

15. Ausgabe
2/2004

Der Club Die Zeitung



Vier französische Klassiker in den TOP 20 der Oldtimer Markt

Verträglichkeit neuer Spritsorten? Antworten von Peugeot und ESSO

Autolackierung selbst gemacht

Panhard - eine vergessene Automarke



Impressum

„Der Club – Die Zeitung“

ist das offizielle print-out-Informationsorgan des



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

Sitz des Vereins

PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.
c/o Joachim Kaiser
Heckerdamm 293 D
13627 Berlin

Geschäftsstelle der Club-Zeitung

PeReCi Der Club - Die Zeitung
c/o Jana Marx
Albestr. 34
12159 Berlin

Bankverbindung

Bankleitzahl: 100 900 00
Kontonummer: 3 368 816 000
Clubfax: +49 (0)30 7 42 22 37
Unified Messaging: +49 (0)721 1 51 30 612

und im Internet vertreten durch

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

Vorsitzender:	Joachim Kaiser
Stellvertretender Vorsitzender:	Holger Jasinowski
Kassenwart:	Michael Schaefer
Schriftführer:	Dagmar Corleis-Brilleaud
Redaktion:	Dr. Christine Kaiser, Joachim Kaiser
Layout:	Jana Marx

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.

Vorwort zur 15. Ausgabe

Liebe Mitglieder, Freunde und Interessierte!

Dies ist nun die 15. Ausgabe einer Clubzeitung seit Bestehen des PeReCi (bis Ende 1994 als IG, dann als e.V.). Die erste Ausgabe brachte in kleiner Auflage unser lieber Sven im Mai 1994 heraus. Er schrieb damals:

„...es ist nicht der erste Versuch eine Clubzeitung auf die Beine zu stellen. (Anm. d. Red.: Lutz R. hatte es ein Jahr zuvor schon einmal probiert.) Die Motivation jedoch scheint dieselbe zu sein. Die Clubzeitung soll von Mitgliedern für Mitglieder gemacht werden. Jeder, der schon immer mal etwas los werden wollte, ..., hat hier die Möglichkeit dazu. Aber bitte denkt daran, die Zeitung kann nur solange existieren, wie jeder Artikel und Berichte, ob lang oder kurz, schreibt.“

Diesen weisen Worten von vor über 10 Jahren ist nichts hinzu zu fügen. Die Zeitung erschien immer wieder einmal mit einer neuen Ausgabe, sehr unregelmäßig, aber das sollte sich ändern. Für dreizehn immer wieder in der Qualität gesteigerte Ausgaben möchte ich im Namen des gesamten PeReCi meinen herzlichen Dank an Sven aussprechen!!!

Seit Anfang 2004 kümmert sich nun ein neues Team um unsere Clubzeitung: Christine ist verantwortlich für den Inhalt, die Zeitung selbst gestaltet inkl. Druck Jana. Die letzte Ausgabe 14 war ein toller Einstieg und nun liegt sie vor uns, ein Prachtexemplar einer Ausgabe 15.

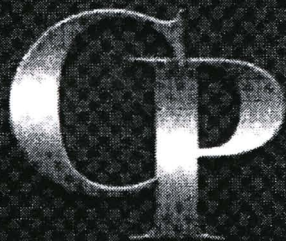
Mindestens zwei Ausgaben sollten es im Jahr schon regelmäßig werden, aber wie Sven damals schon gesagt hat: *„...die Zeitung kann inhaltlich nur so gut sein und so oft erscheinen, wie Mitglieder und Freunde des PeReCi etwas dazu beitragen...“*

Es ist sehr interessant und aufschlussreich in den alten Ausgaben zu blättern ... sie stehen übrigens alle mit einem Ansichtsexemplar im Clubraum. Eine Ausleihe ist leider nicht möglich, die frühen Ausgaben existieren nämlich auch auf keinem PC mehr. Der Erstversuch einer Zeitung von Lutz findet sich mit einem Exemplar noch im Privatarchiv von Joey (Ansicht auf Anfrage).

Es wäre schön, wenn jeder die Winterzeit für den einen oder anderen Artikel für die Frühjahrsausgabe nutzen würde, damit wir nicht nur im Web präsent sind, sondern auch augenfällig als Printmedium vertreten sind.

