

84
III/2009

SM-Journal



CITROËN
SM-CLUB
DEUTSCHLAND E. V.

Grussworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

so langsam nähert sich die Saison dem Ende und die ersten Herbstblätter beginnen sich im Garten zu tummeln. Die Zeit der Restauration und Pflege steht vor der Tür. Es ist auch die Zeit zu schauen, was erledigt wurde.

Sorgenkind sind die Türdichtungen. Die beauftragte Firma kommt einfach nicht so richtig voran. Unser Glaube, die Wirtschaftskrise würde Nachfertigungen erleichtern, hat sich nicht bestätigt. Es ist mir unverständlich, wie Firmen in einer sogenannten Wirtschaftskrise denken.

Erfreulich vorangekommen sind die Türgriffe, die zwar zur Nachbearbeitung noch einmal zurückgeschickt werden müssten, aber die hervorragende Qualität schon ahnen liessen. Es sind auch Emblemträger an der C-Säule und Heckleuchtegehäuse zur Nachfertigung unterwegs. Ob die Nachfertigung der Heckleuchtegehäuse wegen des aufwendigen Werkzeugs Probleme bereiten wird, muss abgewartet werden. Das Materialproblem bei den Wasserpumpendichtungen scheint jetzt auch behoben. Unser Lager sieht wieder gut aus und Martin Juschkus kann in bewährter Art weiterhelfen.

Ich muss allerdings ein bisher offensichtlich nicht so ernst genommenes Teil ansprechen: Bei einem Mitglied hat sich nach einer Notbremsung, die ja beim SM ziemlich extrem ausfällt, die vordere rechte Brems Scheibe zerlegt. Bitte keine Panik, aber wir sollten unsere Brems Scheiben mal kritisch unter die Augen nehmen, was Abnutzung und Erscheinungsbild betrifft. Entsprechende Daten findet man im Werkstatt handbuch.

Für unser Nikolaustreffen habe ich ein Programm um Darmstadt vorgesehen. Die Führungen bei der ESA, auf der Mathildenhöhe und dem Jagdschloß Kranichstein dürfte für jeden von uns etwas Interessantes bieten.

Dann wünsche ich uns Allen noch ein paar schöne Sonnentage und ein Wiedersehen zum Nikolaustreffen. Zwischenzeitlich sind wir zu unserem bisherigen Stammtischlokal in Erbach zurückgekehrt. Wir treffen uns wieder wie bisher am 2. Donnerstag im Monat ab 19.00 Uhr im Gasthaus zum Engel. Rüsselsheim war zwar sehr verkehrsgünstig, aber das Lokal hat sich dann doch als Stammtisch ungeeignet erwiesen. Jetzt sind die Rheingauer verkehrstechnisch wieder im Vorteil. Dafür trinken wir ihnen halt den Wein weg.

Erfreuliche Nachricht kam zu den lange erwarteten Türdichtungen. Andreas Heene hat die Vorserie als gut beurteilt und ich habe sofort den Produktionsauftrag unterschrieben. Da sind wir doch ein gutes Stück weitergekommen!

Ich wünsche Allen eine schöne Zeit.

Jürgen Renner

Titelbild



Die Majestäten in der Lüneburger Heide unterwegs



Ableben von Paul Artaud

Der Vorstand hat die traurige Aufgabe mitzuteilen, dass Paul Artaud am Montag, den 12. Oktober 2009 im Alter von 57 Jahren verstorben ist.

Wir kennen und schätzen Paul Artaud als Freund und langjähriges Mitglied des SM Club de France, dem er aufgrund seines Engagements und seiner Tüchtigkeit viele Jahre als Präsident vorstand. Er hat es verstanden, den Club auch durch schwierige Zeiten vorbildlich zu führen. Unser Club und viele unserer Mitglieder haben ihn als guten Freund kennen gelernt, der sich unermüdlich für gute Beziehungen der SM Freunde in Europa eingesetzt hat.

Paul Artaud war als Ingenieur ein angesehener und unverzichtbarer Mitarbeiter eines der großen französischen Automobilkonzerne.

Der Familienvater Paul Artaud hinterlässt 6 Kinder und einen Enkel. Seiner Familie, Kindern und Enkel möchten wir unser tiefes Mitleid aussprechen.

Unser Beileid begleitet auch die vielen Freunde aus dem französischen Club, die ihm sehr nahe standen.

Paul Artaud wird uns allen fehlen.

Rüdiger Frank

Editorial

Liebe Citroën  -Clubzeitungs-Leserinnen und Leser,

jetzt ist der Sommer wohl endgültig vorbei: es ist Mitte Oktober und hier streicht Schnee ums Haus! Aber das soll uns nicht erschüttern. Es war doch für die Meisten von uns ein schöner SM-Sommer. Der Winter geht auch bald wieder vorbei. Dann kommt das nächste SM-Journal wieder mit ein paar schönen Beiträgen und Fotos, die Lust auf die SM Saison machen. Dann gibt es hoffentlich auch endlich die erste Geschichte zu einem Erstbesitz SM. Es hat wieder nicht gereicht.

Allerdings bin ich diesmal ein wenig entschuldigt, Es haben mir ein paar Mitglieder (Johannes Dohms, Stefan Knauer und Stephan Kuepper) insgesamt über 1.000 (!) Fotos zur Verfügung gestellt. Die zu sichten war eine wunderbare, aber auch Zeit raubende Aufgabe. Tatsächlich habe ich es bisher erst geschafft, einen groben Überblick zu gewinnen und die Fotos nach Veranstaltung und Fotografen zu sortieren. Natürlich finden Sie später im Heft eine kleine Auswahl. Seien Sie jedoch gewarnt: nicht alle Bilder haben einen SM als Motiv. Es gibt auch Bilder von anderen Citroën - ja, sogar von Autos anderer Marken!

In diesem Heft finden Sie in der Technikabteilung einen Bericht über das Auswechseln der Antriebswellen. Im Magazin lesen Sie einen Bericht über die Tour de Düsseldorf. Dann gibt es noch einen Bericht über eine Tour in die Normandie mit einer kleinen Überraschung für eines unserer Mitglieder. Dann hat sich einer seinen Frust über seine nicht (immer) fahrenden Autos von der Seele geschrieben. Nicht zuletzt werden Sie natürlich eine Auswahl der gelieferten Fotos sehen.

Ihre besondere Aufmerksamkeit möchte ich auf das beiliegende Blatt mit der Anmeldung zum diesjährigen Nikolaus Treffen richten. Um Ihnen das Anmelden zu erleichtern, haben wir uns dieses Jahr entschlossen, die Anmeldung mit der Anfahrtbeschreibung auf ein gesondertes Blatt zu drucken. So bleibt das Heft ganz, wenn Sie die Anmeldung in das Fax legen wollen. Das Nikolaus Programm finden Sie wie gewohnt im Heft bei den Veranstaltungen.

Jetzt ist aber genug mit der Einleitung! Ich wünsche Ihnen viel Spass beim Lesen Ihres vorliegenden SM-Journals. Bis zum nächsten Mal wünsche ich Ihnen allen eine gute Zeit, ein gutes, gesundes Neues Jahr 2010 und vielleicht ein fröhliches Wiedersehen.

Herzlichst Ihr Redakteur
Helge Kleinz

Der Inhalt

Aktuelles

Grusswort des Präsidenten	Seite	2
Zum Ableben von Paul Artaud	Seite	3
Editorial	Seite	3
Umzug mit Roten 07-Kennzeichen - Bestandsschutz	Seite	9

Clubleben

Wenn das Telefon zweimal klingelt	Seite	5
Rhein-Main-Stammtisch	Seite	19
Heidschnucken auf dem Schraubertag	Seite	21

Veranstaltungen

Nikolaustreffen 2009	Seite	19
Internationales SM-Treffen in der Champagne	Seite	20
Bremen-Classic-Motorshow 2010	Seite	24

Magazin

Was man so alles erleben kann	Seite	8
Schloss Dyck - was man so alles erleben kann	Seite	10
Tour de Dusseldorf.....	Seite	13
75 Jahre Traction Avant	Seite	23
Le Mans 2009	Seite	25

Technik

Neue Antriebswellen für den SM	Seite	15
--------------------------------------	-------	----

Service

Bestellschein Ersatzteile	Seite	12
ACI - Event of the Year 2010 decision	Seite	20
Aufruf Wasserpumpenräder	Seite	26
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile	Seite	27
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine	Seite	28

Redaktionsschluß für die 85. Ausgabe (I/2010): 31.01.2010

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 Klein
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

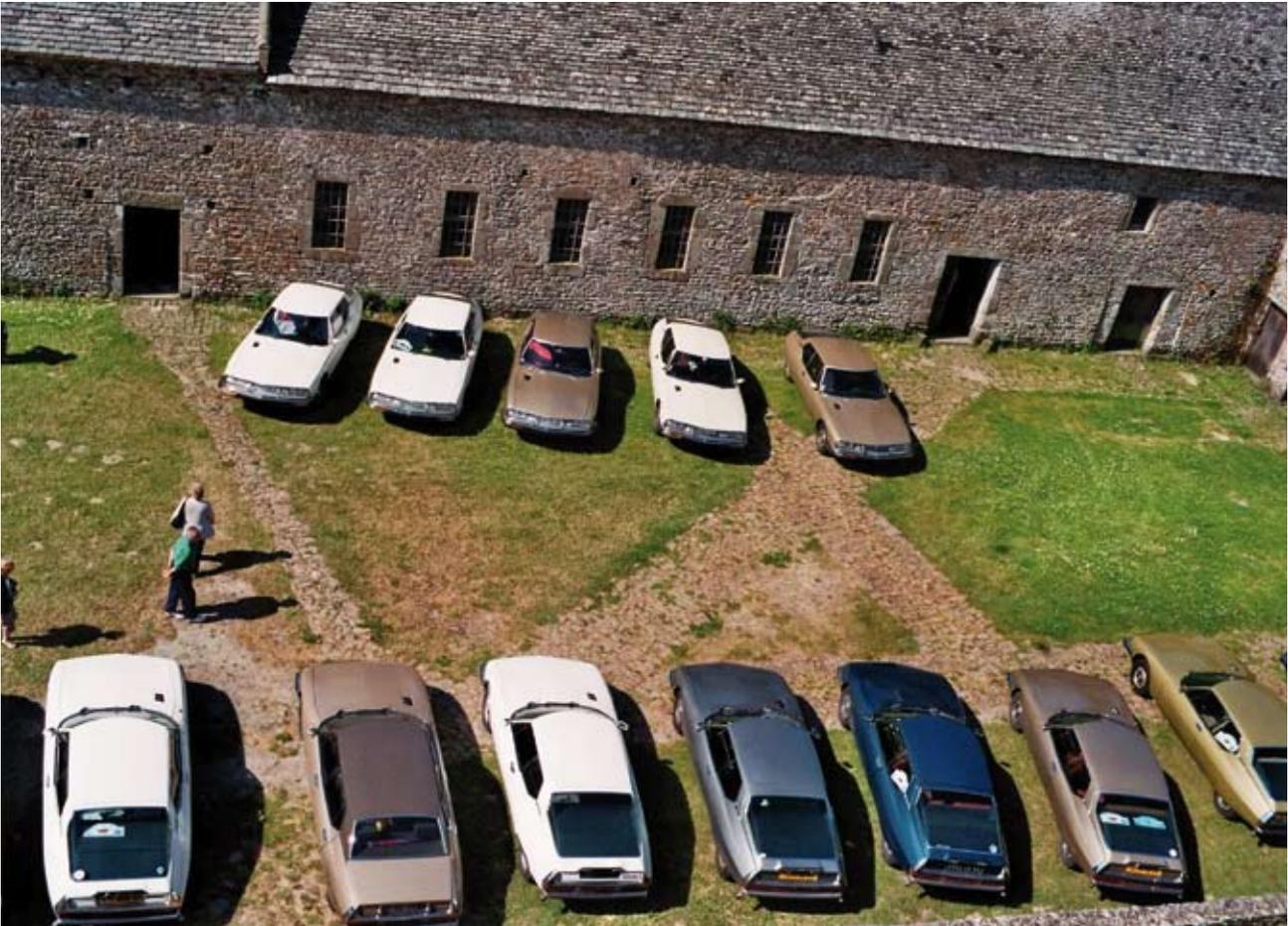
29643 Neuenkirchen

Fon: 05195/9834

e-mail: printmedien@roeben-online.de

Wenn das Telefon zweimal klingelt...

