

94
I/2013

SM-Journal



CITROËN
SM-CLUB
DEUTSCHLAND E. V.

Grussworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

Wenn man im Moment aus dem Fenster schaut will noch kein richtiges SM-Feeling aufkommen. Frost und Schnee. Das wird sich hoffentlich bis zur Mitgliederversammlung ändern, damit wir uns wieder bei Frühlingswetter treffen können. Bis dahin dürften dann auch die kleinen oder auch größeren Wartungsarbeiten während der Winterzeit vergessen sein.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich als 1. Vorsitzender verabschieden und mich bei allen Mitgliedern für die gute Zusammenarbeit bedanken. Es war eine arbeitsreiche und interessante Zeit.

Der Club ist gut aufgestellt. Finanzen und Teileservice sind in Ordnung, obwohl die Nachfertigung der Rückleuchtegehäuse sich langsam zur ewigen Geschichte entwickelt. Wir kommen einfach mit unseren geringen Stückzahlen nicht voran. Diese Problematik ist auch vom Vorstand des holländischen Clubs erkannt worden mit dem Wunsch auf engere Zusammenarbeit. Wir haben auf Vorstandsebene miteinander gesprochen und wollen zu einer Kooperation auf Augenhöhe kommen. Ein Kooperationsvertrag ist in Vorbereitung, der dann auf der Mitgliederversammlung zur Diskussion und Abstimmung gestellt wird. Die Zusammenarbeit läuft bereits und bringt uns fehlende Karosserieteile. Es ist ein guter Anfang gemacht.

Der neu zu wählende Vorstand kann auf einer gesunden Basis aufbauen und den Club erfolgreich weiterführen. Ich wünsche viel Erfolg!

Die Position des Beisitzers muss auch neu besetzt werden, da Gerrit Böttcher zur Wiederwahl nicht zur Verfügung steht. Es wird also noch ein Freiwilliger gesucht, der im Vorstand mitarbeiten möchte.

Ihr/euer
Jürgen Renner

Wichtiger Hinweis: Dieser Ausgabe liegt ein Formular bei, welches die neuen Modalitäten für den Beitragseinzug nach Sepa-Verfahren ab 2014 regelt. Ich bitte darum, dieses Formular ausgefüllt an unseren Schatzmeister Christof Bäumer zu senden. Dies gilt auch für unsere ausländischen Mitglieder in Europa.

Titelbild



Fotograf: Robert Myrene, Oslo

Kommentar des Fotografen: „I'm never tired of studying the swooping shapes and sharp edges of Opron's fantastic design.“

Unterversicherung der Oldtimer

Information des DEUVET

Das Thema Unterversicherung ist in Deutschland ein kaum erkanntes Thema. Im Fall der Fälle kann es aber gerade bei Oldtimern zu bösen Überraschungen kommen.

Die regelmäßige Aktualisierung des Marktwertes ist daher ein Muss.

F5 steht auf der PC-Tastatur für aktualisieren und ist jedem Nutzer eigentlich hinlänglich bekannt. Dieser Begriff aber ist den meisten Versicherern, die klassische Fahrzeuge betreuen, ein Dorn im Auge. Eine leitende Führungskraft eines namhaften Versicherungsunternehmens bringt es auf den Punkt. Die meisten langjährigen Kunden hätten überalterte Verträge und damit zu niedrige Versicherungswerte, was aber über die Regelung des Zehn-Prozent-Aufschlages im Fall der Fälle aufgefangen werde: Das heißt, der Versicherer zahlt zehn Prozent mehr als der Wert des Oldtimers bei damaligen Vertragsabschluss. Warum sie aber an Aktualisierungen nicht interessiert seien? Ganz einfach, der Kunde erhielte dann einen neuen Vertrag, der ihn zumeist besser stelle als beim Altvertrag. Zwar sind die zu bezahlenden neuen Sum-

men als Gesamtes gesehen höher, dies werde aber durch die Neugestaltung des Vertrages entweder aufgefangen oder sogar preiswerter. Bevor also die neue Oldtimer-Saison beginnt, lohnt in jedem Fall eine unverbindliche Anfrage beim aktuellen Versicherer. Nicht zu vergessen hier der Hinweis, dass sich zwischenzeitlich viele Unternehmen um diese lukrative Kundschaft bemühen – Stichwort: äußerst geringe Schadenquote. Darüber hinaus belegen Zahlen eines großen deutschen Versicherers, dass hier Normalkunden im Durchschnitt 2,4 Verträge allgemeiner Natur, Oldtimer-Besitzer dagegen 4,1 Verträge abgeschlossen haben. Also ein durchaus lohnenswertes Geschäft.

Peter Schneider, Vizepräsident des Bundesverbands für klassische Fahrzeuge DEUVET, ergänzend: „Auch wir können eine zumindest zweijährige Aktualisierung nur dringend empfehlen. Eine Unterversicherung führt gerade bei nicht selbst verschuldeten Unfällen möglicherweise zu erheblichen finanziellen Einbußen. Insbesondere bei Oldtimern, für die Ersatzteile nicht mehr verfügbar sind und daher aufwändig nachgefertigt werden müssen.“

Editorial

Liebe Citroën  -Journal-Leserinnen und Leser,

In dem obigen Artikel ist viel über Unterversicherung gesagt worden. Gerade jetzt zu Saisonbeginn sollte man seine Police und vor allem die versicherten Werte überprüfen, gerade unter dem Aspekt, dass die Classic-Datavalore im letzten Jahr deutlich gestiegen sind. Wir haben vor einigen Jahren einen Clubtarif mit dem OCC ausgehandelt, der einen ausgezeichneten Deckungsumfang zu einer moderaten Prämie anbietet. Anfragen können gerne über mich gestellt werden.

Das Material für das vorliegende Journal kam für diese Ausgabe sehr spärlich, so dass ich die Gelegenheit nochmal nutzen möchte um möglichst viele zum Schreiben zu animieren. Viele Arbeiten in der Werkstatt könnten mit ein paar Fotos und Zeilen dokumentiert werden und würden so manchem SM-Fahrer und hier vor allem Neueinsteigern sehr helfen. An einer schönen Ausfahrt, nicht nur mit Citroen Hintergrund, würden vielleicht auch gern andere Clubmitglieder teilnehmen, also berichtet doch kurz über eure/Ihre Erfahrungen. Gibt es irgendwo ein Ersatzteil welches man am SM verwenden kann? Andere würden vielleicht auch gern von diesem Wissen profitieren. Das ist eine der fundamentalen Aufgaben eines Clubs. Ich würde mich freuen, wenn ich für das Journal Nr. 95 einen etwas größeren Fundus an Artikeln hätte.

Einen guten Saisonstart wünscht Ihr/ euer Redakteur
Gerold Röben

Der Inhalt

Aktuelles

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

Veranstaltungshinweise

SeMantics International Citroën SM-Meeting	Seite	19
25. Techno Classica Essen 2013	Seite	21

Magazin

Der SM im Dienste der Gendarmerie Nationale.....	Seite	5
Bremen Classic Motorshow 2013	Seite	7
Driven: Citroën SM – Octane 100th issue 2011	Seite	11
Citroën SM –Gran Turismo-Gleiter mit französischem Esprit	Seite	13

Technik

Die Restauration meines SM – Teil 3.....	Seite	17
--	-------	----

Service

Ein paar Neuerungen zu den Ersatzteilen	Seite	25
Bestellschein Ersatzteile	Seite	14
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile	Seite	27
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine	Seite	28

Redaktionsschluß für die 95. Ausgabe (II/2013): 31.05.2013

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
Ehrenmitglied: Robert Opron

Redaktion
Gerold Röben
Am Fuchsbau 25
D-29643 Neuenkirchen
Fon: 0 51 95/52 23
Mobil: 01 79/7 60 90 80
e-mail: gerold@roeben-online.de

Produktion · Druck · Versand
RÖBEN PRINTMEDIEN
Kontakt: Astrid Röben
Am Fuchsbau 25
29643 Neuenkirchen
Fon: 0 51 95/98 34
e-mail: printmedien@roeben-online.de

Der SM im Dienste der Gendarmerie Nationale

von Kurt Hofherr

Eine Faktensammlung

Im Oktober 2012 erhielt unser Präsident Jürgen Renner ein, in französischer Sprache abgefasstes Schreiben eines Herrn aus Martigues, der einen SM-Gendarmerie zum stolzen Preis von 16.000 € zum Kauf anbot.

Dem Brief lag eine wohl von einem Computer gefertigte Übersetzung ins Deutsche sowie ein Farbbild bei. Aus dem Bild ist bereits ersichtlich, dass es sich um eine in Einzelteile zerlegte „Schrottschüssel“ handelt. Im französischen Originaltext wird darauf hingewiesen, dass nur noch zwei der ursprünglich von der Gendarmerie Nationale genutzten fünf Fahrzeuge existieren.

Das angebotene Fahrzeug habe nur wenig Rost. Das mitgelieferte Bild zeigt allerdings das Gegenteil. Das Fahrzeug habe bereits Benzineinspritzung (die Originale waren alle SM-Injection). Der weitere Unsinn des Briefes sollte nur den Preis hochtreiben und muss hier nicht nochmal wiederholt werden.

Die zum Teil frei erfundenen Behauptungen dieses Zeitgenossen haben mich doch aus meiner Schreibethargie aufgeschreckt und ich habe versucht möglichst viele Fakten zu recherchieren:

Mit dem Ausbau der Autobahnen in Frankreich zu Beginn der 1970er Jahre war es für die Gendarmerie nicht mehr so einfach, die immer schnelleren Fahrzeuge der Verkehrssünder zu verfolgen und zu stellen. Die Gendarmerie verfügte zu diesem Zeitpunkt über die Alpine A 110 (1600 cm³) und Matra DJET V. Diese Fahrzeuge waren den sogenannten BRI'S (brigades rapides d'intervention) zugeordnet. Die Fahrzeuge waren eigentlich für die Rennstrecke und nicht für hohe Dauergeschwindigkeiten auf der Autobahn gedacht und deshalb bei „Full-speed“ etwas delikat zu handhaben.

Als dann der SM auf dem französischen Markt erschien, sah die Verwaltung (Les domaines) in diesem Fahrzeug den richtigen Ersatz. Eine gewisse Erfahrung mit den SM war bereits vorhanden, da der französische Staat bereits 1970 drei SM-Vergaser und 1971 weitere 10 SM-Vergaser für die Botschafter in wichtigen Ländern über die „Domaines“ angekauft hatte.

