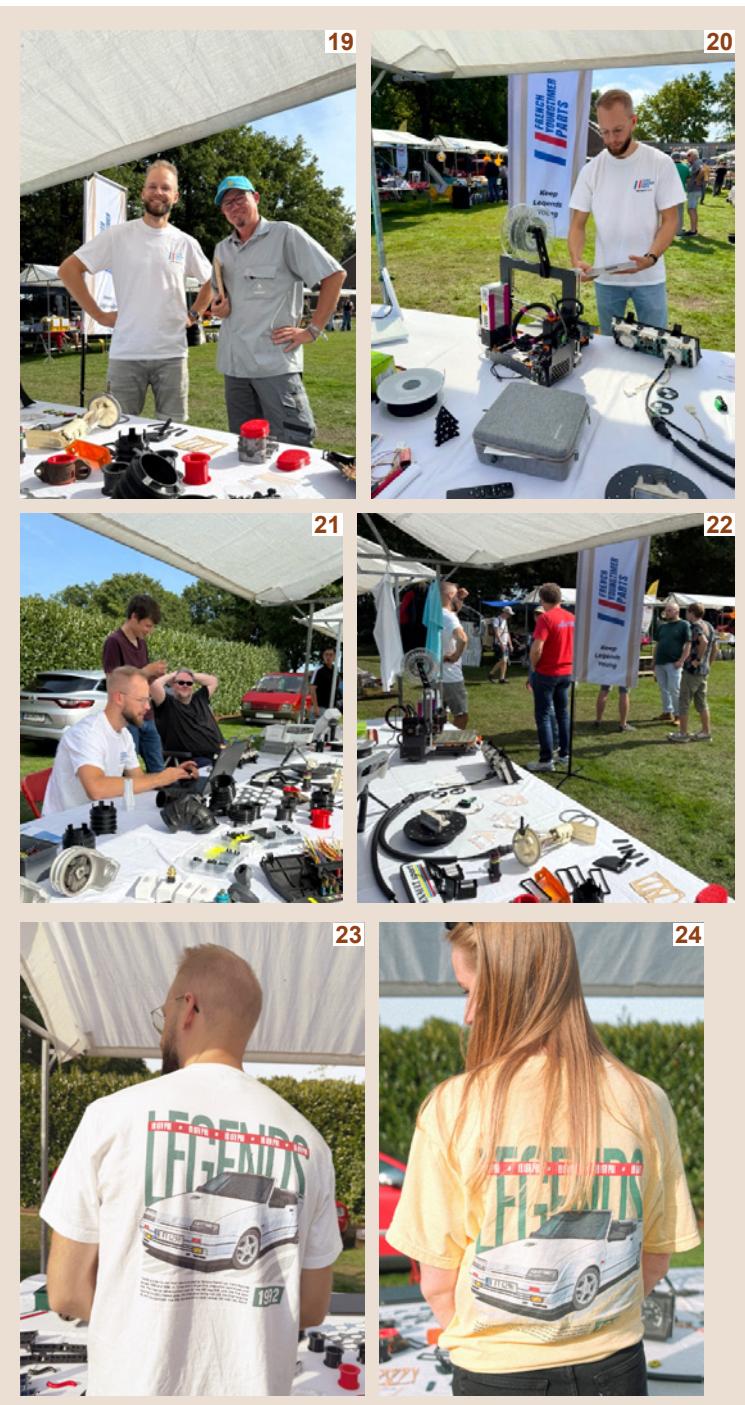
Kontakt & Austausch

Ort: Berlin

Mail: info@french-youngtimer-parts.de

Tel: +49 1712066191

Website: www.french-youngtimer-parts.de



Kann man Chrom lackieren? Man kann !!

Auf der Suche nach Möglichkeiten die Kennzeichenleuchten meines 1977er GALANT SIGMA zu restaurieren kam ich in Kontakt mit Herrn Herzog. Er betreibt die Firma TITO-CONCEPT.

Ich empfand ihn als sehr angenehmen Unternehmer, möchte sagen alten Schlages, der wirklich weiß, was er sagt. Seine Expertise machte mir Mut und folglich ging ich es an.



Abblätterungen am Originalteil, welches nicht mehr beschaffbar ist.



Nach der Chrom-Lackierung durch TITO-CONCEPT 2016.



Sodann die Flächen abklebt, die in Chromoptik erscheinen sollen.



Sieht schon mal ganz manierlich aus.



Selbst nach 9 Jahren finde ich noch nichts zu mäkeln.

Mein Fazit also ist, dass man Kunststoffbauteile sehr gut mittels Lackierverfahren aufarbeiten kann. Wegen der Erfahrungen auf diesem Gebiet kann ich die Firma TITO CONCEPT empfehlen.

