


83
II/2009

SM-Journal



CITROËN
SM-CLUB
DEUTSCHLAND E. V.

Grussworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

zwischenzeitlich hat zwar der kalendarische Sommer Einzug gehalten, aber so richtig ist der SM noch nicht in Fahrt gekommen; man fühlt sich wie im April. Vielleicht hat es sich der Wettergott bis zum Erscheinen dieser Zeitung anders überlegt und wir können unser Spielzeug richtig genießen!

Genossen haben wir auch das diesjährige Highlight in Holland. Ich meine das Internationale Treffen in Apeldoorn. Es war rundum gut organisiert und deshalb an dieser Stelle ein großes Dankeschön an die Organisatoren. In diesem Zusammenhang muss aber auch die Diskussion im Vorfeld des Treffens wegen des hohen Preises angesprochen werden. Die deutschen Teilnehmer waren sich einig, dass das Preis-Leistungsverhältnis absolut in Ordnung war. Man muss einfach die Kosten für die Teilnahme realistisch sehen: Es gibt keinen Firstclass-Service zu Campingplatzpreisen! Es war ein herrliches Wochenende bei strahlendem Sonnenschein.



Noch ein paar Worte zu unserer Ersatzteil Nachfertigung: Die Fertigung der Türgriffe und der Türdichtungen hat in der Zwischenzeit das Endstadium erreicht und wir rechnen mit der Lieferung an das Clublager innerhalb der nächsten Wochen. Die Verfügbarkeit wird entsprechend angekündigt. In diesem Zusammenhang muss zu unserer Ersatzteilliste erwähnt werden, dass es sich dabei nicht um eine Konstante handelt. Deshalb ist es sinnvoll bei Martin Juschkus nachzufragen, ob Teile noch verfügbar sind oder ob weitere Nachfertigungen in der Zwischenzeit auf Lager sind. Wie gesagt, wir können keinen Rundum-Service bieten, aber das Lager ist mit den wesentlichen Teilen bestückt. Der Vorstand ist bemüht diese Situation zu stabilisieren und wenn möglich, zu verbessern.

Mit diesen guten Aussichten wünsche ich einen schönen Sommer und einen pannenfreien SM

Jürgen Renner

Titelbild



Frühlingshafte Impressionen bei der BavariaCup Rallye festgehalten von F. W. Soegtrop

Kulturinitiative Mobilität

Alt, aber in Schuß!

Unter dem Titel „Alt, aber in Schuss“ veröffentlichte die KÜS die Auswertung ihrer Hauptuntersuchungen an Oldtimerfahrzeugen im vergangenen Jahr.

Das durchaus erstaunliche Ergebnis: Die alte HU-Weisheit „umso älter, desto mehr Mängel“ gilt bei Oldtimern ganz und gar nicht. Im Vergleich zum 8,1 Jahre alten Durchschnittsauto sind insbesondere erhebliche Mängel an den im Durchschnitt fünfmal so alten Oldtimerfahrzeugen selten: nur 12,3 % aller Oldtimerfahrzeuge wurde im ersten Anlauf die begehrte Plakette verwehrt - beim Durchschnittsauto ist die Wahrscheinlichkeit, ohne Plakette wieder nach Hause geschickt zu werden, über 40% höher. Dies ist umso beachtlicher, wenn man bedenkt, dass an Oldtimerfahrzeuge dieselben Anforderungen wie an aktuelle Modelle gestellt werden, obwohl der Stand der Technik vor Jahrzehnten ein anderer war als heute. Bei einem aktuellen Auto hat selbst eine von Verschleiß und Wartungsstau gebeutelte Bremsanlage noch die Chance, die HU-Hürden zu schaffen. Bei einem 50 Jahre alten Auto sieht das anders aus, da muss die Bremsanlage top gewartet sein, um im Rahmen der HU bestehen zu können. Ähnlich sieht es bei der elektrischen Anlage aus - aus heutiger Sicht (6V-Anlagen, die besonders mit Kontaktwiderständen zu kämpfen haben, aber auch generell korrosi-


onsanfällige Steck- und Klemmverbindungen) war die Fahrzeugelektrik vor Jahrzehnten extrem anfällig und wartungsintensiv. Bei Oldtimerfahrzeugen allerdings ist sie kein Thema, ein Beleg für den im Durchschnitt guten Wartungszustand.

Schauen wir uns die Ergebnisse im Einzelnen an: Deutlich besser als das Durchschnittsauto schneiden Oldtimer in den Bereichen „Bremse“, „Sicht“ (also Verglasung, Rückspiegel), „Licht/Elektrik“ (wie der Punkt „Bremse“ bemerkenswert, da auch hier vor Jahrzehnten der Stand der Technik ein anderer war als heute) und Fahrwerk ab. Bei „sonstigem“ und „Identifikation“ (also Lesbarkeit und vorschriftsmäßige Anbringung von Fahrgestellnummer und Typschild) gibt es keine signifikanten Unterschiede.

Allerdings gibt es auch drei Bereiche, in denen Oldtimerfahrzeuge Defizite zeigen: Korrosion (wenn man bedenkt, dass diese bei neueren Fahrzeugen keinerlei Rolle spielt, aber auch bei Oldtimern in erfreulich engen Grenzen bleibt, zumal bei Oldtimerfahrzeugen bereits äußerlich sichtbare Anrostungen einen Mangel darstellen während beim „Normalautomobil“ nur technisch relevante Durchrostungen bemängelt wer-

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 6

Editorial

Liebe Citroën -Clubzeitungs-Leserinnen und Leser,

dies ist jetzt das erste Heft, für das ich redaktionell verantwortlich bin. Wobei das Layout natürlich in den bewährten Händen von Astrid Röben liegt.

Die Saison hat ja gerade erst begonnen und es gibt ein paar schöne Geschichten von den ersten Ausfahrten mit dem SM. Auch die Geschichte wie Sonja Bachmayer zu ihrem SM gekommen ist, finden Sie in diesem Journal. Ebenso den Beitrag über das im Mai stattgefundenene internationale Treffen in den Niederlanden ist zu lesen. Ausserdem haben wir einen Artikel über die Umrüstung der doch recht funzeligen Instrumenten Beleuchtung des SM auf LEDs in diesem SM-Journal. Schließlich haben wir ganz hinten einige Email-Adressen geändert bzw. angepasst.

Leider musste ich aus persönlichen Gründen die Recherche nach Geschichten von SM, die sich noch in Erstbesitz befinden, verschieben. Aber das werde ich nachholen. Versprochen! Ein paar interessante Ansätze gibt es bereits. Also bleiben Sie neugierig.

So wünsche ich Ihnen viel Spaß bei der Lektüre Ihres SM-Journals.

Herzlichst Ihr Redakteur
Helge Kleinz

Der Inhalt

Aktuelles

Grusswort des Präsidenten	Seite 2
Kulturinitiative Mobilität: Alt, aber in Schuß	Seite 3,5
Editorial	Seite 3

Clubleben

S-emma - endlich wieder wirklich Frühling	Seite 15
Oranje bouwen	Seite 16
Leserbriefe	Seite 22

Veranstaltungshinweise

Veranstaltungen	Seite 6
Nordtreffen	Seite 25

Magazin

BavariaCup Voralpenrallye 2009	Seite 8
20 Jahre SM	Seite 18
Zurück nach Europa	Seite 23
Kurioses	Seite 25

Technik

Beleuchtungsprobleme	Seite 10
Es gibt Scheinwerfer	Seite 22

Service

Bestellschein Ersatzteile	Seite 7
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile	Seite 26
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine	Seite 27

Redaktionsschluß für die 84. Ausgabe (III/2008): 01.10.2009

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: redaktion@citroensmclub.de

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

*Fortsetzung von Seite 3
(Kulturinitiative Mobilität)*

den), Lenkung (nach Einschätzung der KÜS eine Folge z. T. unzureichender Ersatzteilverfügbarkeit) und Umwelt. Im Rahmen der Hauptuntersuchung fällt unter diesen Prüfpunkt vor allem die Abgasanlage (da gibt es oftmals ähnliche Probleme mit Ersatzteilmachschub wie bei der Lenkung) und das leidige Thema Ölverlust - dieses Problem dürfte bei sehr vielen Fahrzeugen konstruktiv bedingt sein - vor Jahrzehnten war der Stand der Technik hinsichtlich der Abdichtung von Motor, Getriebe und Differential nicht der heutige. Geringer Ölverlust war dereinst Stand der Technik und der Werkstattmeister tat Beschwerden über verölte Aggregate mit Sprüchen à la „Wer schwer arbeitet, muss auch schwitzen dürfen!“ ab. Heutzutage sind solche, gelegentlich leider immer noch zu hörenden, Einlassungen sicherlich deplaziert. Im allgemeinen Interesse kann man Oldtimerbesitzer daher nur dringlichst dazu aufrufen, diesem Problembereich besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Und das nicht nur zur Hauptuntersuchung.

Obwohl die KÜS ein durchweg positives Bild vom technischen Zustand von Oldtimerfahrzeugen zeichnet, gibt es auch einen erheblichen Kritikpunkt: Es wäre alles noch deutlich positiver, wenn es nicht nach den Erfahrungen der KÜS eine Art automobiler Zweiklassengesellschaft beim H-Kennzeichen gäbe. Der Pressesprecher der KÜS sieht das Bild, das die Oldtimerfahrzeuge bei der HU abgeben, durch Oldtimer getrübt, die als Alltagsauto genutzt, aber mit einem H-Kennzeichen betrieben werden. Diese Autos sind nach der Erfahrung der KÜS eher ungepflegt. Die KÜS hat die Erfahrung gemacht, dass bei den Fahrern solcher Fahrzeuge nicht die Pflege mobilen Kulturgutes, sondern das von A-nach-B-kommen im Vordergrund steht. Von Liebhaberei sei in diesen Fällen laut KÜS kaum zu sprechen. Vielmehr steht zu befürchten, dass speziell bei großhubigen Fahrzeugen die steuerlichen Vorteile für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen und die Ausnahmeregelung zum Befahren von Umweltzonen im Vordergrund bei der Oldtimerzulassung stehen. Schade, denn wenn sich dieses Bild bewahrheitet, passiert bald etwas, was eigentlich gänzlich unsinnig ist: der Ruf nach weiteren Restriktionen hinsichtlich des H-Kennzeichens wird ertönen. Und das, obwohl bereits heute alle Voraussetzungen bestehen, ungepflegten Fahrzeugen, deren Halter keinerlei Ambitionen in Sachen Pflege mobilen Kulturgutes haben und statt dessen eine Möglichkeit zum kostengünstigen Endverbrauch alter Fahrzeuge suchen, das H-Kennzeichen zu verweigern bzw. im Rahmen der HU zu entziehen.

Wieso der Pressesprecher der KÜS die Existenz von Fahrzeugen, die unter dem Deckmantel des H-Kenn-

zeichens kostengünstig endverbraucht werden, laut beklagt, während gleichzeitig die KÜS-Prüfer diese Fahrzeuge trotz Vorliegen geeigneter Instrumentarien zur Durchsetzung der „H-Kriterien“ bzw. zur Aberkennung des H-Kennzeichens bei offensichtlichen Endverbrauchsobjekten mit neuen Plaketten ausstatten, wird ein Rätsel bleiben.

Auf unserem Infoportal <http://www.kulturgut-mobilitaet.de> hat sich seit der Ausgabe des letzten Rundschreibens einiges getan: In der Rubrik „Veranstaltungen“ finden Sie jetzt alle Termine mit IKM-Beteiligung auf einen Blick, falls Sie sich persönlich mit einem „IKM'ler“ austauschen möchten. In unserer Literaturecke haben wir die Rezensionen der Bücher „Ford-Personenwagen seit 1945“, „Mercedes-Benz-Personenwagen - 1885 - 1985“ sowie „Volkswagen-Transporter, der Kult-Bus und seine Geschichte“ veröffentlicht. Die Rubrik „Oldtimerrecht“ beinhaltet jetzt auch die Berichte „Sachmängelhaftung beim Oldtimerkauf“, „Mit (Klein-)Kindern im Auto unterwegs“ und Details zur Ausgestaltung von Oldtimerkaufverträgen. Last but not least wurde unsere Rubrik „Historische Mobilität“ um einen sehr interessanten und lesenswerten Bericht rund um die 80jährige Geschichte von Mercedes-Benz im päpstlichen Fuhrpark bereichert. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und Stöbern auf unserer Homepage!

