

82
1/2009

SM-Journal



CITROËN
SM-CLUB
DEUTSCHLAND E. V.

Grussworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

Nachdem der diesjährige Winter nun doch eingesehen hat, dass wir seit Wochen unruhig in den Startlöchern stehen und den SM bewegen wollen, habe ich natürlich gleich die Gelegenheit genutzt und bin zur Techno Classica mit dem SM gefahren.

Ergebnis: Auf der Rückfahrt zwei heftige Regenschauer und unrunder Motorenlauf. Der Motor war dann in der Garage schnell wieder beruhigt; es war der Unterdruckschlauch zum Vacuum-Ausgleichsbehälter abgefallen. Putzen hat dann etwas länger gedauert. Solcher Kleinkram gehört wohl einfach zum Leben mit dem SM!



Die größte Überraschung der Techno Classica war für uns die Auszeichnung der von Tobias Krimmel gestalteten Homepage mit dem 1. Preis für Gestaltung und Information. An dieser Stelle Glückwunsch und Dank für die Arbeit an Herrn Krimmel!

An dieser Stelle möchte ich mich bei Helge Kleinz bedanken, dass er nach einem Gespräch während der Techno Classica in Absprache mit Gerold Röben bereit war, den redaktionellen Teil unserer Clubzeitung zu übernehmen. Das entspricht unserem Gedanken, die Aufgabenbereiche zu entzerren und die Arbeitsbelastung der einzelnen „Mitarbeiter“ zu reduzieren.

Es gibt aber weitere erfreuliche Dinge zu berichten. Am 7. Mai findet ein Treffen von Vorstandsmitgliedern des französischen und des deutsche SM-Clubs in Cambrai statt. Das Treffen in Paris anlässlich der Retromobile gab keinen Raum zu individuellen Gesprächen. In kleiner Runde können aktuelle Fragen und Probleme einfach sachlicher besprochen werden. Ich sehe diesem Treffen mit grosser Zuversicht entgegen. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass Monsieur Fraleux zum Präsidenten des SM-Club de France gewählt wurde. Herzlichen Glückwunsch!

Am 25. April trafen wir uns zu unserer diesjährigen Mitgliederversammlung. Unser Verein steht wirtschaftlich auf gesunden Füßen und die Ersatzteilversorgung wird immer besser. Der Vorstand wurde einstimmig im Amt bestätigt, ich bedanke mich im Namen aller Vorstandsmitglieder für das erwiesene Vertrauen. Das Wetter war vorbildlich, meine diesbezüglichen Wünsche wurden erhört, so dass die SM bei Sonnenschein ein paar Kilometer unter die Räder nehmen konnten.

Mit vielen Wünschen für viele sonnige Ausfahrten in diesem Jahr

Jürgen Renner

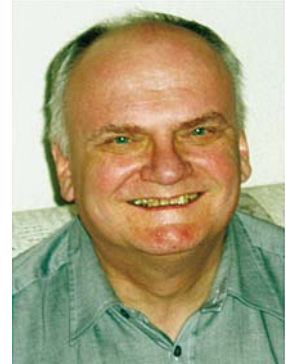
Titelbild



Der SM im Sonnenuntergang am Rheinufer in Düsseldorf.

Aufgenommen von Daniel Vogts

Ein neuer Redakteur stellt sich vor



Liebe Leserinnen und Leser,

ich möchte mich als neuer Redakteur für unser SM-Journal vorstellen. Den Meisten von Ihnen bin ich seit nunmehr 10 Jahren als gelegentlicher Verfasser von Artikeln in eben diesem unseren Journal bekannt. Einige kennen mich von verschiedenen Treffen, andere von der TechnoClassica. Noch andere kennen mich von meiner Präsenz im Forum des Citroën SM-Club Deutschland (<http://www.forum.citroensmclub.de>).

Nun ja, jetzt bin ich also auch hier vertreten und so wünsche ich Ihnen viel Spaß bei der Lektüre dieser unserer Zeitschrift.

Für die nächsten Ausgaben wünsche ich mir eine große Unterstützung aus Ihren Reihen. In loser Folge möchten wir künftig Artikel über SM von unseren Clubmitgliedern bringen, die sich im Erstbesitz befinden. Da gibt es sicher viele interessante Geschichten. Wenn Sie Ihren SM also im Erstbesitz haben, lassen Sie es mich bitte wissen.

Damit Sie mir diese Unterstützung auch gewähren können, habe ich ein neues Postfach nur für Sie eingerichtet. Senden Sie mir Ihre Beiträge bitte elektronisch an diese Adresse: Journal@Kleinz.de (da ist genug Platz auch für große, hochauflösende Fotos).

Wenn Sie mir Fotos elektronisch schicken, denken Sie bitte an eine möglichst hohe Auflösung, da die Qualität eines Bildes im Druck leidet.

Wenn Sie keinen eMail- oder Internet-Anschluss haben, können Sie mir Ihre Beiträge an diese Adresse senden:
Helge Kleinz
Buchbacher Str. 13
D-84405 Dorfen

Papierfotos kann ich ein scannen und elektronisch verarbeiten. Beiträge die nicht elektronisch verschickt werden, können eventuell erst im übernächsten Heft berücksichtigt werden, da ich sie ja erst in meinen Rechenknecht hacken muss.

Termine für die nächsten Hefte:


Erscheinungsdatum 01.08. - Redaktionsschluss 01.07.
Erscheinungsdatum 01.11. - Redaktionsschluss 01.10.
Ein vierteljährliches Erscheinen des SM-Journals macht vielleicht keinen Sinn, weil wir ja alle zum Juli/August im Urlaub sind und/oder SM fahren.

Danach könnten die Hefte vielleicht regelmäßig so erscheinen: 01.03. vor der Saison, 01.07. in der Saison, 01.11. zum Nikolaus. Redaktionsschluss ist jeweils einen Monat vorher - die Hefte müssen ja auch hergestellt werden.

Bis zum nächsten Mal

Ihr Helge Kleinz

Editorial

Liebe Citroën -Clubzeitungs-Leserinnen und Leser,

in einer der letzten Vorstandssitzungen wurde darüber gesprochen, das SM-Journal auf drei Ausgabe pro Jahr zu reduzieren, da leider nicht genug Lesenswertes für vier Ausgaben zusammen kommt. Da natürlich jede Ausgabe auch Kosten verursacht, steht so etwas mehr Geld für die dringend notwendige Nachfertigung von Ersatzteilen zur Verfügung.

Auf der diesjährigen Techno Classica hat sich dann im Laufe der Gespräche untereinander ergeben, dass sich einer unserer fleißigsten Schreiber für die Redaktionsarbeit zur Verfügung stellt. Helge, ganz herzlichen Dank dafür! Gemeinsam werden wir unser Journal sicherlich noch weiter nach vorn bringen können. Die Produktion der Zeitung sowie die Verteilung werden weiterhin von uns erledigt.

Helge, wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Dir und sind froh über ein wenig Entlastung, die uns durch Dein Engagement zuteil wird.

Ihre (Ex-)Redakteure Astrid & Gerold Röben

Der Inhalt

Aktuelles

Grusswort des Präsidenten	Seite	2
Ein neuer Redakteur stellt sich vor	Seite	3
Editorial	Seite	3
Kulturinitiative Mobilität zum Saisonauftakt	Seite	14
Leserbrief	Seite	24

Clubleben

Oh, Du schönes Ammerland	Seite	15
Jahreshauptversammlung 2009.....	Seite	19
Wir haben gewonnen!	Seite	25

Veranstaltungshinweise

Fladungen Classics.....	Seite	5
Veranstaltungen ausserhalb des Clubs	Seite	12
75 Jahre Traction Avant.....	Seite	14

Magazin

Wir waren auch 2009 auf der Techno Classica	Seite	17
---	-------	----

Service

Wichtige Infos	Seite	5
Inspektion 2008.....	Seite	6
Der Geist, den ich rief.....	Seite	10
Bestellschein Ersatzteile	Seite	13
Zierleisten aufarbeiten.....	Seite	21
Neues in Sachen Ersatzteile	Seite	23
Technik-Info Ventilplättchen	Seite	25
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile	Seite	26
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine	Seite	27

Redaktionsschluß für die 83. Ausgabe (II/2009): 01.07.2008

Herausgeber: Citroën-SM-Club Deutschland e. V.

Berzallee 82
64569 Nauheim
Fon: 06152/960303
Fax: 06152/960305
Vereinsregister des Amtsgerichtes
Frankfurt a. M. · Reg.-Nr. 8919

Redaktion
Helge Kleinz
Buchbacher Str. 13
D-84405 Dorfen
Mobil: 0172/8484566
e-mail: Journal@Kleinz.de

Produktion · Druck · Versand
RÖBEN PRINTMEDIEN
Kontakt: Astrid Röben
Am Fuchsbau 25
29643 Neuenkirchen
Fon: 05195/9834
e-mail: printmedien@roeben-online.de

Wichtige Infos

von Andreas Heene

Geld sparen beim IE

Beim IE werden oft die Einspritzdüsen erneuert, weil sie vermeintlich defekt sind. Da die Neuteile – ohnehin Nachfolgeteile der Originale – auch noch schweißneteuer sind, kann man aber auch, oftmals besser, die alten Ventile instand setzen.

Das Stück Kraftstoffschlauch ersetzt man durch normalen Gewebeschlauch für Benzinleitungen, aber einen, bei dem das Gewebe INNEN liegt und der außen aus Gummi besteht. Hat man nämlich die Benzinschläuche mit Außengewebe, dann sieht man weder die Löcher noch wenn die Schläuche porös werden. Das Schlauchstück kann man mit einer Schelle befestigen, was aber im engen Motorraum recht fummelig ist. Besser man geht zu einem Hydraulikschlauchbetrieb – wo man als Citroënfahrer eh Stammkunde ist – und lässt sich mittels einer Presshülse den Schlauch verpressen. Das ist dann wieder sehr nah am Original und hält auch zuverlässig.

Das andere Problem sind verstopfte Einspritzventile. Die muss man in der Gegenrichtung durchblasen und durch mehrfaches Betätigen der Kontakte versuchen frei zu räumen. Meistens kommt der Dreck da aus den Benzin-Metalleitungen hinein, die innen korrodieren oder bei denen innen die Galvanik abblättert. Es ist daher zu überlegen, diese Leitungen, sofern noch gut, neu galvanisieren zu lassen, auch innen, oder sie gleich aus Edelstahl nachbauen zu lassen.

Fladungen Classics

Das Oldtimertreffen in Fladungen/Rhön steht unter dem Motto „Klamotten, Blech und Oldies - eine Zeitreise in die 60er“. Am 4. und 5.7.2009 findet das zweite Oldtimertreffen in Fladungen/Rhön statt.

Eingeladen sind alle Oldtimerfreunde und Fahrzeuge mit zwei, drei, vier und mehr Rädern bis Baujahr 1975. Die historische Altstadt, von der UNESCO mit der Medaille „Europa Nostra“ ausgezeichnet, ist der perfekte Rahmen für das Treffen.

