



Ausgabe **78**  
1. Quartal 2008

Citroën-SM-Club Deutschland e. V. · Berzallee 82 · 64569 Nauheim

[www.citroensmclub.de](http://www.citroensmclub.de)

# Club-Zeitung



# Grussworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

So langsam nähert sich doch das Frühjahr und es beginnt innerlich zu rumoren wann denn endlich der Zündschlüssel des SM wieder die Position *Start* erreicht. Ich stelle mich darauf ein, spätestens am Tag der Mitgliederversammlung ist es soweit.

Wir haben es geschafft, die seit geraumer Zeit diskutierte Homepage zu erneuern und glauben, dass die grafische und inhaltliche Darstellung eine Spitzenstellung einnimmt. Hierfür gebührt große Anerkennung und Dank an Tobias Krimmel für die Grafik und Gerold Röben für den Inhalt. Die Arbeit war aufwändiger als ursprünglich gedacht, aber das Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen.

Mit dieser Ausgabe der Clubzeitung wird auch den Mitgliedern die Tagesordnung der Mitgliederversammlung am 26. April 2008 zugeleitet. Ich würde mich über eine rege Beteiligung freuen, denn es gibt ja doch Einiges zu besprechen. Der Vorstand hat sich die Vorbereitung nicht leicht gemacht und wird sich am 11. April noch einmal zu einer Vorstandssitzung treffen und letzte Details besprechen.

Versicherungstechnisch gibt es zur Abwechslung auch mal was Erfreuliches zu berichten. Gerold Röben hat einen Versicherungsdienst gefunden, der im Oldtimerbereich interessante Angebote in Programm hat. Es lohnt sich auf jeden Fall das Angebot näher zu betrachten.

Dann haben wir noch die Osterfeiertage. Die Zeitung wird wohl erst nach den Feiertagen erscheinen, aber ich wünsche allen Mitgliedern mit Partnern und Freunden gedanklich schöne und erholsame Tage und vielleicht spielt das Wetter mit und der SM kann das triste Garagendasein bei guter Laune sowie in technischer Perfektion beenden.

Bereits eine Woche nach der Mitgliederversammlung findet das Internationale Citroën SM Treffen in Stein am Rhein statt. Viele von uns werden sich da wiedersehen und an ein paar schöne Tage denken. Ich freue mich darauf.

Bei der Gelegenheit bereits der Hinweis auf das Internationale Treffen 2009: Es wird vom holländischen Club in und um Arnheim vom 22. bis 24. Mai 2009 organisiert.

Ein herzlicher Gruß gilt dem SM Club de France zu seinem 25-jährigen Bestehen. Das Jubiläum wird vom 16. bis 17. Mai 2008 in Lyon mit einer Ausfahrt gefeiert. Herzlichen Glückwunsch und viele schöne Kilometer mit dem SM.

Lassen Sie uns jetzt dem Sommer und unserem Lieblingsspielzeug entgegenschauen.

Sonnige Tage wünscht

Jürgen Renner

### Titelbild



Seine Majestät auf der Bremen Classic Motorshow 2008 unter „Gleichgesinnten“

## Aktuelles

### Deuвет -Endgültige Zustimmung des Bundesrates zu Ausnahmen von Feinstaubfahrverboten

Die Oldtimerszene kann aufatmen – der Bundesrat hat nun endgültig den Ausnahmen für Oldtimer mit H-Kennzeichen und Rotem 07-Kennzeichen zugestimmt. Bereits am 14.11.2007 wurde, - vor allem und nicht zuletzt aufgrund der intensiven Zusammenarbeit des DEUVET mit Politik und Verwaltung – eine solche Ausnahme beschlossen.

Allerdings hatte dieser Beschluss einen Haken. Er begründete eine ausschließliche Ausnahme für Oldtimer mit einer deutschen H- bzw. 07-Zulassung. Eine solche Ausnahme wäre auf EU-Ebene von Haltern ausländischer Oldtimer, die die gleichen Kriterien

erfüllen, rechtlich angreifbar gewesen.

