

86
II/2010

SM-Journal



CITROËN
SM-CLUB
DEUTSCHLAND E. V.

Grußworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

Nun rollen sie wieder! Der Mai hat es endlich möglich gemacht, die Garagentore zu öffnen und unseren SM die dringend benötigte Frischluft zu verschaffen.



Als wichtigste Ausfahrt betrachte ich die Fahrt zum Internationalen Treffen in und um Reims. Der SM-Club de France bot wieder ein interessantes Programm und natürlich die bekannt hervorragenden Gaumenfreuden. Vielen Dank den Organisatoren! Technische Probleme gab es mit unseren SM nicht, was einen technisch hohen Standard unserer Autos bescheinigt und längere Strecken problemlos bewältigen lässt.

Hier ist die von Barbara Eisvogel und Andreas Heene spontan während des Frühstücks in Epernay geplante Bodensee-Ausfahrt am 1. Oktoberwochenende hervorzuheben. Einladung und Programm liegen bei und der SM wird sich über ein paar mehr Kilometer freuen.

Freuen können wir uns auch über den Stand der Nachfertigungen. Die Türgriffe sind verfügbar und die Türdichtungen sollen Ende Juli auch verfügbar sein. Dank der Qualitätskontrolle von Andreas Heene ist eine ordentliche Passform garantiert. Es dauert halt immer etwas länger bis beauftragte Firmen unsere Nachfertigungen wegen geringer Stückzahlen erledigen. Wir lassen aber nicht nach und versuchen unseren Lagerbestand auf hohem Niveau zu halten.

Nun etwas in eigener Sache. Ich habe bereits bei meiner Wiederwahl zum 1. Vorsitzenden erklärt, dass ich für eine weitere Amtsperiode nicht zur Verfügung stehe. Das hat mehrere Gründe. Ich möchte wieder etwas mehr Zeit für Familie, Haus und Garage haben. Außerdem werde ich 2011 das Alter von 69 Jahren erreichen und da sehe ich die Zeit gekommen, den Platz für die Jugend zu räumen. Also hier der Aufruf an Mitglieder, bei denen Lust, Zeit und Interesse für die Position des 1. Vorsitzenden vorhanden ist. Der Club steht finanziell und organisatorisch auf stabilen Füßen, auch dank der guten Zusammenarbeit mit den Vorstandsmitgliedern. Ich bin sicher, die Mitgliederversammlung 2011 wird einen guten Nachfolger finden.

Jetzt kommt wieder das Tagesgeschäft mit dem Versuch Nachschub an Hardyscheiben für die Zwischenwelle zu besorgen. Gespräche mit einer Firma in Kiel sind vielversprechend.

Die Mitgliederversammlung hat den ursprünglich angedachten Treffpunkt Dresden diskutiert und es wurde entschieden, das Internationale Treffen vom 24. - 28. Mai 2012 (Pfingsten) im Raum Köln-Bonn auszurichten. Ein passendes Hotel ist bereits gefunden. Am Programm wird gearbeitet. Hilfe und Vorschläge zur Programmgestaltung sind jederzeit willkommen.

Das waren die organisatorischen Aussichten für die nächste Zeit. Die meteorologischen Aussichten stehen auf Sommer und viele problemlose SM-Kilometer.

Jürgen Renner

Titelbild



So schöne Bilder entstehen während Internationalen Treffen, beispielsweise in der Nähe von Reims.

Deuвет: fast 210.000 H-Kennzeichen sind unterwegs

Es ist soweit. Die ersten Zulassungsstatistiken zum 01.01.2010 liegen vor. Erste Zahlen finden Sie auf unserer Homepage.

Danach sind aktuell 209.954 H-Kennzeichen vergeben. Gegenüber dem letzten Jahr ist dies eine Steigerung von fast 15 %. Von diesen entfallen 188.360 auf Pkws. Dies sind 89 % des Gesamtbestandes. 94,2 % der H-Kennzeichen wurden an Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen vergeben. Mit 10.171 ist die Gruppe der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen in einem Alter von 35 - 39 Jahre deutlich größer als die der Fahrzeuge von 30 - 34 Jahre mit 7.451 H-Kennzeichen.

Diese Zahlen sollen nur einer ersten Orientierung hinsichtlich der Entwicklung dienen. Unser jährliches, umfangreiches Statistikwerk, sowie weitere bemerkenswerte Details werden folgen.

Interessant ist, dass der deutlichste Anstieg bei den H-Kennzeichen in der Gruppe der Oldtimer zwischen 50 und 59 Jahre zu finden ist. Zu erwarten wäre gewesen, dass die Gruppe der Fahrzeuge zwischen 30 und 34 Jahren überproportional zunimmt.

Der Arbeitnehmeranteil konnte mit 94,2 % im Vergleich zum Vorjahr leicht gesteigert werden. Nach der Bearbeitung weiterer Zahlen lässt sich schon absehen, dass über 20 Jahre nach der Wiedervereinigung sich die Schere zwischen den alten und den neuen Bundesländern ganz langsam zu schließen beginnt.

Der Anstieg der H-Kennzeichen in den neuen Bundesländern ist im Verhältnis zu den alten Bundesländern deutlich überproportional.

Ihr DEUVET-Vorstand

Editorial

Liebe Citroën  -Journal-Leserinnen und Leser,

inzwischen befinden wir uns im Hochsommer, die Saison ist im vollen Gange und sogar das Wetter spielt mit. Zumindest hier in Bayern haben wir strahlenden Sonnenschein und Temperaturen um 25°! Sogar ich glaube, dass der Winter jetzt vorbei ist. Die Nachbarn haben ihre Rasenmäher und Motor betriebenen Heckenscheren beiseite gestellt und nur die Vögel stören ein wenig die Eingebungen des Schreibers.

Ja, seit dem letzten Heft ist so einiges passiert. Ich habe Kontakte zum Besitzer eines sehr interessanten SM geknüpft, ebenso wie zu einem der seltenen SM-Erstbesitzer. Aber es wird leider noch dauern, bis ich da was lesenswertes formulieren kann. Ich weiß, seit einem Jahr verspreche ich diese Geschichten. Allein, es will nicht so richtig voran kommen. Als würde es eine Verschwörung geben. Aber nein, ich lasse mich nur anderweitig beschäftigen. Trotzdem: Ich behaupte immer noch, das Warten wird belohnt werden. Wir werden von einem SM in markenfremder Hand lesen und von einem rennerfahrenen SM und vielleicht auch von SM, die einfach nur gefahren werden.

Aber jetzt zu dem, was Sie in diesem Heft erwartet. Wir haben Berichte zur Mitgliederversammlung, für verschiedene Vorschläge für passende Radios, zum diesjährigen Nikolaustreffen, natürlich zum Internationalen Treffen in Reims, zum Einbau von Sicherheitsgurten, zu Gelenkwellen, zu Nachfertigungen und zu Veranstaltungen.

So haben wir diesmal wohl wieder ein lesenswertes Heft zusammen gestellt. Zumindest will ich das hoffen.

Bis zum nächsten Mal Ihr
Helge Kleinz

PS: Ja, auch ich bin traurig darüber, dass unser Vorsitzender bei der nächsten Wahl nicht mehr zur Verfügung steht. Am liebsten würde ich ihn bitten, diesen Entschluss noch einmal zu überdenken. Andererseits kann ich ihn verstehen. Denn die Arbeit für den Verein kostet schon Zeit. Niemand von uns wird wirklich jünger – auch wenn der Eine oder die Andere das vielleicht glauben mag. Es ist nicht so; das weiß ich aus leidvoller Erfahrung.

Der Inhalt

Aktuelles

Grußwort des Präsidenten	Seite	2
Deuvel: Fast 210.000 H-Kennzeichen.....	Seite	3
Editorial	Seite	3
Noch mehr vom Deuvel	Seite	20
Morgen musst Du sterben.....	Seite	20

Clubleben

Mitgliederversammlung 2010 in Marburg	Seite	5
Frühjahrsausfahrt der SM-Nordlichter	Seite	18

Veranstaltungshinweise

Nikolaus-Treffen in Lüneburg	Seite	27
SM-Treffen Süd zum Jahresausklang 2010	Seite	28
Vorhinweis Internationales Treffen 2011 in Italien	Seite	29
Schraubertag	Seite	30
Historische Formel 1 beim AvD-Oldtimer Grand Prix	Seite	30

Magazin

40 Jahre Citroën SM	Seite	6
Internationales Treffen in Reims (Frankreich)	Seite	7
Einzelansichten aller SM auf dem diesjährigen Internationale Treffen	Seite	16
Techno Classica 2010	Seite	21

Technik

Umrüsten von Automatikgurten	Seite	11
Radio für den SM	Seite	14
SM-Wasserpumpendichtung	Seite	23
Tabelle Vergaserbestückung	Seite	25

Service

Tipps und Hinweise	Seite	10
Verkaufsangebot	Seite	10
Bestellschein Ersatzteile	Seite	26
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile	Seite	31
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine	Seite	32

Redaktionsschluss für die 87. Ausgabe (III/2009): 30.09.2010

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 Kleinz
Buchbacher Str. 13
D-84405 Dorfen
Mobil: 0172/8484566
e-mail: redaktion@Citroënsclub.de

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

Mitgliederversammlung 2010 in Marburg

von Gerold Röben

Am 24.04.2010 fand unsere diesjährige Mitgliederversammlung in Marburg statt. Christa und Martin Betz hatten sich bereit erklärt, die diesjährige Versammlung auszurichten und arrangierten ein attraktives Rahmenprogramm.

Um 15 Uhr eröffnete unser Vorsitzender, Jürgen Renner, im Hotel „Fasanerie“ die Mitgliederversammlung. Der Verlauf der Versammlung kann dem Protokoll entnommen werden, welches diesem Journal beiliegt.

Nach einem gemeinsamen Abendessen in der „Fasanerie“ wurden wir dann zum Marburger Schloss gefahren. Dort empfing uns ein Führer zu einer gemütlichen Wanderung durch das nächtliche Marburg.

Marburg wurde 1138 erstmals urkundlich erwähnt, erste Besiedlungsspuren reichen aber bis in die Mittlere Altsteinzeit vor etwa 50.000 Jahren zurück.