Der mit Citroën ausgehandelte Sonderpreis für die SM-Injektion betrug 32.584 FF (Normalpreis über 50.000 FF). Die Fahrzeuge wurden in das Zentraldepot in LE BLANC im Department INDRE geliefert.

Die ersten Fotos der Fahrzeuge für die Gendarmerie auf der Autobahn zeigen die Fahrzeuge zum Teil noch ohne die Beschriftung „Gendarmerie“ auf den Türen (z. B. die 6310920) am damaligen Autobahndreieck A19/A5, heute Autobahnkreuz. Es wurden 1972 zwei Fahrzeuge und im Frühjahr 1973 weitere drei Fahrzeuge geliefert. Ein einzelnes Fahrzeug wurde bereits 1972 für Ausstellungen der Gendarmerie benutzt. Offensichtlich wurde dieses Fahrzeug extra für die Autoausstellung 1972 in Paris und für den „Salon de la voiture corsa“ hergerichtet. Das Fahrzeug stammt nicht aus dem Los von fünf direkt der Gendarmerie zugeordneten Fahrzeugen. So war die Schrift „GENDARMERIE“ mit schwarzem Hintergrund auf die Türen aufgeklebt und nicht lackiert, wie später üblich. Weiter besitzt das Fahrzeug keine Dachantenne, sondern die normale elektrische Radioantenne im Kotflügel vorne rechts. Auch lässt die wahrscheinliche Zulassungsnummer 811-1390 eher auf die Domainenverwaltung schließen. Die Zulassungen für die Gendarmerie folgen weiter unten im Text.

Wie Lieutenant Colonel GRECH von der Gendarmerie Orange und der Verwaltungschef der Gendarmerie in Dijon Pierre Horvat berichten, wurden alle Gendarmen, die SM im Einsatz fuhren, dafür während eines Lehrgangs auf dem „Circuit Bugatti“ in Le Mans besonders geschult.

Wie Jürgen Renner und der Verfasser dieses Artikels selbst erfahren mussten, war diese Schulung nicht ganz umsonst. Nachdem wir 2004 die Gelegenheit hatten den „Circuit Bugatti“ mit dem SM mit „Full-Speed“ befahren zu dürfen, wissen wir, dass es nicht ganz so einfach ist, bei dieser Geschwindigkeit schnelle Richtungswechsel zum Beispiel zu einer „unvermittelt“ auftauchenden Ausfahrt durchzuführen.

Alle Fahrzeuge wurden in „Bleu de Bregancon“ (AC637) ausgeliefert. Sie waren unveränderte Serienfahrzeuge mit Klimaanlage und getönten Scheiben. Alle waren Einspritzer. In Le Blanc wurde ein Funkgerät, eine Antenne und ein eher putziges abnehmbares Blaulicht nachgerüstet. Das Funkgerät war nicht mehr auf dem

Magazin

neuesten Stand. Es sendete auf einer Frequenz und empfing auf einer anderen. Die SM erhielten auf den Türen in weissen Buchstaben die Aufschrift „Gendarmerie“. Viele erinnern sich noch an den Moment als sie „ihren SM“ in Le Blanc abholten und den Stolz, dass sie dieses einmalige Fahrzeug bewegen durften.

Abgesehen von einigen Motorschäden, waren die Gendarmen voll des Lobes über das komfortable, sichere und schnelle Fahrzeug. Für die Gendarmerie National, die ja in Frankreich dem Verteidigungsministerium untersteht, war ein SM als Dienstwagen der reine Luxus.

Die Fahrzeuge wurden wie folgt ausgeliefert und zugeordnet:

1972	631 0087	Dijon, Bourgogne, Bri Auxerre
	631 0088	Marseille, Provence, Rhones-Alpes, Cotes d'Azur, Bri Orange
1973	631 0918	Roye, Picardie, Amiens, Bri Roye
	631 0919	Centre, Orleans, Bri Ablis
	631 0920	Marseille, Provence, Rhones-Alpes, Cotes d'Azur, Bri Orange

Die Fahrzeuge waren vorgesehen für eine Laufleistung von rund 250.000 Kilometern, wobei alle Fahrzeuge mehr als 250.000 Kilometern erreichten. Der SM 631 0920 sogar über 280.000 Kilometer.

Im Jahre 1978 war das Karriereende erreicht:

631 0087	wurde außer Dienst gestellt im 01/1978
631 0088	wurde außer Dienst gestellt im 03/1978
631 0918	wurde außer Dienst gestellt im 07/1978
631 0919	wurde außer Dienst gestellt im 11/1979
631 0920	wurde außer Dienst gestellt im 08/1978

Die Fahrzeuge wurden während der gesamten Einsatzzeit natürlich ständig gewartet und in Details auch verbessert.

In der englisch sprachigen Literatur ist auch von angeblichen Tuningmaßnahmen die Rede. Hier wird Tuning wohl mit Detailverbesserungen (z. B. bessere Durchlüftung des Ölkühlers, dreireihiger Wasserkühler etc.) verwechselt.

In der französisch sprachigen Literatur und auch aus Gesprächen des Verfassers mit ehemaligen Gendarmen ist von Tuning keine Rede. Vermutlich taucht die Behauptung über angebliches „Tuning“ deshalb immer auf, weil die ebenfalls im Dienste der Gendarmerie befindlichen DS-Modelle mit einem „Constatin“-Kompressor ausgerüstet waren, der natürlich eine erhebliche Leistungssteigerung (kurzzeitig) ermöglichte.

Nach Außerdienststellung wurden die Fahrzeuge von der Domainen-Verwaltung, oft nach längerer Standzeit im Freien, verkauft. Der Zustand war entsprechend der Laufzeit und Standzeit bescheiden. Die Beschriftung „Gendarmerie“ musste entfernt werden. Fahrzeuge, die also heute noch mit Gendarmerie-Beschriftung angeboten werden, sind garantiert gefälscht. Auch wäre der Betrieb des Fahrzeugs mit der Aufschrift „GENDARMERIE“ in allen EG-Ländern verboten.

Laut Aussage meiner Kontakte wurden auch einige Fahrzeuge direkt verschrottet.

Einen „Nachbau“ des SM „GENDARMERIE“ konnte man einige Jahre im damaligen Gendarmeriemuseum in Arqueil im Süden von Paris besichtigen. Das Museum wurde vom Freundeskreis der Gendarmerie gegründet. Seit drei Jahren ist es aufgelöst und aufgeteilt worden. Alle Fahrzeuge befinden sich bei der Sammlung „Memoire de la Mecanique de la Gendarmerie“ in Fontainebleau und sind zurzeit nicht zu besichtigen.

Die übrige Sammlung befindet sich im „Musée de la Gendarmerie“ 8, Rue Emile Leclerc (vor Kurzem umbenannt in Avenue des 13 ème Dragons), F-77000 Melun (Tel.0031/1/64143317. Dort erreichen Sie den für die Presse zuständigen Sachbearbeiter). Auch dieses Museum ist zur Zeit geschlossen und befindet sich im Umbau bzw Neuausstellung. Nach der Wiedereröffnung, voraussichtlich 2013/14 wird dort auch der SM Gendarmerie-Nachbau wieder zu besichtigen sein.

Bei vielen Gendarmen der BRIs, die damals dieses Fahrzeug im Einsatz gefahren haben, weckt der SM bis heute noch andauernde wehmütige, aber begeisterte Erinnerungen – manchmal sogar Emotionen.

Sollte ein geneigter Leser noch weitere Informationen oder sonstige Details über den Einsatz der SM bei der Gendarmerie National haben, ist der Verfasser gerne bereit diese der Faktensammlung bzw. dem Archiv des SM-Clubs hinzuzufügen.



Bremen Classic Motorshow 2013

von Astrid Röben



Zum 10. Mal bestritt die Bremen Classic Motorshow den Auftakt der Oldtimer-Saison

Gegenüber 2012 legte die Oldtimermesse laut Aussage der Veranstalter deutlich zu: 40.377 Menschen kamen vom 01. bis 03. Februar in die sieben Hallen der Messe Bremen.

Wir haben in diesem Jahr das Angebot der Deutschen Bahn genutzt und sind mit einem Niedersachsen-Ticket nach Bremen gefahren. Das war auch gut so, denn am Sonntag, den 03. Februar hatte „Frau Holle“ noch einmal wieder kräftig die Kissen ausgeschüttelt – nachdem am Samstag strahlender Sonnenschein in Neuenkirchen die Hoffnung aufkommen ließ, eventuell am Sonntag vielleicht schon mal die erste Ausfahrt des Jahres zu wagen und mit „Seiner Majestät“ nach Bremen zu fahren. Ein Blick aus dem Fenster am Sonntag Morgen erstickte diese Hoffnung schon im Keim – also doch Niedersachsen-Ticket.

Das hatte auch seine Vorteile, denn wir brauchten keinen Parkplatz zu suchen und noch vielleicht eine

längere Strecke bei eisigem Wind zu laufen. Denn wenn man den Bremer Hauptbahnhof nach hinten raus verlässt, muss man nur eine Straße überqueren und schon ist man an den Messehallen. Ein erster suchender Blick, wo denn der Eingang ist, erfreute uns, denn der Eingang war in Halle 1, also gleich vorne an. Ein zweiter Blick brachte die Ernüchterung: Da wir uns als Pressevertreter akkreditiert hatten, mussten wir zum Eingang von Halle 7 – am anderen Ende der Messehalle. Also Schal vor's Gesicht und losmarschiert.

Nachdem wir unsere Ausweise bekommen hatten, durften wir uns aber freuen, dass wir den Weg außerhalb der Hallen nehmen müssen, denn als allererstes „grinsten“ uns ein 11CV und eine DS des CVC an.

Schnell waren die ersten Bilder im Kasten und mein Mann – natürlich in Fachgespräche vertieft. Auch zwei Stände weiter, den wir nach (gefühl) Stunden erreichten, gab es wieder eine Überraschung, denn es war der Stand des Alfa Romeo-Clubs Norddeutschland und das Ausstellungsstück war ein Alfa Romeo



Montreal, der so alt ist wie unsere SM. Gerold hat mit dem Eigentümer, Klaus Wemje, schon vor Jahren vereinbart, mal eine Gegenüberstellung – mit Teststrecke – zu machen, wenn beide Fahrzeuge fertig sind und darüber im Journal zu berichten. Die Zeichen stehen gut, dass es in diesem Jahr klappt.

In einer der Verkaufshallen stand ein GS zum Verkauf für nur 10.500 €, der nur 23.000 Kilometer auf der Uhr hatte und wirklich tip-top aussah.