Daher wurde die Kennzeichnungsverordnung nochmals modifiziert und dem Bundesrat erneut zur Zustimmung vorgelegt. Nun können Halter von Oldtimern in anderen Staaten, soweit sie die gleichen Kriterien erfüllen, ebenfalls Fahrverbotszonen befahren. Dies betrifft Oldtimer aus EU-Staaten, Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und der Türkei. Oldtimer aus anderen Ländern unterfallen weiterhin den Fahrverboten.

Grundsätzlich gilt: Oldtimer mit H-Kennzeichen und Rotem 07-Kennzeichen können Umweltzonen befahren. Sie benötigen hierfür keine Plakette, da sie über das Kennzeichen eindeutig identifizierbar sind.

## Verkaufs-Angebote

Verkaufe SM-3,0l-Motor mit hydraulischem Kettenspanner, neuen Ketten und -schiene, KW und Pleuel neu gelagert, Mahle-Kolben. Kolbenkipper auf 3. Zylinder, VB: 3.600,- Euro. Details unter +49(0)163-4324907.

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: Alles funktioniert (incl. Zeituhr und Motorraumbeleuchtung - Preis: 35.000 € S. Dreckmann Leuchtenburger Straße 8 · 28759 Bremen Tel.: 0421/6250833 (privat - nach 20 Uhr) Tel.: 04221/9242121 (Büro)

## Editorial

Liebe Citroën  -Clubzeitungs-Leserinnen und Leser,

Wieder ist ein durchgearbeitetes Wochenende zuende und die Nr. 78 ist fertig. Wir haben diese Ausgabe das erste Mal durchgehend farbig gestaltet. Zusammen mit der Zeitung versenden wir die Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung, um Kosten zu sparen. Jede Aussendung verursacht halt so an die 500 € Portokosten.

Wir möchten uns in diesem Zusammenhang noch mal an unsere Restaurierer und Schrauber wenden. Bei jeder Arbeit am Auto gibt es Dinge, durch die man neue Erkenntnisse gewinnt. Lasst doch die Anderen dran teilhaben und schickt uns ein paar Stichpunkte und Bilder. Bilder beschreiben viele Dinge viel besser als Worte und wenn wir diese dann ab der nächsten Ausgabe farbig abdrucken, sind diese Dinge auch viel besser darstellbar.

Das gleiche gilt natürlich auch für Ausfahrten und Veranstaltungen, an denen ihr teilgenommen habt. In der Hoffnung, mit Material zugeschüttet zu werden.

Viele Grüße von Ihren Redakteuren  
Gerold & Astrid Röben

## Der Inhalt

---

### Aus dem Clubleben gegriffen

|                                 |          |
|---------------------------------|----------|
| Grusswort des Präsidenten ..... | Seite 2  |
| Neue Clubhomepage .....         | Seite 12 |
| Ausfahrt Saarland .....         | Seite 25 |

### Magazin

|                                       |          |
|---------------------------------------|----------|
| Kleine Typologie des SM-Fahrers ..... | Seite 16 |
| Viel Frankreich auf der BCM 2008..... | Seite 9  |
| Motor-Klassik .....                   | Seite 17 |

### Aktuelles

|                               |         |
|-------------------------------|---------|
| Aktuelles vom Deuвет.....     | Seite 3 |
| Verkaufsangebote .....        | Seite 3 |
| Editorial .....               | Seite 3 |
| Deuвет-Info zu Biosprit ..... | Seite 8 |

### Service

|  |          |
|--|----------|
| Wellensalat .....  | Seite 5  |
| Neues von der Ersatzteilfront .....                                    | Seite 7  |
| Kleine Ursache, große Wirkung .....                                    | Seite 11 |
| Bestellschein .....  | Seite 13 |
| Scheibenkleister .....   | Seite 14 |
| Technische Tipps .....   | Seite 15 |
| Neuer Rahmenvertrag für den Club .....                                 | Seite 21 |
| Angebotsbogen Versicherung .....                                       | Seite 24 |
| Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile .....                            | Seite 26 |
| Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine ..... | Seite 27 |

