



Ausgabe **76**
3. Quartal 2007

Citroën-SM-Club Deutschland e. V. · Berzallee 82 · 64659 Nauheim

www.Citroensmclub.de

Club-Zeitung



Grussworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

am 22. September 2007 fand eine außerordentliche Mitgliederversammlung statt und es wurde ein neuer Clubvorstand gewählt. Das Vorfeld dieser Versammlung war emotionsgeladen. Deshalb an alle anwesenden Mitglieder an dieser Stelle meinen Dank und Anerkennung für den sachlichen Verlauf und Wahlgang der Versammlung. Der Club hatte wieder Priorität!

Es gilt auch, dem bisherigen Vorstand Dank für die geleistete Arbeit auszusprechen! Der anfallende Arbeitsaufwand wird leicht unterschätzt. Man merkt es erst, wenn man selbst in der Verantwortung steht. Also herzlichen Dank!



Jetzt drängt sich natürlich die Frage auf: Wie geht es weiter?!

Der neugewählte Vorstand wird das Rad nicht neu erfinden wollen. Wir werden allerdings versuchen eine engere Organisation und Kommunikationsstruktur aufzubauen. Hier hat sich in der Zwischenzeit die elektronische Kommunikation bewährt. Es spielen aber immer noch Telefon und Faxgerät im Orchester mit. Der Vorstand steht jederzeit für Fragen und Anregungen zur Verfügung.

Das im Moment drängendste Problem ist der Kontakt zum französischen Club. Ich habe erste Kontaktschritte unternommen und hoffe bis zum Nikolaustreffen schon etwas Erfolgreiches berichten zu können.

Hinweisen möchte ich noch auf das Internationale Citroën SM Treffen in Stein am Rhein. Die Anmeldung sollte bis zum 20. Dezember 2007 erfolgt sein. Es wird bestimmt wieder ein sehr schönes Treffen; das letzte Treffen ist noch in guter Erinnerung.

Ich wünsche uns Allen eine gute Zusammenarbeit, persönliches Wohlergehen und viele schöne Kilometer mit unserem guten alten Citroën SM.

In diesem Sinne verbleibe ich
Ihr Jürgen Renner

Titelbild



Treffen „Bob Neyret“ in Grenoble
SM in den französischen Nationalfarben aufgestellt

Aktuelles vom Deuвет

Ausnahmen für Oldtimer in Fahrverbotszonen

- Bundesrat stimmt zu

Die jahrelangen Bemühungen des DEUVET um Ausnahmen von Feinstaub-Fahrverboten für Oldtimer fanden im Bundesrat Gehör.

Dem Antrag Hessens in der einer Sitzung des Bundesrates hinsichtlich Ausnahmen für Oldtimer von Fahrverboten in Umweltzonen wurde statt gegeben: Oldtimer sind nach der geänderten Plakettenverordnung von Fahrverboten nicht betroffen!

Bereits seit den ersten Gedanken an eine Plakettenverordnung Anfang 2005 setzt sich der DEUVET umfassend auf Länder- und Bundesebene für die besonderen Bedürfnisse der Oldtimerfahrer ein. Oldtimer können zu einem erheblichen Teil nicht mit Partikelminderungssystemen und Katalysatoren nachgerüstet werden. Zu dem werden sie nicht im Alltagsverkehr eingesetzt, sondern dienen der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes. Auch ist ihre Jahresfahrleistung so gering, dass sie kaum zur Schadstoffbelastung beitragen. Diese und viele weitere Argumente haben wir in den letzten zweieinhalb Jahren immer und immer wieder an die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung herangetragen.

Unterstützt wurde unsere Argumentation durch vielfältiges statistisches Material, welches wir eigens zu diesem Zweck erhoben, berechnet und zusammen-


gestellt haben. Hierbei sind neben umfangreichen Zahlen zur Zulassung von Oldtimern vor allem auch detaillierte Zahlen zum Oldtimer als Wirtschaftsfaktor hervorzuheben.

Lange Zeit sah es für eine generelle Ausnahme für Oldtimer schlecht aus. Der Grund lag nicht darin, dass man sich unserem Anliegen gegenüber verschloss, sondern vielmehr an den vielen negativen Erfahrungen, die man mit den zahlreichen Ausnahmen bei der Smog-Verordnung in der Vergangenheit gemacht hatte. Ein erster Erfolg gelang dem DEUVET mit der Zusage NRWs grundsätzliche Ausnahmen für Oldtimer im eigenen Bundesland zu machen. Damit bröckelte die Mauer.

Im unmittelbaren Vorfeld der Bundesratssitzung am 21.09.2007 hat der DEUVET nochmals intensiv mit allen Umwelt- und Verkehrsministerien der Bundesländer kommuniziert und alle Argumente erneut vorgebracht.

Über zweieinhalb Jahre intensive Arbeit der Interessenvertretung der Oldtimerszene - des DEUVET - haben Früchte getragen. Der Bundesrat ist der Argumentation des DEUVET gefolgt. Die Plakettenverordnung geht nun zurück an die Bundesregierung. Diese ist dem Votum des Bundesrates zwischenzeitlich gefolgt. Damit benötigen Oldtimer mit H- und 07-Kennzeichen keine Plakette, um in die Umweltzonen fahren zu dürfen. Unbürokratisch und ohne zusätzliche Kosten - so wie wir es uns gewünscht haben.

Editorial

Liebe Citroën  -Clubzeitungs-Leserinnen und Leser,

viel hat sich getan seit der letzten Ausgabe, sowohl im Club, als auch in der gesamten Oldtimerwelt. Der Deuвет hat in unermüdlicher Kleinarbeit die verantwortlichen Stellen davon überzeugt, dass historische Fahrzeuge aus unseren Innenstädten nicht wegzudenken sind - eine hervorragende Arbeit für uns alle und einer der Gründe, warum unser Club Mitglied im Deuвет ist und diesen weiter unterstützen wird.

Am 22.09.2007 wurde nach viel Unruhe und Emotionalität ein neuer Vorstand gewählt, der nun gefordert ist, unseren Club wieder in ruhiges Fahrwasser zu bringen und sich vordringlich um die Verbesserung der Ersatzteilversorgung zu kümmern. Einiges ist bereits verwirklicht, so gibt es wieder Windschutzscheiben und Dirk Sassen in Düsseldorf bietet jetzt die Frontschürze als Nachfertigung aus GFK an. Weitere Projekte sind auf den Weg gebracht; wir werden sicherlich in der nächsten Ausgabe darüber berichten können.

Ihre Redaktion
Gerold und Astrid Röben

Der Inhalt

Aus dem Clubleben gegriffen

Grusswort des Präsidenten	Seite	2
Außerordentliche Mitgliederversammlung	Seite	18
Der neue Vorstand stellt sich vor	Seite	19
3. Alpen-Classic-Rallye	Seite	21
Treffen der Südlichter - ein Nordlicht lädt ein.....	Seite	23
Rheinberg 2007	Seite	26
Autohaus Höptner feiert Erweiterung	Seite	26

Magazin

Oldtimertage in Detmold	Seite	5
Rober Opron - zum Anlass seines 75. Geburtstags	Seite	7
Internationals Citroën SM-Treffen incl. Anmeldung	Seite	9
Toujours La France	Seite	12
Meeting Bob Neyret.....	Seite	20
Citroën Typenkunde	Seite	20
Mein SM ist wieder heil.....	Seite	27
Sa Majesté est moi.....	Seite	28

Aktuelles

Traumfahrt	Seite	6
Verkaufsangebote	Seite	7

Service

Aktuelles vom Deuvet	Seite	3
Editorial	Seite	3
Bestellschein Ersatzteile	Seite	13
Die Heckklappe sitzt auf	Seite	14
Ersatzteilwesen	Seite	15
Nur mal schnell	Seite	16
Ein neues Jahr kommt - und ein neuer Kalender	Seite	22
... und noch mehr Bücher	Seite	22
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile	Seite	30
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine	Seite	31

Redaktionsschluß für die 77. Ausgabe: 10. Dezember 2007

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

Berzallee 82

64659 Nauheim

Fon: 06152/960303

Fax: 06152/960305

Vereinsregister des Amtsgerichtes

Frankfurt a. M. · Reg.-Nr. 8919

Redaktion

RÖBEN PRINTMEDIEN

Kontakt: Astrid Röben

Am Fuchsbau 25

29643 Neuenkirchen

Fon: 05195/9834

e-mail: redaktion@Citroensmclub.de

Produktion · Druck · Versand

RÖBEN PRINTMEDIEN

Kontakt: Astrid Röben

Am Fuchsbau 25

29643 Neuenkirchen

Fon: 05195/9834

e-mail: printmedien@roeben-online.de

Oldtimertage in Detmold

Am 25. und 26. August 2007 war es wieder soweit: In Detmold kamen Oldtimer und deren Freunde zusammen. Was - Sie wissen nicht, wo Detmold liegt? Naja, das ist zwar bedauerlich, aber lässlich, denn Detmold ist nicht gerade ein Verkehrsknotenpunkt. Die fürstliche Residenzstadt mit Fachwerkflair liegt ca. 100 km südwestlich von Hannover im - zu Nordrhein-Westfalen gehörenden - Ostwestfalen-Lippe. Südlich breitet sich der Naturpark Eggegebirge und südlicher Teutoburger Wald aus, der auf wunderbar kleinen, hügeligen und kurvigen Straßen geradezu zur Prüfung von hydro-pneumatischen Federungen einlädt. Meine Frau sieht das allerdings anders - ihr wird regelmäßig schlecht.

Einmal jährlich, und zwar am letzten Wochenende im August, finden hier die besagten Oldtimer-Tage statt (<http://www.oldtimer-tage.com>), dieses Jahr zum 10. Mal. Wer mit Oldtimer anreist, erhält kostenlosen Eintritt. Ich Depp war natürlich letztes Jahr ohne SM da; dieses Jahr sollte das nicht wieder passieren. Gemeinsam mit ca. 1000 anderen Oldtimer-Besitzern wollte ich mich auf den Weg machen. Seine Majestät gebärdete sich jedoch ein wenig bockig: Ohne vernünftigen Grund - oder ist eine Nachtfahrt mit Licht ein vernünftiger Grund (?) - war am Samstag die Batterie leer. Der Samstagtermin, an dem etliche Oldtimerbesitzer wegen des 10jährigen Jubiläums ein kleines Präsent erhielten, fiel also dem Aufladen der Batterie zum Opfer.

Am Sonntag gegen 14 Uhr hielten wir dann auf dem städtischen Bauhof Einzug: Seine Majestät, mein fünfjähriger Sohn, mein Vater und ich. Das Wetter war perfekt und der Oldtimer-Stau auf der Georgstraße hatte sich glücklicherweise zu diesem Zeitpunkt wieder aufgelöst.

Das Gelände war gut besucht. Citroën war durch mehrere Traction, eine DS, eine Ente und einen „Wellblech“-Lieferwagen Typ H (tiefer gelegt mit Breitreifen und dunkelblauer Lackierung) vertreten. Andere Majestäten waren nicht anwesend, obwohl es in Detmold bei ca. 74.000 Einwohnern immerhin zwei SM-Clubmitglieder gibt. Gleich beim Aussteigen wurde ich von einem SM-Bewunderer wegen meiner nicht standesgemäßen Kleidung (Freizeitdress mit kurzer Hose) gerügt - nächstes Jahr werde ich also im 70er Jahre Outfit erscheinen.





Mein Sohn fand die BMW-Isettas besonders witzig, mein Vater fühlte sich beim Anblick des Opel Rekord Coupé um 40 Jahre jünger und mir wurde beim Anblick eines Opel Kadett mit verchromtem Motor und 180 PS warm ums Herz. Zahlreiche Volkswagen, Porsche, Mercedes, Ford, Borgward & Co. waren zu bestaunen. Besondere Aufmerksamkeit erregten ein zweisitziges Alvis-Cabriolet aus den 30er Jahren, ein Vorkriegs Rolls Royce, ein Amphicar Schwimmwagen und der chromblitzende Buick Baujahr 1954. Der Delorean - bekannt als Zeitmaschine in dem Film „Zurück in die Zukunft“ - war DIE Attraktion, auch wenn er die 30 noch nicht überschritten hatte. Daneben waren mehrere Motorräder (bei denen ich mich überhaupt nicht auskenne) und einige Traktoren (dito) gekommen, mit denen man teilweise auch eine Rundfahrt über das Gelände unternehmen konnte. Glücklicherweise kam mein Sohn nicht auf die Idee, dort mitfahren zu wollen und selbst sein Großvater war zu beschäftigt, um ihn auf diese Idee zu bringen.

Zum Konzept der Oldtimer-Tage gehört auch ein Flohmarkt, auf dem ich ausreichend Gelegenheit zum Stöbern nach SM-Modellautos hatte. Bei den Ersatzteilanbietern hielt ich mich weniger auf, da man Ersatzteile für Majestäten wohl kaum dort finden wird. Immerhin erstand ich drei Werkstatthefte bzw. -bücher. Seitdem besitze ich eine deutsche Betriebsanleitung; das Lesen der original Französischen kostet immer so viel Mühe, wenn z. B. die Batterie ausgebaut werden muss...

Wieder an unserem Auto angekommen, fachsimpelte mein Sohn erst einmal mit einigen Interessierten über die Qualitäten unseres „Rennautos“. Einige Gespräche später setzten wir uns dann in unsere Majestät. Ich hatte ein mulmiges Gefühl - springt sie wohl wieder an? Sie ist immer so zimperlich bei warmem Motor... und wie peinlich wäre es, wenn sie nicht anspränge... Mit Schweiß auf der Stirn drehte ich heldenmütig, gleichwohl mit Fingerspitzengefühl den Schlüssel herum, die Benzinpumpe ratterte - und der Motor sprang an. Langsam verließen wir das Gelände. Nächstes Jahr werde ich die Batterie ein paar Tage vorher prüfen.