Auf der Techno-Classica wurde ich immer wieder angesprochen, inwieweit sich die IKM in Abhängigkeit zu anderen Szenevertretern befindet. Hierzu möchte ich sagen, daß die IKM ein unabhängiger Verein ist und alleine den Interessen der gesamten Oldtimerszene verpflichtet ist. Die IKM sucht das Gespräch mit allen in der Oldtimerszene Aktiven, um verbindend und nicht spaltend zu wirken. Zwischen der IKM und anderen Verbänden, die die Interessen der Oldtimerszene vertreten, bestehen keine Abhängigkeitsverhältnisse. Die IKM setzt sich dafür ein, dass die Oldtimerszene nach außen, insbesondere gegenüber Politik und Öffentlichkeit, einheitlich auftritt.

Wir wissen, dass dies ein hoher Anspruch ist, den wir uns selbst auferlegt haben, doch ich bin sicher, daß es möglich ist, diesem Anspruch gerecht zu werden.

Mit besten Grüßen aus Schwaben,

Ihr
Mario De Rosa
stellvertretend für den Vorstand der Initiative

Veranstaltungen

von Helge Kleinz

Hallo liebe Lesenden,

kurz nach Redaktionsschluss kamen noch folgende Veranstaltungshinweise in mein Postfach:

Am 6.9.2009 findet im ZDF-Fernsehgarten eine Live-Veranstaltung zum Thema 60 Jahre 2 CV statt. Dazu erreichte mich folgende Einladung:

Der ZDF-Fernsehgarten lädt ein zum 2CV-Treffen am 6. September 2009

Das ZDF in Mainz plant ein 2-CV-Treffen im ZDF-Fernsehgarten. Das Enten-Treffen wird am 06. September von 11.00 bis 13.00 Uhr LIVE ausgestrahlt.

Die Enten sollten in sehr gutem Originalzustand oder restauriert sein. Zwecks Probeaufnahmen sollten alle Teilnehmer am 05. September von 15.00 bis 18.00 Uhr zwecks Probeaufnahmen schon anwesend sein.

Zur LIVE-Übertragung am Sonntag, 06. September müssen die Teilnehmer um 9.00 Uhr vor Ort sein. Um 13.00 Uhr ist die Live-Übertragung beendet.

Wir verstehen das Ganze als eine Plattform, um die Faszination 2CV rund 2 Millionen Zuschauern näher zu bringen. In den vergangenen Jahren haben wir solche Treffen mit Traktoren, Harleys und einigen anderen Vehikeln gemacht. Immer war es für alle Beteiligten ein voller Erfolg und vor allem viel Spass!

Weitere Infos und Anmeldungen unter:
2CV@zdf.de oder 2CV-Fernsehgarten@zdf.de

ACI Event Of The Year 2010

Für das „ACI Event Of The Year 2010“ gibt es zwischenzeitlich einen Kandidaten. Dieter Pétré, der belgischer ACI-Delegierter und zugleich Mitglied des ACI-Vorstands, hat dem Vorstand des ACI vor einiger Zeit das Konzept der belgischen Citroën-Clubs vorgestellt, die das jährlich stattfindende Citroën-Event für 2010 in eine durch die ACI unterstützte Veranstaltung nominierten. Leider gibt es bislang noch keine weiteren Infos außer den in dieser Notiz zusammengestellten Rahmenparametern.

Stephan Joest vom ACI versucht derzeit noch, weitere Details zur „Citroën Story 2010“ herbeizubeschaffen, da aber im Juli die 75-Jahr-Feiern zum Traction Avant-Jubiläum in Arras stattfanden, und Dieter Pétré

dort auch engagiert war, wird ein inhaltliches Update wohl erst in Kürze erfolgen können.

Wie Sie vielleicht wissen, unterstützt Automobiles Citroën derzeit den „ACI Event Of The Year“ mit einer namhaften fünfstelligen Summe und übereignet seit diesem Jahr diesen Betrag an den ACI-Vorstand, der seinerseits durch die Mehrheits-Wahl der ACI-Delegierten den „Event Of The Year“ bestimmt und die Gelder dann an die Projekt-Organisatoren weiterleitet. Das Budget der „Citroën Story 2010“ setzt zu rund einem Drittel auf dieses Sponsoring auf. Der ACI hofft, dass die (derzeit nur verbal vorliegenden) Zusagen seitens AC auch für 2010 gelten, sodass die Durchführung bzw. Vorfinanzierung dieses Ereignisses nicht scheitern wird...

In letzter Sekunde erreichten Stephan Joest noch Informationen für einen möglichen weiteren Kandidaten – eine Gruppe von Clubs rund um GS und SM, die ebenfalls nominiert werden wollen. Hier liegen über den derzeitigen Sachstand allerdings keine Informationen vor.

Seitens der ACI-Vertreter der deutschen Citroën-Clubs wurde dazu noch ein Statement abgegeben.

90 Jahre „Automobiles Citroën“

Wie einige von Euch/Ihnen vielleicht wissen, ist dieses Jahr ein besonderes Jahr - der erste Citroën wurde vor 90 Jahren ausgeliefert!

Die Kölner CDAG bittet daher bei der Vorbereitung der Aktivitäten rund um die Jubiläumsaktionen um Unterstützung. Es werden noch regionale Ansprechpartner der Clubs und auch die Liste der Veranstaltungen benötigt: Welcher Club hat wann wo sein Jahrestreffen, oder welches andere größere jubiläumsrelevante Ereignis findet statt (zwischen Juli und Dezember 2009).

Derzeit wird in Köln zusammen mit der Pariser Zentrale ein Marketing-Plan erarbeitet und diese Infos können helfen, die Aktionen zu synchronisieren.

Bitte senden Sie Rückmeldung direkt an Thomas Albrecht (über die Citroën Deutschland AG (CDAG) - vielen Dank!

Bavaria Cup Voralpenrallye 2009

von Andreas Heene



Im Morgengrauen



Eigentlich schreibe ich lieber Technikartikel über den SM, aber unser neuer Redakteur Helge Kleinz hat mich als Freiwilligen bestimmt, einen Bericht einer Rallye zu verfassen, an der ich im Frühsommer 2009 teilgenommen habe. Unsere Clubzeitung ist ja inzwischen auch bunt wie die der Franzosen, aber ich denke, wir werden uns trotzdem nicht dahin entwickeln mit unserem Journal, dass wir nur noch über Ausfahrten berichten, wie und wo auch immer gut gegessen wurde.

Im Frühjahr 2009 habe ich mich mal aus einer Laune heraus bei einer Rallye angemeldet, zumal das Startgeld mit 150€ in einer Größenordnung war, die erträglich schien. Die Rallye hieß „Bavaria Cup Voralpenrallye“ und sollte zudem im Umfeld Ammersee/Starnberger See stattfinden, so dass es faktisch ein Heimspiel zu werden versprach und somit auch keine Übernachtungskosten anfielen. Geplant war auch, das mal als einen Papa- Sohn- Tag zu machen, damit die Männer in der Familie auch mal etwas alleine machen können. Als Beifahrer fungierte daher mein Sohn Felix, 14 Jahre alt und gerade in der Phase, die im Band „Astrix und die Normannen“ in Person des Jugendlichen „Grautvornix“ sehr treffend charakterisiert ist.

Am Sonntag den 17.5.2009 hieß es dann früh aufstehen, denn das Einlaufen in Seeshaupt am Südende des Starnberger Sees war auf 9:00 Uhr terminiert, danach die Abnahme und das Auslaufen gegen 10:00 Uhr.

Sinnvollerweise wurde uns als Neulingen die viel versprechende Startnummer 13 zugeteilt - wobei das bei mir mit Geburtsdatum am Freitag dem 13.1 um 13:13 Uhr kein wirkliches Problem darstellte. Wir bekamen Folienbuchstaben, mit denen ich die rein weiße Flan-

ke meines SM IE verzieren musste. Dann gab's noch ein Roadbook mit kryptischen Wegeführungen und etwas Notfutter, bestehend aus zwei Äpfeln und zwei Flaschen Wasser.

Da wir eher mit einer Ausfahrt gerechnet hatten, als mit einer Rallye nach Leistungsprinzip waren wir mit Werkzeug schlecht bestückt, der Kilometerzähler des Sm ging zwar, aber die Uhr natürlich mal wieder nicht - seit dem Umbau auf LED. Möglicherweise ist der Stecker bei der Montage des Armaturenbretts abgefallen. Aber ein freundlicher Fahrer eines Opel P4 hatte eine digitale Stoppuhr übrig, die wir dann leihweise erhalten haben.

Autos waren eigentlich wenige interessante da. Die Hälfte waren Porsches in allen Baujahren und Varianten, angefangen von der rasenden Kartoffel (356) bis zum 911SC aus den Siebzigern. Aber ein schöner Alfa Giulia Spider und ein wirklich herrschaftlicher, über die Straße schwebender alter Bentley von 1958 bildeten die außercitroënistischen Highlights. Mein SM war in der ganzen Sammlung das exotischste Auto und wurde auch gebührend begafft. Unter den Oldiefreaks war der SM bereits bekannt, obwohl kein Citroënist dabei war.

Die Restaurierungsqualität beim Alfa war ok, sonst habe ich keine richtigen Top Qualitäten gefunden - bei den langweiligen Dingern aus Zuffenhausen eh nicht.

Nach dem Auslaufen vom Parkplatz des Lido in Seeshaupt hat sich dann verblüffenderweise mein Junior sehr schnell ins Roadbook hineingefunden und mir die Fahrhinweise durchgetrommelt. Dabei haben wir recht schnell feststellen müssen, dass der Kilometerzähler des Sm einiges vorgeht gegenüber den heute genaueren Streckenzählern, wir mussten insgeheim immer mitrechnen und was aufschlagen. Aber bis auf einen Abschnitt haben wir unseren Weg immer gut gefunden. Und wenn wir im Pulk fuhren, habe ich den Motor mal so richtig schön tröten lassen, damit Nase und Ohren der Cabriofahrer um uns auch was davon hatten.

Zwischendrin in der Route waren 4 Zeitprüfungen, bei denen man irgendwelche blödsinnigen Zeitintervalle zwischen Lichtschranken fahren musste, da waren wir nicht gut. Aber die Streckenzeiten haben wir immer gut hinbekommen. Und bei einer Zeitprüfung bei Raisting standen wir in der Warteschlange, als beim SM das rote Licht anging wegen der Wassertemperatur. Ojeh, musste das sein?! Ich habe dann gleich die zwei Flaschen Sprudel eingefüllt, obwohl eigentlich nicht viel fehlte im Ausdehnungsgefäß. Das rote

Licht war immer noch an! Dann waren wir dran – egal - ich bin die Zeitstrecke mit rotem Licht gefahren, soo schnell geht die Karre ja doch nicht kaputt. Und als ich dann wieder auf die Landstraße raus konnte mit Wind durch den Kühler, ging das rote Licht nach einem kurzen Flackern wieder aus. Immerhin weiß ich nun, dass der Kontrollkreislauf funktioniert. Vermutlich kam der Hitzestau vom heißen Wetter, in Verbindung mit einem halben Kilometer hinterher zuckeln hinter einem Traktor, dann diesen überholt mit Gebrüll und danach gleich zur Zeitprüfung abgebogen und den Motor abgestellt. Aber sonst war der SM richtig brav. Nur die Federkugeln sind wohl etwas hart, die muss ich demnächst machen.

