

20. Ausgabe  
2008/2009

# Der Club Die Zeitung



Jubiläums-Ausgabe mit Extra: Original-Abdrucke aus der 1. Ausgabe von 1994

**Der Peugeot 505 wird dreißig  
50 Jahre Berliner Stadtring  
Impressionen vom 13. Rendez-vous  
Messe-Nachlese**



# Impressum



Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

gegründet 1994

„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  
E-mail: [janamarx@arcor.de](mailto:janamarx@arcor.de)

Clubfon/-fax: +49 (0) 30 7 42 22 37

[www.PeReCi.de](http://www.PeReCi.de)

E-mail: [info@pereci.de](mailto:info@pereci.de)

[www.Motor-Klassik-Club.de](http://www.Motor-Klassik-Club.de)

## Bankverbindung

Kontonummer: 3 368 816 000 Bankleitzahl: 100 900 00 bei der Berliner Volksbank

Vorsitzender:	Joachim Kaiser
Stellvertretender Vorsitzender:	Andreas Horstmann
Kassenwart:	Michael Schaefer
Schriftführer:	z. Zt. unbesetzt
Pressearbeit und Messeorganisation:	Philip Dornacher
Redaktion:	Joachim Kaiser, Philip Dornacher, Andreas Horstmann Jörg Koska, Christine Kaiser
Schlussredaktion:	Joachim Kaiser
Layout:	Jana Marx
Fotos:	Joachim Kaiser (© jokai)

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion.

Für die inhaltliche Richtigkeit der Artikel übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Die abgedruckten Artikel entsprechen auch nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.



## Vorwort zur 20. Ausgabe: Zapfen-Streich

Mit einem feierlichen Einzug (in die Kaserne) hat das Zapfen (von Sprit) in letzter Zeit eher weniger zu tun: egal welche Sorte man wählt bzw. benötigt, spätestens beim Bezahlen merkt man, dass die Anzeige an der Zapfsäule einem keinen Streich gespielt hat!

Für 50 € (rund 100 alte DM!) bekommen wir gute 35 Liter vom begehrten Saft, der unsere automobilen Lieblinge ernährt und ohne den nichts läuft oder besser fährt.

Unser Hobby wird beim Tanken nicht billiger (auch wenn Benzin z.Zt. gerade etwas günstiger auf Grund der Wirtschaftskrise geworden ist), im Gegenteil, da müssen wir uns wohl auf ein entsprechendes Preisniveau in den nächsten Jahren einstellen ... aber ich will es mal positiv sehen:

Für rund 300,- € Versicherung und Steuer (H-Kennzeichen/07er-Nummer) können wir ein Jahr lang fahren, unsere Schätzchen haben keinen Wertverlust mehr, sind ein Gesicht in der Menge, ein Symphatieträger und in der Umweltzone haben wir freie Fahrt, ... vom Spaßfaktor ganz zu schweigen.

Deshalb lasst euch an der Tankstelle den Spaß nicht durch das Zählwerk der Zapfsäule, der Preistafel oder an der Kasse verderben, ... ich finde die Hobby-Vorteile überwiegen, ... ganz oft werde ich an der Tankstelle auf den Oldtimer angesprochen, so dass mancher Tankstopp so schon über eine halbe Stunde gedauert hat.

Dem aufmerksamen Beobachter wird nicht entgangen sein, dass hier nun die 20. Ausgabe unserer Clubzeitung vorliegt. Vor rund 15 Jahren erschien die erste Nummer. Nähere Informationen dazu sowie einen Blick in die erste Ausgabe in diesem Heft.

Viel Spaß beim Lesen und in der kommenden Saison wünscht Euch im Namen des Vorstands

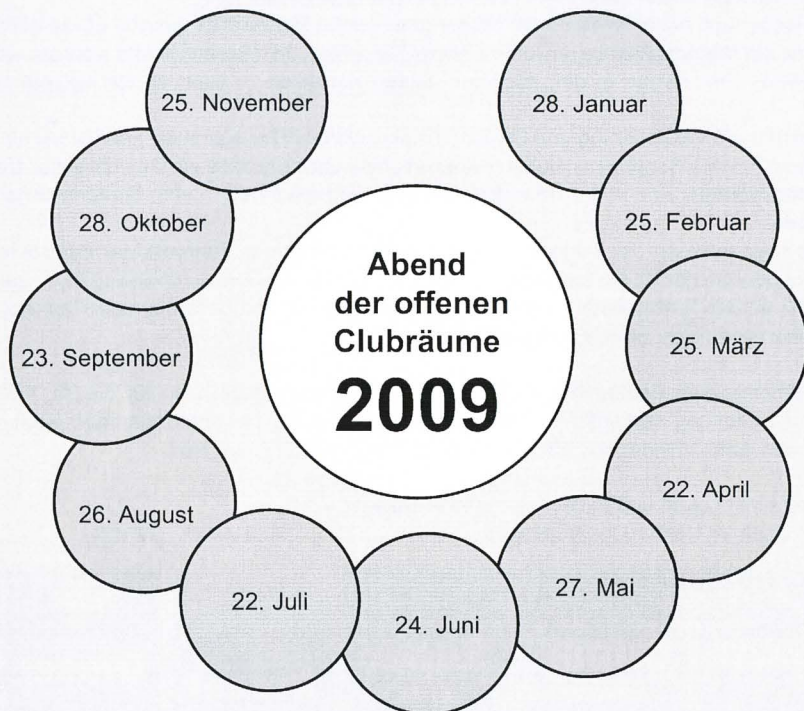
*Euer Joey*



An jedem 4. Mittwoch im Monat veranstalten die im Meilenwerk Berlin vertretenen Oldtimer-Clubs und Interessengemeinschaften einen „Abend der offenen Tür“.

Jeweils von 19:00–21:00 Uhr sind alle Clubräume geöffnet.

Die Clubs, Interessengemeinschaften und der Dachverband geben Einblicke in ihre Arbeit und stehen für Fragen und Informationen gerne zur Verfügung.



Folgende Clubs und Interessengemeinschaften sind vertreten:

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

**Spitfire Club Berlin**

**Peugeot 203/403 Club**

**Die Oldtimer-Garage Berlin-Brandenburg e.V.**

**BMW-Freunde Deutschland e.V.**

**MG Club Berlin e.V.**

**Käferfreunde Berlin IG**

**PeReCi Motor-Klassik-Club Berlin e.V.**

**Porsche Classic Clubs**

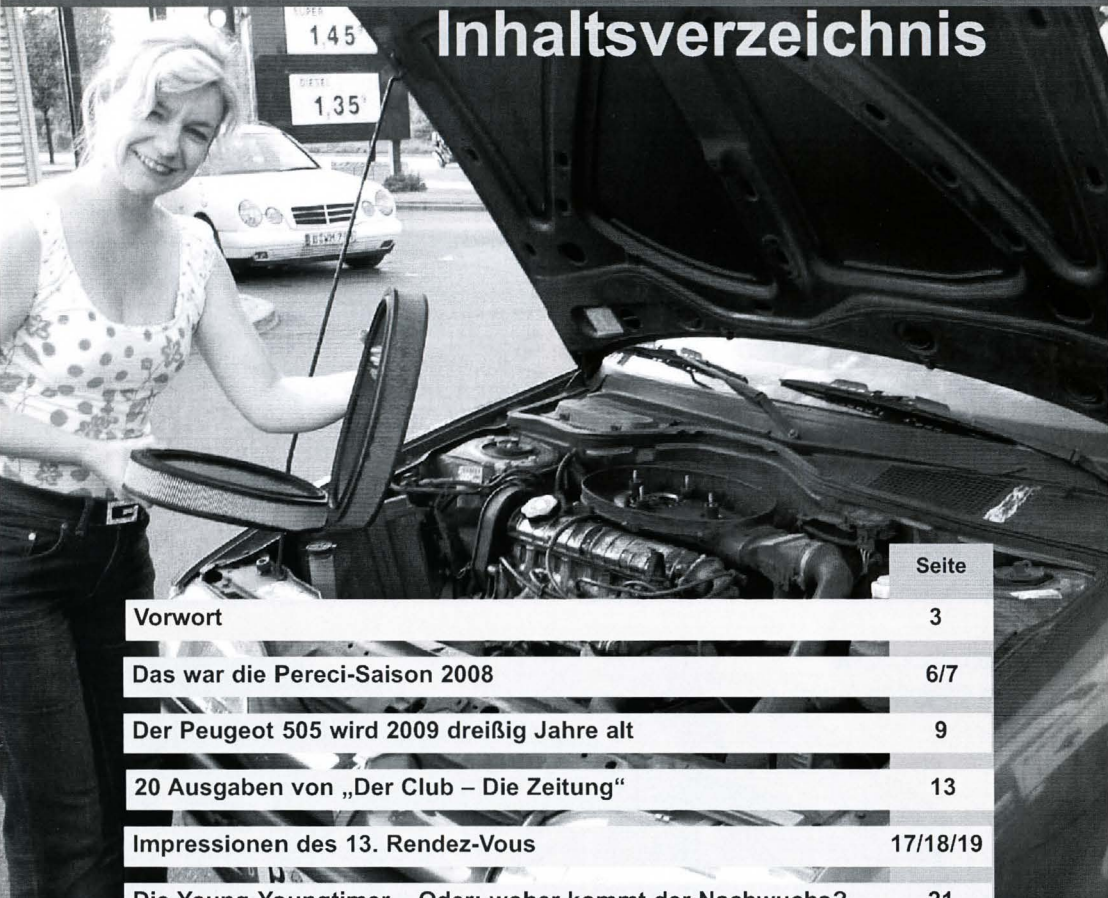
**Mittwochs-Runde Berlin IG für Veteranen Fahrzeuge**