Unser Führer gab uns einen kurzweiligen Überblick über die lange Geschichte der alten Universitätsstadt Marburg. Die Universität ist die erste protestantische Universität und wurde 1527 gegründet. Über 20.000 Studenten leben heute in Marburg. Die Universität ist eine der größten Wirtschaftsfaktoren der Stadt. Es hieß früher nicht ohne Grund „Die Marburger leben von einem Studenten unterm Dach und zwei Ziegen im Keller“.

Unsere Wanderung führte uns durch die alte Marburger Oberstadt, die im 2. Weltkrieg weitestgehend unversehrt blieb. Daher ist heute viel alte Bausubstanz erhalten.



Am Ende der Wanderung kehrten wir in eine der vielen Marburger Kneipen ein, um den netten Abend bei einem Glas Bier oder Wein und angeregten Gesprächen ausklingen zu lassen.

Am Sonntag starteten wir nach dem Frühstück mit einer gemeinsamen Autofahrt in die mittelalterliche Stadt Alsfeld, die wir dann zu Fuß erkundeten. Mittags

saßen wir dann noch ein letztes Mal bei einem gemeinsamen Essen in wunderschöner Ambiente, bevor alle den Rückweg nach Hause antreten mussten.

Christa und Martin Betz auf diesem Wege nochmals vielen Dank für die Ausrichtung der Mitgliederversammlung und das schöne Rahmenprogramm.

40 Jahre Citroën SM

von Helge Kleinz

Fortsetzung – Das Jahr ist ja noch nicht vorbei

Im Frühjahr, als die meisten von Ihnen sich auf die gerade beginnende Saison gefreut haben, die letzten Schrauben am SM fest gezogen haben und den Staub des Winters vom Auto gewischt, da hab ich mich auf die TechnoClassica vorbereitet. Mir vorgestellt, was ich dort machen will und wie wohl unser Stand aussehen mag; oder was für Fotos ich dort machen will. Dabei bin ich in einen meiner Schränke gefallen und habe ein paar alte Zeitschriften entdeckt. Darunter auch ein altes „hobby“-Heft. Ich wusste, ich hab 4 Stück. Aber oben auf lag eines vom 29.4.1970! Titel: „Citroën-Maserati: Sanfte Rakete aus Paris“ mit einem schönen Foto eines scheinbar metallic-blauen SM. Mal schauen.

In dem Heft blättern und den SM-Artikel suchend vergaß ich beinahe, wieder aus dem Schrank zu kriechen. Nun ja.

Lassen Sie mich nur ein paar Sätze und Überschriften zitieren. Leider habe ich kein Impressum gefunden, um fragen zu können, ob ich den Artikel abschreiben darf. Die Zeitschrift „hobby“ wurde bereits 1991 eingestellt. Die Fotos sind leider nur von minderer Qualität. Deshalb wird es hier nur Text geben, denn ich glaube, die meisten von uns haben die hier beschriebenen Bilder entweder im Original oder in sehr schöner Qualität selbst.

Über dem Artikel steht: „Aerodynamisch geformt wie eine Pfeilspitze ... ausgestattet wie ein Luxuswagen ... gefedert wie eine Sänfte ...“

Unter einem Bild des Cockpits: „Sensation für Citroën: Ein Traum-Cockpit im SM“.

Es ist auch beschrieben, woher die Bezeichnung SM stammt: Das S steht für die „Göttin“ DS, das M für Maserati.

Über einem Schnittbild des Federungssystems: „Die Räder sind vorbildlich aufgehängt und hydropneumatisch gefedert.“

Es geht weiter: „Der Hauch der großen weiten Welt in einem echten Familien-Coupé - Obwohl der Citroën SM ein echtes Sport-Coupé ist: Familienfreundliches Frankreich!“ „Das Fahren in seiner komfortabelsten Form ... man muss es schon als Schweben bezeichnen ... Dazu noch diese herrlich geformten bequemen Sitze!“

Und mehr: „Maserati steht auf diesem V6-Motor, Mittelmotor hinter der Vorderachse.“

Schließlich noch: „Für je drei Zylinder zwei Nockenwellen, eine für die Einlass-, eine für die Auslassventile.“

Im Artikel werden noch die bekannten Daten des SM genannt: drei Weber-Doppelvergaser, 170 PS, 23,5 mkp Drehmoment, 220 km/h Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung von 0 auf 100 in 8,9 sec.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass sie noch keinen Test gefahren haben, diesen aber bei Gelegenheit nachholen werden. Ansonsten ist der Artikel voll des Lobes über dieses Auto!

Wenn also jemand unter Ihnen ist, der den Testbericht des SM in der „hobby“ hat, möge er sich bitte bei mir melden. Den würde ich gern lesen und vielleicht in einem der nächsten Hefte veröffentlichen.

Helge Kleinz

Mobil: 0172/8484566

e-mail: redaktion@Citroënsclub.de

Internationales Treffen in Reims in Frankreich

von Vera Kordas

Pfingsten 2010 in der Champagne



Zunächst einmal möchten wir uns ganz herzlich beim französischen Citroën SM Club und seinem Organisationsteam für ein wunderschönes Pfingstwochenende inmitten einer fantastischen Landschaft – nämlich der Champagne, die wir bislang noch nicht kannten, aber die wir in der kurzen Zeit lieben gelernt haben und die wir sicherlich von nun an des Öfteren besuchen werden – bedanken.

Wir hatten wirklich Glück, dass der französische Citroën SM Club zum internationalen Treffen nach Reims in die Champagne eingeladen hatte – dieses Ereignis wollten wir uns auf keinen Fall entgehen lassen. Also machten wir uns Freitagmittag auf den Weg, um von Samstagfrüh bis Montagmittag an den geplanten Veranstaltungen teilzunehmen.



Nach Begrüßung durch das Organisationsteam und Überreichen der für die nächsten Tage erforderlichen Unterlagen wie Programm und Anfahrskizzen etc. inklusive Gastgeschenke – eine Seidenkrawatte für den Herrn und ein Seidentuch für die Dame sowie eine Flasche Champagner – ging es dann per Skizze zum ersten Bestimmungsort, zum Musée du Dragon, in dem wir per Film und per Führung viel über den ersten Weltkrieg, einen Grabenkrieg, erfahren haben, der sich unter Anderem eben auch in der Landschaft um dieses Museum herum abgespielt hat.

Wir haben viele interessante, vor allem aber leider überwiegend traurige Fakten dieses Krieges von 1914 bis 1918 erfahren, die uns eine junge Dame sehr engagiert und lebhaft während der Führung durch die unterirdischen Tunnel in französischer Sprache mitteilte – aber leider nur in französischer Sprache!!! Was haben wir doch für ein Glück gehabt, in der Schule Französisch gelernt zu haben, so waren wir in der glücklichen Lage, den Worten der jungen Dame auch folgen zu können.



Leider hatte nicht jeder ein solches Glück! Die meisten der englisch-, deutsch-, italienisch-, niederländisch-, skandinavisch etc. sprechenden Teilnehmer waren der französischen Sprache nicht mächtig und haben diese und auch andere noch folgende interessante Führungen nicht verstanden.

Nun ist das Organisieren einer derart großen Veranstaltung alles andere als einfach, zumal man es ja auch nie jedem Einzelnen recht machen kann, denn es

Magazin

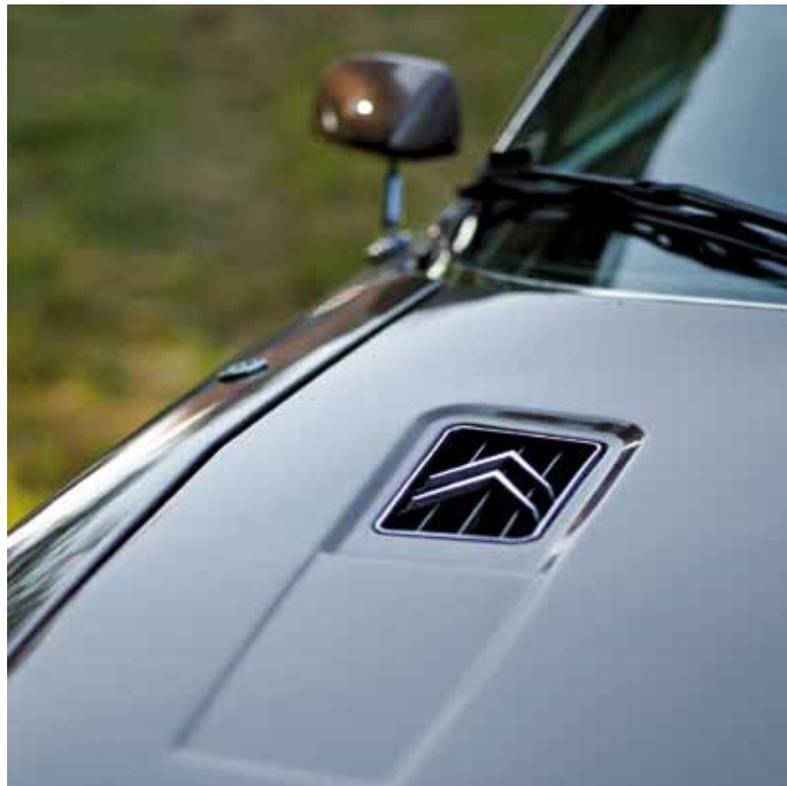
gibt immer Menschen, die mit nichts und niemandem zufrieden sind, die sogenannten Dauernörgler. Aber in diesem Fall wäre es wirklich sinnvoll gewesen, die überaus interessanten Führungen neben der französischen zumindest auch noch in der englischen Sprache anzubieten, davon ausgehend, dass jeder Teilnehmer Englisch irgendwann einmal in der Schule gelernt hat. Die nächsten kritischen Bemerkungen und langen



Gesichter hörten und sahen wir dann beim Mittagessen im Hotel de Ville in der Nähe des Musée du Dragon – ein schöner idyllischer Platz, um sich mit so vielen SM unterschiedlicher Farben zu versammeln und eine Pause einzulegen.

Aber irgendwie wollte es der unglückliche Zufall, dass zur Mittagszeit zu viele Teilnehmer zur gleichen Zeit eintrafen, nicht genügend Sitzplätze vorhanden und auf den Außen- und Innentritten des Rathauses Platz nehmen mussten, um ihr Essen einzunehmen.