Euer Joey

Ein Unternehmen der automobiles Gruppe



carparts & promotor
GmbH

IHR PARTNER FÜR ALLE DIENSTLEISTUNGEN RUND UMS AUTO

carparts & promotor GmbH
Servicebetrieb für Automobiles

Monumentenstraße 35 10829 Berlin
Telefon 787 99 2-0 Fax 78 20 32 4

Öffnungszeiten: Mo – Fr 7 – 22 Uhr
 Sa 10 – 18 Uhr

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	3
Vier französische Klassiker in den TOP 20 der Oldtimer Markt	6
Briefwechsel mit Peugeot	8/9
Tabellen zur Kraftstoffverwendung	10/11
Antwort von ESSO	11
Autolackierung selbst gemacht	12
Der Regenwegmacher	13
Rückblick auf's 9. Rendezvous mit Fotos	14
Panhard - eine vergessene Automarke	15
Treffen Börsen Ausfahrten	18
Mitteilungen	18
Beitrittserklärung	19

Vier französische Klassiker in den TOP 20 der Oldtimer Markt ENDSTATION SEHNSUCHT

Im Oldtimer Markt Sonderheftnummer 34 – Youngtimer-Preise – wird 20 Autos eine „rosige Zukunft“ mit rasch steigenden Preisen voraus gesagt, darunter befinden sich vier Fahrzeuge von Peugeot, Renault und Citroen, die man in Deutschland bis vor wenigen Jahren doch noch häufiger gesehen hat. Aber oft sind es gerade diese Autos, die interessant werden, weil alle denken davon gibt es ja noch genug

Hier nun im Wortlaut in Auszügen die Oldtimer Markt Analyse:

*Schweben wie Gott über Frankreich, so könnte die Maxime des **CITROEN CX** lauten, Der futuristische Gleiter aus den Siebzigern ist längst kein Geheimtipp mehr, doch jetzt werden auch die letzten guten Exemplare mit Plastikstoßstangen rar. Wer es schafft, sich einen CX-BREAK mit dem ebenso genügsamen wie langlebigen Turbodiesel an Land zu ziehen,*



darf sich glücklich schätzen. Und denken Sie dran, wie gesucht heute ein DS Kombi ist: der CX-BREAK ist sein legitimer Nachfolger, Preise je nach Typ und Ausstattung: 2000 bis 3000 Euro in der meist anzutreffenden Note 3.

*Noch kann man sich die Sisyphusarbeit nach der Suche eines **PEUGEOT 205 GTI** sparen, denn es gibt sie noch, die gut*



gepflegten Ersthandexemplare des französischen Golf GTI-Gegners. Doch die Zeit drängt! Das Schicksal der meisten heißen 205-Versionen hat sich bereits unter ebenso jungen wie schweren Vierhandgasfüßen erfüllt. Auch in den bei Pininfarina gefertigten Offenversionen ist der 205 interessant, Preise in der Note 3 um 1500 Euro.

*Wahren Löwen-Kennern sei darüber hinaus noch der **PEUGEOT 505** ans Herz gelegt. Der letzte Mittelklasse-Peugeot mit Heckantrieb wird bald ebenso wie sein Vorgänger 504 nach Afrika ausgewandert sein, was auf dem europäischen Markt die Preise in die Höhe treibt. Schon jetzt liegt die vollausgestattete GTI-Version bei 2000 Euro in der Note 3!*



*Und noch ein unerwarteter Franzose: Der **RENAULT ESPACE J11**, gebaut von 1984 bis 1988, gilt zumindest in Europa als Urahn der heute so beliebten Reisevans. Der Espace bot nicht nur nette*

Details wie Zentralverriegelung (bereits mit Funkfernbedienung!) und drehbare Sitze mit Tisch, sondern mit seiner Kunststoffkarosserie auf feuerverzinktem Stahlrahmen auch nahezu rostfreies Fahrvergnügen. Probleme gibt es heute vor allem mit verblichener und geplatzter Lackierung, die sich mit dem Kunststoffmaterial nicht dauerhaft verträgt. Dennoch lohnt es sich, dem Espace einen Platz in der automobilen Ruhmeshalle einzuräumen, günstige Exemplare liegen momentan bei rund 1500 Euro (Note 3).