Traumfahrt

Am 15.10.2007 war Presstetermin mit Oldtimer Markt in der Werkstatt von Volker Hammes in Kaarst. In der Dezember-Ausgabe des Magazins wird ein mehrseitiger Artikel über den SM erscheinen, wir dürfen gespannt sein.

Als Vorgeschmack hier schon mal die Heftvorschau für die Dezember-Ausgabe sowie ein Arbeitsfoto.

DAS NÄCHSTE HEFT Die Dezember-Ausgabe erscheint am 29. November

Kaufberatung: Wir werden keine abnormen Maria-Sprüche eskalieren, sondern Opas schicken Coupé in der gebotenen Ernsthaftigkeit umfassen Bleich schauen

Die anderen Italo-Roller: Zum 60. Geburtstag der Lambretta haben wir eine der flotten Scooter aus Mailand vor die Kamera

Impressionen vom Kutschbock: Zwei Benz Patent-Motorwagen von 1886 und 1888 im Vergleich

Es werde Licht im Motorkraum: Wir baul die besten Aufhängelampen - ein umfangreicher Vergleichstest

Zurück in die Zukunft: Vor 30 Jahren landete das Baum-Schiff Laguna - und half dem angeschlagenen Hersteller Aston Martin aus der Krise

Ausdauer: die Zweite Jetzt rücken wir dem Blech ganz klassisch mit Hammer, Faust und Sandback zu Liebe

Außerdem:
ZUNDSCHIFF Limousinen: Was tun ohne H-Kennzeichen? ++**EXTRA-Touren** Coupe des Alpes - im Käfer nach Nizza beim Revival der legendären Alpenralley ++**ZWEIAD** Kaufberatung Moto Guzzi Nuovo Falcone ++**WEIHNACHTEN** Die schönsten Dinge, die Oldtimerfreunde sich selbst und anderen schenken können ++**AKTUELLE VERANSTALTUNGSTIPPS**

Traumfahrt: Nur gucken, nicht anfassen! Das kleine Modell eines Citroën SM auf dem Schrank ihres Großvaters weckte einst Daniela Salla-Lieffkes Leidenschaft für den Franzosen mit Massiv-Motor. Heute darf sie ihn nicht nur anfassen, sondern auch fahren



Oldtimer Markt zu Gast bei Volker Hammes

Robert Opron - zum Anlass seines 75 zigten Geburtstages

von Gerrit Böttcher

In diesem Jahr konnte Robert Opron (* 22. Februar 1932) seinen 75zigsten Geburtstag begehen und natürlich möchte unser Club aus diesem Anlass die Gelegenheit nutzen und sein Meisterwerk, den Citroën SM aber auch das Gesamtwerk von Opron ins Blickfeld zu rücken. Wir stehen mit diesem Ansatz - zum Glück - nicht allein. Vielmehr hat auch die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung pünktlich zur diesjährigen IAA den Mann ins Feuilleton gehoben (Ausgabe 36 vom 09.09.2007), der zwar „seit einem halben Jahrhundert versucht, das Auto so oft wie möglich komplett neu zu erfinden“, den „nur seltsamerweise fast niemand kennt“.

Diese Wertung würde sicher im Club kaum jemand zustimmen wollen und auch andere Passagen des Artikels sind wenigstens diskussionswürdig, aber dazu später. Da das Leben von Opron viele Abschnitte kennt und seine Werke wirklich zahlreich sind, gebe ich an dieser Stelle die vereinfachte chronistische Darstellung von Wikipedia unter Einbezug des FAZ-Artikels wieder:

„Robert Opron ist ein französischer Automobildesigner. Mit seinen Entwürfen für Simca, Citroën und Renault gehört er zu den Wegbereitern aerodynamisch geformter Limousinen mit Schrägheck.

Sein Vater war Soldat, Opron wuchs in Algerien, Mali und Abidjan auf, der damaligen Hauptstadt der Elfenbeinküste; der Vater hatte schon damals ein Auto, einen grünen Oldsmobile, „ich kann mich an den Geruch des Benzins noch erinnern“, sagt Opron. Nach dem Schulabschluss ließ sich Opron einen Schnurrbart wachsen und trug die Haare zu einer irren Mischung aus Tolle und Bürste frisiert, spielte Kontrabass in einer

Band, heiratete mit 21 Jahren Geneviève Mercier, eine junge Frau, die er bei einer Schneeballschlacht kennengelernt hatte und die noch heute seine Frau ist.

Ab 1952 studierte er Architektur an der Schule des Architekten Auguste Perret, der damals in Amiens gerade das größte Hochhaus Europas baute, interessierte sich vor allem für Stahlkonstruktionen, verdingte sich bei der Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord als Zeichner und entwarf Anleitungen für die Panzerung von Kampfflugzeugen.

Dann passierte etwas Erstaunliches: Opron, gerade 25 Jahre alt, durfte für den Autohersteller Simca ein Zukunftsfahrzeug entwerfen, den „Fulgur“, und er machte das, was nahe liegend war, wenn man von einem Luftfahrtunternehmen zu einem Autohersteller wechselte - er entwarf eine fliegende Untertasse mit Atomtrieb, ein Symbolauto des Raketenzeitalters. Nach einer Zeit als Zeichner bei der Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord begann er 1957 für Simca zu arbeiten. Realisiert wurde 1967 der Simca 1100, als Kompaktwagen mit Schrägheck ein Vorläufer des VW Golf.

1962 begann Opron unter Flaminio Bertoni für Citroën zu arbeiten und wurde nach dessen Tod 1964 Chefdesigner. 1967 überarbeitete er die Frontpartie des Citroën DS mit neuartigen, aerodynamisch mit Glas überdeckten Doppelscheinwerfern. 1969 folgte der Citroën Ami 8, 1970 der Citroën GS, eine Mittelklasse-Limousine, und der spektakuläre Citroën SM, eine Sportlimousine mit Maserati-Motor und sechs Scheinwerfern, die hinter einer über die ganze Fahrzeugbreite reichenden Glasverkleidung liegen - der

Verkaufs-Angebote

Citroën SM, Bj. 1971

V6 · 2,7 l · 168 PS

(2 Vorbesitzer, jeweils Citroën-Händler in Bremen)

98.000 km, ungeschweißt

vor 6 Jahren im Originalton lackiert

seit 2000 technisch komplett überholt:

- Motor, Kupplung, Zündung, Ölschläuche, neuer Vergaser, alle Hydraulikaggregate
- LIMA, Klima, Regler, Auspuff, Reifen neu (2007)

Originalteppiche (grau), Originalradio!

Betriebsanleitung im Original!

sehr schönes Originalleder, schwarz einwandfreier Himmel, Kofferraum, Motorraum
Alles funktioniert (incl. Zeituhr und Motorraumbeleuchtung)

Preis: 35.000 €

S. Dreckmann

Leuchtenburger Straße 8 · 28759 Bremen

Tel.: 0421/6250833 (privat - nach 20 Uhr)

Tel.: 0421/9242121 (Büro)

Magazin

SM gilt als Opron's Meisterwerk. Der 1974 erschienene Nachfolger des DS, der sehr klar gezeichnete CX, war zugleich sein Abschied von Citroën. 1975 wurde das Unternehmen von Peugeot übernommen und die PSA Peugeot Citroën gegründet.

Opron wechselte zu Renault, wo er u. a. den Fuego, den R25 und den Espace, die erste europäische Großraumlimousine, entwarf. Für Automobiles Ligier, die bereits Teile der Citroën SM Produktion gebaut hatten, entwickelte er einen zweisitzigen Kleinwagen, dessen Nachfolger noch heute gebaut werden. Daneben war er auch für Fiat tätig.

Von 1992 bis 2000 arbeitete Opron als selbstständiger Designberater. Bei der 1999 ausgetragenen Wahl zum Car Designer of the Century gehörte Robert Opron zu den 25 Kandidaten. Gewählt wurde Giorgio Giugiaro.“

Soweit in Kürze, wesentlich ausführlicher und detailreicher kann dies selbstverständlich in den in unserer Clubzeitung bereits dargestellten und besprochenen Monographien über sein Werk und Leben nachgelesen werden (siehe Clubzeitung z. B. Ausgabe 58, Besprechungen von Ulrich Knaack).

Dem Buch „Style Opron“, welches im Auftrag der drei niederländischen Citroën-Clubs der Opron-Modelle GS, CX und SM verfasst und verlegt wurde, kann den Tabellen auf den Seiten 71 bis 73 entnommen werden, welche Vielzahl von Modellen die Handschrift von Opron tragen. Vermutlich wird manches nur unter seiner Verantwortung und nicht durch ihn persönlich entstanden sein, aber die Gesamtanzahl ist doch beeindruckend. Neben den bereits oben erwähnten Modellen zählt z. B. auch die Renault Alpine V6 GT aus dem Jahr 1985 und der Renault 5 Turbo aus dem Jahr 1980 dazu.

Der Stil von Opron unterliegt natürlich auch den Einflüssen des Zeitgeistes und so würde man die sehr sachliche Ausstrahlung eines Renault 25 nicht dem selben Designer zuschreiben wie das spektakuläre Design des Citroën SM, aber es gibt eine Kontinuität, die sich auch für den Laien erschließt und die sich durch den Einsatz von zwei gestalterischen Elementen beschreiben lässt: große, möglichst glattflächige Karosserien und kuppelartige Heckklappen aus Glas.

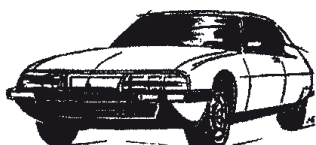
Der FAZ gelingt eine schöne Wertung: „Opron's Design ist stark von Kunst und Architektur beeinflusst. Allein über seine Heckklappen könnte man ästhetisch-geschichtliche Diplomarbeiten verfassen - meist, bei seinem unterschätzten Renault 25, sind es futuristi-

sche Glaskuppeln, die sich über das Gepäck wölben wie Weltraumsiedlungen von Buckminster Fuller und den Wagen etwas Kieselglattes geben. Oder die Stoßstangen: Wie bei einem Mobile von Calder ausbalanciert, hängen sie als optische Gegengewichte an der Karosserie, die hintere Stoßstange des SM könnte auch eine Skulptur von Jorge Oteiza sein. Opron's Karosserien sind proportionstechnische Wunderwerke aus gespannten Linien und angehängten Gewichten - die manchmal, wie im Fall des CX, von den Bananen der Modellpflegeabteilungen mit großflächigen Plastikanbauteilen ins ästhetische Nirvana hineinverschandelt wurden.“

Dem ist nicht viel hinzuzufügen, außer, dass es an uns allen ist, eine weitere Wertung des FAZ-Artikels zu widerlegen. So kommt die FAZ im Hinblick auf die anfängliche Störanfälligkeit des Citroën CX zu dem Befund, „dass auch die Werkstattmeister vor Opron's Kreationen so ratlos standen wie vor abgestürzten Ufos - was daran lag, dass die Techniker alles verbaut hatten, was damals noch nicht richtig funktionierte. Das galt auch für das großartige manieristische Sportcoupé SM, das mit einem von drei italienischen Doppel-Vergasern befeuerten Maserati-Motor und hydropneumatischer Federung das Beste und Anfälligste aus zwei Welten zusammenbrachte“.

Das kann für uns alle nur das Signal sein, unsere SM noch häufiger in der Öffentlichkeit zu zeigen und zu fahren, um diese nicht mehr zeitgemäßen Urteile durch neue positive Bilder über das Meisterwerk von Opron - den Citroën SM - zu ersetzen.





CITROEN-MASERATI-CLUB SCHWEIZ

Anton Muff
Eigerweg 5
CH – 4665 Oftringen
0041 (0)62 797 37 61
anton.muff@freesurf.ch

Internationales Citroën SM-Treffen 2008

Liebe SM – Freunde

Der SM – Club Schweiz hat bereits zum vierten Male die Ehre, ein internationales Citroën SM – Treffen zu organisieren. Es findet vom **2. – 4. Mai 2008 in Stein am Rhein (SH)** statt. Das mittelalterliche Städtchen liegt an der Mündung des Bodensees in den Rhein und ist eines der schönsten und besterhaltenen Europas. 2007 feiert es sein 1000 – jähriges Bestehen.

Wir heissen Sie im **** - **Hotel „Chlosterhof“**, das direkt am Rheinufer liegt, herzlich willkommen. Den Gästen steht die Nutzung von Schwimmbad und Sauna kostenlos zur Verfügung. Die Autos werden in der hoteleigenen Tiefgarage und auf dem nahen Parkplatz abgestellt.

Für ein unvergessliches Treffen haben wir für Sie ein attraktives Programm vorbereitet. Im Preis inbegriffen sind sämtliche Leistungen (Hotel, Tiefgarage/bewachter Parkplatz, Eintritte/Führungen, Bus- und Schifffahrt, Apéros, Mahlzeiten, inkl. alkoholische und nichtalkoholische Getränke, Unterhaltung am Galaabend usw.).

Programmhöhepunkte

Freitag, 2. Mai: Stein am Rhein

Stadtführung mit Empfang und Apéro beim Stadtpräsidenten

Samstag, 3. Mai: Rheinflall

Ausflug mit Extrabus zum grössten Wasserfall Europas

Der Rheinflall bei Schaffhausen bietet dem Besucher das grandiose Schauspiel des grössten Wasserfalls Europas. Über eine Breite von 150 m und eine Höhe von 23 m stürzen bei mittlerer Wasserführung des Rheins 600 m³ Wasser pro Sekunde über die Felsen. Eine Rundfahrt im schäumenden und stiebenden Rheinflallbecken zum Rheinflallfelsen steht ebenfalls auf dem Programm! Gemeinsames Mittagessen im „Restaurant Park“ mit unverbautem Blick zum Rheinflall.

Rheinschifffahrt Schaffhausen – Stein am Rhein: Die Rückfahrt zum Hotel erfolgt mit dem Schiff auf dem idyllischen Rhein, vorbei an einer unverfälschten Stromlandschaft mit heimeligen Dörfern, malerischen Städtchen, Burgen und Schlössern.