Die Strecken waren von ausgesucht schöner Qualität, teils auch asphaltierte Feldwege. Ich bin in der Gegend hier auch schon viele Runden gefahren und habe nach reizvollen Abschnitten gesucht, aber durch diese Rallye konnte ich mein Wissen noch mal verdoppeln. Da der Himmel blau war, hatte ich mit meinem weißen SM die perfekte Ergänzung zum Weiss-Blau, den bayerischen Landesfarben. Die Wiesen waren saftgrün, die Sonne schien gnadenlos vom Himmel und verwandelte mit ihrem Licht manche Wiese mit Pustebäumen in weiße strahlende Flächen.

Die Route führte von Seeshaupt entlang dem Westufer des Starnberger Sees, dann über Inning um die Nordspitze des Ammersees, dann im Hinterland des Ammerseewestufers entlang und anschließend wieder Richtung Starnberger See Süd. Zwischendrin gab es noch Mittagessen in einer schönen Schlossgaststätte im Biergarten von Schloss Hohenberg, diesen Ort habe ich bisher nicht gekannt. Danach ging's dann zurück nach Seeshaupt zum Lido, wo beim Abendessen die Siegerehrung stattfand.

Natürlich waren wir in der Wertung ganz hinten, da wir keine Erfahrung mit solchen Rallyes hatten und mir bei den blöden hitzestauenden Prüfungen eh der Kamm geschwollen ist. Nicht nur dem SM - da waren wir uns einig, mein SM und ich (sind wir eh meistens). Die Wertung war mir wurscht, ich wollte Strecken kennen lernen für den Fall, dass ich mal für den SM Club was organisieren möchte. Von den 16 Teams waren wir auf Platz 16. Aber wir haben immerhin einen Ehrenpokal bekommen, weil ich der einzige war, der eine Fangfrage richtig beantwortet hatte - so was bin ich ja beruflich gewöhnt und immer auf der Hut.

Letztendlich war es ein wirklich schöner Tag mit netten Leuten, und eben einem Landschaftserlebnis mit dem Oldie, wie es seinesgleichen sucht.

Beleuchtungs-Probleme??

von Ekkehart Schmitt

Welcher Citroën SM-Besitzer hat sich nicht schon über die viel zu dunkle, grüne Instrumenten-Beleuchtung geärgert? Selbst bei auf Maximum gedrehtem Dimmer leuchtet sie nur so hell, dass man gerade noch Tempo und Drehzahl ablesen kann. Den Dimmer hätte man sich eigentlich sparen können. Auch die Kontrolllampen für Fern- und Abblendlicht sind so dunkel, dass der TÜV sie nicht selten moniert. Abhilfe schafft die Umstellung auf moderne Leuchtmittel, sofern man die richtigen nimmt. Ich habe mich auf die Suche begeben und bin fündig geworden: Der Artikel zeigt auf, wie man auf die richtige LED-basierende Beleuchtung umstellt.

1. Die Ausgangssituation

Zunächst wollte ich untersuchen, warum die Instrumente so unglaublich ineffektiv in ihrer Leuchtkraft sind. Dazu öffnete ich einen Tacho als Anschauungsmaterial (was für eine unpraktische Konstruktion, wie eine Sardinenbüchse). Der Blick hinein zeigt: Der Tacho hat gar keine Lichtleiter, sondern lediglich „Farbglocken“, in einem wirklich schönen Blau(!) und nicht Grün, wie mancher vielleicht vermuten würde.



Das Gehäuse ist innen weiß lackiert, um als Lichtkammer zu dienen. Der Tacho besteht aus einer Metallplatte, die 99 % des Lichtes einfach zurück hält. Tatsächlich kommen nur durch ganz

kleine Spalten bei den Kilometerzählern und am äußeren Rand ein paar Lichtquanten nach vorne, die dann durch die transparente Plasticscheibe wohl gleichmäßig gestreut werden sollen.



Beleuchtung mit Lichtfalle, Widerspruch in sich

Dies alleine ist schon die maximal ineffektivste Konstruktion, die man sich in Sachen Beleuchtung vorstellen kann. Hinzu kommt, dass die

Lichtkappen nicht Grün, Gelb, Orange oder Rot sind. Nur diese Spektralanteile enthalten nämlich die alten 2W-Lämpchen mit ihren 3000° K. Nein, man hat blaues Plastik eingebaut, das nur ganz wenig grüne Lichtlängen passieren lässt, Gelb und Rot sogar komplett filtert. Das reduziert die Lichtausbeute noch einmal signifikant (schätzungsweise 50 - 70 %).

Das Bild rechts zeigt, wie das ohnehin schon funzelige Birnchenlicht durch die blauen Filterkappen noch weiter reduziert wird. Da bleibt nicht mehr viel übrig und das Wenige wird durch obige Konstruktion noch weiter verdunkelt. Es ist zu bezweifeln, dass sich bei dieser Konstruktion jemand Gedanken gemacht hat.



Doch genug gemeckert, wir wollen dieser, dem SM nicht gerecht werdenden Konstruktion ohne großen Umbauaufwand auf die Sprünge helfen und die schöne Farbe der Lampenkappe auch angemessen ausnutzen. Das geht nur mit einer Lampe mit sonnenähnlicher Farbtemperatur von 6000° - 7000° K. Damit ist man beim Thema „weiße LED“:

Alle Instrumentenlampen im SM sind „T10 w5w“ Glassockellampen, die heutzutage zum Glück noch als Standlichter in modernen Autos verbaut werden. Dementsprechend gibt es in der „Tuning-Szene“ auch dutzende von verschiedenen LED-Konstruktionen, die solchen Sockeln entsprechen und schon mit Widerständen auf 12V Betriebsspannung angepasst sind. Nach einigen Versuchen und Recherchen haben sich folgende LEDs als optimale Bestückung für die Instrumente erwiesen:

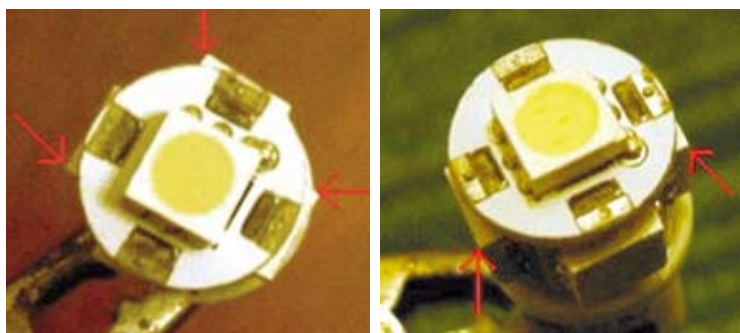
2.1 LEDs in Tachometer, Drehzahlmesser und Uhr

Für die Instrumente kommen nur Leuchtmittel mit großem Abstrahlwinkel in Frage, damit die blauen Leuchtglocken gleichmäßig in alle Richtungen abgestrahlt werden. Doch leider sind eingeschränkte Abstrahlwinkel eine typische Eigenschaft von LEDs. Eine pfiffige Variante, die ich im Internet gefunden habe, schafft aber Abhilfe:



Dies ist die beste Lichtquelle für Tacho, Drehzahlmesser und Uhr. Der Würfel-Aufbau mit 5 Seiten ermöglicht die gleichmäßige Ausleuchtung der Farbglöcke. Zudem sind die einzelnen SMD-LEDs sehr leuchtstark, so dass die maximale Lichtausbeute erreicht wird. Gleichzeitig ist die Erwärmung nicht bedenklich hoch, mein Dauertest führte jedenfalls zu keinen Problemen. Die LED ist zu erwerben bei dem Internet-Handel www.car4style.de.

Bevor man die LEDs aber einsetzen kann, muss man Vorarbeit leisten: Das Problem ist, dass die LED ab Werk zu groß ist, um in die Löcher der Instrumente zu passen. Schuld sind die kleinen Plastikkanten der SMD-Bauteile:



In den Bildern oben habe ich die Kanten mit Pfeilen markiert. Sie muss man mit einer mittleren Feile abrunden. Das ist mit ein wenig Geschick nicht weiter schwer, man sollte nur darauf achten, dass man nicht zuviel abfeilt. Hat man alles richtig gemacht, sehen die LEDs wie folgt aus:



In der Draufsicht von oben sieht man besonders gut, dass nun keine störenden Kanten mehr herausragen. Erst dann passen die LEDs problemlos in die Instrumente.

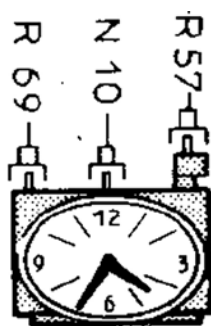
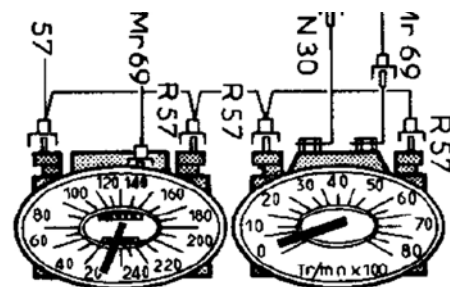


Die Kanten stehen nicht mehr über.

Wenn sie noch nicht passen sollten, muss man sie weiter abfeilen. Und keine Angst: Die Funktion wird nicht beeinträchtigt. Sonst sind keine weiteren Nachbesserungen nötig.

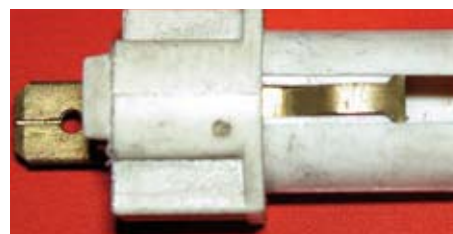
Vor dem Einbau muss man aber einen weiteren Aspekt beachten: Die Polung! Im Gegensatz zu den herkömmlichen Birnchen können LEDs nämlich nicht beliebig gepolt werden. Man muss also herausfinden, „wie herum“ sie in den Sockel der Instrumente gesteckt werden müssen. Ein Blick in den Schaltplan verrät uns Folgendes:

Die Gehäuse von Drehzahlmesser und Tacho sind mit Leitung „69“ mit der Masse verbunden. Da beim SM anscheinend überraschenderweise die Masse ganz normal, wie bei den meisten anderen Autos, dem Minus-Pol entspricht, wissen wir also, dass der Minuspol unserer LEDs mit dem Gehäuse verbunden werden muss. Bei der Uhr ist es das Gleiche:



Nun schauen wir uns den originalen Lampensockel genau an und stellen fest, dass tatsächlich einer der Pole nach außen geführt wird und beim Reinschieben den Kontakt zu dem Gehäuse des jeweiligen Instrumentes, also der Masse, also dem Minuspol, herstellt.

Nun werfen wir einen Blick von oben in die Fassung und markieren die Seite, die den Gehäusekontakt herstellt, in schwarz.



Im nächsten Schritt müssen wir herausfinden, welche Seite unseres LED-Sockels dem Minuspol entspricht. Dazu brauchen wir einen herkömmlichen 9V-Block.

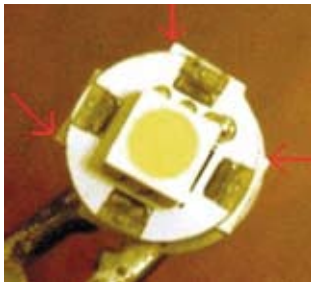
Wir halten die Kontakte der LED so an die Batterie, bis die Polung stimmt und die LED leuchtet.

Zum Glück sind beim 9V Block beide Pole beschriftet, so dass wir ablesen können, welche Seite



Technik

des Sockels wir mit „Minus“ verbunden haben. Diese Seite markieren wir mit dem schwarzen Edding, auch an der „richtigen“ Kante(!).



Im nächsten Schritt müssen wir jetzt nur noch die LED so in die Fassung schieben, dass die beiden Markierungen sinngemäß übereinstimmen.

Wir schieben die Fassung ins Instrument und wiederholen diesen Vorgang noch viermal, da insgesamt fünf Lampen die drei Instrumente beleuchten.