von Mechtild Voigt



Mit dem französischen SM-Club in der Normandie

Donnerstag, 18. Juni 2009. Auf dem Anrufbeantworter findet sich eine Nachricht. Der Anrufer, im folgenden „Monsieur Ruediger“ genannt, möchte dringend mit uns sprechen. Eine dunkle Vorahnung sagt mir, dass es vielleicht um die nationale Ausfahrt des französischen SM-Clubs in die Normandie geht. Und richtig: Wir, Mechtild Voigt und Horst Brücker, sollen für den verhinderten Gerold Röben einspringen. 1000 Kilometer am Freitag von Rastede (bei Oldenburg) nach Port en Bessin auf Cotentin (Normandie), dazu die Ausfahrten und die Rückfahrt am Sonntag/Montag, da kommt schon was zusammen. Eine Menge Geld wird es auch verschlingen. Zuviel Stress, sagt mein Mann und winkt ab - und ich? Mich reizt die Normandie sehr, die Aussicht auf drei Tage Französisch-Parlieren und die Neugier auf die französischen SM-Fahrer. „Wer fährt denn sonst mit?“ - „Nur das Ehepaar Küpper aus Voerde“. „Wann müssten wir morgen bei

Ihnen sein?“ - „Um 8 Uhr!“ Viel Zeit zum Nachdenken bleibt nicht. Nach einer Stunde sage ich zu.

Was ist eigentlich das „Cotentin“? Die Halbinsel „Cotentin“ ist der westlichste Teil der Normandie, ein Land mit weiten Sandstränden, Dünen und schroffen Felsküsten. Es ist das Land des Camembert, des Cidre und des Calvados. Die Halbinsel ist grün zu allen Jahreszeiten, von Hecken durchzogen, hat jahrhundertalte Dörfer, Abteien und Schlösser. Am Südende der Westküste des Cotentin befindet sich das Weltkulturerbe „Mont-Saint-Michel“. Soweit das Internet.

Freitag. Wir, „Monsieur Ruediger“ und ich, starten früh um 8 Uhr und ab geht es in rasanter Fahrt in Richtung Ruhrgebiet. Da der SM von „Monsieur Ruediger“ wegen einer defekten Unterdruckdose leider nicht fahrbereit ist, muss sein Alltagsfahrzeug erhalten. Quel malheur! Am Moerser Kreuz steht ein bildschöner, auberginefarbener SM, begleitet vom sympathischen Ehepaar Küpper. Nach einer schnellen Begrüßung folgt

Clubleben



uns der Oldie im gehörigen Abstand bis zum Picknick auf einer Raststätte in Valenciennes. Bei Windstärke 4 bis 6 wird unser kleiner Imbiss fast vom Tisch gefegt. Auch eine Flasche Wein wird geleert, der Einstieg in ein beschwingtes Wochenende ist getan ...

Nach endlos langer Fahrt sind wir abends gegen 20 Uhr am Ziel. Eine stattliche Anzahl SMs hat sich schon eingefunden und bereitet uns einen schönen Empfang im „Ibis“ in Port en Bessin, einer kleinen maritimen Hafenstadt.

Die Organisatoren händigen uns reichlich Material aus, ein sorgfältig ausgearbeitetes Roadbook und Prospekte zu allen Sehenswürdigkeiten. „Monsieur Ruediger“ wird von seinen Freunden aus der Bourgogne stürmisch begrüßt und alle zusammen verbringen wir einen sehr angenehmen Abend in einem gemütlichen Restaurant am Hafen.



Hier kommen wir mit unseren Tischnachbarn ins Gespräch (ich übersetze für Küppers) und erfahren, dass Jacques Navelot an einem sehr alten Vorkriegscitroën schraubt. Er fragt Rolf Kuepper, der viele Jahre eine eigene Citroën-Werkstatt geführt hat, um technischen Rat wegen der Vorgehensweise. Rolf Kuepper seinerseits berichtet von seinen Fahrzeugen und dass er für seinen 2CV gerade eine Nockenwelle im Internet gefunden habe. „Nockenwelle“ auf Französisch? Es fällt mir nicht ein. Mein Studium der französischen Sprache hat Technik nicht mit eingeschlossen. Aber eine kleine Zeichnung von Herrn Navelot macht alles klar. Da werde ich mutig und erwähne unsere beiden amerikanischen Oldtimer, zeige auch mein kleines Fotoalbum. Dieses macht dann schnell die Runde und man fragt: „Wie lang ist der Lincoln, wo steht er?“ In der Aufregung sage ich: „Dans notre grenier“ (Dachboden!). Aber man müsste nicht Franzose sein, um nicht höflich zu antworten: „Ah, dans une grange“ (Scheune)!



Samstag. Mein Handy-Wecker klingelt, es ist 8 Uhr, M. Rüdiger belädt schon seinen BMW. Ich weiß, jetzt gibt es Frühstück. 9 Uhr Abfahrt zu den Invasionsstränden Utah Beach und Omaha Beach. Es ist ein merkwürdiges Gefühl, gemeinsam mit Franzosen die riesigen Kriegsgräber-Anlagen und das Museum zu besichtigen, wo die Schicksale der alliierten Soldaten, aber auch das Leid der französischen Zivilbevölkerung dargestellt ist. Auf dem Parkplatz des amerikanischen Militärfriedhofs von Colleville sur Mer werden die neu eingetroffenen Tourteilnehmer begrüßt, darunter auch das Präsidenten-Ehepaar Fraleux. Nun sind wir also vollzählig.

Mittags nehmen wir - ca. 50 Personen - ein opulentes, echt französisches Menü ein. In einem Restaurant mit wunderschönem Panoramablick dicht am Meer. Am Nachmittag können wir uns entscheiden, entweder zu einem Besuch der Insel Tatihou oder zur Fahrt entlang der Küste, mit Besuch eines Leuchtturms. Um 17.30 Uhr finden wir uns zur Führung in Valognes im „Hotel de Beaumont“ ein, einem der schönsten Stadt-Palais aus dem 18. Jahrhundert, mit ausgesprochen bewegter Geschichte.

Abends im „Ibis“ von Cherbourg, unserem 2. Stützpunkt, überreicht nach ausgiebigem, fröhlichen Diner Herr Fraleux mehrere Pokale. Einen davon nimmt die völlig überraschte Frau Küpper entgegen. Sie und ihr Mann hatten die weiteste Anreise - im SM natürlich!

Sonntag 9.00 Uhr. Die SMs rollen entlang der Westküste und parken in Reih und Glied im Innenhof des Schlosses Pirou. Pirou, im 12. Jahrhundert erbaut, ist eine imposante Festungsanlage, das älteste der normannischen Schlösser.

Eine schöne Legende sagt, dass die Bewohner der Festung sich in wilde Gänse verwandelten, als sie den normannischen Angreifern gegenüber standen. Das Schloss brannte ab, aber die Gänse kehren jedes Jahr zurück, in der Hoffnung, die magische Formel zu finden, die sie wieder in menschliche Wesen zurückverwandelt.

Weiter geht die Fahrt entlang der Westküste in Richtung Bretagne. Unterwegs halten wir kurz im „Maison du Biscuit“, bekommen alle eine Schachtel mit erlesenen Keksen geschenkt und kaufen typische Leckereien aus der Normandie. Am Mittag ist dann in einem Restaurant am Meer für uns fürstlich gedeckt und wir tafeln – wieder einmal – wie Gott in Frankreich. Man kündigt einen letzten Pokal an.

Ein Fragebogen zum Thema: „90 Jahre Citroën“ war uns bei der Ankunft ausgehändigt worden. Alle kniffligen Fragen sind von der stark vertretenen Gruppe aus Burgund beantwortet worden und sie freuen sich wie die Kinder. Dass ein heimischer Computer und eine SMS eines fernen Familienmitgliedes eine gewisse Rolle spielten, stört aber niemanden. Das nennt man: Corriger la fortune. Den Fragebogen findet Ihr nachstehend – für schlaue Köpfe im deutschen SM-Club:

Fragebogen „90 Jahre Citroën“

1. Todesjahr von André Citroën
2. Wen empfängt André Citroën 1927 in Anwesenheit von 1000 Personen?

3. Wieviele Kinder hat André Citroën?
4. Wie heißt der C6 von Papst Pius XI.?
5. In welchem Jahr und auf welcher Automobilmesse wurde der GS Bitor vorgestellt?
6. Auf welcher Basis wurde von Heuliez der Espace gebaut?
7. Wieviele DS wurden hergestellt?
8. Welcher französische Präsident hat den Präsidenten-SM bestellt?

Für manche Antworten gibt es eine Toleranz .

Wir bitten um rege Beteiligung.

Der Sieger wird mit einem Pokal geehrt.

(Übersetzt von dem originalen französischen Fragebogen von Mechtild Voigt, Anm. der Redaktion)

Während die Franzosen noch ein paar Kilometer weiter reisen und sich erst im Anblick des Mont St. Michel voneinander trennen, verabschieden wir uns und fahren, mit einer weiteren Übernachtung in Frankreich, in Richtung Heimat.

Am Montagnachmittag laden uns Frau und Herr Küpper noch zu Kaffee und Kuchen ein. Zufällig hat das Club-Mitglied Ulrich Szember, auch in Voerde ansässig, in seiner Werkstatt eine Volllastdose „rumliegen“, die „Monsieur Ruediger“ hoch erfreut entgegennimmt, was wiederum seinem BMW bei der Heimfahrt Flügel verleiht ... Abends um 20.00 Uhr treffe ich - très très fatiguée - wieder zu Hause ein.