Wir hatten Glück, denn als wir eintrafen, hatten die ersten Teilnehmer bereits gegessen und räumten die Plätze im Saal, sodass wir in netter Gesellschaft unser Essen, das uns wirklich sehr gut geschmeckt hat, gut gelaunt einnehmen konnten. Doch leider gab es einige Teilnehmer, die daran Anstoß nahmen, dass

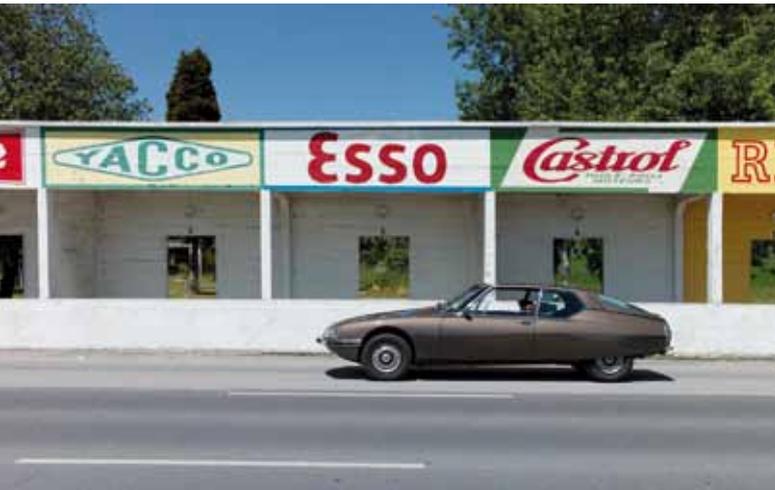


das Essen in Plastikbehältnissen (ähnlich wie im Flugzeug) verpackt war – aber wie bereits oben erwähnt, manchen Menschen kann man einfach nichts recht machen. Wir fanden diese Art der Verpflegung für die ca. 200 Teilnehmer bei sehr warmem Wetter (28 bis 30 Grad C) absolut passend und angebracht, es war alles reichlich vorhanden, gut gekühlt, das Essen und auch die Kaltgetränke und zum Abschluss gab es sogar einen Espresso – was will man mehr!?

Übrigens fanden wir die Idee, den Teilnehmern Skizzen in die Hand zu geben, anhand derer sie die einzelnen Bestimmungsorte erreichen konnten, sehr gut. Jeder Teilnehmer hatte so die Möglichkeit, seine „Ausfahrten“ zu den einzelnen Sehenswürdigkeiten individuell zu gestalten - bei 100 angemeldeten SM ein klarer Vorteil, denn Corso-Fahrten hätten hier sicherlich zu einem Chaos geführt.

Das absolute Highlight des Pfingsttreffens 2010 war die Besichtigung des von Eugène Mercier 1858 gegründeten Handelshauses für Champagner, das heute zu den ersten Champagnermarken Frankreichs zählt. Mercier hatte den Ehrgeiz, den Champagner möglichst vielen Leuten zugänglich zu machen und dabei eine hohe Qualität zu sichern. Dazu vereinte er mehrere Händler und ließ 1871 in sechsjähriger Bauzeit gigantische Kellergewölbe in 30 Metern Tiefe mit 47 Gängen und einer Gesamtlänge von 18 Kilometern mit direktem Anschluss zur Eisenbahnstrecke Paris-Strasbourg errichten.

Dank des französischen Citroën SM Clubs und seines Organisationsteams hatten wir nach einem wunderbaren Champagner-Empfang inklusive Fingerfood im Hause Mercier das große Vergnügen, einen Film über das Lebenswerk von Eugène Mercier zu sehen und anschließend einen Teil dieser Kellergewölbe in einem automatisch gelenkten „Zug“ mit Erklärungen (dieses Mal auf einstimmigen Wunsch in englische Sprache – zumindest in unserer „buntgemischten“ Gruppe) zu sehen und zu besichtigen.



Nach Filmvorführung und Besichtigungstour fand dann unser Gala Dinner im Bacchus-Keller, dem mit imposanten Skulpturen geschmückten ehemaligen Abfüllkeller, in festlicher Atmosphäre mit vier angebotenen Champagnersorten statt. Das war ein wahrhaft krönender Abschluss eines wunderschönen Tages voller neuer und interessanter Eindrücke, den wir sehr genossen haben und sicherlich nicht vergessen werden.



Auch am Pfingstsonntag war wieder einiges geboten, unter anderem eine „erfrischende Bootsfahrt“ auf der Marne, die sich bei den warmen Temperaturen als sehr wohltuend erwies. Man konnte in den 1½ Stunden Wasser und Natur betrachten und sich seinen Tagträumen hingeben, mit anderen Teilnehmern ein Pläuschchen halten oder fachsimpeln – natürlich über den SM, was sonst.



Zur Mittagszeit haben wir uns wieder an einem idyllischen Platz, auf dem sich auch alle SM zum Concours d'Élégance aufstellen konnten, versammelt. An dieser Stelle wurde eine Vorauswahl der schönsten SM getroffen, von denen zwei ausgesucht wurden, um dann am Abend einen französischen und einen nicht französischen Sieger küren zu können. Barbara Eisvogel erhielt den Preis für den schönsten ausländischen SM.



Trotz der ein oder anderen kleineren Panne bzw. Unannehmlichkeit, auf die wir hier nicht näher eingehen möchten, hat uns das Pfingstwochenende in und um Reims in der wundervollen Landschaft der Champagne bei fantastischem Hochsommerwetter mit bilderbuchblauem wolkenlosen Himmel und Sonnenschein gut gefallen. Dem französischen Organisationsteam sprechen wir auf diesem Weg nochmals unseren Dank aus, wohlwissend, dass es wirklich nicht leicht ist, eine solche Veranstaltung zu organisieren. Alles in allem haben die Organisatoren einen guten Job gemacht.

„Chapeau“ den Leuten, die sich dieser schwierigen Organisationsaufgabe stellen und ihre private Zeit dafür opfern.

Magazin/Service

Wir wünschen nun dem italienischen Organisationsteam viel Glück und ein gutes Gelingen und freuen

uns bereits heute auf Pfingsten 2011 in Venedig.



Tipps und Hinweise

Nachfertigungen

Auf der Techno-Classica haben wir die ersten der nachgefertigten Türgriffe bekommen. Sie schienen uns von erstaunlich guter Qualität zu sein. Das wurde inzwischen auch von einem Mitglied bestätigt. Allerdings sind noch ein paar kleine Änderungen erforderlich:



Die Bohrungen für die Gelenkachse Griff-Gehäuse müssen auf 5 mm aufgebohrt werden und die Befestigungslöcher in der Tür müssen 1 ein 2 mm nach unten aufgefeilt werden.

Die im Lager befindlichen Türgriffe wurden entsprechend überarbeitet. Die Befestigungslöcher in der Tür sind nicht bei allen SM gleich, hier kann es sein, dass diese noch etwas nachgefeilt werden müssen.

Nachtrag zum Antriebswellen-Artikel aus Heft Nr. 84
Und noch was: UNBEDINGT (!!!! nach einer Probefahrt die Tripodesmuttern nochmal nachziehen und nach 500 Kilometern nochmal!

Weil die Tripode eine Gummidichtung im Deckel hat, setzt sich diese unter Druck und Hitze nach Einbau, und die Muttern werden lose.

Citroën hatte original Dichtpapier verwendet, das für den Zweck besser war.

Verkaufs-Angebot

Citroën-SM zu verkaufen. Bj. 72, Vergaser, dunkelbraun, Leder braun, Edelstahlauspuff, ca. 340.000 Kilometer, Technik in sehr gutem Zustand, Motor, Getriebe Vorder- und Hinterachsen im Laufe der Zeit überholt, leichte optische Mängel, seit 27 Jahren in meinem Besitz und seit dieser Zeit ständig zugelassen.

Preis: 20.000 €

Tel: 0174/9177505



Umrüsten von Automatikgurten

von Ekkehart Schmitt

... auf originale Schnallen und elegante Dreipunkt-Gurte hinten

Bei fast jedem SM wurden mittlerweile die umständlichen Statigurte durch moderne Automatikgurte ersetzt. Dies erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern macht das Anlegen der Gurte auch wesentlich einfacher. Zudem fliegen beim Parken auch nicht die losen Gurtbänder durch den Wagen.



Aber: Die Optik wird verfälscht, besonders um die originalen Gurtschnallen ist es sehr schade. Diese haben nämlich auffällige Citroën-Logos und bedienen sich ähnlich wie Flugzeuggurte.



Ohne diese Gurte geht auf jeden Fall ein Teil des „Aviation-Feelings“ verloren. Noch größer ist der Verlust, wenn man die Sicherheitsgurte erster Serie sein Eigen nennt.

Diese verchromten Flugzeuggurte mit blauem Citroën-Logo wurden nur in den ersten Modellen (Bj. 70) verbaut.

Also muss eine Lösung her mit folgenden Zielen:

- Authentischer Look durch Original-Schnallen vorne und hinten, vorzugsweise erste Serie.
- Maximale Sicherheit, Dreipunkt-Gurte auf allen vier(!) Sitzen, davon vorne Automatik.
- Trotz allem möglichst wenig optische Störung des Innenraums: Coole Gurtschnallen ja, hässliche Gurtbänder überall nein.

Mit ein wenig Hirnschmalz und Geschick sind alle diese Ziele an einem Nachmittag erreicht. Wie das geht, folgt hier:



1. Automatikgurte vorne mit originalen Schnallen

Für die Umrüstung muss man die Gurtbänder ausbauen und von den mo-

dernen Steckern befreien. Doch wie geht das, ohne die Nähte aufzuschneiden? Ganz einfach: Man rollt das Gurtband bis zum Ende ab, dann bekommt man die Verankerung in der Achse zu Gesicht:

Der Gurt hat einfach am Ende eine vernähte Schlaufe, in der ein Stift aus Plastik oder Metall eingeschoben ist.



Dieser Stift ist deutlich dicker, als der Schlitz in der Achse der Aufrollmechanik, so dass der Gurt nicht heraus gezogen werden kann.



Das vereinfacht unsere Arbeit ungemein: Es reicht, den Stift aus der Schlaufe zu ziehen und schon kann man den Gurt aus dem Aufrollmechanismus herausziehen:



ACHTUNG!!