**Dachverband DEUVET**

*und andere Markenvertretungen*



# Inhaltsverzeichnis



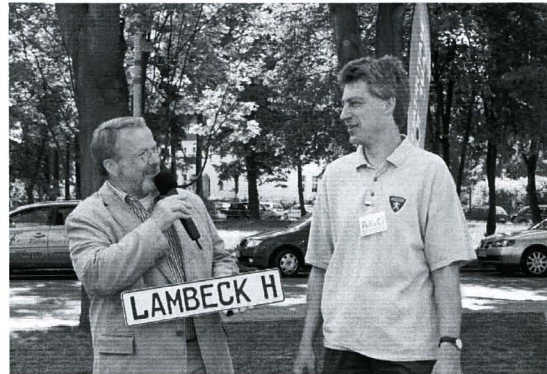
	Seite
<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>Das war die Pereci-Saison 2008</b>	<b>6/7</b>
<b>Der Peugeot 505 wird 2009 dreißig Jahre alt</b>	<b>9</b>
<b>20 Ausgaben von „Der Club – Die Zeitung“</b>	<b>13</b>
<b>Impressionen des 13. Rendez-Vous</b>	<b>17/18/19</b>
<b>Die Young-Youngtimer – Oder: woher kommt der Nachwuchs?</b>	<b>21</b>
<b>Parteivorschlag: Oldtimer nur noch alle 5 Jahre zur HU</b>	<b>23</b>
<b>Der Berliner Stadtring wurde 50!</b>	<b>25</b>
<b>AVD: „Finanzkrise lässt Oldtimer-Aktien steigen</b>	<b>28</b>
<b>Der PeReCi Motor Klassik Club e. V. auf der Motor Welt 2008</b>	<b>29</b>
<b>Rechtsinformationen – Informations juridiques</b>	<b>31</b>
<b>Kurz notiert</b>	<b>32</b>
<b>Kleinanzeigen</b>	<b>33</b>
<b>Treffen</b>   <b>Börsen</b>   <b>Ausfahrten</b>	<b>34</b>
<b>Beitrittserklärung</b>	<b>35</b>

# Das war die PeRe

*Messepräsenz Oldtimerwelt Berlin*



*30 Jahre AH Lambeck in Bergfelde*



*Frühjahrsausfahrt  
zum Flugplatz Gatow*



*Herbstausfahrt*



*Präsenz bei den Oldtimertagen*





# eCi-Saison 2008

## Oldtimershow Paaren



Auch im Jahr 2008 war der PeReCi-Motor-Klassik Club e.V. auf vielen Veranstaltungen in der Region präsent, eigene Ausfahrten und die regelmäßigen Clubabende (2. und 4. Mittwoch im Monat) im Meilenwerk-Berlin rundeten die Aktivitäten ab.

Bei allen Veranstaltungen blieb es fast immer trocken und meist schien die Sonne.

Die folgenden Fotos mögen die Saison noch einmal Revue passieren lassen.

Das kommende Jahr 2009 wird nicht weniger interessant und spannend werden.

## Korso für den Wintergarten



## Klassiker zum Autohaus Lambeck



## Jung und Alt bei Pereci



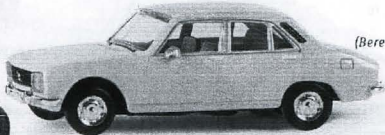


# BREKINA AUTOMODELLE

# COLLECTION JUNI 2008

H0  
Maßstab  
1:87

**Vive la France!**



(Bereits auf der Messe vorgestellt  
und in der Auslieferung)

n 29100 Peugeot 504 Limousine,  
dunkelrot, TD  
9,25 €

n 29101 Peugeot 504 Limousine, dunkelgrün, TD  
9,25 €

n 29102 Peugeot 504 Limousine, hellblau, TD  
9,25 €



### Peugeot 504 (1968-1980)

„Der französische Mercedes“, der Peugeot 504 wurde 1968 vorgestellt und überzeugte auch in Deutschland durch sein komfortables Fahrwerk und seine geräumige Karosserie, die während der langen Bauzeit nur in wenigen Details geändert wurde. Das BREKINA-Modell zeigt die Variante ab 1974, was Peugeot-Fans sofort an den Türgriffen erkennen. Der 504 ist bis heute das beliebteste Fahrzeug in Afrika, wo er seine Karriere als Sieger zahlreicher Rallyes begann. Bis 2001 wurde er in Kenia noch unter Peugeot-Lizenz gebaut.



v 29019 Citroën 404 Limousine, wasserblau, TD  
9,90 €

v 29020 Citroën 404 Limousine, himmelblau, TD  
9,90 €



v 14005 Citroën 11 CV schwarz, TD  
8,50 €

v 14007 Citroën 11 CV schwarz/elfenbl., TD  
9,25 €

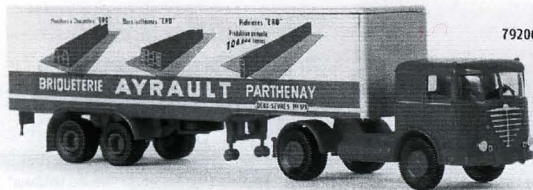
v 14006 Citroën 11 CV schwarz/rot, TD  
9,25 €



v 14125 Citroën Kastenente  
"MotoStandard", TD  
10,90 €

v 14126 Citroën Kastenente  
"Mere Picon", TD  
10,90 €

v 14127 Citroën Kastenente  
"La Vache qui rit", TD  
10,90 €



79206 Blüssing LS11 Koffersattelzug  
"AYRAULT"  
16,90 €



v 45026 Saviem mit Kofferaufbau "SNCF"  
9,90 €



39154 MB Unimog L02 mit Anhänger "Calberson"  
17,90 €



## Der Peugeot 505 wird 2009 dreißig Jahre alt

„Der Club – Die Zeitung“ machte sich auf die Suche nach dem letzten heckgetriebenen Peugeot

### Überblick:

Im September 1979 erschien die Peugeot 505-Limousine als Nachfolger des legendären Peugeot 504, der aber bis Anfang der Achtziger in der Sparversion weiter gebaut wurde. Erst Anfang 1982 folgten die 505-Kombimodelle Break und Familiare. Die Limousine blieb bis 1989, die Kombimodelle sogar bis 1992 im Programm, eine Cabrio oder Coupé-Variante wird verworfen ...



**505 Familiare – 2. Serie 1987 – die Front ist identisch mit der Limousine**

### Besonderheiten:

Es sollte der letzte Peugeot mit Heckantrieb, eckiger Formensprache und nach vorne geneigten Trapezscheinwerfern werden. Es wurde auch der erste Peugeot, der dank Teilverzinkung fast keine Korrosionsprobleme mehr hatte, aber auch technisch der letzte absolut robuste Peugeot, der in Afrika Karriere machen sollte ...



**505 GTI 1. Serie Front**

### Entwicklung:

Als Mitte der siebziger Jahre die Konturen des 504-Nachfolgers fest standen, war der V6-604 gerade erschienen, alle Peugeot trugen noch üppigen Chromschmuck. Dies sollte sich in den Achtzigern (für dieses Jahrzehnt war der 505 konzipiert) ändern: klare Linien mit Ecken und Kanten, kein Chrom, viel Kunststoff, Benzinverbrauch und Sicherheitsmerkmale rückten in den



**505 Familiare 1987 – einer der größten Kombis**

Vordergrund. Der Peugeot 505 erfüllte all das, verbunden mit enormen Fahrkomfort, kein späterer Peugeottyp wird diesen Fahrkomfort je wieder erreichen!

### Erste und zweite Serie:

Man unterscheidet heute zwischen der ersten (1979–1985) und zweiten Serie (1985–1989 bzw. 1992). Bei der zweiten Serie ersetzte man die schwarzen Stoß-



**505 GTI 1. Serie Heck**



Innenraum 1. Serie

stangen durch Kunststoffstoßfänger mit Spoiler in Wagenfarbe, veränderte leicht die Rückleuchten und Rückspiegel sowie das Armaturenbrett.

### Motorisierung:

Von Anfang an gab es den 505 mit einem 2l-Vergasermotor, einem 2,2l-Einspritzer sowie mit einem 2,3l-Dieselmotor.

Der unverwüsthliche seitengesteuerte Vergasermotor mit Solex-Doppelvergaser stammte aus dem 504, der OHV-Einspritzer war bis 1982 mit der Bosch K-Jetronic (STI), dann mit der sparsameren Bosch L-Jetronic (GTI) ausgerüstet. Mit der 2. Serie ab Herbst 1985 verschwanden die Vergasermotoren, es gab nur noch Einspritzer und Diesel, ab 1986 wurde der G-Kat (Euro1) eingeführt. Mit Wegfall des Peugeot 604 wollte man die V6-Klientel nicht verlieren und zirkelte diesen Motor in den 505.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass es ab 1987 sowohl die Benziner als auch die Diesel mit einem Turbo gab.



505-Heckansicht 1. Serie



Innenraum 2. Serie

### Getriebe:

Es gab serienmäßig in allen Versionen ein Fünfgang-Schaltgetriebe oder optional ein ZF-Automatikgetriebe, erst mit 3 Fahrstufen, ab 1986 mit 4 Fahrstufen. Eine Ausnahme bildete der V6: hier arbeitete auf Wunsch eine GM-Automatik.

### Ausstattung:

Die Ausstattung lag schon in der Standardversion (GR) über der Üblichen seiner Zeit (z.B. Drehzahlmesser, Schiebedach, von innen verstellbare Außenspiegel, ...), erst Recht in der gehobenen Ausstattung (SR und GTI): Hier gehörten vor fast 30 Jahren u. a. getönte Scheiben, elektrische Fenster vorne, elektrisches Schiebedach, Zentralverriegelung und Servolenkung dazu. Ab 1986 konnte man für die 2. Serie auch Klimaanlage, Lederausstattung und ABS ordern.

Der 505 Break oder Familiale gehörte zu den größten Kombis seiner Zeit, selbst die Limousine hatte einen der größten Kofferräume. Der Familiale bot in den Achtziger



505-Heckansicht 2. Serie



Jahren mit als einziger Kombi-PKW die Möglichkeit einer 3. Sitzreihe.

### Marktlage:

Der Peugeot 505 ist bis heute ein zu Unrecht verkannter Klassiker der Peugeot-Familie, obwohl sich langsam eine kleine Fangemeinde gebildet hat. Allerdings sind viele 505er in den Export gegangen oder verschrottet worden, so dass es heute in Deutschland viel weniger 505er gibt als die Vorgänger 504 oder gar 404.