**Redaktionsschluß für die 79. Ausgabe (06/2008): 15.05.2008**

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

Berzallee 82  
64569 Nauheim  
**Fon: 06152/960303**  
**Fax: 06152/960305**  
Vereinsregister des Amtsgerichtes  
Frankfurt a. M. · Reg.-Nr. 8919

**Redaktion**  
**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**

# Wellensalat

von Andreas Heene

In einer der letzten Clubzeitungen habe ich von den neuen, nachgefertigten Antriebswellen berichtet, die nun auch für den SM auf dem Markt sind, damals mit positivem Ergebnis, was den Rundlauf betrifft. Leider konnten sich dieses positive Urteil im Betrieb nicht durchsetzen, weil doch erhebliche Mängel auftraten.

So waren beim SM-Einspritzer nach ca. 500 Kilometern beide radseitigen Manschetten gerissen und die ganze Fettsauerei im Radkasten. Die Risse an den Manschetten waren sehr zackenartig, ich bin mir nicht völlig sicher, ob es sich um reine Ermüdungserscheinungen handelt oder um Schäden, die aus dem Versand der Wellen resultieren. Die Wellen liegen nämlich sinnigerweise beim Versand in der Kiste auf der Manschette, mit dem Gewicht des ganzen Gelenks, was der Manschette sicher nicht gut bekommt. Zumal die Manschetten, wie heute üblich, nicht mehr aus Gummi sind, sondern aus einer Plastikmischung. Damit schmecken sie den Mardern nicht.

Ich habe diese beiden Manschetten am IE dann durch einen Satz WÜRTH-Universalmanchetten ersetzt, die haben dann wieder 500 Kilometer ohne sichtbare Schäden gehalten, bis ich dann die Wellen ausgebaut und zum Lieferanten zurückgesendet habe.

Beim Automatic-SM sind die Wellenmanschetten nach ca. 600 Kilometern bisher noch nicht gerissen. Ich habe es aber auch nicht abgewartet und auch diesen SM wieder auf Originalwellen zurückgerüstet.

Dann machten die Wellen auch beim Lenkeinschlag immer wieder mal „klonk“. Ich dachte mir, das sei Spiel innerhalb der Gelenk-Längsachse, war aber nicht so. Die Wellen bestehen aus zwei Hauptteilen, und zwar dem Wellenschaft mit dem Gelenk und einer radseitigen Verzahnung, sowie einem Aufnahmeteller, der auf die Radnabe geht. Der Aufnahmeteller hat die entsprechende Negativverzahnung und ist damit mit der Positivverzahnung der Welle verbunden. Damit beides zusammen gehalten wird und damit die Toleranzen an der Radnabe (gibt es da welche?) ausgeglichen werden können, befindet sich in Mitte der Aufnahmetellers eine Zentralschraube mit einer großen Federscheibe in geschüsselter Form, deren Federkraft die Welle nach außen ziehen soll. Offenbar macht die Federscheibe das aber nicht sehr lange, denn bei beiden SM waren diese Scheiben nach

wenigen Kilometern ausgeleierte und lagen nicht mehr fest an - und zwar bei absolut fester Schraube. Somit konnte sich die Wellenverzahnung in der Innenverzahnung des radseitigen Aufnahmetellers längs bewegen - und damit kann die Welle natürlich beim Lenken „klonk“ machen, wenn sie innerhalb der Verzahnung an den Anschlag gezogen wird, eigentlich soll der Längsausgleich ja in der Tripode erfolgen.

Aber etwas viel Schlimmeres habe ich an dieser Verzahnungs-Verbindung feststellen müssen, vor allem beim IE bei ca. 1000 Kilometern Fahrleistung nach Wellenausbau. Das Gelenk ließ sich an der Innenseite der Radnabe vertikal bewegen, ein Hinweis darauf, dass die Verzahnung von Gelenk zum Aufnahmeteller Spiel hatte - und das ist natürlich ganz schlecht, denn dabei wird nicht nur eine Unwucht am Rad erzeugt, sondern die Verzahnung verschleißt sehr schnell. Wenn die mal richtig verschlissen ist, und es wird stark gebremst, dann geht die ganze Fuhre nach einem üblen Knacksgeräusch vermutlich mitsamt den Insassen durch auf das nächst auffindbare Hindernis. An der auseinander gebauten Welle habe ich einen leichten Verschleiß durch glatt abgeriebene Laufspuren an der Verzahnung festgestellt. Ich frage mich nur, warum die Wellen radseitig nicht mit dem Teller fest verbunden werden, denn sowohl Manschette als auch Gelenkkörper passen anstandslos durch das Loch in der Radnabe.