„Nockenwelle“ weiß ich jetzt auch: „arbre à cames“. Was aber heißt „Volllastdose“?

P. S.: Bedanken möchte ich mich beim französischen SM-Club, der ein interessantes, gut organisiertes, fröhliches Wochenende gestaltet hat, sowie bei Rüdiger Frank, der sich immer wieder bemüht, die deutsch-französische (SM-) Freundschaft und die guten Beziehungen zu pflegen.



Was man so alles erleben kann.

von Helge Kleinz

Auto fängt mit A(hh) an und hört mit o(h je) auf

Mit Meinem SM:

Es war Sommer, ein richtig schöner Tag. Was liegt da ferner, als zu Hause zu sitzen und vor dem Rechner zu schwitzen. Also hab ich mir gedacht, fährst Du mal zum Schorsch und hilfst Tomaten und Paprika zu pflanzen. Also bin ich frohen Mutes in die Tiefgarage gelaufen, habe die Batterie angeschlossen und Meinen SM gestartet. Er sprang natürlich sofort an und schnurrte wie ein Kater. Los ging's!

Draussen, in Niederbayern konnte ich dann doch keine Tomaten pflanzen, weil Schorsch's Freundin schon dabei war, mit seiner Hilfe alte Farbeimer mit Erde und Tomatenpflanzen zu bestücken. Wieder nix zu tun. Na ja, wer will schon Tomaten und Paprika pflanzen, wenn er SM fahren kann! Also verabschiedete ich mich und fuhr zurück. Nein, das war keine soo große Umweltbelastung, denn zu Schorsch sind es nur ca. 20 Kilometer. Da wird Mein SM gerade mal warm. Auf dem Rückweg wollte ich noch schnell etwas Edelstoff (Super+) tanken und steuere dazu eine am Weg gelegene Verkaufsstelle für derlei Betriebsstoffe an. Beim herunterzuschalten fiel mir irgendwie – oder auch nicht direkt – auf, dass es keine Drehzahländerung gab. Wenigstens rollte ich auf eine freie Tanksäule zu und will im 1. Gang die letzten Meter zurücklegen. „Wrruumm“ macht der Motor. Aber das Auto bewegte sich nicht! Wie jetzt! Was war das? Gleich nochmal: „Wrruumm macht der Motor. Aber das Auto bewegte sich nicht! Panik bricht aus! Da stimmt was nicht! Also Motor aus und Hilfe suchen. Die hab ich zum Glück gleich gefunden und mit der Hilfe Meinen SM in eine Parkbucht auf dem Gelände geschoben; man will ja kein Tankgeschäft verderben. Jörg angerufen. Der sagt, ich solle feststellen, ob das Schaltgestänge fest ist und die Bewegungen des Schalthebels überträgt. Ja, tut es. Dann mal sehen. Micha angerufen. Der hatte aber auch keine anderen Erkenntnisse. Schorsch angerufen. Der war gerade am Grill und wollte essen. Aber nach einer endlos langen Stunde kam er dann. Wir haben dann beide mit wichtigen Mienen über den Motorraum gebeugt gestanden und diverse Dinge ausprobiert: Einer sitzt im Auto und kuppelt und schaltet (ich), der andere schaut vorn, ob was passiert. Es war alles normal! Beim Treten des Kupplungspedals hat sich der entsprechende Hebel über der Kupp-

lungsglocke bewegt. Beim Einlegen eines Ganges hat sich der Hebel am Getriebe bewegt bzw. der Bowdenzug für die Ebene! Das heisst, ich konnte jeden Gang einlegen, egal ob mit getretener Kupplung oder nicht. Auch egal, ob bei laufendem Motor oder nicht. Es gab auch keinerlei kratzende, krachende oder sonstige Geräusch dabei. Nur Mein SM wollte nicht fahren!

Na ja, wir haben dann aufgegeben, den Motor gestartet, ein armdickes Hanfseil an die Achsträger gebunden, daran ein Stahlseil und vorne vor den Multivan von Schorsch. Mit laufendem Motor bin ich dann drei Kilometer hinter dem Multivan mit bis zu 100 Sachen(!) über die Straße geflogen. Gute Güte! Ich fahr ja auch gern schnell. Aber das! Puhh. Aber es ging gut und Mein SM stand kurz darauf wieder an seinem Platz in der Tiefgarage.

Ein paar Tage später haben wir den Geräteträger mit Hydraulikpumpe und Lichtmaschine (der Klimakompressor wartet ausserhalb) abgebaut und den Getriebedeckel entfernen. Gute Güte, so ein Getriebe riecht aber schon sehr streng innen! Doch Schwamm drüber. Der Test war, einen Gang einzulegen und sehen, was im Getriebe passiert: nichts ungewöhnliches. Es tut. Wenn wir den Wagen dann geschoben haben, haben sich auch die Wellen im Getriebe gedreht. Aber der Motor nicht! Was wir nicht gesehen haben (wir haben schlicht nicht geschaut), ob sich die Kupplung dreht. Das werden wir demnächst noch probieren.

Was bleibt ist die Erkenntnis, dass es keinen Kraftschluss zwischen Motor und Getriebe gibt. Bisher konnte mir auch niemand schlüssig erklären, was die Ursache dafür ist. Die einen sagen „Kupplung“ die anderen „Getriebe“. Aber das Getriebe habe ich vor zwei Jahren im Austausch von unserem Clubservice bekommen und es ist bisher nicht mehr als 7.000 Kilometer gelaufen. Überholt wurde es seinerzeit von zwei Freunden, für die ich meine Hände ins Feuer legen würde.

Mit meinem XM:

Lesen Sie hier was ich alles mit meinem fast neuen (erst 19 Jahre alt) XM erlebt habe: Mein XM hat irgendwie schlecht Gas angenommen. Auch hier waren die Ferndiagnosen unklar. Sie schwankten zwischen Zündung und Benzinversorgung. So wollte ich

dann den Schorsch besuchen. In der Hoffnung, dass der mir den XM wieder zum Laufen bringt. Schliesslich ist er gelernter Landmaschinenmechaniker.

Also hab ich mich mit einem Tuch, billigem Werkzeugkasten (Steckschlüsselsatz mit Schrauberbits und ein paar Gabelschlüsseln) und einer Flasche Alkohol (dasss Leebn iss ja eh so böss unner Allohol dillipisierd ja so unner hadde 97 percent). So bin ich dann frohen Mutes zum Auto runter und hab die Haube gerissen. Als erstes sollte die Verkleidung vom Verteiler ab. Kurz: sie ist unten durch gefallen! Der XM V6 hat also doch richtig Platz unter der Haube. Diese Kappe misst immerhin ca 15 x 15 x 8 cm. Die Schrauben für die Verteilerkappe hab ich gar nicht erst gefunden ... Na ja, wenn schon der Alkohol da ist und das Tuch noch schön sauber, kann ich wenigstens die Zündkabel wischen. Das ging! Triumph! Der Wagen ist auch tatsächlich angesprungen. Als ich dann zurück setzte, fiel mir ein, dass ja das Handbremsseil ausgehängt ist (das passierte bei der Reparatur des Schaltgestänges). Also wieder abstellen (Gang auf abschüssiger Strecke einlegen), die Kappe einsammeln, starten und los. Ging auch.

So bin ich dann ca. 10 Kilometer bis zur nächsten erforderlichen Bundesstraße gefahren. Dort fuhr ein Lkw. Also hab ich - feige wie ich bin - sicherheits halber anhalten. Gut, hat der Motor gedacht: wir sind da. Also aus! Dann ist er nicht wieder angesprungen. Der Schorsch kam dann auch bald und hat mich abgechleppt. Na ja, ca. zwei Stunden später stand der XM in einer Werkstatt. Es wurden dann Verteilerkappe und -finger gewechselt. Sie sollten dann auch den

Hebel für die Höhenverstellung wieder richten. Der klemmt, seit sie das Schaltgestänge repariert haben.

Nach zwei Tagen konnte ich den XM wieder abholen. Alles schien gut. Bis ich nach München wollte, meiner Tochter beim Umzug helfen. Der Wagen springt nicht an! Toll! Witzig war, dass er zwei Tage später ansprang, als wäre nichts gewesen. Ich bin dann wieder in die Werkstatt und wollte den Benzinfilter wechseln lassen (war ein Tipp eines guten Freundes). Dort haben wir den alten gar nicht gefunden. Denn er war nicht dort, wo er hätte sein sollen. Also unverrichteter Dinge wieder nach Hause. Dann ging er mal wieder nicht, dann wieder, dann nicht, dann wieder, dann nicht usw. es war nicht reproduzierbar! Dann kam der Tipp, doch mal das Zündmodul zu wechseln. Also eines bestellen lassen (den Benzinfilter konnten wir kostenneutral zurück geben) und wieder in die Werkstatt, das einbauen lassen. Seitdem geht der XM - oder nicht.

Ja, so kann es einem gehen mit seinen Autos. Ja, einige „Freunde“ raten mir doch „die alten Karren“ zu entsorgen und mir ein „richtiges“ Auto zu kaufen. Pahh! Warum ich das nicht tue? - Weil beide Autos - wenn sie laufen - so genial fahren, dass da kein anderes Auto auch nur annähernd mithalten kann. OK, ein Bentley vielleicht. Aber sicher bin ich mir da nicht. Also hangel' ich mich weiter, bis meine beiden Autos wieder regelmäßig fahren, so wie ich es bis zu diesem Sommer gewohnt war.

Bis zum nächsten Mal.

Der Weg ist das Ziel!

Umzug mit Rotem 07-Kennzeichen - Bestandsschutz

vom DEUVET

Bei Umzug ist der Bestandsschutz für das Rote 07-Kennzeichen so gut wie sicher.

Nachdem nun abschließend alle Bundesländer unsere Anfragen zum Bestandsschutz für Rote 07-Kennzeichen beantwortet haben, können wir für den Fall des Umzuges nahezu flächendeckend Entwarnung geben.

Im Einzelnen:

- In allen Bundesländern - außer Berlin - gilt ein unbeschränkter Bestandsschutz bei Umzug.

- In Berlin gilt der Bestandsschutz nur für Umzüge innerhalb des Stadtstaates.
- Diese Regelungen sind verwaltungsintern und geben dem Halter der Kfz keine einklagbaren Rechte.



Da diese Regelungen für den Einzelnen nicht einklagbar sind, bitten wir unsere Mitglieder sich bei Problemen mit dem Bestandsschutz direkt an uns zu wenden, damit wir mit dem jeweiligen Landesverkehrsministerium Verbindung zwecks Lösung des Problems aufnehmen können.