Bevor wir uns eine kleine Pause in der „Fress-Meile“ genehmigten, streiften wir durch (fast) alle Hallen (die Motorräder ließen wir aus) und erfuhren so manch' Interessantes. So z. B. lernten wir bei den Werkzeugen den Nibbler kennen, mit dem sich problemlos auch kleinste und abgerundete Teile aus bis zu 2 mm starkem Blech schneiden lassen. Interessant war auch die Vorstellung des Verfahrens für Unterboden-



schutz in Wagenfarbe der Firma TimeLife, insbesondere wie vorher der alte Unterbodenschutz mit relativ geringem Arbeitsaufwand durch Trockeneisstrahlen entfernt wurde.

Die nächste Bremen Classic Motorshow steht auch schon fest: Freitag, 31. Januar bis Sonntag, 2. Februar 2014 – also gleich schon mal in die Notizen des Kalenders eintragen (falls man den Kalender noch in



Driven: Citroën SM Octane 100th issue 2011

Text Keith Adams übersetzt von Stephane Bonutto-Hollmann, Bilder: Tom Salt



In der 100. Jubiläumsausgabe der englischen Zeitschrift Octane rangiert der SM unter den 10 Lieblingsautos der Redakteure. Zur 100. Ausgabe 2011 hat der Redakteur Keith Adams sich einen Jugendtraum erfüllt: Mit einem SM über die französische Route Napoleon zu fahren. Dies geschah im August 2011 in Begleitung des Fahrzeugeigentümers Michael Quinlan. Keith Adams erklärt sich seit eh und je vom SM fasziniert und ebenso von der malerischen und historisch bedeutungsvollen Route Napoléon, die die Provence mit den Alpen verbindet.

In seinem Bericht liefert uns der Journalist Fahreindrücke, die nicht die gleichen Clichés wie vor gut 40 Jahren wiederholen, sondern eine moderne und aktuelle Perspektive über den SM und seine Fahrdynamik darstellen. Kritisierten Fahrberichte aus den 70er Jahren zum Beispiel die ultradirekte Lenkung und die ultrascharfen Bremsen, müssen diese Urteile 2011 revidiert werden. Damals entdeckten die Engländer gerade den neuen Ford Cortina Mk III und hatten kaum Erfahrungen mit Servounterstützungen gemacht. Unter den Autos, die sowas damals anboten, waren

beispielsweise amerikanische Straßenkreuzer, bei welchen die Lenkung extrem indirekt ausgelegt war. Heutzutage ist die erste Begegnung mit den Unterstützungen im SM lange nicht mehr so fremd. Als Ergebnis kommt ein SM-Neuling, der mit heutigen Wagen vertraut ist, viel besser mit dem SM zu recht als etwa mit einem rau im Umgang wirkenden Jensen Interceptor. Kurz, die Tage der Nase auf der Windschutzscheibe sowie Zick-Zack-Kurse sind vorbei.

Zunächst das Auto: Ein silberner SM mit schwarzer Lederausstattung, sehr harmonische Farbkombination, in exzellentem Zustand und umgerüstet auf die 220 PS-Technik vom Maserati Merak SS. Dann der Rahmen: Früh morgens um 5.30 Uhr von Nizza aus gestartet, erreichen Autor, Besitzer und Fotograf die Route Napoléon, als es gerade hell wird. Die Sonne geht hinter den Bergen auf, es wird punktuell hell zwischen den langen Schatten der Landschaft auf der leeren, kurvigen Straße. Wolken und Nebel hängen noch im Tal, als der SM zu dieser Traumfahrt gestartet wird.



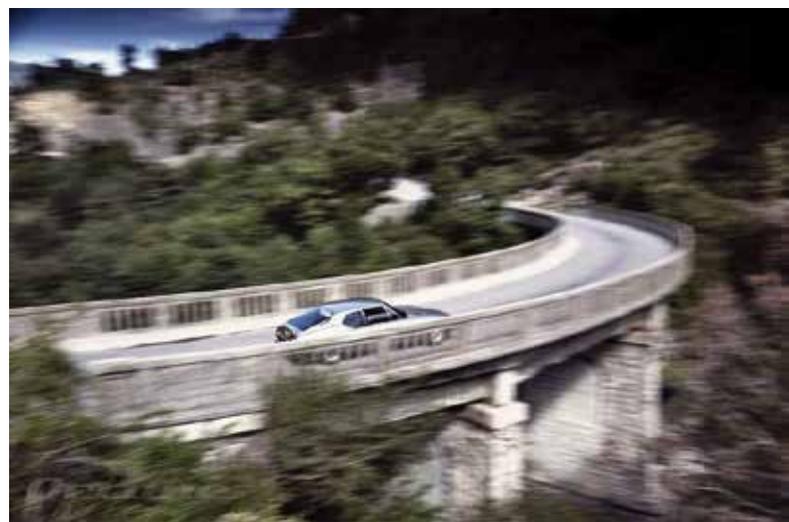
Beim Starten des SM gibt Keith Adams zu, nervös zu sein, Vielleicht liegt es an der Angst vor der Enttäuschung, wie das alte Sprichwort sagt, man sollte seine Heroen nie treffen. Die Kombination aus Auto und Straße haben sicherlich etwas damit zu tun. Sofort aber lässt ihn die Fahrposition sich wohl fühlen: „Ich liebe die Fahrposition“, gesteht er: „Sie sitzen halb liegend in einem weichen Ledersessel und alles ist dort, wo es sein sollte. Der Schaltknopf ist „lovely“ aber nicht so wunderbar wie das Schaltgestänge: Schalten ist butterweich und unanstrengend, jedoch sehr im sehr direkten Kontakt mit der Mechanik.“

Weitere Zitate: „Mit steigender Geschwindigkeit wird es klar, dass der Merak SS-Upgrade das E-Type-mäßige Potential liefert, das der SM gebraucht hat, um der beste Langstrecken-GT seiner Zeit zu werden. Vorher musste man den V6 bis zu 4000 Umdrehungen treten, um zu fliegen. Dieser SM aber beschleunigt mühelos aus dem Drehzahlkeller heraus – und obwohl der Standard-SM ein beeindruckend schnelles Auto ist, ist dieser ganz anders. Seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 240 km/h, gegenüber 220 km/h normalerweise. Im Echtleben macht sich der Leistungszusatz im



Verkehr bemerkbar. Während der 170 PS-SM getreten werden muss, um langsamere Autos zu überholen, muss man mit diesem die Handgelenke nur leicht anwinkeln und das Auto hebt seine Nase kurz an und zieht mühelos an den anderen vorbei.

Wir nähern uns den Kurven und wie alle kurvigen Straßen fordert die Route Napoléon die volle Konzentration des Fahrers. Mit dem Fels auf der rechten Seite und einer schmalen Leitplanke zur Schlucht auf der linken Seite muss man sich gefühlvoll herantasten. Der SM ist kein Auto, bei welchem man an der Lenkung reißt. Lenken Sie ihn mit Ihren Fingerspitzen und genießen Sie die Haftung frischer Michelin XWX-Reifen. Die Fahrer sportlicherer GTs mögen das



Neigungsverhalten des SM als inakzeptabel empfinden, für mich ist es aber in Ordnung, weil die Neigungen kontrolliert und konsistent bleiben. Natürlich nur, wenn Sie sanft fahren.

Wir fahren jetzt richtig schnell und dieses wunderbare Stück Asphalt wird immer enger. Die Kurven werden zu engen Kehren und die geraden Abschnitte ein Stück kürzer. Die engen Kehren erfordern selten mehr als eine halbe Lenkradumdrehung und dies fühlt sich wirklich an wie Perfektion. Niemals wird der SM ungehorsam. Treten Sie ihn härter, bleibt er dennoch sanft, höchstens macht sich ein leichtes Untersteuern bemerkbar. Sie werden aber sehr schnell sein müssen, um diesen Punkt zu erreichen, wahrscheinlich ist es dann der richtige Moment, um ein Tick langsamer zu werden. Und ungleich wie bei stärkeren Fronttrieblern kommt nur ein leichtes Einnicken statt einem Abheben der Hinterachse. Es ist sicher und vorhersehbar. Ich mag es.

Jetzt geht die Straße steil runter, es wird Zeit, die Bremsen zu testen. Anstatt überscharf und gefühllos



zu sein, sind sie wunderbar. Sie erfordern nur einen leichten Druck, das Auto nickt beim Bremsen nur wenig ein, was sich enorm vertrauenswürdig anfühlt. Die Fahrweise auf dieser tückischen Straßenportion lautet: Bremsen, lenken und innehalten.“

„Jetzt wird die Straße flacher und die Ebene öffnet sich vor uns. Wir nehmen dies zum Anlaß für eine Pause. Ich steige aus dem Wagen aus, um seine Form auf mich wirken zu lassen, wo ich jetzt vom Fahren inspiriert bin. Wie alle großen Citroëns polarisiert der SM: Man mag ihn oder man haßt ihn, es gibt kein wirkliches Mittelfeld. Das Auto ist in so einem schönen Zustand und als jetzt die Sonne scheint, fängt der Metallclack an, zu glitzern. Wie alle, bin ich von den sechs Cibié-Scheinwerfern unter ihrer Vitrine fasziniert und ich freue mich zu sehen, wie die Inneren mit der Lenkung drehen, wie sie sollten. Wären sie noch gelb und das Kennzeichen zwischen ihnen das traditionelle silber-auf-schwarz Blech, wäre dies das coolste Auto auf Erden.“

Aber diese imposante Glasfront und diese pfeilförmige Nase dienen nur dazu, die Aerodynamik zu opti-



mieren. Dies setzt sich mit der verjüngenden Form, der ununterbrochenen Dach/Hecklinie und den verkleideten hinteren Rädern fort. Das Team um Robert Opron hat zweifelsohne eine glatte Form entworfen. Der Clay-Prototyp hatte einen Cw-Wert von 0,25 und das Serienmodell liegt sicherlich nicht sehr weit davon entfernt, darüber können sich viele neuere Fahrzeuge schämen.