Beim Automatic-SM waren die negativen Erscheinungen mangels Fahrleistung noch nicht soweit, dass sie auffällig gewesen wären, aber ich habe die Wellen, da baugleich zu denen im IE, wieder ausgebaut und beide Sätze an den Lieferanten zurückgeschickt, der sich auch äußerst fair zeigte, da noch innerhalb der Gewährleistung und in wenigen Tagen den Kaufpreis zurück überwies. Aber die Sauerei, und die Drecksarbeit des mehrfachen Wellenumbaus war dann doch wieder mein Job, den ich für umsonst machen durfte.

Ein paar kleine Beanstandungen habe ich auch noch im Detail, wie z. B. eine fehlende Einkerbung für den sicheren Sitz der getriebeseitigen Manschette und eine fehlende Nut in der Verzahnung für den Tripodesstern, der diesem als unterer Anschlag dient. Dann könnte man hier auch noch einen Sprengring montieren, das wäre einfach professioneller, und ein Kostenpunkt wäre es auch nicht.

## Service/Magazin

Zudem sollten die Wellen gehärtet werden, denn das Auf- und Abziehen des Tripodesterns ließ am Ende dann doch schon nicht mehr in der gewohnten Strenge machen, so dass ich hier auch von einem gewissen montagebedingten Verschleiß an der getriebeseitigen Wellenverzahnung ausgehe. Da man aus meiner Erfahrung durchaus des Öfteren mal diese Komponenten zerlegen muss, sollte hier die originale „Strenge“ auch nach wiederholter Montage noch vorliegen.

Das kann natürlich mit dieser Wellen-Nachfertigung nicht so bleiben. Wobei es auch nicht einfach ist, den Lieferanten eine konstruktiven Input zu geben, da wird ganz schrecklich viel Geheimniskrämerei betrieben. Mal soll der Hersteller der Wellen eine deutsche Firma sein, wenn man dann zwei Monate später anruft ist es plötzlich wieder eine Firma im Ausland. Eigentlich wüssten wir doch, wie man die Wellen richtig bauen muss, die Hauptarbeit ist ja schon gemacht, nur eben nicht zu 100 %, und es hat wohl auch noch nie wer die Wellen richtig im SM ausprobiert - außer mir. Ich danke für die unfreiwillige Berufswahl des Testfahrers. Ich war jedenfalls gelinde enttäuscht, auch wenn der Lieferant die Wellen wieder zurückgenommen hat und ich mein Geld wieder bekam. Ich habe daher dem Lieferant (nicht Hersteller) auch eine Art „Lastenheft“ zu den Wellen gemacht, in dem ich einige noch erforderliche Optimierungen empfohlen habe - mal sehen, ob das was wirkt? Ich würde auch gerne

direkt mit dem Hersteller korrespondieren, aber das geht wohl wegen der besagten Geheimniskrämerei der Lieferanten nicht. Obwohl ich kein Problem hätte, eine Geheimhaltungserklärung abzugeben.

Jedenfalls hoffe ich, dass die Entwicklung weiter betrieben wird, denn der Bedarf für richtig gute neue Antriebswellen wäre ja vorhanden. Aber einstweilen lass ich die Finger davon - und wundere mich, dass in Zeiten strenger Produkthaftungsgesetze Hersteller es wagen, solche unausgereiften und durchaus nicht ungefährlichen Bauteile auf den Markt zu bringen.