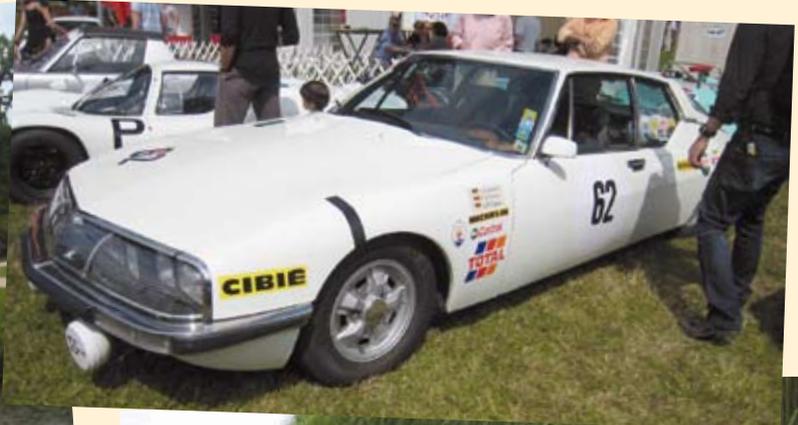
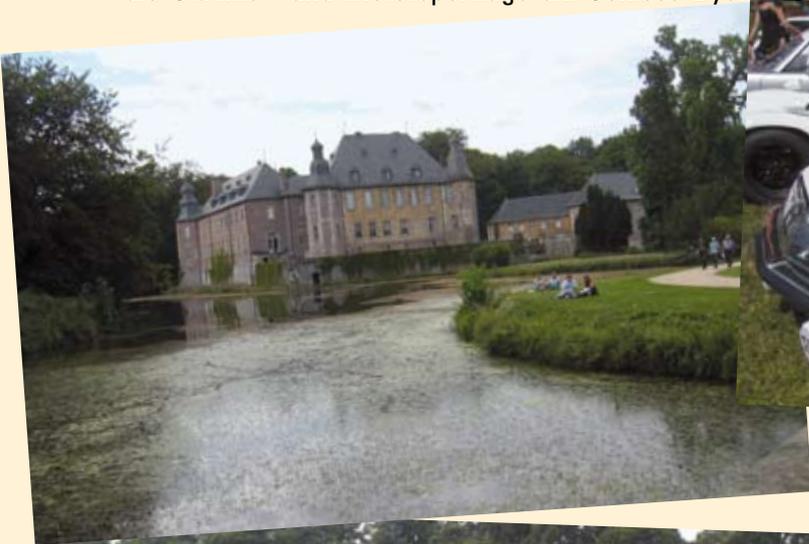
Schloss Dyck Classic Days

von Helge Kleinz

Eine Gartenparty mit Oldtimern

In jedem Jahr finden in Jüchen im Rhein Kreis Neuss die Oldtimer- und Motorsporttage am Schloss Dyck

statt. Dieses Jahr war unser Mitglied Stephan Küpper vor Ort und hat ein paar Eindrücke abgelichtet. Sehen Sie hier eine Auswahl seiner Bilder.





Tour de Dusseldorf

von Stephan Küpper

Zu Ehren des französischen Nationalfeiertages wurde vom 10. bis 12.07. zum neunten Mal das Düsseldorfer Frankreichfest gefeiert.

Zahlreiche Künstler und Händler boten in der Düsseldorfer Altstadt sowohl künstlerische als kulinarische Feinkost an. Im Rahmen des Frankreich-Festes wurde auch die achte „Tour de Düsseldorf“ gestartet, eine Rallye für französische Klassiker bis Baujahr 1978. Auch dieses Jahr traten wieder über 130 Fahrzeuge an. Als ältestes Fahrzeug konnte man einen 1914er De Dion Buton bewundern, der auch gleich mit der Startnummer 1 am Samstag um Punkt 10.00 Uhr auf die Strecke geschickt wurde. Aber auch die jüngeren Fahrzeuge, meist in einem guten bis sehr guten Zustand ließen das Herz des Oltimerfreundes schneller schlagen: Alpine 110, Alpine 310, Matra M530 LX, Peugeot 304, 504, Citroën HY (auch als Pick Up), 11 CV, 2 CV, zahlreiche Göttinnen, Renault R4, R15, R17, um nur einige Highlight zu nennen. Citroën SM waren vier am Start. Der von unserem zweiten Vorsitzenden, ein weißer sowie ein brauner aus Düsseldorf und mein weißer SM.

Nachdem ich nun mehrere Jahre als Zaungast die Tour de Düsseldorf bewundert habe, kam ich dieses Jahr um eine Teilnahme nicht herum. Daher meldete ich mich mit einer DS 21 an, ein guter Freund durfte meinen SM steuern. So hatte ich das Vergnügen den SM auch mal fahrend von außen zu bewundern.

Nach dem Startschuß um 10.00 Uhr setzte sich der Troß französischer Autobaukunst in Richtung Niederrhein in Bewegung. Nach zähem Vorwärtkommen in Richtung Kaiserswerth und anschließender Rheinquerung per Fähre ging die Fahrt dann flotter weiter entlang der komplett ausgeschilderten Route zu unserem ersten



Kontrollpunkt „Gut Heyenbaum“ in Krefeld, einem Restaurant mit Kutschenmuseum. Hier mussten einige Fragen beantwortet werden, bevor uns die Route weiter nach Neukirchen-Vluyn zum Schloß Bloemersheim führte. Vor dem Haupteingang hatte der Veranstalter einen Fototermin organisiert. Jedes Auto wurde zusammen mit Fahrer und Beifahrer in Szene gesetzt. Bei der Ausfahrt wurden wir noch mit frischem Obst für die Weiterfahrt zum Schloß Haag in Geldern versorgt. Dort sollte das Mittagessen gereicht werden.

Meine ach so „gute Idee“, meinen KFZ-Mechaniker des Vertrauens mitzunehmen, war aus sicherheitsrelevanten Gründen sicherlich nicht die schlechteste. Dass ich aber des öfteren an belebten Kreuzungen





anhalten musste und größere Gruppen von französischen Oldtimern an der Weiterfahrt hinderte, weil „mal eben das Einkuppelverhalten der Halbautomatik meiner DS optimiert werden musste“, riß dann doch irgendwann an den Nerven. Die Stimmung im Auto schien dann fast zu explodieren, als wir nach mehreren Kilometern bemerken mussten, dass wir uns verfahren hatten - und das bei einer Rallye, bei der man sich schon ziemlich dumm anstellen muss, um den richtigen Weg zu verfehlen. Doch Hunger, Instinkt und mein überragender Orientierungssinn brachte uns dann doch zum Schloß Haag. (Vielleicht war es aber auch das Navi).

Die Gastronomie des ansässigen Golfclubs bot uns ein reichhaltiges Mittagessen im wunderschönen Biergarten des Schloßhofes. Auch Petrus hatte ein Einsehen mit uns und ließ die Sonne während der Mittagszeit auf unser Grillfleisch scheinen.

So gestärkt konnten wir mit vollen Bäuchen den Rückweg in Richtung Düsseldorf antreten, nicht jedoch ohne vorher in der Villa Girmes in Oedt Kaffee und Kuchen zu

uns nehmen zu müssen. Die Villa Girmes beherbergte seit 1879 eine Teppichmanufaktur. Heute wird die Jugendstil-Villa als Event- oder Tagungsort genutzt. An fünf Sonntagen im Jahr findet auf dem Gelände der Manufaktur ein Oldtimertreffen statt. Als letzten Stempel-Stopp steuerten wir die Weinhandlung „La passion du vin“ in Düsseldorf-Niederkassel an, bevor sich alle Fahrzeuge wieder auf dem Burgplatz versammelten. Hier hatten dann alle Teilnehmer noch einmal Zeit ihre Autos bestaunen zu lassen, Zuschauern Frage und Antwort zu stehen oder im Fahrerlager bei französischem Wein Benzingespräche zu führen.

Sonntag früh lud Dirk Sassen zusammen mit der Auto-kollektion Henke zum Frühstückssnack im Meilenwerk ein: Baguette mit Camembert und Schaumwein. Zu einem erneuten Fragebogen mit kniffligen Fragen zum Meilenwerk und der Automobilgeschichte erhielten wir die am Vortag geschossenen Bilder unserer Fahrzeuge. Ein gelungenes Andenken an eine gut organisierte Veranstaltung und ein schönes Wochenende.

Gegen 13.00 Uhr fuhren wir wieder in Richtung Bugplatz, auf dem sich die französischen Klassiker wieder formierten um gegen 14.00 Uhr der Siegerehrung in verschiedenen Klassen beizuwohnen. Bei der Siegerehrung mussten wir alle lernen, dass das Erlangen des Pokals für die weiteste Anreise nicht davon abhängt, wie das Auto nach Düsseldorf gekommen ist, sondern wie weit der Besitzer von Düsseldorf entfernt wohnt. Augenzeugen berichteten nämlich, dass der österreichische Sieger in dieser Kategorie sein Fahrzeug 200 Meter vor dem Meilenwerk vom Anhänger geholt hat. Ein solch dubioses Verhalten würde ein SM-Fahrer niemals an den Tag legen, oder!?

Unter dem Strich war es eine wundervolle Tour, die von der „Destination Düsseldorf“ wirklich perfekt geplant wurde. Route, Verköstigung und Betreuung waren nicht zu toppen, und das für einen Startpreis von 25 € pro Fahrzeug. Daher werde ich mir den Termin für das Jahr 2010 in jedem Fall freihalten.

Eine unschöne Szene gab es dann leider doch noch, da sich mein – bis zu diesem Wochenende – guter Freund am Sonntag Nachmittag nach unserer Rückkehr einfach nicht aus meinem SM bewegen ließ. Trotz hartnäckigster Bemühungen ist es mir dann doch unter zu Hilfenahme mehrerer Mitfahrer und eingehender Ansprache gelungen, ihn aus dem Wagen zu manövrieren. Dies konnte ich jedoch nur mit dem Versprechen bewerkstelligen, ihn bei der nächsten Tour wieder mitzunehmen.

Neue Antriebswellen für den SM

von Andreas Heene



Was mich an meinem SM stört, sind vor allem Vibrationen und die hatte mein Automatic, weil ich keine guten Antriebswellen mehr hatte. Da auch ich keine neuen Originalwellen hatte – woher auch – blieb mir nur, die besten Gebrauchtwellen zu montieren, was nicht voll zufriedenstellend ausfiel.

Dann gab es mal vor ein paar Jahren überholte Originalwellen, aber die waren schlicht nicht gut, die Überarbeitung wurde wohl von Leuten gemacht, die sich nicht voll in die Materie eingearbeitet hatten. Man konnte die Dinger fahren, aber der Rundlauf war nicht so, wie ich es mir vorgestellt habe. Alles schüttelte, was was heißen will, wenn man die Lenkungsdämpfung des SM mit in Betracht zieht. Die „Überholer“, angeblich in Polen, wussten wohl nicht um die Kalibrierung der Kardangelenke mittels der unterschiedlich dicken Seegeringe und haben die vermutlich nur irgendwie eingebaut ohne zu messen.