Es sind die Details, die den SM wirklich ausmachen: die horizontal geteilte Heckstoßstange, die seitliche Bügelfalte, die auf dem Weg zum Vorderwagen wegschmilzt und dieser schöne Lufteinlaß auf der flugzeugmäßigen Aluminiumhaube. All diese Attribute tragen dazu bei, den SM über seine großzügigen



Proportionen und seinen futuristischen Interieur zu definieren. Die Räder sind aber wahrscheinlich das *Pièce de Résistance* an diesem Wagen: Sie mögen wie normale Aluräder aussehen, bestehen aber aus verstärkter Resine und wiegen nur 4,7 kg. Der Eigentümer ist überzeugt, dass sie eine große Rolle für das gute Handling spielen. Ich persönlich finde, dass sie einfach nur fantastisch aussehen.“

Die Fahrt geht nun weiter. „Die Route Napoléon wird jetzt schlechter, was eine gute Gelegenheit ist, um den Komfort des SM zu testen. Wie vorhersehbar, ist er brilliant. Der Wagen mag sich straffer als eine DS anfühlen, verglichen jedoch zu konkurrierenden GTs ist der SM unheimlich bequem zu seinen Insassen. Es ist einfach sich vorzustellen, dass weniger anspruchsvolle Fahrgäste sich wohl ertappen könnten, wie sie langsam einschlafen.“

Jetzt wo der Morgen zum Nachmittag wird und die Straße wieder zu einer breiten Bergstrecke wird, bin

// Treibstoff für Träume

Abonnieren Sie OCTANE!

Versandkostenfrei in Deutschland, Österreich und der Schweiz!

The image shows a stack of Octane magazine covers. The top cover is the March 2013 issue (Ausgabe 3 / März 2013). It features several headlines: 'NEU! AM BERG Mercedes W125', 'VEREINT Die Aston Martin Werks-Prototypen', 'VEREHT Mercedes 300 SL beflügelt immer noch', 'AM SEE', 'COBRA Der Meisterwurf von Carroll Shelby', 'LOTUS ELAN Elite ... aber kompakter und serienmäßig voller Fahrspaß', 'KEINE FRAGE DES GELDES ... sondern eine von Stil und Geschmack', 'MGB Als Nachfolger konzipiert und als Bestseller', 'FERRARI Eine leichte Gebi nicht ... und das', 'LANCIA FLAMINIA Makellos: Als Autos noch nicht vom Rotstift gezeichnet wurden', 'GRAND PRIX VON KUBA Unvergessen: Vor der Revolution in den Straßen von Havanna mit Fangio, Moss & Co.', 'ROD STEWART »Der Miura bereitete mir mehr Probleme als alle anderen Autos zusammen genommen«', and 'WOW! PERIOD CLOTHING: MODE. DIE ZU IHREM WAGEN PASST! S.76'. A red circular callout on the right side of the stack reads: 'OHNE AUFPREIS: VERSAND IM EXKLUSIVEN TRESOR-SCHUTZUMSCHLAG!'.

Jetzt telefonisch bestellen unter +49 7623 717 38 03, per Fax unter +49 7623 717 38 18 oder online unter www.octane-magazin.de

OCTANE erscheint 6x im Jahr zum Preis von 6 € (A: 6,50 €; CH: 9.50 CHF). Ein Jahresabo wird zum Preis von 36 € (A: 39 €; CH: 56.50 CHF) angeboten. Sie können die Bestellung innerhalb von vier Wochen schriftlich ohne Angabe von Gründen bei der BPV-Direct GmbH, Peter-Krauseneck-Straße 16, 79618 Rheinfelden in Textform (z. B. E-Mail, Brief, Fax) widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs (die Frist beginnt mit dem Bestelldatum).

OCTANE erscheint in der Premiummedia GmbH, Obere Wässere 3-7, 72764 Reutlingen. Geschäftsführer: Sven Schrader. Registergericht: Amtsgericht Stuttgart, HRB Nr.: 354215



ich immer mehr der Überzeugung, dass es wenige Autos gibt, die – ob alt oder neu – so gut wie dieser Wagen die Route Napoléon abhandeln würden.

Das Auto von Michael Quinlan mag zwar im hervorragenden Zustand sein, es zeigt aber, wie Citroën es gleich von Anfang an richtig gemacht hat – und wie brutal die Welt bestohlen wurde, als die Effekte des Ölshocks von 1973 die Nachfrage für große Autos tötete, den SM inbegriffen.“



Bei einem Café auf der Rückfahrt nach Nizza diskutieren der Autor und der Eigentümer, warum sie den SM so mögen. Michael Quinlan bringt es auf dem Punkt: „Es gibt keinen anderen Wagen, der zugleich so aussieht wie er, sich so händeln lässt wie er und so geht wie er“.

Citroën SM - Granturismo-Gleiter mit französischem Esprit

Mit freundlicher Genehmigung von zwischenegas.com, Text und Bilder: Bruno von Rotz

Am Genfer Automobilsalon von 1970 war er eine der meistbestaunten Neuerscheinungen, drei Jahre später gehörte er zu den bekannten Größen des französischen Automobilbaus. Das ausgestellte goldfarbene Exemplar des Citroën SM am Salon 1973 war den Kommentatoren kaum eine zusätzliche Zeile wert, aber heute, genau 40 Jahre später, steht exakt dieses Ausstellungsfahrzeug wieder wie damals vor uns, neuwertig und zeitlos elegant.

Ehe Citroën-Maserati als Katalysator

Delahaye, Delage, Facel Vega, Bugatti – sie alle hatten als französische Hersteller Luxusfahrzeuge hoher Qualität gebaut. Doch Anfang der Siebzigerjahre gehörten sie bereits zur Geschichte, als Citroën diese Tradition wieder aufnahm und den Citroën SM präsentierte.

Bereits in den frühen Sechzigerjahren hatten erste Arbeiten an einem zukunftsgerichteten Prestige-Fahrzeuge begonnen, doch erst mit der 1967 vereinbarten Zusammenarbeit mit der Firma Maserati (und der sich daraus entwickelnden Übernahme) erhielt das Entwicklungsprojekt klare Konturen.

Elegante Arbeitsteilung

Während in Italien also der Maserati-Chefingenieur Giulio Alfieri in kürzester Zeit einen für einen Frontantriebs-Sportwagen geeigneten Motor baute, kümmerten sich die Franzosen um Jacques Né im Citroën-Forschungszentrum in Paris um Konstruktion und Technik. Robert Opron zeichnete derweil mit seinem Team die Karosserie.

Für den Motor griff Alfieri auf bewährte Baumuster zurück. Der Zylinderkopf und der Motorblock des 2,67 Liter grossen Sechszylinders bestanden aus Aluminium, Bohrung/Hub wurden überquadratisch ausgelegt, die Verbrennungsräume waren hemisphärisch ausgebildet, vier obenliegende Nockenwellen steuerten den Ventiltrieb, drei Weber-Doppelfallstromvergaser sorgten für verbrennbares Gemisch. Als Ergebnis entstand ein kurzbauender, breiter Motor, der sich tief hinter der Vorderachse im SM-Bug verstauen liess. 170 PS bei niedrigen 5.500 Umdrehungen waren die Ausbeute.

Das Gebot der Aerodynamik

Um trotz moderater Leistung sportwagenmässige Fahrleistungen zu ermöglichen, war eine austarierte



Aerodynamik oberstes Gebot. Gegenüber der bereits guten DS konnten die Citroën-Entwickler den Luftwiderstandsbeiwert um 20 % senken, cw 0,32 gab man damals an, eine Nachmessung im Mercedes-Benz-Windkanal soll 0,345 ergeben haben, immer noch ein mehr als respektable Wert.

Die Spuren der Aerodynamik-Optimierung waren sofort sichtbar. Die Scheinwerfer vorne ruhten genauso wie das Nummernschild unter Glas, das Heck verengte sich bionisch nachvollziehbar zum Abschluss hin, die Frontscheibe war bündig verklebt.

Ein DS-Maserati-Hybrid?

Für Fahrwerk und Technik-Ausrüstung griffen die Citroën-Ingenieure auf bewährte DS-Elemente zurück, verbesserten und optimierten einiges davon. Damit war die berühmte hydropneumatische Federung gesetzt, genauso wie Einzelradaufhängungen rundum. Dem Charakter entsprechend verbaute man ringsum Scheibenbremsen.

Eine kompakte Antriebseinheit, bestehend aus Kupplung, Fünfganggetriebe und Differential führte die Motorleistung auf die Vorderräder.

Entwickler-Juwelen

Einmal mehr waren die Citroën-Macher der Zeit in manchen Aspekten voraus. So wies etwa die Zahnstangenlenkung eine geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung auf, bei der auch die Lenkradrückstellung abhängig von der Geschwindigkeit gesteuert wird. Das Lenkrad sucht automatisch immer die Geradeausstellung, wenn man es loslässt.

Die Scheinwerferhöhen-einstellung wird durch eine separate Hydraulik ständig automatisch konstant gehalten, die mittleren Lampen schwenken gesteuert durch die Lenkung in die Kurve, auch hier mit hydraulischer Unterstützung im Gegensatz zur mechanischen Lösung, die bei der DS verbaut wurde.

Die Intervallschaltung der Scheibenwischer passte sich dank einer speziellen Schaltung dem Wetter an, regnete es stark, bot die Scheibe dem Wischer weniger Widerstand, er lief häufiger. Trocknete es ab, stieg der Widerstand, die Intervalllänge wurde angehoben.

Präsentation am Genfer Automobilsalon 1970

Im März 1970 wurde die „sanfte Rakete“, wie der SM von einem Autojournalisten genannt wurde, vorgestellt. Citroën-Chef Claude-Alain Sarre sah den Luxus-GT konkurrenzlos im Markt. Tatsächlich unterschied sich der SM deutlich von seinen Konkurrenten, entsprechend begeistert war denn auch der Empfang. Kein anderer Hersteller bot eine derartige Kombination von Fahrleistungen, Komfort- und Sicherheitsattributen.

Rolls-Royce-Komfort im Sportwagen

Die Presse stürzte sich auf den neuen Sportwagen und verglich ihn mit Rolls-Royce, dem Mercedes Benz 600 oder auch dem C111. Superlative wurden inflationär eingesetzt. Doch bei den ersten Testberichten waren auch Misstöne zu hören. Die direkte Servolenkung war manchem Autotester zu gewöhnungsbedürftig, der Platz auf den Hintersitzen litt unter dem knappen aerodynamischen Heck, der Kofferraum wies angesichts der Gesamtlänge von fast 4,9 Metern - nicht zuletzt wegen dem ebenfalls im Heck untergebrachten 90-Liter-Tank - eine bescheidene Größe auf.

Der deutschen Presse war aber vor allem das deutliche Motorgeräusch ein Dorn im Auge. „Die Geräuschpalette des Motors ist derart umfangreich, dass man nur mit Mühe die Vorstellung überwinden kann, es werde in Kürze einen

großen Schlag tun und alles sei dahin", äußerte sich ein Journalist in der Zeitschrift „Auto Motor und Sport“. Die Schweizer Kollegen sahen dies mit ähnlich gemischten Gefühlen und notierten einen für die Preisklasse nicht befriedigenden Geräuschkomfort, zudem fiel ihnen ein schlechtes Anspringen im kalten und warmen Zustand auf.

