

Der Club Die Zeitung

Peugeot

Renault

Citroen

Der Club ist

**Motor-
Klassik - Club
Berlin e.V.**
gegr. 1994

Liehaber französischer

Automobile der 60 er, 70 er

Sommermöbel

André Citroen

Renault 5

504 Register

Sportwagen

Treckerfahren mit Peugeot

U.v.m.

Vorwort

Einleitung zur sechste Ausgabe

Liebe Clubmitglieder und Interessierte am Motor-Klassik-Club,

nun liegt die letzte Ausgabe von „Der Club - Die Zeitung“ auch schon wieder einige Monate zurück.

In dieser Zeit ist vielleicht das Interessanteste vom ganzen „Schrauber-Jahr“ passiert. Denn abgesehen von allgemeinen Oldtimertreffen fand schließlich Anfang August auch erstmals unser eigenes „PeReCi-Jahrestreffen“ in Mahlow statt. Es war für uns ein Debut in Sachen Veteranen-Treffen. Die Teilnahmen übertrafen bei weitem unsere Erwartungen, da ungünstiger Weise zur gleichen Zeit der 24. AvD-Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring stattfand. Attraktion unserer Veranstaltung war zum einen eine gut durchdachte Orientierungsfahrt mit Fragen zu Land und Leuten sowie ein weites Spektrum an Old- und Youngtimern mit einem leichten Übergewicht an „Löwen-Fahrzeugen“.

Ferner wird der/die ein/eine oder anderer/andere in den letzten Monaten damit beschäftigt gewesen sein, den Zustand des Liebhaberfahrzeuges durch diverse Arbeiten an Technik und Karosserie zu steigern.

Die jetzige Ausgabe von „Der Club - Die Zeitung“ soll nun bei langsam ausklingender Saison die Gemüter nicht trüben sondern Anreiz bieten, auch die herbstlichen Tage dem Oldie zu widmen.

Wesentlich ist dabei nicht nur der Schraubenschlüssel oder die Knarre, sondern auch der Kugelschreiber und ein Stück Papier. Denn die Zeitungsredaktion ist für jeden Beitrag, ob es nun um das eigene Fahrzeug, die dahinter steckende Technik oder einfach das Gemeinschaftsgefühl ist, dankbar.

Im Impressum auf Seite 21 ist eine Adresse abgedruckt, an die gerne Artikel geschickt werden können.

In dieser Ausgabe erwartet Euch nun:

*Eine Biographie,
eine Legende,
viele Tips,
wichtige Informationen,
Treffen, Treffen, Treffen und
ein Rätsel .*

Euer Zeitungsteam

Helmut und Sven

Inhalt

Vorwort

Einleitung zur sechsten Ausgabe	Seite	3
---------------------------------	-------	---

Geschichte

Eine kurze Biographie: André Citroen	Seite	5
Die Kleinwagen-Legende: Renault 5	Seite	13
Die Werbeanzeige: Simca 1000	Seite	23

Technik

Die Wahrheit auf der Walze	Seite	22
----------------------------	-------	----

Alles was Recht ist

Pünktchen und Auto	Seite	19
Ohne Kommentar	Seite	20

Aktuelles

Rabatte	Seite	13
Peugeot 504 - Register	Seite	18

Treffen

Internationale Sportwagen in Siemensstadt	Seite	24
Ruppel - 7. Peugeot 404 Treffen	Seite	27
Ruppel - 8. Alt Peugeot Treffen	Seite	28

Rubriken

Inhalt	Seite	4
PeReCi der Verein	Seite	9
Stammtisch	Seite	21
Impressum	Seite	21
Beitrittserklärung	Seite	26
Rätsel	Seite	29
Anzeigen	Seite	30

André Citroen

Eine kurze Biographie

1878 wird André Citroen in Paris geboren. Seinen Vater hat er nur kurz gekannt, da dieser sich **1884** mit einem Sprung vom Balkon das Leben nahm. André Citroen wächst wie jedes andere Kind auf und kommt

1885 ins Lycée Condorcet. Dort trifft er auch Louis Renault, mit dem er damals schon nicht gut auskam.

1898 besteht André die Prüfung fürs Ecole Polytechnique. Ein Jahr danach stirbt seine Mutter am 25. Mai. **1899**. André ist nun Waise.



1900 erwirbt André Citroen während einer Polenreise das Patent für eine neue Verzahnungstechnik. Kurz nachdem er wieder in Frankreich ankommt, verläßt er die Ecole Polytechnique und absolviert den Militärdienst.

1902 eröffnet er eine Getriebewerkstatt und übernimmt

1908 die Leitung der Mors Automobile.

1912 geht André auf seine erste Reise in die USA.

1914 heiratet André Giorgina Bingen.

1915 . Aufgrund des ersten Weltkrieges eröffnet André eine Granatenfabrik und produziert 55.000 Stück pro Tag.
Die Geburt des ersten Kindes Jaqueline.

1917 Nach dem Krieg organisiert André die Verteilung und Herstellung von Nahrungsmittelbezugsscheinen.
Die Geburt des zweiten Kindes Bernard

1919 baut Citroen sein erstes in Großserie gebautes Auto den Typ A, der am 4. Juli der Öffentlichkeit vorgestellt wird.
Ersatzteileinbauten, die sogenannten Austauschreparaturen, und Werbekarawanen werden

1920 von André Citroen eingeführt.
Die Geburt des dritten Kindes Maxime.

1921 wird das erste Leihwagen Unternehmen von Citroen eingeführt. Der B2 und ein Halbkettenfahrzeug werden vorgestellt. Im gleichen Jahr wird der 5CV ausgeliefert.
17. Dezember - Abfahrt der Raupenfahrzeuge aus Tougourt zur ersten Durchquerung der Sahara im Automobil.

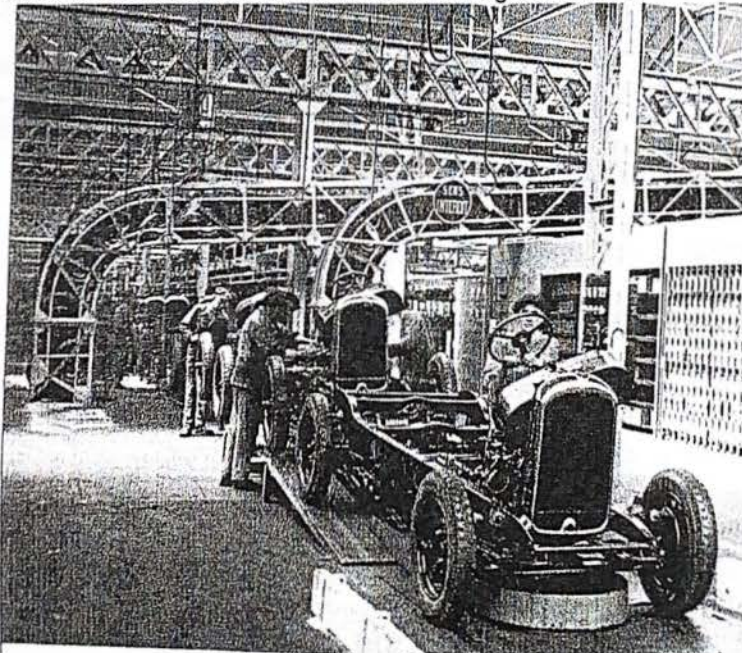


1923 gibt André Citroen den ersten Ersatzteilkatalog heraus und gründet die erste Tochtergesellschaft in England.

1924 geht André auf seine zweite U.S.A. Reise. Es werden neue Tochtergesellschaften in Italien, Belgien, der Schweiz, Spanien und Dänemark gegründet.

Im Februar streikt die Citroen Belegschaft, aufgrund des Wertverlustes des Franc, zum ersten Mal. Die Tagesproduktion von Fahrzeugen beträgt inzwischen 250 Fahrzeuge pro Tag.

Der B10 wird vorgestellt. Er hat eine Ganzstahlkarosserie, die damals noch nicht sehr verbreitet war. André Citroen wird zum Ritter der Ehrenlegion ernannt.



1925 leuchtet am Eiffelturm in feurigen Buchstaben der Name Citroen. Der B12 wird vorgestellt. Das 4. Kind Andrés stirbt, kurz nach der Geburt.

1926 wird der B14 neu vorgestellt und 2000 Taxis gehen noch am selben Tag in Produktion. Die Tagesproduktion liegt nun bei 400 Fahrzeugen pro Tag. André Citroen wird zum Offizier der Ehrenlegion befördert.

1927 gibt André Citroen eine erhebliche Preissenkung bekannt und steigert die Produktion, dadurch wird ein zweiter Streik der Belegschaft hervorgerufen. Bei den Citroen Werken in Javel empfängt André Citroen Henry Ford.