*Nachtrag: Inzwischen (Februar 2008) habe ich trotz intensiver Geheimhaltung der deutschen Händler für die Wellen den holländischen Vertreter gefunden, der die Wellen in Polen bauen lässt. Dank eines holländischen SM-Besitzers war das per Mail zu managen. Ich habe daraufhin ein Lastenheft mit technischen Angaben und Skizzen angefertigt, das der Holländer dem Vertreter übersetzt hat. Das wurde dann alles dort vorbeigebracht und technisch diskutiert, der Vertreter der Wellen war wohl recht aufgeschlossen und möchte nunmehr die Angaben an den Hersteller der Wellen weitergeben. Vielleicht bekommen wir ja unsere maßgeschneiderten Wellen- ich halte Euch auf dem Laufenden!*

## Kleine Typologie des SM-Fahrers

von F. W. Sögtrop

In der Psychologie bezeichnet der Begriff Typologie eine seit der Antike verbreitete Ansicht, dass Menschen auf der Basis ihrer körperlichen oder psychologischen Merkmale in Gruppen eingeteilt werden können. Phlegmatiker, Sanguiniker, Melancholiker oder Choliker. Eine weitere Gruppe könnten die Eigner eines Citroën SM bilden.

Es gibt Leute, denen ist die Automarke völlig gleichgültig. Ein Auto hat sie von A nach B zu bringen und das auf möglichst billige, bequeme Art. Sie sind passiv und schwerfällig. Also Phlegmatiker. Die gibt es unter den SM-Fahrern nicht.

Andere leiten aus dem Image der Marke oder des Autotyps entsprechende Eigenschaften für sich ab, die sich in der Wahl des Autos manifestieren. Da ist der Macho, der möglichst so ein Godzilla-Auto wie den

Hummer fahren möchte. Oder der Angeber, der unbedingt einen Porsche 911 haben will oder sich mit einem Ferrari identifiziert. Sind das Choliker? Bei den SM-Fahrern noch nicht bemerkt.

Was zeichnet denn nun den Fahrer eines Citroën aus? Eines SM? (Ein blödes Kürzel, das manchmal böswillig zu Sado-Maso verballhornt wird). Richtig heißt es wohl Sport-Maserati. Was dazu führt, dass - jeden Zweifel ausschließend- davon gesprochen wird, einen Citroën-Maserati zu fahren. Das geschieht aus Gründen der Klarstellung und nicht der Angeberei. Typisch für die heitere und gelassene Art der Sanguiniker.

Einem Mitglied ist kürzlich in Frankreich widerfahren, dass der Servicefahrer des Citroën-eigenen Abschleppers sich nach einem Unfall weigerte, den

„Maserati“ auf den Haken zu nehmen. „Das ist kein Citroën!“ sagte er. Also ein Zwitter? Selbst Citroën hat keine große Lust, sich mit diesem eigenen Produkt zu identifizieren.

Was aber treibt sonst normale Menschen dazu, sich ausgerechnet dieses Auto anzuschaffen? Zunächst ist man vom Design beeindruckt. Es gibt kaum eine elegantere Erscheinung als dieses Auto. Fast 5 Meter lang, 1,80 breit, 1,25 hoch, die Proportionen stimmen. Es ist genau diese französische Eleganz, die so bestört. Hinzu kommt die außerordentliche Ansammlung von revolutionärer Technik. Alles was in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts technisch machbar war, wurde realisiert. Ohne Computersteuerung feierte die reine Mechanik wahre Triumphe.

Das Auto sprach also nicht nur Ästeten an, sondern auch die Techniker. Damit sind nicht nur die Schrauber gemeint, sondern die, die ohne selbst zu schrauben Technikfreaks sind. So, wie man eine mechanische Uhr mit möglichst vielen Komplikationen am Handgelenk trägt, liebt man auch ein technisch aufwändiges Auto.

Der Citroën-SM-Fahrer ist ein technik-orientierter, feinsinniger Schöngeist - und das sind schließlich äußerst nette und interessante Zeitgenossen. Sie interessieren sich für Kunst, sie lieben eine gepflegte Umgebung und sie können sich für Technik begeistern. Prahlerei und Wichtigtuerei ist ihnen fremd. Sie leben bewusst. Sie sind eben Schöngeister - und die gibt es bei allen Temperamenten. Melancholisch wird er nur, wenn der SM mal streiken sollte.