Jürgen

TITO concept

Oberflächenveredelung Meeraner Straße 14 12681 Berlin www.tito-concept.de

Spezial-Schutzlacke Versiegelungssysteme Pulverbeschichtungen



Bitte besuchen sie uns im Netz und erfahren sie mehr über unsere Möglichkeiten
Sollten sie Fragen oder Wünsche haben, so wenden sie sich jederzeit an uns.
Wir werden uns bemühen, ihre Anfrage schnellstmöglich zu beantworten.
Alternativ stehen wir unter folgenden Rufnummern zur Verfügung
030 / 983 152 64 oder 0172 / 8793131 oder torsten.herzog@tito-concept.de

PeReCi-Vorstand neu gewählt

Auf unserer Jahreshauptversammlung am 4. Juli 2025 wurde turnusgemäß nach zwei Jahren der Vorstand neu gewählt.

Wie gehabt wurde Maik Himpel erneut einstimmig zum Schriftführer gewählt. Lutz Raakow, der dankenswerter Weise im letzten Jahr kurzfristig das Amt des Schatzmeisters außerplanmäßig übernommen hatte, wurde nun auch für die nächsten zwei Jahre zum Schatzmeister gewählt.

Nach vier Jahren Amtszeit kandidierte Ralf Grell nicht noch einmal für das Amt des 2. Vorsitzenden.

Als neuer 2. Vorsitzender wurde Oliver Ehry-Löbig gewählt. Unser langjähriger 1. Vorsitzender Joey Kaiser wurde erneut in seinem Amt bestätigt.

Wir danken Ralf Grell für seine geleistete Arbeit als 2. Vorsitzender, ebenso gilt unser Dank Regina Grell als ehem. Pressesprecherin, die ihr Amt aus persönlichen Gründen niederlegte.

Im Vorstand wurden die Aufgaben nun teilweise neu verteilt:

Der Schriftführer übernimmt nun vollständig auch die Mitgliederverwaltung, Öffentlichkeitsarbeit und der Bereich „social media“ obliegt nun dem 2. Vorsitzenden.



Der Vorstand: Lutz – Oli – Joey – Maik

Die Redaktion der Clubzeitung bleibt weiter beim 1. Vorsitzenden. Der gewählte Vorstand wird durch zwei weitere berufene Mitglieder ergänzt: Peter Janker, der die Administration unserer Homepage leitet, Sven Seehawer, der unser Vertreter im PAK ist und Burkhard Schultze, der unser technischer Koordinator bei Veranstaltungen ist.

Wir wünschen dem neuen Vorstand viel Kraft und Gelingen bei der Bewältigung der anstehenden Aufgaben. Eine davon ist u.a. das Vereinsprofil wieder in Richtung französische

Klassiker deutlicher zu schärfen und so die Kernkompetenzen des Vereins deutlicher heraus zu stellen, die da sind:
Bodenständigkeit, keine Vereinstatuten, Französische Lebensart, Gegenseitiges Miteinander der Unterstützung, Toleranz gegenüber anderen Marken und Technik, der Mensch steht im Mittelpunkt und nicht die vermeintliche Wertigkeit des Oldtimers!

Wertschätzung und Respekt im Umgang, Ehrlichkeit sowie Offenheit untereinander, keine Intrigenspinnereien und nicht zuletzt Spaß an alten (nicht nur) franz. Automobil-Klassikern.

Hier noch einmal im Überblick der aktuelle Vorstand des PeReCi e.V.:

1. Vorsitzender: Joey

2. Vorsitzender: Oli

Schatzmeister: Lutz

Schriftführer: Maik

PAK-Vertreter: Sven

Internetkoordination: Peter

Technischer Koordinator: Burkhard

Joey



Pause bei der Jahreshauptversammlung mit reger Diskussion



Nach der JHV – Gespräche danach – Besuch vom Matra



Pereci Motor-Klassik-Club eV



Pereci Motor-Klassik-Club eV



Oldie-Fotos
zum Artikel
„Tour de France“
(Seite 36)



Franzosenblech.de

Savoir-Vivre auf Rädern - gedruckt und im Netz



...von Oldtimerreporter

Unsere Club-Stammtische 2026

Unser PeReCi-Club-Stammtisch findet immer am 2. Mittwoch im Monat ab 19.00 in der Classic Remise im Trofeo statt und zwar am:

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



Clubraum des PeReCi e.V.

Darüber hinaus ist am 4. Mittwoch im Monat immer unser Clubraum in der Classic Remise zum „Abend der offenen Clubtür“ geöffnet, also am:

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

*An allen Terminen sind Tisch und
vergünstigtes Clubessen im Trofeo bestellt!*

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.



Unser Eingangsbereich
zum Clubraum



Danke an Marcel für
dieses schöne Schild

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 1009 0000 3368 8160 000 • BIC: BEVODEBB

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag vom Vorstand geprüft

Einer für Alle!

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



**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 033 03 / 29 39 – 0