Während der beiden Tage ist die Innenstadt für den Durchgangsverkehr gesperrt und ausschließlich für die historischen Fahrzeuge reserviert. Die Oldtimer, die Musik, die Klamotten und das vorgesehene Programm machen das Lebensgefühl der 50er und 60er Jahre wieder erlebbar. Stimmen zum ersten Treffen, ein Fotoalbum, das Programm und ausführliche Informationen: Tel. 09778/912325 und auf www.fladungen-rhoen.de.

Unbedingt erneuern sollte man den großen und kleinen Gummidichtring, dort, wo das Ventil im Motorblock sitzt, denn auch die werden porös. Die Gummidichtungen (Artikel-Nr. 5 412 353 (klein) und Nr. 5 412 354 (groß)) sind im Clubservice verfügbar.

Technikinfo

Hier etwas „altes“ Wissen, das aber vielleicht wieder neu unter die Leute muss, damit es nicht vergessen wird:

Als Farbton der Hydraulikaggregate ist am passendsten das VW Ulmegrün Nummer L 60 D. Je nach Wunsch kann der Lackierer beim Mischen den Glanzgrad einstellen, am besten ist matt oder Seidenmatt. Glanz sieht zu speckig aus im Motorraum.

Das Zeug findet man ab und an auch noch in den Baumärkten in den Sprühdosenregalen in der Autoabteilung oder bei „Ibäh“ (ebay, Anm. der Redaktion). Ist aber dann Glanzlack. Kann man aber auch mattiert auftragen, wenn man den Lack von etwas weiter weg sprüht, dann trocknen die Tropfen in der Luft schon vor und legen sich dann nebeneinander auf die Oberfläche – es entsteht ein nicht glänzender Lack, je nachdem wie dumm man sich anstellt.

Inspektion 2008

von Andreas Heene

Im November 2008 hatte im SM-Clubforum jemand ein Problem mit der Position der Ablauflöcher der Dachrinne der Heckklappe. Diese Abläufe finden sich hinter den Hinterrädern am Wagenboden. Also habe ich bei meinem SM IE, der hier immerhin Originalsubstanz vorweist und auf der Bühne geparkt war, Fotos gemacht und ins Forum eingestellt.

Als ich die eingestellten Bilder gesehen habe, oh' Schreck, sah ich darauf Flecken, die fast wie Rost aussahen. Da bin ich gleich raus in die Garage und habe den SM auf der Bühne mit einer starken Leuchte rechts hinten angesehen – es war tatsächlich Rost! Nur leichter Oberflächenrost, aber immerhin. Da dort, wo Rost ist, auch anderer Rost sein kann, bin ich dem Unterboden des Hinterwagens zuleibe gerückt und habe nach verdächtigen Stellen gesucht. Da waren auch ein paar Andere, bei denen sich der Unterbodenschutz leicht abkratzen ließ – und worunter angebräuntes Metall zutage kam.

Der am Hinterwagen vorhandene Unterbodenschutz war noch der originale Spritz-PVC-Auftrag, der je nach Befund zwischen ein Millimeter und zwei Millimeter Dicke aufwies. In der Feinstruktur erwies sich das Zeug als porös, vielleicht war es einfach nicht ganz wasserundurchlässig. Mit dem Heißluftgebläse und einem geschärften Spachtel ließ sich der Unterbodenschutz recht gut abkratzen, was ich vom Heckabschluss bis zum Auspuff-Quertopf gemacht habe. Was abging, war die PVC-Schicht einschließlich der schwarzen Grundierungsschicht, deren Kontaktseite zum Metall nach dem Ablösen braun war. Die Roststellen waren, als die Beschichtung entfernt war, als Tropfenspuren am Blechboden ersichtlich. Für mich sah das so aus, dass da schon bei Chausson oder Ligier Nässe ans rohe Blech drankam und dann halt drüber genebelt wurde. Soll zu der Zeit ja nicht nur bei diesen Firmen Usus gewesen sein. Immerhin zeigte sich an keiner einzigen Stelle struktureller oder tiefer gehender Rost, der Schweißarbeiten bedurft hätte.

Aber was tun? Die früher von mir verwendeten Rostbehandlungsprodukte von Fertan haben in den letzten Tests der einschlägigen Presse nicht so gut abgeschnitten, so dass ich auf anderes gesonnen habe. Da ich früher mal mit dem Produkt NOVEROX gute Erfahrungen gemacht habe, wurde dieses im www

gesucht und bestellt. Das ist ein Schweizer Produkt, die nehmen ja immer alles, was gut und teuer ist. Ich schätze eben nicht nur Schweizer Schokolade, sondern auch deren Rostumwandler und Werkstätten.

Nach dem Schleifen des Unterbodens habe ich diesen zwei Mal vollflächig mit dem Noverox Rostumwandler behandelt, ich habe dafür eine kleine Schaumstoffrolle verwendet. Das blanke Blech wird damit sehr schnell schwarz, ich nehme mal an, dass sich eine Art Phosphatierungseffekt einstellt.

Dann stellte sich die Frage des Decklackes. Da auf dem Noverox-Gebinde stand, dass Eisenglimmerfarbe oder Zwei-Komponenten-Lacke besonders geeignet seien, habe ich mich für Eisenglimmer entschieden, denn das Zeug kenne ich vom Bau. Zudem hatte ich noch eine Dose davon im Regal, die mal aufgebraucht werden sollte. Ursprünglich kommen diese Lacke von der Bundesbahn, die Farbcodes lauten auch zum Beispiel DB 703 und ähnlich. Das sind die Lacke, die auf rostige Oberleitungsmasten, Laternen etc gestrichen werden. Man kennt sie auch in grünlich von Laternenmasten. Angeblich sind die Lacke leicht säurehaltig und beißen sich richtig in Rost und Metall hinein. Eigentlich also das Beste, was man am Bau kennt - somit gerade richtig für meinen SM.

Also habe ich den Unterboden zweimal mit Eisenglimmer anthrazitfarbig gerollt. Als Deckschicht kam dann noch eine doppelte Schicht bituminösen Unterbodenschutzes drauf. Dieses Material deswegen, weil es im Falle von Unterrostungen recht schnell abblättert und den Halt verliert, womit eventuell auftretende Roststellen sehr früh sichtbar werden. Im Gegensatz zu den lackierbaren PVC-Unterbodenschutzmassen, die innerhalb der Schicht einen guten Zusammenhalt aufweisen, womit der Rost meist schon sehr weit unterwandern muss, bis man den Schaden durch abblättern sieht. Aber da der SM IE unten rum eh schwarz beschichtet war, ist die Sache, so wie ich sie gemacht habe, durchaus kompatibel. Wie lange das Bitumen in Auspuffnähe hält, werde ich beobachten müssen. Entweder es brennt ein oder tropft ab.

Beim Automatic habe ich damals bei der Restaurierung den PVC-Unterbodenschutz neu aufspritzen lassen, hier wurde aber vorher aller Altbestand ent-

fernt und die Bodenplatte blank geschliffen. Natürlich gefällt mir solch ein silbern lackierter Unterboden besser, insbesondere mit der darunter hängenden, polierten Auspuffanlage aus Edelstahl.

Aber eigentlich wollte ich diese Rostaktion gar nicht machen, die kam einfach dazwischen, wie es so oft am SM passiert. Was im Winter 08/09 eigentlich anstand, war die Umrüstung der Klimaanlage. Ich hatte damals bei der Restaurierung des SM IE natürlich die originale Klimaanlage instand gesetzt und auf R 134a Gas umgerüstet. Meistens funktionierte sie auch, aber da ich den dicken Kompressor von Yorck mit 167 ccm (anstelle 98 ccm) drin hatte, war die Vibration doch so, dass es mir nicht so recht gefiel. Das der kleine Kompressor bei den Euro-SM's drin war, ist meines Wissens erwiesen, aber die Export-SM nach USA haben eine andere Teilenummer für den Kompressor. Hier war ich bisher der Ansicht, dass das dann der größere Yorck-Kompressor wäre. Aber damit tut sich der SM tatsächlich etwas schwer, das doppelte Volumen durchzuziehen, diesen dicken Rumpelstilz merkt man ganz schön während der Fahrt. Weiss wer, welchen anderen Kompressor es als Originalausrüstung vom Werk noch gab?

Daher wollte ich auf den Sanden-Rotationskolben-Kompressor umrüsten, der bereits in diversen SMs Dienst tut. Aber so einfach war das natürlich wieder nicht, denn die neuen Kompressoren haben neue Anschlüsse (O-Ring statt Konus), die Abgänge sind anders positioniert, die Halterungen müssen neu angefertigt werden, die originale Riemenscheibe passt nicht mehr und die heute gängigen, neuen Riemenscheiben lassen nicht die Verwendung der GATES-Keilriemen zu, die zum SM gehören. Ich habe eine Zeit lang aufmerksam das Thema im Forum des Clubs verfolgt, aber insbesondere die Frickelei der „Geizist-geil-Fraktion“ zeigte mir, dass das Ganze so nicht meinem Standard entsprach – und ich hatte absolut keine Lust, wieder stundenlang in Eigenentwicklungen meines Qualitätsstandards zu investieren – lieber hätte ich die Anlage abgeschaltet. Irgendwie habe ich dann mal die Frage gestellt, warum denn keiner einen fertigen Klima-Umbausatz für den SM anbietet. Da hat mir Volker Hammes mitgeteilt, dass es das gäbe, und er den Umbausatz schon mehrfach in SMs eingebaut habe. Da wurde ich hellhörig! Wieso war das nicht bereits publik gemacht worden?

Das Problem war dann nur, dass der Hersteller des Umbausatzes, ein Autoklima-Fachbetrieb in der Nähe von Hammes' Werkstatt, den Umbaukit nicht solo verkaufen wollte, weil er wohl damit schlechte Er-

fahrungen gemacht hatte und wegen der Gewährleistungsthematik, die an ihm hängen bliebe, wenn ich extern alte und neue Komponenten kombinieren wolle. Normalerweise baut die Werkstatt von Volker Hammes diese Umrüstsätze ein, denn der Klimafachmann nimmt keinen SM auseinander. Aber ich wollte nicht nach Kaarst fahren wegen der Umrüstung, das wäre von Bayern aus doch etwas weit gewesen.

Nach zwei Telefonaten und einem eingelegten guten Wort von Volker Hammes bekam ich dann ausnahmsweise den kompletten Umrüstsatz geschickt. Ich hatte versprochen, den Klimatauscher unterm Armaturen Brett nach Ausbau an den Klimadienst zu schicken zum Durchblasen und Umrüsten mit neuem Expansions-/Entspannungsventil und zur Kontrolle. Somit sind also auch alle Komponenten durch die Hände des Fachmannes gegangen und ich habe nur die Montage gemacht. Mal abgesehen von der Gewährleistungsproblematik – MEIN Interesse war es ja, eine funktionsfähige Anlage mit neuen Komponenten zu bekommen, egal, was die Gedanken des Klimafachmannes dazu waren. Nach Vorkasse kamen dann zwei große Kisten per Post bei mir an mit folgendem Inhalt:

- ✓ Neuer Kompressor Sanden mit vormontierter neuer Fußplatte
- ✓ Neue Kupplung, umgearbeitet auf Gates Riemen (Keilnut nachgedreht)
- ✓ neuer, kürzerer Gates- Keilriemen
- ✓ Expansions-/Entspannungsventil
- ✓ Kondensator (Kühler), vormontiert mit Trocknerflasche und allen Haltern
- ✓ Schlauchset komplett mit Druckfühler
- ✓ Kleinteile

Der Umbausatz ist komplett und als sehr professionell und perfekt gemacht zu bezeichnen. Das sieht nicht nach einer Bastellösung aus, sondern ist wie ein werksseitiger neuer Klimaanlageinsatz. Ich denke mal, der eignet sich sogar zur Nachrüstung von SMs, die keine Klimaanlage haben. Ich war jedenfalls schon beim Auspacken begeistert.