### Kauf Tipp:

Wer einen großen robusten französischen Klassiker auf der Schwelle zum Oldtimer sucht, ist mit dem Peugeot 505 bestens bedient, doch welchen nehmen? Grundsätzlich ist die erste Serie bis Baujahr 1985 „klassischer“ und ursprünglicher, allerdings ist das Angebot hier sehr klein und kein Fahrzeug der ersten Serie verfügt über einen Kat (die ersten Exemplare kommen 2009 in das „H-Alter“).

Anders bei der zweiten Serie: ab 1986 haben alle 505er einen G-Kat (Euro1, umweltzonentauglich). Meist werden 505er mit dem 2,2l-Einspritzmotor angeboten, das ist auch eindeutig die beste Wahl, hier ist aber unbedingt auf den Zahnriemenwechsel zu achten (alle 100.000 km oder 10 Jahre), Fahrzeuge mit dem 2,0l-Motor und Vergaser sind auch motortechnisch sehr robust, haben aber wie gesagt keinen Kat. Abzuraten ist von den Turbos (meist „verheizt“) und den pflegeintensiveren V6. Der Mehraufwand, der Verbrauch und die schlechtere Teilesituation stehen in keinem Verhältnis zur Mehrleistung. Oft sind hier auch das Differential und die Antriebswellen verschlissen. Die Diesel, die sehr robust sind, spielen kaum eine Rolle am Markt, sind alle nicht umweltzonentauglich (erst wenn sie „h-fähig“ sind), ebenso die Kombis, die entweder in festen Händen sind oder meistens in den Export gegangen sind.

Das 5-Gang-Schaltgetriebe ist absolut robust, wobei der fünfte Gang ein reiner



Der 505 (in der Mitte) und seine Vorfahren 404 hinten sowie 504 vorne

Spargang ist, die Kupplung wird per Seilzug betätigt. Das ZF-3-Gang-Automatik-Getriebe ist auch pflegeleicht, verlangt aber alle 40.000 km oder 2 Jahre einen ATF-Ölwechsel. Als etwas weniger robust gelten die ZF-4-Gang-Automatik-Getriebe ab 1986, hier wurde die vierte Fahrstufe quasi nur „angebaut“.

Korrosion findet man am 505 nur vereinzelt an nicht tragenden Teilen wie Radläufen, Türkanten usw. Die Servolenkungen neigen zu Ölverlust, die Lenkstaubmanschetten und Lenkhebel sind öfter mal verschlissen. Hin und wieder streiken oder erlahmen die Fensterheber- oder Schiebedachmotoren und die Zentralverriegelung zickt vereinzelt (meist Kontaktprobleme).

jokai



Zwei 505er GTis vor dem Abflug



● ● ● **Damit Ihr „Oldie“  
auch ein „Goldie“ bleibt...**

... benötigt er nicht nur gute Pflege, sondern auch den richtigen Versicherungsschutz. Fragen Sie nach dem besonders günstigen Spezialtarif für Oldtimer. Da macht die nächste Tour gleich noch mehr Spaß.

**Generalagentur  
Ronny Weigmann**  
Gr.-Scharnstraße 27  
15230 Frankfurt  
Telefon 0335 504948  
Fax 0335 5004031  
Mobil 0171 6444507  
[ronny.weigmann@zuerich.de](mailto:ronny.weigmann@zuerich.de)



Offizieller Versicherer  
der deutschen  
Olympiamannschaft

Vancouver 2010

  
**ZURICH**<sup>®</sup>



## 20 Ausgaben von „Der Club – Die Zeitung“

Im Mai 1994 überraschte Sven Seehawer, eines der vier Gründungsmitglieder von PeReCi, die damaligen Mitglieder und Freunde der Interessengemeinschaft PeReCi mit einer ersten Ausgabe einer Zeitung.

Die Begeisterung war groß, die Ziele hoch gesteckt: 3 bis 4 Nummern sollten pro Jahr erscheinen ... wie wir wissen konnte dieses sehr ehrgeizige Ziel nicht lange gehalten werden, Sven kümmerte sich allein um dieses Projekt. Einige Jahre (1998–2000) erschien schließlich gar keine Zeitung bis schließlich mit neuem Konzept und professionellem Layouting die Zeitung ab 2001 regelmäßig in hoher inhaltlicher und gestalterischer Qualität wenigstens einmal im Jahr erscheint.

Obwohl sich inzwischen schon einige Mitglieder regelmäßig mit Artikeln an jeder

Ausgabe beteiligen, könnten es mehr sein (interessant: die, die immer eine Clubzeitung gefordert hatten, haben noch nie einen Artikel geschrieben).

Alle 20 Ausgaben können im Clubraum (Meilenwerk) bei Interesse eingesehen werden, eine Ausleihe ist leider nicht möglich. Der Redaktion ist es gelungen mit Hilfe von Sven die alten Ausgaben in softer Form auf Disketten wieder zu finden, so dass einige Auszüge der ersten Ausgaben auf den nächsten Seiten zu lesen sind.

Geschrieben wurden sie vor 15 Jahren auf einem PC 386er in Word 6.0 (ohne Scanner, digitale Fotos oder Internet), Abbildungen wurden noch auf die Ausdrucke geklebt und dann analog kopiert – kein Vergleich mit den digitalen Multimedia-Möglichkeiten von heute.



# Inhalt

	Seite
• Vorwort	
Einleitung zur Ersten Ausgabe .....	3
• Allgemeines	
Mitgliederverzeichnis .....	4
Annoncen .....	4
Aus Frankreich .....	14
• Historische Informationen	
Alpine, c'est fini .....	6
Citroën SM Teil 1 - Die Werbung .....	11
• Technische Informationen	
404 injection	
Wegbereiter der Einspritztechnik .....	15
• Reparaturhinweise	
R 11 GTX - Manschettenwechsel .....	19
• Wichtige Termine	
Der Stammtisch .....	18
Der IKEA-Parkplatz 1994 .....	20

# Vorwort

## Einleitung zur Ersten Ausgabe

Liebe Freunde und Schrauber,

es ist nicht der erste Versuch eine Clubzeitung auf die Beine zu stellen.  
Die Motivation jedoch scheint dieselbe zu sein.  
Die Clubzeitung soll von Mitgliedern für Mitglieder gemacht werden. Jeder, der schon immer mal etwas loswerden wollte, ob es das Clubleben, die Faszination "Auto" oder einfach nur die französische Lebensweise ist, hat hier die Möglichkeit dazu.

Die hier abgedruckten Artikel sind Beiträge von Joe, Lutz und Sven.

Aber bitte denkt daran, die Zeitung kann nur solange existieren, wie ein jeder Artikel und Berichte, ob lang oder kurz, schreibt.

Mit der Absicht, die IG für Freunde klassischer französischer Automobile in ihrer Konstitution zu stärken

Sven Seehawer

## Alpine, c'est fini

**D**er Zeitpunkt hätte kaum treffender sein können: Genau 20 Jahre ist es her, als Alpine mit der legendären A 110 mit einem Dreifachsieg bei der Rallye Monte Carlo den Grundstein für den Weltmeisterschaftstitel 1973 legte. Gerade jetzt, wo Alpine-Freunde dieses Jubiläum feiern wollen, werden Gerüchte um das Ende der letzten französischen Sportwagenmarke aus dem normannischen Dieppe zur bitteren Gewißheit.

Schon seit Jahren dümpelt Alpine recht kraftlos durch das Renault-Programm, immer wieder von Unkenrufen eines bevorstehenden Untergangs begleitet. Doch nun ist das Ende der letzten historischen Sportwagenmarke Frankreichs besiegt.

"Alpine, c'est fini" - "Alpine, das war's" titelte die Tageszeitung "Le Parisien" Ende Januar 1993 und nahm damit das vorweg, was die Verantwortlichen zu diesem Zeitpunkt noch nicht zugeben wagten. Der Hintergrund der Meldung: Ende Januar stoppte die Konzernleitung von Renault in Boulogne-Billancourt das Projekt eines neuen Alpine-Modells, das die Zukunft der an ständig rückläufigen Verkaufszahlen leidenden Marke vielleicht hätte sichern können.

**D**er stete Niedergang hat Geschichte:

Spätestens 1977, mit der Produktionseinstellung der berühmten A 110, erlebte Alpine einen Bruch mit der eigenen Tradition. Nachdem zwei Jahrzehnte lang kleine, leichte und vor allem sportliche Modelle die Markenpalette geprägt und deren sportliches Image begründet hatten, entwickelten sich die Kunststoffautos aus Dieppe zu Komfortsportlern:

Die schon 1971 vorgestellte, luxuriöse A 310 mutierte 1977 zu einem gewichtigen 2+2-Sitzer mit einem 2,7 Liter großen V6, die Zeit der kleinen Vierzylinder war vorbei.

Traditionalisten bemängelten fortan, daß die Alpine nun mehr zum Präsentieren vor einem Spielkasino taugte denn zum sportlichen Einsatz auf der Rennpiste.

Und: Der Name Alpine degenerierte immer mehr zur Modelbezeichnung, an den Kunststoffkarosserien dominierte vielmehr der Renault-Rombus.

Die 1985 eingeführten GTA-Modelle setzten den bei Renault nun eingeschlagenen Kurs von schwergewichtigen Luxus weiter fort - und mußten sich zudem den Vorwurf gefallen lassen, mit 160 PS in der Sauger- bzw 200 PS in der Turbo-Version im Vergleich zur Konkurrenz nicht das Maß der Dinge zu erreichen.

Die 1991 vorgestellte, optisch modifizierte A 610 läutete zaghaft Anklänge an Traditionen ein: Mit 250 PS verfügte dieses Modell endlich über das erwartete Leistungsvermögen und trug - als äußerliches Bekenntnis zur



Vergangenheit - wieder ein eigenes Alpine-Logo an der Front sowie eine Modellbezeichnung wie in früheren Tagen.

Trotz positiver Tester-Urteile vermochte die jüngste Alpine-Kreation jedoch immer weniger Käufer zum Kauf anizimieren. Ihr relativ hoher Preis von knapp 100000 DM bildete keineswegs ideale Voraussetzungen für einen Markterfolg.