Darum habe ich damals sofort zugegriffen, als es neue Antriebswellen als Nachbauwellen für den SM

gab. Im April 2007 hatte ich mir zwei Paar der neuen Antriebswellen für meine beiden SM gegönnt, der Bericht darüber war auch in der Clubzeitung.

Leider habe ich damals gleich bei beiden Autos zugeschlagen und umgerüstet, im Glauben, dass einer, der solche Wellen nachbaut, auch weiß, was er macht. Nach ca. 500 Kilometern habe ich beide SM wieder rückrüsten müssen, weil die Dinger schlicht nicht hielten. Laut damaliger Aussage des Verkäufers, einem Citroën-Oldiehändler aus Deutschland, sei ich(!) ein Einzelfall gewesen, aber „hinten herum“ habe ich durchaus gehört, dass die Dinger europaweit paketweise an den Hersteller zurückgegangen sind.

Zu bemängeln war an diesen Nachbau-Wellen damals Folgendes:

- ⊗ Die Zahnung am Radteller war nur eingeschweißt, zu fein und von der Passung zu lose.
- ⊗ Die Halterung zwischen Radteller und Zahnung war nicht stabil genug, sie gab nach, zudem war diese Wellenzahnung vom Durchmesser her zu dünn, die ganze Verbindung wurde nach ca. 300 Kilometer schon lose.
- ⊗ Die Gelenkmanschette aus Plastik (nicht Gummi) bekam spätestens nach 500 Kilometer Risse.
- ⊗ Die Welle hatte im Gelenk(!) Längsspiel, dadurch kam der getriebeseitige Wellenstummel in Kontakt zur Blechplatte der Tripode.
- ⊗ Am Radteller waren die Senklöcher für die beiden Kreuzschlitzschrauben nicht tief genug gesenkt.
- ⊗ In der Verpackung lag die Welle mit Manschette auf dem Boden der Kiste, auch nicht gut für die Manschette.
- ⊗ Die Welle hatte keine definierten Stellen für den Sitz der Manschettenhäuse.
- ⊗ Die Verzahnung der Triachse am getriebeseitigen Wellenende hatte keinen Anschlag und wurde nach zwei Demontagevorgängen lose.

Diese ersten Nachbau-Wellen waren aus meiner Sicht nicht ungefährlich, denn bei einer Vollbremsung mit ausgeleierter Verzahnung in der Kraftübertragung der Welle hätte man durchaus einen Abflug mit dem SM machen können. Leider gab es nach der Rückabwicklung dieser Wellen keinen Ersatz, aber die Gewährleistung wurde umgehend und ohne Diskussion bearbeitet (deutscher Szene-Oldiehändler eben!) und ich bekam mein Geld zurück, insofern blieb ich nur auf dem Porto hängen und den Ein- und Ausbaueiten,

Technik

was mich wegen des Fettdrecks bis zum Ellenbogen mehr ärgerte.

Da ich aber Wellen brauchte, habe ich den ganzen Kram trotz allem positiv gesehen und versucht, den Hersteller herauszubekommen, um diesen technisch auf die richtige Spur zu setzen. Was natürlich seitens der deutschen Citroën-Oldierteile-Händler geblockt wurde. Die wollten natürlich nicht, dass ich die Quelle finde. Aber macht nichts, ein holländisches Mitglied in unserem Webforum hat sich erkundigt und den holländischen Zwischenhändler ausfindig gemacht, der die Wellen angeblich in Polen bauen ließ. Letztendlich hatte ich nach einer Mail und einem Telefonat die Adresse des Nachfertigungsbetriebes. Der war aufgrund des Desasters mit der ersten Wellenserie durchaus bereit, die Wellen nach den Heene'schen Anforderungen zu verbessern, die in Wort und Zeichnung über den holländischen Kollegen übersetzt und



ihm zugeleitet wurden. Der freundliche holländische Helfer suchte nämlich auch händeringend neue Antriebswellen für seinen SM.

Einige Wochen später kam ein erster neuer Prototyp, der bereits die meisten meiner Anforderungen erfüllte, aber nicht alle, weswegen ich die Welle ohne Probeinbau zur Nachkorrektur zurückgeschickt habe. Leider hat der Typ dann nichts mehr gemacht und die Waffen gestreckt – das Projekt der verbesserten Wellen wurde nicht weiter verfolgt von dessen Seite. Oder doch?

Also bin ich wieder mit den alten originalen Wellensätzen weitergefahren, was beim Einspritzer gut ging, beim Automatic mit dem unrunder Lauf aber störend war.

Im August 2009 habe ich mal Volker Hammes angerufen, ob er inzwischen Erfahrungen mit einer neuen Serie Gelenkwellen über längere Zeit habe. Er meinte, die aktuell gelieferten seien o. k. und bisher ohne Beanstandung in mehrere Kunden-SM verbaut worden. Also habe ich mir einen Satz bei Sassen bestellt. Die Dinger kosten inklusive Tripode (Neuteil!-Nachbau) 450 €. Meines Erachtens ist der Preis o. k., wenn man berücksichtigt, das man dafür die komplette Welle mit Tripode bekommt – für eine originale Neutripode wurden ja auch gut und gerne um die 400 € je Stück aufgerufen.

Kurz nach Bestellung kamen die Brocken. Unsere durchaus handfeste Postlerin kam schnaufend wie eine Dampflok an der Haustüre an zur Paketübergabe.

Die Analyse nach dem Auspacken und Montieren ergab, dass diese Wellen in fast allen Punkten meinen Anforderungen entsprachen, die ich damals über Holland durchgegeben hatte! Was ich nicht weiß, ist, ob die Jungs selber drauf gekommen sind oder meine Wünsche nur umgesetzt haben ohne „danke“ zu sagen. Jedenfalls entspricht die Welle, abgesehen vom Rzeppa-Gelenk in Geometrie und Ausführung den Originalwellen – mit den technischen Anpassungen eben durch den Entfall des Doppelgelenks und des Fettnippels am Wellenschaft. Die Bauart schaut sehr professionell aus.

Folgendes ist bei den neuen Wellen bauartbedingt erwähnenswert:

- ☺ Die Wellen werden endlich in einem Karton geliefert und sind mit stabilen Kartonrippen gehalten, die Manschetten liegen nicht an der Kartonwand an und werden nicht durch die Welle beim Transport und der Lagerung belastet
- ☺ Der Radteller wird separat geliefert, aus meiner Sicht könnte er auch mit dem Gelenk verschweißt werden.
- ☺ Die Zahnung am Radteller scheint, nach den Verfärbungen zu schließen, gehärtet zu sein. Die Zahnung ist auch in das Tellerteil eingefräst und nicht wie früher als Buchse eingeschweißt.
- ☺ Das Gelenk liegt nach Montage des Tellers satt und großflächig an der Auflagefläche des Radtellers an, so dass sich die Lenkkräfte und Exzentrizitäten im Lauf übertragen lassen.
- ☺ Die Senklöcher für die beiden kleinen Kreuzschlitzschrauben für die Radnabe sind tief genug eingesenkt.
- ☺ Die Welle hat kein Längsspiel mehr im Gelenk.
- ☺ Die Tripodeskugeln sind nadelgelagert!!
- ☺ Die radseitige Manschette ist nun aus Gummi, die

Tripodes-Manschette ist ein detailgenauer Nachbau der originalen, auch aus Gummi.

- ☺ Die Welle weist wie die originalen Wellen Höcker und Nuten auf, in denen die Manschettenhülse genau positioniert werden können.

Der einzige fragliche Punkt an der neuen Welle ist, dass sie einschließlich der Tripoden und deren Manschetten komplett montiert ist. In diesem Zustand kann man sie nur montieren, wenn man den Motor des SM einschließlich Getriebe ausbaut. Also macht man die Schellen auf und zerlegt die Tripodenseite und baut den Krempel von außen her ein, wie bei den Originalwellen eben auch. Die Tri-Achsen sind zum Glück maßlich genauso wie original, so dass man sie schräg durch die Öffnung der Radnabe durchfädeln kann.

Was nicht nötig gewesen wäre, sind die Nadellager der Kugeln auf der Tri-Achse, aber das wurde wohl von den frühen DS-Wellen übernommen. Die SM-Wellen hatten hier meist Gleitlager, die eigentlich nie Anlass zur Beanstandung gaben. Nadellager sind natürlich eine hochwertigere Ausführung als ein Gleitlager.

Eine rechte Zumutung ist aber der Press-Sitz der Zahnung zwischen Radteller und Gelenkkopfverzahnung. Die geht technisch richtigerweise(!) so schwer zu montieren, dass man diese Montage nur auf der Presse machen kann. Mit dem Hammer wird das nichts, das ist nicht gut für das Gelenk. Ich habe beim Lieferanten angeregt, die Radteller bei den zukünftigen Serien vielleicht vorzumontieren. Aber stramm sitzen müssen die Dinger schon.

Auch etwas schwierig ist das Einbauen des Gelenkes in die Öffnung der Radnabe, weil der Gummirand der Manschette etwas dick ist und vor allem, weil das Schloss der Schelle der Manschette zu dick ist. Man bekommt es aber hin, wenn man die Bohrung in der Radnabe reinigt und dann einfettet, und beim Eindrücken der Manschette am Schellenschloss mit einem Schraubendreher nachhilft. Ist man über den Rand weggekommen, flutscht das dann. Ich denke, im eingebauten Zustand wird sich das alles so „setzen“, dass danach die Demontage kein Problem sein dürfte.

Insbesondere das Reinigen der Radnabe ist sehr wichtig, denn wenn man die Tri-Achse mit den frisch gefetteten, nadelgelagerten Kugeln mit Dreck kontaminiert einbaut, dann wird man an den neuen Tripoden keine lange Freude haben. Die Fettfüllung der Tripode besteht aus einem klaren Fett. Ich denke mal,

dass das ein geeignetes Fett ist, habe aber trotzdem noch einige Löffel Molybdänfett nachgegeben, weil auch die Demontage der Tripode etwas Fett „kostet“.

Wenn man die Sicherungsschraube mit der Federscheibe in die Zentralbohrung der Welle beim Radteller schraubt, merkt man, dass da Fett austritt, diese Gewindebohrung steht wohl mit dem Inneren des Gelenkes in Verbindung. Einerseits kann man hier dann auch das Gelenk mit Fett nachfüllen, andererseits kann aber auch Wasser eindringen. Ich habe daher einen Batzen Fett unter die Federscheibe gegeben, damit von der Seite her die Verzahnung und das Gelenk wassergeschützt sind.



Obwohl der Radteller und die Verzahnung der Welle sehr stramm sitzen, bin ich der Ansicht, dass man besser je Zentralschraube zwei Federscheiben unterlegt, damit keine Kräfte beim Lenken die Zahnung teilweise aus dem Radteller herausbewegen können. Ich habe mir noch zwei solche Federscheiben bestellt und habe diese nachgerüstet, damit die Verbindung richtig festgeknallt werden kann. Wo rohe Kräfte sinnvoll walten ... doppelt genäht hält besser ... Hosenträger und Gürtel ...