Was mir dann beim Einbau besonders positiv auffiel war folgendes: Der Kühler ist mit den Originalmaßen absolut identisch und weist auch die originalen Halteklappen als Nachbau auf. Ganz toll ist, dass dieser obere Schlauchanschluss des Kühlers, der original mit Schraubenschlüsseln unerreichbar hinter dem Nummernschildblech der Frontmaske sitzt, bis auf die halbe Höhe des Kühlers herunter geführt und dort mit einer Metallkonstruktion befestigt ist. Man kommt hier super dran beim Montieren. Echt mitgedacht! Eigent-

Service

lich hätte man das bereits im Citroën-Werk so entwickeln sollen, wie es hier gemacht wurde, die originale Ausführung ist einfach nur dämlich im Vergleich zur hier vorliegenden neuen Lösung. Alle Schläuche sind so perfekt in den richtigen Winkeln der Fittings gefertigt, dass man sie ohne Probleme montieren kann. Die Schläuche werden auch zwischen Vergaser und IE unterschiedlich gefertigt. Fußplatte und Kompressor sind nun so positioniert, dass man sehr gut an alle Schrauben dran kommt, während mir bei der originalen Version immer die Hälfte der Schrauben nach unten gefallen ist. Auch an die rechte Federkugel kommt man nun endlich richtig dran. In die Leitungen ist ein Druckfühler integriert, der bei Druckproblemen (zu hoch/zu nieder) den Kompressor auskuppelt.

Der Teilesatz ist also perfekt, und der Einbau eine reine Freude. Bloß – Arbeit macht es natürlich trotzdem. Aber nicht wegen der Klimakomponenten, sondern wegen des SM. Denn der rechte Kotflügel und die Frontwanne müssen demontiert werden, damit man an alle Anschlüsse rankommt. Mal abgesehen vom Innenraum, wo man halt die rechte Unterverkleidung des Armaturenbrettes abbauen muss. Aber gut, das muss halt einfach sein, will man eine perfekt laufende Klimaanlage mit vibrationsarmem Lauf.

Klar, der Umbau ist nicht original. Das beziehe ich aber, wenn überhaupt, dann nur auf die Optik des Kompressors. Wobei sich dieser in der neuen, liegenden Version aus meiner Sicht harmonischer in den Motorraum einfügt als der senkrecht stehende alte Rumpelstilz von Yorck, denn es liegen nun drei zylindrische Aggregate sauber nebeneinander auf der Aggregatebrücke: Kompressor, Pumpe und Lichtmaschine. Ich finde das neue Bild viel harmonischer als das Alte mit dem senkrechten Kompressor - und der Rest der Anlage ist wirklich eine echte Detailverbesserung, die der Originalität nicht schadet. Schließlich soll die Anlage ja auch funktionieren.



Mit der Schlauchführung des einen Schlauches vom Kompressoranschluss Wagenmitte zum Kühler habe ich ziemlich getüftelt, weil mir alle Fotos der bisherigen Verlegungsversionen nicht gefielen. Ich habe den Schlauch dann nach außen gebogen, unter dem rechten Schlauch hindurch, dann im Bogen neben den Kompressor geführt neben die Halteschrauben der Aggregatebrücke. Danach dann zwischen Getriebetraverse-Befestigungsknie unter dem Querkabelstrang hindurch, dann nach unten zwischen Rahmen und Kühler nach vorne. Bei der ersten Kreuzung beider Schläuche nach dem Kompressor habe ich sie zusammengeschnallt mit einem Gummikabelbinder wie sie original beim SM verwendet wurden. Siehe Fotos, vielleicht kann man es erkennen.



Da die Arbeit im Winter erfolgte, waren die Gummischläuche sehr starr, aber ich habe sie halt mit zwischengesteckten Lappen zu anderen Komponenten auf Abstand gehalten und geformt. Wenn der SM erst mal richtig warm wird da vorne drin bei der ersten Ausfahrt, legen sich die Dinger sicher schön in Form.

Qualitativ ist dieser Umbausatz eine „1 mit Stern“. Dass der Hersteller ungern Einzelkomponenten an Bastler verkauft, hat was mit Qualitätssicherung zu tun und sicher will er auch zu Recht nicht, dass wer anderes ihm die mühevollen Entwicklungsarbeit zunichte macht und was nachbaut. Wobei das wirklich nicht besser sein kann – und in der Bilanz sicher nicht billiger. In diese Entwicklung und Fertigung der Komponenten sind sicher viele Stunden geflossen, die über den Verkauf wieder herein geholt werden müssen. Das ist eine professionelle Arbeit – zu der auch Volker Hammes seinen Teil mit beigetragen hat. Ich finde, man sollte solches Engagement belohnen und auch beim Hersteller kaufen, wenn was für unsere SM getan wird.

Service

Das einzige Verbesserungspotenzial ist der Stecker der Kompressorkupplung, der kein originaler Stecker ist, sondern ein Quetschstecker von Hella mit roter Kennung. Original ist die Farbkennung aber blau und im Club liegen meiner Kenntnis nach 500 Stecker und 500 Buchsen der Originalstecker, die ich mal besorgt habe – man könnte also vielleicht aus diesem Bestand ein paar Stecker abzweigen, um hier gleich vollständig passende Stecker anzubieten. Der „Klimamann“ hat bereits zugesagt, das noch zu ändern.

Die Anlage ist nach dem Einbau dann mit 850 g R 134a zu befüllen und auch der Ölstand im Kompressor sollte sicherheitshalber geprüft werden. Zusätzlich sollte in die trockene Anlage noch mal 100 ml Spezialöl eingefüllt werden von der Sorte PAG 100 oder PAG 46 mit dem Gas einfüllen. Übrigens sollte man während des Einbaus der Anlage die Stopfen an den freien Enden der Fittings drauf lassen, damit nicht die Trocknerflasche gleich vorneweg zuviel Feuchtigkeit schluckt.

Eigentlich zeigt so ein Umbau auch, wie unsinnig die Originalitätsdiskussion manchmal geführt wird. Eigentlich hätte man die Klimaanlage damals bei Citroën genau so bauen müssen, wie sie jetzt ist. Also soll man der Originalität wegen den alten motorgefährdenden Mist drin lassen? Oder nimmt man den technisch richtigen Weg und entwickelt das Auto fertig, wie es das Werk vielleicht aus Kostengründen oder Ignoranz nie gemacht hat? Die Frage ist halt, ob man mit handgefeilten krummen Teilen bastelt, um des Bastelns Willen oder ob man sich überlegt, wie man es denn hätte von Anfang an richtig machen müssen.

Ich bin wirklich kein Freund von Bastellösungen, wie sie von manchen SM-Eignern betrieben werden, da ist dann das ganze Auto um des Bastelns willen verbastelt, aber eine sinnvolle Verbesserung sollte doch machbar sein, ohne der Bewertung zu schaden. Ich fahre ja auch gut mit der Lumenition Zündung – und der Edelstahl-Auspuffanlage – und die alte R12 Anlage mit R134a Umrüstung war immer ein Kompromiss. Klar, wir perfektionieren die Autos in Richtung Langzeit-Haltbarkeit, aber darf man das nicht, solange der Charakter und die Technik des Autos nicht grundlegend geändert wird? Darf ich neue Reifen aufziehen mit Produktionsdatum 2008? Darf ich neues, besser legiertes Öl einfüllen, den Motor richtig abdichten ...????????????

Die Kosten sind abhängig vom Umfang der zu ersetzenden Teile und daher nur individuell zu beziffern; mit ca. 2.000 € Teilekosten – ohne die Montageleistungen, die ich in Eigenleistung gemacht habe – sollte man

rechnen. Hierfür würde ich etwa 6 bis 8 Stunden ansetzen, wenn man etwas Übung hat. Die Neubefüllung kommt noch hinzu. Einerseits entstehen da schon gewisse Summen, aber wenn man die Vergleichswerte für den Komplettaustausch einer Klimaanlage eines VW Golf abfragt, das ist im gleichen Rahmen, wenn nicht gar teurer. Ich finde diesen Umbausatz so gut, dass mich die Ausgabe nicht gereut hat und die Anlage läuft auch ohne merkliche Vibrationen. Durch das leichte Anlaufen des Rotationskolbenkompressors hat man eine erheblich motorschonendere Anlage als in der Originalversion – ich denke da nur an die Steuerketten und die Lager der Zwischenwelle. Man merkt das An- und Ausschalten des Kompressors so gut wie gar nicht, die Anlage kühlt prima – was will man mehr?

Wer sich für den Umbausatz interessiert, sollte bei Volker Hammes anfragen, wobei ich empfehle, die Anlage bei ihm in der Werkstatt montieren zu lassen, denn ohne Hebebühne ist das mühsam. Wer weiter weg ist, kann ja trotzdem fragen, ob der Klimageservice ins Haus kommt – als ich kürzlich mit ihm sprach, war er auf dem Weg zu einem Oldiesammler nach Spanien. Das kostet halt.

Vielleicht können wir die Kaufinteressenten sammeln und en bloc bestellen, um dem Verkäufer einen besseren Einkauf zu ermöglichen. Ich würde die Interessenten sammeln und je nach Stückzahl versuchen, den Preis etwas besser hinzubekommen, ich möchte nämlich für meinen Automatic auch noch einen Umbausatz.

Wer es nur billigbillig möchte, kann sich ja einen Satz Eiswürfel in den Ansaugtrichter der Lüftung legen, viele Tankstellen haben inzwischen solche Eismaschinen in ihren Shops.

Der Klimaspezialist ist:
Heidrich & Schüller GbR
47228 Duisburg
husgbr@freenet.de

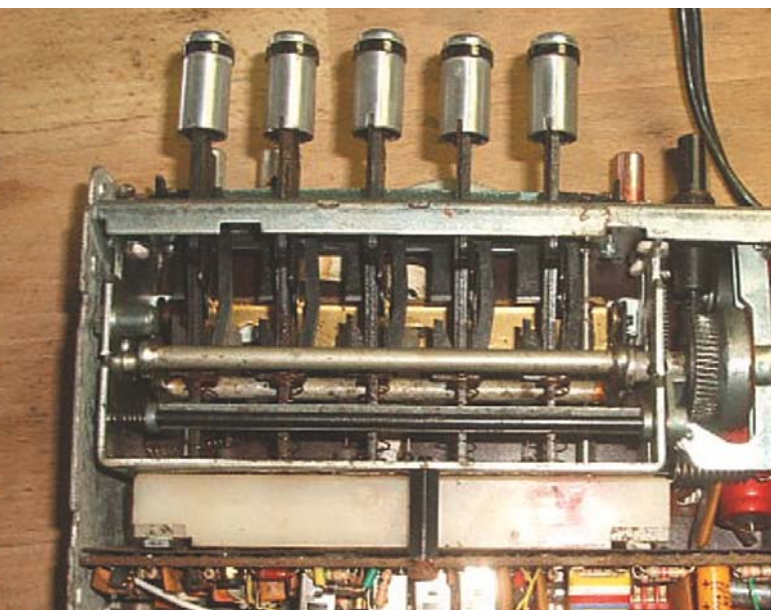
Die machen auch mobilen Klimageservice ca. 150 Kilometer um Duisburg herum, wenn der SM in der Werkstatt vorbereitet wurde. Weitere Entfernungen nach Absprache.