Ab **1928** erscheint monatlich auf der letzten Seite von 100 der größten Zeitungen eine Citroen-Seite. Die Gesamtauflage beträgt 15 Millionen Stück.

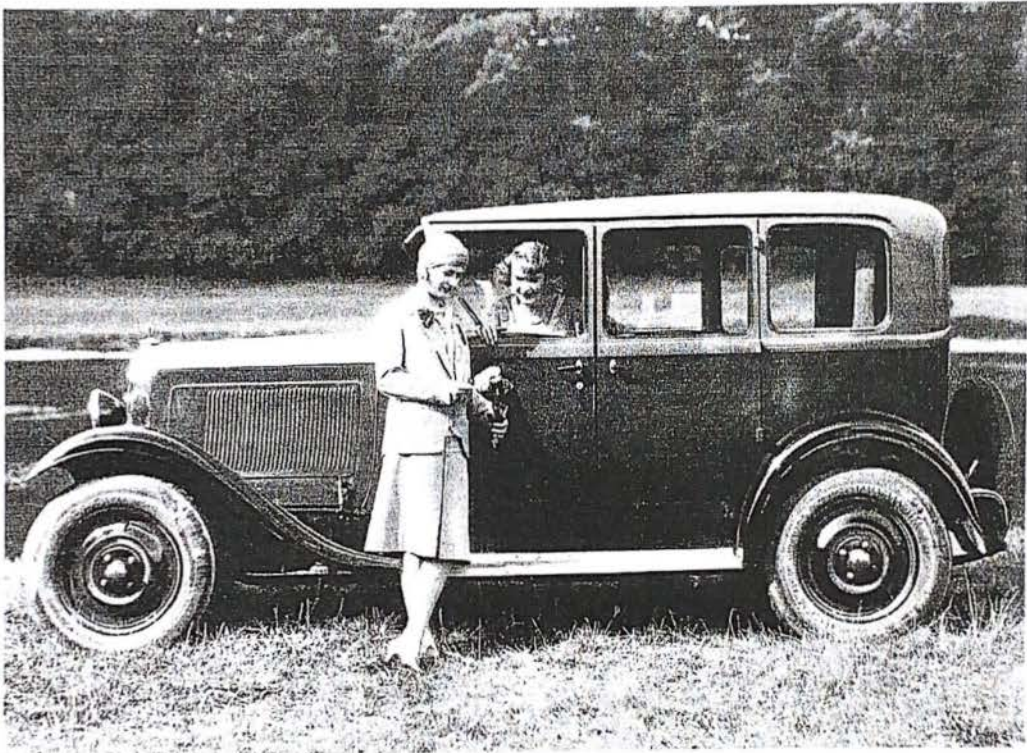
Eine Berufsfachschule und eine Schule für Automobilverkäufer wird gegründet.

Vertriebsinspektionen werden von Citroen eingeführt.

45% der Produktion von Citroen werden exportiert.

Die Neuvorstellungen AC 4 und AC 6 werden auf dem Automobilsalon präsentiert.

André Citroen beauftragt Godfroi mit der Herstellung eines Citroen-Radios: eine Weltpremiere.



1929 führt André Citroen eine Garantie und die kostenlose Überholung nach dem Einfahren ein.

André Citroen wird zum Kommandeur der Ehrenlegion ernannt.

Der Prototyp des sechszylindrigen 15 CV stellt vom 5. März - 29. April 1931 einen Geschwindigkeits- und Streckenrekord auf. Er legt 136.000 km mit durchschnittlich 104 km/h zurück.

Der schwebende Motorblock, der sog. schwebende Motor, wird im C 4 und im C 6 eingeführt.

Die Citroentage mit Werksbesichtigung beginnen.

Die Typen 8, 10 und 15 mit Schalenkarosserie werden eingeführt.

1932 wird André Citroen Ehrenpräsident und Mitglied des Vorstandes der Automobilhersteller.

André wird Großoffizier der Ehrenlegion.

1933 wird eine Tochtergesellschaft im Saarland gegründet.

Vom 29. März - 5. Mai 33 streikt die Citroen Belegschaft. Es ist der längste und stärkste Streik der Belegschaft. Er wurde durch eine Lohnsenkung ausgelöst.

Vom 15. März - 27. Juli bringt der 8CV 300.000 km in 133 Tagen hinter sich und schlägt 106 Weltrekorde.

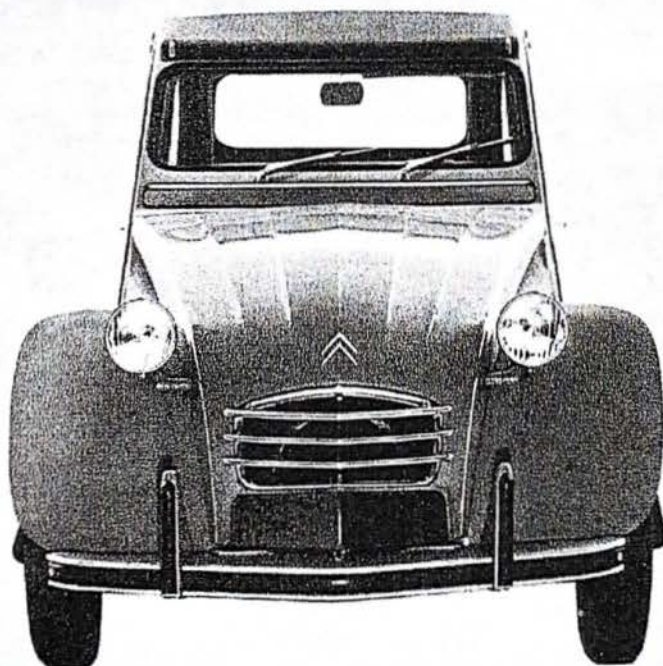
Im Mai zeigt eine Citroen-Uhr am Eiffelturm den Parisern die Uhrzeit. Es war die größte Uhr der Welt. Ihr Durchmesser betrug 20 m.

1934, durch die Sperrung eines Kredits, kann Citroen eine fällige Rückzahlung nicht leisten. André bittet Michelin, ihm bei der Durchführung von Sparmaßnahmen zu helfen.

Am 18. April wird der Typ 7 Traction Avant von Citroen vorgestellt. Schließlich wird doch am 15. Dezember der Konkurs angemeldet.

Im darauffolgendem Jahr wird André Citroen in die Klinik eingeliefert. Am **03. Juli 1935** verstirbt André Citroen.

Unter André Citroens Regie sind viele spektakuläre und interessante Fahrzeuge entstanden. Er war ein Mann, der immer nach dem Fortschritt strebte!





Motor-Klassik-Club Berlin e.V.

PeReCi

- der Name steht für Peugeot, Renault, Citroën -
vereinigt (nicht nur) die Liebhaber von Fahrzeugen
dieser drei großen französischen Automobilmarken.

Als der etwas andere e.V. beschäftigen wir uns
nicht ausschließlich mit einer bestimmten Modellreihe,
sondern versuchen, firmenübergreifend
Liebhaber älterer Automobile anzusprechen.

Einen Beitrag hierzu bietet die vorliegende Clubzeitung.
Diese Zeitung wird uneigennützig von den Mitgliedern
gemeinschaftlich erstellt und ist kostenlos.

Für jegliche Unterstützung sind wir dankbar !

Renault 5 - Die Kleinwagen-Legende

Über 20 Jahre gab es den Renault 5. - Grund genug für einen Nachruf.

Zugegeben, so mancher Werbeslogan trifft genau den Punkt. Der Slogan vom "kleinen Freund" ist so einer, weil gleich jeder dabei an den Renault 5 denkt. Und der wiederum hält, was die Reklame verspricht. Schließlich verzeiht man Freunden ja auch die eine oder andere Schwäche.

Bei der Gestaltung dieser kleinen Vielzweckautos macht insbesondere Renault niemand etwas vor. Die Nummer 5 erweist sich da als Erbe einer großen Tradition.

Am Anfang stand der von 1946 bis 1961 über einmillionenmal gebaute 4 CV, Ein Kleinwagen mit 750 cm³-Heckmotor. Mit dem 4 CV fing eigentlich alles an. Es war nicht nur der erste Nachkriegs-Renault, sondern diente auch Jean Rédélé als Basis seiner ersten Alpine-Sportwagen (A 106).

Dem 4 CV folgte 1961 der urige Renault 4 als weitere Erfolgsnummer. Er besaß als eines der allerersten Autos eine Karosserie mit fünf Türen und eine herausnehmbare Sitzbank. Die damals konkurrenzlose Raumausnutzung war nur mit Frontantrieb und einem Plattformrahmen ohne störende hintere Stoßdämpferdome möglich.

Die Konzeption des damals sehr gebräuchlichen VW Käfers mit luftgekühlten Heckmotor und Heckantrieb erscheint einem dagegen eher urzeitlich!