228,5 km/h schnell lief der SM, den die Automobil Revue im Jahr 1971 durchmaß, der Sprint von 0 auf 100 km/h war in 9,4 Sekunden absolviert. Etwas langsamer ließ es ein Exemplar angehen, das in Deutschland geprüft wurde: 217,5 km/h und 10,5 Sekunden für den Standardspurt waren dort das Ergebnis. Generell hatte es das Auto schwer in Deutschland, denn es lag preislich (DM 33'855) über den Mitbewerbern BMW 3.0 CS (DM 27'840), Mercedes Benz 350 SL (DM 29'970) oder Porsche 911 S (DM 30'680). Auch in der Schweiz gehörte der Wagen mit CHF 43'000 zu den teuren Angeboten. Allerdings war er auch weitgehend vollständig ausgestattet, nur Lederausstattung (CHF 2'000), getönte Scheiben (CHF 500), Klimaanlage (CHF 1'800) oder Radio (CHF 1'300) kosteten Aufpreis.

Erfolg im Rallye-Sport

Mit 1.462 kg Leergewicht war der Citroën SM sicher nicht das naheliegendste Rallyegerät. Trotzdem gelang einem beinahe serienmässigen Exemplar bei der Rallye Marokko von 1971 der Sieg mit einem Vorsprung von rund einer Stunde auf den nächsten Konkurrenten. Damit war die Validität des Konzeptes und auch des kritisierten Motors nachdrücklich bewiesen.

Interessante Karosseriebauer-Varianten

Auf Basis des Citroën SM entstanden eine Reihe von Sonderversionen. Chapron zum Beispiel lieferte zwei offene Präsidentenlimousinen an die französische Regierung und gestaltete mit dem „Opéra“ einige viertürige Limousinen mit verlängertem Radstand. Heuliez baute Targa-Versionen in verschiedenen Varianten und Pietro Frua präsentierte 1972 eine atemberaubend geformte keilförmige Alternative zum SM-Coupé.

Zarte Evolutionsbemühungen

Geändert wurde am Citroën SM in den fünf Jahren Bauzeit nicht all zu viel. Im Sommer 1972 erhielt der Motor eine elektronische Einspritzung von Bosch, mit Blick auf den amerikanischen Markt wurde 1973 eine auf drei Liter vergrößerte Version mit Automatik gebaut. Die Zulassungszahlen sanken bedrohlich, 1974 und 1975 wurde gerade noch eine dreistellige Anzahl Exemplare montiert.

Die Schwierigkeiten der Wartungsbetriebe

Für die Citroën-Wartungsbetriebe war der SM kein Zuckerlecken, denn einerseits war die Population ja gering und damit die Lernkurve langsam, andererseits verfügte der Wagen über eine aufwändige und nicht in allen Aspekten ausgereifte Technik, der Motor konnte seine Rennsportwurzeln nicht verleugnen. Trotz viel Platz im Motorraum führte mancher Reparatureingriff an schlecht zugänglichen Teilen zu geschundenen Händen. Fehler in der Wartung führten unweigerlich zu Pannen oder gar teuren Folgeschäden. Aber auch die Besitzer besaßen nicht immer genügend Feingefühl und fuhren den Leichtmetallmotor nicht sorgfältig warm, was dieser mittelfristig mit Unmut quittierte.

Der Zerstörung entgangen

1973 stand der goldene SM als vermutlich erstes in die Schweiz geliefert





tes Einspritzer-Modell also am Genfer Automobilsalon. Der Wagen gehörte damals C. Schlotterbeck von der Zürcher Citroën-Hauptvertretung und wurde später als Direktionsfahrzeug für diese Vertretung zugelassen. Ein Jahr später stand er zum Verkauf, sehr zum Verdruss eines Herrn Müller, Inhaber eines Schaustellergeschäftes, der schon länger ein Auge auf den goldenen Luxus-GT geworfen hatte. Er hatte aber gerade einen Citroën DS gekauft, als der SM als Gebrauchtwagen angeboten wurde. Herr Müller schaffte es, den DS gegen den SM einzutauschen und setzte den sportlichen Franzosen als Geschäftsfahrzeug auf langen Fahrten durch Europa ein. Pannen waren kaum zu verzeichnen, nur einmal platzte der Rücklaufschlauch der Hydraulikpumpe. Schlimmer war ein Unfall, den der glückliche Citroën-Fahrer auf einer Heimfahrt aus Italien erlitt, als er auf einen Anhänger auffuhr. Für die Reparaturkosten hätte Herr Müller gut und gerne zwei Kleinwagen kaufen können. Anfang der Neunzigerjahre wurde der Wagen eingemottet, nachdem der Besitzer wegen einer Geschwindigkeitsübertretung eine Fahrpause einlegen musste.

Gut erhalten und trotzdem viel Arbeit

Erst 2009 tauchte der Wagen wieder auf und der aktuelle Besitzer unterzog ihn einer umfangreichen Restaurierung. Obschon sich der Wagen insgesamt in gutem Zustand befunden hatte, entstand ein erheblicher Aufwand, denn es blieb kaum eine Schraube an ihrer Stelle. Die Karosserie wurde neu im Originalfarbton „AC 326“ lackiert, der Motor komplett revidiert. Verschleissteile wurden weitreichend ersetzt, Mechanikkomponenten revidiert. Im November 2012 stand der Wagen nach fast drei Jahren Restaurierungsarbeiten wieder da, wie er einst 40 Jahre vorher am Autosalon ausgestellt war.

Unterwegs wie Gott in Frankreich

Die erste Klasse findet im SM vorne statt, eindeutig. Fahrer und Beifahrer werden von bequem aussehenden und Salon-Gefühl vermittelnden breiten Sitzen empfangen. Die Rundumsicht ist vor allem nach vorne gut, man nimmt aber bereits vor dem Losfahren die nicht unerheblichen Dimensionen des Wagens wahr.

Starten, Kuppeln, Schalten, alles geht problemlos vonstatten. Die Federung ist komfortabel, im Vergleich zur DS-Limousine aber eindeutig straffer. Trotzdem scheint sie auf kurze Stöße besser anzusprechen und bügelt fast alle Unebenheiten der Strasse aus. Kräftige Bremsen und ein unerschütterlicher Geradeauslauf verströmen Sicherheit. An die direkt agierende, variabelservounterstützte Lenkung gewöhnt man sich heute leichter als vor 40 Jahren. Der Motor, der in zeitgenössischen Testberichten wegen seines rauen Laufs einige Kritik einstecken musste, gefällt mit einem melodischen Geräusch, das aber nie aufdringlich wird. Es hört sich wegen des ungewöhnlichen 90-Grad-Winkels und der gewählten Zündfolge fast mehr nach V8 als nach Sechszylinder an. Dieser „Sound“ verleitet zum Gas geben und zu häufigen Gangwechseln, obschon dies dem Charakter des Wagens eigentlich nicht

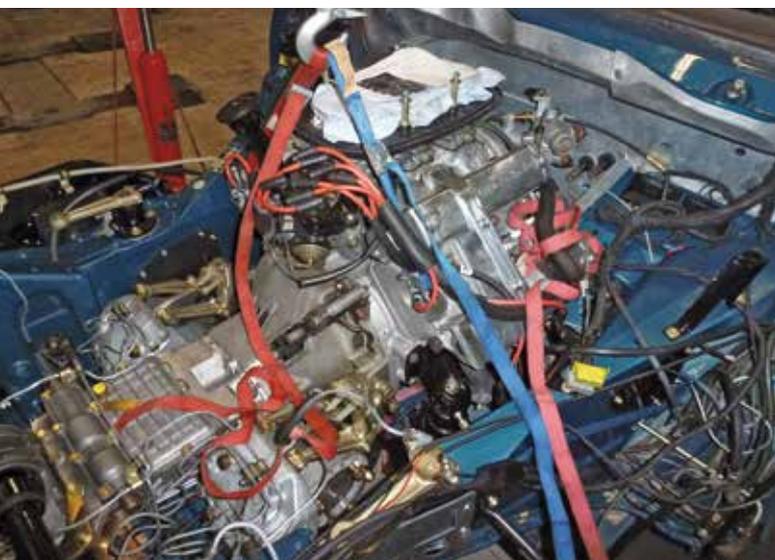
entspricht. Mit 12 bis 13 Litern lässt sich der SM heute gut fahren – und er fällt dabei weniger auf, als die eigentlich wesentlich häufiger gebaute DS-Limousine. Ob es am schlichten und eleganten Design liegt?

Eine Rarität mit Potential

12'920 Citroën SM wurden von 1970 bis 1975 gebaut. Was auf den ersten Blick nach viel aussieht, relativiert sich schnell, wenn man die aktuellen Zulassungszahlen im deutschsprachigen Raum anschaut, die sich im tiefen dreistelligen Bereich bewegen. Mit seiner eleganten, zeitlosen Karosserie und der exklusiven Technik gehört der SM sicher zu der Gruppe der Fahrzeuge, die in Zukunft deutliche Wertsteigerungen erzielen dürften.

Die Restauration meines SM – Teil 3

von Markus Pöppel



Im zweiten Teil der Geschichte hatte das Auto noch keine Räder... – jetzt hat es wieder welche. Gestrahlte und neu lackierte Felgen, aber die alten Pirelli P4000 Reifen. Die waren noch gut und alles neu muss nicht sein...

Der Zeitplan vom zweiten Teil der Geschichte wurde naturgemäß nicht ganz eingehalten, was aber als normal hinzunehmen ist ... Immerhin ist nun Januar, jedoch der Motor ist drin, das Getriebe ebenfalls, der Kabelbaum ist soweit komplett. Es ist mir natürlich bewusst, dass es den Kabelbaum neu zu kaufen gibt..., aber irgendwo kann man die originale Substanz sicherlich erhalten, solange es Sinn macht. Schließlich kostet das alles 'ne Menge Geld.

Ganz klar, dass alle Federzylinder überholt wurden, alle Manschetten und Aufhängungsgummis erneuert wurden, die Bremssättel glasperlgestrahlt und überholt wurden, sowie unzählige andere Maßnahmen der Überholung und Restauration durchgeführt wurden. Alleine die ganzen Innereien der vorderen Türen mit Fensterhebern, Führungsschienen, Türschlossern, Türgriffen und, und, und ... Alles war auseinander und wurde überholt, gestrahlt, verzinkt, verchromt und so weiter . Jetzt ist es wieder montiert. Im Gegensatz zu den heutigen „Premiumfahrzeugen“ und den heutigen Schreibtischtäter-Ingenieuren haben die Ingenieure seinerzeit mitgedacht und vor allem an die armen Kollegen gedacht, die so ein Auto später mal reparieren müssen: alles lässt sich dank Langlöcher an dem Wagen justieren und einstellen ... Langloch: heute ein Fremdwort, A...loch vermutlich der gängige Name vieler Konstrukteure ...