Der Geist, den ich rief

von Volker Albert



Autovox Continental Edison



Das Continental Edison – wer es nicht hat und einen SM sein Eigen nennt, gerät allein schon bei dem Namen ins Schwärmen. Wer es aber hat, ist darüber erhaben und berichtet eher von seinem schlechten Monosound, gestörter Funktion usw. Abgeben würde er es wohl trotzdem nicht.

Mein italienischer SM hatte beim Kauf gar kein Radio an Bord und auch keinen Radorahmen. Das originale Autovox war nicht mehr montiert, von einem Continental Edison gar nicht zu reden.

Als mein SM dann im Laufe der Zeit irgendwann technisch rund war, kam auch bei mir vor ca. drei Jahren der verstärkte Wunsch nach einem Edison auf. Der Radorahmen war schnell besorgt, das Edison fehlte. Angebote außerhalb von Auktionen gab es nur sporadisch, letztendlich wurden sie wieder zurückgezogen oder waren bei undefinierter Technik maßlos übersteuert. Je größer die Schwierigkeiten, desto größer auch das Begehren. Von Auktionspreisen möchte ich gar nicht großartig berichten – sie reichten in diesem Zeitraum von angeblichen 1.700,- Euro für Neuware bis 800,- Euro für Schrottware. Also alles weit jenseits jeden vernünftigen Handelns.

Aber dann schrieben wir die Sternzeit 2008. Ich hörte von einem ehemaligen SM-Besitzer in Süddeutschland, der seinen SM kurz zuvor ins Rheinland verkauft hatte. Die darüber hinaus bei ihm vorhandenen Ersatzteile waren für den neuen Besitzer (noch) nicht interessant, angesichts der vorhandenen Teile für mich aber umso mehr. Denn unter den Teilen sollte wohl auch ein Edison sein – nicht funktionstüchtig zwar, aber immerhin. Der aufgerufene Preis für alle Ersatzteile war o. k. und so fuhr ich an einem Freitagabend im Sommer 2008 von Krefeld aus mit meinem C15 gen Süddeutschland.

Auch eine unglaubliche 200 km-Gewitterfront zwischen Mannheim und Ulm mit Sichtweiten von maximal 50 Metern konnte meine Anreise höchstens verzögern, nicht verhindern.

Am nächsten Morgen traf man sich wie verabredet in einer Peugeot-Werkstatt, die Ersatzteile waren zwecks besserer Übersichtlichkeit auf großer Fläche des Werkstattbodens ausgebreitet.

Service



Ich hörte die am Telefon bereits angedeutete Entstehungsgeschichte des Ersatzteillagers in voller Länge: Auf der Suche nach Peugeot-Ersatzteilen im Südfrankreich-Urlaub sahen der SM-Besitzer und sein mitreisender Bruder vor einiger Zeit, wie der Besitzer eines Schrottplatzes gerade einen SM auf der Stapelgabel seines Gabelstaplers hatte und im Begriff war, diesen SM in die benachbarte Schrottpresse zu hieven. Dieses Unterfangen wurde von den beiden Helden in spe wirksam verhindert, der SM wurde zwecks Besichtigung in einer Schrottplatzecke abgelegt. Schnell wurde man sich handelseinig.

Die nächste komplette Woche verbrachten die beiden Helden mit öligen Händen, bis nahezu alle verwertbaren Teile (inkl. Motor und Getriebe) demontiert und verstaut waren. Ursache für den Schrottplatzaufenthalt des SM war ein kapitaler Frontschaden Jahre zuvor, so dass Frontgläser, Frontmaske, Kühlergrill, Scheinwerfer usw. unrettbar verloren waren. Eine Frontscheibe und Motorhaube besaß der SM deswegen dann auch nicht mehr.

Da es auch in Südfrankreich wohl ab und zu regnet und es damit nahezu ungehindert in den SM reinregnete, sahen viele Teile im Laufe der Zeit entsprechend aus.

Das schreckte die Helden bei ihrer heroischen Tat nicht ab, mich bei meiner bevorstehenden ebenso wenig: Die Teile wurden begutachtet und man einigte sich schnell auf einen angemessenen Preis. Die Kapazitätsgrenze meines C15 wurde irgendwann erreicht, das ein oder andere Teil musste ich schweren Herzens dalassen.

Den besten Platz von Allem erhielt selbstverständlich das Edison: Es wirkte angegriffen, aber vollständig,

sämtliche Knöpfe ließen sich nicht mehr drücken bzw. drehen, die Kabel waren zum Teil abgeschnitten, das Kunststoffgehäuse gerissen. Aber all das war mir so was von egal – ich hatte ein Edison!

Irgendwann später war ich dann wieder zu Hause: herzliche Begrüßung, Berichterstattung, Abendessen.

Dann lud ich den C15 wieder aus, er kam mehr und mehr aus den Federn und schließlich waren die Räder in den Radkästen wieder frei. Die Uhr zeigte irgendwas um 20.00 Uhr an, die Finger waren eh schmutzig und die Werkbank frei. Also stand das Edison sofort an.

Nach eingehender Betrachtung war das Werkzeug schnell zur Hand und ebenso schnell der erste Drehknopf abgerissen. Na bravo. Hilft alles nix, die Drehknopfachsen waren angegammelt. Der zweite Knopf wollte schon eher runter, dann wurde die Sichtscheibe samt Rahmen sowie das angeflanschte Plastikgehäuse abgebaut, zahlreiche Schraubchen entfernt und die Gehäusebleche demontiert.

Das Innenleben lag vor mir und alles machte noch einen einigermaßen ordentlichen Eindruck. Aber die eingedrungene Feuchtigkeit hat im Laufe der Jahre die Führungsmechanik der Druckknöpfe sowie den Schlitten der Sendersuchwahl festgesetzt. Dank Kriechöl, Rasierklinge, Schleifpapier und Hartnäckigkeit wurden sämtliche Knöpfe binnen zwei Stunden wieder gängig. Hurra!

WOW: jetzt hatte ich ein vollständiges Edison, welches nicht nur gut aussah, sondern an dem man auch noch rumspielen konnte. Das war dann aber auch genug für den ersten Tag als Edisonbesitzer.

Am nächsten Tag nach Feierabend zog es mich sofort magisch in die Garage. Die gekappten Kabel waren schnell ersetzt und auch ein Sicherungshalter war umgehend aufgetrieben und montiert. Jetzt schnell noch eine geladene Batterie aus der Ecke geholt, alles angeschlossen und zweimal auf korrekte Anschlüsse kontrolliert. Ein bisschen Show musste sein: Also noch schnell das Licht angemacht und die Rollos der Garagenfenster runtergelassen. Einen Finger auf den roten Ein/Aus-Knopf gelegt, das Garagenlicht ausgemacht. Und es ward Licht! In diesem speziellen Falle grünes Licht.

WOW: ich hatte jetzt ein vollständiges und gut aussehendes Edison, welches nach Knöpfchenspielerei grünes Licht erzeugte!

Service/Veranstaltungshinweise

Nun der letzte Akt der Inszenierung: Garagenlicht wieder an und schnell war eine alte Box besorgt. Diese stammte aus meinem früheren R4 und so machte sie noch Karriere. Kabel gezogen, Box angeschlossen, alles noch zweimal kontrolliert, Finger aufs Knöpfchen gelegt. Licht aus – womm – Spot an – yeah! Die Box krächzte und so hatte ich mich noch nie über ein Krächzen gefreut!

Zwei Finger an die Sendersuchwahlachse gelegt, mit zitternden Fingern gedreht. MUSIK!!! Ich fasste es nicht. Ich hörte eine Frauenstimme und diese schmachtete einen supertraurigen Chanson dahin. Knapp zwei Minuten lang schmachtete auch ich dahin und als das Lied aus war, betätigte ich den Ein/Aus-Knopf. Was zuviel ist, ist zuviel.

WOW: ich hatte jetzt ein Edison, welches ... und SPIELT!

Als ich dann andächtig alles wegpackte und über das gerade Erlebte sinnierte, war mir klar, was da gerade abging: Jahre zuvor fährt ein Südfrenzo nachts von „A“-Iberville nach „B“-ordeaux, völlig verzückt von einer lieblichen Chansonniere im Edison. Einem Moment der Unaufmerksamkeit folgt ein Krachen, der SM ist hin, der Besitzer hoffentlich nicht. Das Radio

ist schlagartig aus und die verzückende Chansonniere erlegt.

Die Enttäuschung des SM-Besitzers ist wohl so groß, das der SM auf dem Schrott landet und der Geist der Chansonniere ist für Jahre im Edison gefangen. Eines Tages kamen dann die zuvor beschriebenen Helden. Irgendwann folgte ich ihnen, brachte wieder Leben in das Edison und befreite unwissentlich den Geist der Chansonniere -und dies ist ein guter Geist und wird mein Edison auf ewig umwehen, auf das mir solch ein Unfall für alle Zeiten erspart bleibt.

Der abgerissene Drehknopf war schnell wieder angeklebt und das Edison wird in den nächsten Wochen eingebaut. Es macht den Anschein, als ob das Edison – wie auch der SM – wesentlich besser ist als sein Ruf. Wir werden sehen.

In der Bedienungsanleitung zum Edison heißt es: „Diese Bedienung bedarf keiner Aufmerksamkeit und bietet somit ein hohes Maß an Sicherheit.“ Manche kleben sich eine Christopherusplakette aufs Armaturenbrett, ich habe dann eben zu gleichem Zwecke ein Edison im Auto. Möge dieser Geist, den ich rief, mit Euch allen sein! „Halleluja.“

Veranstaltungen

Was so ausserhalb unseres Clubs läuft

Hier wollen wir eine nicht vollständige Liste von Veranstaltungen aufführen, die mit Oldtimern zu tun haben und die uns über den Weg laufen:

14. - 16.08.2009:

EuroCitro 2009 in Le Mans, Bugatti Circuit

Thema: 90 Jahre Citroën

Kontakt www.eurocitro.org

12. - 13.09.2009:

Wings & Wheels 02 am Flughafen Münster-Osnabrück

Thema: Oldtimer Flugzeuge & Automobile; Fly-In, Treffen, Rallye, Air-Race

Kontakt www.wings-and.wheels.de

Leider können Kontakte/Anmeldungen zu diesen Veranstaltungen nur über das Internet geknüpft werden.

Es gibt sicher viele andere interessante Veranstaltungen in Ihrer Nähe, die für viele andere interessant sind. Wenn Sie also von einer Veranstaltung wissen, melden Sie sich bitte bei mir, ich werde diese dann entweder im Forum posten oder die Veranstaltung im nächsten Heft erwähnen.