1972 kam dann endlich der R 5. Moderner, verbindlicher, etwas rundlich mit damals belächelten Kunststoffstoßstangen. Wenn man damals gesagt hätte, daß selbst die Mercedes S-Klasse der 80er Jahre Stoßstangen aus Kunststoff aufweisen würde, hätte das einem niemand geglaubt. Tja, es gibt ebend manchmal Autos, die sind ihrer Zeit ein wenig voraus.

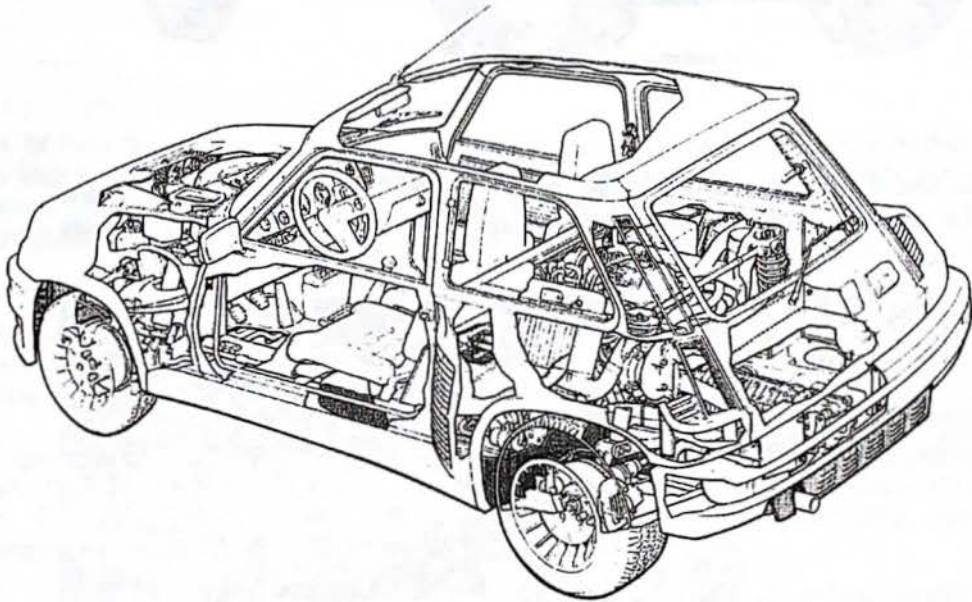


Anfänglich stand es jedoch nicht gut um den kleinen R 5. Er schien zu klein und bescheiden in einer Zeit des Wachstums und allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs. Von der deutschen Motor-Presse wurde er kaum beachtet.

Doch mit der Ölkrise begann seine große Karriere, die Produktionszahlen stiegen. Auch der Hubraum der Motoren wuchs mit der Zeit. Ursprünglich mit einem 750 cm³-Vierzylinder ausgestattet, machte die Evolution Ende der achtziger Jahre erst bei 1,8 Liter Hubraum und 115 PS halt.

Bis Ende der 70er Jahre war der kleine Renault 5 der erfolgreichste und beliebteste Kleinwagen Europas.

1981 gewann sogar ein Renault 5 Turbo mit 250 PS trotz starker Konkurrenz von Lancia die Rallye Monte Carlo.



Dieser Sieg wurde vom Renault-Konzern geschickt werbewirksam vermarktet und bescherte dem kleinen 5er die größte Popularität seiner Laufbahn.

Der R 5 Turbo hatte jedoch beim näheren Hinsehen nichts mehr mit einem Serien-5er gemein. Unter seiner Kunststoff-Außenhaut verbarg sich reinste Rennwagentechnik wie Stahlrohrrahmen und Mittelmotor. Diese Rallye-Versionen wurden nicht bei Renault, sondern natürlich in Dieppe bei Alpine entwickelt und gebaut.

1984 Wurde der kleine Freund grundlegend renoviert. Bei dem werksintern genannten "Super 5" ist der vorher längs stehende Motor seitdem quer eingebaut. Er bekam moderne OHC-Motoren und natürlich auch einen Katalysator. Die Fertigungsqualität entsprach nun der des Hauptkonkurrenten VW Polo. Insgesamt wirkte der kleine Freund jetzt erwachsen, und vermittelte den Insassen nicht mehr das Gefühl in einem Kleinwagen zu sitzen. Der "Renault 5 Baccara" markiert 1988 den Höhepunkt als luxuriöseste Version der Renault 5-Baureihe.



Mittlerweile sind über acht Millionen vom kleinen Renault gebaut worden, davon drei Millionen der zweiten Generation. Mit der Einführung des Renault Twingo 1993 fand die Laufbahn des kleinen Freundes endgültig ihr Ende.



Robuste Technik, hohe Alltagstauglichkeit und ein liebenswerter Charme machten den den Renault 5 zu einem der wenigen Autos, die über den Moden der Zeit schwebten.

Adieu oder au revoir ? Mach`s gut, kleiner Freund.



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

Der eingetragene Verein für alle Liebhaber klassischer französischer Automobile in Berlin

CLUB-INFO :

ERSATZTEILE GUT und GÜNSTIG eingekauft:

Dies ist nun die erste "CLUB-INFO", die unser Verein herausgibt. Sie Soll Auftakt für eine kleine Reihe von Tips-, Beratungs- und Informationsblättern bzw Broschüren sein. Weitere interessante Themenschwerpunkte werden folgen. Geplant sind z.B. "Heiße Schrauberadressen", "Lohnende Oldiemärkte" und auch typspezifische Informationen.

Die CLUB-INFO ! "ERSATZTEILE GUT und GÜNSTIG eingekauft" bezieht sich in erster Linie auf den berliner Raum und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Dieses kommentierte Verzeichnis beruht auf praktischen Erfahrungen von Vereinsmitgliedern und eigenen Recherchen. Alle Angaben sind ohne Gewähr.

Fett gedruckt ist der Händler- oder Geschäftsname sowie vollständige Adresse und Telefonnummer, teilweise auch Faxnummer. In Normaldruck erscheinen Informationen über Art und Umfang der Teile und des Zubehörs. In Kursivschrift stehen kommentierende Zeilen und Empfehlungen für diese "Teile-Quelle".

Als zusätzliche Information haben wir die jeweils nächste Station oder Bus des ÖPNV vermerkt, denn gerade wenn der eigene Wagen "ein Problem" hat ist man evtl. auf Bus oder Bahn angewiesen. "*" bedeutet in Verbindung mit einem kleinen Fußweg (max 10 min). Der Vermerk "Kauf ohne Rechnung möglich" weist auf einen "Privatverkauf" ohne Mehrwertsteuer hin.

Nun viel Spaß beim richtigen einkaufen!

AUTO-ELEKTRIK-VERTRIEB BROOKMANN

Witzlebenstraße 21A, 14057 Berlin-Charlottenburg, Tel. 322 20 07/08, Fax 322 17 76
U-Bahn Sophie-Charlotte-Platz, keine Kundenparkplätze

Verkauf und Instandsetzung aller Anlasser und Lichtmaschinen

Spezialgeschäft für alle Typen von Anlasser und Lichtmaschinen; alles ist vorrätig (!), meist kann man sich noch den Hersteller der passenden Lima aussuchen. Die Preise sind moderat. (besonders für Clubmitglieder).

AUTO-SCHÄFER

Am Juliufturm 33-35, 13599 Berlin-Spandau, Tel. 334 30 05/08
U-Bahn Zitadelle, keine Kundenparkplätze

Autoverwertung, Gebraucht- und Neuteilverkauf spez. für franz. PKW

Hier kann man bei Gebrauchtteilen für "Franzosen" sehr gut fündig werden, aber das Preisniveau ist teilweise abenteuerlich hoch für Gebrauchtteile ! Jede Schraube wird extra berechnet. In Neuteilen auch nicht billig ! Große Auswahl gebrauchten Autoscheiben und Blechteilen. Der "Laden" ist mit Vorsicht zu genießen .

AUTOTEILE STOLZE

Paulsborner Str. 77, 10709 Berlin, Tel. 892 66 73/74, Fax 891 22 84
U-Bahn Konstanzer Straße*, Bus 104, keine Kundenparkplätze

Vertrieb von Verschleißteilen wie Anlasser, Lichtmaschinen, Bremsenteile, Kupplungen, Auspuffanlagen. Werksvertretung von Lucas, Marelli, Lockheed, Bendix, Girling-Dunlop.

Großes Lager an den oben genannten Teilen, fast alles vorhanden, auch ausgefallene alte Teile, aber hohes Preisniveau ("der Range-Rover vom alten Stolze will finanziert werden"), nur wenn es kurzfristig nicht anders geht zu empfehlen. Die Mannen um Herrn Stolze sind kompetent.