## Neues von der Ersatzteilfront

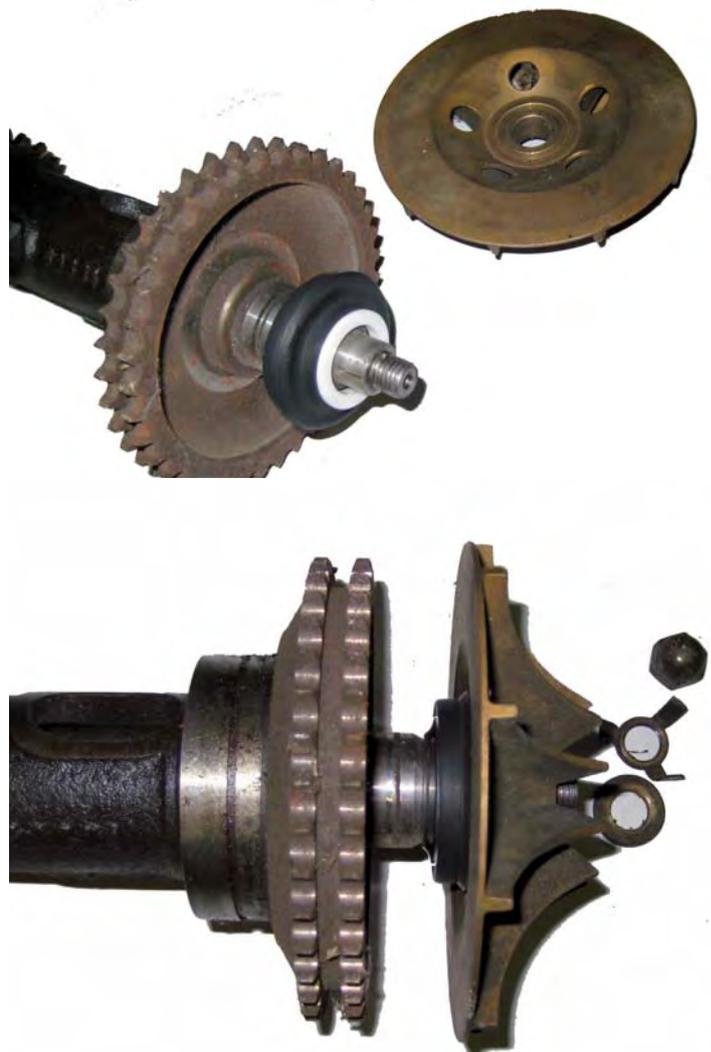
von Gerold Röben

Die ersten nachgefertigten Ersatzteile sind fertig. Es gibt wieder Wasserpumpendichtungen für beide Varianten (Alu- und Messingrad). In diesem Zusammenhang möchten wir ganz besonders unserem Mitglied Jan Sprakel und seiner Belegschaft danken, die viel Zeit und Mühe investiert haben und noch weiter investieren werden da schon wieder Projekte wie z. B. Türgriffe angeschoben sind.

Weiterhin noch einen Dank an Andreas Heene, der das Projekt Türdichtungen in die Hand genommen hat und dieses vorantreibt.

In diesem Zusammenhang möchten wir noch darauf hinweisen, dass nach wie vor Kofferraumdichtungen und Dichtungen für die seitlichen Ausstellfenster verfügbar sind. Bevor auf Plattformen wie ebay horrenden Preise bezahlt werden, lohnt es sich, eventuell mal bei Martin Juschkus nachzufragen, ob das Clublager das gewünschte Ersatzteil für einen günstigeren Preis vorhält.

Im Laufe dieses Jahres wird sicherlich auch eine Liste verfügbar sein, die die Teilesuche dann einfacher macht.