Viele Grüße

Helge Kleinz

Kulturinitiative Mobilität

Die Saison hat begonnen

Wir haben mit der Veröffentlichung der 07er-Merkblätter fürs Ausland offenbar ins Schwarze getroffen. Der Bedarf daran ist offensichtlich, was die Anzahl der bislang heruntergeladenen Dateien beweist. Wir haben die Übersetzungen zwischenzeitlich um die Sprachen norwegisch, schwedisch, slowakisch und tschechisch ergänzt. Ich bin guter Hoffnung, dass wir im Laufe der Zeit noch mindestens spanisch dazubekommen werden.

Die Abwrackprämie erhitzt die Gemüter. Sie dürfte jedoch selbst für klassische Fahrzeuge, die sich in unerfahrener Hand befinden, keine Bestandsbedrohung sein.

Ökologisch ist die Abwrackprämie jedoch zweifelhaft, da die Entsorgung brauchbarer PKW und die Produktion neuer PKW zu deren Ersatz auch bei Einhaltung modernster Umweltstandards eine nicht zu unterschätzende Umweltbelastung darstellt. Gänzlich unverständlich aus Sicht der IKM ist, dass die Abwrackprämie sogar dann gewährt wird, wenn ein Altfahrzeug durch einen Neuwagen ersetzt wird, dessen Schadstoffausstoß im Einzelfall höher als der des Altfahrzeuges ist.

Der ökonomische Sinn der Abwrackprämie für die deutsche Autoindustrie wird von ausgewiesenen Fachleuten wie Prof. Dudenhöffer von der Universität Duisburg-Essen massiv angezweifelt. Die Abwrackprämie bleibt im Flottengeschäft, das bei vielen deutschen Herstellern den Großteil der Neuwagenverkäufe ausmacht, wirkungslos. Käufer von Neuwagen des gehobenen Marktsegments geben meist auch Gebrauchtwagen des gehobenen Marktsegments in Zahlung, die auch in fortgeschrittenem Alter weit mehr als die Abwrackprämie wert sind. Auch hier entfaltet die Abwrackprämie folglich keinen Effekt. Prof. Dudenhöffer nannte die Abwrackprämie folglich „ein Konjunkturprogramm für die Autowerke in Rumänien, Tschechien oder Italien, finanziert aus deutschen Steuergeldern“.

Die IKM befürchtet daher, dass der langfristige Effekt der Abwrackprämie weder in einer Entlastung der Umwelt noch in einer spürbaren Förderung der deutschen Autoindustrie, sondern im lediglich in erheblichen zusätzlichen Staatsschulden bestehen wird, die wir den kommenden Generationen überlassen.

Mario De Rosa
stellvertretend für den Vorstand der Initiative

75 Jahre Traction Avant

von Helge Kleinz

Einladung zur Versteigerung

Kurz vor Schluss ist uns noch diese Einladung zu gestellt worden, die ich mit meinen begrenzten Englischkenntnissen übersetzt habe:

„Sehr geehrte Damen & Herren,
Wir sind jetzt bereit, Objekte für die Versteigerung anzunehmen, die während des 75. Jahrestages des Traction - das 2009 ACI Ereignis des Jahres - in Arras vom 10. bis zum 13. Juli stattfinden wird.
Es gibt vier grundlegende Kategorien von Artikeln, die wir verkaufen werden:

- Traction Autos
- Vor1975 Nichttraktion Citroën Autos
- Tractionsteile und Zubehör
- Citroën Automobilia

Im Auftrag der Organisatoren bitte ich alle Delegierten, die beigefügten Dokumente ihren nationalen Klubs und Mitgliedern weiter zu leiten. Es wird weite-

re Details zur Veranstaltung kurz vor dem Termin auf der Website: <http://www.75heurespour75ans.com/index.htm> geben.

Falls jemand Fragen hat, zögern Sie bitte nicht, sich mit Francois Henot in Verbindung zu setzen: francois.henot@orange.fr oder direkt mit mir: bernie-pearl@lineone.net

PS: ich bedauere, dass ich außer Stande gewesen bin, das neue ACI Firmenzeichen in dieses Dokument einzubinden, da ich nur eine PDF-Version habe, die ich nicht herausziehen kann (und die ACI-Website die neue Version noch nicht hat). Wenn es sein sollte, kann Didier mir vielleicht eine Kopie in einem reproduzierbaren Format liefern, und ich werde versuchen, das Dokument zu aktualisieren.
Dank in anCITipation.“

Falls jemand das Original möchte, kann er sich natürlich direkt mit mir in Verbindung setzen.
Viele Grüße - Ihr Helge Kleinz

Oh, Du schönes Ammerland

von Astrid Röben

Es ist schon fast Tradition, denn bereits zum vierten Mal hat Dr. Rüdiger Frank die Osterausfahrt der „Nordlichter“ im Ammerland organisiert.

Wie immer trafen sich alle Teilnehmer in Rastede-Loy bei Franks, um die Benzingespräche bei Kaffee und Tee anlaufen zu lassen. Aber dann kam es anders als gedacht, denn dieses Mal mussten die Fahrer das Ziel mit Hilfe ihrer Beifahrer finden. Dr. Rüdiger Frank hatte aus der Ausfahrt eine kleine Rallye gemacht.

Welches Teufelchen sich jedoch vorgenommen hatte, die Rallye zu blockieren, war nicht heraus zu finden. Auf jeden Fall haben wir festgestellt, dass man sich nicht blind auf die diversen Routenplaner verlassen darf, denn nicht immer wo „rechts abbiegen“ drin steht, muss man auch wirklich rechts abbiegen. Aber versierte Oldie-Fahrer lassen sich von so etwas natürlich nicht aus der Ruhe bringen und daher hat das Straßenverkehrsamt auch noch kurzerhand an einer der Straße eine Vollsperrung eingerichtet – und damit hatte keiner mehr eine Chance, die Rallye-Aufgaben, wie Gleichmäßigkeitsfahren u. a. zu erfüllen.

Da Ammerländer aber flexibel sind (auch, wenn sie nicht dort geboren wurden), setzte sich der Organisator kurzerhand an die Spitze der „eingesammelten“ Rallye-Fahrer und fuhr den Rest der Strecke als Ausfahrt ab.

Letztlich trafen sich dann alle Teilnehmer wie geplant im Fehnhof in Südgeorgsfehn zum Brunch.



Man könnte schon fast sagen, dass sich wieder der „harte Kern“ der Nordlichter getroffen hat



Nicht nur SM waren bei der Ausfahrt dabei

Nach ausgiebigem Brunchen fuhr der Konvoi geschlossen nach Westerstede, wo eine Stadtführerin uns in rund eineinhalb Stunden die Geschichte Westerstedes näherbrachte.

So mit historischem Wissen gefüllt ging es wieder – natürlich auf Umwegen – ans Nordufer des Zwischenahner Meeres, wo wir im „Alten Fährkroog“ mit Blick aufs Wasser bei schönstem Wetter noch einmal zu- langten. Jeder nach seinem Gusto, entweder Kaffee



Ja, was hat er denn??

Clubleben



*Unsere Stadtführerin
in Westerstede*

und Kuchen, das traditionelle Gericht der Region „Schnittje-Braten“ oder etwas Fischiges.

Am frühen Abend hieß es dann wieder Abschied nehmen, aber einige trafen sich ja schon knapp zwei Wochen später bei der Jahreshauptversammlung wieder.

Wir sagen Birgit und Dr. Rüdiger Frank herzlichen Dank für die wieder einmal gelungene Ammerländer Osterausfahrt, denn von so kleinen Umwegbarkeiten wie den Geschilderten lassen wir Citroën-Fahrer uns nicht aus der Ruhe bringen.



*Bei strahlendem Sonnenschein fuhren wir
in Westerstede ein*



*In diesem rund 400 Jahre alten Haus werden feste
Feste gefeiert*



*Ab in den Knast - das alte Gefängnis Westerstedes
ist ein Jugend-/Kulturzentrum. In den alten Zellen sind
Ateliers für Künstler eingerichtet*



Im „Alten Fährkroog“ klangen die Benzingspräche aus

Wir waren auch 2009 dabei

von Helge Kleinz

Nach langer Pause konnte ich dieses Jahr wieder an der Messe der Messen aller Oldtimer-Freunde teilnehmen und helfen, unseren Club zu präsentieren.

Es war ruhiger als 2005, als ich das letzte Mal dabei war - und wir hatten so wenig Platz, dass sich immer zwei Clubs einen Stand teilen mussten. Denn dieses Jahr feierte die TAVIG 75jähriges Jubiläum des 11CV und genehmigte sich dafür die halbe Citroën-Strasse in Halle 9.1. Das ist auch in Ordnung so. Nächstes Jahr feiert der SM ja 40 Jahre.



Der TAVIG Stand



Unser Stand

Und von der anderen Seite:



Wir hatten trotzdem unseren Spaß, beispielsweise mit der Frage: „Hatte der SM nicht immer Probleme mit dem Zahnriemen?“ Darauf ist nur mit: „Baut VW nicht diese komischen Autos mit luftgekühltem Heckmotor?“ zu antworten. Nein, damit will ich Sie nicht langweilen. Denn es gab auch tolle Erlebnisse und Eindrücke. So war der ausgestellte SM unrestauriert und „mit allen Extras“ versehen. Aber das Schiebedach fehlte - das es aber für dieses Baujahr nicht gegeben hat (so ein am Stand anwesender Experte). Dafür hat es aber nur für dieses Baujahr Armlehnen an den Vordersitzen gegeben. Bei anderen nicht. Damit will ich nur sagen, wir haben uns die Zeit vertrieben und uns über die verschiedenen Ausstattungsmerkmale des SM unterhalten. Dabei ist mir klar geworden, dass es niemals eine Serienfertigung des SM gegeben haben kann. Es wurden einfach 12.920 Prototypen ausgeliefert.

Hier ist einer von vielen:



Aber natürlich haben wir auf interessierte Fragen ernsthafte und ehrliche Antworten gegeben: Ja, der SM ist alltagstauglich. Ich bin in drei Jahren 90.000 Kilometer gefahren. Wir haben ein Mitglied, das ist seit

Magazin

1972 ca. 1.000.000 Kilometer mit dem SM gefahren. Ein Mitglied von uns fährt regelmäßig Oldtimer-Rallyes mit seinem SM. Wir haben mehrere Mitglieder, die ihren SM im Erstbesitz fahren.

Mitgliedsanträge haben wir auch entgegen genommen. Es kommen also immer wieder neue SM auf die Strasse, die uns neue Mitglieder bescheren. Das ist am schönsten!

Wir haben auch mindestens drei Personen sehr glücklich gemacht: „Meine Frau schwärmt so für den SM. Ob sie sich mal rein setzen dürfte?“ - „Natürlich.“ Danach wurde der Ehemann genötigt auch einmal Platz zu nehmen. Zwei glückliche Menschen. Dann war da der Engländer, der nach dem Probe sitzen sagte: „You made my day.“ Das macht wirklich Spaß.

Eigentlich wäre mein Bericht hier zu Ende, weil mich die anderen Autos in der Citroën-Strasse nicht wirklich interessiert haben. Aber vielleicht interessiert es Sie ja und Sie kommen im nächsten Jahr auf der TechnoClassica vorbei. Es lohnt sich wirklich!