LE CITRON BERLIN (ENTENKISTE)

Senefelder Straße 22, 10437 Berlin-Prenzlauer Berg, Tel. 444 01 96
U-Bahn Eberswalder Straße*, Straßenbahn 4, 13, 21, keine Kundenparkplätze

Teile für alle Citroen und Peugeot-Automobile

Sören Sörensen betreibt den Laden und ist sehr um den Kunden bemüht, übliche Citroen-Teile sind am Lager, anderes muß bestellt werden. Peugeotteile müssen in der Regel immer bestellt werden (Lieferzeit max 2 Tage). Die Preise sind für Citroen bei vielen Teilen ausgesprochen günstig, bei Peugeotteilen nicht immer (aufpassen); Clubmitglieder bekommen 5% Rabatt.

BRITZER E-TEILE-SERVICE

**Britzer Damm 49/51, 12347 Berlin-Britz, Tel. 625 14 01 / 626 62 48, Fax 625 30 37
U-Bahn Grenzallee*, Bus 144, keine Kundenparkplätze**

Verkauf und Beschaffung aller Art von Kfz-Teilen

Recht kleiner Laden, der es aber in sich hat; hier wird der Alt-Auto-Bastler fündig. Die beiden Betreiber sind sehr bemüht und kompetent, hier wird noch echt beraten. Gerade viele alte Teile (z.B.Zündung) sind vorhanden. Die Preise sind erstaunlich günstig; auf Wunsch ohne Rechnung. Ein Besuch lohnt sich.

FEICHTINGER&WACHHOLZ

**Karl-Marx-Straße 244/246, 12057 Berlin-Neukölln, Tel. 685 30 60 / 684 19 91
U-Bahn Grenzallee, ausreichend Kundenparkplätze**

Verkauf und Werkstatt für alle Zündungsteile (Bosch), Vergaserteile (Solex, Zenith, Pieburg) und Einspritzanlagentechnik (Bosch)

Hier bekommt man alle Teile für die Zündungen für die Bosch mal Teil hergestellt hat oder noch herstellt. Außerdem ganze Vergaser oder Teile der drei oben genannten Marken. Man muß beim Kauf für Selberrmacher allerdings genau wissen was man will, denn der "Weißkittel" im Verkauf ist lustlos ohne großes Engagement (am besten Produktnummern gleich parat haben). Die Preise sind entsprechende Werklistenpreise für Endverbraucher.

REIFEN LEIDIG

**Körner Straße 48c, 12157 Berlin-Steglitz, Tel.792 80 88, Fax 791 31 96
S-Bahn Feuerbachstraße, U-Bahn Walther-Schreiber-Platz*, Bus 176, 181,
Parkplätze**

Verkauf und Montage aller Reifengrößen und Typen, Felgenverkauf, Achsvermessung und Auswuchten der Räder.

Gut arbeitender Betrieb mit freundlicher Beratung und Montage. Fast immer sind entsprechende Reifen am Lager, besondere Wünsche werden kurzfristig erfüllt. Ein Plattfuß wird zwischendurch eingeschoben. Für absehbare Reifenwechsel empfiehlt es sich einen Termin auszumachen, gerade vor Ferien, nach dem ersten Schnee usw ist der Laden brechend voll. Die Preise sind für Berlin mit die günstigsten. Clubmitglieder werden auch wenn es zeitlich eng ist nicht abgewiesen.

PEUGEOT 504 - Register

Aufbau eines Fahrzeugdaten- und Ersatzteilpools

In Deutschland gibt es nur noch rund 2500 zugelassene bzw nicht länger als ein Jahr stillgelegte Peugeot 504, davon nur noch rund 900 Limousinen und Breaks. Den größten Anteil machen die Cabrios und die Coupés aus. Die meisten überlebenden 504er haben wohl gerade in den letzten Jahren den Weg auf den schwarzen Kontinent gefunden und erfreuen sich dort aller größter Beliebtheit!

Damit dieser "französische Mercedes" nun in Deutschland nicht ganz ausstirbt kümmern wir uns um den Erhalt. Neben einem Fahrzeugdatenregister soll auch ein zentraler Ersatzteilpool aufgebaut werden, damit entsprechende Teile bei uns vorrätig sind bzw. Kontaktadressen weiter vermittelt werden können. Evtl. Nachfertigungsaktionen können so auch erst möglich gemacht werden; Rabatte sind möglich. Ins Auge gefaßt ist außerdem ein Auftrag für eine Fertigung einer G-Kat-Anlage bei entsprechendem Interesse!

Deshalb die Bitte an alle P. 504-Fahrerinnen und Fahrer: Schickt uns eine Kopie des Kfz-Briefes und zusätzliche Angaben wie Farbe, Km-Stand, Besonderheiten, usw. und meldet uns interessante P. 504-Teile-Adressen oder eigene "Vorräte" Die Kontaktadresse lautet:

**Peugeot 504-Register c/o Herr Michael GETZLAFF,
Möllendorffstraße 65 in 10367 Berlin.**

Weitere Informationen gibt es unter Tel.: 030/97 23 751 oder 030/742 22 37. Es kann auch ein Fax geschickt werden unter 030 / 74 222 37.

Für die Mitarbeit bedanken wir uns schon jetzt und... jeder kann P.504-Fahrer kann sehr schnell in die Verlegenheit kommen auf dieses Register oder den Ersatzteilpool zurückgreifen zu müssen.

Der "Weltkonzern" Peugeot bzw. die PSA-Gruppe kümmert sich nur noch sehr stiefmütterlich um ihr ehemaliges Flaggsschiff, selbst die lückenlose Versorgung mit Technikteilen ist nicht mehr gewährleistet!



504 bei der Safari Rally (ehem. South African Safari Rally)

Pünktchen und Auto

Für all diejenigen, die mal gerne über die Strenge schlagen der Hinweis: Laßt Euch aber nicht dabei erwischen, denn sonst sieht es z.B. bei Kennzeichenmißbrauch ziemlich bitter aus. Sechs Richtige sind zwar schön und gut, aber nicht in Flensburg !

Und auch abgefahrene Reifen (unter 1,6 mm) sind schon vier Punkte wert. Die Überschreitung des Termins für die Hauptuntersuchung um mehr als acht Monate kostet zwar nur zwei Punkte, genauso viel, wie die Gefährdung des Verkehrs beim Überholen. Wobei dieses Vergehen vermutlich nur für die Freunde der sechs Zylinder relevant ist. Ebenso wie das Nötigen durch zu dichtes Auffahren und Lichthupe, was jedoch mit bis zu sieben Punkten im Norden geahndet wird. Gleiches Strafmaß fällt hierbei für Gefährdung des Straßenverkehrs und Fahrer- bzw. Unfallflucht an.

Ach ja , die Geschwindigkeiten: Zwischen 21 km/h und 25 km/h mehr als erlaubt innerhalb einer geschlossenen Ortschaft, gilt das geringste Maß an Punkten, nämlich einer ! Wenn es nun zwischen 26 km/h und 40 km/h geworden sind, werden aus dem einen Punkt ganz schnell drei. Ein vierter gesellt sich dann über 41 km/h dazu.

Wir alle wissen unsere Kraftfahrzeuge zu schätzen, ob sie nun gerade fahren oder nicht, ob sie viel verbrauchen oder auch nicht. Nur sollten wir unseren eigenen Verbrauch, z.B. an 12%-igem Médoc aus dem Jahre 1991, unter Kontrolle halten, wenn wir beabsichtigen, den Heimweg mittels eigenem PKW zu bestreiten. Denn Alkohol ab 1,1 Promille kann nicht nur eine Beule im Oldtimer, sondern auch gerechtfertigter Maßen sieben Punkte in Flensburg kosten. Das ist zwar schon bei mindestens 0,8 Promille möglich kostet dann aber nur vier Punkte und eine Beule.

An dieser Stelle wird jeder denken: Ach, ich weiß schon noch, wann ich fahren kann. Solange ich den Zündschlüssel ins Schloß bekomme, kann da nichts schief gehen.

Falsch gedacht !!! Es passiert allzu schnell, daß man sich selbst überschätzt. Vielleicht sogar nach dem letzten Stammtisch. Also zählt die Pils solange sie nicht doppelt auf dem Tisch stehen, oder fährt danach bei jemandem mit, der sich mehr aus Malzbier macht.

Eine andere Möglichkeit, Vergehen im Straßenverkehr zu begehen besteht nun darin, die Verkehrszeichen einfach nicht zu beachten. Da sollten wir schon überlegen, ob uns das bis zu vier Punkte wert ist. So wird die Mißachtung einer Vorfahrt, einer roten Ampel oder eines Stoppschildes zwar nur mit je drei Punkten bestraft - seltsamerweise genauso viel wie die Mißachtung von Zeichen oder Halteverboten der Polizei - nur ist dies unnötig.