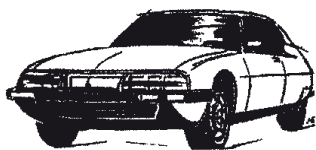
Galaabend mit Galadiner im Hotel Chlosterhof: In einem halbstündigen Show -Block unterhalten uns vier Musiker aus dem Appenzellerland mit echter Schweizer Volksmusik. Bei ihrem Auftritt fehlt selbst das Alphorn nicht.

Sonntag, 4. Mai: Kartause Ittingen

Am Sonntag erreichen wir in einer kaum halbstündigen Fahrt mit dem SM gegen Mittag die Kartause Ittingen, ein ehemaliges Kartäuser – Kloster mit über 800 Jahre Geschichte. Die Anlage ist vollständig renoviert und zählt heute zu den wichtigsten Kulturdenkmälern der Schweiz. Nach der Führung und dem gemeinsamen Essen in der klösterlichen Anlage begeben sich die Teilnehmer von hier aus auf die Rückfahrt ins Heimatland.

Mit freundlichen Grüssen

Anton Muff



CITROEN-MASERATI-CLUB SCHWEIZ

Anton Muff
Eigerweg 5
CH – 4665 Oftringen
0041 (0)62 797 37 61
anton.muff@freesurf.ch

Internationales Citroën SM-Treffen 2008: Angebot

2. – 4. Mai in Stein am Rhein (CH)

A) Arrangement komplett für 2 Personen im Doppelzimmer:

2. Mai: Ankunft im ****-Hotel „Chlosterhof“ in Stein am Rhein, einchecken und Zimmerbezug bis 17.00 Uhr, Stadtführung in Deutsch, Französisch, Englisch, anschliessend Empfang mit Apéro beim Stadtpräsidenten, Nachtessen im Hotel (Getränke inklusive), Übernachtung im Doppelzimmer
3. Mai: Frühstücksbuffet im Hotel, Fahrt mit Extrabus zum Rheinflall, Bootsfahrt im Rheinflallbecken oder zum Mittelfelsen, Mittagessen im Restaurant „Park am Rheinflall“ (Getränke inklusive), Fahrt mit Extrabus zur Schiffflände Schaffhausen, Fahrt auf dem Rhein mit Kursschiff zurück nach Stein am Rhein, Apéro im Hotel, Galadiner im Salon „Einstein“ (Getränke inklusive), dazwischen echte Schweizer Volksmusik, Übernachtung im Doppelzimmer
4. Mai: Frühstücksbuffet im Hotel, auschecken, Fahrt mit dem SM (ca. 20 km) nach Ittingen, Führung durch das ehemalige Kartäuser – Kloster in Deutsch, Französisch, Englisch, Mittagessen in historischer Stätte (Getränke inklusive), Verabschiedung der Teilnehmer
- Kosten für 2 Personen: 2 x Fr. 720.-- Fr. 1'440.—**

B) Arrangement komplett für 1 Person im Einzerrzimmer:

Kosten pro Person: Fr. 860.—

C) Arrangement komplett für 1 Person ohne Übernachtung: (nur für in der Nähe Wohnende gedacht)

Kosten pro Person: Fr. 490.—

D) Arrangement nur Galaabend: (nur für in der Nähe Wohnende gedacht)

Kosten pro Person: Fr. 195.—

E) Zusätzliche Uebernachtung, inkl. Frühstück im Doppelzimmer für 2 Personen, inkl.

Tiefgaragenplatz:

Donnerstag, 1. Mai 08 Fr. + 245.—

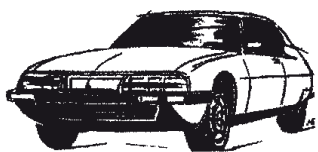
Sonntag, 4. Mai 08 Fr. + 245.—

F) Zusätzliche Uebernachtung, inkl. Frühstück im Einzerrzimmer für 1 Person, inkl.

Tiefgaragenplatz:

Donnerstag, 1. Mai 08 Fr. + 200.—

Sonntag, 4. Mai 08 Fr. + 200.—



CITROEN-MASERATI-CLUB SCHWEIZ

Anton Muff
Eigerweg 5
CH – 4665 Oftringen
0041 (0)62 797 37 61
anton.muff@freesurf.ch

Anmeldeformular int. Citroën SM – Treffen 2. – 4. Mai 08

(Bitte deutlich in Druckbuchstaben schreiben!)

Name Vorname

Strasse PLZ Ort

Land Telefon

E – Mail Handy

Name/Vorname Mitfahrer

Buchung (bitte ankreuzen): A B C D E (1. Mai) E (4. Mai) F (1. Mai) F (4. Mai)

Betrag total: sFr.

Anmeldeschluss: **20. Dezember 2007** (unbedingt einhalten wegen Hotelreservation)

Anmeldungen an: Anton Muff, Eigerweg 5, CH – 4665 Oftringen (Post) oder

anton.muff@freesurf.ch (E – Mail) oder

www.citroensmclub.ch (Internet)

Angaben für Ueberweisungen aus dem Ausland:

Bankverbindung: Clientis Sparkasse Oftringen, Baslerstrasse 1, CH – 4665 Oftringen
SWIFT:RBABCH22428
IBAN: CH14 0642 8016 5026 7010 9
Kontoinhaber: Anton Muff
Vermerk: Int. Citroën SM-Treffen 08

Die **Zahlungen** müssen **bis 20. Januar 2008** erfolgt sein. **Erst nach erfolgter Ueberweisung des Betrages gilt die Buchung als verbindlich.**

(Es wird den Teilnehmern empfohlen, eine Reise - Annullationsversicherung abzuschliessen. Nach dem 31. Januar 08 können keine Rückerstattungen mehr erfolgen!)

Toujours la France

Frankreich zu Gast auf der Bremen Classic Motorshow

Der älteste noch fahrbereite Panhard & Levassor aus der ersten Serie von 1892 wird eines der Glanzstücke der Sonderschau der Bremen Classic Motorshow Anfang Februar 2008 sein. In den sieben Hallen der Messe Bremen wird sich in den Sonderschauen alles um Frankreich drehen. Im Bereich Automobil geht es um die Marke Panhard & Levassor, eine der ältesten Automobilfabriken der Welt. Im AWD-Dome wird ein Querschnitt französischer Motorradgeschichte mit Renn- und Serienmaschinen gezeigt. In der Halle 7 wird es Grand-Prix- und Straßenrennsportwagen zu bewundern geben. Die Bremen Classic Motorshow läuft vom 1. bis 3. Februar 2008. Erwartet werden 600 Aussteller und 34.000 Besucher aus 15 Ländern.

Die Franzosen waren Pioniere im Historischen Motorsport. Dort wurden die ersten Rennen von Stadt zu Stadt gefahren. In Bremen wird der Phaeton der Familie Panhard ausgestellt, ein Modell vom Typ P2D, der damals schon das legendäre Rennen Paris-Bordeaux mitgefahren und gewonnen hat. Des Weiteren werden zu sehen sein: ein 12l-Grand-Prix Rennwagen von 1908, ein Dynamic, der Prototyp Dynavia und der Prototyp vom Typ CD, der bereits in LeMans mit seinen Siegen für Furore sorgte. Ermöglicht wird die Sonderschau übrigens durch die enge Zusammenarbeit der Bremen Classic Motorshow mit dem Musée National de l'Automobile in Mulhouse / Frankreich.

Das Ergebnis einer starken Partnerschaft wird auch die Präsentation der französischen Motorräder sein. Hier gibt's Unterstützung vom VFV (Veteranen Fahrzeug Verband), einem privaten Sammler aus Frankreich und dem Saarländischen Zweiradmuseum. Das Ergebnis: Rund 30 Sahnestücke wie eine 250er MGC Rennmaschine von 1934 mit JAP OHV-Motor, von deren Typ eine bereits im Guggenheim Museum in Los Angeles ausgestellt wurde, sowie eine 500er Koehler Escoffier von 1925. Dies werden die Highlights für alle Fans zweirädriger Fahrzeuggeschichte sein.

Die französischen Markenclubs von Citroën, Renault und Peugeot werden die Sonderschauen mit einer gemeinsamen Präsentation abrunden.

Neben dem Handel, den Clubpräsentationen und außergewöhnlichen Exponaten, gibt es bei der Bremen Classic Motorshow die Gelegenheit, selbst mit anzupa-

cken - und zwar im Rahmen der Klassiker- Lehrwerkstatt. Auf einer großen Aktionsfläche wird restauriert, repariert und auf Hochglanz poliert. Hier laden die Ausbildungsinitiative YOURMOVE, der Verband der Motoreninstandsetzer und die Klassiker Motorenschule in der Halle 6 zum Zuschauen und Mitmachen ein.

In der Halle 7 ist wieder das Forum für die aktiven Motorsportler. Hier gibt es Grand-Prix- und Straßenrennwagen der verschiedensten Epochen zu bestaunen. Dabei tragen der ADAC, der Automobilclub von Deutschland (AvD), die Fahrgemeinschaft historischer Rennsport (FHR) und der Club der historischen Renn- und Sportwagen Nürburgring (CHRSN) zum Gelingen bei. Wer für die kommende Saison noch das passende Auto oder Servicedienstleister für den Einsatz auf der Straße oder die Teilnahme an einer Rallye sucht, der wird hier ebenso fündig.

Auch im Jahr 2008 wird es wieder eine Motorradauktion und eine private Fahrzeugbörse im Rahmen der Bremen Classic Motorshow geben und wie immer einen großen Teilemarkt.

Die Bremen Classic Motorshow eröffnet am 1. Februar um 9 Uhr. Öffnungszeiten: Freitag, 1. Februar bis Sonntag, 3. Februar 2008 jeweils 9 bis 18 Uhr, Telefon: Tel: 01 80 / 55 58 37 42 (12ct pro Minute), Internet www.classicmotorshow.de

Mercedes-Benz nord.com Coca-Cola Die Sparkasse Bremen Württembergische

BREMEN CLASSIC MOTORSHOW

**1.-3. Februar 2008
Messe Bremen**

Highlights: Historischer Motorsport
Sonderschau: „Panhard - Patron des Automobils“
Sonderschau: „Französische Motorräder“
Großer Teilemarkt - Motorradauktion
Fahrzeugbörse - Clubpräsentation

www.classicmotorshow.de
Info +49 (0) 180 555 837 42
Öffnungszeiten: Täglich von 9-18 Uhr

Bremen erleben!

Bestellschein

Citroën SM-Club Deutschland e.V.
Martin Juschkus
Schloßstr. 5 · 64372 Wembach
Fon: 06154 574413, Fax: 06154 624382
e-mail: smteilejuschkus@aol.com#
St. Nr. 40/230/34707 - FA Wiesbaden I

Absender (Bitte ausfüllen)

Vorname / Name:
Straße / Hausnr.:
PLZ / Ort:
e-mail:

✂ Ich bestelle zu den folgenden, mir bekannten Bedingungen:

- Es handelt sich entweder um neue, gebrauchte oder aufgearbeitete Altteile und jegliche Lieferung erfolgt unter Ausschluss von Gewährleistung oder Garantie.
- Lieferort ist Wembach und der Versand erfolgt auf Kosten und Risiko des Bestellers.
- Das entsprechende Altteil muss zuvor vom Besteller ggf. gereinigt und auf Kosten und Risiko des Versenders beim Lager Wembach vollständig eingegangen sein.
- Für diesen Auftrag wird eine Einzugsermächtigung erteilt.
- Sämtliche Preise werden Netto zuzüglich Versandkosten und jeweiliger Mehrwertsteuer vereinbart.
- Die Lieferung erfolgt nur für den Besteller als Mitglied und dessen privaten Bedarf.

Teile - Nr.	Bezeichnung	Stückzahl

Ich erkläre mich damit einverstanden, dass der Rechnungsbetrag von folgendem Konto abgebucht wird:*

Konto-Inhaber:
Konto-Nr.: BLZ:
Bank:

* Ausländische Mitglieder legen der Bestellung bitte einen Scheck bei oder überweisen den Rechnungsbetrag als Vorkasse auf das Vereinskonto:
Postbank Frankfurt,
BLZ 50010060, Kto.-Nr. 153939609
IBAN: DE 84 500 100 600 153 939 609,
BIC: PBNKDEFF

Ort / Datum

Unterschrift

Die Heckklappe sitzt auf

von Andreas Heene

Mehrfach schlagen die Unterkanten der Heckklappen diverser SM auf der Stoßstange auf und es entsteht Rost. Untenstehend in Telegrammstil - sofern das beim SM möglich ist- eine Such- und Einstellanleitung:

Die Heckklappe ist von Haus aus schief. Das habe ich mal ausführlich in einem Artikel in einer früheren Clubzeitung behandelt. Der Artikel sei auch zur Lektüre empfohlen. Alle Fugen der Heckklappe bekommt man nie umlaufend mit gleichmäßigen Spaltmaßen hin. Geht aber mal wie folgt vor:

1) Welche Kofferraumdichtung ist drin? Original oder vom Club? Wenn vom Club, dann prüft mal, ob im senkrechten Teil in der Mitte neben den Stoßstangenhörnern in der Dichtlippe auch je Seite 1 Gummirundschurstück eingeklebt ist mit ca. 5 cm Länge. Das sind Anschlagpuffer. Wenn die fehlen, dann muss ich mir den Hersteller vom Club zur Brust nehmen, weil die die Spezifikation nicht mehr erfüllt, die ich vorgegeben habe damals für das Produkt.