Hier also die Autos der diesjährigen Citroën-Strasse: Auf der Jubiläums-Seite der Strasse gab es drei schwarze 11CV-Limousinen verschiedener Baujahre und Größen, ein wunderschönes rotes Coupé aus den 30ern und ein sehr seltenes Cabrio ebenfalls aus den 30ern. Allesamt schöne Exponate und nett angeordnet. Am Übergang zur „neuen“ Seite der Citroën-Strasse stand ein Auto (C4?) aus den frühen 20ern. Der Beschreibung nach ist es der wahrscheinlich älteste erhaltene Citroën. Direkt daneben war der Stand des ACC und des CX-Clubs mit einem sehr schönen CX Prestige von 1988. Dann kam schon unser SM daher mit dem Stand des SM-Clubs und des DS-Clubs, zu dem ein unrestaurierter DS von 1958 gehörte. Daran schloss sich der Panhard-Club mit einem wunderschönen, von mir noch nie gesehenen „Le Mans“ an. Den Abschluss bildete der CVC mit ein paar Bistrotischen und einer Ente.

Eigentlich war niemand mit der Gestaltung der Citroën-Strasse so richtig glücklich, von den Leuten der TAVIG und des CVC mal abgesehen. Vielleicht sollte man anregen, künftig einen Architekten und/oder Raumgestalter bei der Standplanung hinzu zu ziehen.

*Das gab es auch:
Eine DS Radkappe ...*

(Es ist nicht alles schön, das Citroën heisst oder an einem Citroën befestigt ist.)



Zum Ausgleich gab es Exponate von Clubs anderer Hersteller, die wunderschöne Fahrzeuge dabei hatten.



Beispielsweise diesen wunderschönen Opel Admiral B:

Oder den herrlichen Stand der Fiat Freunde:



Dann waren da noch die Opel Freunde mit ihrer Waschanlage. Um mir keine Vorwürfe wegen Seximus einzu-



handeln, habe ich die Damen mit den üppigen Busen nicht besonders heraus gestellt. Aber insgesamt war es ein gelungener Stand.



Sehr liebevoll war auch der Stand des Citroën Maserati Clubs, der dieses Jahr immer-

hin 30jähriges Jubiläum feiert.

So weit mein subjektiver Bericht über die TechnoClassica von 2009. Inzwischen bedaure ich, nur so wenig verwertbare Fotos gemacht zu haben. Aber mehr ging dieses Jahr einfach nicht.

Bis zum nächsten Mal: Der Weg ist das Ziel!
Ihr Helge Kleinz

Mitgliederversammlung in Weilburg

von Gerold Röben

Am 25.04.2009 fand unsere diesjährige Jahreshauptversammlung in Weilburg an der Lahn statt. Jürgen Renner hatte absichtlich einen Ort außerhalb des Großraums Frankfurt gewählt, da die Preise im Frankfurter Raum nicht mehr vertretbar waren.

Gegen Mittag trafen die ersten Mitglieder ein, so dass die ersten Gespräche auf der Terrasse des Hotels im strahlenden Sonnenschein aufgenommen werden konnten.

Um 15.00 Uhr begann dann die diesjährige Mitgliederversammlung. Dazu war von Martin Juschkus ein Tisch mit den neu verfügbaren Ersatzteilen hergerichtet worden.

Jürgen Renner berichtete nach den Formalien über das vergangene Vereinsjahr. Vieles konnte in der Zwischenzeit erledigt werden, die Clubzeitung bekam ein neues Umschlagdesign und heißt jetzt SM-



Vor dem Spaß stand die Arbeit



Zufälle passieren: Die Eigentümer dieser ID waren während ihrer privaten Ausfahrt im gleichen Hotel abgestiegen, in dem die Mitgliederversammlung stattfand

Journal, viele Ersatzteile wurden nachgefertigt und weitere Nachfertigungen projiziert, die dann – abhängig von der finanziellen Leistungsfähigkeit des Clubs – nach und nach realisiert werden sollen. Der Internetauftritt des Clubs wurde von Tobias Krimmel komplett überarbeitet. Dies führte dazu, dass der Club auf der diesjährigen Techno Classica von der Zeitschrift „Motor Klassik“ den ersten Preis in einem Wettbewerb für den besten und informativsten Internetauftritt eines Oldtimerclubs bekam. Im Vorfeld hatte Andreas Heene den Link des Wettbewerbs im Clubforum eingestellt. Sonja Bachmeyer-Schauerte und einige andere Mitglieder nutzten diesen Link und gaben die Internetadresse des Clubs an die Motor Klassik weiter.

Der Bericht von Christof Bäumer über die Kassenlage des Clubs fiel sehr erfreulich aus, das Barvermögen



Clubleben

des Clubs beläuft sich auf etwa 50.000 €, der Inventurwert der eingelagerten Neuteile auf einen Einkaufswert von ca. 120.000 €. Die vorhandenen Gebrauchtteile sollen im Laufe dieses Jahres katalogisiert und bewertet werden.

Die Kassenprüfer verlasen den Prüfungsbericht und beantragten die Entlastung des Vorstandes. Diese wurde einstimmig bei Enthaltung der Betroffenen erteilt. Jürgen Renner und Dr. Rüdiger Frank berichteten noch über das geplante Treffen mit dem französischen Clubvorstand Anfang Mai und die Sitzung auf der Rétromobile in Paris des Dachverbandes FICCSM zu dessen Vorsitzenden Dr. Frank gewählt wurde.

Der Clubvorstand war neu zu wählen und wurde einstimmig für weitere zwei Jahre im Amt bestätigt. Unser Ehrenmitglied F.W. Sögtrop übernahm freundlicherweise die Wahlleitung. Näheres zur Versamm-

lung kann dem Protokoll entnommen werden, das dieser Ausgabe des SM-Journals beiliegt.

Gegen Abend war vom Hotel ein Büffet vorbereitet worden, dem reichlich zugesprochen wurde. Der Abend verlief in freundschaftlicher Atmosphäre bis weit nach Mitternacht.

Nach einem reichhaltigen Frühstück machte sich dann der verbliebene „harte Kern“ auf den Weg zur Kristallhöhle in Kubach. Die Kristallhöhle wurde Mitte der siebziger Jahre entdeckt und erstmals von Menschen betreten. Die Höhle entstand vor Jahrmillionen durch Kalkauswaschungen im Gestein. Über vierhundert Stufen führten in die Höhle hinunter, die Führerin erläuterte die Geschichte der Höhle und ihrer Entdeckung. Die Höhle besteht aus drei Teilbereichen, der Kapelle, dem Dom und der Südhöhle. Der Dom hat eine Deckenhöhe von über dreißig Metern. Nach dem doch etwas anstrengenden Aufstieg erreichten wir nach gut einer Stunde wieder das Tageslicht. Auf dem Parkplatz der Höhle trafen wir dann noch den Grand Cadillac Club Deutschland, die ebenfalls das schöne Wetter für eine Ausfahrt nutzten.

Anschließend fuhren wir weiter durch den Hochtaunus zum Hotel Waldschloss in der Nähe von Bad Camberg, wo wir das sehr leckere Spargelangebot des Lokals nutzten und uns dann auf den, für einige doch recht langen, Heimweg machten.

Die Mitgliederversammlung 2010 wird am 24.04.2010 im Raum Marburg stattfinden.



Auch die Cadillac-Freunde wollten in die Höhle absteigen



Durch den Hochtaunus ging es zum letzten Stopp



Nach einem guten Essen hieß es Abschied nehmen

Zierleisten aufarbeiten

von Ekkehart Schmitt

Dieses Mal habe ich mich mit den Metallleisten beschäftigt. Oft sind die verkratzt oder haben Beulen oder sind einfach schon ein wenig blind.

Zum Glück sind sie aber aus Edelstahl, so dass sie sich bei leichten bis mittleren Beschädigungen sehr gut auf nahezu Neuzustand aufarbeiten lassen. Was man dafür braucht:

- ✓ Dremel oder Baugleiches
- ✓ Schleifpapier von Körnung 80 bis Körnung 1000 / 2000
- ✓ Diverse Poliereinsätze für den Dremel
- ✓ Polierpaste
- ✓ Übliches Standard-Werkzeug

Ich habe mir mal eine der Frontleisten stellvertretend für alle anderen Leisten vorgenommen. Das Verfahren lässt sich auch auf die Stoßstangen, Fensterrahmen etc. etc. anwenden...



Wie man sieht, ist die Leiste eigentlich in einem „OK-Zustand“, aber nicht mehr wirklich glänzend. Zudem wird sie durch eine unschöne Beule, eine Art Falz, der wohl beim unvorsichtigen Ausbau entstanden ist, verunstaltet.



Das perfekte Herausdengeln eines solchen Falzes ist wohl unmöglich, da man von innen nicht genügend Arbeitsspielraum hat. Dennoch kann man derartige Schäden perfekt beheben:

Ausbeulen

Im ersten Schritt beulen wir die Leiste aus. So gut es geht hämmern wir mit Hilfe eines Hammers und eine kleinen Meißels die Beule von innen nach außen, so dass sie nicht mehr ganz so tief erscheint. Es kommt dabei nicht darauf an, wie schön es aussieht, sondern einfach nur darauf, dass die Beule nicht mehr so tief ist. Denn die Lösung für solche Schäden heißt einfach: Glattschleifen!

Mit grobem 80er Schleifpapier fangen wir an, die verbeulte Seite auf ganzer Länge zu schleifen. Wichtig ist es dabei, einen gleichmäßigen, ebenen Druck auszuüben, weshalb wir das Schleifpapier am besten über einen Schleifblock spannen. Ein kleiner Spezialtrick ist auch die Verwendung eines starken Neodym-Magneten: Einfach den Magneten mit dem Schleifpapier umwickeln und auf die Leiste legen. Jetzt muss man das Ganze nur hin und her bewegen, den starken Druck auf die Leiste übt der Magnet aus, sehr kraftsparend und man kann präziser arbeiten.



Neodym-Magnet spart Kräfte ...