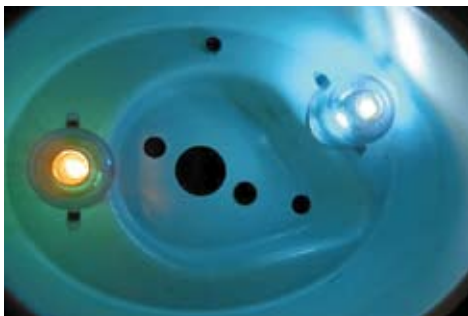
Lampenfassung mit eingesetzter „5 in 1“ LED.

Anmerkung: Beim Einsetzen der Fassungen in die Instrumente ist das Licht unbedingt (!!!!) auszuschalten, da

das Gehäuse der Instrumente aus Metall besteht und Kurzschlussgefahr besteht, wenn man mit der ungeschützten Würfel-LED unglücklich beim Reinschieben am Metall aneckt. Erst nach (!! dem Einsetzen Licht anschalten und schauen, ob die Polung stimmt und die Lampen alle leuchten.

2.2 Ergebnis

Die Kombination aus hoher Leuchtkraft und 300° Gesamtstrahlwinkel ist genau das, was Tacho und Drehzahlmesser brauchen.



Im Bild oben kann man sehen, wie genau die Multi-LED passt und wie viel mehr Lichtausbeute sie erzielt, als die alte Funzel links - und die Farbe ist nicht langweilig grün, sonder

Hightech-Blau. Warum? Weil die weißen LEDs tatsächliche Sonnenfarbtemperatur aufweisen (ca. 6500° K). Diese nutzt auch die Blauanteile der Citroën-Farbglocken aus, weniger Spektralanteile werden verschenkt. Man braucht KEINE blauen LEDs!

Im Ergebnis sind die Instrumente nicht übertrieben hell, aber besser ablesbar und von der Farbe sprichwörtlich „cool“.



Der Preis beträgt ca. 6 € pro Stück. Für Tacho, Drehzahlmesser und Uhr braucht man insgesamt fünf Stück, macht rund 30 €.

Ich habe die Varianten jeweils im 12 Stunden Dauerleucht-Test in den Instrumenten belassen und thermal scheint es keine Probleme zu geben. Man sollte die Hitzeentwicklung nicht unterschätzen, die Dinger werden genauso heiß, wie die originalen 2W-Lampen - und bei Überhitzung würden sie sofort kaputt gehen. Ein Dauertest war daher notwendig. Es ist ein Märchen, dass LEDs keinen Energieverlust durch Abwärme haben.



So wie oben kann man sich dann die Tafel im Dunklen bei eingeschaltetem Fernlicht vorstellen. Manche werden sich vielleicht wundern, dass die Kontrollleuchten für Abblendlicht und Fernlicht sichtbar strahlen und nicht kaum erkennbar sind, wie normalerweise. Damit sind wir beim nächsten Kapitel, denn auch sämtliche Kontrollleuchten des Kombiinstrumentes habe ich durch spezielle LED-Varianten ersetzt. Diese haben neben der Langlebigkeit den Vorteil, dass sie auch heller und gleichmäßiger die Kontrollfelder ausleuchten, als die herkömmlichen Birnchen.

3. LEDs im Kombiinstrument

Zunächst habe ich wieder die optimale Bestückung ermittelt, hier haben sich zwei andere Modelle als sehr gut erwiesen.



Die linksstehende Variante besteht aus einer Folien-LED, mit sechs Lichtpunkten und 1 W Leistung. Das ist für eine LED bereits sehr, sehr stark. Das Ding muss auch schon passiv gekühlt werden, daher der Metallkopf. Mit rund 7,50 €/Stück ist diese LED kein

Schnäppchen, aber hält, was sie verspricht. Sie ist so extrem hell wie eine moderne Taschenlampe und hat gleichzeitig einen Abstrahlwinkel von immerhin 180°. Zu beziehen ist sie in den Internetgeschäften www.benzinfabrik.de oder www.car4style.de

Alternativ kann man folgende Variante benutzen: Eine Lampe mit neun Mikro-LEDs. Sie hat den Vorteil, dass sie weniger Wärme entwickelt und noch gleichmäßiger abstrahlt, als die 1 W-Variante.



Zu beziehen ist diese Variante bei www.sw-tuning.de oder beim Importeur www.dectane.de. Der Preis liegt bei ca. 8,50 €/Stück. Für eine komplette Bestückung des Kombiinstrumentes braucht man 13 Stück.

Vor dem Einbau sind wieder diverse Vorarbeiten zu leisten (auch für die erste 1 W-Variante!!): Zunächst ein Detail, das unbedingt (!!)



zu beachten ist: Manche Modelle weisen beide Pole auf den jeweiligen Seiten auf, erkennt man daran, dass sich beide Stromabnehmer nebeneinander befinden:

Für Tacho, Drehzahlmesser und Uhr ist das egal. Für die Sockel des Kombiinstrumentes mit den Warnlampen sind aber bei diesen LEDs die überschüssigen Drähte unbedingt (!!)



zu entfernen. Das ist nicht weiter schwierig, zunächst biegt man die LEDs einfach um 90° auf:
Nun kappt man die Drähte in der Mitte der Unterkante, am besten so, dass der übrige Draht noch leicht um die Kante fasst.

Jetzt biegt man die Drähte wieder an den Sockel und fixiert sie am besten mit etwas Modellbau-Kleber. Natürlich ist darauf zu achten, dass die Drähte nach dem Trocknen nicht mit Kleber überzogen sind, bei Bedarf einfach leicht abkratzen. Übrig bleibt ein Pol pro Sockelseite, wie im Original



Diesen Umbau darf man auf keinen Fall (!!)

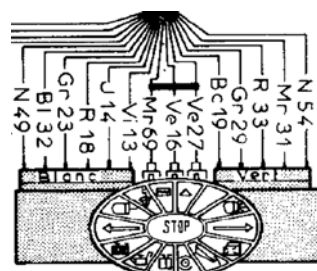
vergessen, da man sonst einen Kurzschluss provoziert!!
Überhaupt sollte man beim Einbau aller LEDs darauf achten, dass die Lampensockel stabilen Stromkontakt in den Fassungen haben, sonst sind evtl. die Drähte nach zu biegen. Die Fassungen im SM sind nicht so dolle, wenn man hier nicht aufpasst, kann man schnell Wackelkontakte in den Armaturen bekommen. Besonders nach dem Wiedereinbau wäre das sehr ärgerlich, da man wegen so einer Kleinigkeit alles wieder demontieren kann. Daher hier unbedingt Sorgfalt walten lassen!!



Nach der Vorbereitung der LEDs gilt es wieder, die richtige Polung zu ermitteln. Dies gestaltet sich beim Kombiinstrument etwas schwieriger, da dort symmetrische Sockel zum Einsatz kommen, die man beliebig in das Instrument eindrehen kann:

Wieder schauen wir uns den Schaltplan an und entschlüsseln die einzelnen Leitungen:

Und wieder finden wir die Leitung „69“, die zur Masse (Minuspol) führt. Sie entspricht dem kleinen Metallstift auf der Rückseite des Instruments (gelber Pfeil).



Wer jetzt denkt, dass diese Masse sich alle LEDs teilen, der irrt. Das wäre ja auch zu einfach für einen Citroen. Tatsächlich ist die Masse nur mit den herkömmlichen Kontrolllampen wie Blinker, Fernlicht, Standlicht etc. verbunden. Die wichtigen Warnlampen hingegen haben ihren eigenen Stromkreis:

Technik

Leitung „13“ des Schaltplans ist im WHB mit „Zufuhr Kontrollleuchten“ beschrieben. Zufuhr, nicht Masse, also tatsächlich hat das Kombiinstrument einen zweiten Schaltkreis mit gemeinsamem Pluspol (!!). Eingepeist wird dieser durch einen Pin im weißen Sockel.



Deutlich werden die beiden verschiedenen Schaltkreise, wenn man die Platine aus dem Kombiinstrument ausbaut:



Trickreich ist die Schaltung der Stop-Leuchte: Durch Dioden ist sie parallel geschaltet mit den roten Warnlampen, so dass sie keine Brücke bildet. Aus diesem Grund hat man auch die verkehrte Polung mit dem zweiten Schaltkreis gemacht.



Ok, so weit die Theorie, jetzt wieder der praktische Teil: Wir beginnen wieder damit, die Polung der LEDs zu ermitteln (Vorgangsweise mit 9V Block, wie oben). Und

wieder markieren wir die Seite mit dem Minus-Draht schwarz.



Das Bild links zeigt die originale Bajonett-Fassung von oben. Auch hier wird auf jeder Seite ein Pol abgegriffen, hier aber durchgehend, weshalb wir die LED-Fassung auch nachbearbeiten mussten. Nun markieren wir wieder die gewollte Minuseite mit dem Edding, indem wir einfach eine der Polhälften

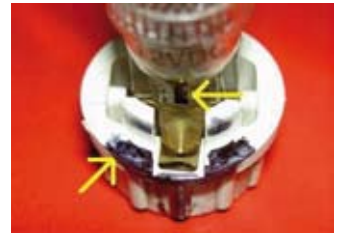
schwarz markieren (egal welche, die sind symmetrisch):



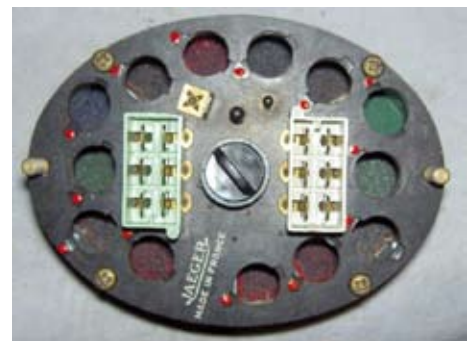
Nachdem wir alle Sockel und alle LEDs markiert haben, müssen wir sie nur noch

richtig zusammen stecken: Schwarze Markierung zu schwarzer Markierung:

Nachdem wir alle LEDs richtig herum in die markierten Sockel „gepflanzt“ haben, müssen wir diese noch ebenfalls richtig in das Kombiinstrument drehen. Durch den symmetrischen Aufbau muss man hier besonders aufpassen, da man sonst schnell die LEDs verpolt. Durch mein „Reverse Engineering“ habe ich alle Lampenlöcher mit entsprechenden Markierungen versehen können, die roten Punkte im Bild:



Jedes Lampenloch hat seinen eigenen roten Markierungspunkt. Man muss jeden Sockel nun so in das Loch stecken, dass die schwarze Hälfte mit dem roten Punkt übereinstimmt.



Danach drehen wir die Fassung um 90° (!!) mit dem Uhrzeigersinn, also rechts herum (!!). Wenn man das richtig macht, sieht die fertig verschraubte Fassung jeweils so aus:



Hat man alle Fassungen richtig eingeschraubt, sieht das Kombiinstrument von hinten so aus:



Als Faustregel kann man sagen: Alle schwarzen Hälften zeigen auf „10 Uhr bis 2 Uhr“ in ihrer Richtung. Zeigt eine schwarze Hälfte in den „Süden“, sollte man noch einmal alles überprüfen.



Nun kann man die Instrumente mit dem Kabelbaum verbinden. Bevor man die Instrumententafel aber wieder komplett in dem SM einbaut, sollte man den Final-Check machen:

- Zuerst Abblendlicht einschalten und sehen, ob die blaue Instrumentenbeleuchtung überall funktioniert. Das sieht man sehr gut auf der Rückseite an den blauen Plastikstiften. Da sieht man auch, wenn nur eine Seite funktionieren sollte.



-- Beispiel: Links ok, rechts falsch gepolt

- Funktioniert die Beleuchtung, überprüft man das Kombiinstrument: Fernlicht, Standlicht, Blinker, Handbremse, heizbare Heckscheibe und die

roten Warnlampen durch den Kontrollknopf. Die einzigen Lichter, die man nicht sofort überprüfen kann, sind die Benzinwarnlampe (es sei denn der Tank ist gerade zufällig leer), die Abnutzung der Bremsbeläge und Batterie. Aber wenn die anderen gehen und man oben alles gewissenhaft durchgeführt hat, leuchten die dann eh auch.