Ich werde diesen Punkt im Betrieb mit Argusaugen beobachten und bei auch nur der geringsten Bewegung die Zahnwelle mit dem Radteller verschweißen lassen, denn eigentlich müssen diese beiden Teile am SM nicht trennbar sein – die zweiteilige Bauweise hat wohl produktionstechnische Gründe.

Technik

An den Tripoden habe ich festgestellt, dass sich ein Mutterpaar nicht mit der Nuss festziehen lässt, weil die Wandung der Tripode zu nah an den Muttern liegt. Wobei ich mangels originaler Bundmuttern hier DIN-Muttern habe. Da es bei beiden Tripoden war, gehe ich erstens davon aus, dass es eine kleine Ungenauigkeit im Guss ist, und zweitens, dass es vermutlich keinen Einfluss auf die Zentrität zwischen Befestigungslöchern und Tripodenzentrum hat, denn sonst müsste es ja auch mal bei einer Tripode passen. Beim Fahren merkt man davon jedenfalls nichts. Ich habe mir eine Nuss etwas abgedreht, damit ging es besser, aber auch nicht bis zum Anschlag. Da es mittlerweile auch wieder sehr gut gemachte Nachbauten der Tripodenmuttern gibt (Bundmuttern, 3,60 €/Stück), sollte man diese bei den Citroën-Oldiehändlern kaufen, denn diese Muttern haben eine geringere Schlüsselweite als Normmuttern und damit kann man sie mit der Nuss von seitlich oder mit dem Ringschlüssel von unten vernünftig packen. So war es eben original und das hat schon seinen Grund. Diese Bundmuttern sind übrigens kein Normteil und im Normteile-Handel auch nicht zu bekommen – das sei der „Geiz-ist-geil-Fraktion“ als Zeitersparnis beim Suchen nur als Hinweis mitgeteilt.

Bei der Lieferung der Wellen sabbern diese leicht aus der Fettfüllung der Tripode. Das hat den Grund, dass die Tripoden-Rückseite aus Blech zwar gebördelt am Grundkörper befestigt ist, aber nicht genug Spannung hat. Wenn die Tripode verschraubt ist, ist das fest genug und die zwischen Tripodenkörper und Blechplatte liegende, dünne Gummidichtung schließt den Spalt zwischen diesen Teilen. Da es aber eine Gummidichtung ist, ist diese weich, was gut für die Abdichtung ist. Allerdings bedingt diese Weichheit ein Setzen der Dichtung, was wiederum bedeutet, dass sich die Tripodenmuttern lockern können. Es ist also dringend zu empfehlen, in mehreren Schritten nach wenigen Kilometern die Befestigungsmuttern zu kontrollieren und nachzuziehen, was ja von unten sehr gut zu machen ist auf einer Hebebühne. Citroën hat damals Hartpapierdichtungen verwendet – warum wohl? Und warum muss man das heute ändern? Vielleicht war ja doch an dieser Stelle einer der sagemumwobenen „Spezialisten“ am Werk. Nicht alles, was man besser machen möchte, wird auch besser – Mitdenken ist immer angesagt.

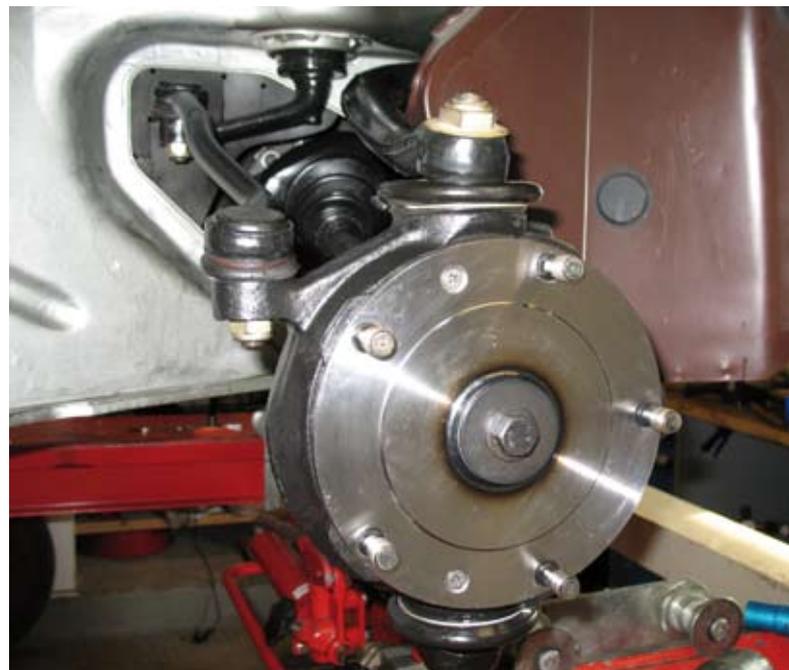
Nach dem Augenschein sind diese neuen Wellen also im Wesentlichen gut und richtig konstruiert. Ob und wie sie halten, wird der weitere Betrieb am Fahrzeug zeigen, ich werde darüber berichten. Was ich natürlich auch nicht sagen kann, ist, ob die Stahlgüte der Welle selbst den Anforderungen gerecht wird, oder

wie lange das Gelenk hält. Allerdings hat Citroën als Ersatzwellen nach den originalen Doppelgelenkwellen sehr ähnliche Wellen für den SM geliefert, auch mit Rzeppa-Gelenk, die dieser Nachbauversion im Prinzip entsprochen haben. Das waren angepasste CX-Wellen. Da die Nachbauwellen keinen TÜV-Stempel haben, bin ich mir nicht sicher, ob die Zulassung des Fahrzeugs erlischt.

Aber ob die Citroën-Ersatzwellen damals TÜV hatten? Wer kann das erkennen? Dass der TÜV diese professionell gemachten Teile beanstandet, glaube ich nicht, weil die das nicht merken. Nur im Falle eines Unfalles mit gutachterlicher Diagnose könnte es einem versierten Gutachter auffallen. Andererseits kann man nach EU-Recht auch nicht originale Teile ohne Herstellerstempel verbauen - was weiß ich!? Das muss jeder selber wissen.

Im Fahrbetrieb beim Automatic sind die Wellen natürlich ein Gedicht, weil die Achse endlich Ruhe gibt. Jedenfalls kann man davon ausgehen, dass jegliches verbliebenes Vibrieren nun nicht von den Wellen kommen kann, sondern woanders zu suchen ist. Auch eine Diagnosemöglichkeit.

Ich werde mit dem Umrüsten des IE abwarten, bis ich etwas Erfahrungen damit beim Automatic habe. Ich gebe auch keine Freigabe oder Ähnliches für die Dinger aus rechtlichen Gründen, nur damit das klar ist. Ich fahre diese Nachbauwellen aber.



Nikolaus-Treffen 2009

von Jürgen Renner

In diesem Jahr wollen wir uns in Darmstadt, dem Zentrum des Jugendstils und der Wissenschaft treffen.

Das Hotel „Contel“ ist unser Treffpunkt.



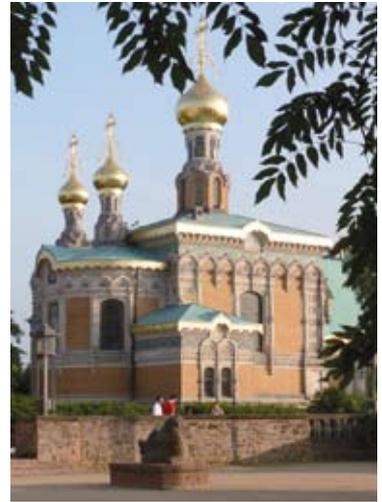
Unser Programm:

Freitag, 04.12.09 – 15.00 Uhr: Führung durch das Kontrollzentrum der ESA (ESOC). Der Termin liess sich aus organisatorischen Gründen nicht anders darstellen und ist ein Angebot an Mitglieder, die so zeitig kommen können oder nur diese Führung mitmachen wollen. Die Führung dauert 90 Minuten. Ansonsten treffen wir uns gegen Abend im Hotel zum gemütlichen Beisammensein.

Samstag, 05.12.09 – 10.00 Uhr: Abfahrt mit Bus zum Deutschen Jugendstilzentrum Mathildenhöhe mit Besichtigung der Russischen Kapelle, Hochzeitsturm und Altem Wasserreservoir der Stadt Darmstadt mit Führung um 11.00 Uhr. Die Führung dauert ca. eine Stunde. Danach fahren wir weiter zum Jagdschloß Kranichstein. Hier bietet das Restaurant einen guten Mittagstisch.

Um 14.30 Uhr ist eine Führung durch das Jagdmuseum Schloß Kranichstein eingeplant, die ca. eine Stunde dauert. Anschliessend Rückfahrt zum Hotel, das wir gegen 16.00 Uhr wieder erreichen. Der Abend beginnt mit einem Begrüßungstrunk und danach wird um 19.30 Uhr ein Nikolausmenü serviert.

Sonntag, den 06.12.09: ausgiebiges Frühstücksbuffet und Verabschiedung zur Heimreise.



Hotelanschrift:

Hotel Contel
Otto-Röhm-Straße 90 • 64293 Darmstadt
Tel.: 06151/8820

Die Übernachtung kostet inklusive Frühstücksbuffet:
Doppelzimmer: 78,00 Euro
Einzelzimmer: 69,00 Euro
Das Nikolausmenü wird 30,00 Euro kosten.

Herzlich willkommen
Eva und Jürgen Renner

Um uns die endgültige Planung zu erleichtern, bitte das beiliegende Anmeldeformular ausgefüllt zurückschicken, egal ob per Fax, Post oder e-mail.

Rhein-Main-Stammtisch

Zurück zu neuen Plätzen

Der Rhein-Main-Stammtisch ist wieder an seine ursprüngliche Wirkungsstätte zurückgekehrt: „President's table“ jeden zweiten Donnerstag eines Monats in Eltville-Erbach, Gasthof „Zum Engel“ am Marktplatz.

So kommt man hin: Am Ende der A66/B 42 Richtung Rüdeshheim: Wenn die B 42 zweispurig wird, die erste Ausfahrt nehmen. Auf den großen Parkplatz fahren und 100 Meter in den Ort gehen.

ACI Event of The Year 2010 decision

Wir möchten Euch über die für uns im wahrsten Sinne „sehr naheliegende“ offizielle Entscheidung zugunsten des ACI-Events 2010 im Mai/Juni 2010 in Zolder/Belgien unterrichten: Nachdem wir lange Zeit keine Kandidaten für 2010 hatten, kam das Team der Amicale Belge im Mai/Juni diesen Jahres mit einem sehr attraktiven Vorschlag an den ACI-Vorstand, der wiederum seine Delegierten um Entscheidung bat. Diese fiel einstimmig ohne Ablehnung (17:0) aus und war damit eindeutig.