**B**eständig keimte unter Liebhabender Marke der Wunsch nach einem neuen Modell, das mit dem Attributen klein ,leicht und sportlich an die Traditionen der Marke anknüpfen sollte. Und tatsächlich machte man sich bei Renault an die Arbeit und entwickelte ein entsprechendes Konzept.

Das Projekt W71, von Alpinisten rasch A 410 getauft, vereinte Anklänge einer 1990 von Renault präsentierten Spider-Studie, dem Laguna, mit Großserienkomponenten: Der vom Renault 19 und Clio bekannte Vierzylinder-Sechszehventiler mit 135 PS schien als Antrieb geradezu prädestiniert. Auf einen Verkaufspreis von 50000 DM taxierten die Renault-Strategen das neue Modell, und gerade da saß die Stolperfalle. Weil niemand dem Renault-Präsidenten Louis Schweitzer die Gretchenfrage beantworten konnte, ob sich das Projekt wirtschaftlich tragen würde, schalteten die Ampeln auf Rot. Überraschend kam dieser Entschluß dennoch nicht. Schon im Herbst '92 hatte sich Schweitzer in der in Bern

erscheinenden "Automobil Revue" zum Thema Alpine geäußert. Zwar wolle er, sagte der auf drastische Sparmaßnahmen gepolte Renault-Präsident und -Generaldirektor, eine junge und ideenreiche Modellpalette auf die Beine stellen, habe aber "kein Interesse an Sondermodellen, von denen pro Tag nur zehn oder 20 Exemplare gebaut werden". Von solchen Werten war Alpine zuletzt weit entfernt: In der Fabrik in Dieppe wurde nur ein Auto am Tag gebaut. Die eigentliche Produktionsauslastung erfolgt über die Fertigung des Renault Espace, von dem pro Tag 55 Autos in Dieppe gebaut werden.

Die Geschichte dieses Hauses Alpine spiegelt einzigartig die von vielen Fans tragisch empfundene und von Renault vorangetriebene Entwicklung der Marke vom Weltmeister zum Mauerblümchen unvergleichlich wieder. Die jetzige Einstellung des letzten noch gebauten Alpine-Modells ist das unvermeidliche Endergebnis dieses Prozesses. Die Automobilwelt ist ohne Alpine fortan um ein weiteres Stück fader und biederer geworden.

L. Raakow



Alpine Renault A 310 I

Anzeige:



## Dynamik ist unser Konzept

Die Interessengemeinschaft für Fahrer und Restauratoren der Renault 15 / 17 Baureihe.

Gründungsmitglieder:

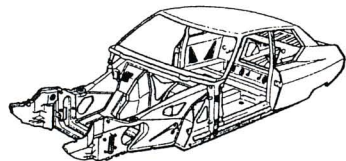
- K.Wolbrandt
- J.L. Fremont
- M. Himpel
- L.Raakow

Mitglied in der IG Renault 17 Deutschland

CITROËN präsentiert

**CITROËN ASM**

- Ergänz. • Sidrka • Kombi • Aerodynamik
- 2-türiges Coupé
- 4-türiger
- 6-Zylinder
- 2470 cccm
- 160 PS
- 225 km/h



"Hier ist Kraft, frische unverbrauchte Kraft, kompakte Kraft.

Hier ist Form, reine perfekte Form, versteckte und geschaffene Form.

Und hier ist Präsenz, eine beinahe menschliche Dominanz, tief und sogar unheimlich, aber trotzdem eine Präsenz, die dem richtigen Geist nachgibt."

so lautet die Einleitung einer englischen mehrfarbigen Prospektmappe, die Citroën 1971 an seine Kunden verteilt.

Über die Aussagekraft dieses Textes kann man geteilter Meinung sein, jedoch nicht über Wirkung, die alleine das Fahrzeug (ohne solche Phrasen) in der Öffentlichkeit erzielte.

Von Anfang an mußte Citroën weiter und tiefer in die Wissenschaft des Automobilbaus eindringen als jemals zuvor. Citroën mußte dem SM die gesamte Design-Erfahrung geben, die das Unternehmen bei der Entwicklung der DS gewonnen hatte, Designs, die noch weiter verfeinert und zu ihrem Maximum entwickelt werden mußten.



Der SM ist ein Wesen aus vielen modernen Design-Technologien, die alle zusammengefaßt wurden, um beinahe unglaubliche Form, Geschwindigkeit, Kraft, Sicherheit und Komfort zu geben.

12

Der Citroën SM ist ein vollkommen anderes Konzept von Automobil-Design, gestern sowie heute.

Man merkt deutlich, mit welchen sprachlichen Mitteln Citroën versucht hat, den SM zu verkaufen. Es wurde fast eine eigene Sprache geschaffen.

Bereits in den frühen zwanziger Jahren unseren Jahrhunderts erlangten die Werbekampagnen des Hauses Citroën Berühmtheit. Schon die Aufmachung der Werbemittel war stets ungewöhnlich. Inserate, Kataloge, Prospekte verrieten hohes künstlerisches Niveau; die besten Photographen, die kreativsten Werbetexter, die einflussreichsten Medienberater waren für Citroën weltweit tätig.

Doch schaut man sich einmal die Verkaufszahlen an, so nahmen nach den ersten beiden Jahren die Verkaufszahlen von anfangs 25% bis 1975 um fast 95% für den SM ab. Bereits nach zwei Jahren hatte das Fahrzeug nach automotor-und-sport Marktspiegeln nur noch die Hälfte seines Wertes (NP 1970: DM 36.000,-).

Letztendlich ist es der Markt, der die Sprache spricht und nicht die Werbekaufleute.

So wurden insgesamt 12.920 Stück in fünf Jahren gebaut. Eine Bilanz die für sich spricht.

Sven Seehawer

Da bleibt nur noch die Frage, ob ein Flopp ein vorprogrammierter Oldi-Runner ist ?!

13

### R 11 GTX - Manschettenwechsel

Man kann davon ausgehen, daß nahezu jedes am Automobil befindliche Teil, ob Gummi oder Metall einen Sinn erfüllt.

So liegt auch ein Sinn darin, an den Antriebswellen Manschetten anzubringen, damit das Fett an den Gelenken nicht weltweit auf den Straßen verteilt wird, wie es schon in bezug auf das Öl einige Motoren tun.

Spätestens dann, wenn man knirschende Geräusche aus dem vorderen Fahrzeugteil vernimmt, ist ein Blick auf die Manschetten angeraten.

Sind die "Gummihüllen" gerissen, so ist eine unbedingte Instandsetzung notwendig.

Welche Maßnahmen dabei zu treffen sind, und was man unbedingt vermeiden sollte, berichtet uns in der nächsten Ausgabe der liebe Maik am Beispiel seines R 11 GTX.

Nur soviel vorweg: Bremsscheiben und Radlager müssen nicht jedesmal draufgehen, sonst wird selbst für einen Großverdiener der Manschettenwechsel nicht ganz billig!

19

**OLDTIMER  
BÖRSE BERLIN**

Auto- und Motorradteile Markt

mit ZIELFAHRT  
für Oldtimer  
und Motorräder  
ins Spandauer  
Umland



**22. & 23. Mai 1994**

**IKEA Parkplatz Berlin-Spandau**  
Ruhlebener Straße  
Miszewski & Thurmann  
Spekteweg 97 · 13583 Berlin

Informationen: ☎ 372 30 60 und 371 44 12  
Platzanmeldungen erforderlich bis 13. Mai

20



## Impressionen vom 13. Rendez-vous (nicht nur) französischer Klassiker

Zum 13. Mal trafen sich am Wochenende 23./24. August rund zwei Dutzend (nicht nur) französische Klassiker in Klieken (Sachsen-Anhalt) an der Elbe in der Nähe von Wittenberg.

Unser Clubfreund Peter Janker hatte wieder ganze Arbeit geleistet und u.a. eine abwechslungsreiche Rallye organisiert, die neben fahrerischen Können, Geschicklichkeit des Beifahrers auch jede Menge Gehirnschmalz forderte.

Einige Teilnehmer waren ja schon 1-2 Tage früher angereist und genossen bei teils sonnigem, aber immer trockenem Wetter tagsüber die Schönheiten dieser Gegend. Die interessante Rallye-Suchfahrt führte über wenig befahrene Straßen, schöne Alleen und auch über die Elbe ganz klassisch mit einer Fähre.

Am Sonntag stand die Besichtigung des ehemaligen Großkraftwerks der DDR „Vockerode“ auf dem Programm mit nicht weniger interessanten Eindrücken und Informationen. Stilvoll fand die Siegerehrung schließlich in der Schaltwarte statt.

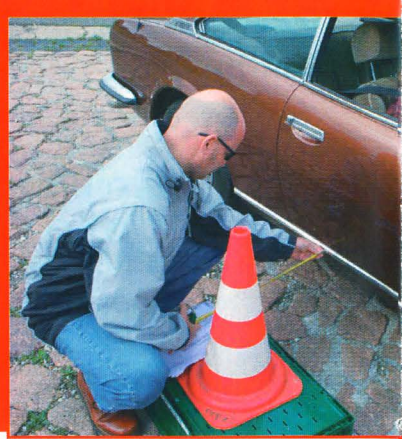
Der Vorstand des PeReCi e.V. dankt im Namen aller Teilnehmer für dieses wirklich schöne Wochenende (es regnete zum Glück nur nachts) und freuen uns schon auf das 14. Rendez-vous im August 2009 irgendwo im Umland von Berlin!

Die folgenden Fotos mögen einen kleinen Eindruck vermitteln.