Es ist unbedingt darauf zu achten, dass die Achse beim Herausziehen des Gurtes nicht „abwickelt“, diese steht ja unter Federspannung. Daher unbedingt mit den Händen in Position halten und mit einem langen Gegenstand fixieren (siehe Bild):



Die Achse steht unter Spannung und ist durch einen langen Gegenstand vor dem Abrollen zu schützen

Das vordere Ende des Bandes schrauben wir einfach ab und haben somit das Gurtband komplett ausgebaut.



Wenn man nun Glück hat, kann man sowohl die Umlenklasche als auch den Stecker einfach über das lose Ende mit der genähten Schlaufe

Technik

fe abziehen. Hat man dieses Glück nicht, muss der Schlitz des Steckers mit einem Lötkolben etwas „aufgeschmolzen“ werden. Aufpassen, dass man das Gurtband dabei nicht beschädigt!



Jetzt ist das Gurtband „nackt“ und kann mit der originalen Gurtmechanik bestückt werden. Bei den Chromschnallen erster Serie muss an diesem langen Ende der männliche Chromstecker aufgeschoben werden.



Er hat leider keinen Doppelschlitz, so dass er bei Nichtgebrauch senkrecht auf den Boden rutscht. Manche Gurtbänder haben für solche Fälle einen Gurtstopper als Plastikknopf im Gurtband.



Wenn nicht, bieten sich Gurtstopper aus Edelstahl an, wie man sie z. B. auf Ebay finden kann:



Mit einem Dremel, etwas Politurpaste und Polierscheibe ist der Gurtstopper in ein paar Minuten auf Hochglanz poliert.



Man schiebt den Gurtstopper auf den Gurt, danach den verchromten Gurtstecker und danach den Umlenkbügel. Es ist darauf zu achten, dass die Komponenten zueinander alle richtig gedreht sind!



Jetzt muss man nur noch das neu bestückte Gurtband wieder in die Gurtrolle schieben (*Bild oben, richtig herum (grüner Pfeil)!*), den Metallstift wieder in die Schlaufe stecken, den Umlenkbügel wieder an der B-Säule verschrauben und das andere Ende am Schweller verschrauben, schon ist die Umrüstung (fast) fertig.

Es verbleibt noch die Gurtpeitsche: Diese schraubt man einfach ab und verschraubt stattdessen ein kurzes Gurtband mit Metallöse, das man in jedem Autozubehörhandel für kleines Geld bekommt.



Die Flugzeugschnalle wird auf das Band geschoben und schon ist die Umrüstung komplett!



Neben der viel besseren Optik gibt es auch Verbesserungen im Handling: Die leichten Stecker sind immer schön griffbereit, der Gurtstopper ist in seiner Höhe frei verstellbar (je nach Geschmack) und die Gurte sind vorne nun auf beiden Seiten(!) auf den Körper einstellbar, da ja auch die Chromschnallen verschoben werden können. Dadurch wird trotz der niedrigen Position des Umlenkbügels an der B-Säule kein so großer Zug mehr auf die Schulter ausgeübt. Auch beleibtere Passagiere können nun bequemer sitzen! Auf der Negativseite ist natürlich zu bemerken, dass die Schnallen auch zwischen die Sitze rutschen können und nicht so schön starr stehen, wie die Gurtpeitschen.



Ebenfalls praktisch ist es, dass man an den Gurten nichts neu vernähen lassen muss. So behalten die Gurtbänder ihre originale Stabilität!



Alternativ können natürlich auch alle Gurte mit den Original-Schnallen späterer Baujahre versehen werden. Allerdings hängen bei Nichtgebrauch die Schnallen an der B-Säule und liegen nicht so schön auf den Sitzen.



Die SM Gurte 71-75 sind optisch ebenfalls individuell und ansprechend



Auf den Sitzen befindet sich dann die Einschiebeschiene, wie im Bild zu sehen. Übrigens: Die Fahrerseite hat eine graue Schnalle und ein graues Gurtband, die Beifahrerseite beides in schwarz!

2. Dreipunkt-Gurte hinten

Wie bereits erwähnt, werden in dieser Anleitung maximal sichere Gurte angestrebt, sprich Dreipunkt, zu Gunsten der Optik werden keine faulen Kompromisse eingegangen. Das heißt aber nicht, dass das Erscheinungsbild egal ist. Im Gegenteil, die Gurte sollen bei Nichtgebrauch nicht lose herum hängen, sondern elegant geordnet wirken.

Um das zu realisieren, wären Automatikgurte nahe liegend, aber es gibt keine Möglichkeit, die großen Gurtrollen optisch elegant zu montieren: Auf der Hutablage stören sie ebenso wie an der C-Säule. Aus diesem Grund fallen Automatikgurte aus, es bleiben Dreipunkt-Statigurte.

Doch wie macht man Statigurte aufrollbar? Nach ein wenig Recherche findet man die Lösung: Im VW-Oldtimer Zubehör gibt es tatsächlich praktische Gurtaufroller, die einfach auf das Gurtband gefädelt werden.

Das Prinzip ist sehr einfach: Die Achse ist mit einer Feder versehen, die man manuell vorspannt. Dann wird der Gurt in die Achse gefädelt und bei Nichtgebrauch wickelt die Achse automatisch das Gurtband auf.



Leider lässt die Qualität der Wickler ein wenig zu wünschen übrig: Wenn man die Achse bei der Installation überdreht, springt die Feder sofort heraus. Man kann die Achse des Wicklers umbauen und verstärken, aber eine Anleitung dafür würde hier zu weit gehen. Man muss halt einfach vorsichtig bei der Installation sein.

Ein viel größeres Problem ist die hässliche Farbe, denn sie sind grau/beige und nicht schwarz (falls ein Leser sie in Schwarz findet, bitte Bescheid geben). Aus diesem Grunde müssen sie umlackiert werden. Damit die Farbe auch hält, müssen die Schnallen mit

Kunststoffhaftvermittler gewissenhaft vorbehandelt werden. Mit gutem Lack in Schwarz matt lackiert man nun auf den Haftvermittler:

Zum Lackieren muss die Mechanik vorher ausgebaut werden, was aber selbsterklärend einfach ist. Nach dem Lackieren sehen die Schnallen sehr gut aus. Dank des Haftvermittlers ist die Farbe auch kratzfest!



Nun bestückt man analog wie im ersten Kapitel die Gurtbänder mit den originalen Steckern, Schnallen und Gurtstopperrn und verschraubt die fertigen Statigurte an den entsprechenden Halterungen, die jeder SM zum Glück ab Werk besitzt.



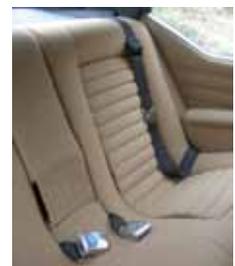
Als letzten Schritt setzt man den Gurtaufroller wie beschrieben ein. Es ist darauf zu achten, dass der Gurt bei Gebrauch sich komplett abwickelt. Bei Nichtgebrauch hält der Aufroller den Gurt schön straff und der Dreipunktgurt hängt nicht lose herum.



Es geht also doch, hinten Dreipunktgurte ohne hässliche Gurtrollen zu installieren, sogar mit den originalen Schnallen!



3. Fazit





Beim Blick in das Auto ist die Flugzeugoptik nun perfekt: Alle vier Sitze sind mit den verchromten Schnallen versehen, die man übrigens wirklich wie im Flugzeug anlegt und zum Lösen aufklappen muss.

Alle Ziele erfüllt: Moderne Dreipunktgurte, Flug-

zeugfeeling dank Originalschnallen und keine wild herumliegenden Gurtbänder. Außerdem sind die Gurte vorne nun flexibler (beidseitig verstellbar) und bequemer als mit herkömmlichen Automatikgurten.

Was will man mehr?



Radio für den SM

von Gerold Röben

Die Problematik SM und Radio kennen wir schon lange. Entweder zählt man zu den Glücklichen, die ein originales Continental Edison haben oder man muss irgendeine andere Lösung finden. Ein originales Continental Edison ist sehr schwer irgendwo zu ergattern und wenn man eins findet muss man dieses fast in Gold aufwiegen, Silber reicht schon nicht mehr, so hoch sind die Preise mittlerweile.

Einige haben das alte Blaupunkt-Radio mit dem der SM wohl teilweise in Deutschland ausgeliefert wurde aber dieses Radio gibt es auch kaum noch. Nachteil der originalen Radios ist ihre veraltete Technik die heutigen Ansprüchen an den Klang und die Empfangsqualität nicht mehr genügen.



Viele haben sich daher normale Radios mit 180 mm Einbautiefe besorgt und entsprechende Aufsätze für die Mittelkonsole konstruiert und angefertigt.

Wirklich schön sind diese Aufsätze nicht, auch wenn sie mit viel Aufwand und Geschick gefertigt wurden.

In einer der letzten Ausgaben haben wir über das Radio von Delphi-Grundig berichtet, welches aber zwischenzeitlich auch vom Markt genommen wurde und auch nur über ein Radioteil verfügte. Um eigene Musik abzuspielen konnte man nur über den AUX-Eingang einen MP3-Player anschließen, das Gerät selbst hatte keine Abspielmöglichkeit.

Zwischenzeitlich hat sich Einiges getan auf dem Autoradiomarkt. Auch moderne Fahrzeuge wie der Golf

VI haben nur noch verkürzte Einbauschächte. Dieses, und Technik wie USB und SD-Card die ein CD-Laufwerk überflüssig machen führt dazu, dass plötzlich wieder Radios auf den Markt kommen die nur eine geringe Einbautiefe von 100 – 120 mm haben. Diese passen von der Einbautiefe her auch in den SM und machen die bekannten Aufbauten auf der Mittelkonsole überflüssig.