Mein Tipp: Sichert euch noch jetzt einen von den oben genannten preissteigenden Klassikern zu einem noch „erschwinglichem“ Kurs, es könnte bald zu spät sein!
 Joey

Technische Mitteilung von Peugeot

Verwendung von Raps-Methylester (RME)

Die Mineralölindustrie folgt einer EU- Richtlinie und mischt dem DIN Dieselkraftstoff EN 590 einen Bioanteil von bis zu 5% RME bei. Dieser DIN Kraftstoff erfüllt alle Kraftstoff-qualitätsanforderungen und kann auch für Fahrzeuge mit Partikelfilter verwendet werden.

Für alle Peugeot-Dieselmotoren (außer Fahrzeuge mit FAP-Partikelfilter-Technologie) ist zusätzlich eine Beimischung bis zu 30% Raps-Methylester ('Biodiesel') gemäß aktueller Norm zum normalen Dieselkraftstoff DIN EN 590 unter Beachtung der nachfolgend aufgeführten Vorkehrungen zulässig:

Nach der erstmaligen Beimischung ist der Dieselkraftstofffilter nach 1.000 bis 2.000 km auszutauschen, da RME eventuelle Ablagerungen aus dem Kraftstoffsystem lösen und so der Filter schneller verstopfen kann.

Bei jedem Werkstattbesuch ist die komplette Kraftstoffversorgungsanlage (inkl. Einspritzung) auf Undichtigkeiten zu kontrollieren und gegebenenfalls instandzusetzen.

Mindestens alle 5.000 km ist der Motorölstand zu überprüfen und gegebenenfalls aufzufüllen.

Alle 10.000 km ist ein Motorölwechsel (inkl. Ölfilter) durchzuführen, da es zu einer Motorölverdünnung kommen kann.

Im Zuge der Wartungsdienste ist der Wasserabscheider (falls vorhanden) im Kraftstofffilter zu prüfen und gegebenenfalls zu entleeren, weil RME hygroskopisch, d.h. stark wasseranziehend ist.

Eine Verwendung bzw. Zumischung zum DIN Dieselkraftstoff EN 590 von Raps-Methylester in Modellen mit FAP-Technologie ist unzulässig. Etwaige Folgeschäden werden nicht auf Garantie/Kulanz übernommen.

Allgemeine Hinweise:

Bei Benutzung von Raps-Methylester kann der Kraftstoffverbrauch bei gleicher Leistung ansteigen.

'Biodiesel' ist eine Art Lösungsmittel, das aufgrund seiner aggressiven Beschaffenheit Lacke, Kraftstoffleitungen, Gummidichtungen u.a. angreift. Insbesondere aus diesem Grund kann zur Zeit für Dieselfahrzeuge ohne FAP-Partikelfilter-Technologie ausschließlich eine 30%-Beimischung freigegeben werden.

Anhang zum Schreiben von Peugeot auf Seite 9



Anfrage an Peugeot:

PeReCi c/o Joachim Kaiser - Heckerdamm 293D- 13627 Berlin

PEUGEOT Deutschland GmbH
Abt. Technische Information
Armand-Peugeot-Straße 1
66119 SAARBRÜCKEN

Berlin, den 12.7.2004

Sehr geehrte Damen und Herren!

In unserem Club werden in der letzten Zeit häufiger Fragen zu der Verträglichkeit der neuen Spritsorten von „Aral“ und „Shell“ gestellt.

Wie steht es um die Verträglichkeit alter Peugeotmotoren, die auf 98 Oktan angewiesen sind (z.B. Motoren XN1, XN2 des 504 oder der PRV-V6-Motor des 604) mit den neuen Spritsorten „Shell V-Power“ oder „Aral Ultimate 100“, die ja dort das bisherige Super plus ersetzen und statt der nötigen 98 Oktan eigentlich nicht notwendige 100 Oktan bieten.

In diesen neuen beiden Spritsorten sollen ja auch „neuartige reinigende Stoffe“ sein usw... Vertragen sich diese Zusätze mit den alten Materialien (Dichtungen, Gummis, Legierungen, usw...) dieser Motoren?

Da einige unserer Mitglieder vermehrt im Alltag Peugeots mit den modernen HDI-Motoren fahren, der zweite Fragenkomplex:

Wie steht es um die Verträglichkeit der neuen Dieselsorten „Shell V-Power Diesel“ und „Aral Ultimate Diesel“ mit den modernen HDI-Motoren. „Shell“ mischt ja z.B. in diesen neuen Diesel 5% synthetischen Sprit bei. Ist das gut für die Hochdruckpumpe beim HDI? Was sagen die teilweise vorhandenen Rußpartikelfilter dazu?