Beim Schleifen ist ruhig sehr viel Druck auszuüben, denn so schnell lässt sich vom Edelstahl kein Material abtragen. Wieviel man abschleifen muss, hängt von der Tiefe der Beule ab, deshalb auch das Vorhämmern. Ergänzend zum Schleifen mit dem Schleifpapier kann man auch mit einem Dremel und mittlerem Schleifstein die Fläche planschleifen. Hat man die Beule „besiegt“, sieht die Leiste ungefähr so aus:

Service



Der Falz ist nun weg, mit dem Ausbeulen sind wir schon einmal fertig. Dies ist der erste Etappensieg, doch fertig sind wir noch lange nicht:

Glattschleifen

Im zweiten Schritt müssen wir die Leiste wieder halbwegs glatt bekommen. Dafür verwenden wir wieder diverse Schleifpapiersorten, die wir in 200er-Schritten durchlaufen. Nach dem groben 80er also weiter beispielsweise mit 220er und 500er, dann sieht es schon nicht mehr ganz so abenteuerlich aus, aber es handelt sich immer noch um „gebürstetes“ Edelstahl:



Nach Durchlaufen von 800er und 1000er, letzteres sollte man nass schleifen, fängt die Leiste wieder an, glatter zu wirken:



Sie hat aber immer noch eine leichte Kratzerstruktur und wirkt irgendwie „milchig“. Wer will, kann mit 2000er Schleifpapier jetzt noch weiter machen, ansonsten geht es weiter zur letzten Arbeitsetappe:

Polieren

Zum Polieren benötigen wir Polierpaste für Metall. Hier gibt es sehr viele verschiedene Fabrikate, am besten im Fachhandel beraten lassen. Ich hatte noch zwei Schleifpasten in meinem Werkzeugkasten. Mit diesen habe ich die Leiste komplett eingerieben und danach mit Muskelkraft und Tuch mit starkem Druck abgerieben, ein wenig wie beim Autopolieren, nur mit mehr Kraft. Dies ergibt schon eine auf den ersten Blick glatte Oberfläche, aber so richtig blank wirkt sie noch immer nicht. Jetzt kommt der Dremel zum Einsatz. Von Proxxon gibt es spezielle Poliereinsätze. Wir beginnen mit einer Filzrolle



Mit diesen Schleifrollen polieren wir die Leiste – ohne – irgendwelche zusätzlichen Poliermittel. Damit wird die Leiste schon sichtbar glänzender, behält aber noch eine leichte „Wolkenbildung“ in der Oberfläche. Nachdem wir diesen Polierdurchgang abgeschlossen haben wählen wir eine Wollbürste, ebenfalls von Proxxon. Dazu gibt es auch die passende Polierpaste



Nun schalten wir den Dremel auf eine sehr hohe Stufe, tragen die Polierpaste auf die Bürste auf und polieren die Leiste gleichmäßig. Dabei kann man ruhig

Druck ausüben, die Bürste hält das aus und das Ergebnis wird besser.



Nach einiger Zeit des Polierens sind wir tatsächlich fertig. Wer will kann nun noch mit einer sehr feinen

Service

Polierpaste per Hand noch einmal nachpolieren. Im Ergebnis ist die Leiste nun wieder absolut spiegelnd.

Die folgenden Bilder zeigen tatsächlich ein und dieselbe Leiste, vorher mit Kratzern und Beule, nachher absolut glatt und spiegelnd. Auch im Vergleich zu unversehrten gebrauchten Leisten ist der Unterschied deutlich zu sehen:



Links aufgearbeitet, rechts gebraucht

Fazit

Mit etwas Übung bekommt man die ganze Prozedur in einer guten Stunde hin. Der Vorteil dieses Verfahrens ist übrigens, dass man die Teile gar nicht vom Auto abbauen muss. Wenn man vorsichtig ist und nicht ganz ungeschickt, kann man die Leisten auch direkt am Auto planschleifen und polieren. Man sollte aber umliegende Bereiche durch Abkleben schützen und sehr vorsichtig vor allem mit dem Dremel umgehen. Da rutscht man schnell mal ab, wenn man nicht aufpasst.

Nach diesem Verfahren bekommt man auch sogar tiefe Kratzer entfernt – und nicht nur bei den Zierleisten,

sondern auch bei den Stoßstangen, Fensterrahmen etc... Wichtig ist es aber, stets großflächig um die Kratzer zu schleifen und nicht nur punktuell, um Wölbungen im Metall nach dem Polieren zu vermeiden.



Weggezaubert: Genau an dieser Stelle war die unschöne Beule ...



Wie man sieht, alles keine Hexerei, die Materialien günstig und der Zeitaufwand überschaubar. Bald haben wir alle super-funkelndes Edelstahl rund um unsere SMs, nicht wahr?

Neues in Sachen Ersatzteile

von Gerold Röben

Die Dichtgummis der Einspritzventile (Artikel Nr. 5 412 353 und 5 412 354, siehe Artikel Seite 5) sind im Clubservice wieder verfügbar.



Weiterhin sind die Bremscheiben hinten sowie die Bremsbeläge in beiden Varianten hinten nachproduziert worden. Außerdem gibt es jetzt wieder den kompletten Montagesatz für Auspuffanlagen.



Leserbrief

von S. Dreckmann

5.1.2009

Redaktion SM-Journal
Frau Röben
Am Fuchsbau 25
29643 Neuenkirchen

Die Ausgabe 81 veranlasst mich zum Schreiben dieses Leserbriefes, den ich in Gedanken schon oft formuliert, gleichwohl aber nie geschrieben habe.

1. Ja, Herr Renner, der Lagerverwaltung und insbesondere Herrn Juschkus gebührt unser Dank. Warum aber Verschleißteile (Ölfilter, Lichtmaschinenriemen u. a.) bei einem nicht gerade niedrigen Clubbeitrag deutlich teurer als im Handel sind, erschließt sich mir nicht.

2. Wenn man diese Ausgabe (wie nahezu alle vorhergehenden) liest, muss man den Eindruck bekommen, dass der SM eine absolute Dauerbaustelle ist.

Die Berichte von Herrn Heene, Herrn Buijsmann u. a. sind m. E. eine absolute Antiwerbung für das Auto! Vielleicht sollte man die SM sehen als das, was sie sind: Komplexe Autos, die ihrer Zeit z. T. weit voraus waren und heute in die Jahre gekommen sind. Autos, die „altmodern“ sind. Autos, die man nicht stets vermeintlich verbessern muss, sondern im wesentlichen so belassen sollte, wie sie konzipiert wurden.

Fast alle mir bekannten „Verbesserungs-/Optimierungsvorschläge“ sind keine! Im übrigen erweisen sie denen, die das Auto mal konzipiert haben, nicht den notwendigen Respekt. Diese haben länger und intensiver über den SM nachgedacht, als alle heutigen Liebhaber und vermeintlichen „Experten“!

Man muss den SM nicht mit Ferrari oder Jaguar vergleichen, wie Herr Heene es tut. Er ist ein Citroën der 70er Jahre mit Maserati-Maschine. Das ist doch aussagekräftig und authentisch genug.

Und ob man für die Kosten ein anderes Auto fahren könnte, das unter Umständen mehr Prestige hat, ist völlig uninteressant, zumindest für mich.

Womöglich geht es den Artkelschreibern auch weniger um die Autos, als um ihre Besitzer, die tolle Kerle sein müssen, zumindest aber Flugkapitäne, Ingenieure oder vergleichbares, denn sie können von sich sagen, dass sie einen SM besitzen.

Ich kann diese dauernden Stories über Probleme und Problemchen mit dem SM nicht mehr lesen. Im übrigen kann ich die Erfahrung nicht bestätigen. Ich fahre

seit 10 Jahren einen SM von 1971 mit sehr guter Substanz und Technik. In der Zeit habe ich 40.000 Kilometer nahezu ohne Probleme zurückgelegt.

Wenn ein Nicht-SM-Besitzer das Journal liest, kann er nur zu einem Fazit kommen: Kauf dir bloß nie einen SM!!

Wenn ich die Mitteilungen zum SM reduziere auf Berichte von Ausfahrten und die von mir kritisierten Beiträge, schlage ich vor, das Journal nur 2x jährlich herauszugeben und den Clubbeitrag zu reduzieren.

Da ich die von mir angesprochenen Club-Mitglieder persönlich nicht kenne, möchte ich zum Abschluss betonen, dass dieser Leserbrief meinen persönlichen Eindruck wiedergibt, der nicht richtig sein muss. Insofern lasse ich mich gerne korrigieren.

Freundliche Grüße!

S. Dreckmann
Leuchtenburgerstr.8
28759 Bremen

Anmerkung der Redaktion:

Leserbriefe stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar.

Diesen Leserbrief würden wir gerne zur Diskussion stellen, da ein Clubjournal nicht nur aus Beiträgen über Ausfahrten bestehen kann. Auch sind wir der Meinung, dass die Tipps, die im Journal stehen, nicht dazu gedacht sind, interessierte Käufer zu vergreifen, sondern denen zu helfen, die - und das lässt sich bei keinem Auto dieses Alters verhindern - von Zeit zu Zeit schrauben müssen. Denn jeder weiß, was passiert, wenn man mit seinem SM in eine ganz normale Citroën-Werkstatt fährt.

Das der SM immer mehr Interessenten findet, bemerkt man auch an den zahlreichen Gesprächen, die auf den diversen Messen, auf denen wir vertreten sind, geführt werden und die nicht selten zu Aufnahmeanträgen führen.

Wir haben gewonnen!

von Helge Kleinz

Der Citroën SM Club Deutschland e. V. ist Erster

Auf der TechnoClassica 2009 wurden wir am Sonnabend, den 4. gegen Mittag auf unserem Stand in der Citroën Strasse vollkommen überrascht. Es kam Alf Cremers von der Zeitschrift Motor Klassik um uns mitzuteilen, dass jemand doch bitte von unserem Club um 12.30 Uhr bei ihnen am Stand sein möge, um den Preis entgegen nehmen. Unsere erste Reaktion war Erstaunen, dann Ungläubigkeit. Wie jetzt, Preis und Erster? Wofür?

Für unseren Internet Auftritt! Unsere Heimat Seite (anders Home Page) im Internet ist prämiert worden. Und zwar für die Gestaltung und den Informationsgehalt.

An dieser Stelle möchte ich mich im Namen des Clubs bei Tobias Krimmel bedanken, der unsere Seiten so hervorragend gestaltet hat.

Aber angefangen hat das Ganze am 2.4. bei uns im Forum, als Andreas Heene einen Link (eine Verbindung oder Verknüpfung) auf einen Artikel der Motor Klassik einstellte. Daraufhin haben ein paar unserer Mitglieder die Home Page unseres Clubs an die Motor Klassik gemeldet. Ja, so war das.

Hier noch ein Bild des Preises (es ist leider nicht so schön, aber es ist):



*Es steht drauf:
Motor Klassik
Beste Klassik-Bilderschau
des Jahres 2009
1. Platz*

Über dem „1. Platz“ ist noch eine Computer Maus abgebildet.



*Das ist das glückliche Team mit dem Preis:
von links nach rechts: Wolfgang Vogts,
Volker Hammes, Helge Kleinz, Martin Juschkus,
Jürgen Renner*

Technikinfo

Ab und zu ist es mal notwendig, die Ventile des SM neu einzustellen.

In diesem Zusammenhang tauchte die Frage auf, woher man die Einstellplättchen bekommt. Oft kann man den Bedarf an neuen Plättchen dadurch reduzieren, dass man sich in einer Tabelle die einzelnen Maße notiert und durch Tauschen weniger neue Plättchen benötigt.

Neue Plättchen bekommt man in jeder Ducati-Vertretung, da die Opener-Plättchen der Ducati Desmodromik verwendet werden können.

Es empfiehlt sich, ein Plättchen als Muster mitzunehmen.

Werkstätten

Immer wieder wird die Geschäftsstelle angerufen und man fragt nach einer Werkstatt, die sich mit dem SM auskennt. Für uns ist das schwierig zu beantworten, weil wir natürlich nicht in eine Haftung für eine eventuell falsche Empfehlung geraten wollen. Außerdem wollen wir niemanden bevorzugen oder benachteiligen. Wenn wir nachstehend die Empfehlungen unserer Mitglieder aufführen, dann tun wir das, weil wir meinen, dass die Erfahrungen unserer Mitglieder mit einzelnen Werkstätten auch anderen Mitgliedern zugutekommen sollten. Eine irgendwie geartete Haftung oder Garantie können wir natürlich nicht übernehmen.