Hat man alles richtig gemacht, leuchten die Armaturen im Ergebnis so, wie man es wahrscheinlich damals beabsichtigt hatte: In einem technischen Hellblau mit deutlich gesteigerter Lichtleistung. Auch der Dimmer macht zum ersten Mal wirklich Sinn. Im Kombiinstrument zeigen sich die Vorteile vor allem in den Kontrolllampen für Stand- und Abblendlicht, da meckert dann auch der TÜV nicht mehr.

Haftung für eventuelle Schäden übernehme ich natürlich keine. Bitte beim Einbau penibel aufpassen, dass man keinen Kurzschluss verursacht, das wäre sehr, sehr unschön!

Endlich wirklich wieder Frühling!

von S-Emma

Volles Grün in meiner Krone und satte Blütenstände, leuchtend wie weiße Kerzen. An meinen Wurzeln buntes Treiben und dottergelbe Blumen - ach, wie hatte ich den Winter satt. Hunderte Male habe ich diese Auferstehung schon erlebt - und immer wieder ist es ein Neugeborenenwerden in eine wunderschöne Welt.

Dieses Mal war der Winter aber auch besonders garstig und er wollte und wollte nicht weichen. Immer wieder gab es nach zaghaften Sonnentagen frostige Einbrüche. Von meiner Krone aus, von wo ich weit übers Tal und den Flusslauf schauen kann, gab es nur starres Grau und Weiß.

Nur noch Träume waren mir geblieben von wechselhaften Zeiten, die ich in meinem Alter erlebt habe. Viele Kinder konnte ich sehen, wenn sie um mich tanzten und lachten und meine glänzenden Früchte sammelten. Ich habe Menschen beherbergt, die sich liebten und Menschen, die miteinander in Streit lagen. Soldatenheere zogen an mir vorbei, lagerten unter meinem Dach, tranken und lachten und zogen wieder weiter. Einer ihrer großen Heerführer nannten sie „Napoleon“.

Ich hatte wirklich ein aufregendes Leben. Habe Menschen weinen sehen, wenn ihre Häuser zerstört waren, wenn Hunger sie quälte oder wenn der Tod den einen manchmal viel zu früh mitnahm. Wie habe ich mich mit ihnen gefreut, wenn alles wieder aufgebaut und schön gemacht war, wenn sie in meinem Schutz ihre Feste feierten und wenn sie, wie gestern, aus vielen Teilen des Landes zusammen kamen, um bei mir zu sitzen und sich gemeinsam freuten über buntes Blech auf vier Rädern.

Kastanienbaum-Gedanken
belauscht von
S-Emma

Oranje bouwen.

von F. W. Soegtrop

Mein holländischer Freund in Geisenheim riet mir, den Veranstalter mit obigem Spruch zu beglücken. Man



sage das so in Gelderland. Es heißt wohl so viel wie „Oranier oben“ – und tatsächlich, die Veranstaltung war Spitze.

Ich war schon am Donnerstag angereist, weil ich mich am Abend mit unserer Rallye-Mutter von der Paris-Peking-Tour treffen wollte. Sie schlug vor, im Hotel Keizerskron, unserem Veranstaltungshotel, zu essen. Das Hotel sei das Beste am Platz. Es lag direkt neben dem königlichen Jagdschloss „Het Loo“. Vor dem Eingang stand schon ein viertüriger SM und der Empfang war bereits besetzt, obwohl der offizielle Teil erst am nächsten Abend beginnen sollte.

Für den Freitag hatte der Veranstalter einige Vorschläge gemacht und wir haben das weltberühmte Kröller-Müller Museum besucht. Eine großartige Verschmelzung von Natur, Architektur und Kunst. Inmitten unverdorbener Natur liegt der Bau des Museums, das seinen Schwerpunkt bei den Werken von Vincent van Gogh hat. Die deutsche Ehefrau des Kaufmannes Kröller hatte insgesamt 11.500 Kunstwerke gesammelt. Der riesige Park war das Jagdrevier des Ehemannes. Als die Firma 1920 Pleite ging, haben die Eheleute vor dem Zugriff der Gläubiger alles dem Staat vermacht.

Auf der Rückfahrt zum Hotel haben wir dann noch in Brummen die Oldtimer-Galerie besucht. Auf drei Etagen sind unzählige Oldtimer versammelt, von denen die meisten zu verkaufen waren. Aber meine Frau wollte den offenen Ferrari nicht haben. Er hätte keine Automatik!

Am Abend gab es dann den offiziellen Beginn der Veranstaltung mit einem Sektempfang und anschließendem Barbecue. Erste SM-Gespräche kamen auf, alte Freundschaften wurden verfestigt. Spät wurde es.

Am Samstag stand eine entspannte Tour durch eine gepflegte holländische Landschaft auf dem Programm. Ab 9 Uhr war Start der zweistündigen Tour zum Bahnhof Beekbergen, wo eine Dampflok einen Speisewagenzug nach Dieren zog. Obwohl die rund 60 SM eine gut ausgeführte Routenbeschreibung bekamen, setzte ein ziemliches Durcheinander nach der ersten Ampel ein. Man war nur mit einiger Sicherheit auf der richtigen Route, wenn einem ein SM entgegen kam.

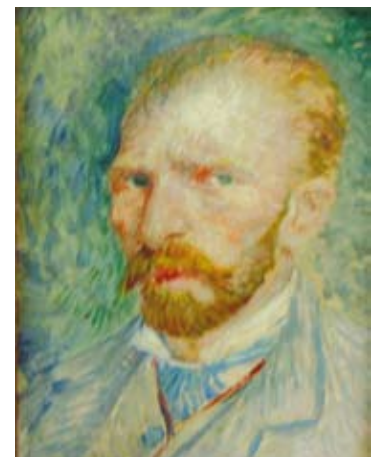
Nach Lunchbuffet und Ankunft in Dieren stiegen wir um in Armeelastwagen des Oldtimerclubs für alte Armeefahrzeuge, die uns zurück nach Beekbergen brachten. Unterwegs hatten wir beim Bogenschießen Gelegenheit, den Veranstalter zu erschießen. Davon wollte aber keiner Gebrauch machen.

Vor dem Galadiner fuhren wir mit großen Kutschen zum Palais Het Loo, wo uns freundliche Führerinnen durch den Palast führten. Die Treppe, die von der königlichen Familie benutzt wurde, war für uns tabu. Wir mussten durch den Keller, obwohl die Gebäude heute in erster Linie Museum sind.

Zu Fuß zurück ins Hotel, wo der Festakt um 20 Uhr beginnen sollte. Eine Vier-Mann-Kapelle spielte schmissig auf und animierte auch das Publikum zum Mitsingen. Nach dem zweiten Gang und den Grußworten der verschiedenen Präsidenten hieß es, die Plätze zu wechseln. Da kam Leben in die Bude – und es dauerte, bis alle erschöpft vom Tanz in die Betten fielen.

Am Sonntag ging es nach dem Frühstück auf den Weg zu einem landschaftlichen Ausflug zum Schloss Doorwerth. Da wir am Vortag schon genug Bäume gesehen hatten, nahmen wir die Autobahn. Das Wasserschloss liegt am Rijn und war bestens restauriert worden. Nach Verfall wurde es Anfang des 20. Jahrhunderts von einem Verein wieder aufgebaut und im 2. Weltkrieg von den Alliierten wieder zerbombt, weil die Deutschen dort ein Munitionslager eingerichtet hatten. Nach dem Mittagessen war Schluss der Veranstaltung und man machte sich nach einem Gruppenfoto auf den Heimweg. Nächstes Jahr treffen wir uns alle wieder in der Champagne.

Es war eine zwar aufwändige, aber schöne und interessante Veranstaltung. Unseren Dank an die tüchtigen Veranstalter.



20 Jahre SM

von Andreas Heene

Nun fahre ich seit 20 Jahren SM! Im Club Deutschland bin ich schon ein Jahr länger, denn ich bin da eingetreten, bevor ich einen SM hatte, um bei der Suche die clubinterne Infrastruktur zu nutzen. Das begann



damit, dass ich seinerzeit - wohl um 1987/88 herum - einen SM in Locarno gesehen habe und mir den Virus eingefangen habe (Virus SM1SM1). Den Kontakt zum SM Club fand ich über die MARKT, ich glaube, es war damals eine Clubanzeige drin, über die ich auf den Club gekommen bin.

Jedenfalls wurde ich dann gleich aus dem Club mit Infos zu meiner SM Suche versorgt, denn aus den Erfahrungen mit meinen anderen Oldies war mir klar, dass es wenn, dann ein möglichst gutes Exemplar sein sollte. Meine anderen Oldies sind ein BMW Coupe 2000 C Automatic von 1967, das ich von meinem Großvater geerbt habe, und eine Alpine Renault A 310 V6 von 1984, die ich mir 1984 neu gekauft hatte. Sie ist unverspoilert heute immer noch in Erstbesitz. Der BMW steht heute fast wie neu in der Garage mit originalen 58.000 Kilometern, die Alpine ist ebenso top und hat um die 60.000 Kilometer. Also gute Substanzen, bei denen man eigentlich nur den Unterhalt machen muss. So was wollte ich bei den SM auch.

Nun muss man berücksichtigen, dass eben 1988, also zu Beginn meiner Bewußtseinswerdung in Sachen SM, diese Autos in 2. bis 4. Hand und entsprechend verschlissen waren. Die Teile bei Citroën liefen gerade aus - auch weil Brodie und die Franzosen en bloc abgegriffen haben, die Werkstätten hatten halbblinde angebliche „alte Meister“, die es auch so gut konnten mit dem SM (SM = dicke Rechnung), es gab noch keine Nachfertigungen, und eigentlich war diese Zeit erst der Beginn der „Kümmerer“ vom SM Club.

Glücklicherweise bin ich auch nicht auf eine Unperson hereingefallen, einen Herrn K. aus H., eine Unperson, deren Name auch heute nicht mehr genannt wird wegen schlechter Erfahrungen mancher Leute. Ich habe nie schlechte Erfahrungen mit dem gemacht, sondern einfach gar keine. Jedenfalls fühlte ich mich im SM Club gut aufgehoben. Zwar schaute mich ein gewisser netter und weisshaariger Präsident zu Beginn etwas scheel an, weil ich keinen SM hatte, aber das sollte sich ja ändern.

Und tatsächlich - 1989 kam der erste Tipp aus dem Club bezüglich eines angeblich seltenen SM Automatic mit 3 Liter Motor aus Zürich. Na ja, ich hatte eigentlich einen IE von Ligier gesucht, was ich mir aus meinen inzwischen angesammelten Informationen

zusammengereimt hatte. Ich habe so ca. sechs SM angeschaut in der ganzen Republik – ohne die NBL – und hatte mir dadurch halbwegs ein Bild über die meist nicht allzu guten Substanzen machen können - so dass ich bereits am Telefonverhör gerochen habe, ob es was war oder nicht. Da laut der Vorabinfo das Schweizer Auto recht gut zu sein schien, bin ich halt hingefahren - und habe zugeschlagen! War das ein schöner SM! Silbermetallic mit braunem Leder, top gepflegt bis auf Kleinkram - die Reifen waren runter und der Wählhebel gebrochen. Also gekauft. Noch heute erinnere ich mich jedes Mal, wenn ich von der A96 nach Lindau abbiege an den Moment in 1989, wo ich da auch abgebogen bin und über der Autobahn auf der Zubringerbrücke gerade der silberne SM eingeschwebt kam - Schweizer pünktlich wie Deutsche.

Nach der Verzollung - was für ein Mist! - habe ich mich mit dem Auto herumgeschlagen - beziehungsweise ich habe mich als Autodidakt auf den Karren angelernt. Als erstes habe ich den Wählhebel aus Plastik ausgebaut und mit einem eingeschweißten Drahtgestell und Prestolith alles okinool hinmodelliert und schwarz lackiert. Man sah danach nichts mehr von der Fraktur und den fehlenden Teilen.