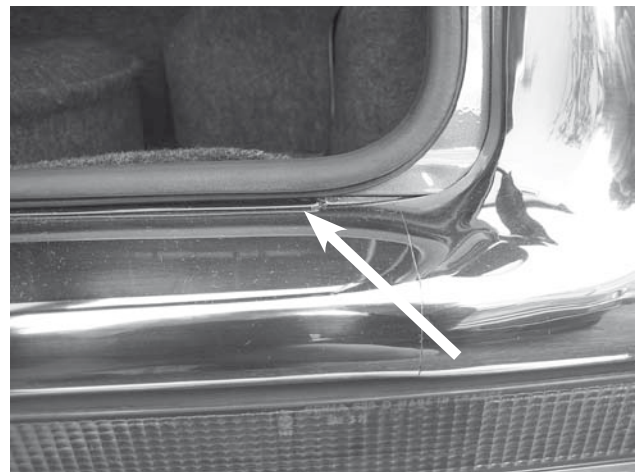
2) Wenn zu 1) alles ok ist, muss man die Heckklappe einstellen - und zwar vom Innenraum her. Dazu muss man am Ende des Daches den dort geknipsten Stoff/Plastikbügel oben am Himmel auf ganzer Länge rausklappen. Kaputte Klipse kann man übrigens bei BMW nach Mustervorlage kaufen (Meine SM fahren mit solchen Fremdprodukten). Dann die vier Schrauben beider Scharniere der Heckklappe am Dach lösen und Klappe nach oben drücken und leicht festziehen. Die Klappe geht dabei nach oben UND nach vorne. Das macht man so lange, bis die Klappe an der Dachfuge genau zum Dach bündig ist. Dünne Holzleiste drüberspannen, dann sieht man das gut, ob es passt. Wenn ja, dann liegt die Leiste ohne Spalt an. An beiden Seiten und in Dachmitte so justieren. Die Klappe ist dann bei optimaler Einstellung zum Maximum vorne und zieht sich hinten an Stoßstange leicht nach oben.

3) wenn 2) nicht fruchtet, zu Volvo gehen und vom 850 Kombi Baujahr 1995-1997 die beiden unteren Anschlaggummipuffer der Heckklappe kaufen. Die Plastikhalter wegwerfen und die Gummipuffer in die beiden Entwässerungslöcher unten innen an der Heckklappe eindrücken - beim SM natürlich! Nun hat man Anschlag und beide Ecken der Heckklappe schön gerade liegend, aber keinen Ablauf mehr. Also ab und an mal einen Puffer herausnehmen zum Ablassen des Wassers.

4) Wenn man echt was verbessern möchte: Schaut mal ob an der Karosserieseite der oberen Stoßstan-

ge knapp unterm Gummi eine dünne Blechkante oben auf die Stoßstange greift. Citroën hat nämlich irgendwann mal gemerkt, dass das Klappenproblem existiert und die die Stoßstange nach unten ans Heckblech befestigen müssen. Daher haben sie bei späteren Autos - so ab Mitte 72 - dort eine kleine Blechleiste aufepunktet in Form einer liegenden 1, deren kleinen Haken Ihr an der Stoßstangenvorderkante seht, dicht beim Gummi. Diese Kante hält die Stoßstange unten und schafft Luft nach oben. Man kann die Leiste auch leicht nachträglich anschweißen lassen. Mir hat das mein Karosseriebauer gemacht, weil die Leiste völlig verrostet war - und zwar ist die gleich in Edelstahl gemacht worden - da rostet nichts mehr. Man braucht aber ein Muster für die Anfertigung der Leiste. Zerlegen muss man beide Leuchten: die Kofferraumverkleidung Heckblech innen und die obere Stoßstange demontieren.

5) Vielleicht wurde auch die Heckscheibe eingeklebt, ohne die Heckklappe vorher zu justieren? Dann hilft nur noch 3).



Ersatzteilwesen

von H. Lommel

Auspuffanlage

Wer eine Auspuffanlage benötigt (kein Edelstahl) kann über den Club zu einer günstigen Anlage kommen. Für ca. 360,- € (ohne MwSt) bieten wir eine komplette Anlage vom Vorschalldämpfer über den Nachschalldämpfer und den vier Rohren bis zu den beiden Endschalldämpfern an.

Ebenfalls über den Club zu beziehen ist ein kompletter Schellensatz der aber extra zu bezahlen ist genauso wie die Krümmerdichtungen. Sollten sich fünf oder gar mehr Interessenten melden, wird sich der Preis von 360,- € noch einmal mindern.

Windschutzscheibe

Ab September sind über den Club wieder getönte Windschutzscheiben zu beziehen. Der Preis dürfte incl. MwSt unter 400,- € liegen.

Türdichtungen

Entgegen meiner Prognose in der Vergangenheit wird es in absehbarer Zeit keine neuen Türdichtungen geben. Die Nachfertigung gestaltet sich schwieriger als angenommen. Trotz schon gezahlter Werkzeugkosten bot man uns handelsübliche Profile an, die nicht unseren Vorstellungen entsprachen. Die Werkzeugkosten sind inzwischen wieder erstattet worden. Sollten sich Neuigkeiten ergeben werde ich Sie auf dem Laufenden halten.

Türgriffe

Während des Internationalen SM-Treffen in York/UK hatte ich ein Gespräch mit Andrew Brody, dem Initiator der Türgriffnachfertigung. Er hat angeblich schon einiges Geld investiert, um eine Nachfertigung in China anzuleiern, hat aber wenig Hoffnung zu einem Erfolg zu kommen.

Motordichtungen

Der Club hat alle für eine Motorrevision nötigen Dichtungen nachfertigen lassen. Sie stehen in ausreichenden Mengen zur Verfügung. Wir sind damit unabhängig von Lieferungen des französischen Clubs.

Stoßstangen

Die Aufarbeitung von Stoßstangen hat sich in der Vergangenheit bewährt. Sie ist zwar nicht besonders preisgünstig, dafür aber von sehr guter Qualität. Das

Motto „Geiz ist geil“ lässt sich hier nicht verwirklichen. Es hat sich gezeigt, dass Stoßstangen, die sehr verbeult sind, auch sehr teuer in der Aufarbeitung sind. So teuer, dass wir einige besonders krasse Fälle erst einmal auf Eis gelegt haben. Wir sind aber immer noch in der Lage den Austausch angelieferter Altteile schnell und problemlos durchzuführen.

Sollten Sie eine Auspuffanlage bestellen wollen, wenden Sie sich an

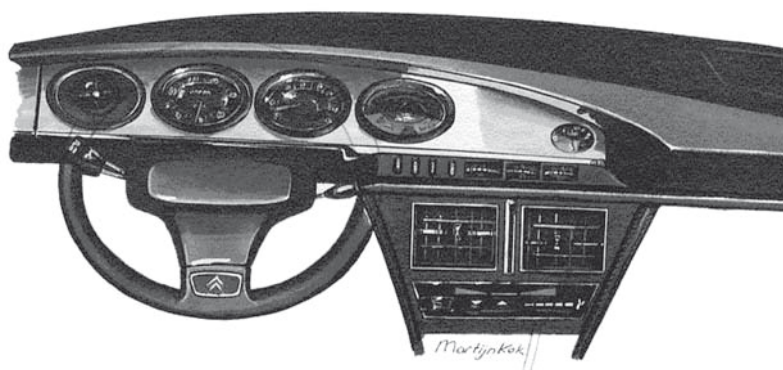
H. Lommel, Tel.: 069/425945 oder 0174/9177505. Allerdings sollten Sie etwas Zeit einplanen.

Die anderen Bestellungen, wie üblich, bei Martin Juschkus.

Frontschürze aus GFK



Ab sofort sind bei der Firma Dirk Sassen in Düsseldorf neue Frontschürzen aus GFK lieferbar. Preis 479 € brutto zzgl. Versandkosten www.ds-sassen.de



Nur mal schnell...

von Andreas Heene

Nach Saisonende 2006 waren mal wieder die im Jahresbetrieb entstandenen Wartungsarbeiten am SM Einspritzer fällig. Hierzu gehörte auch der Austausch des Bremsdruckspeichers.

In 2006 habe ich viele Ausfahrten mit dem SM gemacht, um eine schöne Strecke für eine Clubausfahrt zu eruieren, die dann wegen zu wenigen rechtzeitigen Anmeldungen unserer Mitglieder ausfiel. Außer Speesen nix gewesen - da sollen sich nun andere drum kümmern.

Da bei diesen Ausfahrten die Familie immer mitfuhr, sah ich mich mehrfach unflätigen Kommentaren meiner Kinder ausgesetzt, weil beim Bremsen immer das Bremspedal „fuzzte“ und ich meine liebe Mühe hatte, die Verdachtsmomente aufgrund der Geräuschgebung von mir zu weisen - zumal ja bei Fahrten über Land mitunter auch zum Geräusch passende Gerüche ins Auto geweht werden. Bei den Alleinfahrten hat mich das Geräusch nicht gestört, aber halt die Beschuldigungen durch die Familie gaben mir den Rest - eine Abhilfe war dringend erforderlich.

Zwar habe ich des Öfteren die Bremsen entlüftet, was aber nie mehr als einen halben Tag lang hielt. Vermutlich war eben der Bremsspeicher undicht und hat seinen Stickstoff ins Hydrauliksystem gepumpt - naja, das Ding war ja auch erst 1991 montiert worden.

Plan war also, den Speicher mal schnell an einem Samstag zu wechseln. Dazu ist bekanntlich der linke Vorderkotflügel abzunehmen. An sich ist die Befestigung der Kotflügel eine sehr intelligente Angelegenheit, sie besteht ja nur aus drei Schrauben, die zu demontieren sind:

- Radkasten vorne, Schraubhalter
- Unter Stoßstange, erreichbar von oben neben Ölkühler mit schlanken Fingern
- Kleine Schraube etwa hinter Achsmittle oben am Blech, das auch um den Federzylinder geht.

Die beiden anderen Halter, die die Gummibüchsen an der A-Säule halten, konnten bleiben. Nun mag zwar dieses Schraubsystem gut durchdacht sein, aber warum hat man dann lauter Leitungen, wie die Ölschläuche, die zentralen Kabel, den Haubenzug etc. am Kotflügel befestigt? Man schraubt also doch ganz

schön herum, bis das Ding weg ist. Zumal ich auch keine Lackschäden möchte, also habe ich die ganzen Fugen um die A-Säule mit Tesakrepp abgeklebt. Auch Markierungen für den Einbau in richtiger Kotflügelposition habe ich an den Fugen angebracht.

Naja, trotzdem war der Kotflügel nach ca. einer Stunde herunter und lag auf einer Wolldecke in der Werkstatt. Dann Fahrzeughöhe auf Nieder gestellt und die Druckschraube am Druckregler geöffnet, um die Anlage drucklos zu machen.

Alles war nun schön zugänglich, der Bremsspeicher wurde abgeschlossen. Die beiden kleinen Leitungen seitlich gingen gut heraus, nur die dicke mittlere ging streng und fing auf einmal an grün zu schäumen! Also doch noch Druck drauf! Diesen konnte ich beseitigen, indem ich mehrere Male das Bremspedal getreten habe. Dann ging auch die dicke Leitung heraus.

Da ein neuer Bremsspeicher als Verschleißteil in meinem Privatlager vorhanden war, konnte ich diesen gleich einbauen. Leitungen aufgezoogen - fertig. Dann den Kotflügel wieder drauf, alle Strippen angeschlossen und befestigt - fertig!

Nun mussten nach ca. drei Stunden nur noch die vorderen Bremsen entlüftet werden. Auch das war schnell getan, und als ich an die linke Seite des SM ging, um die Entlüftungsleitung aus dem LHM-Gefäß zu nehmen - stand ich in einem grünen See, und es troff aus dem Kotflügel heraus wie aus einem Wasserhahn.

Mist!!! Nun wurde ich hektisch, da nicht die ganze Garage in LHM baden sollte. Was tun? Sofort Druck an allen Stellen ablassen und die Bremse betätigen, bis alles leer war. Dauerte fünf Minuten, derweil wurde ein ganzes Bündel Lumpen und Sägemehl vollgesiff. Als es dann aufhörte zu rinnen und alles aufgesaugt war, musste noch schnell das Vorderrad ab, weil der Reifen in grüner Soße gestanden hatte, und das ja nicht eben gut ist. Auch der wurde noch schnell gereinigt, dann konnte ich mir erstmal den Schweiß von der Stirn wischen und einen Fluch loslassen.

Dann ging's an die Fehlersuche: Diesmal habe ich als Arbeitersparnis nur das Deckblech im Radhaus unterhalb der A-Säule geöffnet, und schnell festgestellt, dass unten im Rahmen die Gummidichtung der dicken

Leitung vom Bremsspeicher lag. Das Ding musste bei dem Gefummels mit den Leitungen abgegangen sein und ohne das Gummi ist die Leitung natürlich nicht dicht. Nun hatte ich aber gar keine Lust auf neuerlichen Abbau des Kotflügels. Aber an die dicke Leitung kam ich mit keinem meiner Spezialwerkzeuge ran zum Aufschrauben. Ich habe mir dann den Katalog meines Werkzeuglieferanten durchgesehen, und mir dann einen „Hahnenfuß“ 14 mm Schlüsselweite bestellt. Das ist ein kleiner, offener Ringschlüssel - wie ein Hydraulikschlüssel, nur hat der keinen Hebelarm, sondern eine Vierkantaufnahme, wo man senkrecht zur Schlüsselebene die Ratsche und Verlängerung anschließen kann. Aber die Bestellung dauerte natürlich, also war dieses Wochenende gelaufen.

Die Woche über kam dann der Hahnenfuß und am Samstag drauf konnte ich die Hydraulikverschraubung öffnen. Aber o Graus - die Leitung ging nicht heraus, die saß bombenfest! Wahrscheinlich hatte sie sich etwas gestaucht durch das Eindrehen der Verschraubung ohne Dichtungsgummi.

Das übliche Ziehen, Herumnageln etc. half leider nichts. Unter großem Fluchen durfte ich zur Abwechslung mal wieder den Kotflügel wegbauen - diesmal aber viel schneller, denn Übung macht ja bekanntlich den Meister.