Darüber hinaus hatte es zwischenzeitlich zaghafte Versuche gegeben, in Frankreich einen weiteren „Event-Kandidaten“ rund um einige internationale GS/SM Clubs zu benennen. Leider ist dem ACI-Vorstand bis heute kein offizieller Vorschlag von diesem Team eingereicht worden - die Hintergründe hierzu sind uns aus der französischen Delegation nicht klar offengelegt worden. Aber statt zu polarisieren lieber integrieren: Vielleicht wird das „Typenjubiläum“ ja in Zolder mit ins Programm eingebettet?

Wir freuen uns daher mit den Machern des „Citroen Jumble“ auf eine interessante Veranstaltung im nächsten Jahr. Der genaue Termin steht noch nicht genau fest, da der Formel-Eins-Rennzirkus die Zolder-Strecke für Testfahrten für die Saison 2010 nutzen wird, man also von deren Planung abhängt, die im Laufe dieses Jahres noch bekannt gegeben wird.

Sobald wir mehr wissen, Termine, Website etc., halte ich Euch natürlich auf dem Laufenden. Haltet schon mal die beiden Wochenenden Ende Mai/Anfang Juni in euren Club- und Ausfahrtskalendern sicherheitshalber fest und überdenkt Eure eigenen Clubplanungen - vielleicht lässt sich ja die ein oder andere Clubausfahrt nach Zolder organisieren?

Viele Grüße vom ACI
Stephan Joest
Kommunikation + dt. Delegation
Amicale Citroen Internationale (ACI)

Internationale SM Ausfahrt 2010 in der Champagne

Festakt zum 40. Jahrestag des Citroen SM

Pfingsten, 22. bis 24. Mai 2010

Die Feier zu diesem Ereignis wird von unseren Freunden des SM Club de France ausgerichtet. In der letzten Nummer 76 der Revue wird darauf hingewiesen. Die Franzosen rechnen mit einer regen Teilnahme und rufen die Teilnehmer in ihrer Revue auf, sich frühzeitig einzuschreiben, da das Gesamtkontingent wegen der Kapazität des Saales zum Galadiner auf ca. 200 Personen beschränkt sein wird. Ferner stellen die Freunde aus Frankreich einen interessanten Frühbuchungsrabatt von 20% pro SM Crew auf den Basispreis in Aussicht. Dieser Rabatt wird auch den eingeladenen SM Clubs eingeräumt, wie in Erfahrung gebracht werden konnte.

Wir hoffen im nächsten Journal Näheres berichten zu können, und freuen uns schon auf das Treffen; unsere Freunde aus Frankreich haben schon immer brillante Ausfahrten organisiert!



Die Kathedrale von Reims

Foto: Bildpixel@pixelio.de

Heidschnucken auf dem Schraubertag

von Astrid Röben und Dr. Rüdiger Frank

Herbstausfahrt der Nordlichter in der Lüneburger Heide



Mit der Hand oder dem Mundwerk??

Am Samstag, den 10. Oktober haben sich 14 Fahrzeuge mit rund 20 Teilnehmern in Eversen eingefunden. Horst Brücker und Mechtild Voigt hatten eingeladen, in ihrer Werkstatt einen Schraubertag zu „zelebrieren“. Horst und Mechtild haben, nachdem sie ihre Leidenschaft vor vielen Jahren zueinander geführt hat, nun vor etwa drei Jahren auch noch die Leidenschaft zu Oldtimer gefunden. Der wichtigste Oldtimer ist natürlich ihr SM, gefolgt von einem DS Inj. und einer Ente. Im Rahmen der allgemeinen Globalisierung, die, wie damit bewiesen ist, auch in der Lüneburger Heide Einzug gefunden hat, besitzen sie zusätzlich zwei amerikanische „Straßen-Schlachtschiffe“ von never-ending Ausmaßen. Wir werden nun verstehen, dass Horst eine ausgediente Autowerkstatt in Eversen



Kalt war's ja – aber schön!

gemietet hat. Komplette mit Hebebühne, Werkzeugen und Geräten. So ist es ihm gelungen, in der Rekordzeit von weniger als drei Jahren die komplette Flotte zu restaurieren und fahrbereit zu machen. Nun haben sie den Salat: Immer diese Entscheidungen zu treffen, mit welcher der Pretiosen am sonnigen Sonntag ausfahren?

Nun diese Profi Werkstatt stand uns am Samstag ganz alleine zur Verfügung. Horst und Mechtild ließen es sich nicht nehmen, uns ermüdete SM-Fahrer aufs Feinste zu bewirten. Bevor wir den ersten 11er-Schlüssel in die Hand nehmen durften, haben wir erstmal schön gefrühstückt.

Erfreulicherweise haben sich auch ein paar neue Clubmitglieder eingefunden: Ein gefundenes Fressen für uns Alteingesessenen, unsere überlegenen Kenntnisse an die Unvorbelasteten weiterzugeben.

Im Verlauf des arbeitsamen Schraubertages konnten wir Einsicht zum Thema kaputte Nockenwellen nehmen. Unter dem Mikroskop konnten wir die zerstörte Oberfläche der Nocken sehen, der sogenannte Pitting-Effekt. Auch eine von der Firma Campro, Bochum, restaurierte Nockenwelle wurde begutachtet. Desgleichen war auch ein zerkratzt Stößel zu sehen sowie ein nachgeschliffener.

Mittags gab es eine leckere Gulaschsuppe mit Bier vom Faß. Für den Nachmittag hatte Astrid ein Frauenprogramm organisiert: Eine romantische Kutschenfahrt durch die Lüneburger Heide. Es gab ein bißchen Mecker, weil die Kutsche keine Heizung hatte, aber nur ein bißchen, weil die Damen ja gewöhnt sind, dass im Winter das Heizungsventil bei Vaters Lieblingsauto kaputt ist und es dann ratsam ist, nicht darüber zu reden. Dieses kleine Manko



Alle mussten sich nach Ilse richten

Clubleben

im Winter wird ja sommers bei 40° im Auto lässig wett gemacht.

Der Kutscher, bei dem die, von zwei starken, aber nicht schraubwütigen Männern begleiteten Damen viel Interessantes über die Lüneburger Heide und ihre Entstehung erfuhren, hatte schwupps eine Nachwuchs-Kutscherin an seiner Seite: Jojo, die 11jährige Tochter von Klaus Steinbrink.

Nach rund 1 ½ Stunden kamen wir – zwischenzeitlich doch ziemlich durchgefroren – im Schäferhof an. Dort wurden wir mit warmen Getränken „aufgetaut“. Zurück zum Startort ging es dann mit rund 75 Pferdestärken, das war zwar landschaftlich nicht so schön, aber erheblich wärmer.

„Der Lümmel von der letzten Bank“



ckeres Essen, Trinken: Es wurde ein langer Abend mit viel Klönschnack.

Am nächsten Morgen, am Sonntag, gab es nach einem ausführlichen Frühstück eine schöne Ausfahrt durch die Lüneburger Heide. Dass wir geduldig hinter Gerold hertuckern mussten, hatten wir ja schon am Vorabend geübt. Nun, sein Wagen hat ohne Pannen das Ziel erreicht: die historische Dorfschule in Insel. Dort haben sich dann die SMisten in Zweier-Reihe vor der Schule aufgestellt, wo jeder Einzelne eine Schultüte von Birgit Frank empfangt. Die Schüler nahmen im Klassenzimmer, ein jeder an seinem Pult, Platz. Da wartete auch schon Fräulein Müller und der Unterricht begann. Fräulein Müller war sehr nachsichtig mit den nicht zufriedenstellenden Kenntnissen der SM Schüler. Man sah, wie notwendig doch der Schulbesuch war! Jung und dynamisch gab Fräulein Müller mit ihren 84 Jahren einen kurzen Einblick in die Entstehung und in den Verlauf der Dorfschule, die noch bis 1995 betrieben wurde. Das Stören des Unterrichtes konnte stark vermindert werden, nachdem Fräulein Müller anschaulich anhand einer Schautafel erklärte, wie damals Lehrer Meyer Übeltäter züchtigte. Eine Vielzahl der damaligen Utensilien waren in den Räumen der Schule ausgestellt. Nachdem wir uns brav benommen hatten und auch der Einschleimer zurechtgewiesen war, hat Fräulein Müller den Unterricht geschlossen und die Schüler entlassen, die sich zum Klassenfoto vor der Schule aufstellen durften.

Mittagessen gab es in einem Schafstall, wo die Veranstalter Brücker und Röben mittels einer Rede und dem Beifall der Schrauber geehrt wurden. Nach Kaffee und Kuchen und einem Heidekrautwasser (Heidegeist) wurden die SMisten auf den Weg geschickt, die von der Ausfahrt so angetan waren, dass sie gelobten, die Lüneburger Heide auch mal bei Sonnenschein kennen lernen zu wollen. Einen herzlichen Dank an Horst und Mechtild und an Gerold und Astrid, das war wieder ein schönes Treffen!

„Klassenfoto“



Nachdem dann nachmittags alle Fragen in Sachen SM in der Werkstatt geklärt werden konnten, sind die Schrauber Gerold folgend, der die Kolonne mit einem „minderjährigen“ Alfa anführte, durch die Lüneburger Heide geschlängelt worden, um das Übernachtungsquartier in Schneverdingen zu erreichen. Gerolds Blechbüchse gab nicht mehr her und Überholen, dass wollten wir ihm nicht antun.

Abends gab es ein Shuttle Transfer in den vier Kilometer entfernt gelegenen Gasthof „Schäferhof“. Le-



Hier ist's gemütlich, hier im Schafstall bleiben wir

75 Jahre Citroën Traction Avant

vom ACI

(„Gangster-Citroën“) – Sonderausstellung im Auto & Technik Museum Sinsheim

(lifepr) Sinsheim, 12.08.2009 - Hektische Modellwechsel wie heute waren in den Vor- und Nachkriegsjahren noch ein Fremdwort: 23 Jahre lang produzierte Citroën äußerlich nahezu unverändert den legendären „Traction Avant“. Aus Anlass seines 75. Geburtstags spannt das Auto & Technik Museum Sinsheim von 1. September 2009 bis Ende dieses Jahres in einer Sonderschau den Bogen vom ersten Citroën 7 A von 1934 bis zu einem der letzten Modelle dieser Baureihe, einem 15 Six (Baujahr 1956). Das richtungsweisende Konzept dieses mehr als zwei Jahrzehnte lang gebauten Erfolgsmodells trug entscheidend zum Image von Citroën als avantgardistische Marke mit unkonventionellen technischen Ideen bei.

Der Citroën 7 CV „Traction Avant“ galt bei seiner Markteinführung im Mai 1934 als technischer Meilenstein. Seine selbsttragende Karosserie, die vordere Einzelradaufhängung, hydraulische Bremsen und vor allem der innovative Frontantrieb (französisch: Traction Avant) setzten neue Maßstäbe in Straßensituation, Fahrsicherheit und Komfort. Es gab ihn in drei Leistungsstufen: 1303 cm³ und 32 PS (Typ 7 A), 1529 cm³ und 35 PS (Typ 7 B) und 1911 cm³ und 46 PS (Typ 7 Sport). Ab September 1934 ergänzte der etwas längere und breitere Citroën 11 CV das Modellprogramm. Mit ihm absolvierte der französische Rennfahrer Francois Lecot 1935 eine Rekordfahrt über 400.000 Kilometer, indem er täglich die Strecke Paris - Monaco (950 Kilometer) zurücklegte.