Für eine aussagekräftige Antwort zu beiden Themenkomplexen wären wir Ihnen sehr dankbar und könnten unsere Mitglieder umfassend informieren (z.B. Abdruck Ihrer Antwort in unserem Clubmagazin, Ihr Einverständnis vorausgesetzt).

Mit schrauberfreundlichen Grüßen

Joachim Kaiser, 1. Vorsitzender

Antwort von Peugeot:

Sehr geehrter Herr Kaiser,

sorry für die Verspätung unserer Antwort. Nach Ihrer Erinnerung hat die technische Abteilung richtig Gas gegeben und Ihnen die in der Anlage zu findenden Dokumente zusammengestellt. Darin finden Sie die Antworten auf Ihre Fragen.

Tabelle 1: Modelljahre der Fahrzeuge, die mit bleifreiem Kraftstoff gefahren werden können

Tabelle 2:: Fahrzeuge in Verbindung zur Kraftstoffqualität

Es liegen keine Erkenntnisse unseres Herstellers zur Verwendung der neuen Kraftstoffe bei den angefragten Modellen vor.

Zur Frage der Verträglichkeit der neuen Dieselmotoren mit den neuen Kraftstoffen: Unsere HDI Motoren müssen mit einem Kraftstoff betrieben werden, der den Anforderungen der Norm EN 590 entspricht.

Hinweise auf die Verwendung von Raps-Methylester (RME) entnehmen Sie bitte der technischen Mitteilung 174, die als Datei beigefügt ist.

Mit freundlichen Gruessen und guten Wünschen für ein schönes Wochenende,

Gordian Heindricks
Leiter Presse-Service

Peugeot Deutschland GmbH
Direktion Presse und Kommunikation
Armand-Peugeot-Strasse 1
D-66119 Saarbruecken

Tel.: 06 81-879 471
Fax: 06 81-879 545
mobil: 01 71-552.69.63

gordian.heindricks@peugeot-presse.de
www.peugeot-presse.de



Tabelle 2: Kraftstoffverwendung

Modell	Typ	Motor	Hubraum	Freigabe bleifreiem Kraftstoff RON 95	Freigabe bleifreiem Kraftstoff RON 98
505					
Berline GL-GR-SX Limousine GR-SR-ST Break und Familiale GL-GR	551 A 77 551 A 17 551 F 17 551 D 17	XM 7A	1 796 cm ³	Ja	Ja
GR Auto Berlin ST-GR Auto	551 F 18 551 A 18	XN 1A	1 971 cm ³	Ja	Ja
Berlin GTI GTI Audi Break/Familiale GTI GTI Audi	551 A 86 551 A 89 551 D 86 551 F 86 551 D 89 551 F 89	ZDJL	2 165 cm ³	-2°	Ja
Turbo	551 A 96	N 9T	2 155 cm ³	Ja	Ja
V6 V6 Audi	551 A 76 551 A 79	ZN 3J	2 849 cm ³	Ja	Ja
604 GTI GTI Audi	604 A 66 604 A 64	ZNJL	2 849 cm ³	Ja	Ja
504 Pick-up Basis GR/Confort	504 V 01 504 V 51 504 V 57	XC 7 XM 7	1 618 cm ³ 1 796 cm ³	Ja Ja	Ja Ja
Dangel	504 V 11	XN 1	1 971 cm ³	Ja	Ja

Tabelle 1: Benzinmotoren mit Ventilsitzen aus Stahl, die mit bleifreiem Kraftstoff betrieben werden können:



Fahrzeugtyp	Motor	Ventilsitze aus Stahl
504 – 505	XC – XM – XN	Modelljahr 86
505	ZE – ZD – N9T – N9TE – ZN3J	Serienbeginn
504 – 604	ZM – ZN	Serienbeginn

Auf eine Anfrage an das ESSO-Servicecenter Deutschland bezüglich der Verträglichkeit moderner Motorenöle mit alter Technik bekamen wir folgende Antwort:

Antwort von ESSO:

Sehr geehrter Herr Kaiser, aufgrund meines Urlaubs kann ich Ihnen erst jetzt auf Ihre Anfrage vom 29.07.04 antworten. Ich bitte dies zu entschuldigen. Ich würde ganz eindeutig von einer Verlängerung der Ölwechsel abraten. Die bei modernen Fahrzeugen erzielten verlängerten Ölaufzeiten sind begründet in modernerer Öltechnologie und modernerer Motorentechnologie. Das muß also als Gesamtsystem betrachtet werden. Für ältere Fahrzeuge würde ich auch nicht die modernsten Öle einsetzen. Ein Grund dafür ist z.B. die Dichtungsverträglichkeit, wenn noch nicht vollständig ausgetauscht. Für Fahrzeuge aus den 70er Jahren würde ich zum Beispiel

Mobil Super M 15W-40

Mobil Delvac MX 15W-40

Multifleet 15W-40

oder an jeder ESSO-Tankstelle erhältlich ESSO Uniflo 15W-40 empfehlen.

Mit freundlichen Grüßen/best regards

Kurt Riediger

Anwendungstechnik ESSO- und Mobil-Schmierstoffe

ESSO Deutschland GmbH

Ein Mitglied der ExxonMobil Organisation

Phone: (0)40 76 71-12 94

Fax: (0)40 76 71-14 86

E-Mail: kurt.riediger@exxonmobil.com

Autolackierung selbst gemacht

Dieses ist eine Angelegenheit, welche jedem, denke ich, etwas unangenehm ist. Der Lack beim Oldtimer ist ja nie ganz perfekt, aber eine Neulackierung geht gewaltig ins Geld oder löst Bedenken aus, ob der Lackierer ausreichend Qualität walten lässt. Und irgendwas anderes, was demnächst gemacht werden muss, steht ja auch noch an.

Bei meinem Renault 15 schrien einige Karosserierpartien derart nach Neulack, dass etwas geschehen musste. Joachim bot mir an, in seiner Garage mit seiner Spritzpistole etwas zu tun. So nahm ich das Angebot dankend an und entschloss mich zu einer Teillackierung der vorderen Kotflügel und der Beifahrertür. Ich besorgte die Farbe, ein knallgelber Ton aus den 70er Jahren, bei der Firma AR-I-BE in der Uhlandstr. 121 in Wilmersdorf, die recht kompetent erschien und mich auch wegen der Lackmenge gut beraten hat.

So, dann ging es los an einem kalten Oktobertag. Ich bereitete die zu lackierenden Flächen draußen vor, d.h. Rost entfernen, kleine Stellen spachteln, anschleifen mit einem Schwingschleifer, spachteln (teilweise mit Spritzspachtel, also Füller), evtl. noch mal anschleifen (mehrmals) und gut saubermachen. Dann: Garage mit Malerfolie auskleiden, Auto hineinfahren, nicht zu lackierende Flächen mit Krepp und Malerfolie abkleben und grundieren.

Dann ging es los: Befüllen der Spritzpistole mit Lack, Härter und Verdünner im richtigen Verhältnis, ein paar Sprühversuche auf Zeitungspapier und dann Start:

Die Karosserie wird eingesprüht. Dieses erfolgt ähnlich wie bei der Sprühdose mit ruhigen Bewegungen und immer nur ein dünner Schichtauftrag. Dieses war der angenehmste und kürzeste Teil der

Angelegenheit. Nach ca. sechs Farbschichten ging die Farbe zu Ende und die Deckwirkung war ok.

Vorsicht: Wenn die Sprühfarbe zuende geht, wird das Ergebnis schlechter, weil mehr Luft gesprüht wird. Danach folgte das Saubermachen der Pistole und Sonstigem und Aufräumen. Der Renault durfte nun übernachten, da es schon 22 Uhr war und damit der Lack austrocknen konnte. Um 16 Uhr hatten wir übrigens angefangen.

Am übernächsten Tag kamen wir um den Wagen abzuholen. Und ich war natürlich gespannt auf das Ergebnis. Das Ergebnis war – oh Jubel – gut, aber an der Tür schlug die Folie um und war mit der Farbe verklebt. Also entfernte ich vorsichtig die Folie, glättete die Stelle mit Schmirgelpapier und betupfte die Stelle mit dem restlichen Lack. Natürlich ist der „Unfall“ noch sichtbar. Als nächstes kontrollierte ich die gespachtelten und „gefüllerten“ Flächen. Diese sahen schon fast gut aus, aber leichte Unebenheiten waren noch sichtbar. Und als drittes fiel mir auf das manche Stellen leicht wie „Orangenhaut“ aussahen.