Man kann bei schlechter Witterung schnell fahren, muß es aber nicht. Und erst recht nicht zu schnell. Denn dies kostet uns auf unserem Konto im Falle einer Ahndung satte drei Punkte. In demselben Maße wird unser Konto belastet, wenn wir an Baustellen mit einer überhöhten Geschwindigkeit vorbeifahren. Und an dieser Stelle nun der Appell:

Denkt bitte daran, daß dort Menschen arbeiten - oder wie würdet Ihr es finden, wenn durch Euer Büro jemand mit 50 oder 60 Sachen saust.

Ach ja, fast hätte ich es vergessen:

Damit wir auch morgen unseren Kindern von heute die Automobile von gestern zeigen können, sollten wir sie nicht im Straßenverkehr gefährden. Das kann im harmlosesten Fall drei Punkte und im schlimmsten das Leben der Kinder kosten.

Mit der großen Bitte und der kleinen Ermahnung für eine rücksichtsvolle Fortbewegung wünscht Euch in der aktuellen Saison „Alles Gute“

Euer Sven

Ohne Kommentar !!!!!

Der Polizeipräsident in Berlin

1000 Berlin, den

Fernruf

App.

Mängelbericht

Sehr geehrte Verkehrsteilnehmerin, sehr geehrter Verkehrsteilnehmer!

Am um 23.15 Uhr wurden in Berlin 14169

Unter-den-Eichen Str./Platz Nr.

an dem Fahrzeug Pkw Lkw KOM Krad Zugm. Anh. FmH sonst. Fahrz.

Fabrikat: Citroen CX

B-AZ-2996

mit dem Kennzeichen/Versicherungskennz./Rahmennummer

folgende Mängel Unfallschäden festgestellt: (zutreffendes ist angekreuzt)

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Fernlicht l./r. | <input type="checkbox"/> Bereifung vl./r. | <input type="checkbox"/> Rückspiegel (innen/außen) |
| <input checked="" type="checkbox"/> Abblendlicht l./r. | <input type="checkbox"/> Bereifung h.l./r. | <input type="checkbox"/> Warneinrichtungen |
| <input type="checkbox"/> Schlußleuchten | <input type="checkbox"/> Handbremse | <input type="checkbox"/> Kennzeichen (fehlt, unleserlich, beschädigt) |
| <input type="checkbox"/> Kennz.-Beleuchtung | <input type="checkbox"/> Fußbremse | <input type="checkbox"/> ASU Prüfplakette zeigt an |
| <input type="checkbox"/> Fahrtrichtungsanzeiger | <input type="checkbox"/> Lenkvorrichtung | |
| <input type="checkbox"/> Zusatzbeleuchtung | <input type="checkbox"/> Zugvorrichtung | |
| <input type="checkbox"/> Rückstrahler | <input type="checkbox"/> Auspuffanlage, defekt | <input type="checkbox"/> TÜV Prüfplakette zeigt an |
| <input type="checkbox"/> EG-Kontrollgerät | <input type="checkbox"/> Geräuschentwicklung | |
| | <input type="checkbox"/> Rauchentwicklung | |

Bemerkungen: gelbes Abblendlicht

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, daß ein Fahrzeughalter nach § 31 StVZO die Inbetriebnahme eines Fahrzeuges nicht anordnen oder zulassen darf, wenn ihm bekannt ist oder sein muß, daß sein Fahrzeug nicht den Vorschriften entspricht.

Ich bitte Sie, die Mängel innerhalb von 10 Tagen zu beseitigen und die Beseitigung innerhalb dieser Zeit mit der Bestätigung der nachstehend angekreuzten Stelle gegenüber der Kraftfahrzeugzulassungsstelle - LEA III B -, Fernruf 699-0, nachzuweisen:

- Polizei-Abschnitt bzw. Polizei-Verkehrsdienststelle
 Technische Abnahme der Kraftfahrzeugzulassungsstelle
 Fachwerkstatt oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
 Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr

Ansonsten setzt Ihnen die Kraftfahrzeugzulassungsstelle als zuständige Verwaltungsbehörde gebührenpflichtig eine Frist zur Behebung der Mängel. Außerdem wird der Betrieb unvorschriftsmäßiger Fahrzeuge beschränkt, untersagt oder die Vorführung angeordnet (§ 17 StVZO).

Anlässlich der Kontrolle des o. a. Fahrzeuges wurde folgendes festgestellt:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Halteranschrift hat sich geändert | <input type="checkbox"/> Fahrzeug hat anderen Halter |
| <input type="checkbox"/> Berichtigung bitte umgehend durch Ihre Meldestelle vornehmen zu lassen. | <input type="checkbox"/> Kfz-Zulassungsstelle |

Durch dieses Schreiben wird ein Verkehrsordnungswidrigkeitsverfahren nicht berührt.

- Mängelbericht am Fz angebracht
 Mängelbericht ausgehändigt

Unterschrift/Amtsbezeichnung

Pol 850 (neu) Mängelbericht (1. 89) 0987654321

301 - 5923

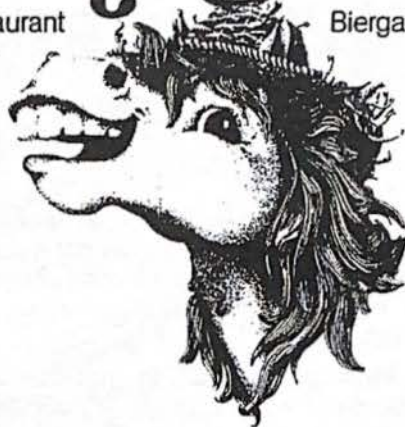
Clubtreffen:

PeReCi - Stammtisch
am 1. Donnerstag im Monat
um 19:30 Uhr
in der

Grüne Stute

Restaurant
Café

Biergarten



Inh. H. Neumann, Eichkampstraße 153, 14055 Berlin, Tel. 891 52 78
am S-Bahnhof Grunewald; montags geschlossen

**Das Lokal besticht durch seine gemütliche Atmosphäre, die freundliche Bedienung
und die hervorragende Küche.
Parkplätze stehen vor dem Lokal zur Verfügung.**

Impressum:

„Der Club Die Zeitung“
ist das offizielle Informationsorgan des
PeReCi - Motor Klassik Club e. V.

Vorsitzender:
Rainer Will

Stellvertretender Vorsitzender:
Lutz Raakow

Redaktion:
Helmut Rabe und Sven Seehawer

Grafische Gestaltung + Layout:
Helmut Rabe

Anzeigen Annahme:
Sven Seehawer

An dieser Ausgabe wirkten mit:
Joachim Kaiser, Michael Getzlaff,
Silvia+Sebastian+Helmut Rabe, Lutz Raakow,
Sven Seehawer, Rainer Will

Druck:
Helmut Rabe

Vervielfältigung:
Konica 7728 und 7050 Kopier- und Drucksysteme

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Genehmigung der Redaktion.

Bankverbindung:
Berliner Volksbank, Kto.Nr. 0029065306,
Bankleitzahl 100 900 00

Für die inhaltliche Richtigkeit der Artikel
übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.
Die abgedruckten Artikel geben auch nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Anschrift der Redaktion:
Sven Seehawer, Dahlemer Weg 191, 14167 Berlin
Fon: 030 / 817 33 39 , Fax: 030 / 322 18 15

Die Wahrheit auf der Walze

Auf dem Leistungsmeßstand zeigt sich die Kraft des Motors

Willie Klöpfer setzte sich dick Lärmschutzkappen auf, und das ließ nichts gutes für die arme alte TR 1 erwarten. Was mag ihr auf dem Leistungsprüfstand bevorstehen?

Willie warf den großen Kühllüfter an, der den beiden Zylindern Fahrtwind simulieren sollte, drückte ein paar Tasten auf dem Computer und schon heulte der Motor auf. Alle fünf Gänge durch ging es auf der Walze; das Motorrad vorn in der Halterung fest eingespannt. Hört sie sich wirklich soo laut an, während der schnellen Fahrt?

Oben nimmt man's bei den Windgeräuschen am Helm ja nicht wahr. Und dann folgt die eigentliche Leistungsmessung. Soll man den alten knapp 90.000 Kilometer gefahrenen Motor wirklich ausdrehen bis zur Schmerzgrenze von 9.000/min? Wir lassen es bei 5.700/min bewenden.

Das Fahrzeug hatte schon vor zwölf Jahren im Test die von YAMAHA angegebenen 70 PS nie erreicht, allenfalls so um die 65 PS. Aber das machte den Leuten nichts, die sie und ihr hohes Drehmoment zu schätzen wußten. In ihren betagten Zeiten kam sie am Reifen immer noch auf 62 PS. Gar nicht so übel, wenn man bedenkt, daß Getriebe, Kette und Reifenschlupf auf der Meßwalze noch ein bißchen Leistung fressen.