Motoröl, Getriebeöl, Kühlwasser und LHM sind aufgefüllt. Der Motor wurde gestartet und er lief sogar. Die guten Ferrari-Ventile scheinen zu funktionieren und sie waren – auch wenn es der Club in diesem Falle nicht so gerne hört (grins), sogar günstiger als die allgemein verfügbaren Teile. „Conoscente“ nennt man das in Italien. Spaß beiseite: Die Teile sind perfekt gearbeitet und waren tatsächlich saugünstig. Reiner Zufall, dass ich da drauf gestoßen bin. Alleine die Wasserpumpe nervt mich erneut, nachdem das Bauteil schon vor knapp drei Jahren komplett revidiert wurde. Das Ding leckt schon wieder und man kann sie ja so einfach demontieren, wenn das ganze Antriebsaggregat verbaut ist. Das macht jetzt einer

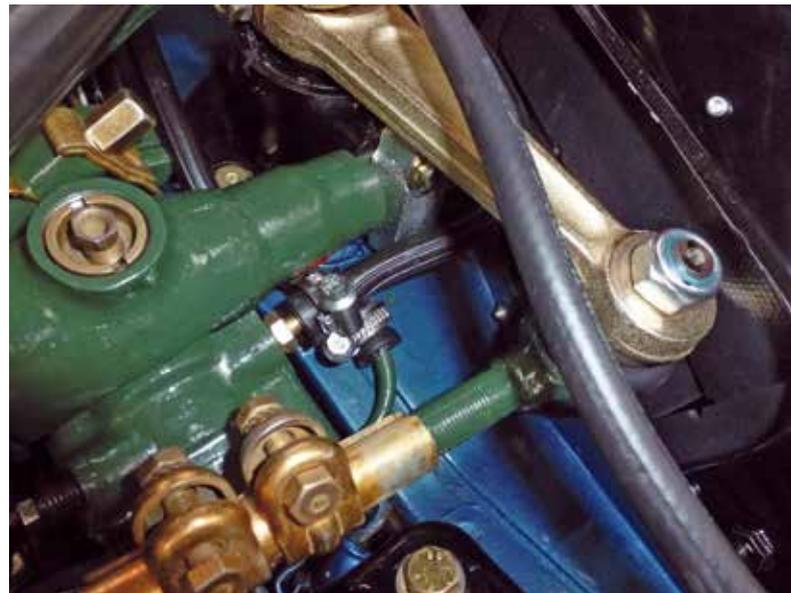
Technik

meiner Mechaniker, basta! Zwei oder drei Hydraulikleitungen waren undicht, weil ich sie offensichtlich nicht korrekt festgezogen hatte. Ebenso ein Kühlwasserschlauch war nicht korrekt festgezogen. Das kann passieren ...

Probleme beim Zusammenbau: Einige, aber glücklicherweise keine Unlösbar. Komplizierter ist die Sache halt aufgrund der Tatsache, dass ich die Zerlegung stellenweise nicht alleine gemacht habe ... und dann ist es ja nicht gerade das unkomplizierteste Modell am Markt. Die Lenkung war zeitaufwändig und nervig, wenn man es das erste Mal macht. So viele Teile für ein einziges Bauteil. Komplett durchgeknallt, was da gebaut wurde. Hoffentlich ist das alles auf Dauer dicht und funktioniert so wie es soll. Handbücher hin, Handbücher her... und dann dieses rechte Wasserrohr, das „Kack“teil hätte mich fast zum Verzweifeln gebracht. Der Teilekatalog hilft kaum weiter. Wo kommt welcher Halter hin, wie herum ist alles montiert???? Ich habe es ja nicht demontiert. Nach etlichen Anläufen und einer ersten Fehlmontage (ging zwar rein, konnte aber so nie stimmen) musste der ganze Mist wieder raus. Dann ging mir das Licht auf und gleichzeitig die Lust verloren. Etliche bereits montierte Komponenten mussten wieder weg – und dann das Rohr irgendwie korrekt herum drehend einfädeln ... Das hätte man konstruktiv wirklich einfacher lösen können! Oder früher montieren.

Aktuell ging es dann diese Tage noch daran, den Motor einzustellen, damit er endlich vernünftig läuft. Die originale Zündanlage funktionierte zuvor problemlos, deshalb die vorläufige Entscheidung, es mit der alten Doppelunterbrecherzündung erneut zu versuchen. Die Einstellerei ist nicht zuletzt dank stellenweise widersprüchlicher Anweisungen in den technischen Unterlagen nicht ganz problemlos. Nach einigen Versuchen bekamen wir es aber in den Griff. Die komplett revidierten Vergaser hingegen machten keine Probleme. Die Einstellerei ist zwar aufwendig, aber dank der hohen Baugüte machbar. Nunmehr läuft das Aggregat hervorragend, eine Lumenition-Zündanlage ist aber bereits bestellt.

Die Schaltung ist angeschlossen und eingestellt. Die Hydraulik macht noch Probleme. Die Diva erhebt sich nicht. Die Pumpe pumpt, es hebt aber nicht, es zirkuliert nur. Zwei Leitungen wurden vertauscht und nun beginnt das Spiel „Rate mal mit Rosenthal...“ Des Rätsels Lösung gibt's demnächst.



SeMantics International Citroën SM Meeting

vom 17. bis 20. Mai 2013 von Brian Cass, übersetzt von Gerold Röben



Das Treffen findet im Hatherley Manor Hotel (www.hatherleymanor.co.uk), statt, welches nördlich des Stadtzentrums von Gloucester liegt und an den westlichen Rand der Cotswolds (www.cotswolds.com) grenzt. The Cotswold Hills ist eine Region, die oft auch als Herz Englands bezeichnet wird. Es handelt sich hierbei um eine hügelige Landschaft, die sich von Südwesten nach Nordosten durch insgesamt sechs Grafschaften zieht. Der für die Region typische Kalkstein wurde oft als Baumaterial eingesetzt. Dadurch entstanden malerische Dörfer und Cottages die für einen unvergleichlichen Charakter der Region sorgen.



Gloucester erreicht man nach 3,5 bis 4 Stunden Fahrzeit vom Fähranleger Dover bzw. Ausgang des Eurotunnels. Man fährt über die Autobahnen M20, M25 south, M4 und M5. Es kann sein, das Navigationssysteme Sie über untergeordnete Landstraßen führt, zeitlich gesehen ist der Weg über die Autobahnen der Kürzere.

Das Treffen dauert von Freitagabend bis Sonntag und kann optional bis Montag verlängert werden. In den drei Tagen können wir Ihnen natürlich nur einen kleinen Ausschnitt dieser Bilderbuchlandschaft Englands mit ihren kleinen, aus Kalkstein gebauten Städten und Dörfern, eingebettet in eine wunderschöne Landschaft zeigen. Wir empfehlen daher, Ihren Aufenthalt um einige Tage zu verlängern, um auf eigene Faust mehr zu erkunden.



Das Treffen beginnt am Freitag, 17. Mai 2013 um 16.00 Uhr mit der Registrierung der Teilnehmer und einem typischen, britischen Nachmittags-Tee. Abends findet dann ein gemeinsames Essen im Hotel statt.

Am Samstag, 18. Mai 2013 werden wir nach dem Frühstück eine kurze Fahrt in das historische Zentrum von Gloucester (www.thecityofgloucester.co.uk) unternehmen. Dort können wir vor dem Waterways Museum (www.gloucesterwaterwaysmuseum.org.uk) auf einem reservierten Parkplatz unsere Fahrzeuge abstellen. Von dort aus werden wir einen geführten Rundgang unternehmen und etwas über die Geschichte der Docks erfahren. Anschließend erfolgt eine Besichtigung des Waterways Museums. Mittags werden wir ein leichtes Mittagsbüffet in der „Parliament Suite“ der Kathedrale von Gloucester einnehmen. Dies ist nur ein kurzer Fußweg durch die Innen

Veranstaltungen



stadt von den Docks. Nach dem Essen besichtigen wir die Kathedrale von Gloucester (www.gloucester-cathedral.org.uk) in einer mehrsprachigen Führung. Die Kathedrale datiert aus dem 11. Jahrhundert.



Teilnehmer, welche Chormusik lieben, können um 17.30 Uhr an einem Evensong (gesungener anglikanischer Gottesdienst) teilnehmen, der von den Chören der Kathedralen von Gloucester, Worcester und Hereford vorgetragen wird.

In der Nähe der Docks befindet sich noch ein Museum über die Gloucestershire Regiments sowie ein großes Antiquitätenzentrum.



Nach der Besichtigung Gloucesters werden wir zum Hotel zurück kehren und am Abend unser Gala-Dinner veranstalten.

Am Sonntag, den 19. Mai 2013 werden wir eine Ausfahrt durch die nähere Umgebung von Gloucester unternehmen. Sie erhalten eine Karte mit einer vorgeschlagenen Route. Auf dieser Route werden Sie fantastische Ausblicke genießen, wunderschöne kleine Städte und Dörfer teils zu Fuß erkunden sowie einige Attraktionen der Region besuchen. Um 13.00 Uhr werden wir uns zu einem Mittagessen treffen. Anschließend können Sie entweder die Route fortsetzen, Ihren Heimweg antreten oder zum Hotel zurückkehren, falls Sie bis Montag oder länger bleiben möchten. Im Hotel werden wir dann zu Abend essen.

Am Montag, den 20.05.2013 werden wir nach Malvern Link fahren und dort die Fabrik der Morgan Cars besichtigen. Malvern Link erreichen wir nach einer dreiviertelstündigen Fahrt in nördlicher Richtung. Dort können wir sehen, wie die Sportwagen-Ikonen in traditioneller Handwerkskunst gefertigt werden. Nach einem Mittagsbuffet wird das Treffen dort enden.



Veranstaltungen

Weitere Details werden wir auf der Homepage von Semantics (www.semantics.uk.com) veröffentlichen, die im Dezember 2012 wieder online gestellt wird. Für weitere Informationen können Sie auch gerne Brian Cass per email (brian.cass1@btinternet.com) kontaktieren.