Aber auch als der Bremsspeicher offen vor mir lag - ich bekam die Leitung nicht heraus! Dann habe ich den Speicher von seiner Halterung abmontiert und wollte ihn auf der Leitung lose drehen - ging auch nicht, denn wie ich feststellte, ist das Loch am Altteil weiter unten sechseckig und wenn sich die Leitung darin verbissen hatte, dann hätte ich sie nur abgedreht. Was das hieß, die Leitung komplett zu ersetzen, war schnell klar: Maschine und alles andere ausbauen - Horror!!

Da stand ich nun! Wobei mir klar war, dass Erfolg nur eine Kräfteinwirkung längs zur Rohrachse etwas bringen konnte. Aber wie??? Dafür gibt es keine Abzieher, und wenn, dann nur viel zu große Teile und nicht ein Hebammenwerkzeug, wie es hier gefragt war.

Immerhin, nachdem ich die Angelegenheit überschlafen hatte, wusste ich, was zu tun war: Drehbank und Fräsmaschine anwerfen und einen Abzieher bauen. Das dauerte wieder zwei Stunden, einschließlich der Anpassungsarbeiten - das Ding sieht wie nebenstehend aus.

Der eigentliche Abzieher besteht aus dem zweiteiligen Klemmteil, das auf die Leitung aufgeklemt

wird. Darin befinden sich mehrere Gewindelöcher, in die M5-Imbusschrauben gesetzt werden können, um eine Kräfteauswirkung auf den Sockel des Bremsspeichers auszuüben: Da dieser Sockel aber sehr klein ist und runde Ecken hat, an denen die Schrauben abgleiten könnten, habe ich noch die Stützscheibe gemacht, die mittels des Schlitzes auf die Leitung gesteckt wird und auf der sich die Schrauben abstützen können. Damit die Scheibe nicht abhaut unter Last, hat sie in der Mitte einen kleinen Kragen, der in die Bohrung des Bremsspeichers einsteht.

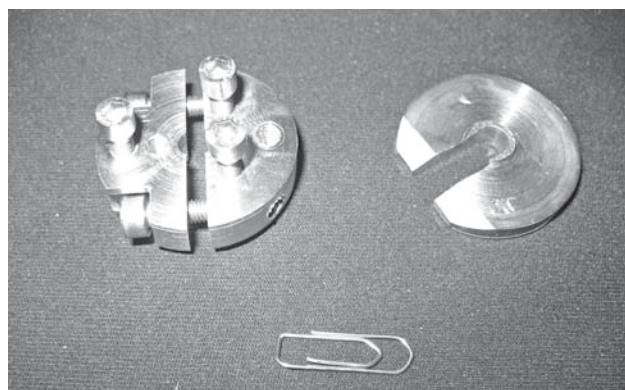
Und? Na klar - mit dem Ding hatte die Leitung in Nullkommanix verloren und kam aus dem Gehäuse. Da hatte ich mein wochenendliches Erfolgserlebnis.

Dann Dichtung montiert, alle Verschraubungen nachgezogen und alles wieder zusammengebaut. Hachendlich fertig! Dann habe ich den Motor angelassen um Druck aufzubauen und um die Bremse zu entlüften - und da siffte es wieder grün unten raus! Da wollte ich schon in die Seite des SM treten, habe mich aber gerade noch mal besonnen. Letztendlich stellte sich heraus, dass die Soße lediglich ein LHM Rest war, der wohl auf dem Rahmen stand und bei der Lageänderung bei Inbetriebnahme des SM herauslief.

Diese Aktion dauerte also insgesamt zwei Tage, verteilt über zwei Wochenenden. Klar, ein paar Nebenarbeiten waren auch mit gemacht, und dass alles im Arbeitsumfeld im Motorraum und Radhaus gereinigt wurde bin ich ja meinem Ruf eh schuldig.

Übrig ist nun der kleine Abzieher, der mein Sortiment an Spezialwerkzeugen erweitern wird. Falls mal jemand ein ähnliches Problem haben sollte, kann er sich das Ding ja gegen Pfand ausleihen.

Als nächstes kommt die rechte Seite dran, die Scheinwerferdynamik muss nach 15 Jahren ausgetauscht werden, weil sie undicht ist. Mal sehen, was dabei wieder alles passiert.



Ausserordentliche Mitgliederversammlung

von Gerold Röben

Ereignisreich sollte es werden, unser Jubiläumsjahr, wollten wir doch das 20-jährige Bestehen unseres Clubs feiern. Noch unter dem Eindruck des tollen und hervorragend organisierten Internationalen Treffens 2006 in Berlin und der sich anschließenden Fußball-WM war die Feierlaune auf dem Höhepunkt und sollte sich in 2007 fortsetzen.

Eine erste Abkühlung gab es im Februar auf der Retromobile in Paris, als der französische Club die Ersatzteillieferungen nur gegen einen jährlichen Betrag von 30,00 € je Mitglied fortsetzen wollte.

Auf der Jahreshauptversammlung im April gab es dann die zweite kalte Dusche, als die Entlastung des Vorstandes aufgrund fehlender Unterlagen verschoben werden musste. Im Sommer kochten dann die Emotionen richtig hoch, Anträge und Gegenanträge wurden gestellt und der Club drohte ernsthaft Schaden zu nehmen. Alles spitzte sich zu und Höhepunkt schien die außerordentliche Mitgliederversammlung am 22.09.2007 in Bonn zu werden. Die Nerven vieler waren angespannt, auf ein Rahmenprogramm wurde verzichtet und Unzulänglichkeiten wie schlechte Parkmöglichkeiten in Kauf genommen. Viele Mitglieder hatten zum Teil lange Wege in Kauf genommen, um an dieser Versammlung teilzunehmen und ihren Beitrag für die Gestaltung unseres Clubs zu leisten.

Unser bisheriger Präsident eröffnete die Versammlung und berichtete über die getroffenen Maßnahmen, um den Kassenprüfern den ordnungsgemäßen Abschluss ihres Berichtes zu ermöglichen. Rainer Rist verlas anschließend den Kassenbericht, so dass nun endlich die Entlastung des Vorstandes vorgenommen werden konnte.

Nach der Entlastung trat der Vorstand geschlossen zurück, um den Weg für eine Neuwahl freizumachen und den Club dadurch wieder in ruhiges Fahrwasser zu bringen. Dr. Rüdiger Frank wurde zum Versammlungsleiter gewählt, um weiter durch die Tagesordnung zu führen und vor allem die sich anschließende Vorstandwahl zu leiten. Der neue Vorstand wurde einzeln und in geheimer Wahl mit folgendem Ergebnis gewählt:

- 1. Vorsitzender Jürgen Renner
- 2. Vorsitzender Volker Hammes
- Schriftführer Gerold Röben

Kassenwart Christoph Bäumer
Beisitzer Gerrit Böttcher

Der neue Vorsitzende, Jürgen Renner, bedankte sich bei dem bisherigen Vorstand für die geleistete Arbeit.

Daran schloss sich eine Diskussion über das Thema Reisekosten und Aufwandsentschädigung an, welches ursächlich für die Unruhe im Vorfeld dieser Versammlung war. Dr. Frank erläuterte in diesem Zusammenhang die Verfahrensweise im französischen Club und der neue Vorstand wurde beauftragt, zu diesem Thema bis zur nächsten Mitgliederversammlung eine Beschlussvorlage zu erarbeiten. Weiterhin wurde der Beschluss aufrechterhalten, z. Zt. keine Leistungen



Einen weiteren Vorteil hatte die außerordentliche Mitgliederversammlung: Seine Majestät konnte mal wieder raus an die frische Luft!

Der neue Vorstand stellt sich vor

1.Vorsitzender
Jürgen Renner (1942)

Dipl. Ing. Maschinenbau
Flugzeugführer a. D.

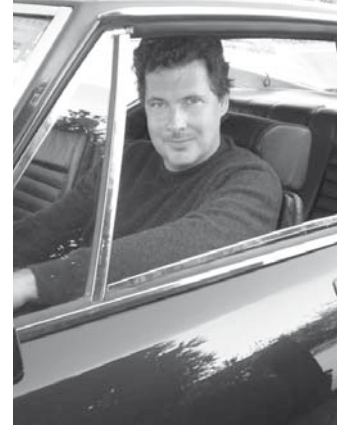
Clubleitung
Außenrepräsentanz
Innenrepräsentanz
Fon: 061 52/960303
Fax: 061 52/960305



renner.nauheim@t-online.de

2.Vorsitzender
Volker Hammes (1965)

Maschinenbauzeichner,
Kfz-Technikermeister
Kauf und Technikbe-
ratung, Presse und
Öffentlichkeitsarbeit,
Messen und Events
Deuvel Fahrzeugpass-
prüfer
Tel.: 021 31/590401



info@volker-hammes.de

Schriftführer
Gerold Röben (1960)

Fachwirt,
selbstständiger
Versicherungs- und
Finanzmakler

Mitgliederverwaltung
Allgemeine Korrespondenz
Clubzeitung
Tel.: 051 95/5223



gerold@roeben-online.de

Kassenwart
Christof Bäumer (1967)

Dipl.-Ing. Dipl.-Wirt.-Ing.
Selbstständiger Unter-
nehmensberater,

Geldverkehr,
Buchführung,
Teilenachfertigungen
Tel.: 0234/9536822



c.baeumer@mi-beratung.de

Beisitzer
Gerrit Böttcher (1969)

Jurist
Vorstand einer Unter-
nehmensberatung (IT)

Kontaktpflege innerhalb
des Clubs
Kontaktpflege zu anderen
Citroën SM-Clubs
Tel.: 01 74/9255370



Gboettcher@gmx.de

Der Vorstand versteht sich als Team.

- Wir werden das Rad nicht neu erfinden
- Wir werden miteinander kommunizieren
- Das Ziel ist eine effiziente Gestaltung der Arbeitsabläufe innerhalb des Clubs

in Höhe von 30,00 € je Mitglied an den französischen Club abzuführen, da die Mitgliederversammlung hier keine konkrete Gegenleistung erkennen konnte. Der Vorstand wurde beauftragt, Kontakt mit der französischen Clubführung aufzunehmen und die Verhand-

lungen mit dem Ziel der Kooperation weiterzuführen. Abschließend dankte der 1. Vorsitzende der Versammlung für die angenehme und sachliche Diskussionsführung und schloss die Sitzung gegen 18.00 Uhr.

Meeting Bob Neyret

von Volker Hammes

Als in 2005 das große Fest zum 50jährigen Geburtstag der DS stattfand, wunderte sich Bob Neyret, das er als Besucher von so vielen DS-Freunden als damaliger Rallyefahrer für Citroën wiedererkannt wurde.

So beschloss er, ebenfalls ein Jubiläum zu veranstalten und machte sich auf die Suche nach damaligen Teamkollegen und weiteren Rallyefahrern aus der Zeit. Didier Parjadis, der auch den Geburtstag der Göttin entscheidend mitgestaltete, erklärte sich spontan bereit, die Organisation zu übernehmen.

Uns war es daher eine besondere Freude, Bob und Didier auf unserem Stand der diesjährigen Techno Classica in Essen begrüßen zu dürfen. Im Gespräch richtete Bob an Didier dann den Vorschlag, meinen SM, der auf der Messe als Gendarmerie-SM ausgestellt war, als „Frontwagen“ für die Korsofahrten in Grenoble einzusetzen, denn er wusste ja bereits, das wir uns schon zum Treffen angemeldet hatten.

So geschah es dann auch. Es fuhren am 5.7.07 zwei SM aus Deutschland gemeinsam nach Grenoble. Anu Hey und Georg Johannes im weißen SM begleitet vom Gendarmerie-SM. In Grenoble erlebten wir bei schönstem Wetter und in traumhafter Kulisse ein fantastisches Treffen mit über 80 weiteren Teilnehmerfahrzeugen, dabei zahlreiche SM vom französischen Club. Es war wirklich alles perfekt organisiert und alles verlief reibungslos, so war es ein voller Genuss bei dieser großartigen Veranstaltung dabei gewesen zu sein.

Citroën Typenkunde

Die französische Automobilmarke Citroën hat für die Entwicklung des modernen Autos eine große Bedeutung. Mehrfach lösten die Fahrzeuge mit dem Doppelwinkel auf dem Kühler wichtige Evolutionsschritte im Fahrzeugbau aus. Dabei verband sich die technische Innovation häufig mit einem Schuss Extravaganz in der gestalterischen Umsetzung: Citroën, das war immer auch die Marke für Individualisten mit Freude am persönlichen Stil.

Besonders einprägsam waren dabei die seit nunmehr 53 Jahren produzierten Oberklasse-Pkw mit ihrer umfangreichen Hydraulik, vom 6H über DS, SM, CX und XM bis zum heutigen C6. Besonders innovativ zeigten



sich die Mittelklassewagen, vom GS/GSA über die Modellreihen BX und Xantia bis hin zum aktuellen C5. Führend in den Verkaufszahlen aber waren stets die überaus populären Kleinwagen, vom minimalistischen 2CV (der legendären „Ente“) und dessen Derivat (insgesamt rund 9 Millionen Einheiten) über Visa und AX bis zum aktuellen Trio C1, C2 und C3.

Dieses Buch stellt alle Serien-Automobile von Citroën seit 1950 mit ihren technischen Daten und den erreichten Produktionszahlen vor. Dazu gehören auch die sehr erfolgreichen leichten Transporter von der Kastenente bis zum modernen Evergreen Berlingo.

160 Seiten, 79 Farb- und 22 S/W-Fotos, 10 Abb.,
Format 17 x 24 cm, gebunden
ISBN: 978-3-7688-1986-2

12,90 €

3. ALPEN-CLASSIC-RALLYE

von Gerold Röben

Die diesjährige Alpen-Classic-Rallye fand Anfang Oktober in Bad Wiessee am Tegernsee statt. Die Langstrecke (Südschleife) nach Tirol blieb unverändert im Programm und verlangte mit ca. 400 km Streckenlänge in der Kategorie „Rallye Sport Trophy“ den Fahrern, Beifahrern und Autos einiges ab.

Insgesamt standen 20 Wertungsprüfungen mit ca. 180 km Länge an den drei Tagen im Roadbook, das auch für die ACR 2007 wieder von Rallye Europameister Jochen Berger geschrieben wurde.