Bitte teilen Sie Änderungen der Anschriften und sonstiger Angaben ggf. der Redaktion mit.

Abk.: Motor (M), Wartung (W), Karosserie (K), allgemeine Hilfe, Beratung (H)

Autoglas-Darmstadt
Blechmann KG
Otto-Röhm-Straße 69
64293 Darmstadt
(06151/84242)

Christian Behringer (M,W)
Oskar Maria Graf Ring 20 / VII
81737 München
(089/6378700)

Garage Häfliger & Kunz AG
Industriestrasse 4
CH-4658 Däniken SO
+41(0)62/2913137
Fax: +41(0)62/2913134
info@citroenrestaurationen.ch

Volker Hammes (H,K,M,W)
Daimlerstr.17 - 41564 Kaarst
(02131/590401)
Mobil: 01 71 / 4924372
Fax: 02131/3688802
www.volker-hammes.de

Werner Höhl
Industriestraße 15
67346 Speyer
(06232/74385)

Autohaus Höptner
In der Dahlheimer Wiese 17
55120 Mainz
(06131/962100)
Fax: 06131/9621020

Thomas Klöser
Domagkstr. 33, Haus 43, Halle 3
80807 München
(089/3244893)

Karosserie-Instandsetzung
Kohler (K)
Ingolstädter Str. 26
86564 Brunnen
(08454/3232)

S. Kornprobst (M, W)
Weicheringer Str. 191
85051 Ingolstadt
(08450/267)
Fax: 08450/8515

Karosseriebau Kübler (K)
Buchberg 101
83646 Bad Tölz-Oberfischbach
(08041/73199)

Citroën - Mönnich (K, W)
Gerold Frers
Spohler Str. 111
26180 Rastede-Wapelsdorf
(04454/577)

Firma Opferkuch
Lorcher Str. 11
73525 Schwäbisch-Gmünd
(07171/61621)

Firma Rudzinski
Dieselstraße 15
71332 Waiblingen
(07151/59161)

Jakob Greisser (M,W,K,H)
Schäufeleinstr. 7
80469 München
(089/74664587)

Lackierbetrieb Klaus Scherm
Hauptstraße 46
86668 Karlshuld
(08454/3448)

Auto Seibert
Inh. Reiner Seibert
Neuweg 18
64521 Groß-Gerau
(06152/55036)

Automobiles Francaises
(M,W,K,H)
Hr. Rolf Runtemund
Bruno-Bürgel-Weg 100
12439 Berlin-Treptow
(030/67198910)
Fax 030/67198912

Auto Joswig
Na Rychte 23 · 3200 Plzen (CZ)
00420 776169777
info@joswigauto.com
www.joswigauto.com

Wer liefert was?

SM-Teile

Bob Stewart
Zünd- und Abgastechnik
Ginsterweg 8
57271 Hilchenbach
Fon: 02733/2329
www.lumenition.de

Jean Blondeau
Rue de Paris 198
F-93100 Montreuil
Fon: 0033/142879007
Fax: 0033/142877244

Dirk Sassen
40597 Düsseldorf
Hauptstraße 15
Bennrodestraße 61
Tel. 0211/7118702
Fax 0211/7185944
www.ds-sassen.de

Innenausstattung

Sattlerei Axel Preis
Heerdter Landstr. 245
40549 Düsseldorf
Fon: 0211/5047865
Fax: 012120/242726
mobil: 0172/2015112
info@axel-preis.de
www.axel-preis.de

Korrosionsschutz

Die Hohlräumprofis
Marderwinkel 7
26345 Bockhorn
Tel.: 04453/989391
mail:
info@diehohlräumprofis.de
www.diehohlräumprofis.de

Lagerschalen, Ventile, Kolben/-ringe

Motorenrevision
Gerrit Meijerink
Brinkstraat 128
NL-7512 Enschede
Fon: 0031 5331/9914

Oldtimer Ersatzteile
Frank Mellmann
Hauptstraße 27
22929 Rausdorf
Fon/Fax: 04154/85000

Klimaanlagen

Heidrich & Schüller GbR
47228 Duisburg
husgbr@freenet.de

Weber-Vergaser
Viktor Günther GmbH
Kölner Str. 236
51149 Köln
Fon: 02203/911460
Fax: 02203/911466
www.vgsmotorsport.de

Elektrik

Christian Fahrig
Am Wäldchen 2 - 4
04579 Espenhain
Fon: 034347/51283
Fax: 034347/51229
Mobil: 0171/4124424
www.oldtimer-electrique.de
fahrig@oldtimer-electrique.de

SM-Literatur

Testversand M. Richter
Hochgratstraße 323
88179 Oberreute
Fon: 08387/1297
Fax: 08387/2394
www.autolit.de

RoBri Beckmann
Auf dem Axberg 17
53844 Troisdorf
Fon: 0228/451141
Fax: 0228/453754
www.robri.de

Regionale Stammtische

Berlin - monatlich

1. Dienstag · 20.00 Uhr
 Gasthaus „Kohlenquelle“
 Ecke Kopenhagener Straße 16/
 Sonnenburger Straße
 Berlin-Prenzlauer Berg
 Info: Hanno Krieg
 Fon: 0 30 / 44057227
 mail: hanna.krieg@charite.de

Rhein-Main - monatlich

2. Donnerstag
 „Klaane Hasslicher“,
 Rüsselheimer Str. 18, Rüsselsh.-Hassloch
 Info: Horst Lommel
 Fon: 0 69/425945

Karlsruhe - monatlich

1. Mittwoch
 Café Criticize
 Liststr. 14
 76185 Karlsruhe
 Info: Matthias Pilz
 privat: 07246/945818
 mail: info@pilzdesign.de

Rhein-Ruhr - Termine s. u.

Wasserschloss Haus Kemnade
 An der Kemnade 10
 45527 Hattingen
 Info: Christof Bäumer
 privat: 0234/9536822
 mail: c.baeumer@mi-beratung.de

Hier ist Platz für weitere
 Stammtische, z. B. Süd- oder
 Norddeutschland, oder, oder, oder...

Terminplaner

	Januar				Februar				März				April				Mai				Juni											
Woche	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27					
Mo	5	12	19	26	2	9	16	23	2	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25	1	8	15	22	29						
Di	6	13	20	27	3	10	17	24	3	10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19	26	2	9	16	23	30						
Mi	7	14	21	28	4	11	18	25	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27	3	10	17	24							
Do	1	8	15	22	29	5	12	19	26	5	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21	28	4	11	18	25						
Fr	2	9	16	23	30	6	13	20	27	6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29	5	12	19	26						
Sa	3	10	17	24	31	7	14	21	28	7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16	23	30	6	13	20	27						
So	4	11	18	25	1	8	15	22	1	8	15	22	29	5	12	19	26	3	10	17	24	31	7	14	21	28						
	Juli				August				September				Oktober				November				Dezember											
Woche	27	28	29	30	31	31	32	33	34	35	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53		
Mo	6	13	20	27	3	10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21	28	30	7	14	21	28	
Di	7	14	21	28	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29	1	8	15	22	29	
Mi	1	8	15	22	29	5	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16	23	30	2	9	16	23	30
Do	2	9	16	23	30	6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29	5	12	19	26	3	10	17	24	31	3	10	17	24	31
Fr	3	10	17	24	31	7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25	4	11	18	25		
Sa	4	11	18	25	1	8	15	22	29	5	12	19	26	3	10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19	26	5	12	19	26		
So	5	12	19	26	2	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27	6	13	20	27		

Januar: 06. Heilige drei Könige; Februar: 24. Aschermittwoch; 14. Valentinstag; April: 10. Karfreitag, 12. Ostern, 13. Ostermontag; Mai: 01. Maifeiertag, 10. Muttertag, 21. Christi Himmelfahrt, 31. Pfingstsonntag; Juni: 01. Pfingstmontag; Oktober: 03. Tag der Deutschen Einheit; November: 22. Totensonntag; Dezember: 6. St. Nikolaus, 24. Heiliger Abend, 25./26. Erster/Zweiter Weihnachtsfeiertag, 31. Silvester

Termine 2009

Die Termine sind im Kalender grün markiert

Mai	05.	Stammtisch Berlin
	06.	Stammtisch Karlsruhe
	14.	Stammtisch Rhein-Main
	22. - 24.	Internationales Citroën-SM-Treffen in Apeldoorn/NL
Juni	29. - 31.	Chapron-Rallye 2009, Limburg +
	01.	Chapron-Rallye 2009, Limburg
	02.	Stammtisch Berlin
Juli	03.	Stammtisch Karlsruhe
	07.	Stammtisch Rhein-Ruhr
	11.	Stammtisch Rhein-Main
	14.	Treffen DS-Club in Ovelgönne
August	01.	Stammtisch Karlsruhe
	07.	Stammtisch Berlin
	09.	Stammtisch Rhein-Main
	10. - 13.	Das Traction-Jubiläum, Arras (F)
September	04.	Stammtisch Berlin
	05.	Stammtisch Karlsruhe
	13.	Stammtisch Rhein-Main
	14. - 16.	4. Eurocitro, Le Mans (F)
		Vorschau
	19. + 20.	Hausmesse „Der Franzose“, Vechta

Wer macht was im Citroën-SM-Club?

Vorstand

1. Vorsitzender: Jürgen Renner
 Fon: 06152/960303
 Fax: 06152/960305
 Mail: renner.nauheim@t-online.de

2. Vorsitzender: Volker Hammes

Garage: 02131/590401
 Fax: 02131/3688802
 Mobil: 0171/4924372
 Mail: info@volker-hammes.de
 Internet: www.volker-hammes.de

Schriftführer: Gerold Röben

Fon: 05195/5222
 Fax.: 05195/5224
 Mail: gerold@roeben-online.de

Kassenwart: Christof Bäumer

Fon: 0234/9536822
 Fax: 0234/4526258
 Mail: c.baeumer@mi-beratung.de

Beisitzer: Gerrit Böttcher

Fon: 0176/19255370
 Mail: Gboettcher@gmx.de

Ersatzteile

Martin Juschkus · ab 18.30 Uhr
 Fon: 06154/574413
 Fax.: 06154/6290973
 Mail: smteilejuschkus@aol.com

Technik

Volker Hammes
 Garage: 02131/590401
 Mobil: 0171/4924372
 Mail: info@volker-hammes.de
 Internet: www.volker-hammes.de

Dipl.-Ing. Andreas Heene

Fon: 08152/6900
 Fax: 08152/6990
 Mail: technik@Citroensmclub.de

Versicherungen

Röben Finance Service GmbH
 Gerold Röben
 Am Fuchsbau 25
 29643 Neuenkirchen
 Fon: 05195/5222
 Fax.: 05195/5224
 Mobil: 0179/7609080 (D2)
 Mail: gerold@roeben-online.de

Redaktion Zeitung

Helge Kleinz
 Buchbacher Str. 13 · D-84405 Dorfen
 Mobil: 0172/8484566
 Mail: Journal@Kleinz.de

Produktion · Druck · Versand Zeitung

Röben Printmedien
 Kontakt: Astrid Röben
 Am Fuchsbau 25 · 29643 Neuenkirchen
 Fon: 05195/9834
 Mail: printmedien@roeben-online.de



SM-*Impressionen*
von
Daniel Vogts