7 CV und 11 CV gab es in zahlreichen Karosserievarianten, z. B. als Limousine, achtsitzigen Großraumwagen („Familiale“), Kombi („Commerciale“), Coupé oder Roadster. Bis 1935 lief der Traction Avant auch im deutschen Citroën-Montagewerk in Köln-Poll vom Band und wurde als „Citroën Front“ angeboten. Statt des geplanten, aber nie realisierten Achtzylindermodells „22 CV“ wurde 1938 als Spitzenmodell der Sechszylinder „15 Six“ eingeführt (2867 cm³ und 77 PS), der 130 km/h Spitze erreichte.

Die Synthese aus hoher Motorleistung und exzellenter Straßensituation machte ihn während des zweiten Weltkriegs zum bevorzug-

ten Fahrzeug, sowohl französischer Partisanen, als auch der sie verfolgenden deutschen Gestapo. In den Nachkriegsjahren diente der Traction Avant häufig Gangsterbanden als Fluchtfahrzeug, was ihn zum mobilen Standardrequisit einschlägiger Kriminalfilme machte und ihm den bis heute geläufigen Beinamen „Gangster-Citroën“ eintrug. Die vor 1953 gebauten Modelle sind vor allem am außen auf der Kofferraumklappe aufliegenden Reserverad zu erkennen. Bei den späteren Fahrzeugen verschwand es im Gepäckabteil und machte einem etwas plump wirkenden glatten Kofferraumdeckel Platz. Bis 1947 drehte der Sechszylinder übrigens links herum, weshalb er als „15 Six G“ - das G stand für „gauche“ (links) - bezeichnet wurde. Die späteren Modelle firmierten als „15 Six D“ (D für „droite“, also rechts).

Von 1954 an diente der 15 Six als Erprobungsfahrzeug für die innovative hydropneumatische Federung, die ihr offizielles Debüt erst im Nachfolgemodell Citroën DS gab. Im Gegensatz zum DS besaß der 15 CV-H allerdings dieses Federungssystem nur an der Hinterachse. Am 25. Juli 1957 lief nach 23 Jahren Bauzeit der letzte von insgesamt 759.123 Traction Avant vom Band. Mit ihm endete bei Citroën die Ära des klassischen Vorkriegsdesigns mit freistehenden Kotflügeln und Scheinwerfern. Verglichen mit dem „Gangster-Citroën“ wirkte der futuristische Nachfolger DS wie ein Objekt von einem anderen Planeten.

Die Sonderausstellung 75 Jahre Citroën Traction Avant („Gangster-Citroën“) ist noch bis 31. Dezember 2009 täglich von 9 bis 18 Uhr im Auto & Technik Museum Sinsheim zu sehen.

Ansprechpartner:

Simone Lingner

Telefon: +49 (7261) 9299-73



Bremen-Classic-Motorshow 2010



**Sportlich, leicht, agil – Alfa Romeo wird 100
Bremen Classic Motorshow wartet 2010 mit „Bella
Maccina“ auf**

„Anonima Lombarda Fabbrica Automobili“ - klangvoll, aber auch ein bisschen sperrig war der Name der vor 100 Jahren gegründeten Automobilmarke in Italien - auf „Alfa“ einigten sich folglich die lombardischen Geschäftsleute. Durch die Übernahme des Industriellen Nicola Romeo fünf Jahre später erhielt „Alfa Romeo“ den Namen, mit dem die Fahrzeuge italienische Automobilgeschichte schrieben.

Die Bremen Classic Motorshow zollt diesem 100. Geburtstag vom 5. bis 7. Februar Respekt: „Bella Maccina“ heißt die Sonderschau der Oldtimersaison-Auftaktmesse des Jahres 2010. Mindestens zehn Raritäten wird es auf der Sonderfläche zu sehen geben und die werden die klassischen Alfa-Stärken dokumentieren: Sportlichkeit, Leichtbau und Agilität.

„Bella Maccina wird den Zeitraum von 1930 bis 1970 abdecken“, sagt Projektleiter Frank Ruge. Das geht frei nach dem Motto der Bremer Stadtmusikanten „Nur gemeinsam sind wir stark“ nur mit engagierten Partnern. „Die exquisiten Leihgaben stellt das Museo Storico aus Mailand zur Verfügung. Das ist eine sehr vielversprechende neue Allianz“, bewertet Frank Ruge die Zusammenarbeit. Zu sehen sein werden unter anderem die Sportwagen 6C 1750 und der 8C 2900, der 33 Stradale prototipo aber auch die „fliegende Untertasse“, der C52 „Disco Volante“.

Das Thema Italien wird ebenfalls im Bereich der Motorräder aufgegriffen - auch hier sind starke Partner mit im Boot. Der Veteranen Fahrzeugverband (VfV) wird einen Querschnitt durch die italienische Motorradgeschichte zeigen: Kleine und große Renn- und

Serienmaschinen, Bekanntes und Unbekanntes wird hier präsentiert.

„Dolce Vita“ zieht sich wie ein roter Faden durch die Bremen Classic Motorshow: Der Klassiker „Urlaub in Italien“ wird erlebbar. Mit welchem Auto war man doch am Gardasee, in Rimini oder auf Sizilien gewesen? Was gab es da zu essen und welche Schlager hörte man, bevor Eros Ramazzotti für italienische Popmusik stand? Der Sonntag wird ganz im Zeichen des italienischen Urlaubsfeelings stehen.

Nicht zu kurz während der achten Bremen Classic Motorshow kommt natürlich auch Bewährtes: Im Parkhaus hat sich die private Fahrzeugbörse etabliert, im AWD-Dome können von privat Motorräder erstanden werden. Auf dem Teilemarkt können lang gesuchte Ersatzteile gefunden werden. Die Händler bieten ihre handverlesenen Fahrzeuge dem fachkundigen Publikum an und Clubs und Vereine haben hier die Möglichkeit, die Begeisterung für Oldtimer mit anderen zu teilen. Auch der historische Motorsport hat seinen festen Platz im Portfolio der Bremen Classic Motorshow.

Die Öffnungszeiten der achten Bremen Classic Motorshow: Freitag, 5. Februar bis Sonntag, 7. Februar 2010 jeweils 9 bis 18 Uhr.

Telefon: 01 80 / 55 58 37 42 (14ct pro Minute).
Der Eintritt beträgt 13,- Euro.

Erwartet werden etwa 550 Aussteller und rund 36.000 Besucher aus sieben Ländern.

Weitere Informationen auch unter
www.classicmotorshow.de



Foto: Alfa Romeo Automobilismo Storico, (Milano)

Le Mans 2009

90 Jahre Innovation – 90 Jahre Citroën

Dieses Jahr fand ja das große Jubiläum der Marke Citroën statt.

Dazu gab es im August eine große Veranstaltung in Le Mans. Unser Mitglied Johannes Dohms ist dort gewesen – einige andere Zeitgenossen auch – und hat ein paar Fotos mitgebracht, von denen hier eine klei-

ne Auswahl zu sehen ist.

Besonders möchte ich auf die Schaltkulisse im SM von unserem Peter Biehl hinweisen. Peter Biehl hat sich ein Sechs-Gang Getriebe gebaut und Johannes Dohms hat von der dazu passenden Schaltkulisse ein Foto gemacht.





Aufruf: Wasserpumpenräder



Ohne das Wasserpumpenrad kann der Maserati nicht laufen. Originalteile gibt es schon lange nicht mehr.

Der Club benötigt deshalb dringend gebrauchte Wasserpumpenräder, um diese aufarbeiten zu lassen. Wer also noch in einem Regal ein Wasserpumpenrad hat, das nicht mehr benötigt wird, weil es nicht mehr funktioniert, sollte es dem Club zur Verfügung stellen.

Die oft auf der Rückseite durch den Betrieb entstandenen Laufrillen stören dabei nicht. Sie werden durch die Aufarbeitung beseitigt.

Bitte schickt/schicken Sie Ihre alten Wasserpumpenräder an:

Gerold Röben
Am Fuchsbau 25
29643 Neuenkirchen

Die Wasserpumpenräder werden hier gesammelt und zur Aufarbeitung weiter geleitet.

Die aufgearbeiteten Wasserpumpenräder werden dann im Austausch bei Martin Juschkus im Club-Service erhältlich sein.



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 / 44057227
 mail: hanno.krieg@charite.de

Rhein-Main - monatlich

2. Donnerstag
 Gasthof „Zum Engel“,
 am Marktplatz, Eltville-Erbach
 Info: Horst Lommel
 Fon: 0 69/425945

Karlsruhe - monatlich

1. Mittwoch
 Café Critisize
 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.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	29	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		
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	
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	
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	
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		
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	
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		

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 2009 sind im Kalender grün markiert

- November** 03. **Stammtisch Berlin**
 04. **Stammtisch Karlsruhe**
 12. **Stammtisch Rhein-Main**
- Dezember** 01. **Stammtisch Berlin**
 02. **Stammtisch Karlsruhe**
 04. - 06. **Nikolaustreffen in Darmstadt**
 10. **Stammtisch Rhein-Main**

Termine 2010

- Januar** 05. **Stammtisch Berlin**
 06. **Stammtisch Karlsruhe**
 14. **Stammtisch Rhein-Main**
 22. - 31. **35. Rétromobile in Paris (F)**
- Februar** 02. **Stammtisch Berlin**
 03. **Stammtisch Karlsruhe**
 05. - 07. **BCM 2010 in Bremen**
 11. **Stammtisch Rhein-Main**
- April** 7. - 11. **Techno-Classica in Essen**
- Mai** 01. + 02. **Citromobile in Utrecht (NL)**
 22. - 24. **Internationales SM-Treffen in Reims (F)**

Wer macht was im Citroën-SM-Club?

Vorstand

1. Vorsitzender: Jürgen Renner

Fon: 06152/960303
 Fax: 06152/960305
 Mail: vorstand@citroensmclub.de

2. Vorsitzender: Volker Hammes

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

Schriftführer: Gerold Röben

Fon: 05195/5222
 Fax: 05195/5224
 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: 06154/574413
 Fax: 06154/6290973
 Mail: ersatzteile@citroensmclub.de

Technik

Volker Hammes

Garage: 02131/590401
 Mobil: 0171/4924372
 Mail: technik@citroensmclub.de
 Internet: www.volker-hammes.de

Dipl.-Ing. Andreas Heene

Fon: 08152/6900
 Fax: 08152/6990
 Mail: technikheene@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 · 84405 Dorfen
 Mobil: 0172/8484566
 Mail: redaktion@citroensmclub.de

Produktion · Druck · Versand Zeitung

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