Aber ich war insgesamt sehr zufrieden und auch Joachim sehr dankbar über die Lackiergelegenheit.

Mein Fazit ist, dass die Qualität der Lackierung hauptsächlich von der Vorarbeit abhängt und teilweise proportional ist zur Zeit, die man mit füllen und schleifen verbringt. Das Zweite ist das Drumherum, wie Garage, Arbeitsmittel (Schleifmaschine), etc. und Umgebungstemperatur. In der Folgenacht waren es 2° Celsius, was auch zu der leichten Orangenhaut geführt hat.

Aber ich würde so eine Aktion jederzeit wieder durchführen, und bin auch irgendwie stolz, dies selbst gemacht zu haben.

Andreas Horstmann

„Der Regenwegmacher“

Wer wischt während der Fahrt den Regen weg? Natürlich die Scheibenwischer!

Aber wischen sie auch wirklich alles mehr oder weniger gut weg? Nein!

Es bleibt auf der Frontscheibe ringsherum ein Bereich, der nicht gewischt wird und die Seitenscheiben bleiben auch nass. Insbesondere bei Dunkelheit auf Landstraßen kann sich hier Licht brechen (z.B. durch blendenden Gegenverkehr, usw.), die eingeschränkte Sicht durch die Scheiben kann nerven, anstrengen oder im schlimmsten Fall zum Sicherheitsrisiko werden.

Nun gibt es auf dem Zubehörmarkt alle möglichen Mittel wie z.B. „Rainex“, die auf die Frontscheibe aufgetragen werden und ähnlich wie Wachs die Wassertropfen abperlen lassen, eine tolle Sache, schon bei Tempo 50 bläst der Fahrtwind die Wasserperlen weg, man sieht wesentlich mehr, auch auf den behandelten Seitenscheiben. Einen Nachteil haben all diese Mittel: Nach einigen Wochen lässt die Wirkung nach, zweimal durch die Waschstraße und schon hat man keinen Effekt mehr. Schade!

Ich habe nun zwei Jahre ein anderes Mittel ausprobiert, dass wirklich über diesen Zeitraum gewirkt hat. Wie das?

„OMBRELLO“ heißt es und wirkt anders: Es ist ein dünnes, absolut durchsichtiges Glasbehandlungsfluid, das sich in kurzer Zeit von Fachpersonal auftragen lässt. Wichtig ist die Vorbehandlung der Scheiben mit Spezialschaum, damit auch wirklich keine Fremdrückstände mehr drauf sind.

„OMBRELLO“ ist eben keine Beschichtung wie die anderen Vergleichsprodukte, sondern es geht mit der Glasoberfläche eine molekulare Verbindung ein. Selbst Autowachs, Scheibenwaschzusätze, Kraftstoffe, Chemikalien und Öle lassen dieses Mittel unbeeindruckt.

Ich kann es wirklich nur jedem empfehlen, der viel auch bei Regen und Dunkelheit unterwegs ist. „OMBRELLO“ sollte von einem Fachman mit entsprechender Erfahrung aufgetragen werden, Dauer 20 Minuten, Kosten 25,- Euro, also über zwei Jahre gerechnet 1,- Euro pro Monat!

Ich kenne nur eine Firma, die „OMBRELLO“ zum oben genannten Preis zuverlässig aufträgt und die auch in allen Autoglasangelegenheiten sehr kompetent, schnell und preiswürdig ist. Nach Möglichkeit werden evtl. Glasschäden direkt mit der Teilkasko abgerechnet:

A.S.A.:

Ihr Autoglasler in Berlin-Köpenick

Inhaber: Jörg Neugebauer,
Weinbergstraße 14, 12555 Berlin
Tel. 0 30 - 65 01 77 33
Fax 0 30 - 65 01 77 36
Funk 01 71 - 5 20 35 52

Wer einmal seine Scheibe mit „OMBRELLO“ hat behandeln lassen, wird zum „Wiederholungstäter“ und empfindet unbehandelte Scheiben quasi als anti-quiert und stressend! Mein Tipp: Wascht euren „automobilen Liebling“ lieber dreimal mit der Hand (ist außerdem gesund) und schon habt ihr die Euros für die „OMBRELLO“-Behandlung raus!