Dann zwitscherte das Automaticgetriebe. Vermutlich hat der Verkäufer den Wagen deswegen abgegeben. Aber gemacht habe ich da vorerst nichts. Dafür die Ölschläuche erneuert, und den Kleinkram, der halt so dazugehört. Als mir das mit dem Getriebe nimmer geheuer war, habe ich den SM in der Garage abgestellt, das muss in 1991 gewesen sein, denn es zeichnete sich Ersatz ab.

Ich bekam nämlich noch einen Tipp aus dem SM Club, nun endlich nach dem eigentlich gesuchten SM Einspritzer Baujahr 1975 von Ligier, Standort Toulouse. Die Vorverhandlungen zum Kauf gingen ca. 3 Wochen hin und her, bis ich den Flieger gebucht habe und wieder ohne SM heimgefliegen bin, weil auf der Probefahrt ein Ölschlauch gerissen ist. Aber letztendlich hat der Besitzer dann eine Notreparatur durchgeführt und den Wagen über die Grenze gefahren, wo er dann auch zolltechnisch liegen geblieben ist und verzollt wurde. Aus Platzgründen habe ich damals dummerweise meinen CX GTI S2 mit Leder und Kat verkauft - nachträglich besehen hätte ich ihn behalten können und sollen.

Nun hatte ich zwei SM, beide prima Substanzen, aber nicht so perfekt, wie ich wollte. Zumal gerade die Restaurierung des BMW lief, und ich kann mich ja nicht klonen, bzw. muss zwischendrin auch mal in meinem Beruf arbeiten. Aber der Trend zum Zweit-SM, wie er heute noch grassiert, hat damals bei mir schon zugeschlagen.



A-Säule vorher



A-Säule nachher

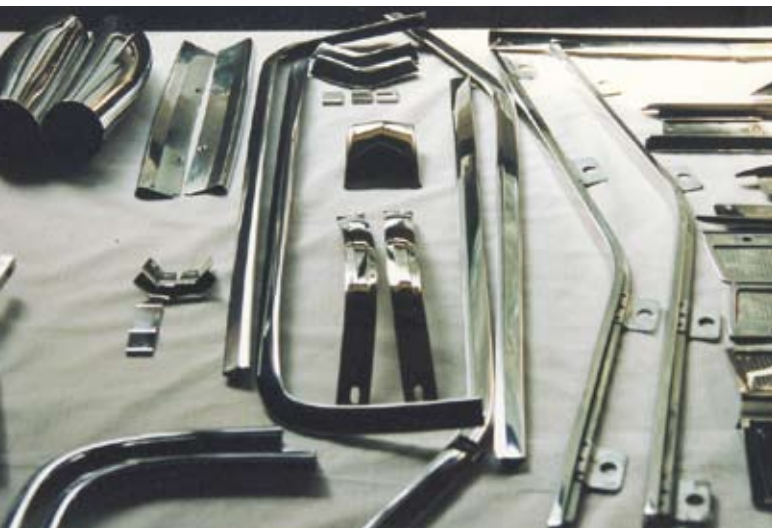
Letztendlich war es dann so, dass die Teilrestaurierung des IE den schnelleren Erfolg zum fahrtüchtigen SM versprach, so dass ich den eben zuerst angepackt habe. Er wurde geschweißte und lackiert, und die Maschine das erste Mal gemacht, in Bonn. Die Karosserie habe ich hier in Bayern machen lassen, in der Werkstatt konnte ich auch schrauben, aber nur samstags bis 14.00 Uhr, was mühsam war. Und immer hinfahren.

Die Teileversorgung begann Anfang der Neunziger zwar gerade durch die Clubs, aber vieles gab es nicht. Als Mitglied bei den Franzosen habe ich damals noch so Teile wie Scheinwerfermaske und Frontschürze für ca. 250 DM das originale Neuteil gekauft und in die Restaurierung mit eingebaut. Und vieles habe ich halt einfach aus dem vollen drehen lassen aus Edelstahl, wie z.B. Heckklappenschloss, Schlossrosetten an den Türen etc. Auch habe ich es geschafft, schlichtweg



Der neue Teppich

JEDES Gummiteil an der Karosserie nachzufertigen. Ich habe internationale Gummikataloge gewälzt und Profile gesucht, die ich dann konfektioniert und ge-



Tischlein, deck' Dich!

klebt habe. Daraus ist dann letztendlich die Gummiteilefertigung des Clubs geworden, als ich das abgegeben habe aus Zeitmangel. Und viele Kleinteile aus Gummi, die auch heute keiner fertigt, kann ich heute noch machen, die Schablonen liegen alle im Speicher. Einer bezeichnete mal meinen SM IE als Replika aus Gummi und Edelstahl.

Aber nach einem halben Jahr lief der IE wieder. Und endlich konnte ich SM fahren! Der knurrige Sound, das tolle Fahrwerk und alles, was halt den SM ausmacht. Und ich konnte zu Treffen fahren. Wobei, wenn mir am SM was nicht geheuer oder was technisch nicht perfekt war, ich eben nicht damit gefahren bin. Das brachte manchmal bekannte Clubmitglieder und

ehemalige Vorstände wie der aus Saarbrücken (nein, er heißt nicht Oskar!) zu der Behauptung, ich hätte ja gar keine SM, ich würde nur darüber schreiben. Frech, gell?

Der IE lief also mal zunächst, und dann kam 1995 der Umzug von München an den Ammersee. Der SM Automatic sollte aus der Tiefgarage geholt werden und fabrizierte dabei eine vier Meter hohe Stichflamme, die erst nach 24 kg Löschpulver aus war. Die Tiefgarage und die anderen Fahrzeuge darin sahen toll aus. Aber nachdem ich jährlich den Hausmeister zu Weihnachten bedacht habe, war das kein Problem, der hat alles sauber gemacht.

Aber der SM Automatic war nun kein Fall mehr für eine Teilrestaurierung, das konnte man nach dem Brand nur voll machen. Zum Glück war der Schaden mehr optischer Natur und die Gummis waren im Motorraum kaputt, aber es gab keine bleibenden Schäden. Aber eins war klar: Total-Demontage und kompletter Neuaufbau.

Zwischenzeitlich hatte ich auch schon angefangen, alle Teile abzugreifen, die der Markt bot um so mein Teilelager aufzubauen. Nachträglich betrachtet wäre es ohne diesen Fundus schwierig gewesen, die beiden SM richtig aufzubauen. Der Automatic stand faktisch nicht lauffähig in meiner Garage. Auf dem Standplatz habe ich ihn drei volle Jahre lang Teil um Teil zerlegt und die Einzelteile Stück für Stück aufgearbeitet und/oder nachgefertigt. Als dann sozusagen ein Haufen neuer Teile da lag, habe ich die Karosserie schweißen und lackieren lassen und mit dem Zusammenbau begonnen. Das dauerte dann zwei Jahre und wäre ohne das SM Muster IE daneben nicht möglich gewesen. Die Arbeit hat Spaß gemacht - so alles schön lackiert und neu galvanisiert - wie ein Baukasten eben. Nur der Motor ließ auf sich warten, kam aber gerade noch rechtzeitig. So um 2000 war der Automatic dann fertig und stand als echter Neuwagen in der Werkstatt - die inzwischen auch eine Hebebühne erhalten hatte.

Während der Belegung der Hebebühne mit dem Automatic begannen aber schon wieder Probleme mit dem IE, z. B. liefen sich infolge eines früheren Unfallschadens die Reifen ungleich ab. Wer die Reifenpreise kennt, wird einsehen, dass man das ändern musste. Also - als der Automatic von der Bühne fahren konnte - kam der IE drauf und die gesamte Hinterachse wurde ausgebaut, vermessen und neu eingebaut. Half nur nichts, der IE zog immer noch schief. Dann habe ich mir Messwerkzeuge speziell für den SM bauen lassen und festgestellt, dass der Vorderwagen krumm war.

Also habe ich im Folgejahr den SM vorne total ausgeräumt und einschließlich der Rahmenspitzen zurückgebaut. Ist das Auto dann kurz! Dann wurde der Rahmen hydraulisch geradegezogen, nachgeschweißt und neue Rahmenenden eingeschweißt in richtiger Passung. Dann den Motor wieder rein, Leitungen verzinkt, Motorraum lackiert etc., was man eben so macht, wenn eh alles heraus ist. Programm 1x Ausräumen und 1x Einräumen eben.

Dann lief er gerade und die Karosse war auch wieder so steif, wie sie gehört. Aber, kaum fertig damit, begann das Getriebe zu pfeifen, die Bremsen eierten und der Motor war nach einer Diagnose mit dem Endoskop auch nicht mehr mit optimalen Kolbenringen versehen, da gab es Verschleiß. Vermutlich war 1991 nicht hundertprozentig geschliffen worden. 2 Kolben zogen Öl von unten her. Akzeptiert man so was nun? Mag sein, aber ich nicht. Der Motor kam noch mal in die Kur, und ist nun fast neuwertig und mechanisch gesund und auf dem neuesten Stand.

So habe ich im Laufe der 20 Jahre beide SM hochgeschraubt und muss von Glück reden, dass parallel dazu die beiden anderen Oldies, der BMW und die Alpine nur mit der Notwendigkeit einer neuen Benzingleitung, einer Wasserpumpe, zwei Batterien und zwei Satz Zündkerzen verlangten, was ohne weiters auch zwischenrein zu erledigen war. Andernfalls hätte ich einen Schraubstau bekommen.

Heute bin ich in der Situation, dass ich den Automatic vielleicht nach neun Jahren (fertig 2000) das erste Mal waschen muss. Aber das ist ja keine Arbeit. Beide SM laufen schön und ich kann mir herausuchen, mit welchem ich wo auch immer hin fahren möchte. Mit dem BMW und der Alpine geht das sowieso, das sind einfache mechanische Systeme, die, wenn man ihnen keine Gewalt antut, hervorragend laufen und recht brav sind.

Mit den beiden SM bin ich insgesamt seit 1989 so um die 60.000 Kilometer gefahren, eine durchschnittliche Jahresfahrleistung von etwa 1500 Kilometer je Auto. Nicht wirklich viel, aber wenn man die Restaurierungszeiten abzieht, kommt man auf etwas mehr. Und die anderen Oldies muss ich ja auch fahren, und ich fahre nur bei schönem Wetter. Und nur von gesichertem Stellplatz zu gesichertem Stellplatz.

Ohne den SM Club Deutschland hätte ich weder die beiden schönen SM bekommen noch hätte ich die Restaurierungen so gut geschafft. Die Mitgliedschaft hat mir einige zehntausend Euro Lehrgeld erspart. Wo-

bei die Teileversorgung immer etwas schwankend war und ist, aber mit zunehmendem eigenen Lagerbestand in meiner Garage wurde ich davon unabhängiger. Das Lager umfasst ca. 2.300 Positionen mit insgesamt ca. 9.700 Teilen, wobei sich damit immer noch kein kompletter SM bauen ließe.

Aber ich kann entspannt jede Reparatur angehen.

Am schönsten ist natürlich neben dem Schrauben das Fahren. Der Automatic ist komischerweise viel weicher und citroëntypischer vom Fahrverhalten als der IE, der eher ein krawalliger Renner ist und etwas härter federt. Der IE brüllt richtig beim Beschleunigen, der Automatic blubbert eher. Aber der ist eine Wuchtbrumme, wenn er warm ist und man Kick-Down macht, der 3 Liter Motor hat schon ganz schön Power. Es ist übrigens noch der Erstmotor, das haben nicht viele SM.

Zu Treffen fahre ich auch immer mal wieder, wenn es in der Nähe ist - da bin ich etwas wählerisch geworden, auch weil mir bei manchen Clubs die Hinzuziehung von Event-Agenturen und die damit generierten Teilnahmepreise nicht passen. Die von den Clubs selbst veranstalteten Treffen finde ich immer die netteren. Das war letztes bei den Schweizern so und die Franzosen lassen sich das Heft auch nicht aus der Hand nehmen, unser Club zum Glück auch nicht. Ich hoffe in dieser Hinsicht ehrlich gesagt wieder auf einen positiven Rückschritt bei den nationalen Clubs.