# Aktuelles vom Deuвет

## DEUVET Info zu Biosprit (E 10) für Oldtimer & Klassiker

2009 wird es nach den Plänen unserer Bundesregierung eine erhöhte Pflichtbeimischung von Ethanol (E 10) von jetzt 5 % auf dann 10 % im Benzin geben. Dies wird die Sorten „Normal“ (insoweit es dann überhaupt noch am Markt verfügbar ist) und „Super“ betreffen. Die Qualitätsstufe „Super Plus 98, bzw. 100 ROZ“ soll nach jetzigen Plänen davon ausgenommen sein und bei der gegenwärtigen fünfprozentigen Ethanolbeimischung bleiben. Diese „Schonfrist“ soll aber nur maximal weitere 10 Jahre gewährt werden.

Das könnte auch Konsequenzen für die Oldtimerfahrer haben, denn Ethanol ist ein hochgradig aggressives und alkoholisches Lösungsmittel.

Gemäß den Vorgaben der für Benzin in Deutschland gültigen Kraftstoffnorm EN 228 darf schon seit vielen Jahren bis zu 5 Vol-% Ethanol in allen Ottokraftstoffen enthalten sein. In Normalbenzin (ROZ 91) findet man heute je nach Tankstelle/Raffinerie/Marke bis zu 4.9 Vol-% Bioethanol, im Superkraftstoff (ROZ 95) bis zu 5.0 Vol-% Bioethanol. SuperPlus (ROZ 98) enthält derzeit nur Spuren von Bioethanol (etwa 0.4 Vol-%). Alle Raffinerien setzen für SuperPlus bisher statt Bioethanol die erheblich teurere Komponente Ethyl-Tertiär-Butyl-Ether ein, die wiederum aus Bioethanol hergestellt wird. Bei der ETBE-Herstellung ist der Wirkungsgrad nicht 100%, weshalb Spuren an Ethanol im fertigen Kraftstoff zu finden sind. So enthält z.B. „Aral Ultimate 100“ ETBE, daher auch etwa 0.3 Vol-% Ethanol.

Laut Meinung der Automobilindustrie sind bestimmte Aluminium-Bauteile im Kraftstoffsystem (nicht im Motor) kritisch zu sehen. Primär betroffen sind Fahrzeuge der ersten Generation Benzindirekteinspritz-Motoren deutscher Hersteller. Hier kann Korrosion an Aluminium-Bauteilen mit einer durch mechanische Bearbeitung (Gewindeschneiden, Bohren,) verletzten Oxidschicht (Eloxalschicht) bereits bei einmaliger Betankung auftreten; dieser Prozess ist nicht wieder rückgängig zu machen.

Bei älteren Fahrzeugen können auch Kraftstoffleitungen, Aluzylinderköpfe und Dichtungen davon betroffen sein. Aufgrund der Einstellung auf Super 95 betrifft das z. B. alle 6-Zylinder Mercedes-Benz Typen 107er (280 - 300), beim S-Klasse Club den W 116; W 126, bei den Heckflossen alle Einspritzer.

Aluminium-Bauteile kommen nach wie vor in bestimmten Neufahrzeugen zum Einsatz; hier sollen nicht nur Teile im Einspritzsystem, sondern auch Verbindungsstücke und Fittings betroffen sein. Die Automobilindustrie schätzt die Anzahl der potenziell betroffenen Fahrzeuge deutscher Hersteller EU-weit auf etwa 250.000 Fahrzeuge. Export-Fahrzeuge, die in Märkte mit ethanolhaltigen Kraftstoffen geliefert werden, stattdessen die Automobil-Industrie daher mit Bauteilen aus, die nicht aus Aluminium bestehen. Da diese direkteinspritzenden Motoren in der Mehrzahl aber auf die Verwendung von SuperPlus ROZ 98 ausgelegt sind, können sie weiterhin mit diesem Kraftstoff betrieben werden, der auch zukünftig max. 5% Bioethanol enthalten wird.