Joey

Rückblick auf das 9. Rendezvous



Zum 9. Rendezvous französischer Klassiker des PeReCi Motor-Klassik-Club e.V. trafen sich am 14./15. August rund 60 Personen mit 35 ganz unterschiedlichen Klassikern. Kaum ein Modell war zweimal vertreten. Der aufmerksame Beobachter konnte eine Zeitreise in die überwiegend frankophile automobiler Vergangenheit unternehmen:

Peugeot (301, 203, 403, 404, 504, 304), Renault (15, Alpine, Avantime), Citroen (DS, CX), aber auch zwei BMW und ein Jaguar waren dabei.

Für nur 95,- Euro gab es für zwei Personen eine Nacht im Schloss und Gut Liebenberg (25 km nördlich von Berlin) mit erstklassiger Gastronomie und eine anspruchsvolle Rallye mit interessanten Höhepunkten.

Das 10. (Jubiläums-) Rendezvous französischer Klassiker findet 2005 am 13./14. August statt. Nähere Infos schon jetzt unter Tel. 0 30-7 42 22 37.

Gez. Joachim Kaiser, 1. Vorsitzender

Panhard - eine vergessene Automarke

Die älteste Automarke

1889 stellten Maybach und Daimler auf der Pariser Weltausstellung den Prototyp eines funktionstüchtigen Automobils vor, den sogenannten vierrädrigen „Stahlradwagen“. Die französischen Firmen Panhard & Levassor und Peugeot erkannten die Bedeutung dieser Erfindung sofort und erwarben die Lizenz, den Wagen nachzubauen. Bereits 1891 hatte P&L das Fahrzeug soweit verbessert, dass die Franzosen einen technischen Vorsprung herausgearbeitet hatten und die Serienproduktion beginnen konnte. Erst 1893 startete Daimlerkonkurrent Benz die Serienproduktion des „Benz Velo“.

Der Automobilchronist O. v. Fersen kommentiert zu Recht: „Gründe für den Vorsprung waren außer der französischen Ingenieurskunst die konservative bis ablehnende Haltung der deutschen

Bevölkerung und ihrer Obrigkeit...“ Noch heute gilt diese Aussage. Ob Atomtechnik, Weltraumfahrt und Raketentechnik, Hochgeschwindigkeitszüge, Airbus und die Zusammenführung europäischer Technologie zu zukunftssträchtigen Großkonzernen, immer bestimmen Franzosen Richtung und Entwicklungsgeschwindigkeit der Ereignisse, kurz: Franzosen glauben noch immer an den technischen Fortschritt.

Die Luxusmarke

In diesem Markt-Segment konnte man nicht nur anspruchsvolle Technik verwirklichen, sondern auch richtig Geld verdienen. Um 1910 baute P&L z. B. einen Vierzylinder mit 12,8 Liter (!) Hubraum, mit dem man damals die enorme Geschwindigkeit von über 100 km/h erreichte und bei Autorennen großen Ruhm erntete.

Besonders bevorzugte man bei P & L den





ventillosen Knight-Schieber-Motor („sans soupapes“), der leise und geschmeidig lief. Bei diesen Motoren wird der Gaswechsel nicht durch Ventile gesteuert, sondern zwischen Kolben und Kolbenwand bewegen sich in der Zylinderbohrung Hülsen auf und ab, die durch eine zweite, separate Kurbelwelle bewegt werden. Fluchten z.B. die Öffnungen in den Hülsen mit der Einlaßleitung, strömt Gas ein. Der Knight-Motor erfordert eine aufmerksame Wartung, weil Kühlung und Schmierung problematisch sind, aber Geld spielt ja beim Herrenfahrer keine Rolle.

Legendär der Panhard Dynamic vom Ende der Dreißiger Jahre. Kein Automobil spiegelte den Zeitgeist treffender wieder: anspruchsvolle Technik, Stromlinie, dekadente Verpackung im Art-Deco-Stil, skurile Details, äußerlich auffällig durch die dreiteilige Panorama-Frontscheibe, vorn und hinten verschlossene Radaus-

schnitte, Fahrersitz in der Mitte, verspielte Amerikanismen (Scheinwerfer, Kühlerschlitz).

Die Panzerschmiede

Wenn irgendjemand irgendwo anspruchsvolle Technik baut, sind die Militärs zur Stelle. Panhard ist heute noch ein bedeutender Hersteller von Kriegstechnik. Die Firma ist besonders spezialisiert auf leichte und schnelle Panzer, ausgestattet mit Gummirädern statt Eisenketten. Der stetige Auftragsstrom von Rüstungsaufträgen des französischen Verteidigungsministeriums hat diesen Zweig der berühmten alten Marke vor dem Untergang bewahrt.