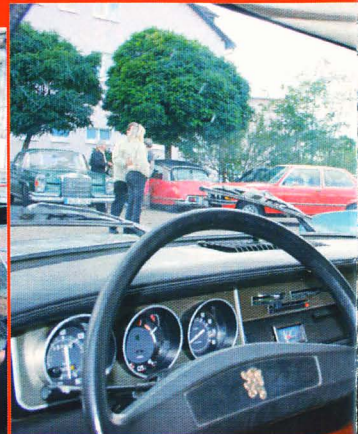
jokai



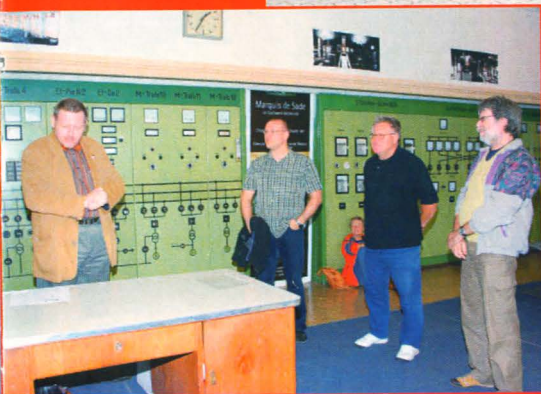




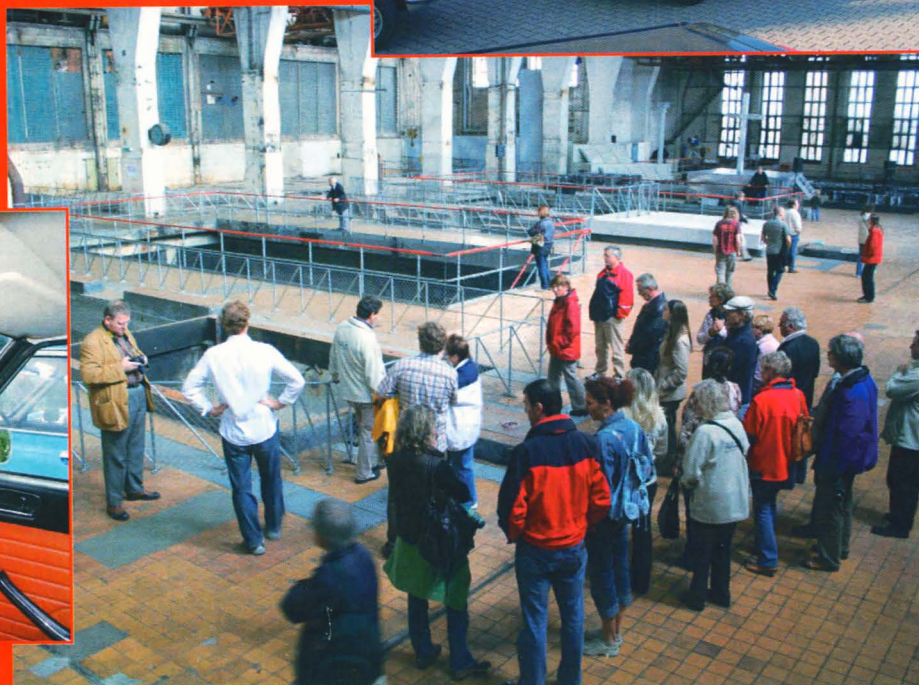
# Impressionen des 13. Rendez-vous 2008







us





# Der Beweis: 100-Oktan-Kraftstoffe verbessern die Verbrennung!

Erst waren wir ja skeptisch. Wir wollten nicht glauben, dass die 100-Oktan-Kraftstoffe, die einige Tankstellen eingeführt haben, besser sind als SuperPlus. Aber dann mussten wir doch zugucken: Die neuen Kraftstoffe verbessern tatsächlich die Verbrennung! Okay, nicht unbedingt im Motor – aber im Geldbeutel! Weniger Kohle! Weniger Asche! Alles weg – dank rückstands-freier Verbrennung. Für uns ist das natürlich kein Grund, unseren günstigen Markenkraftstoff SuperPlus durch einen teuren 100-Oktan-Kraftstoff zu ersetzen. Denn wer will schon einen Kraftstoff, bei dem man den Unterschied hauptsächlich im Geldbeutel merkt?



**JET**

**Tanken ist schnelle Geldvernichtung  
auch bei 92 Oktan!**

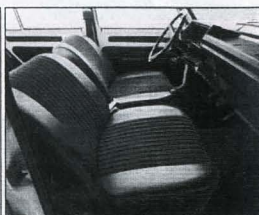
Chrysler Simca '75: Noch perfekter und noch schöner!



**Der 1975er Simca 1100. Wie man gleich-  
zeitig mit zwei Autos fahren kann.**



**Mit einem praktischen.**



**Mit einem komfortablen.**

Es gibt viele praktische und viele komfor-  
table Autos. Schon seltener sind solche, die  
beides vereinen. Wie der neue Simca 1100.

Bisher schon hatte er einen großen Innen-  
raum durch quer zur Fahrtrichtung einge-  
baute Frontmotor. Eine richtige Hecktür  
zum leichten Beladen. Eine umklappbare  
Rücklehne für eine Rieseladefläche.

Und bisher schon war der Simca 1100 un-  
wahrscheinlich fahrbarer durch Frontantrieb

und einstellbare Drehsäule, Kurvenstabilisier-  
system. Und wirtschaftlich durch einen 54-PS  
Normalschleppmotor (Serienmäßig im L.S.  
im GLS auf Wunsch.)

Diese Technik haben wir jetzt noch kom-  
fortabler gemacht. Der Simca 1100 hat ein neu-  
gestaltetes Sicherheits-Armaturenbrett mit  
blendfreien Instrumenten. Neue anatomisch  
richtige Liegesitze mit atmungsaktiven Bezü-  
gen. Bis hin zu Klappstühlen wie einem  
beleuchteten Aschenbecher.

Von außen erkennen Sie ihn an den neuen  
großen Sicherheits-Hockschlitzen.

An Chrysler Deutschland GmbH, 8078 Neu Isenburg  
Postfach 327  
gehören Sie mit ausführlichem Informa-  
tionematerial über die fünf verschiedenen  
Simca-1100-Typen:

Name \_\_\_\_\_  
Adresse \_\_\_\_\_



CHRYSLER  
DEUTSCHLAND

**Simca 1100: das Auto mit viel Drin, Drum und Dran.**



**Mitte der 70er auf einem Parkplatz  
– nein – das H-Kennzeichen verrät die Neuzeit**





## Die Young-Youngtimer – Oder: woher kommt der Nachwuchs?

Hallo Freunde des historischen Gefährts. Es gibt die positive Nachricht, dass immer mehr Autos mit H-Kennzeichen zugelassen sind. Im Sommer sieht man auch immer mehr Oldtimer im Verkehr mitschwimmen. Aber dennoch gibt es dunkle Wolken. Warum?

Weil die Oldtimerclubs überaltern. Man braucht nur an die Vereine denken, die man kennt. Auch bei uns, bei PeReCi e.V. gibt es auch nur wenige Mitglieder unter 30.



**Talbot Samba Cabrio**

Warum ist das so?

Einmal ist da die Gesetzgebung, die Oldtimern doch ein negatives Image zukommen lässt. Außerdem bekommen Oldtimer das H-Kennzeichen und damit auch die Genehmigung, in die Feinstaubzone fahren zu dürfen erst ab 30 Jahren. Damit fallen schon viele interessante und erschwingliche Autos aus den 80ern heraus. Dazu kommen der zurückgegangene Wohlstand, hohe Nebenkosten und hohe Treibstoffkosten.

Diese negativen Faktoren sind vor allem für junge Menschen ein Problem, die sich ja vieles, z.B. für die Wohnung noch anschaffen wollen oder müssen. Und diese fehlen nun bei uns.

Daher sollten wir auch einmal selbstkritisch sein und offener für Youngtimer, die dieses gerade erst werden. Und wenn man überlegt, dabei gibt es doch auch einige



**Citroën BX**



**Peugeot 605**



**Renault 11**

**Renault Fuego****Talbot Tagora**

Schätzchen. Ein Renault Fuego mit seiner Glaskuppelklappe ist doch seltener als ein Ferrari. Unwesentlich häufiger, aber mit schrägen Einschlag ist doch der Renault 11. Und wieso sind die Talbot Opa-Autos?

Samba-Cabrios sind günstig im Internet zu erstehen und nehmen es locker mit einem offenen Golf 1 (muss nicht sein) auf. Ein sehr seltener Talbot Tagora V6 oder Matra Murena sind doch eine flotte Ansage. Ein Citroën BX oder XM fallen wieder richtig auf im Straßenverkehr, ebenso die ruhige

Linienführung eines Peugeot 505 oder die mehr dynamische eines 605. Auch die kleinen 205er Peugeot oder Renault 5 zweite Serie.

Oder um über den französischen Tellerrand zu schauen; die großen Rover, den ersten 12-Zylinder 7er BMW, Mazda 929 Coupe, Honda CRX, Fiat Panda und Uno ...

Wir sollten auch solche Fahrer für uns ansprechen. Wir brauchen auch Nachwuchs

A. Horstmann

**Auch nachts Gesichter in der Menge**



## Parteivorschlag: Oldtimer nur noch alle 5 Jahre zur Hauptuntersuchung (HU)

Privat genutzte PKW bis 3,5t zul. Gesamtgewicht müssen in Deutschland alle zwei Jahre zur Hauptuntersuchung (HU) und zur Abgasuntersuchung (AU).

Besonders ärgerlich ist dies für die Besitzer von Oldtimern. Schließlich fahren sie mit ihren Fahrzeugen vergleichsweise selten und legen meist auch keine beachtlichen großen Strecken zurück. Außerdem ist der Großteil dieser Fahrzeugeigentümer dafür bekannt, seine Fahrzeuge sehr gut zu pflegen und zu warten. Demnach verkörpert die zweijährige HU und AU auch von Oldtimern für die meisten Fahrzeugbesitzer eher eine unnötige Last und ist von geringem Nutzen.

So sieht es zumindest die FDP. Um den Eigentümern von Oldtimer-Fahrzeugen das Leben zu erleichtern, schlägt die Partei vor, dass Oldtimer mit H-Kennzeichen ausschließlich alle fünf Jahre zur Untersuchung bei TÜV, DEKRA, KÜS, FSP, GTÜ usw. müssen. Einen entsprechenden Antrag begründet die FDP-Bundestagsfraktion damit, dass diese Autos pro Jahr im Durchschnitt weniger als 2000 Kilometer gefahren werden und sich meist „im Eigentum von fahrzeugtechnisch versierten Personen“ befinden, wie der Bundestag jetzt mitteilte.