Am Samstag begann der Tag um 10.00 Uhr mit der WALLBERG-Bergprüfung, die dem berühmten WALLBERG-BERGRENKEN der 50er- und 60er Jahre nachempfunden ist. Es wurden hintereinander zwei Wertungsläufe auf „Gleichmäßigkeit“ gefahren, bevor es zurück nach Bad Wiessee an die Seepromenade ging, wo die Fahrzeuge zur Mittagspause abgestellt wurden und die Zuschauer dann den ganzen Nachmittag Gelegenheit hatten, die historischen Kunstwerke stehend und fahrend zu besichtigen.

Ab 14.00 Uhr begann der „GRAND-PRIX-Tegernseer Tal“ zwischen Seepromenade und Badepark. Die Teilnehmer wurden von einem Platzsprecher vorgestellt, bevor und während sie auf der Meile vor dem Kurpark im Minutentakt auf die Rundstrecke gingen.



Unser Mitglied Georg Johannes erreichte in der Kategorie „Rallye Sport Trophy“ hinter einem Opel Kadett C von 1976 mit seinem SM den 2. Platz vor so illustrier Konkurrenz wie Porsche 911 oder Mercedes 300 SL.

Wir gratulieren recht herzlich - solche Erfolge tragen zum positiven Gesamtbild des SM bei.

GPS TRACK TIMING		www.gpsTT.eu		TV-Grafik		RALLY-DATA		Timing service		Zeitnahme							
Alpenclassic 2007 Bad Wiessee 4. - 6. Oktober 2007 GESAMTWERTUNG Rallye Sport Trophy																	
Pos	Str. Nr.	Fahrer driver	Vorname	Beifahrer	Nation	Fahrzeug	Baujahr	Gesamt Punkte	Donnerstag WP 1-10	WP 11 Wendelstein	ZK 1b	Gutschrift Chiemsee	Freitag vormittag	Freitag nachmittag	Wallberg	Grand Prix	
1	10	Stracke	Wolfgang	Bernd Wüsten	D/D	Opel Kadett C-Coupe	1976	701	310	4	0	0	80	246	59	2	
2	11	Johannes	Georg	Willi Patjans	D/D	Citroen SM Maserati	1971	1229	616	11	0	0	191	345	54	12	
3	2	Jüntgen	Ernst	Monty Müller	D/D	Mercedes 280 E	1972	1416	421	16	0	0	95	854	25	5	
4	43	Müller	Burkhard	Jürgen Meggle	D/D	Mercedes 300 SL-Roadster	1957	1482	1648	2	0	-650	194	265	22	1	
5	25	Ginesi	Stefano	Susanna Ginesi	CH/CH	Porsche 911 s	1975	1745	791	1	0	0	83	820	35	15	
6	3	Kienen	Rolf	Oliver Kienen	D/D	BMW 1600-2	1970	1919	1116	8	0	0	118	141	36	500	
7	27	Mehring	Thomas	Rolf Janowski	D/D	BMW 2002 ti Alpina	1971	2166	1042	4	0	-150	184	549	37	500	
8	24	Baur	Jochen	Peter Birkmann	D/D	Opel Commodore GS	1973	2264	1337	1	0	0	141	684	91	10	
9	26	Rust	Peter	Wulf Biebinge	D/D	Porsche 911 T	1971	2399	904	5	0	0	127	1335	23	5	

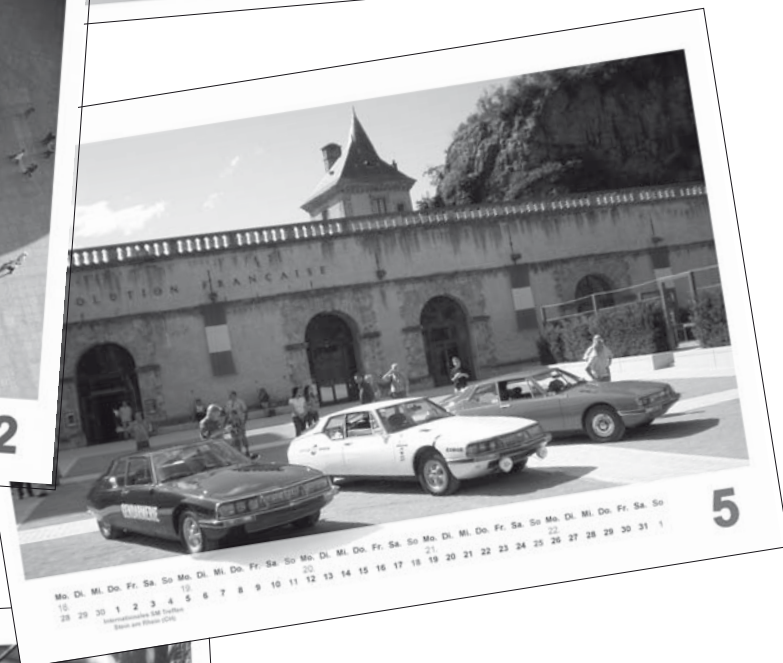
Ein neues Jahr kommt - und ein neuer Kalender

von Barbara Eisvogel

So, ich hab es geschafft: Der zweite SM Kalender ist fertig. Das Layout habe ich etwas verändert, damit es nicht langweilig wird. Ich hoffe es gefällt Euch.

Der Preis bleibt bei 18,90 Euro. Das Teuerste ist dabei leider die Post. Schickt mir am besten eine e-mail wenn ihr einen (oder mehrere) bestellen wollt. Brief geht natürlich auch.

An:
Barbara Eisvogel
Lerchesflurweg 79
66119 Saarbrücken
baerbel@eisvogel.net



Treffen der „Südlichter“ - ein „Nordlicht“ lädt ein

von Andreas Heene

Früher gab es hier bei uns in München einen SM-Stammtisch. Dieser ist vor zwei Jahren sanft entschlafen, die Ursache war wohl unter anderem der schärfere Wind, der durch die Wirtschaft fegt, manche Leute haben heute einfach weniger Zeit als früher, weil sie sich im Berufskampf befinden. Um die Südszene wieder zu reaktivieren habe ich versucht, 2006 ein eintägiges Treffen hier zu organisieren mit einer Tagesausfahrt in den Pfaffenwinkel, leider kamen zu wenig und zu späte Anmeldungen, so dass ich das gestrichen habe.

Dann hat es unser Mitglied Dr. Rüdiger Frank beruflich und zeitweise in den Raum Regensburg verschlagen - und der meinte, man solle doch mal im Süden ein Treffen organisieren und nahm das dann auch gleich in die Hand. Eingeladen wurden alle Clubmitglieder mit südlichen Postleitzahlen und einige des weiter nördlich wohnenden harten Kerns des Clubs. Natürlich wurden auch unsere Mitglieder aus der Schweiz angemailt.

Am Freitag, den 12.10.2007 abends trafen sich dann auf der romantischen Burg Falkenstein bei Regensburg 29 Clubmitglieder und Partner zu einem rustikalen Abendessen mit Benzingesprächen. LHM wurde nicht gereicht.

Nur meine Frau und ich, wir kamen natürlich wieder zu spät, einerseits, weil am Nachmittag die Einweihung eines meiner schönsten Bauprojekte stattfand - ein Erweiterungsbau der KFZ Innung München Oberbayern, da konnte ich einfach nicht fehlen. Andererseits, weil mein ausgewähltes Auto auf der Fahrt Mucken machte. Da der SM IE gerade in der Schweiz auf Kur weilte, der Automatic mit einem undichten zerlegten Auspuff auf der Bühne stand, und zu allem Überfluss beim BMW Coupe die Bremsen schief zogen, war die Alpine A 310 dran. Immerhin eine Franzosenschüssel mit Scheinwerferverglasung und 90°-V6 Motor(!) - und in dieser letzten Form von Opron retuschiert. Dummerweise zeigte die Temperaturanzeige hinter München nur ca. 65° C an, das konnte nicht sein! Ein Anruf bei meiner Werkstatt ergab die Wahrscheinlichkeit eines defekten Thermostaten, mit dem ich aber langsam weiterfahren konnte. Tat ich dann auch mit 80 Sachen zwischen den Lastern auf der rechten Spur in Richtung Regensburg. Die werden sich wieder was gedacht haben, mit dem Flitzer und dem lahmen „Opa“ als Fahrer.



Na gut - immerhin kamen wir an - wie immer mit meinen Franzosenautos und trotz kleinerer Unpässlichkeiten. Der Abend war total nett und man konnte mal wieder mit den ganzen alten Pappenheimern reden. Toll fand ich, dass auch unser Präsident Jürgen Renner da war und auch die Schweizer vier Mann hoch anwesend waren. Es ist immer ein beruhigendes Gefühl, wenn vor allem Daniel Kunz dabei ist, dann kann eigentlich kein Auto echt ausfallen.

Beim Eintreffen bekamen wir ein perfektes Roadbook ausgehändigt mit allen Treffpunkten, Fahrtanweisungen, kulturellen Hintergrundinformationen und einem Rallyeschild. Auch die Kalkulation des Umlagebeitrages war für alle nachvollziehbar aufgeschlüsselt.

Genächtigt wurde in der Burg und ein Teil der Anwesenden schlief in einem Hotel im Ort - denn mit der

Aus dem Clubleben gegriffen

hohen Teilnehmerzahl hatte der Veranstalter vermutlich nicht gerechnet - wie auch! Diese Teilnehmerzahl wäre manchmal ja bei einer MGV ganz vorteilhaft, aber ich denke, der Süden ist so attraktiv, dass man mit höheren Zahlen als normal rechnen kann. War ja damals auch so, als ich die MGV am Ammersee organisiert habe, da wurden wir fast überrannt.

Am Samstag Morgen ging es um 8 Uhr zum Frühstück und mit preußischer Pünktlichkeit wurden wir in die Autos geschleucht, um den geplanten Start um 9 Uhr zu schaffen. Die landschaftlich reizvolle Fahrt bei schönem Herbstwetter führte uns zur Walhalla. Dieses, dem antiken Parthenon der Akropolis nachempfundene Bauwerk, steht am Hang der Donau in begnadeter Lage mit einem irren Rundumblick. Wie auch bei den Königsschlössern hier kann man nur immer wieder feststellen, dass die bayerischen Könige wussten wo es schön ist.

Erbaut von Leo von Klenze birgt die Walhalla die Marmorköpfe der bedeutendsten Deutschen. Auch heute noch kann Menschen, die Geschichte geschrieben haben, ein Ehrenplatz in der Walhalla eingeräumt werden. Freie Wandflächen gibt es dafür noch genug. Diese Aufnahme muss beim bayerischen Staatsministerium beantragt werden - unser Club könnte das ja mal anleiern, wobei die schwierige Entscheidung zwischen unserem Gründungspräsidenten Sögtrop und dem Past-Präsidenten vielleicht über Gebühr schwierig ausfallen könnte.

Nach dem Besuch der Walhalla ging die Ausfahrt weiter nach Regensburg in die Innenstadt, wo ein kollektives SM-Foto auf dem Domplatz aufgenommen wurde. Bevor die Polizei davon erfuhr und kommen konnte, fuhren wir weiter und bezogen Quartier im Hotel. Für vernünftige Parkmöglichkeiten war gesorgt,

eine Randbedingung, die eigentlich bei jedem Treffen stimmen sollte, aber leider bei den Treffen der letzten Jahre manchmal vernachlässigt wurde.

Dann ging's zu Fuß zum Hofbräuhaus in Regensburg, wo das Mittagessen vorgesehen war. Nach dem Essen ging die Stadtführung los, die einem richtig die Augen öffnete über Regensburg - ich habe bei mir wirklich gedacht, warum man immer so weit reisen muss, wenn's so wenige Kilometer von meinem Wohnort solche kulturell und architektonisch interessante Städte gibt, wo man dann auch noch gut essen kann. Das Highlight war natürlich der gotische Regensburger Dom mit seinen berühmten Glasfenstern. Ich bin in den Dom hineingegangen, um mir das anzusehen - in einem solchen Bauwerk spürt man, welche Kultur Abendland und Christentum hervorgebracht haben, man bekommt richtig Respekt. Zufällig sang vorne unter der Vierung gerade ein Damenchor, so dass ich die sagenhafte Akustik im gesamten Kirchenraum erleben konnte. Ohne jeglichen Verstärker war der Gesang im gesamten Raum deutlich mit allen Höhen zu hören, ohne irgendwo abzufallen oder nachzuhallen. Es ist erstaunlich, wie die alten Baumeister das schaffen konnten, was man heute oft nicht mal mit komplexen Computersimulationen hinbekommt.

Nachdem die Führung auf dem Straßenpflaster bei einigen die Knorpelfederung ihrer Fahrwerke spürbar beansprucht hatte, ging es ins Hotel zurück, wo bei anheiternden Getränken in der Hotelbar nachmittägliche Benzingespräche geführt wurden und die Frauen sich ausruhten. Um 20 Uhr ging's zum Abendessen im Haus Heuport, einem sehr guten Restaurant in einem historischen Patrizierhaus. Wir hatten ein genau auf die Teilnehmerzahl passendes Nebenzimmer und ein hervorragendes Abendessen.



Nach dem Hauptgang haben wir uns beim Nordlicht-Organisator des Treffens, Dr. Rüdiger Frank, für seinen Einsatz bedankt, der dieses herrliche und perfekt organisierte Treffen ermöglicht hatte. Dr. Frank hielt anschließend eine Rede, in der er die langjährigen Verdienste von Heribert Schmidt um unseren Club herausstellte, was Heribert sichtlich freute.



Nach einem guten Dessert ging's dann per Taxi in die Hotels und nach einem Absacker auch ins Bett, denn am nächsten Morgen pünktlich um 8 Uhr war das Frühstück angesagt.