Ein Gespräch mit unserem Mitglied Bernhard Grote aus Berlin veranlasste mich dazu, mich näher mit dieser Materie zu befassen. Ich habe mir die Mühe gemacht und das Internet nach solchen Radios durchforstet. Die einzelnen Typen die ich gefunden habe sind rechts abgebildet. Der Bezugspreis liegt zwischen 35,00 € und 70,00 € je nach Typ und Anbieter. Einfach mal die Gerätebezeichnung bei Ebay eingeben oder googeln. Das Design der Radios ist natürlich der Jetztzeit entsprechend. Hier kann nur jeder seinem persönlichen Geschmack folgen, die Bilder auf dieser Seite vermitteln einen ersten Eindruck. Die Radios verfügen alle über einen AUX-Eingang um z.B. einen MP3-Player oder mobilen CD-Player anzuschließen, einen USB-Anschluss sowie einen SD-Card-Slot. Man kann also seine Lieblingsmusik direkt als MP3 oder WMA Datei auf die SD-Card oder den USB-Stick kopieren und braucht im SM nicht mehr irgendwelche externen Geräte anschließen oder mit CDs rumhantieren. Weiterhin haben die Radios einen Line-out um einen zusätzlichen Verstärker anzuschließen, vier Lautsprecherausgänge etc. Die Anschlüsse hinten entsprechen der ISO-Norm, man braucht also noch einen ISO-Adapter den man an den Kabelbaum des SM anschließt. Dann nur noch den ISO-Stecker und Antenne einstecken und los geht's ...

... oder doch nicht ganz, die heutigen Radios sind schmaler als das Loch in der Mittelkonsole des SM.

Aber auch hier gibt es vielleicht kurzfristig eine Lösung, so dass nicht wieder jeder was selbst basteln muss. Ein Mitglied unseres Forums hat bereits Blenden für die Mittelkonsole mit passendem DIN-Ausschnitt für handelsübliche Radios in einer Kleinserie in Auftrag gegeben. Sobald diese vorliegen, die Qualität stimmt und der Preis erträglich ist wird der Club diese Blenden ordern und im Lager vorhalten. Dann

hätten wir eine Komplettlösung für die Radiothematik, die zwar nicht original ist aber auch nicht mehr die „Mitteltunnelhöcker“ benötigt, eine vernünftige Empfangsqualität und einen vernünftigen Klang bietet und auch noch für einen moderaten Preis zu haben ist. Sobald die Blenden vorliegen werden wir hier und im Forum darüber informieren.

Roadstar RU-200PLL

Xomax XM-RSU202



Lenco CS 321



Denver CAU 420

Clatronic AR-817



Megakick MA-Tahiti



Marquant MCR-1257



Einzelansichten aller auf dem internationalen T

von Helge Kleinz



Unser Mitglied Johannes Doms hat sich die Mühe gemacht, jedes Auto einzeln abzulichten. Es kann sein, dass nicht wirklich

Treffen anwesenden SM



Alle auf dieser Collage sind. Aber fast alle und ich habe mich bemüht, keines doppelt zu montieren.

Frühjahrsausfahrt der SM-Nordlichter

von Mechtild Voigt

17. - 18. April 2010 Meyer Werft - Ostfriesland

Papenburg war uns nur bekannt als Ort, wo das „r“ ein bisschen heftig gerollt wird und von wo die legendären Kreuzfahrtdampfer der Meyer-Werft in die Ems hinabgleiten. Eine Fahrt dorthin war bisher unterblieben.



Das sollte sich ändern, als im Februar Astrid Röben die Idee hatte, mit unseren aus dem Winterschlaf erweckten SM diese Werft zu besuchen. Rüdiger Frank lud spontan ein und organisierte ein Wochenende in Papenburg/Leer/Emden. Ein traumhaft schönes Frühlingswetter bekam er gratis dazu.

Es wurde ein denkwürdiges Wochenende, dieser 17. und 18. April. Während hoch über unseren Köpfen eine riesige Aschewolke ihr Unwesen trieb, tausende Urlauber in ihren Ferienorten gestrandet waren und kein einziger Flug mehr ging, während unsere Kanzlerin sich auf der Irrfahrt von San Francisco über Lissabon/Rom und Bozen nach Berlin befand und in Shanghai Michael Schumacher wieder nicht siegte, da wuchs im kleinen Papenburg zusammen, was zusammengehört: nämlich das Team der „SM-Nordlichter“.

Viele hatten sich angemeldet, die meisten waren gekommen: 32 Teilnehmer, 12 SM, ein Traction Avant, 2 Déessen, ein C6, ein Jaguar, ein Alfa-Romeo und ein BMW, genannt „der Karton“. Man kam aus Schleswig-Holstein, Amsterdam und Ulm, aus Hannover, Neuenkirchen, Eversen, Voerde, Hamburg und Braunschweig und alle waren gespannt auf die Werft.

Am Samstagmorgen trafen wir uns zunächst in einem kleinen Museumsdorf, der Van Velen Anlage. Van Velen erwarb 1631 das Gut Papenburg und legte damit den Grundstein für die Erschließung der bis dahin menschenfeindlichen emsländischen Moore. Auf der Anlage befindet sich das Papenbörger Hus, eine Gaststätte, wo wir als zweites Frühstück neben dem Ostfriesen-Tee auch die typischen Buchweizenpfannkuchen kosten konnten. Die waren dann aber nicht so prall. Anschließend führte uns ein Einheimischer mit einem sehr launigen, humorvollen Vortrag durch die Anlage der früheren Torfstecher. Schrecklich, diese einfachen, fensterlosen Behausungen, ohne Toiletten, Heizung und als Zubrot nur ein sog. „Kostgänger“! Eine Bootsreise über die Kanäle von Papenburg bis Bremen dauerte etwa 4 Wochen! Wie gut, dass wir heute unsere pfeilschnellen SM haben!

Die Meyer-Werft besuchten wir am Nachmittag in einer dreistündigen VIP-Führung. Was soll man zu ihr sagen? Wir alle, die wir doch seit langem gewohnt sind, in unglaublichen Dimensionen und technischen Hochleistungen zu denken, waren beeindruckt von

der Größe der beiden Werkshallen, von der Logistik und den zwei halb fertigen Riesenkolossen, die einmal Kreuzfahrtschiffe werden sollen. Unser Führer, ein früherer Mitarbeiter der Werft, hatte auf alle Fragen, historische wie technische, eine kompetente Antwort.

Ein paar Zahlen zum „halb fertigen“ Schiff: Dieser Ozeanriese wird über 1.250 luxuriös eingerichtete Kabinen verfügen und eine Größe von 128.000 BRZ haben. Der neue Kreuzfahrer wird in einem Blockbauprozess gebaut, wobei vorgefertigte Sektionen in Blockeinheiten miteinander verbunden und zum Schiffskörper zusammengesetzt werden. Die „Disney Dream“ wird aus 80 solcher Blöcke bestehen, der erste wiegt rund 380 Tonnen.

Schaute man aus dem Fenster, wurde auch das schwierige System des Stapellaufs und die weitere Reise über die Ems deutlich.

Aber eine Reise auf solch einem Koloss, so ging es sicher manch einem von uns durch den Kopf, hatten wir die nötig? Wo wir doch unseren Bedarf an schwankendem Boden und Abenteuer restlos mit unseren SM decken ...

Nach kurzer Fahrt und plötzlichem Abschied einiger Teilnehmer erreichten wir unser gemütliches Hotel am Ortsrand von Leer, checkten ein und brausten unverzüglich im Taxi zur Mole, wo uns in der „Waage“, dem ersten Haus am Ort, ein exklusives Menu erwartete. Dieses hätte auch unseren französischen Gourmets sehr gefallen.

Am Sonntag reisten wir - nun schon vielfältig durch Benzin- und Schraubgespräche zusammengewachsen - nach Emden. Dort hatte Rüdiger Frank eine Führung durch die sehr sehenswerte „Realismus“-Ausstellung in der Kunsthalle bestellt. In 45 Minuten wurden uns „nur“ 4 Bilder vorgestellt. Endlich einmal

gab es Gelegenheit zur ruhigen Betrachtung und zum Verständnis einzelner Bilder. Solche vernünftigen Führungen erlebt man selten.

Das Mittagessen in einem ausgesuchten Hotel, allerdings mit unmenschlich langer Wartezeit, gab noch einmal Gelegenheit, alle übrig gebliebenen Nordlichter zum Strahlen zu bringen.

Aschewolke hin oder her, wir waren nicht gestrandet, sondern angekommen.



Noch mehr vom Deuvet

Schildernovelle - alte Verkehrsschilder gelten weiter!

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer fordert die Kommunen auf, ihre finanziellen Mittel stattdessen zur Beseitigung der Winterschäden ihrer Straßen fließen zu lassen.

Bereits 1992 wurden neue Verkehrsschilder eingeführt. Die alten Verkehrsschilder blieben nach einer Übergangsregelung weiterhin unbefristet gültig.

Im Rahmen der „Schilderwaldnovelle“, die zum 01.09.2009 in Kraft trat, wurde auch diese Übergangsregelung gestrichen.

Damit wurden zahlreiche Verkehrsschilder ungültig. Rechtsexperten der Regierung kamen nun zu dem Ergebnis, dass die „Schilderwaldnovelle“ gegen geltendes Verfassungsrecht verstößt und damit nichtig ist. Daher sind die alten Verkehrsschilder vor 1992

weiterhin gültig und müssen nicht mehr ausgetauscht werden. Wir können daher nur dringend davon abraten, Empfehlungen der Presse zu folgen und alte Verkehrsschilder zu ignorieren.

Verkehrsminister Peter Ramsauer forderte die Kommunen auf, die freigewordenen Mittel zur Beseitigung der Winterschäden auf den Straßen zu verwenden.

Er betonte aber auch, dass weiterhin intensiv an einer Regelung gearbeitet wird, die dem Schilderwald in Deutschland entgegenwirken soll.

Künftig können Sie sich die teure 09001-Rufnummer für unsere Geschäftsstelle sparen. Ab sofort ist unsere Geschäftsstelle unter 030/33778085 erreichbar. Die alte 09001-Rufnummer wurde bereits abgeschaltet.

Mit bestem Gruß
Ihr DEUVET-Vorstand

„Morgen musst Du sterben!“

mit dem SM von Horst Lommel

hr dreht neuen Film für das Erste (Meldung 19.02.2010 bei hronline.de)

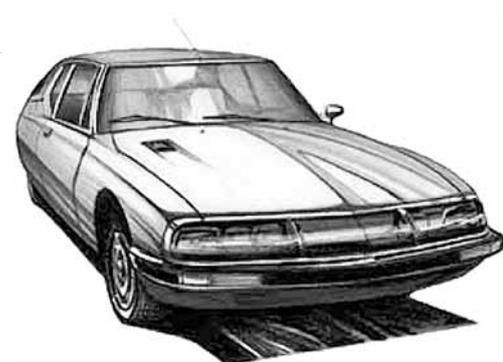
Unter dem Arbeitstitel „Morgen musst Du sterben!“ dreht der Hessische Rundfunk (hr) vom 23. Februar bis 30. März in Frankfurt und Umgebung einen neuen Fernsehfilm für das Erste. Das Drehbuch zu diesem Film schrieb Niki Stein, der auch Regie führt.