Ob die FDP mit ihrem Antrag erfolgreich sein wird, bleibt vorerst abzuwarten. Da bisher noch keine Gegenargumente oder Gegenstimmen aus anderen Parteienfraktionen zu hören waren, könnten Oldtimer-Besitzer vielleicht tatsächlich in den Genuss kommen, nur noch alle fünf Jahre zur HU und AU fahren zu müssen. Im Ausland ist man bereits einen Schritt weiter: In Polen müssen Oldtimer nur alle fünf Jahre vorgeführt werden, in Dänemark

sind die Vorführ-Intervalle für erhaltenswertes Alteisen bereits auf acht Jahre verlängert worden, in Belgien, Luxemburg und Schweden wurden sie für alle Fahrzeuge der Baujahre vor 1950 völlig abgeschafft. Die Niederlande schreiben die Hauptuntersuchung nicht mehr für Fahrzeuge vor, die Baujahr 1960 oder älter sind.

Der Automobilclub von Deutschland (AvD), der sich insbesondere für Oldtimer stark macht, unterstützt den Vorschlag: Besitzer seien fachkundig und bewegten ihre Fahrzeuge zumeist sehr eingeschränkt, oft nur auf Oldtimertreffen.

Überdies müsse dort als Bedingung für die Teilnahme oft eine technische Sicherheitsprüfung durchgeführt werden. Somit werde der Verkehrssicherheit historischer

Fahrzeuge bereits ausreichend Aufmerksamkeit zuteil.

jörg

### Letzte Meldung:

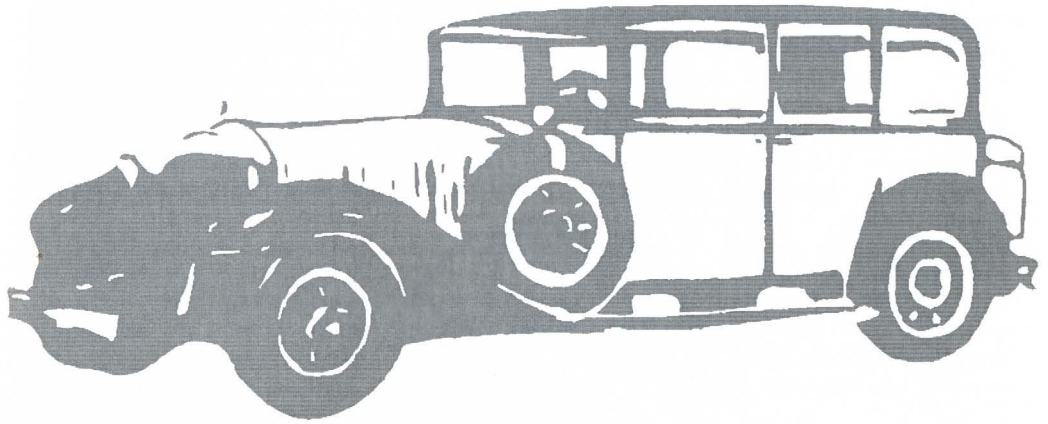
Die Verlängerung der HU-Intervalle ist am Votum der SPD-Vertreter im Verkehrsausschuss Mitte November erst einmal gescheitert. Die FDP wird aber in 2009 einen neuen Anlauf unternehmen ...



So kann selbst eine DS nicht mehr fahren

KFZ-Reparaturen und Karosserie

Oldtimerrestaurierung • Oldtimerinstandsetzung



**Unfallreparaturen,**

**Karosserie- u.**

**Lackarbeiten,**

**Fahrzeugtechnik,**

**Inspektionsservice,**

**KAT-Nachrüstungen**

**TÜV und AU im Hause,**

**Klimaanlagen, Standheizungen**

Alt-Lichtenrade 80 • 12309 Berlin

Tel. (030) 74 68 09 90 Fax (030) 74 68 10 70



## Der Berliner Stadtring wurde 50!

Ein Jubiläum, das kaum einer wahrgenommen hat ist, dass der Berliner Stadtring (A100) im Herbst 2008 genau 50 Jahre alt geworden ist.

Klar gab es davor auch schon eine Autobahn in Berlin, die AVUS (Auto-Verkehrs- und-Übungs-Straße), die schon in den zwanziger Jahren entstanden ist und heute als A115 die Verbindung zwischen dem südlichen Berliner Ring (A10) und dem Stadtring A100 am Dreieck Funkturm bildet.

Im Herbst 1958 wurde das erste kleine Teilstück der A100 zwischen Dreieck Funkturm über Kurfürstendamm bis zum Hohenzollerndamm eröffnet. Nach und nach wuchs der Ring in den sechziger, siebziger und achtziger Jahren nach Norden und Süden.

Zum Glück, muss man heute sagen, setzte sich der damalige Bausenator Schwedler durch und ließ den Stadtring von Anfang an sechsspurig bauen! Wir alle wissen, wie es sich in der Hauptverkehrszeit staut wenn auch nur eine Spur fehlt.

Lange gab es im Süden das Nadelöhr Sachsendamm, hier konnte die Autobahn nicht fertig gestellt werden, da sich die Verhandlungen mit der DDR als schwierig erwiesen (mehrere Reichsbahnbrücken mussten neu gebaut werden). Erst 1996 erfolgte der Lückenschluss sowie ab 2000 die Verlängerung bis zum Dreieck Grenzallee, hier zweigt die A113 nach Süden ab. Am nördlichen Ende zweigt am Dreieck Charlottenburg die A111 zum Berliner Ring ab.

Heute verläuft der Stadtring A100 als Halbkreis im ehemaligen Westteil Berlins von der Seestraße bis zur Grenzallee (rund 25 km).

Der Stadtring hat eine Reihe von Abzweigungen, die heute teilweise nur als „Stummel“ ausgebildet sind. Sie waren Teile



Heutiges Ende des Stadtrings A100  
– Grenzallee

eines großen „Tangentenplanes“ von 1965. So zum Beispiel der 1,2 km lange Abzweig Gradestraße: es sollte die A102 (Osttangente) werden, die nach Süden weiter bis zur Stadtgrenze (Marienfelder Chaussee) und nach Norden bis nach Kreuzberg (Oranienplatz) verlaufen sollte. Man kann die baulichen Weiterführungsabsichten nach Süden noch gut erkennen. Auch die A103 (Westtangente), die von Steglitz kommend bis zum Schöneberger Kreuz verläuft sollte weiter über Schöneberg, Tiergarten bis zum Kurt-Schumacher-Platz geführt werden. Von diesen Plänen



Ehem. geplante Weiterführung an der  
Ausfahrt Gradestraße



**Ehemalig geplante Weiterführung am heutigen nördl. Ende der Westtangente**

zeugt heute noch eine sinnlos erscheinende Brücke am Schöneberger Ende über die der Sachsendamm verläuft, unter ihr sollte



**Heute sinnlos erscheinende Brücke über eine virtuelle Autobahn**

die Autobahn wie oben beschrieben weiter geführt werden. Über dem U-Bhf. Amrumer Straße (der tiefer und mit geringerer lichter



**Für immer geschlossene Auffahrt Ri Nord vom ICC kommend – sie mündete auf der Einfahrs pur der von der AV**

Höhe angelegt wurde) gibt es bereits einige Tunnelrohbauten für diese Autobahn.

Im Norden an der A111 gibt es auch so einen Stummel (geplante A105) zwischen Kurt-Schumacher-Damm am Flughafen Tegel entlang zum Eichborndamm. Dieses Stück sollte sich an der Seestraße mit der o.a. A103 vereinigen.

Nicht vergessen sollte man den lange umstrittenen Abzweig (A104) Konstanzer Straße, Autobahnüberbauung Schlangensbader Straße, Schildhornstraße: die Autobahn sollte durch die heutige Tempo 30-Zone Schildhornstraße zur Westtangente geführt werden.

Daneben gab es noch Pläne für eine Ost-West-Tangente (A106) durch Tiergarten und Kreuzberg, die nie ausgeführt wurden.



**Eine der ältesten Stadtringüberquerungen mit Zufahrten von 1958–2002 komplett erneuert**

Viele Bürgerproteste und ein Umdenken im Senat führten schließlich zur Aufgabe dieser Pläne und zu einer Veränderung in der Straßenverkehrsplanung, da für diese Autobahn-Tangenten-Pläne viele Häuser (teilweise gute Altbausubstanz) und ganze Straßenzüge abgerissen worden wären.

Der Stadtring soll bis 2015 zum Treptower Park verlängert werden, ob er irgendwann einmal im Ostteil vervollständigt wird und einen ganzen Ring bildet, ist ungewiss.





**Haltebucht und Zugangsbauwerk für Bus-Fahrgäste**

Aufmerksame Beobachter wundern sich vielleicht an einigen Stellen am Rand des Stadtrings über kleine Haltebuchten und „Betonhäuser“. Das waren Zugangsbauwerke und Haltestellen für eine Buslinie (ehemals 99er), die bis 1992 über den Stadtring verlief. Da der Stadtring zu großen Teilen parallel zur S-Ring-Bahn verläuft, war diese Buslinie zu West-Berliner Zeiten der Ersatz für die S-Bahn, die in DDR-Händen war und teilweise boykottiert wurde. Nach und nach verschwinden im Zuge von Sanierungsmaßnahmen diese Bauwerke, aktuell gerade am Spandauer Damm mit Erneuerung der dortigen Brücke.



**Ehem. Zugangsbauwerk zum Bus am Jakob-Kaiser-Platz**

Der Stadtring hält auch einige Rekorde bereit: Insbesondere am Dreieck Funkturm zählt



**Meist befahrenes Teilstück der A100 am Dreieck Funkturm**

die A100 seit Jahren zu den befahrensten Straßen Deutschlands mit über 200.000 Fahrzeugen am Tag. Die Rudolf-Wissel-Brücke (zwischen Auffahrt/Abfahrt Spandauer Damm und Dreieck Charlottenburg) ist mit gut 900 m die längste Berliner Brücke. Die Einfahrt mit dem kürzesten Beschleunigungsstreifen einer deutschen BAB und noch dazu in einer Kurve gelegen, ist die Auffahrt Kurfürstendamm in südliche Richtung. Der längste Berliner Tunnel ist seit 2000 auch auf der A100 zu finden: der Britzer Tunnel.

jokai



**Markantes Wahrzeichen für alle Automobilisten: die 3 Schornsteine vom Kraftwerk Wilmersdorf direkt am Stadtring**

## AVD: „Finanzkrise lässt Oldtimer-Aktien steigen – Garagengold“ begehrt

Der Oldtimer-Markt wird durch die Börsenturbulenzen deutlich belebt.