Hintergrund der Kontrolle war freilich keine pure Leistungsneugier, sondern vielmehr die Frage, ob die Versicherung vielleicht zuviel Prämie bekommen wird. Hoffentlich bekommt nunmehr der viel umtoste Fels in der Brandung dadurch keine Erosionserscheinung.

Bis vor kurzem hatte das Motorrad nämlich noch 50 PS. Gedrosselt war sie ganz simpel durch Buchsen, welche in die Krümmer eingeschweißt worden waren. Wegen des verengten Auslasses konnte sie nur bei niedrigen Drehzahlen richtig ausatmen. Doch Neuteile waren fällig geworden und die Buchsen saßen in den alten Krümmern wirklich fest angebacken. Woher neue Verengungen nehmen?

Also blieben die Ersatzteile „ungestopft“. Dies wiederum machte Verwaltungswand erforderlich (Ummeldung bei Prüfstelle, Kraftverkehrsamt und Versicherung).

Bei 50 PS wird die Versicherungsstaffel voll ausgereizt. Mit gemessenen 62 PS fallen diese in die nächst höhere Staffel. Aber das allein wäre nicht allzu ärgerlich. Schlimmer wäre der Fall, wenn das Motorrad in eine höhere Klasse eingestuft werden müßte jedoch die niedrigere erfüllt.

Gäbe es dann die Möglichkeit, über einen geeichten Leistungsnachweis eine Umstufung zu erreichen? Der zuständige Oberguru vom TÜV Berlin/Brandenburg schüttelt den Kopf. Als „amtlich“ gelten nur die am Baumuster kontrollierte Angabe des Herstellers oder ebenso überprüfte und abgenommene Umbausätze. Wenn die Maschine durch reinen Verschleiß an Leistung verloren hat oder durch die Streubreite bei der Produktion schon von Anfang an nicht so viel bringt wie ausgewiesen, dann kann das nicht berücksichtigt werden.

Gleich nach der TR 1 kommen nacheinander zwei Motorräder auf den geeichten Leistungsmeßstand, die bei sportlichen Wettbewerben eingesetzt werden. Da es sich dabei um höher drehende und auf Leistung getrimmte Zweitakter handelt, wird der Lärmpegel noch etwas kräftiger. „Diese Messungen nehmen wir meistens zwischen 16 und 18.00 Uhr vor, wenn die Nachbarn im Gewerbegebiet bereits Feierabend haben“, erklärt der verantwortliche Leiter der Prüfstelle.

Die Kosten für die Fahrt auf der Walze halten sich übrigens in einem erschwinglichen Rahmen. DM 50 kostet die erste, DM 25 eine Folgeprüfung. Für diesen Betrag erhält man ein ausgedrucktes Leistungsdiagramm sowie die Angabe des Maximalen Drehmoments nebst anliegender Drehzahl.



„Liebesgrüße aus Paris“

Schon für DM 4.800,-
... natürlich mit 4 Türen

...die
männliche
Liebe



SIMCA 1000

Ein kantiges Profil. Außen hart und
innen weich und komfort
Simca 1000 ist eine geballte Ladung
die gebaut wurde, damit Leute, die Spaß am Autofahren
haben, sich nicht
einen Großen kaufen müsse

Internationale Sportwagen in Siemensstadt

Am Wochenende 24./25. August fand auf dem Siemens-Parkplatz in Siemensstadt das 2. internationale Sportwagentreffen statt.

Sportwagenbesitzer jeder Marke und jeden Alters wurden aufgerufen, ihre Schmuckstücke den Besuchern zu präsentieren. Eine lange Werbephase, Handzettelwerbung auf anderen Veranstaltungen, wie z. B. auf den Oldtimer-Märkten im Juni, und Mundpropaganda trugen zum Erfolg der bunt gemischten Sportwagenschau bei.

Von der Auburn Baujahr 1926 Replik, einem britischen original Daimler aus dem Jahre 1934 mit quer liegendem Schwiegermattersitz, einigen Porsche 356, 914, 944, 911 und einer Porsche Speedster-Replik, dem Jaguar-Club Berlin, der mit großem Aufgebot im Original und Nachbau angetreten ist, einigen Triumph TR Modellen, Healey-Replik, MG's, einem Skoda Sport Coupé aus dem Jahre 1988, einem Aston Martin DB7 bis hin zu den typisch amerikanisch gestylten Corvetten, und Ford Mustangs waren zu bestaunen. Außerdem war Opel durch den Manta Club Berlin, vertreten mit ca. acht Fahrzeugen, GT und Tigra anwesend. Natürlich waren andere namhafte Automobilmarken, wie BMW, Ferrari, Lamborghini, De Tomaso oder Shelby-Cobra auch anwesend.

So bevölkerte friedlich eine bunt gemischte Autofahrgemeinde das weiträumige Gelände am Siemensdamm.

Auf einer Bühne gab es die Möglichkeit, sich selbst, persönliche Geschichten oder Erlebnisse rund ums eigene Fahrzeug und das Fahrzeug selbst mit Baujahr, Ausstattung und individuellen Umbauten, mit Hilfe professioneller Unterstützung, dem Publikum zu präsentieren. Eine Tombola mit Preisen der Sponsoren und Live-Musik, überwiegend Country Music, rundeten das Programm am Samstag ab. Auch Geerd-Michael Elis von FAB wurde kurzerhand als Moderator zur Tombola herangezogen.

Am Sonntag war die Veranstaltung noch besser besucht, was höchstwahrscheinlich an der angekündigten Pokalverleihung für die 20 schönsten Sportwagen Berlins lag (s. auch Kommentar).

Alles in allem war es eine Veranstaltung, die fast jedem etwas bot: Imbissbuden in den Stilrichtungen Kentucky-Friendchicken, asiatische Reis- und Nudelgerichte oder einfach Rostbratwurst und Nackensteak im Brötchen, Kinderecken mit Hüpfburg und elektrischen Motorrädern und -Autos (alles für richtig Geld), Marktbuden für Automodelle, den ultimativen 2-Komponenten-Kleber oder das Wunder-Polish für alle Metalle, Dessous, T-Shirts, Sonnenbrillen, Motorroller, Mercedes Assesoiros und Anbieter von Versicherungen.

Auf einem etwas abgesetzten Teil des Geländes gab es die Möglichkeit, mit einem Hallenkart seine Runden zu ziehen. Der Zuspruch schien aber nicht zu groß zu sein, was bei einem Preis von 15,-DM für 10-Minuten auch nicht weiter erstaunlich ist.

Pech hatte leider der Fahrer des Daimler, der sich beim Auffahren auf den Platz eine Glasscherbe in das Hinterrad eingefahren hat. Kein Problem für einen Daimlerfahrer, den an jedem Rad ist ein Scherenwagenheber fest eingebaut. Man nimmt einfach die Kurbel aus dem Kofferraum und kurbelt das Auto in die Höhe.



Sportwagentreffen 1995 (kleiner aber noch mit SM, Renault und Alpine)

Kommentar der Autoren:

Zwei volle Tage haben wir es, als Liebhaber französischer Automobile, allerdings nicht ausgehalten. Am Sonntag war die Konkurrenz, vor allem hervorragend umgebauter und professionell lackierter Großraumfahrzeuge aus den USA mit entsprechend großer Fangemeinde doch zu groß. Denn französische Sportwagen waren auf dem internationalen Sportwagentreffen äußerst spärlich vertreten. Oder anders ausgedrückt die Tschechoslowakei war genauso stark vertreten wie die Franzosen.

Zwei Renault Alpine A 310 aus den 70'er Jahren und ein auf 55PS und 205'er Reifen aufgemotzter Citroen 2CV Baujahr 82 waren die Vertreter der französischen Farben. Vorschlag und Aufruf an die PeReCi-Mitglieder für das 3. Internationale Sportwagentreffen im nächsten Jahr: TEILNEHMEN!!! Frankreich hat mehr zu bieten.

Man stelle sich vor, eine Menge von Matra Djet, 530, Bagheera und Murena, oder Simca 9 Sport, 1000 Coupé, 1200s, 1000 Rallye I bis III, oder Alpine, Arista, Bonnet, CG, Gregoire, Facel Vega, Panhard CD, Talbot und Ligier, die der Anzahl von Amis und Engländern gleich kommt. Um Klasse muß man nicht fürchten aber um die Masse.

Was für eine Vorstellung.

H. und S. Rabe

PeReCi Motor-Klassik-Club e. V.



Beitrittserklärung:

Zur Person:

Name: _____ Vorname: _____

Geb. Datum: _____ Geb. Ort: _____

Adresse:

Straße: _____ Ort: _____

Telefon: _____ Fax: _____ Funk: _____

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, bis auf Widerruf, meinen Beitritt zum PeReCi Motor-Klassik-Club e. V. Den Jahresbeitrag von zur Zeit DM 50,- habe ich auf das Vereinskonto bei der Berliner Volksbank, Konto Nr. 0029065306, Bankleitzahl 10090000 überwiesen.