Jedenfalls sehe ich gelassen den nächsten 20 Jahren SM entgegen - sicher werde ich das eine oder andere machen müssen zum Unterhalt und die Autos werden sich nicht nur mit Reinigungsarbeiten zufrieden geben. Aber, wenn man sich mit dem SM mal gründlich auf ein technisch zuverlässiges Niveau geschraubt hat bei allen Einzelsystemen, dann ist der Unterhalt eigentlich überschaubar und die gelegentlichen Schraubereien machen viel Spaß, und wenn man daheim alles an Werkstatt hat und keine Standzeitprobleme, dann gibt es auch keinen Stress.



Die Konsole - wie neu!

Leserbriefe

Zum neuen Redakteur

Hallo Mr. Kleinz,
da mir die Arbeit eines Redakteurs nicht ganz unbekannt ist, weiß ich nicht, ob ich Ihnen meine Glückwünsche aussprechen soll. Aber eines ist sicher: Es hat nicht den Falschen getroffen. Also doch: Herzlichen Glückwunsch.

Mit freundlichen Grüßen
G. Foese, Redakteur a. D.

P.S.: Wer hat Platz im Archiv und Interesse an ca. 1300 Exemplare der Auto Motor- & Sport? Bis auf einzelne fehlende Exemplare komplett seit 1959. Preis VB. (Tel.: 06124/9136)

Zum Leserbrief von Herrn Dreckmann in der Ausgabe Nr. 82

Guten Tag Herr Dreckmann,
ich kann Ihre Gedanken nachvollziehen, möchte Ihnen aber dennoch widersprechen. Dies aus der Sicht eines Neumitglieds und bis vor kurzem noch völlig SM-„Unbeleckten“.

Erfahrene SM-Besitzer machen sich häufig Sorgen über die Werbung/Antiwerbung für das Auto: Zur Beurteilung, ob der SM als Oldtimeranschaffung beherrschbar ist oder nicht, habe ich persönlich nicht nur Forum oder SM-Journal herangezogen, sondern auch Zeitungsartikel oder andere neutrale Meinungs-

äußerungen, auch wenn diese oftmals nicht von vollständigen Experten geschrieben wurden. Dass in Foren häufig Katastrophenmeldungen kursieren, kennt man auch von weniger komplexen Autos. Denn Foren sind PROBLEMLösungs-Diskussionsplätze.

Also schätze ich Artikel, wie die von Buijsman & Heene und andere experimentelle Beiträge sehr, ich bin sogar darauf angewiesen! Heimlich würde ich mich sogar über einen Beitrag freuen, in dem jemand seine Lachgas-Einspritzung oder Unterflur-Neonblaubeleuchtung vorstellt! Was ich an Ihrem Beitrag und generell der Meinung erfahrener SM-Clubmitglieder schätze, ist die ausgewogene Einschätzung, ob bestimmte Modifizierungen überhaupt gemacht werden müssen - oder anders gesagt, was ist wirklich ausgesprochen wichtig und was nicht?

Bezüglich Verschleißteile-Kosten: Preisunterschiede für solche Teile zu anderen Quellen sind mir wirklich total egal. Ich sehe das als Ausgleich für viele Beratungsleistungen und auch als kleine, unausgesprochene Spende für den Club, ähnlich einer für 4,50 € gekauften Currywurst beim örtlichen Schülersportfest. Viel wichtiger ist für mich, dass es überhaupt Teile gibt, so wie ich von Andreas Heene die aus Messing gedrehten Nehmerzylinder für die Scheinwerferdynamik, also eine echte Pretiose, erhielt. Wo soll ich denn z. B. eine Kontaktkassette sonst hernehmen?

Viele Grüße und in froher Hoffnung auf >3 SM-Journale pro Jahr,
Jochen Wirsching

Es gibt Scheinwerfer ...

von Gerold Röben

denn Horst Lommel war wieder aktiv! Entweder sieht der Prüfer beim wiederkehrenden TÜV-Termin oder man selbst beim Putzen der Glasabdeckungen der Scheinwerfer kleine braune „Pickel“ auf der verspiegelten Fläche der Scheinwerfer.

Diese kleinen Pickel sind leider mit einer ordentlichen Portion „Wachstumshormone“ ausgestattet und zerstören so nach und nach die verspiegelte Oberfläche. Ersatz ohne Pickel ist gebraucht nicht zu bekommen, ein Neuteil gleicht schon fast einem Sechser im Lotto. Also hilft nur Aufarbeiten.



Horst Lommel hat die Mühe gemacht und etwa 30 Scheinwerfer aufarbeiten zu lassen, natürlich in entsprechend guter Qualität.

Es wird vermutlich die letzte Aktion dieser Art sein, die unser Horst Lommel gestartet hat.

Ein paar Scheinwerfer sind noch da und können bei Horst Lommel unter der Tel. Nr. 069/425945 geordert werden.

Zurück nach Europa...

von Sonja Bachmayer



... oder: wie ich endlich zu meiner SM kam, oder sie zu mir?!

Kurz zu mir, ich bin Jahrgang 1975, und von klein auf mit dem C-Virus infiziert. Das habe ich meinem Vater zu verdanken, es gab immer Citroëns bei uns zu Hause - kleine LNs und große CX Breaks. Eigentlich auch vieles von dem, was danach kam oder davor - und Papa repariert auch gerne. Er war allerdings immer der Meinung, dass, wenn schon ein älteres Modell, ich mir doch bitteschön eine DS zulegen sollte. DS sind auch wunderschön, aber ich war verliebt - und wie verliebte Mädchen so sind, ist ihnen alles egal. Mir auch, ich war 11 oder 12 Jahre alt und ich wollte eine SM. Punkt.

Ich habe allerdings lange träumen müssen. Das ist schön, Vorfreude ist bekanntlich die schönste Freude. Als mir mein Bankkonto so langsam, aber sicher erlaubte, vom Traum in die Realität zu gleiten, fing sie an, die Suche. Als Kind meiner Generation bin ich gerne in der virtuellen Welt unterwegs. Als Frau auf einer Insel im Mittelmeer erst recht. Das Tor zur Welt. Das Tor zur Autowelt, genauer gesagt, Ebaymotors. Ich schaute dort schon länger nach allen möglichen Citroëns, einfach interessehalber und um ein Gefühl dafür zu bekommen, was sich so bewegt. Als es konkreter wurde mit der Suche, gab es online in den Vereinigten Staaten einen weiße SM, mit Eurofront, in absolut perfekter Kondition. Ich bot mit, ging bis an mein Limit, mobilisierte auch meinen Ehemann, doch in letzter Minute, na besser Sekunde, wie das so ist bei Auk-

tionen, schnappte sie mir jemand weg. Schande über sein Haupt.

Ich war so enttäuscht, dass ich auf die Email eines guten Freundes und Citroën SM-Clubmitgliedes gar nicht so recht ansprang. Ein weinroter Automat, auch eine amerikanische Version, den mein Vater mir schmackhaft machen wollte, rief keinerlei Emotionen in mir wach. Nein, kein Automat, ich fahre täglich einen Automaten und mein Traumauto sollte ein Schaltwagen sein - und seit in den 80ern der weinrote CX Break meiner Familie in Flammen aufging, wollte ich auch kein weinrotes Auto mehr.

Zurück zur Email des befreundeten Citroën SM-Clubmitglieds: Nach genauerem Betrachten, fing ein Fünkchen an, in mir zu glimmen, vorsichtig und schwach. Ein Schalter, gut schon mal. Ein 1973er Vergaser in AC326, das hat auch was, einer der ersten Wagen, die ich regelmäßig fuhr, nachdem ich meinen Führerschein hatte, war ein CX S1 Break in Gold gewesen. Good vibrations, also. Ein 2.9l Motor. Okay, es wurde immer interessanter, die Bilder waren auch gut. Insgesamt sah der Wagen unverbastelt aus. Ein „daily driver“! Das fand ich auch gut, denn meiner Meinung nach ist ein Auto, das regelmäßig bewegt wird (oder wurde) technisch in besserem Zustand gegenüber einem Standwagen, den ich eher misstrauisch betrachten würde. Rostfrei. Au fein! Das wurde ja immer besser - und der Besitzer war ein ehrlicher Mensch, der auch von einem Heckschaden berichtete, den der Wagen irgendwann einmal gehabt haben musste, der wieder gerichtet worden war und dass daher auch die Spaltmaße am Heck nicht perfekt seien und eine Radabdeckung hinten war zu lackieren. Solche Dinge halt, aber damit konnte ich leben!

Allerdings, der Wagen stand in Kalifornien. Hmm. Wie bekäme ich den nach Deutschland? Na egal, sagte ich mir, darüber kannst du dir den Kopf zerbrechen, wenn du ihn tatsächlich ersteigert hast. Also fing ich an zu bieten und verbot mir selbst, mich gehenzulassen, damit ich am Ende, falls ich den Wagen doch nicht bekommen sollte, nicht wieder enttäuscht wäre. Schließlich ging es hier um einen 22 Jahre alten Traum, und nicht um irgendein x-beliebiges Fahrzeug!

Zu meinem Erstaunen, schienen nicht viele Personen an diesem SM interessiert zu sein. Ich bot mit, infor-

Magazin

mierte die beiden wichtigsten Männer meines Lebens, Vater und Ehemann davon und schickte ihnen den Link zu Ebaymotors. Mailte ein wenig mit dem Eigentümer hin und her - und wartete ab, wie eine Katze vor dem Mauseloch. Am letzten Tag der Auktion, es war vormittags, saß ich vor meinem Computer, mit dem absoluten Höchstbetrag schon eingetragen, damit nur ein Klick nötig war, eventuellen Traumwagendieben, ihre Tour zu vermessen! Ich war wie festgeklebt, starrte auf den Bildschirm und zählte die Sekunden. 3 – 2 – 1 – MEINS!!!!!! WAAAAAAS??? Ach du meine Güte, tatsächlich, ich hatte die Auktion gewonnen, wie erstarrt auf meinem Stuhl blickte ich auf die Nachricht und konnte kaum glauben, was ich las. Ich hatte ein Auto gekauft. In Kalifornien. Einen SM. ICH!! Puh. Und was jetzt?

Das Übliche, nehme ich an, was jeder so macht, wenn man ein Auto in Amerika kauft. Die Bank anrufen, Informationen, Gebühren erfragen, das Geld anweisen. Einen Transporteur finden. Dank jenes Freundes, der mir auch den Link schickte, fand sich ein Importeur, der den Wagen vor Ort abholte, in einer Lagerhalle aufbewahrte, bis wir einen Platz auf einem Schiff bekamen, dann per Container nach Rotterdam verschifft, von dort aus dann nach Krefeld. Der mir half mit den Papieren. Ich konnte alles von zu Hause aus erledigen, per Fax und E-mail, es war nicht schwer und wenn ich Fragen hatte, stand man mir mit Rat und Tat zur Seite!

Alles verlief gut. Der ehemalige Eigentümer hatte mir auch ein Bild geschickt, von meinem SM auf dem Wagen, als sie abgeholt wurde. Das war der 17.07.2008. Es dauerte, bis wir einen Containerplatz hatten, da der US-Dollar so niedrig war, wie seit langem nicht mehr und ich nicht die Einzige gewesen war, die davon

profitierte. Durch diese Lagerhallen wäre ich gerne durchgelaufen, um mir die Schätze anzusehen!