Johannes Ganten, Ende 50, von seinen Freunden John genannt, führt als emeritierter Professor für Städtebau ein komfortables Leben. Überhaupt ist ihm immer alles zugeflogen, die Arbeit, die Frauen, für John ist dies selbstverständlich. Nie hat er sich über irgend etwas Gedanken gemacht, bis er an diesem Morgen – die Weihnachtsfeiertage sind gerade vorbei – einen Zettel in seinem Briefkasten findet mit dem Satz: Morgen musst Du sterben! Ganten nimmt die Warnung nicht wirklich ernst. Sein alter Freund Peter sieht das ganz anders und kann die Haltung von John überhaupt nicht nachvollziehen. Erst die zweite Warnung und einige sehr seltsame Begegnungen nagen an

Gantens unerschütterlichem Selbstbewusstsein, und die Stunden, die er dann erlebt, verändern sein Leben.

In den Hauptrollen sind Uwe Kockisch, Matthias Habich, Susanne Lothar, Eleonore Weisgerber, Gisela Schneeberger, Gesine Cukrowski und Franz Dinda zu sehen. Die Produktionsleitung hat Uli Dautel, verantwortliche Redakteurin ist Inge Fleckenstein. An der Kamera steht Arthur W. Ahrweiler, das Szenenbild stammt von Dominik Kremerskothen, das Kostümbild von Anette Schröder. Voraussichtlicher Sendetermin im Ersten ist Mittwoch, 15. Dezember 2010, um 20.15 Uhr.

Hessischer Rundfunk
Pressestelle



TechnoClassica 2010

von 40 Jahre GS – SM auf der Citroën Strasse von Helge Kleinz

Was für ein wichtiges, spannendes Jahr für uns. Auch, oder speziell, was die TechnoClassica angeht. War doch unser Anteil an der Citroën-Strasse diesmal direkt gegenüber der Treppe und Rolltreppe, die von der Halle 10 herauf führten. Das erste was die Besucher sahen, wenn ihre Köpfe über dem Boden erschienen, waren unsere beiden ausgestellten SM! Grossartig.

Unsere Standleitung hatte sich ordentlich ins Zeug gelegt: in Vitrinen konnten originale Windlaufmodelle des SM gezeigt werden, nach denen die Form des besten Autos aller Zeiten gestaltet wurde. Gut, daran hatten wir uns schnell gewöhnt. Das Highlight dieser TechnoClassica aber war für den Samstag angekündigt: Monsieur Robert Opron sollte kommen und unseren Stand besuchen! Ich kann kaum ausdrücken, was das für eine Nervosität bei mindestens der Hälfte der Standbesetzung ausgelöst hat. Damit meine ich nicht nur uns vom SM-Club, sondern auch die Leute vom GS-Club, vom CX-Club und vom DS-Club. Vom ACC-Club und von CVC waren auch etliche Leute in ehrfürchtiger Erwartung.

Aber in diesem Jahr gab es noch andere Besonderheiten um das Thema 40 Jahre GS–SM. So hat die Citroën Deutschland AG dieses Jahr zwei Pretiosen ausgestellt: Einen M35 und den Präsidentielle „2 PR 75“!



Einen von zwei jemals gebauten Wagen für die französischen Staatspräsidenten und deren Besucher. Das war schon etwas. Sie hatten auch einen von Hand lackierten GS „énergétique“ von 1976. Ein wunderschönes Exemplar von GS! Die Farben wirkten aus jedem Blickwinkel anders.

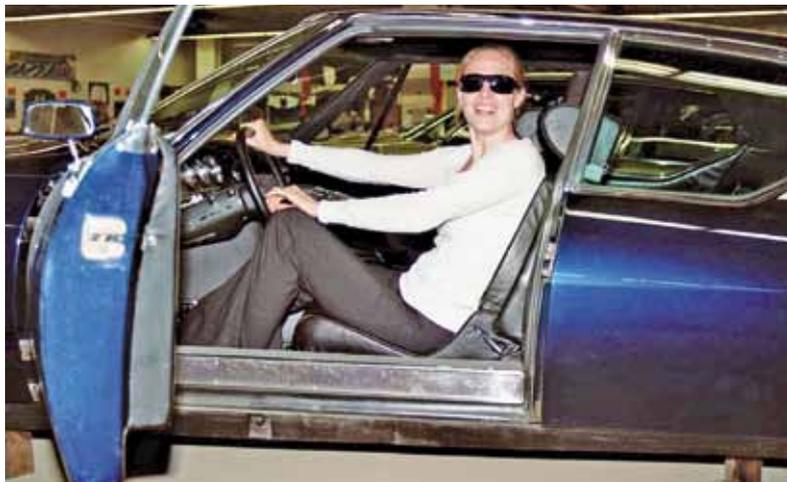
Nun, es stand auch noch ein aktueller DS3 am Stand. Aber über den möchte ich lieber kein Wort verlieren ... Ein paar Worte noch über den Präsidentielle: Ich hatte natürlich von dem Wagen gehört und Fotos gesehen. Aber das Original hat mich dann doch (fast) erschlagen: das Ding wirkt durch die schlanke Form viel länger als es ist.



GS énergétique aus dem Jahr 1976. Einzelstück von Jean-Pierre Lihou.

Klar, er ist über 5 Meter lang. Aber er wirkt, als wäre er mindestens 6 Meter lang. Dann die Ausführung! Man konnte an jedem Detail sehen, dass der Wagen nicht einfach zusammen gebaut wurde. Der wurde von Könnern gefertigt. Ein Rolls Royce aus der Zeit sieht heute nicht mehr so gut aus!

Doch ich war ja nicht allein auf unserem Stand. Volker Hammes und ich hatten diesmal Verstärkung aus Niedersachsen (Mechtild Voigt und Horst Brücker) und von Mallorca(!). Unser noch ziemlich neues Mitglied Sonja Bachmayer kam von ihrer Insel geflogen um uns zu unterstützen.



Magazin

Das ist ihr sehr gut gelungen! An einem Tag hat sie tatsächlich mit einem Mikrofaserhandschuh den SM von Volker Hammes abgestaubt.



Das war der Nachteil an unserem diesjährigen Stand: die unmittelbare Nachbarschaft zum „Biergarten“. Nicht nur, dass wir jeden Abend nach Fritierfett und Gebratenem gerochen haben, nein, von dort kam auch jede Menge Staub angeflogen.

Aber es gab auch noch den „GS ohne Grenzen“ auf der Citroën Strasse zu sehen. Den hat sich ein Mitglied des GS-Club machen lassen. Eine logistische Glanzleistung. Hat das ganze Projekt doch acht Jahre gedauert und war pünktlich zum Jubiläum fertig!



Mögen einige jetzt vielleicht sagen, das hätten sie schneller hin bekommen. Vielleicht, jedoch musste der Wagen neben dem täglichen Leben (Hobby und so) komplett zerlegt werden, damit die Folie nicht nur einfach irgendwie auf möglichen Rost gepappt wird. Ausserdem soll so ein Projekt auch finanziert werden.

Was gab es noch? Nun, da war der Stand des Citroën-Maserati-Club. Auf deren Stand hatte ein Mitglied ein Hardtop auf sein SM Cabriolet gebaut. So weit so

alltäglich. Jedoch war das nicht einfach nur ein abnehmbares Dach aus Kunststoff. Nein, der Erbauer – Ingenieur von Beruf – hat ein Dach aus Aluminium gebaut, das sich mithilfe elektrischer Energie öffnen und wieder schliessen lässt.



Sein Argument ist, dass es mit offenem Dach manchmal zu frisch und mit geschlossenem Dach manchmal zu heiß ist.

Doch jetzt zu dem, auf das Sie vielleicht schon die ganze Zeit hinlesen: Robert Opron. Nun, er kam pünktlich und hat sich direkt an unserem Stand niedergelassen. Kaum war er mit dem nötigsten (Kaffee, Wasser und Kekse) versorgt, standen Trauben von Menschen um ihn herum. Es konnte kaum noch jemand unsere herrlichen Autos erkennen.



Schon vorher standen an unserem Stand die Autoren des Buches „Robert Opron – l'automobile et l'art“ und boten das Werk zum Kauf an. Was soll das denn, hab ich mir gedacht. Von wegen. Die beiden haben das Buch im Dutzend verkauft. Die glücklichen Käufer haben sich auch prompt ein Autogramm reinschreiben lassen. So wurden dann tatsächlich die merkwürdigsten Dinge herbei geholt um sie mit einem Autogramm

versehen zu lassen. Unser Mitglied E. Schmitt hat sich sein Armaturenbrett signieren lassen. Wie hat er das nur so schnell ausbauen können?



Hier noch ein Foto von M. Opron, wie er sich den „GS ohne Grenzen“ zeigen lässt. Er schaut dabei ein wenig ungläubig, so als wollte fragen „Hab ich das wirklich gemacht?“. Aber bitte, damit wir uns richtig verstehen: der Mann hat wunderbare Autos antworten und ist inzwischen um die 80.

Hier noch die beiden Windlauf Modelle:



Bis zum nächsten Mal Ihr
Helge Kleinz

SM Wasserpumpendichtung,

von Andrew Brodie, übersetzt von Carsten Bussmann

Insgesamt kann man das Design an sich als eher fehlerarm bezeichnen. Inzwischen aber sind viele Motoren so alt, dass Lecks auftreten. Wenn man eine Überholung startet, gibt es einige Punkte, die man beachten muss.

MK 2: Zunächst zur 2. Version der Dichtung. Diese ist sehr robust und verursacht sehr wenige Probleme. Es gibt nur eine Teilenummer im Katalog dazu (5 458 954), und daher auch nur einen Typ Dichtung. Alle Variationen dieser Dichtung sind daher untereinander austauschbar. Für etwas Verwirrung sorgte sicherlich der Umstand, dass einige werksüberholte Motoren im Steuergehäuse mit zwei 1 mm-Beilagscheiben abgesetzt montiert wurden. Hier ist nicht die Dichtung unterschiedlich, sondern das Steuergehäuse, welches vom Hersteller verändert wurde. Diese Modifikation wird beschrieben in Update 38S, vom 25. September 1974.