Die Zimmerzahl im Hatherley Manor ist begrenzt, daher wird eine frühzeitige Buchung empfohlen. Al-

ternative Hotels werden bei Bedarf genutzt. Die Unterkunft im Hatherley Manor beinhaltet Frühstück und Abendessen mit Wein. In den Mittagessen am Samstag und Sonntag sind alkoholfreie Getränke und Wein ebenfalls enthalten. Auch die Eintrittsgelder sind in den Kosten für das Treffen bereits berücksichtigt.



25. TECHNO-CLASSICA ESSEN 2013

– die Weltmesse der Automobil-Leidenschaft



Veranstaltungen

- Jubiläum: 25. Auflage der weltgrößten Klassiker-Messe vom 10.* bis 14. April 2013
- Bereits jetzt komplett alle 20 Messehallen und Freigelände belegt
- Rekord: zum 25. Jubiläum präsentieren sich 25 Marken der Fahrzeug-Industrie und zeigen zwei Deutschlandpremierer
- Sonderschau „Automobile Masterpieces“ zeigt Haute Couture des Automobilbaus
- Größtes Angebot internationaler Klassiker-Händler: über 2.500 Sammler-Automobile
**Hinweis: 10. April 2013: Vorschau-, Presse- und Fachbesuchertag.*

Die TECHNO-CLASSICA feiert Jubiläum: Zum 25. Mal findet die weltgrößte Messe für Sammlerautomobile statt. 1989 startete die TECHNO-CLASSICA in Essen als erste große anspruchsvolle Klassiker-Messe. Seitdem setzt sie alljährlich die Trends der Oldtimer-Szene und ist zum führenden Treffpunkt und Handelsplatz der internationalen Klassiker-Szene geworden.

Derzeit geht die Jubiläums-Ausgabe in die heiße Vorbereitungsphase bis zur Eröffnung am 10. April 2013 mit dem Vorschau-, Presse und Fachbesuchertag. Der Veranstalter, S.I.H.A. meldet bereits jetzt „full house“: Alle Ausstellerflächen in den 20 Hallen und auf dem Freigelände der Messe Essen sind schon belegt.

Auch bei der 25. Auflage wird die TECHNO-CLASSICA wieder zur weltgrößten Historik-Schau der deutschen wie auch der internationalen Automobilhersteller und kann sogar einen Markenrekord vermelden – mit 25 Fahrzeugmarken präsentieren sich so viele wie nie zuvor.

Dabei geht nicht nur darum, das Publikum zu unterhalten und geschichtliches Wissen zu vermitteln. Im Vordergrund steht auch die glaubwürdige Darstellung der Markenwerte, bei der Tradition und Firmenhistorie eine immens wichtige Rolle spielen. So zeigen viele Hersteller ganze Ahnenreihen und stellen aktuelle Modelle historischen Fahrzeugen gegenüber. Die meisten Firmen haben bereits erste Informationen zu ihren Auftritten bekanntgegeben – hier in alphabetischer Reihenfolge:

- Audi blickt auf 25 Jahre Audi V8 und 80 Jahre V8 Motoren zurück, unter anderem mit zwei Horch-Luxuslimousinen und dem Audi V8 quattro DTM.
- Die Autostadt Wolfsburg zeigt ein Kontrastprogramm. Sechs gegensätzliche Paare demonstrieren die Vielfalt aus 125 Jahren Automobilhistorie im ZeitHaus, dem besucherstärkstem Automuseum der Welt, so zum Beispiel den

„Hubraumriesen“ Bentley 8Litre und die NSU Quickly mit nur 49 ccm.

- BMW, Rolls-Royce und Mini belegen als Konzernmarken wieder gemeinsam die komplette Halle 12. Zwei Themen stehen schon fest: 90 Jahre BMW Motorrad und 50 Jahre Mini Cooper S.
- Bugatti und Bentley präsentieren sich wieder auf einem Gemeinschaftsstand und stellen sowohl historische als auch aktuelle Modelle aus.
- Citroën nimmt sich dem Thema „Offen Fahren“ an und zeigt Cabrio-Studien und -Serienmodelle, darunter ein DS 19 Cabriolet und als Deutschland-Premiere das aktuelle DS3 Cabrio.
- Ford feiert den 150. Geburtstag von Firmengründer Henry Ford. Zweites Thema ist das Motto „Ford Motorsport“ mit Schwerpunkt auf 45 Jahre Ford Escort.
- Lamborghini feiert den 50. Geburtstag – die italienischen Edelschmiede wurde im Mai 1963 in Sant’Agata Bolognese gegründet und bringt zwei besondere Sportwagen aus der Anfangszeit nach Essen.
- Mercedes-Benz – von Anbeginn auf der TECHNO-CLASSICA vertreten – stellt mit zwölf Fahrzeugen die Historie der S-Klasse in den Mittelpunkt, die zurückreicht bis zu den Anfängen der Marke Mercedes zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Folgerichtig zeigen die Stuttgarter u. a. die luxuriöse Reiselimousine Mercedes-Simplex 60 PS Reisewagen von 1904 aus dem Privateigentum von Emil Jellinek.
- Opel nimmt die Markteinführung des Cascada zum Anlass, einen Streifzug durch die Cabriolet-Historie des Unternehmens zu machen, und zeigt voraussichtlich neun offene Fahrzeuge.
- Peugeot widmet sich dem Motorsport und zeigt u. a. den Peugeot 205 Turbo 16 von Rallye-Amazone Michele Mouton.
- Porsche feiert den runden Geburtstag einer Ikone: Der Porsche 911 wird 50. Seit fünf Jahrzehnten gilt „Neunelfer“ als der Sportwagen schlechthin und Herzstück der Marke.
- Seat stellt seine Präsentation unter das Motto „Städtische Fahrzeuge“ und zeigt u. a. den Seat 600, von dem das letzte Exemplar vor 40 Jahren vom Band gelaufen ist.
- Škoda nimmt sich der Entwicklungsgeschichte des Rapid an und präsentiert unter dem Motto „Rapid – ein Name mit Tradition“ voraussichtlich acht Modelle aus der Vorkriegszeit, den 1980er-Jahren und der Neuzeit.
- Ebenfalls eine Ahnenreihe zeigt Volkswagen Classic: Sieben Generationen Golf lautet das Motto in Halle 7. Neben den sechs historischen

Golf-Baureihen seit 1974 zeigen die Wolfsburger den neuen Golf GTI als Deutschlandpremiere. Volkswagen Classic Parts demonstriert die Restaurierung eines Golf I GTI. Außerdem wird Volkswagen Gastgeber für das Automuseum sein.

- Volkswagen Nutzfahrzeuge widmet u. a. sich „25 Jahre California“ – das erste werkseigene Reisemobil wurde 1989 in Essen präsentiert – und 55 Jahre Doppelkabine.
- Das Motto von Volvo ist „Volvo – die Passion“ – gezeigt werden sechs außergewöhnliche historische Fahrzeuge, die heute leidenschaftlichen Fans der schwedischen Marke gehören.
- Außerdem sind die Traditionssparten von Alfa Romeo, Fiat, Ferrari, Jaguar, Royal Enfield und voraussichtlich auch Aston Martin – die 2013 ihr 100. Gründungsjubiläum feiern – auf der TECHNO-CLASSICA vertreten.

Seit vielen Jahren präsentiert auch die S.I.H.A eine exquisite Sonderschau. Nach dem Pegaso-Weltrekord im letzten Jahr haben sich die TECHNO-CLASSICA-Veranstalter zum Jubiläum etwas ganz Besonderes einfallen lassen. Die Sonderschau „Automobile Masterpieces“ zeigt die Haute Couture des Automobilbaus – die elegantesten und schönsten Designerkreationen aus der Hochzeit des Karosseriebaus. Die



ausgestellten Edelkarossen sind allesamt Unikate und wurden von der Crème de la Crème der Karosserie-Manufakturen der 1920er bis 1950er Jahre eingekleidet. Darunter so außergewöhnliche Schönheiten wie der Bugatti 57 C mit Gangloff-Karosserie im Saoutchik Stil von 1939, das Bentley 4,5 Litre Derby Coupé aus dem Jahre 1939 und das Talbot Lago T 150 C Teardrop Coupé mit einer Karosserie von Fioni et Falaschi aus dem Jahre 1938.

Weitere Jubiläums-Themen und besondere Mottos werden traditionell auch von den Clubs aufgegriffen, die mit über 200 ausstellenden Automobil-Clubs die „Weltmesse für Oldtimer, Classic- & Prestige-Automobile, Motorsport, Motorräder, Ersatzteile und Restaurierung – Welt-Clubtreff“ zum weltgrößten Klassik-Clubforum machen. Viele von ihnen sind seit der ersten Messe 1989 dabei, wie beispielsweise die „VW Typ 3 Liebhaber“ oder die Borgward IG.

Man trifft sich eben auf der TECHNO-CLASSICA – seit der ersten, damals noch zweitägigen Messe im Jahr 1989 sind die Besucherzahlen stetig angestiegen und immer internationaler geworden. Aus anfänglichen 30.000 wurden im Jahre 2012 über 180.000 Besucher. Für die Jubiläumsausgabe erwarten die Veranstalter erneut einen Anstieg. Auch für Aussteller ist die pulsierende Klassiker-Weltmesse von Jahr zu Jahr attraktiver geworden – waren die 250 Aussteller im Jahre 1989 noch auf sechs Messehallen verteilt, so sind bereits jetzt alle Flächen der 20 Hallen und des Freigeländes von rund 1.200 Ausstellern ausgebucht – und auch die werden immer internationaler: Die Fachhändler kommen inzwischen nicht nur aus ganz Europa, sondern auch aus Übersee – so präsentieren u. a. auch Aussteller aus Nord- und Südamerika und sogar China ihr Angebot. Rund hochwertige 2.500 Sammler-Automobile werden zum Verkauf stehen – so viele wie nirgendwo sonst.

Zudem sind auf der TECHNO-CLASSICA so viele Restauratoren, Zuliefer-Betriebe, Autoliteratur-Anbieter, Ersatzteihändler, Accessoires-Verkäufer, Uhren- und Technik-Händler, Künstler und Galeristen und nicht zuletzt Automodell-Anbieter vertreten wie auf keiner anderen Klassik-Show weltweit. Auf der fünftägigen Messe ist alles, aber wirklich alles rund um Old- und Youngtimer zu sehen.

So trifft sich vom 10. (Vorschau-, Presse- und Fachbesuchertag) bis 14. April 2013 die Klassiker-Szene wieder auf der TECHNO-CLASSICA in Essen – dieses Mal auch zum Feiern... Share the Passion!