Die Finanzkrise sorgt nicht nur für schlaflose Nächte und lange Gesichter, sondern hat auch ihre positiven Seiten. Den Oldtimer-Markt haben die Börsenturbulenzen beispielsweise deutlich belebt – beobachtet der Automobilclub von Deutschland (AvD).

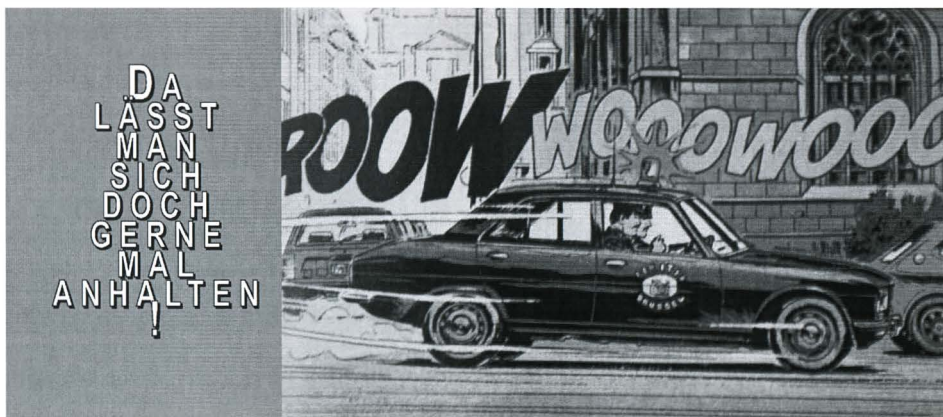
„Finanzkräftige Damen und Herren investieren statt in Fonds oder Aktien momentan eher in krisensichere Sachwerte. Und so erleben vor allem exklusive Liebhaberstücke eine Renaissance“, erklärt AvD-Oldtimer-Experte Dieter Ritter.

Den Oldtimer-Boom bestätigt auch Mercedes-Spezialist Klaus Kienle. Er habe in den vergangenen zwei Monaten mehr Fahrzeuge verkauft, als sonst in einem ganzen Jahr. „Viele Oldtimer-Fans erweitern momentan ihre Sammlungen, geben teilweise über eine Million Euro für ein Prachtexemplar aus. Die Erfahrung zeigt, dass vor allem die Vorkriegsmodelle nicht an Wert verlieren und eine solide Anlage sind“, so der Geschäftsführer der Kienle Automobiltechnik GmbH im schwäbischen Heimerdingen. Er rät Szene-Neulingen, bei verlockenden Angeboten aber stets einen Fachmann zu Rate zu

ziehen – um keine Überraschungen zu erleben. Oldtimer, denen Originalteile fehlen oder die nicht originalgetreu umgebaut wurden, müssen sonst nach dem Kauf aufwendig und kostspielig restauriert werden.

Der Run auf die Oldtimer werde anhalten – prognostiziert Kienle, „alte Autos können nicht vervielfältigt werden, bleiben Raritäten“. Von einem eher kurzfristigen Strohfeuer geht dagegen Reinhard H. Sachse, der Chef des renommierten Oldtimer-Hauses „Steenbeck“ in der Lüneburger Heide, aus. Auch zu ihm kommen momentan viele investitionsfreudige Kunden, die Edel-Oldtimer kaufen. Der Einsteiger-Bereich stagniere jedoch. „Fahrzeuge, die 40.000 bis 100.000 Euro kosten, werden eher seltener gekauft. Diese Kunden, meist Mittelständler, sind zurückhaltender“, beobachtet Sachse. AvD-Oldtimer-Experte Dieter Ritter bewertet die Situation positiv: „Oldtimer sind nicht nur Sammlerstücke, sondern bilden auch die Grundlage für eine automobiler Kultur. Für das Erfinderland des Autos sind sie also Vergangenheit und Zukunft in Einem.“

aus einer Pressemeldung des AVD vom  
8.11.2008





## Der PeReCi Motor Klassik Club e. V. auf der Motor Welt 2008

So, da haben wir ja wieder eine Saison hinter uns gebracht!

Ich will aber dieses Jahr nicht abschließen ohne an eines unserer Highlights des Jahres zu erinnern.

Die Motor Welt in den Messehallen am Funkturm, welche vom 21. bis 24. Februar 2008 stattfand.

Diese Veranstaltung ist eine Automesse für und von Autobesiegerten.

Speziell der große Anteil an Oldtimern hatte mich begeistert.

Ganze 3 Hallen wurden für die Young- und Oldtimer reserviert. Ursprünglich war diese Messe als Verkaufsveranstaltung für die Autohändler Berlin-Brandenburgs gedacht.

Wir hatten bereits am 20. Februar 2008 begonnen unsere „Prachtstücke“ in den Messehallen unterzubringen. Trotz der kurzfristigen Planung konnten wir 12 Fahrzeuge zusammen ausstellen (hier noch einmal ganz speziellen Dank an Andreas, Christine, Horst, Joachim, Matthias, Matze, Mario, Michael, und Uwe)!

Die Messetage vergingen wie im Fluge. Obwohl unser Stand – wie von vielen kritisiert – nicht ganz so optimal positioniert war, konnten wir viele interessante Kontakte knüpfen.

So hat uns z. B. ein ehemaliger Peugeot-Händler sein gesamtes Ersatzteillager angeboten. Auch ein sehr seltenes unrestauriertes Peugeot 304 Coupé wurde uns zum Kauf angeboten.

Richtig bemerkenswert waren jedoch die vielen interessierten Besucher. Hier zeichnete sich eindeutig ein Trend ab.

Vom Donnerstag bis Samstag kamen die echten „Liebhaber“ und Kenner. Erstaunlicherweise verfügten diese über sehr viele Kenntnisse unserer frankophilen





Fahrzeuge. Ich traf sogar einen Besucher, der einen Peugeot 504 Coupé 1977 neu gekauft hatte und es heute bedauert, den Wagen vor 15 Jahren – zu einem Spottpreis – verkauft zu haben.

Der Sonntag wiederum war mit den uns allzu bekannten Kommentaren und Fragen wie „Wie schnell fährt der denn?“ oder „Was verbraucht der denn?“ gefüllt.

Da ich an allen 4 Tagen vor Ort war, hatte ich die Möglichkeit eine Chrompolitur zu testen. Ich kann allen, die Rostpickel entfernen wollen oder einfach Ihren Chrom aufpolieren möchten, AUTOSOL wärmstens empfehlen.

Insgesamt lässt sich sagen, dass wir dieses Event optimal nutzen konnten, um unseren Club und unsere Liebe zu den „alten Franzosen“ dem interessierten Publikum näher zu bringen. Das Beste hieran war, dass uns dies keinen einzigen Cent gekostet hat!

Liebe PeReCi Mitglieder, bitte merkt euch bereits jetzt den 19.–22. Februar 2009 vor!

Aufgrund der Kritik in diesem Jahr werden wir einen anderen Messestand organisieren. Dieser wird kleiner sein, aber dafür mehr inmitten des Publikums, damit wir noch bessere Kontakte knüpfen können.

Die Anzahl der Plätze ist diesmal auf 8 Fahrzeuge limitiert! Meldet euch bitte bis zum 31.01.2009 an.

Ich wünsche allen noch ein schönes Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr, sowie viele pannenfreie Kilometer in 2009!

Euer Diva-Besitzer Philip Dornacher



## Rechtsinformationen – Informations juridiques

von Dr. Christine Kaiser, Rechtsanwältin

### Schadensersatz beim Kfz-Unfall:

Nutzungsentschädigung beim Verlust der Gebrauchsmöglichkeit eines Wohnmobils  
Der zeitweilige Verlust der Gebrauchsmöglichkeit eines reinen Freizeitwecken dienenden Wohnmobils begründet keinen Anspruch auf abstrakte Nutzungsentschädigung.

(BGH, 6. Zivilsenat, 10.06.2008, AZ.: VI ZR 248/07)

### Schadensersatz bei Kfz-Unfall:

Schätzung des Unfallersatztarifs bei Mietwagennahme; Beweislast für Zugänglichkeit eines günstigeren Tarifs

1. Zur Schätzung eines Aufschlags zum Normaltarif bei einem so genannten Unfallersatztarif (hier: Aufschlag von 15 %).
2. Der Schädiger muss darlegen und gegebenenfalls beweisen, dass dem

Geschädigten ein günstigerer Tarif nach den konkreten Umständen „ohne weiteres“ zugänglich gewesen ist.

(BGH, 6. Zivilsenat, 24.06.2008, AZ.: VI ZR 234/07)

### Schadensersatz bei Verkehrsunfall:

Schadensregulierung auf der Basis fiktiver Reparaturkosten bis zum Wiederbeschaffungswert ohne Abzug des Restwerts  
Ein Unfallgeschädigter kann (fiktiv) die vom Sachverständigen geschätzten Reparaturkosten bis zur Höhe des Wiederbeschaffungswerts in der Regel nur abrechnen, wenn er das Fahrzeug mindestens sechs Monate weiterrutzt und zu diesem Zweck – falls erforderlich – verkehrssicher (teil-)reparieren lässt.

(BGH, 6. Zivilsenat, 29.04.2008, AZ.: VI ZR 220/07)

## Clubraum des Pereci

Der Clubraum vom PeReCi-Motor-Klassik Club e.V. befindet sich im

### Meilenwerk Berlin

Wiebestraße 36–37 in 10553 Berlin-Moabit und ist immer regelmäßig am 2. Mittwoch (Clubstammtisch Trofeo) und am 4. Mittwoch (Abend der offenen Clubtür) geöffnet.

Andere Öffnungszeiten nach telefonischer Absprache unter 0 30 – 7 42 22 37 oder 0 30 – 39 10 04 40.