Anfang September 2008 war er dann endlich in Krefeld. Ein Clubmitglied hatte ihn schon gefunden und Bilder in unserem Club-Forum eingestellt. Was für ein Gefühl. Mein Auto! Kurze Zeit später machte mein Vater sich dann auf den Weg, ihn zu holen. Dass er unterwegs noch einen Schlenker nach Kaarst machen würde, wusste ich nicht. Ich saß zu Hause in Spanien, neben dem Telefon und wartete und wartete. Rief stattdessen meine Mutter an: „WO ZUM TEUFEL STECKT DER KERL?“ Irgendwann am späten Abend, es war der 11. September 2008, rief er endlich an, enthusiastisch (kein Wunder bei einem SM, oder?), total begeistert und sagte, der Wagen sei einwandfrei angesprungen (mit einer neuen Batterie, die er wohlweislich mitgenommen hatte), super gefahren, erzählte mir dann auch von seinem Besuch bei Volker Hammes, der zum Glück auch in seiner Werkstatt anzutreffen gewesen war und bestätigte mir, was wir bis dahin eben nicht so sicher gewusst hatten: Der SM war in gutem Zustand, es war nichts verschwiegen worden und auch Volker hatte sich positiv geäußert. Mir fiel kein Stein vom Herzen, sondern eher ein Felsenmeer! Jetzt endlich konnte ich mich so richtig freuen, mein SM, endlich zu Hause, endlich zurück in Europa, bei meinem Vater und bereit, zu fahren, beziehungsweise, bereit für eine Motorrevision und was da sonst noch alles anstand und ansteht, denn einige Kleinigkeiten mussten und müssen schon noch gemacht werden. Trotzdem öffnete ich nach dem Telefonat eine Flasche Champagner und gönnte mir ein Glas auf meinen Traum.

Drei Wochen später flog ich nach Deutschland, nicht nur, aber auch, um meinen SM zu sehen und mein Vater machte mir die große Freude, mich zusammen mit ihr am Flughafen abzuholen. Natürlich musste ich mir erstmal erklären lassen, wo was ist und wie man(n) was macht. Aber das ist typisch für eine Vater-Tochterbeziehung, oder?! Ich fand es jedenfalls sehr amüsant und lieb. Einen sehr kleinen Ausflug am nächsten Tag zusammen mit Barbara Eisvogel haben wir auch noch gemacht. Das SM-Fahrer-typische Grinsen umspielte noch das ganze Wochenende mein Gesicht. Herrlich! Ich kann es kaum erwarten, bis er fertig überholt und überhübscht ist und ich ihn endlich ganz zu mir auf die Insel holen kann! Ich berichte dann weiter.....

Ach ja, und eines noch. Die Diskussion mit meinem Vater um DS oder SM hat sich erledigt, seit der Fahrt von Krefeld nach Mannheim.



Nordtreffen bei Dietmar Klingelhöfer



31.07 bis 02.08.2009:

16. Nordtreffen in Holtum-Geest:

Es ist mal wieder Zeit für das Nordtreffen. Hier das „Programm“ in Stichworten:

Freitag: Anreise ab 12.00 Uhr, abends Grillen

Samstag und Sonntagmorgen: Fulminantes Frühstücksbuffet, Grillen mittags und Abends

Eintritt wird wie üblich nicht erhoben; das Nordtreffen finanziert sich durch die Einnahmen vom Grillen und vom Getränkeverkauf.

Anreise:

Navigationsadresse: Achtern Hoff, 27308 Kirchlinteln Autobahn A1, Abfahrt „Posthausen“ (nahe Bremer Kreuz), links ab (egal aus welcher Richtung!), dann

(wirklich) ewig lange geradeaus, in „Völkersen“ links ab Richtung „Holtum-Geest“, am Ende der Straße links ab (B215) und nach 400 Metern SCHARF rechts abbiegen (gegenüber der Abzweigung liegt der „Heidkrug“). Autobahn A27: Abfahrt „Verden Nord“, Richtung „Rotenburg“, nach einem Kilometer kommt der Ort „Walle“ (Hotel Quellengrund, „Zum Schützenhof“), hinter „Walle“ rechts ab Richtung „Holtum Geest“, dort die zweite links „Achtern Hoff“ immer geradeaus.

Hotels:

Buchung ohne Frühstück billiger! - Frühstücksbuffet gibt es auf dem Nordtreffen !!!

Heidkrug (Tel.: 04230/93230),

Quellengrund (Tel.: 04230/93020)

Zum Schützenhof (Tel.: 04230/233)

Kurioses

von Stephan Joest

Ich habe in der Welt (www.welt.de) vor einigen Tagen einen bemerkenswerten Artikel gefunden, den ich Euch/Ihnen nicht vorenthalten möchte. Wer sich bislang Gedanken über Parkhausgebühren und Knöllchen in der Seinemetropole gemacht hat, sollte ganz entspannt bleiben ...

In Innenstädten herrscht oft schlimme Parkplatznot. Da ist Erfindungsreichtum gefragt oder gutes Geld. Angebot und Nachfrage regeln unseren Alltag, man kennt das. Von einigen Dingen kann es gar nicht genug geben, die Leute reißen sich darum, Schnäppchenmanie ist etwas sehr Menschliches. Kaum ist irgendwo eine Lücke, zack, stoßen wir rein. Gerne mit dem Auto. Die segensreiche Erfindung von Parkplätzen in Innenstädten darf hier gepriesen werden. Wir sind enorm erleichtert, wenn in gebotener Zeit ein Parkplatz ergattert wird, sei es nun kostenlos oder für eine Gebühr.

Von anderen Dingen gibt es viel zu viele. Bleiben wir beim Beispiel Verkehr: Strafzettel werden aus Parkplatznutzersicht entschieden zu häufig vergeben. Wir ärgern uns. Wir schimpfen. Dabei waren wir doch bloß ganz kurz im Halteverbot? Und außerdem: Ist ja sonst keine Parklücke weit und breit zu kriegen.

Die Sorgen der Metropolenbewohner sind ernst. Oft regiert in den Innenstädten das Chaos, und die Polizei schafft keine Abhilfe, im Gegenteil. In Paris, wo viele

Straßen enorm eng und verstopft sind und Parkhäuser rar, muss das Leidenspotenzial besonders hoch sein. Anders ließe sich der Schritt eines Bürgers nicht verstehen.

Der unbekannt Mann hat sich nämlich kurzerhand einen Parkplatz gekauft. Die Lücke gehört ihm nun. Ganz allein. Und nicht irgendein Parkplatz. Sondern am Quai de Conti im Herzen der Stadt, gleich gegenüber der Ile de la Cité, auf der die Kathedrale Notre Dame steht. Das Auto kann also in der Wartezeit auf die Seine und die berühmte Pont Neuf schauen, das ist schön.

Natürlich hat so ein Parkplatz seinen Preis. Die Stadt hatte ihn versteigert, das Mindestgebot lag bei 200.000 Euro. Es gab – ein wirklich schöner Parkplatz! – mehrere Interessenten. Die Bieter schaukelten sich hoch. 300.000 Euro, 400.000 Euro, 450.000 Euro. Am Ende kam der Zuschlag bei 470.000 Euro. Das ist ziemlich viel Geld. Der stolze Besitzer blieb anonym, wir wissen deshalb auch nicht, welcher Wagen künftig die Lücke besetzen wird und ob eine Kuscheldecke am Boden angebracht wird, quasi als Schonbezug für den teuren Platz.

Noch eines: Politessen in Paris haben nun eine neue Aufgabe. Sie müssen keine Strafzettel mehr für den Platz schreiben, doch Falschparker unerbittlich bestrafen. Abschleppdienste rund um den Quai de Conti dürfen sich freuen. Es gibt bald viel zu tun.

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: 01 2120/242726
mobil: 01 72/20151 12
info@axel-preis.de
www.axel-preis.de

Korrosionsschutz

Die Hohraumprofis
Marderwinkel 7
26345 Bockhorn
Tel.: 04453/989391
mail:
info@diehohraumprofis.de
www.diehohraumprofis.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: 01 71/4124424
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 / 44 05 72 27
 mail: hanno.krieg@charite.de

Rhein-Main - monatlich

2. Donnerstag
 „Klaane Hasslicher“,
 Rüsselsheimer Str. 18, Rüsselsch.-Hassloch

Info: Horst Lommel
 Fon: 0 69 / 42 59 45

Karlsruhe - monatlich

1. Mittwoch
 Café Critize
 Liststr. 14
 76185 Karlsruhe

Info: Matthias Pilz
 privat: 07246/9458 18
 mail: info@pilzdesign.de

Rhein-Ruhr - Termine s. u.

Wasserschloss Haus Kemnade
 An der Kemnade 10
 45527 Hattingen

Info: Christof Bäumer
 privat: 0234/95368 22
 mail: c.baumer@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							
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	3	10	17	24	31	
Di	7	14	21	28		4	11	18	25		1	8	15	22	29	6	13	20	27	3	10	17	24	4	11	18	25	2	9	16	23	30	
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	1	8	15	22	29
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	4	11	18	25
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	3	10	17	24	31	
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	4	11	18	25		
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	5	12	19	26		

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. Tontenntag; Dezember: 6. St. Nikolaus, 24. Heiliger Abend, 25./26. Erster/Zweiter Weihnachtsfeiertag, 31. Silvester

Termine 2009

Die Termine sind im Kalender grün markiert

Juli	31.	Nordtreffen in Holtum-Geest bei Dietmar Klingelhöfer
August	01. + 02.	Nordtreffen in Holtum-Geest bei Dietmar Klingelhöfer
	04.	Stammtisch Berlin
	05.	Stammtisch Karlsruhe
	13.	Stammtisch Rhein-Main
	14. - 16.	4. Eurocitro, Le Mans (F)
September	01.	Stammtisch Berlin
	02.	Stammtisch Karlsruhe
	03.	Stammtisch Rhein-Main
	06.	Stammtisch Rhein-Ruhr
		Enten-Treffen im ZDF-Fernsehgarten
	18. - 20.	ACC-Jahrestreffen in Nehren, Cochem
	19. + 20.	Hausmesse „Der Franzose“, Vechta
Oktober	06.	Stammtisch Berlin
	07.	Stammtisch Karlsruhe
	08.	Stammtisch Rhein-Main
Dezember	04. - 06.	Nikolaustreffen in Darmstadt
Januar	22. - 31.	35. Rétromobile

Wer macht was im Citroën-SM-Club?

Vorstand

1. Vorsitzender: Jürgen Renner

Fon: 061 52/960303
 Fax: 061 52/960305
 Mail: vorstand@citroensmclub.de

2. Vorsitzender: Volker Hammes

Garage: 021 31/590401
 Fax: 021 31/3688802
 Mobil: 0171/4924372
 Mail: technik@citroensmclub.de
 Internet: www.volker-hammes.de

Schriftführer: Gerold Röben

Fon: 051 95/5222
 Fax: 051 95/5224
 Mail: schriftfuehrer@citroensmclub.de

Kassenwart: Christof Bäumer

Fon: 0234/9536822
 Fax: 0234/4526258
 Mail: schatzmeister@citroensmclub.de

Beisitzer: Gerrit Böttcher

Fon: 0176/19255370
 Mail: beisitzer@citroensmclub.de

Ersatzteile

Martin Juschkus - ab 18.30 Uhr

Fon: 061 54/574413
 Fax: 061 54/6290973
 Mail: ersatzteile@citroensmclub.de

Technik

Volker Hammes

Garage: 021 31/590401
 Mobil: 0171/4924372
 Mail: technik@citroensmclub.de
 Internet: www.volker-hammes.de

Dipl.-Ing. Andreas Heene

Fon: 081 52/6900
 Fax: 081 52/6990
 Mail: technikheene@citroensmclub.de

Versicherungen

Röben Finance Service GmbH

Gerold Röben
 Am Fuchsbau 25
 29643 Neuenkirchen
 Fon: 051 95/5222
 Fax: 051 95/5224
 Mobil: 0179/7609080 (D2)
 Mail: gerold@roeben-online.de

Redaktion Zeitung

Helge Kleinz
 Buchbacher Str. 13 · 84405 Dorfen
 Mobil: 0172/8484566
 Mail: redaktion@citroensmclub.de

Produktion · Druck · Versand Zeitung

Röben Printmedien
 Kontakt: Astrid Röben
 Am Fuchsbau 25 · 29643 Neuenkirchen
 Fon: 051 95/9834
 Mail: printmedien@roeben-online.de

SM-Impressionen



vom Internationalen Treffen in Holland