Das prinzipielle Problem mit dieser Dichtung ist Aluminiumkorrosion und zwar unter dem eingelegten Keramikring im Turbinenrad, welches bei dieser Version aus Alu ist. Diese Korrosion hebt den Keramikring aus dem Rad heraus, so dass es dann schräg läuft.

Dies kann verhindert werden, wenn man die Vertiefung und den angrenzenden Bereich, in der dieser Ring eingelegt wird, mit „Hammerit“ lackiert, einem hochwasserbeständigen Lack. Dasselbe kann man auch an der Stelle im Steuergehäuse empfehlen, in die die MK1-Dichtung eingelegt wird.

Diese Dichtung wird derzeit nirgendwo hergestellt und jeglicher Ersatz muss genau auf Passung und Funktion geprüft werden.

MK 1: Bezüglich der 1. Version der Dichtung, Art.-Nr. 5 406 267, sind mehrere Dinge zu beachten: Wenn man sich das Design anschaut, dann kann es keinen Zweifel darüber geben, dass der Abstand zwischen dem Sitz im Steuergehäuse und der Turbine zu kurz ausgelegt wurde und das dadurch die Dichtung auf die Hälfte ihrer Länge zusammengepresst wird. Dafür ist dieses Design aber nicht ausgelegt. In einigen Fällen berühren sich die Windungen der Feder und dies hat katastrophale Folgen für das System.

Dieses Problem tritt nicht bei allen Motoren auf. Beim Zerlegen findet man entweder eine total zerquetschte Dichtung vor (dann hat dieser Motor dieses Problem),

Technik

oder es ist etwas Platz zwischen dem Ende der Dichtung und dem Turbinenrad (dann liegt das Problem nicht vor). Leider gibt es keinen einfachen Weg, dieses Problem durch Umarbeiten des Motors zu beheben, deswegen werde ich später dazu kleinere Änderungen an der Dichtung vorschlagen.

Zunächst gibt es von dieser Dichtung (WPF097) zwei verschiedene Versionen, die sich in Federhärte und Kontaktfläche unterscheiden: Die originale, frühe Version hat eine leicht schwächere Feder, aber wesentlich wichtiger, diese Feder hat ein geschliffenes Ende, das mit 360° auf das Ende der Gummidichtung hinter dem Karbonring drückt. Die spätere Version hat eine stärkere Feder für mehr Gegendruck, und zusätzlich nur eine Kontaktfläche von 270°, was Probleme bereitet. Oft berühren sich bei dieser Version die Wicklungen im eingebauten Zustand, es gibt nicht genug Federweg, um dies auszugleichen.

Der Keramikring wird im Produktionsprozess in das Gummi der Dichtung einvulkanisiert. An der Stelle, an der die 270°-Anpressung keinen Kontakt bietet, kann nach einiger Zeit die Klebung ausfallen und dort tritt dann (selten) ein Wassereinbruch auf. Dies geschieht allerdings recht selten, da der stärkere Federdruck dem entgegen wirkt. Die Karboneinlage dreht deshalb nicht, weil es weniger Reibung auf der Turbinenseite als auf der Gummiseite gibt. Zusätzlich hat der Karbonring auf der Rückseite eine kleine Verzahnung, was dem Mitdrehen auch entgegenwirkt.

Bei der Reparatur muss man daher verschiedene Dinge beachten. Zunächst ist es ein Muss, das der 360°-Kontakt zwischen Feder und Karbonring hergestellt wird. Dies geschieht, indem man auf einfache Weise die Dichtung zerlegt und einen schmalen Edelstahlring einlegt. Ich habe flache Scheiben aus Edelstahl angefertigt, alternativ kann man einen frei verfügbaren Kupfering verwenden (*Batteriewirkung? Anm. des Verfassers*).

Wichtig ist es vor allem, herauszufinden, ob die Dichtung nicht zu stark komprimiert wird, so dass die Federwicklungen sich berühren. Falls dies der Fall sein sollte, so ist ein Stück der Feder abzuschleifen, mindestens so dick wie der eingelegte Ring.

Für den Fall, das ein neues Wasserpumpenrad verwendet wird, sind die Modifikationen an dieser Stelle erledigt. Falls das alte Rad repariert werden soll, so ist nur eine Nut in der Breite etwas größer als die Breite des Karbonringes in das Messingrad einzufräsen. Man sieht oft, das der ganze innere Bereich des

Rad abgedreht wurde. Dies bringt das Rad dichter an das Steuergehäuse heran und könnte die Effizienz des Systems verringern oder sogar das Rad am Gehäuse schleifen lassen.

Es ist so viel Druck auf der Dichtung, das eine 1 mm (oder mehr) tiefe Einfräsung keinen Effekt auf die Wirksamkeit der Dichtung hat. Außerdem bleibt so das Rad in der richtigen Position. Der auszufräsende Bereich ist leicht durch die Spuren der Dichtung auf dem Rad zu bestimmen. Im Zweifelsfall kann ein größerer Bereich abgedreht werden, aber nicht dichter ans Zentrum heran als bis an die Nut für die in die Zwischenwelle eingelegte Feder.

Für den Fall (s. o.), dass der Abstand zum Steuergehäuse zu klein ist, kann man sich ebenfalls so behelfen. Es stellt eine Alternative zum Kürzen der Feder der Dichtung dar.

Eine weitere sehr einfache Modifikation, wenn man ohnehin das Rad abdrehen möchte, ist, einen Keramikring einzusetzen (Ich habe einige davon in Idealgröße anfertigen lassen). Dazu muss ein tieferer Einstich in das Rad gedreht werden. Der Keramikring wird dann mit einer kleinen Menge Silikondichtmasse eingeklebt.



Dieses ergibt, zusammen mit dem 360°-Kontakttring, ein mutmaßlich sehr lang haltendes System. Ich empfehle diesen Weg aber nur mit einer neuen Dichtung zusammen, denn durch den geringen Abrieb der Keramik auf dem Karbon dauert es SEHR lange, bis eine alte, eingelaufene Dichtung wirklich dicht wird.

Dies ist das Ergebnis- es gibt keinen Grund, alte Wasserpumpenräder aufzuschweißen oder sie übermäßig abzudrehen.

Nikolaustreffen in Lüneburg 03. – 05.12.2010

von Gerold Röben

Unser diesjähriges Nikolaustreffen wird in der Zeit vom 03. – 05.12.2010 in der alten Hansestadt Lüneburg stattfinden. Die ältesten Besiedlungsspuren in Lüneburg reichen bis ins Zeitalter der Neandertaler zurück, urkundlich erwähnt wurde die Stadt erstmals im Jahr 956. Der, vom griechischen Geografen Claudius Ptolemäus im Jahr 150 erwähnte Ort Leufana soll mit Lüneburg identisch sein.



Durch seinen Salzreichtum wurde Lüneburg sehr früh Mitglied der Hanse und stieg zu einer der reichsten Städte der Hanse auf.



Durch den Niedergang der Hanse Ende des 16. Jahrhunderts wurde den Lüneburgern die Lebensgrundlage durch Wegfall des Salzhandels entzogen und die Stadt verarmt in kurzer Zeit. Neue Gebäude konnten aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse nicht mehr gebaut werden. Dies ist der Grund warum ein Großteil des historischen Stadtbildes bis in unsere heutige Zeit erhalten geblieben ist. Natür-



lich spielte hier auch eine eher unwichtige strategische Lage im zweiten Weltkrieg eine Rolle mit.

Wir werden uns diese historische Altstadt im Rahmen einer kleinen Führung ansehen und wer Lust hat, kann hinterher noch den romantischen, mittelalterlichen Weihnachtsmarkt besuchen, der an diesem Wochenende in Lüneburg stattfindet. Wir werden sicherlich gut essen und trinken, wie es auf den Nikolaustreffen des Clubs Tradition ist und am Sonntag vielleicht noch eine kleine Ausfahrt ins Umland unternehmen. Das genaue Programm sowie die Anmeldeunterlagen werden der nächsten Ausgabe des SM-Journals beiliegen, wir möchten Euch/ Sie aber bitten, den Termin vorzumerken. Wir würden uns sehr freuen, wenn viele unserer Einladung folgen würden denn Lüneburg ist immer eine Reise wert.



SM-Treffen Süd zum Saisonausklang 2010

von Barbara Eisvogel und Andreas Heene

Programm Oldtimer zu Lande, zu Wasser und in der Luft

Freitag Abend, 1. Okt. 2010: Ankunft, Begrüßungstrunk, Abendessen/Übernachtung (excl. Getränke), Wellness im Hotel Krone Schnetzenhausen, Untere Mühlbachstr. 1, 88045 Friedrichshafen, <http://www.ringhotel-krone.de>



Samstag 2. Okt. 2010: Besuch des Automuseums Busch in Wolfegg und des Dornier-Museums Friedrichshafen (Mittagessen/Café Selbstzahler). Abendessen/Übernachtung im Hotel (excl. Getränke).



Sonntag 3. Okt. 2010: Fahrt nach Meersburg, Rundfahrt mit Schaufelraddampfer HOHENTWIEL von 1913 (Essen/Getränke Selbstzahler, Stöckelschuhverbot), Ausklang, Heimreise.



Das detaillierte Programm wird den angemeldeten Teams rechtzeitig zugestellt. Schöne Landschaften, gesicherte Parkplätze und Zeit für geselliges Beisammensein sind eingeplant

Preise:

Arrangement je Person im Einzelzimmer	€310.-/Person
Arrangement je Person im Doppelzimmer	€290.-/Person

Anmeldeschluss ist der 15. August 2010
Die Teilnehmerzahl ist auf 15 Teams/Fahrzeuge beschränkt

Der Preis des gewählten Arrangements ist mit der Anmeldung zu entrichten.

Nach dem guten Zuspruch des letzten SM-Treffens „Süd“ in Regensburg soll 2010 wieder ein Jahresabschlussstreffen im Süden stattfinden. Diesmal besichtigen wir am Bodensee Oldtimer zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

Freitag, den 1. Oktober abends Ankunft im Hotel bei Friedrichshafen am Bodensee, gemeinsames Abendessen 5-Gänge-Menu.