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



## Kurz notiert ...

### H-Kennzeichen quo vadis?

Vorläufig gibt es keine weitere Verschärfung der Kriterien für ein meistens steuerlich günstigeres H-Kennzeichen für Fahrzeuge über 30 Jahren (ab Erstzulassung), die keinen Katalysator oder Rußpartikelfilter besitzen, allerdings sind die Prüfororganisationen vom Bundesministerium für Verkehr angehalten worden hier sehr genau zu prüfen, ob die bereits vorhandene Kriterien (originaler Zustand oder zeitgenössischer Umbau usw ...) eingehalten werden. Hier gibt es durchaus Spielraum für die Prüfer, der Club hat Erfahrungen gesammelt, wo was geht und was nicht. Tipps für entsprechend wohlwollende Prüfer gibt es beim Verein (01 77-86 76 400).

Es ist aber damit zu rechnen, dass die Erteilung von H-Gutachten spätestens dann wieder ein Thema sein wird, wenn die Achtziger-Jahre-Jahrgänge in das H-fähige Alter kommen: hier gibt es noch relativ viele Fahrzeuge, die dank besserer Rostvorsorge der Hersteller überlebt haben, noch eine überschaubare Technik ohne viel Elektronik besitzen und die teilweise noch gar nicht wie ein „(H)-istorisches Fahrzeug“ aussehen.

### Umweltzonen verursachen mehr Abgase

Das klingt wie ein Widerspruch, aber eine Befragung von Besitzern (Privatpersonen und Firmen) von Fahrzeugen, die keine Umweltplakette erhalten können (kein Kat oder U-Kat bzw. Diesel ohne Filter/Kat) hat folgenden Sachverhalt ergeben:

Durch Umwege um die innerstädtischen Umweltzonen, die inzwischen viele Städte eingerichtet haben, fahren gerade diese Fahrzeuge ohne irgendeine Abgasreinigung mehr und produzieren so mehr Abgase zwar nicht in der „Zone“ selbst, aber dafür drum herum. Je nach Windrichtung werden sie dann in die Umweltzonen getrieben oder auch nicht ...

Das „Wölfcheulen“ wird bei vielen relativ jungen Diesel-PKW-Besitzern spätestens Ende 2009 losgehen: dann nämlich dürfen keine roten und gelben Plaketten mehr in die UWZ einfahren. Besitzer von Peugeot oder Citroën sind davon weniger stark betroffen, da die Franzosen schon seit 2000 begonnen haben überall den Rußpartikelfilter einzubauen (blöd wer da unbedingt noch einen „CDI“ oder „TDI“ kaufen musste).

### Danke und wie weiter?

Der Vorstand des PeReCi e.V. dankt im Namen aller Mitglieder und Clubfreunde Peter Janker für die Organisation und Durchführung der letzten sechs Jahrestreffen Rendez-vous der (franz.) Klassiker! Er plante unsere Jahrestreffen seit 2003 stets mit viel Engagement. Nun möchte er sich mal ein Jahr Auszeit gönnen.

Deswegen suchen wir für die Ausrichtung unseres 14. Rendez-vous der (franz.) Klassiker noch ein Organisationsteam, sonst könnte es in 2009 am geplanten Wochenende (22.08./23.08.) vielleicht „nur“ eine kleine Ausfahrt geben, aber soweit muss es ja nicht kommen ...

Bitte meldet euch beim Vorstand!

### Zur Erinnerung:

Das 1. Rendez-vous fand 1996 in Mahlow am See statt, weitere folgten dort bis 2002. Organisiert wurden sie seiner Zeit vom Team Getzlaff-Jasinowski-Kaiser. Übernachtet wurde vor Ort nur vereinzelt im Zelt. Ab 2003 übernahm dann dankenswerterweise Peter die Organisation und die Orte wechselten: Gut Liebenwalde, Schloss Liebenberg, Burg Eisenhardt, Lindow, Stölln, Klieken.

Hoffen wir auf eine interessante Fortsetzung im nächsten Jahr mit der Chance seinen eigenen Namen in der PeReCi-Geschichte zu verewigen.



## Kleinanzeigen:

Biete Zündungsteile für fast alle Peugeot 104, 204, 304, 404, 504 sowie 305 und 505 (Ducellier- und Paris-Rhône-Verteiler) .  
Tel.: 0 30 – 74 222 37

Sie haben Probleme mit ihrem Peugeot 504 oder 505 bzw. benötigen Hilfe beim Kauf/Verkauf eines Peugeot 504 oder 505? Dann rufen Sie mich an. Ich habe über 20 Jahre praktische (Schrauber-) Erfahrung mit diesen Modellen.  
Tel.: 01 77 – 86 76 400

Biete Unterstützung bei der Pflege, Reparatur und Ersatzteilbeschaffung für alle Modelle des Citroën CX oder anderer Citroën-Modelle, habe auch Erfahrung mit anderen franz. Automodellen!  
Turbo-Matze-Hotline: 01 73 – 20 76 717

Suche Ersatzteile für den Sport-Klassiker Renault 15 oder 17 („der franz. Manta“ ohne Fuchsschwanz).  
Tel.: 0 30 – 327 666 57

Suche immer günstige Ersatzteile für den Peugeot 404.  
Jörg: 0 30 – 771 65 63

Biete Rechtsberatung in allen Fragen und Problemen rund um den Oldtimer und den Straßenverkehr, z. B. bei Streitigkeiten: Schadensregulierung, Gutachten, Schuldfrage, Bußgeldverfahren, Werkstattarbeiten, usw.  
Dr. Christine Kaiser, Tel.: 0 30 – 742 036 80

Acht original Renault verpackte neue Radkappen (chrom) für Renault 4 zu verkaufen. Bitte bei Andreas H. melden!  
Tel.: 01 77 – 67 18 451

Biete verschiedene gebrauchte Ersatzteile für das Peugeot 504 Coupé/Cabrio 2. Serie an.  
Infos bei Philip: 0 30 – 391 00 440

Suche und biete verschiedene Ersatzteile für den Peugeot 205.  
Martin: 01 60 – 97 60 26 96

Für den kleinen Peugeot 104: Scheinwerfer und Rückleuchten abzugeben.  
Tel.: 0 30 – 74 222 37

Sie haben Probleme mit Ihrem französischen Klassiker? Rufen Sie uns an. Wir haben oder kennen die Spezialisten!  
PeReCi Tel.: 01 77 – 86 76 400

Und nicht vergessen:  
Am jeden 2. Mittwoch im Monat ist unser Clubstammtisch im Restaurant Trofeo/Meilenwerk, Wiebestraße 39, Berlin-Moabit ab 19:00 Uhr.

Am jeden 4. Mittwoch im Monat gibt es einen Abend der offenen Clubtür im Meilenwerk, Wiebestraße 39, Berlin-Moabit 18:30 – 21:30 Uhr.  
Nähere Informationen dazu unter  
Tel. 0 30–74 222 37 oder 0 30–327 666 57 oder E-Mail an [info@pereci.de](mailto:info@pereci.de)



Den Arzt mit einem Ersatzteillager gibt es wirklich!

## Treffen Börsen Ausfahrten

Zum Vormerken für die kommende Saison: Interessante Termine 2009  
(nicht nur) für Freunde französischer Klassiker überwiegend in Berlin und Umgebung

### 19. bis 22. Februar\*

3. Oldtimerwelt in den Messehallen am Funkturm

### 25. April

Saison-Eröffnungsausfahrt von PeReCi (10:00 Parkplatz Straße am Kiesteich, Spandau)

### 25. April

15. Oldtimertreffen und Teilemarkt in Pritzwalk (Mekl.-Vorp.)

### 9. und 10. Mai (?)\*

22. Oldtimertage Berlin im und am Meilenwerk Berlin

### 16. Mai

21. Peugeot-Treffen in Freestedt/Dithmarschen

### 30./31. Mai und 1. Juni (Pfingsten)\*

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

### 20. Juni

Oldie-Fete der Oldtimerwerkstatt in 14476 Seeburg

### Anfang Juli oder Ende August (?)

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

### 22. und 23. August

14. Rendez-vous französischer Klassiker des PeReCi e.V. (s. Ausschreibung)

### 5. und 6. September

2. Classica Berlin – Oldtimer und Boote auf der Marina Lanke

### 12. und 13. September

Oldtimer-Gala auf Schloss Liebenberg

### 26. und 27. September

1. BOT – Berliner Oldtimer Tage auf der Trabrennbahn Mariendorf

### 10. Oktober

Saison-Abschlussausfahrt von PeReCi (10:00 Königstraße/Schäferberg in Wannsee)

(\* = mit eigenem Clubstand des PeReCi e.V.)

Alle Angaben sind vorläufig und ohne Gewähr!  
Nähere Informationen zu den einzelnen Treffen und evtl. Anmeldungen  
unter Telefon/Fax: 030 74 222 37 oder Telefon: 030 327 666 57



## Beitrittserklärung:



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:

SOGAR MIT

0, NIX 0 ANZAHLUNG.  
LEASING 0 ZINSEN.\*

JETZT FÜR DEN KAUF EINES SOFORT VERFÜGBAREN NEUEN PEUGEOT.



1.200 €  
bar auf  
die Hand!\*

\* Sie erhalten 1.200 € bar auf die Hand ab 1. November beim privaten Vertragsabschluss über einen sofort verfügbaren neuen PEUGEOT Pkw und Zulassung bis 31.12.2008. Nutzen Sie diesen Betrag nach Ihrer Wahl zur Teilzahlung des Kaufpreises oder der Leasingraten oder lassen Sie sich ihn bar oder per Scheck auszahlen. 0, Nix-Leasing: 0,- € Anzahlung. Ohne Mehrkosten. Laufzeit 36 Monate. Die Summe aus Leasingraten und Restwert entspricht maximal der UVP zzgl. Überführungskosten. Ein Leasingangebot der PEUGEOT Bank. Die Aktionen gelten nicht für den PEUGEOT 107.



**AUTOHAUS  
LAMBECK**

**Bergfelde** • 3 min vom S-Bahnhof • Tel.: 03303/2939-0  
**Oranienburg** • Gewerbepark Nord • Tel.: 03301/2077-0  
**Kyritz** • Perleberger Straße 64 • Tel.: 033971/6067-0  
**Neuruppin** • Valentin-Rose-Straße 3 • Tel.: 03391/5951-0  
[www.autohaus-lambeck.de](http://www.autohaus-lambeck.de)