Ort, Datum, Unterschrift

Aufnahmeantrag geprüft vom PeReCi Vorstand:

Mitglieds-Nr.:

Ruppel - 7. Peugeot 404 Treffen

Frestedt, Dithmarschen 13.05.95

Familientreffen

Für uns war es das erste Mal. Viele andere waren schon öfter dabei - Christoph Ruppel hatte diesmal zum 7. Peugeot 404 - Treffen nach Frestedt eingeladen. Selber leidenschaftlicher 404 - und 504 - Fahrer macht sich "Ruppel" jedes Jahr im Mai selbst ein Geburtstagsgeschenk und lädt Peugeot - Freunde und - Fahrer nach Dithmarschen ein.

Doch nicht nur 404 's sind willkommen - die ganze Peugeot Familie ist gern gesehen ! So folgten auch diesmal reichlich Gäste aus ganz Deutschland sowie aus Dänemark und Österreich "Ruppel's" Einladung. Neben 404 - Limousinen und Breaks reisten auch 203 - Limousinen, 504 - Limousinen und Kombis und auch 604 - und 505 - Limousinen an. Einige waren, so wie wir, schon am Freitag eingetroffen. Andere kamen am Samstag Vormittag dazu. Aber alle waren pünktlich da zur gemeinsamen Ausfahrt am Samstagnachmittag. Gut 20 Wagen schlängelten sich im "Gänsemarsch" durch die "platten" Ebenen Norddeutschlands. Ziel waren die Schleusenanlagen in Brunsbüttel am Nord - Ostsee - Kanal. "Dies ist mein Beitrag zum 100 - jährigen Kanaljubiläum" meint "Ruppel", der hier einige Jahre gearbeitet hat und so alles gut erklären kann und Erläuterungen geben kann. Danach geht's wieder zurück nach Frestedt. Auf Christoph's Hof wartet schon ein frischgezapftes Bier und ein kleiner Imbiß auf alle Ausflügler. Ein deftiges Mittag gab es schon vorher, damit niemand unterwegs "verhungert".

In "Ruppels" Haus und Hof sind auch die meisten der Besucher untergebracht. Der "Rest" ist im nahe gelegenen Feriendorf Deepen in Frestedt gut versorgt. Das Wetter ist gut, so wird der Abend im Freien verbracht. Christoph holt einen seiner beiden Traktoren aus der Garage. "Träcker fahr'n macht Kinder froh und Erwachs'ne ebenso". So tuckert der Träcker unzählige Runden und erfreut nicht nur die Kinder. Andere tauschen nicht nur automobile Erfahrungen und Ersatzteile aus. "Ruppel" bereitet mit einigen Helfern das Lagerfeuer für die Nacht vor. Es ist etliches Holz bereit zu legen, denn es wird eine lange Nacht. Die Glut des Feuers erhitzt die Gemüter und die Peugeot-Fans schwelgen in Erinnerungen und träumen Zukunftspläne.

Am nächsten Morgen, nach gemeinsamem Frühstück, heißt es für die meisten Abschied nehmen. Schade eigentlich, die Zeit war wieder viel zu kurz ! Bleibt ein rundum gelungenes Familientreffen der großen Peugeot Familie. Und zu warten - bis zum nächsten Jahr, wenn "Ruppel" wieder einlädt - diesmal zum 8. Peugeot 404 - Treffen nach Frestedt. Für uns war es das erste Mal, aber sicher nicht das letzte Mal.

Micha & Beate

8. Alt-PEUGEOT-TREFFEN

Am 11./12. Mai in Frestedt/Dithmarschen

Zum 8. Mal hatte Christoph Ruppel eingeladen ... und „alle“ waren sie gekommen: Rund 50 Alt-Peugeots, in erster Linie der legendäre 404 und der unverwüsthche 504, aber auch ein 402, 203, 403 und mehrere 304 und 204 versammelten sich am Samstag auf der großen Wiese hinter „Ruppels“ Bauernhof. Der Anblick ließ das Herz eines jeden Löwenfahrers höher schlagen.

Es wurde den ganzen Tag über gefachsimpelt, technische Probleme besprochen und Teile getauscht; man verabredete sich und bestaunte jedes Fahrzeug. Den Höhepunkt am Samstag bildete die gemeinsame Ausfahrt zur alten Windmühle ins rund 15 km entfernte Barf. Fast die ganze Nacht wurde weiter gefachsimpelt, man konnte und wollte sich einfach nicht trennen.

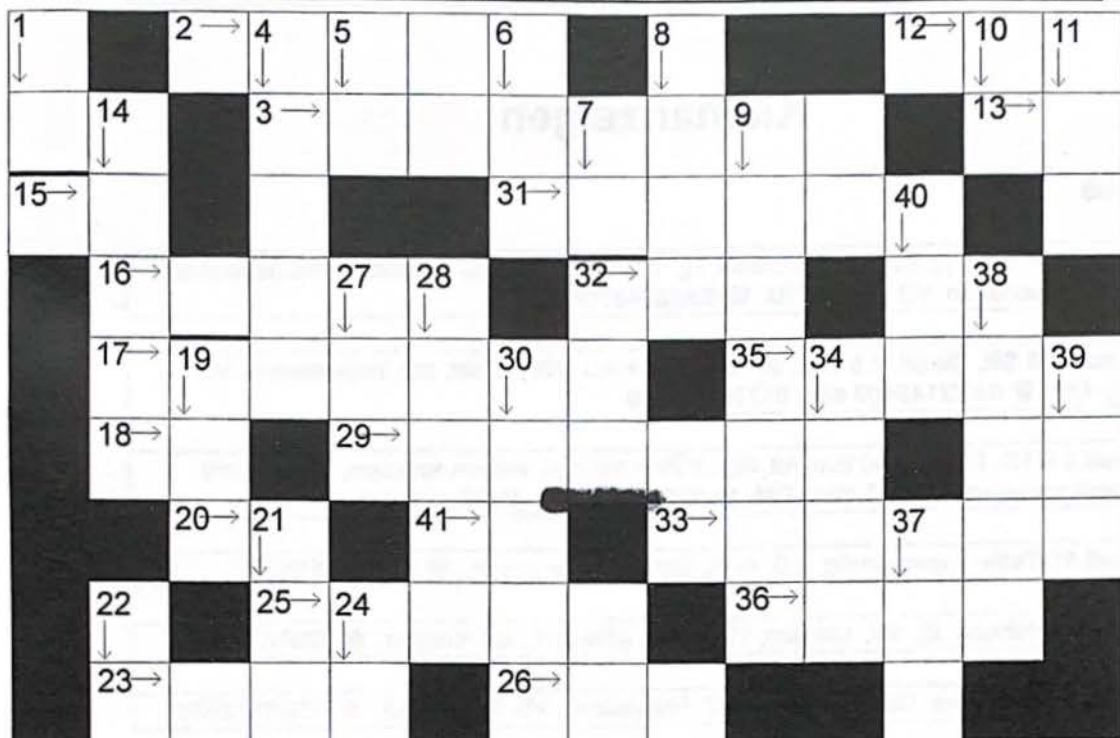


Für die meisten Teilnehmer dieses Treffens besitzen die alten Peugeot etwas Besonders, etwas, das es in heutigen modernen Autos nicht mehr gibt. Gerade der Peugeot 404 und 504 genießen rund 20 bzw. 15 Jahre nach dem Verkaufsende in Deutschland Kultstatus. Wer einmal diese Wa-

gen gefahren ist, kommt nicht mehr davon los. Ruppel selbst ist 404 und 504 Fan, durch und durch!

Nicht umsonst waren der Peugeot 404 und 504 seiner Zeit der franz Mercedes, denn die serienmäßige Ausstattung war damals mehr als der Zeit voraus: Schiebedach, Scheibenwaschanlage, Liegesitze und heckbare Heihscheibe machten die Autos interessant; hinzu kommt der unverwüsthche Motor, Spötter nannten diese Fahrzeuge schon damals „morsche Sänften“, da sie schon nach wenigen Jahren rosteten und der Gilb oft ein jähes Ende setzte.

Wie auch immer, eins ist sicher: Auch 1997 wird es Mitte Mai ein Alt-Peugeot-Treffen bei Christoph Ruppel geben. Informationen gibt es rechtzeitig unter Telefonnummer: 04830/504 bzw. in Berlin unter 97 23 751 oder 74 222 37.