Um 9 Uhr in der Früh ging die Ausfahrt weiter - nach einem kurzen Tankstopp fuhren wir nach Kelheim zur Besichtigung der Befreiungshalle. Dieses Bauwerk wurde von König Ludwig I in Auftrag gegeben zur Erinnerung an die Befreiungskriege der deutschen Staaten gegen Napoleon (= Franzose). Um hier Political Correctness zu zeigen, ließen wir unsere französischen Autos 10 Fußminuten von der Befreiungshalle entfernt stehen und marschierten zu dem Bauwerk. Auch dieses erhebt sich am Donauhang mit einem umwerfenden Rundumblick von der obersten Galerie. Da hinauf zu steigen über eine enge Wendeltreppe war etwas anstrengend, kurz bevor der obere Ausgang kam, war ich mir nicht recht sicher, ob ich es noch weiter schaffen würde, aber es ging gerade noch. Nach einem leichten Knieschnackler vom Runtersteigen enterten wir unsere Sänften - ich meinen Hopser - und fuhren zur Schiffsanlegestelle. Von dort aus starteten wir zu einer Fahrt durch den Donaadurchbruch bis zum Kloster Weltenburg, das äußerst romantisch an einer Donauschleife liegt. In

diesem Gebiet ist die Donau ein sehr ursprünglicher Fluss, der von hohen Kalkfelsen eingerahmt wird und landschaftlich äußerst reizvoll nach Kelheim fließt. Im Kostergasthof haben wir ein üppiges und sehr gutes Mittagessen bekommen, nachdem wir wieder mit dem Schiff nach Kelheim fuhren, wo dann ein kollektiver Abschied stattfand.

Ich bin auch trotz der *Malaisen* an meinem Auto gut heimgekommen, auf Anraten von Daniel Kunz habe ich den Kühler der Alpine etwas zugebaut. Hierfür passte optimal das vom Veranstalter ausgegebene Rallyeschild aus Kunststoff, das ich so hinterm Spoiler vor den Kühler klemmen konnte, dass es nicht direkt anlag und nicht herausfallen konnte. Als wenn es dafür gemacht worden wäre. Mit ca. 80 - 90°C Wassertemperatur konnte ich verhalten heimfahren.

Für den Club konnte man aufgrund dieses Regionaltreffens feststellen: Der Club lebt (wieder!) Alles lief harmonisch, man sah sich wieder mal und alle hatten Lust, was zu unternehmen, wir hatten einen Riesenspass miteinander, was ja der eigentliche Zweck des Clubs ist - natürlich rund um den Citroën SM. Die Idee des Treffens und die Organisation von Dr. Frank waren einfach super - hierfür sei ihm nochmals im Namen aller ganz herzlich gedankt. Ich hoffe, dass diese nördlich-preußische Idee des Südtreffens der Startpunkt für weitere Treffen sein wird, die aus dem Süden und dessen Mitgliedern organisiert werden.

Ideen für drei Treffen liegen schon vor. Werner Schopf und ich werden uns demnächst zusammensetzen, um den groben Rahmen festzulegen und dann beizeiten informieren. Nicht dass ihr meint, wir bekämen so was nicht auch hin und bräuchten dafür nördliche Hilfe - wir können und wollen das auch selber machen.



Rheinberg 2007

von Volker Hammes



Mit der Umbenennung von "Citrorama" in "francobile" waren in diesem Jahr auch die Marken Peugeot und Renault vom 01.09. bis 02.09.'07 auf der Messe am Niederrhein vertreten.

In Größe und Gestaltung fiel vor allem der Stand der Renault Clubs auf, so wie man ihn bereits auch in den vergangenen Jahren auf der Techno Classica in Essen erleben konnte. Auch unser Club-Stand fand große Aufmerksamkeit, so wurden zwei Besucher am ersten Tag der Messe neue Clubmitglieder. Piet Buijsman und Uli Schade heißen wir an dieser Stelle nochmals herzlich willkommen im Club.

Ebenso haben wir uns über den zahlreichen Besuch unserer Mitglieder gefreut, so begrüßten wir am Stand: Jörg Daume, Jörg Kaiser, Christof Bäumer, Dr. Dieter Seitz, Armin Obert, Jürgen Rung, Erik Tenberken, Dirk Valenthin, Ulrich Szember, Hans-Joachim Boyke, Anselm Dockter, Norbert Prause, Werner Viehoff, Rolf-Dieter Küpper, Georg M. Johannes sowie unsere neuen Mitglieder Horst Brücker und Frank Jesse. Besuch hatten wir auch vom belgischem DS-SM Club, der für ihr nächstes Clubmagazin „Citroglycérine“ einen Beitrag zur Messe bringen will.

Einen kleinen Fünf-Minuten-Film über die Francobile findet man übrigens unter <http://de.sevenload.com/videos/a459Hwb/Francobile-2007>.

An unserem Club-Stand haben mitgewirkt und unterstützt, meine Frau, Agnes Hammes, Wolfgang Vogts und Volker Albert, herzlichen Dank für Euren Einsatz. Ebenfalls fand während der Messe wieder eine ACI-

Sitzung statt, in der die zukünftigen Events in der Citroën Club Szene besprochen wurden, wie z. B. das 13. ICCCR 2008 in ROM oder Bremen Classic Motorshow im Februar 2008 mit Schwerpunktthema Frankreich, wo wir als Citroën SM-Club wohl auch wieder vertreten sein werden.

Kurz darauf findet dann zum 20zigsten Mal die Techno Classica in Essen, ebenfalls mit der bekannten Citroën Straße statt.

Wir freuen uns schon auf Euren/Ihren Besuch.

Autohaus Höptner feiert Betriebserweiterung



Kompetentes Team: Wolfgang Höptner (Bild) und der zweite Geschäftsführer, Haydar Aktürk, sind Meister ihres Fachs. Foto: hbz/Jörg Henkel

Problemlöser in Sachen Auto

Im Autohaus Höptner wird Service groß geschrieben

MAINZ – Service wird im Autohaus Höptner groß geschrieben: Seit 1984 bietet Wolfgang Höptner Beratung, Reparatur und vieles mehr, was das Herz des Citroën-Fahrers begehrt. Der Citroën-Vertragspartner, der seit vier Jahren in der Dalheimer Wiese 17 in Mombach ansässig ist, verfügt dafür nicht nur über das komplette Neuwagen-Sortiment: „Vom Kleinwagen C1 bis zum Nutzfahrzeug gibt's bei uns alles“, zählt Höptner auf. Auch gut ausgestattete Werkstätten, ein reich gefülltes Ersatzteillager und zahlreiche Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsangebote gehören zum Programm.

Vor allem setzt Wolfgang Höptner aber auf ein kompetentes Team. Er und der zweite Geschäftsführer, Haydar

Aktürk, sind selbst Meister ihres Fachs, zudem finden sich unter den Angestellten zwei weitere Kfz-Meister. „Wir investieren viel in Ausbildung“, so Höptner; erklärtes Ziel der Anstrengungen ist es nämlich, „den besten Service zu bieten, den es gibt.“ Und dazu zählen auch die Öffnungszeiten.

Morgens ab 7.30 Uhr können die Kunden ihren Wagen zur Reparatur bringen, nach Feierabend bis 19 Uhr wieder abholen. „Wir wollen Problemlöser des Kunden in Sachen Auto sein“, hat sich der Chef auf die Fahnen geschrieben – und das egal, ob sich die Sorgen um Karosserie, Technik, Glas oder Lack drehen.

Und demnächst gibt's sogar noch mehr Citroën von Höptner: Auf dem Nachbargrund-

stück in der Dalheimer Wiese 26 nämlich hat Höptner ein zweites Autohaus errichtet – und das wird schon bald feierlich eröffnet. Infos unter www.autohaus-hoepfner.de mhz

eröffnung

Am Wochenende vom 15. und 16. September lädt Höptner ein: Dann nämlich wird nicht nur das neue Autohaus gegenüber des Haupthauses eröffnet, sondern auch der neue Citroën C-Crosser vorgestellt und die Auszeichnung zum „1a-Autohaus“ durch den Verlag „markt intern“ gefeiert. Los geht's um 11 Uhr mit Brunch, Musik und Kinderbelustigung.

Zeitungsausschnitt aus einer Regionalzeitung

SM-Clubmitglieder feierten im Rahmen des gleichzeitig stattfindenden Schraubertages natürlich feste mit!

Herzlichen Glückwunsch, Wolfgang Höptner!

Mein SM ist wieder heil!

von Helge Kleinz

Die erste Fahrt mit Meinem reparierten SM - oder „Von den Abenteuern eines Mannes, der seinen SM abholen wollte“

Es war als ich noch in Berlin arbeitete. Der Termin, wann ich Meinen SM abholen kann stand fest: 8.7.2007! So habe ich mir dann am Berliner Hauptbahnhof (ja, der neue) eine Fahrkarte Dorfen-Köln zweite Klasse einfach für den Sonnabend, 7.7.2007 zum Sonderpreis ohne Umbuchungsmöglichkeit gekauft. Nun, ich bin da hin gefahren, weil jede Online-Buchung irgendwann Arbeitsplätze kostet, die dann noch teurer sind als die persönlich erworbene Fahrkarte.

Am 6.7.2007 bin ich dann zur Zulassungsstelle gefahren, um das historische Kennzeichen zu erwerben. Die erforderlichen Untersuchungen hat Jörg (Fingerhuth) machen lassen, so dass der Zulassung nichts mehr im Wege stand. Um 9 Uhr war ich da und hab die Unterlagen vorgelegt und eine Liste mit Wunschkennzeichen. Als erstes „ED-SB 685 H“. Ob das frei ist? Bitte! „Schau'n mer mal, dann seh'n mers scho“. Es war frei! Ich hatte mein altes Kennzeichen wieder! Jetzt nur mit H. War ich froh!

Nun ja, der 7.7. kam und der Peter auch. Der Peter ist ein Freund von mir, der mich zum Bahnhof Dorfen gebracht hat. Natürlich rechtzeitig. Aber, als die Zeit kam, um den Regionalzug nach München anzusagen, kam die Durchsage: „Der Regionalzug hat 10 - 15 Minuten Verspätung wegen eines Lokschadens.“ Na toll! Das wird eng. Was soll ich sagen: Alle 10 Minuten kam diese Durchsage! Als es keine Möglichkeit mehr gab („Die Hoffnung stirbt zuletzt“) den ICE nach Köln zu erwischen, bin ich dann bei schönstem Sonnenschein mit meiner Reisetasche nach Hause gelaufen und in meinen XM gestiegen. Dann hab ich Jörg angerufen um ihm zu sagen, dass er mich nicht vom Kölner Hauptbahnhof abholen muss.

Zum Glück war die Autobahn frei und ich so gegen 16.00 Uhr in Hersel bei der Werkstatt in der Mein SM stand. Endlich! MEIN SM! Sauber sah er aus - und er war noch nicht ganz fertig. Die Heckscheibe sollte noch abgedichtet werden, die Bremsen entlüftet, neue Zündkerzen, ein paar Einstellarbeiten. Na ja, das zog sich bis gegen Mitternacht hin. Am Sonntag ging es dann mit den restlichen Arbeiten weiter: der Fah-

tersitz sollte geschweisst, die Fensterheber gangbar gemacht werden und noch ein paar Kleinigkeiten. Die Kennzeichen mussten auch noch montiert werden. Gegen 20.30 Uhr war es dann soweit: Ich konnte mit Meinem SM fahren! Nur mal so um den Block. Gucken, ob alles funktioniert. - Es hat! Denn endlich: Tanken, Navi einstellen und auf die Bahn!

Zuerst natürlich durch die Bonner Aussenbezirke bis zur Autobahn, dann Richtung Frankfurt. Mann, ist der SM laut! Aber ein schöner Lärm! Wer braucht da noch ein Radio?!

Ich bin dann immer nur (höchstens!) 150 bis 170 gefahren (4.000 - 4.500 U/min). Dann war auch die Sonne weg und es wurde kalt. Oh Mann! Geht eigentlich die Heizung? Schnell mal nach „rot“ geschoben. Ja, sie heizt! Es ist doch Mein SM! Denn sie heizt auch bei „blau“. Bei „weiss“ nicht... Aber besser so als anders, denn es fing auch heftig zu regnen an. Da war dann die funktionierende Luftstrom-Regulierung gefragt und das ebenfalls tadellos funktionierende Gebläse. Der Regen hörte bis nach Hause auch nicht mehr auf. Beim Tanken im Spessart stellte ich fest, dass Mein SM gar nicht mal soo viel verbraucht: Unter 13 l Super Plus auf hundert Kilometer.

Am Montagmorgen gegen 1:30 Uhr war ich dann zu Hause. Das war o.k. Wenn da nicht der Termin um 10.00 Uhr gewesen wäre... Aber es gibt ja Wecker.

So fahr ich Meinen SM jetzt also täglich. Bis ich am 7.8. meinen XM abholen kann. Diesmal mit dem Flugzeug. Mal sehen, ob das klappt. Jedenfalls fährt Peter mich dann zum Flughafen.

Bis zum nächsten Mal:
Der Weg ist das Ziel (Endlich wieder!)



Sa Majesté et moi

von Matthias Upmann

Ich war ein verspieltes Kind und liebte meine Legosteine über alles. Im Prinzip ist das auch heute noch so. Wenn mein Sohn mich auffordert, mit ihm eine Polizeistation, Ritterburg oder einen Leuchtturm zu bauen, lebe ich auf. Völlig im Spiel mit den (noch) Duplosteinen versunken, könnte unser Zwerg das Zimmer eigentlich verlassen. Es wird solange Stein auf Stein gesetzt, bis das Bauwerk vollendet ist; durch unseren Sohn fehlerhaft oder nicht ins Konzept (d. h. in mein Konzept!) passende Steine werden gnadenlos entfernt und anders platziert. Ich gebe zu, mein Sohn hat es schwer mit mir.