Samstag, den 2. Oktober Besuch des Automuseums Fritz B. Busch in Wolfegg, Mittagessen.

Besuch des Dornier-Museums in Friedrichshafen (Raumfahrt, Flugzeuge und Architektur). Kaffee im Museum. Heimfahrt ins Hotel, Haubenreißen, gemeinsames Abendessen 5-Gänge-Menu.

Sonntag, den 3. Oktober (Tag der Deutschen Einheit) Rundfahrt mit dem Raddampfer HOHENTWIEL Bau-

jahr 1913, 980 PS, Sichtbare polierte Dampfmaschine. Heimfahrt.

Landschaftlich reizvolle Fahrstrecken im Allgäu werden ebenfalls geboten.

Da wir die Buchungen sehr früh bestätigen müssen, ist die Teilnehmerzahl auf 15 Fahrzeuge/Teams begrenzt. Aufgrund des bei südlichen Treffen meist hohen Zuspruches ist rechtzeitige Anmeldung empfohlen.

Anmeldeschluss ist spätestens am 15. August. Wir freuen uns auf rege Teilnahme, schnelle Zusagen und ein schönes Regionaltreffen.

Das Anmeldeformular liegt dieser Ausgabe des SM-Journals bei.

Schon mal notieren!

vom SM Club Italien

Aus Italien erreichte uns noch folgender Hinweis:

Bologna, 18. Mai 2010

Sehr geehrte Präsidenten, nach Übereinkunft bei dem Treffen im letzten Januar in Paris, finden Sie nachstehend einen Entwurf für das internationale Treffen das vom 10. - 12. Juni 2011 in Venedig stattfinden wird.

Freitag 10. Juni

Ankunft am Nachmittag in Jesolo Lido und Unterbringung im Hotel. Registrierung für die Crews und Abgabe der Roadbooks und gadgets.

19.00/20.00 Uhr: Getränke und Aperitif. Das Abendessen ist frei

Samstag 11. Juni

9.00/10.00 Uhr: Autoparade (12 Kilometer) bis zur Pier, um an Bord der XXVII Galleons zu gehen. Abfahrt nach Murano (Besuch einer Glasbläserei), Burano (Besuch des kleinen und schönen Platzes des Ortes) Torcello (Besuch einer alten venezianischen Basilika und Attilas Thron). Während der Fahrt gibt es Kaffeepausen, Getränke und Lunch.

15.30/16.00 Uhr: Ankunft am San Marco Platz, im Zentrum von Venedig. Dort steht Zeit zum selbstständigen Sightseeing oder mit einem Führer zu den wichtigsten Gebäuden zur Verfügung. Zurück an Bord, gibt es das Abendessen vor der Kulisse von „La Giudecca“, der Werft und dem bekannten Lido Strand.

Sonntag 12. Juni

Autoparade entlang der Hauptstrasse in Jesolo Lido (mit dem Patron der Stadt Jesolo). Diese endet auf dem Platz mit einer Autoausstellung. Preisausschreiben für die Fahrer während der Drinks.

13.00 Uhr: Transfer zum Restaurant für das Mittagessen, bei dem die Gewinner bekannt gegeben werden. Ende der Veranstaltung

Preis pro Crew für 2 Personen 780,00 € total. Den Teilnehmern wird die Möglichkeit geboten, für eine Verlängerung das Hotel zu gleichen Konditionen zu buchen.

Leider ist die Teilnehmerzahl auf 160 Personen begrenzt.

Vielen Dank im Voraus für das Bekanntmachen des Programms bei allen angeschlossenen Mitgliedern und beste Wünsche für das nächste Reims Treffen, an dem ich aufgrund meiner Arbeit nicht teilnehmen kann.

Mit freundlichen Grüßen
Ugo Ugolini

P.S. Für alle weiteren Informationen, zögern sie nicht mich per e-mail zu kontaktieren:
info@ipergomme.net

Schraubertag am 12.09.2010

von Gerold Röben



Am 12.09.2010 ab 11:00 Uhr findet in Mainz bei Citroën Höptner der traditionelle Schraubertag statt. Das Autohaus Höptner stellt wieder seine Hebebühnen zur Verfügung, wer also etwas zu Schrauben hat sollte diesen Termin nicht verpassen. Aber auch der- oder diejenige, die am Sonntag keine Schraubenschlüssel in die Hand nehmen sind herzlich eingeladen.

Für das leibliche Wohl werden die Inhaber des Autohauses Wolfgang Höptner und Haydar Aktürk in bewährter Manier sorgen, dafür schon mal im Vorfeld vielen Dank. Man muss auch nicht unbedingt selbst schrauben, man kann ja auch gut über das Schrauben reden.

Autohaus Höptner GmbH
In der Dalheimer Wiese 17
55120 Mainz - Mombach

Historische Formel 1 beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix

Initiative Kulturgut Mobilität

Legendäre Formel-1-Fahrzeuge feiern vom 13. bis 15. August ihre Rückkehr an den Ring!

Die Dreiliter-Formel-1-Boliden stammen aus den Jahren zwischen 1966 und 1985. Es war jene Epoche stürmischer Technik-Evolution und unbändiger Fahrer-talente, in der den Grand-Prix-Wagen zum ersten Mal Flügel wuchsen, um ihre Aerodynamik zu verbessern.

„Grand Prix Masters“: Boliden aus der Historie des Großen Preises von Deutschland

Aber auch auf die vorangehende Formel-1-Ära dürfen sich die Besucher vom 13. bis 15. August freuen. Denn zu den schon traditionellen Leckerbissen im Zeitplan des AvD-Oldtimer-Grand-Prix gehört der Auftritt der „Historic Grand-Prix-Cars“, die sich den frühen Jahren der Königsklasse bis 1960 verschrieben haben: Seit 1951 gastierte die im Jahr zuvor gegründete Formel 1 auch in Deutschland.

Rennwagen aus acht Jahrzehnten beim Traditionsevent der Klassik-Szene

Historische Sportwagen, Tourenwagen und GT-Fahrzeuge sowie Präsentationen historischer Fahrzeuge

auf der Rennstrecke und ein Lauf zur MINI Challenge runden das Programm ab.

Der AvD-Oldtimer-Grand-Prix ist traditionell der Saisonhöhepunkt der europäischen Klassik-Enthusiasten. Vom 13. bis 15. August 2010 sind auf dem Nürburgring einzigartige Rennfahrzeuge aus acht Jahrzehnten zu sehen.

Der Vorverkauf läuft

Wer sich bereits im Vorfeld der Veranstaltung seine Eintrittskarte sichern möchte, wird am schnellsten im Internet fündig: Im Vorverkauf sind Tickets direkt bei der Nürburgring GmbH (www.nuerburgring.de) oder über den Vorverkaufspartner CTS/Eventim (www.eventim.de) erhältlich. Der Eintritt kostet für Erwachsene 18 bzw. 38 € (Tagestickets Freitag bzw. Tagestickets Samstag oder Sonntag), Wochenendtickets werden für 58 € angeboten. Junge Besucher bis 17 Jahre haben in Begleitung eines Erwachsenen freien Eintritt. Für AvD-Mitglieder gibt es im AvD-Servicecenter bis zum 23.07.2010 (www.avd.de) 30 Prozent Rabatt auf alle Tickets.

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 - unregelmäßig
 Gasthaus „Kohlenquelle“
 Ecke Kopenhagener Straße 16/
 Sonnenburger Straße
 Berlin-Prenzlauer Berg
 Info: Hanno Krieg
 Fon: 030/44057227
 mail: hanna.krieg@charite.de

Rhein-Main - monatlich
 2. Donnerstag
 Gasthof „Zum Engel“,
 am Marktplatz, Eltville-Erbach
 Info: Horst Lommel
 Fon: 069/425945

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.baemer@mi-beratung.de

München - monatlich
 Stammtisch des CVC
 1. Mittwoch
 im „Erdinger Weissbräu“
 Heiglhofstr. 13
 81377 München

Genauerer und Ansprechpartner zu den Stammtischen lesen Sie bitte in unserem Forum unter dem Punkt „Veranstaltungen“ nach.

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	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				
Di	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				
Mi	6	13	20	27	3	10	17	24	3	10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19	26	6	13	20	27	3	10	17	24	
Do	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	4	11	18	25
Fr	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	5	12	19	26
Sa	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	6	13	20	27
So	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	4	11	18	25

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

Januar: 01. Neujahr, 006. Heilige drei Könige; Februar: 14. Valentinstag; April: 02. Karfreitag, 04. Ostern, 05. Ostermontag; Mai: 01. Maifeiertag, 09. Muttertag, 13. Christi Himmelfahrt, 23. Pfingstsonntag, 24. Pfingstmontag; Oktober: 03. Tag der Deutschen Einheit; November: 21. Totensonntag; Dezember: 6. St. Nikolaus, 24. Heiliger Abend, 25./26. Erster/Zweiter Weihnachtsfeiertag, 31. Silvester

Die Termine 2010 sind im Kalender grün markiert

- Temine 2010**
- Juli:** 9. - 11. Tour de Düsseldorf
 - 13. Stammtisch Rhein-Main
 - 31. Schloss Dyck Classic Days
 - 31. Nordtreffen Holtum-Geest
 - August:** 1.8. Schloss Dyck Classic Days
 - 1.8. Nordtreffen Holtum-Geest
 - 04. Stammtisch Karlsruhe
 - 04. Stammtisch München
 - 12. Stammtisch Rhein-Main
 - 13. - 15. Historische Formel1 am Nürburgring
 - September** 01. Stammtisch Karlsruhe
 - 01. Stammtisch München
 - 09. Stammtisch Rhein-Main
 - 10. - 12. ACC Jahrestreffen in Staßfurt/SA
 - 12. Schraubertag bei Wolfgang Höptner
 - 18. - 19. Hausmesse „Der Franzose!“
 - Oktober:** 01. - 03. SM-Treffen Süd am Bodensee
 - 06. Stammtisch Karlsruhe
 - 06. Stammtisch München
 - 07. Stammtisch Rhein-Main
 - Dezember:** 03. - 05. Nikolaustreffen in Lüneburg

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: 0151/27608660
 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 Klein
 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