- | | |
|---|--|
| 1. Japanisches Brettspiel? | 22. Früher mal für Berlin? |
| 2. Italienischer Chinese? | 23. Die heilige Kuh? |
| 3. Stücke davon zum Motorputzen? | 24. Meist als Ebene beschrieben und doch nicht ? |
| 4. Vorfahrin? | 25. Ein Ger aus heutiger Sicht? |
| 5. Vor dem und? | 26. Ein Reiseunternehmen? |
| 6. Weibl. Vorname und Programmiersprache? | 27. Rock aus deutschen Landen? |
| 7. Ausstattungsvariante? | 28. Realitätsfern geantwortet? |
| 8. Signalhorn? | 29. Teil des Motor Klassik Clubs? |
| 9. Teil des Motor Klassik Clubs? | 30. Teile zum Großsehen? |
| 10. Früher für Plattenspieler? | 31. Finanzielles Fiasko? |
| 11. Alte Deutsche Marke? | 32. Schneller Flügel? |
| 12. Grand Touring Diesel? | 33. Hoffentlich immer schön? |
| 13. Geflügel mit Heckscheune? | 34. Friese oder Idol und Erfinder? |
| 14. Der andere Teil von 9.? | 35. Ein britisches japanisch deutsches Elend? |
| 15. Sollte die Ente ersetzen? | 36. Ziemlich dunkel? |
| 16. Es sollte doch mit dem ... zugehen? | 37. Ratschlag? |
| 17. Teil des Motor Klassik Clubs? | 38. Lieblingsvergaser? |
| 18. Der Ursprung? | 39. Selten? |
| 19. Mehr als Kalt? | 40. Damit wurde die Zeitung gemacht? |
| 20. Vor wieso? | 41. Der Große-Preis? |
| 21. Nicht der Norden? | |

Wer alle Felder richtig gelöst hat, kann auf eine kleine Belohnung hoffen, unter allen richtigen Einsendungen wird ein Überraschungspreis ausgelost.

Einsendeschluß ist der 31.10.96.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Der Gewinner wird am 7.11.96 beim Stammtisch bekanntgegeben.

Einsendungen bitte an die im Impressum angegebene Adresse.

Ausgeschlossen von der Teilnahme ist die Redaktion und die Mitglieder des Vereinsvorstandes.

Kleinanzeigen

Biete

Peugeot 204 GL, Typ B22, Break Diesel, Bj. '70, 1995 komplett restauriert und neulackiert, leider Motorschaden, VB 4.500,- DM, ☎ 030/6946704

Peugeot 505 SR, Diesel, 2,5 Liter, Bj. '83, TÜV + AU 6/96, Silber, alle Inspektionen, VB 1.800,- DM, ☎ 030/2142403 oder 0177/3033489

Renault 5 GTD, Diesel, 100 tkm, rot, RC, TÜV + AU neu, extrem sparsam, optisch und technisch einwandfrei, VB 3.800,- DM, ☎ 030/8175316

Renault 11-Teile, supergünstig, z.B. AHK, Scheinwerfer, u.v.m., ☎ 030/8175161

Citroën CX Athena, Bj. '82, 188 tkm, TÜV 8/97, gold-met., ital. Version, ☎ 030/8173339

Citroën DS 19 Pallas, Bauj. 65, HU 12/97, Halbautom., VB 3.100,- DM, ☎ 030/8173339

Citroën CX-Teile, noch günstiger, fast alles vorhanden, da Sammlungsauflösung, z.B. 5-Gang Getriebe 200,- DM/Stück, Kühler 60,- DM/Stück, komplette Tür 110,- DM/Stück, ☎ 030/8173339

Peugeot 205, Blinker vorn gelb, 20,- DM, ☎ 030/3221815

Kopierer, Konica 115Z, Tischgerät, 15 Kopien/Min., A3 - A4 aus Papierkassetten oder Einzelblatt, Zoom 65 bis 155%, Anfang 96 kompl. Überholt, immer vom Herstellerkundendienst gewartet, kompl. incl. Anlieferung VB 800,- DM, ☎ 030/3221815

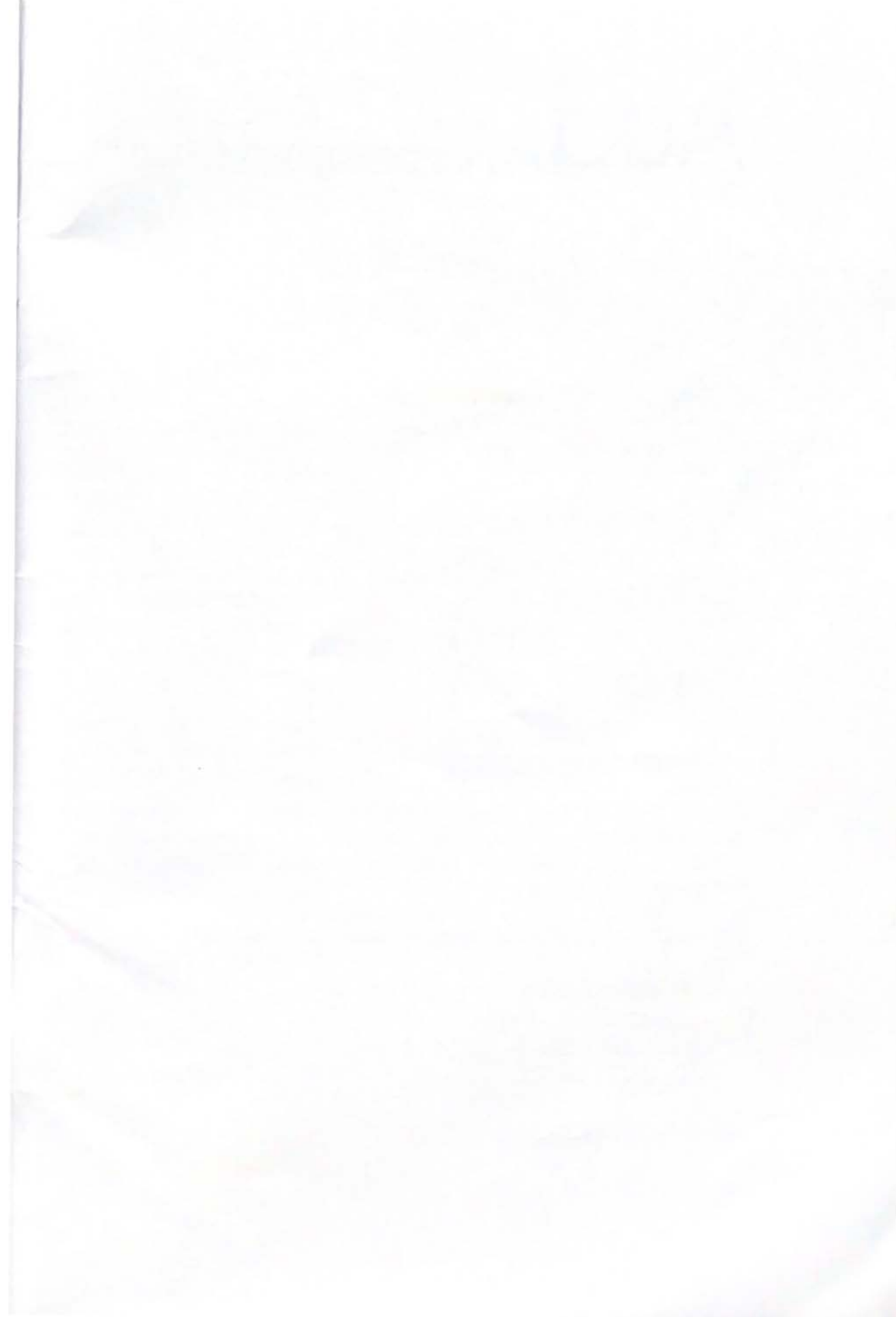
Kindersitz, Römer Star Riser, 4 - 10 Jahre, für 3-Punkt Gurt, ECE 44, 10,- DM, ☎ 030/3221815

Suche

Citroën DS 21, ☎ 030/9723751

Citroën CX 25TRD Turbo II, ☎ 030/8173339

Artikel, Artikel für die Zeitung, ☎ 030/8173339



Aua, gestochen scharf.



"Das digitale Zeitalter hat begonnen- und auch beim Kopieren findet eine Revolution statt, die schnellere und präzisere Produkte mit sich bringt, mit hoher Auflösung und einer Vielfalt individueller Möglichkeiten, die der Kreativität der Anwender kaum noch Grenzen setzen."

Fordern Sie unseren
Prospekt Konica 7050 an.

Unsere Produktpalette beinhaltet Kopierer (analog / digital), Drucker von Tintenstrahl über Laser bis zu LED und Vacuum-Floureszenz-Belichtung und natürlich auch Faxgeräte mit Thermo- und Normalpapier.

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Konica Berlin
Verkaufsbüro Berlin
Motzener Straße 12-14
D-12277 Berlin

Telefon 030 / 723 86 0