Das Ende der Pkw-Produktion nach dem II. Weltkrieg

Anfangs liefen die Geschäfte gut. Man konstruierte einen Kleinwagen, den Dyna X. Er ähnelte dem britischen Morris Minor oder dem Renault 4 CV, die Form war also amerikanisch beeinflusst, wies aber wieder

die markentypischen Exaltiertheiten auf: Verspielte Front, Boxer-Motor mit einem Hubraum von 610 ccm und zwei Zylindern, Viertakt, Luftkühlung, Frontantrieb, Experimente mit Aluminiumkarosserien, teilweise aus Alu-Guß (!).

Als die Zeiten besser wurden, verlangte der Markt eine ausgewachsene Familienkutsche. Das Lastenheft der Geschäftsleitung lautete: 6 Personen mit 6 Litern Benzin und einer Geschwindigkeit von 130 km/h sind zu befördern! Bei der inzwischen dünnen Kapitaldecke fast ein unlösbares Problem für die Panhard-Ingenieure. Dennoch: Der Z 1 mit Voll-Alu-Karosserie war geboren, auch der Motor erfüllte alle Bedingungen. Allerdings war es noch immer der Zwei-Zylinder-Kleinwagenmotor, den man gradenlos aufbohrte und am Ende über 50 PS bei ca. 6.000 Umdrehungen pro Minute entlockte. Die schlichte Stromlinienform kam beim

Publikum auf die Dauer nicht so gut an und auch die teure Alu-Karosserie verhinderte jeden Profit. Als PL 17 wurde er ein letztes Mal verschönt, man klebte ihm kleine Heckflossen und amerikanischen Rücklichter an, zierte die Scheinwerfer mit Augenbrauen, behängte den Wagen mit vielen Blankteilen und fertigte die Karosserie aus Stahl, nun hatte der Motor noch mehr zu schleppen.

Zu spät, Konkurs! Konkurrent Citroen übernahm die Firma Mitte der Sechziger. Bald ereilte Citroen das gleiche Schicksal und wurde in den Peugeot-Konzern eingegliedert.

Helmut Weiß



Treffen

Börsen

Ausfahrten →

Folgende Termine stehen für das nächste Jahr schon fest:

16. April 2005

Saisoneröffnungsausfahrt

(Treffpunkt 10.00 Uhr Parkplatz Café amSee in Mahlow)

7. Mai 2005

17. Peugeot-Treffen in Frestedt von Christoph Ruppel

(diesmal am Wochenende nach Himmelfahrt!)

Pfingsten 14. – 15. Mai 2005

DIE OLDTIMER SHOW

(in Paaren/Glien)

13. – 14. August 2005

10. Rendezvous franz. Klassiker

(im Berliner Umland)

Alle Angaben sind ohne Gewähr!

Nähere Informationen zu den einzelnen Treffen und evtl. Anmeldungen
unter Tel/Fax: 74 222 37 oder Tel: 7 51 32 13

Mitteilungen

Hier nochmal eine Mitteilung von Jana, der Clubzeitungs-Layouterin:
Leider hat GMX meine E-mail-Adresse zweimal vergeben, so dass ich zur Zeit nur folgende Adresse benutzen kann, und zwar: tao_Marx@yahoo.de

Beitrittserklärung:



Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

Name: _____ Vorname: _____

geboren am: _____ in (Stadt und Land): _____

Straße: _____ Ort: _____

Telefon: _____ Fax: _____ Mobil: _____

Zur Zeit fahre ich folgende Fahrzeuge:

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Typ: _____ Marke: _____ Baujahr: _____

Ich interessiere mich in erster Linie für folgende automobile Themen:

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum PeReCi-Motor-Klassik-Club Berlin e.V. bis auf Widerruf.

Den Jahresbeitrag von zur Zeit 40,- Euro habe ich auf das Vereinskonto bei der Berliner Volksbank, Kontonummer 336 8816 000, BLZ 100 900 00 überwiesen.

Die Vereinssatzung ist mir bekannt.

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag geprüft vom PeReCi-Vorstand:

EINER WIRD GEWINNEN



GIB GUMMI !

**AUTOHAUS
LAMBECK**

Löwenstark
für Sie

in Bergfelde
www.autohaus-lambeck.de