Aber, wie gesagt, ich liebe Lego. Selbst im Alter von 14 Jahren baute ich noch viel damit, insbesondere Häuser. Logisch, dass mein erster Berufswunsch zunächst Architekt war. Die Lego-Häuser waren nach der Fertigstellung steten Veränderungen unterworfen, die sich in diversen An- und Umbauten äußerten. Mal fehlte ein Wintergarten, dann musste ein Überdach ergänzt werden, die Fenster wurden zu Terrassentüren vergrößert oder es war einfach eine Doppelgarage erforderlich. Ich hatte nämlich zwei Modellautos, die immer mit von der Partie waren: Ein gelbes Mercedes SL Cabriolet und einen Citroën SM in orange metallic. Beide passten im Maßstab gut zu den Lego-Bauten.

Während man das SL Cabriolet durchaus mal im Straßenbild unseres westfälisch-dörflichen Heimatortes zu sehen bekam, fragte ich mich immer, was das eigentlich für ein komischer Citroën war. Ich bekam das Auto niemals zu Gesicht. Zunächst glaubte ich, die Lösung gefunden zu haben, als sich unser Nachbar eine DS zulegte. Nach eingehenden Vergleichen kam ich jedoch zu dem Schluss, dass es nicht derselbe Autotyp sein konnte: Mein SM hatte zwei Türen, die DS vier; weder die Front- noch die Heckpartie passte so richtig zum nachbarschaftlichen Vorbild. War es ein DS-Sondermodell? Naja, jedenfalls war mein SM ein schnittiges Auto und sah so richtig schnell aus. Das war die Hauptsache.

Irgendwann wurde ich tatsächlich erwachsen(er) und die beiden Modelle verschwanden mitsamt den Lego-Bausteinen in einer Spielzeugkiste - und zwar in derselben Kiste, da bin ich mir ganz sicher. Diese Kiste wurde immer dann wieder hervorgekramt, wenn Kinder zu Besuch kamen.

Als ich vor einigen Jahren ohne wirklich eigenes Zutun selbst Besitzer eines realen SM wurde (davon ein anderes Mal), war ich von dem schnellen und schnittigen Auto total fasziniert. Es dämmerte mir, dass ich schon vor mehr als 30 Jahren mit diesem „komischen Citroën“ gespielt hatte.

Ich entwickelte mich zum Fan und Fans haben immer ein Modell von ihrem Schmuckstück auf dem Schreibtisch stehen. Ich machte mich also bei meinen Eltern auf die Suche. Ich durchforstete die Lego-Kisten - keine Spur. Die Spielzeugkoffer waren gefüllt mit Modellautos - nur weder der SL noch der SM waren dabei. Meine Mutter wurde verhört: Sie wusste von nichts - oder hatte sie die Autos vielleicht den beiden Kindern geschenkt, die vor 20 Jahren aus Ägypten zu Besuch waren? Oder vielleicht doch eher meinem Neffen? Als sie gescholten wurde, wie sie ein solch außergewöhnliches Automodell, welches auch noch MIR gehöre, verschenken könne, lächelte sie - hat sie wirklich Verständnis für die Liebhaberei ihres Sohnes?

Nun ja, die Autos blieben verschwunden. Da sich die Ägypter wahrscheinlich nicht mehr ausfindig machen lassen, mein Neffe inzwischen pubertiert und seine Mutter Spielzeuge gerne auf kirchlichen Spielzeugbörsen abgibt, habe ich die Hoffnung auf das Wiederfinden meiner Autos aufgegeben. Ich kaufe sie inzwischen neu bzw. gebraucht auf Flohmärkten ein. Am liebsten mit meinem Sohn an der Hand, dann riecht es nicht so nach preistreibender Liebhaberei. Die Unkenntnis der Spielzeugauto-Anbieter bezüglich eines Citroën SM ist dabei verblüffend: Fast immer bietet man mir zunächst eine DS an. Dabei ist ein SM doch nun wirklich keine DS...

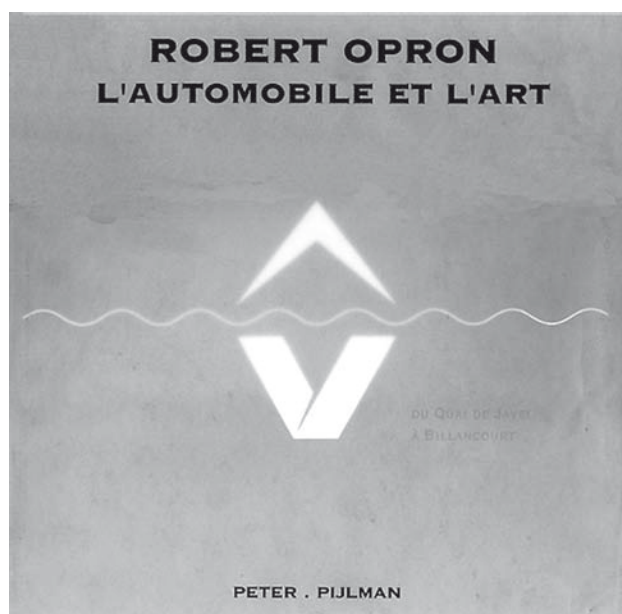
Mein Bestand an Spielzeugautos ist inzwischen auf sechs SM angewachsen: sand-metallic, hellgrün-metallic, gelb, rot (Türen zu öffnen), pink (Türen und Heckklappe zu öffnen!) sowie schwarz als SM présidentielle. Auch mein Sohn findet die Modellpalette des „Rennautos“ ganz toll. Es ist ihm allerdings nur schwer klar zu machen, dass es MEINE Spielzeugautos sind. Allzu häufig verschwinden sie in SEINER Spielzeugkiste - hat mein Sohn wirklich Verständnis für die Liebhaberei seines Vaters? Und zu allem Überfluss lächelt meine Frau ...

... noch mehr Bücher

Robert Opron - L'automobile et l'art

Eine Hommage, nein DIE Hommage an den Nachfolger von Flaminio Bertoni bei Citroën, den nicht minder begabten Designer Robert Opron. Für alle am französischen Automobildesign Interessierten und Kunstliebhaber ist dieses Buch ein Muss.

Peter Pijlman: Robert Opron, (ISBN 90-5179-024-4) 316 Seiten, 30,5 x 30,5 cm, fest gebunden mit Schutzumschlag, englischer Text (nur auf Vorbestellung auch in Französisch). Preis 98,50 EUR
Nur beim FGV-Verlag!



Das Citroën-Jahrbuch Nr. 3

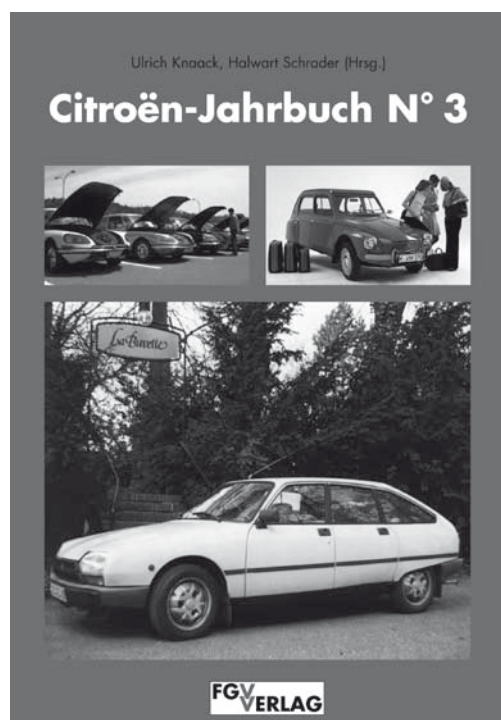
Pünktlich zur Francemobile in Rheinberg (ja, die ehemalige Citrorama ist erwachsen geworden und umfasst nun auch andere Automarken, solange sie aus Frankreich stammen) erschien Anfang September 2007 Band 3 der Reihe „Citroën-Jahrbuch“ aus dem FGV-Verlag.

Die von Halwart Schrader und Ulrich Knaack herausgegebene Reihe kennzeichnet sich vor allem durch ihren starken historischen Schwerpunkt rund um die Marke mit den Doppelwinkeln. Das zweite Gewicht wird auf unterhaltsame Lesbarkeit gelegt, daher das Motto „Geschichte und Geschichten“. Mit einem Jahreskalender oder gar mit Veralten haben diese Jahrbücher nichts zu tun, man könnte die Reihe (im historischen Anklang) auch „Citroën-Almanach“ nennen, doch letzteres Wort scheinen manche Zeitgenossen noch weniger zu kennen. Sagen wir einfach: Die Bände des „Citroën-Jahrbuch“ sind und wollen nichts anderes,

aber auch nichts Geringeres sein, als immer wieder ein gern gelesenes „Citroën-Lesebuch“.

Band 3 (Bezugsjahr 2007) enthält folgende Stories:

- Ein C4-Laster im Alltagseinsatz
- 60 Jahre Panhard Dyna: Die Geschichte des Königs der Zwerge
- Polente: Der 2CV als Polizeiauto
- Ein „Werksfahrer“ aus Köln-Westhoven erzählt Amüsantes
- 40 Jahre: Die Geschichte des Modells Dyane
- Ein Ami 6-Kauf vor 40 Jahren
- Deutsch-deutsche Nachhilfe: Die spannende Geschichte des GSA Pallas in der DDR
- Citroën-Liebe in Japan
- Lenkradtausch: Jaguar S-Type im Tausch mit Citroën C6



Das „Citroën-Jahrbuch N° 3“ kann wie stets (portofrei innerhalb Deutschlands) direkt beim FGV-Verlag bezogen werden (dort auch im Abonnement für 12,50 €, statt regulär 14,50 €), ansonsten über jeden guten Buchhandel.

Citroën-Jahrbuch N° 3, herausgegeben von U. Knaack und H. Schrader, 128 Seiten, 15 x 21 cm, Softcover, reich bebildert, 14,50 €:

FGV-Verlag Hannover, ISBN 978-3-9810348-3-7
D-30422 Hannover · Postfach 910265
Fax 0511/12371797
www.fgv-verlag.de

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 zugute kommen 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)

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

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

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

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

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

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

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

Volker Hammes (H,K,M,W)
Daimlerstr.17 · 41564 Kaarst
(02131/590401)
Mobil: 0171/4924372
Fax: 02131/766072
www.volker-hammes.de

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

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

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

Werner Höhl
Industriestraße 15
67346 Speyer
(06232/74385)

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

Firma Rudzinski
Dieselstraße 15
71332 Waiblingen
(07151/59161)

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

Wer liefert was?

SM-Teile

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

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

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

Innenausstattung

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

Korrosionsschutz

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

Lagerschalen, Ventile, Kolben/-ringe

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

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

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

Cyril Sars
Industriestraat 17a
NL-7005 An Doetinchen
Fon: +31 (0) 314/361828
Fax: +31 (0) 314/394499
mail:info@citrosars.nl
www.citrosars.nl

SM-Literatur

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

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

Regionale Stammtische

Berlin - monatlich,
2. Dienstag · 20.00 Uhr
Gasthaus „Kohlenquelle“
Ecke Kopenhagener Straße 16/
Sonnenburger Straße
Berlin-Prenzlauer Berg

Info: Hanno Krieg
Fon: 0 30 / 44057227
mail: hanno.krieg@charite.de

Rhein-Main - monatlich,
2. Donnerstag
Gasthaus zum Engel
Markt 2
Eltville am Rhein, OT Erbach,

Info: Horst Lommel
Fon: 0 69/425945 oder

Karlsruhe-Durlach - monatlich,
1. Mittwoch
Gasthaus Hofgalerie
Karlsruher Allee 1
76227 Karlsruhe

Info: Wolfgang Weiß
privat: 07252/80736
mail: w.e.weiss@web.de

Terminplaner

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

Januar: 06. Heilige drei Könige; Februar: 14. Valentinstag; 22. Aschermittwoch; April: 06. Karfreitag, 08. Ostern, 09. Ostermontag; Mai: 01. Maifeiertag, 13. Muttertag, 17. Christi Himmelfahrt; 27. Pfingstsonntag, 28. Pfingstmontag; Oktober: 03. Tag der Deutschen Einheit; November: 25. Totensonntag; Dezember: 6. St. Nikolaus, 24. Heiliger Abend, 25./26. Erster/Zweiter Weihnachtsfeiertag, 31. Silvester

Wichtige Termine 2007

November 23.-25. Nikolaustreffen in Düsseldorf

Vorschau auf 2008

Februar 01.-03. BCM Bremen
08.-17. Retromobile Paris
März 26.-30. 20. Techno Classica Essen
Mai 02.-04. Int. SM-Treffen Stein/Rhein (CH)
03.-04. Citromobile/Utrecht
August 15.-18. ICCCR, Welttreffen in Rom
www.icccr2008.it

Wer macht was im Citroën-SM-Club?

Vorstand

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

2. Vorsitzender: Volker Hammes

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

Schriftführer: Gerold Rößen

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

Kassenwart: Christoph Bäumer

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

Beisitzer: Gerrit Böttcher

Fon: 0174/9255370
Mail: Gboettcher@gmx.de

Ersatzteile

Martin Juschkus · ab 18.30 Uhr
Fon: 06154/574413
Fax.: 06154/624382
Mail: smteilejuschkus@aol.com

Technik

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

Dipl.-Ing. Andreas Heene

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

Wolfgang Weiß

Fon: 07252/80736
Mobil: 0170/4340818
Gesch.: 0721/9622626
Fax: 0721/962681
Mail: w.e.weiss@web.de

Internet

Dipl.-Ing. Christian Mohn
Fon: 06132/716655
Mobil: 0175/9870809
Mail: c.mohn@t-online.de

Versicherungen

**Versicherungsbüro
Bühmann & Schwendt**
Loßbergstraße 20
34130 Kassel
Fon: 0561/6029090
Fax: 0561/60290929
Mail: info@bs-net.org

Redaktion Zeitung

RÖBEN PRINTMEDIEN
Astrid Rößen
Fon: 05195/9834
Fax: 05195/9835
Mail: redaktion@Citroensmclub.de
oder printmedien@roeben-online.de

Unterwegs mit „Seiner Majestät“