Ein paar Neuerungen zu den Ersatzteilen

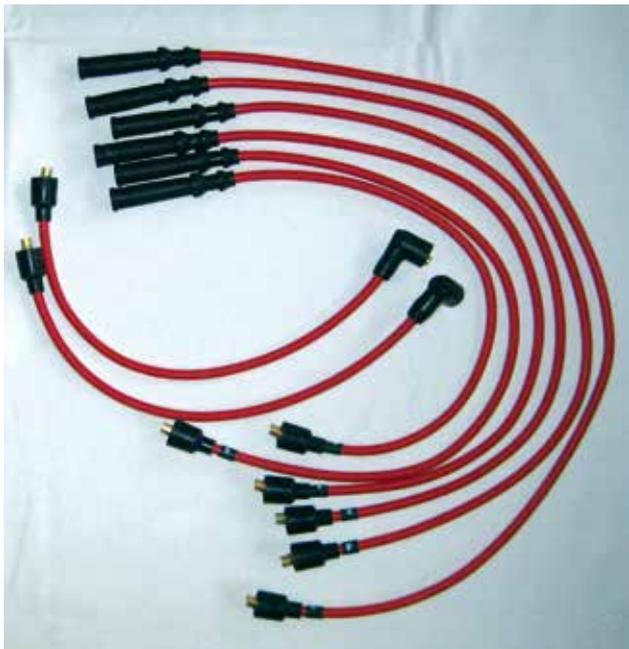
von Gerold Röben

Neu gibt es im Clubservice fertig konfektionierte Zündkabel für den Vergaser und IE. Die Bestellnummern lauten :

5 419 925 SM Vergaser

5 420 660 SM IE

Die Zündkabel kosten je Satz 60,00 € zzgl. MWSt.



Weiterhin gibt es die kleinen Gummistopfen am Riegel der Tankklappe neu. Diese kann man unter der Bestellnummer 5 406 040 A bestellen.

Der Franzose (www.derfranzose.de) hat die Dichtung des Tankgebers vorrätig (ETNr. SM: 5 402 981). Diese kosten 2,49 € und haben die Artikelnummer 14135.



Vor kurzem musste ich bei dem Xantia meines Juniors eine Hydraulikleitung reparieren. Da diese aber sehr kompliziert verlegt war wollten wir nur einen Teil austauschen. Der Franzose hat dafür Verbinder mit Schneidringen die absolut dicht sind. Diese eignen sich, zusammen mit einem Stück Kuniferleitung und einem kleinen Rohrschneider auch als Notfallset für unterwegs, wenn mal eine Hydraulikleitung unterwegs leck wird. Ich hab das letztes Jahr auf dem Weg zum Herbsttreffen nach Schramberg ausprobiert. So ein Notfallset hätte mir gute Dienste geleistet, so musste ich auf ein sehr hilfsbereites Clubmitglied in der Nähe von Würzburg zurück greifen. Die Verbinder gibt es für folgende Leitungsstärken:

3,50 mm Artikelnr. 32649 6,99 € per Stück

4,50 mm Artikelnr. 32164 4,99 € per Stück

6,35 mm Artikelnr. 32350 7,99 € per Stück

Zwei Stück pro Sorte (zumindest 4,50 mm und 6,35 mm) im Kofferraum können schon sehr hilfreich sein.





12. Alpenfahrt Dolomiten

18. - 22. September 2013



Die Dolomiten sind eine der schönsten Bergregionen unserer Alpen. Die Berge sind so schön, dass sie zum Weltkulturerbe ernannt wurden. Für Alpenpässe gibt es das noch nicht, aber in den Dolomiten finden wir wunderbare Pässe mit klangvollen Namen mit schönen Ausblicken auf schroffe Felsen wie die Drei Zinnen.

Die Tour startet am Ammersee mit dem Besuch eines ganz besonderen privaten Museums mit „Uralten“ Autos sowie hunderten von Fahr- & Motorrädern.

Wir sind untergebracht im Pustertal im 4*-Hotel in der Nähe von Brunneck. Neben den schönen Ausfahrten können wir das Hallenbad und den Wellness-Bereich des Hotels genießen.



Geplanter Ablauf

Mittwoch: eigene Anreise nach München, Besuch eines privaten Oldtimer-Museums, Nacht in Herrsching.

Donnerstag: gemeinsame Fahrt ins Pustertal via Kesselbergstraße, Zirlberg, alter Brennerpaß.

Freitag: schöne Ausfahrt durch die Dolomiten.

Samstag: zweite schöne Ausfahrt durch die Dolomiten.

Sonntag: nach dem Frühstück individuelle oder gemeinsame Heimreise
Wir starten jeweils gemütlich nach dem Frühstück, treffen uns mittags zum Essen und abends zum Abendessen im Hotel.

Leistungen:

4 Nächte im 3- und 4*-Hotel inkl. Frühstück & 3 x Abendessen.

Doppelzimmer 495 € pro Person, Einzelzimmer + 85 €



Für Fragen: (08152) 999 173 · Anmeldung per Fax an (08152) 999174 oder per Post: Nikolas Albrecht, Schulstr. 7, 82211 Breitbrunn
Konto Nikolas Albrecht | Nr. 1113399 | BLZ 70093200 | VR Bank Starnberg

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)

Volker Hammes (H,K,M,W)
Daimlerstr.17 · 41564 Kaarst
(02131/590401)
Mobil: 0171/4924372
www.volker-hammes.de

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

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

Firma Rudzinski
Dieselstraße 15
71332 Waiblingen
(07151/59161)

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

Werner Höhl
Industriestraße 15
67346 Speyer
(06232/74385)

A.M.T. Auto- und Motorradwelt
Tirschenreuth GmbH (M,W,K,H)
Geschäftsführer Markus Pöppel
Rothenbürger Str. 1
95643 Tirschenreuth
(09631/2181)

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

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

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

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

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

Autohaus Fink (M,W,K,H)
Erzingerstr. 12 - 14
79793 Wutöschingen-Degernau
(07746/9218-0)
Email: info@autohaus-fink.com

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

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

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

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

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

Oldtimer Technik Bonn
Dirk Walter (M,W,K,H)
Mainzer Straße 350
53179 Bonn-Mehlem
(0228/2495040)

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
Weberstraße 41
06385 Aken/Elbe
Fon: 034909/391256
Fax: 03212/1013618
mobil: 0172/2015112
info@axel-preis.de
www.axel-preis.de

Korrosionsschutz

Die Hohlraumprofis
Marderwinkel 7
26345 Bockhorn
Tel.: 04453/989391
info@diehohlraumprofis.de
www.diehohlraumprofis.de

Lagerschalen, Ventile, Kolben/-ringe

Motorenrevision
Gerrit Meijerink
Brinkstraat 128
NL-7512 Enschede
Fon: 00315331/9914

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

KFZ-Gutachten

Sachverständigenbüro
Frank Stratmann
Von-Niesewand-Str. 12
33102 Paderborn
Fon: 05251/387500
Mobil: 0171/5216178
gutachterstratmann@t-online.de

Di Michele
Oldtimer & Ersatzteile
Marktplatz 10
91611 Lehrberg
Tel: 09820/918735
Fax: 09820/918736
dimro@t-online.de
www.di-michele.de

Elektrik

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

SM-Literatur

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

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

Klimaanlagen

Heidrich & Schüller GbR
47228 Duisburg
husgbr@freenet.de

Die letzte Seite

Regionale Stammtische (Genaueres und Ansprechpartner zu den Stammtischen lesen Sie bitte in unserem Forum unter dem Punkt „Veranstaltungen“ nach)

Hannover - monatlich
3. Mittwoch
„H-Kennzeichen“
wechselnder Ort – Info per Rund-Mail
Info: Ulrich Knaack
Fon: 025 07/988 58 17
Anmeldung für die Rund-Mail:
mail: stammtisch@h-kennzeichen.org
Internet: www.h-kennzeichen.org

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

Karlsruhe - monatlich
1. Mittwoch
Café Galerie
Karlsruher Allee 1
76227 Karlsruhe Durlach
Infos im Forum
Rhein-Ruhr - Termine s. u.
Wasserschloss Haus Kemnade
An der Kemnade 10
45527 Hattingen
Info: Christof Bäumer
privat: 0234/9536822
mail: c.baeumer@mi-beratung.de

München - monatlich
Stammtisch des CVC
1. Mittwoch
im „Erdinger Weissbräu“
Heiglhofstr. 13
81377 München
Köln/Bonn - monatlich
3. Mittwoch
im Restaurant „Zur Tränke“
Wesselheideweg 101
53123 Bonn
Infos im Forum

Terminplaner 2013

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
Mo	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
Di	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
Mi	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
Do	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
Fr	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
Sa	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
So	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
	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Mo	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
Di	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
Mi	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
Do	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
Fr	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
Sa	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
So	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

Januar: 01. Neujahr, 06. Heilige drei Könige; Februar: 14. Valentinstag; März: 29. Karfreitag,
April: 01. Ostern, 02. Ostermontag; Mai: 01. Maifeiertag, 09. Christi Himmelfahrt, 12. Muttertag,
19. Pfingstsonntag, 20. Pfingstmontag; Oktober: 03. Tag der Deutschen Einheit; November:
24. Totensonntag; Dezember: 6. St. Nikolaus, 24. Heiliger Abend, 25./26. Erster/Zweiter
Weihnachtsfeiertag, 31. Silvester

Die Termine 2013 sind im Kalender **gelb** markiert

März: 06. Stammtisch Karlsruhe
06. Stammtisch München
14. Stammtisch Rhein-Main
20. Stammtisch Köln/Bonn und Hannover

April: 03. Stammtisch Karlsruhe
03. Stammtisch München
10. - 14. Techno Classica, Essen
11. Stammtisch Rhein-Main
17. Stammtisch Köln/Bonn und Hannover
27. Mitgliederversammlung

Mai: 04. + 05. Citromobile, Haarlemmermeer (NL)
01. Stammtisch Karlsruhe
01. Stammtisch München
09. Stammtisch Rhein-Main
15. Stammtisch Köln/Bonn und Hannover
17. - 20. Int. Treffen in Gloucester (GB)

Juni: 05. Stammtisch Karlsruhe
05. Stammtisch München
13. Stammtisch Rhein-Main
19. Stammtisch Köln/Bonn und Hannover

Juli: 03. Stammtisch Karlsruhe
03. Stammtisch München
11. Stammtisch Rhein-Main
17. Stammtisch Köln/Bonn und Hannover

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: 05195/5223
Fax: 05195/5224
Mobil: 0179/7609080 (D2)
Mail: gerold@roeben-online.de

Redaktion Zeitung

Gerold Röben
Am Fuchsbau 25 · 29643 Neuenkirchen
Fon: 05195/5222
Mobil: 0179/7609080 (D2)
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