Die Mineralölfirmen sehen es als die ureigene Aufgabe der Fahrzeughersteller an, die für ihre (neuen und alten) Fahrzeuge notwendigen Kraftstoffe zu definieren. Auf dieser Basis werden dann immer genau die Kraftstoffe normgerecht produziert, die (u. a.) die Automobilindustrie in den entsprechenden Gremien bei DIN / CEN festgelegt hat. Basierend auf amerikanischen und schwedischen Erfahrungen geht man laut Aussage der Deutschen BP AG allerdings davon aus, dass die Umstellung auf ethanolhaltigere Kraftstoffspezifikationen viel problemloser ablaufen wird, als derzeit proklamiert wird. Also doch nur Sturm im Wasserglas? Wohl kaum, denn die Hersteller werden wohl schon aus juristischen Gründen (Regress) keine Freigabe für ältere Fahrzeuge geben. Und die Beweislast im Schadensfall liegt dann beim Betroffenen.

Rund 29 Milliarden Liter Benzin wurden im letzten Jahr allein in unserem Land abgesetzt, davon lediglich 820 Millionen Liter Super Plus. Um auf der sicheren Seite zu sein, bleibt für uns Oldtimer und Klassikerfahrer ab 2009 wohl nur die teure Alternative „Super Plus Bleifrei“. Verständlich, dass bei dieser Thematik die Öffentlichkeit den reinen Umweltgedanken anzweifelt.

Interessanterweise ist bei einer Beimischung von 10 % Biosprit die derzeitige Anbaufläche um den Faktor 33 1/3 % in Deutschland zu klein. Wir müssen also unsere Lebensmittelproduktion weiter herunterschrauben, da die Anbauflächen dann andersweitig vergeben sind, oder dazu beitragen, dass durch notwendige Rodungen weltweit das eigentliche Ziel verfehlt wird. In diesen Tenor stimmen sogar die Umweltorganisationen mit ein. Der Bundesverband DEUVET wird bei seinen anstehenden Gesprächen in Berlin dazu Stellung beziehen.

*Quellen:* DEUVET, Deutsche BP AG, Service Center BP Aral Castrol, J. Kreuzer

# Viel Frankreich auf der BCM 2008

von Gerold Röben



*Der SM für die diesjährige BCM wurde von Siegfried Dreckmann zur Verfügung gestellt*



*De Dion Bouton von 1903, Populaire Typ Q aus Osnabrück*

Am ersten Februar Wochenende war es wieder so weit, die Bremen Classic Motorshow öffnete ihre Pforten. Die Messe markiert immer mehr den Beginn der laufenden Oldtimersaison, fast 34.000 Besucher wurden von der Messeleitung gezählt.

Das Publikum wird immer internationaler, immer mehr Skandinavier, Niederländer und Briten fanden den Weg nach Bremen. Die Messe hatte in diesem Jahr eine starke französische Komponente, so war die Sonderausstellung über französische Motorräder wie auch die Sonderausstellung über die Firma Panhard, die zusammen mit dem Museum Mulhouse organisiert wurde, mehr als sehenswert.

Wir hatten von der Messegesellschaft eine recht große Clubfläche zur Verfügung bekommen, die wir uns mit den Renault, Peugeot und unseren Citroën Club-





*Den Sonderpreis für den Clubstand hatten sich diese Trabbi-Fans redlich verdient*



kollegen geteilt haben. Der Stand war an einen französischen Marktplatz angelehnt. Die Leitung hatten wieder die Citroën Freunde Bremen übernommen. Die Landesgruppe des CVC organisierte die Standgestal-



tung und ein Crepes-Stand in einem HY konnte auch gewonnen werden. Dieser zog ein großes Publikum an und die Mädels hatten alle Hände voll zu tun, um dem Ansturm Herr zu werden.

Unser Clubmitglied Siegfried Dreckmann hatte seinen SM für den Stand zur Verfügung gestellt, so dass der SM – leider ein wenig in die Ecke gequetscht – aber immerhin präsent war.

Viele Clubmitglieder hatten den Weg nach Bremen gefunden und man konnte ausgiebig Kontakte auffrischen und pflegen.

Sehr schön war auch die Ausstellung über die Restaurierung und Anfertigung von Blechteilen. Hier wurden verschiedene Bearbeitungsarten und -maschinen wie z. B. eine Rollen-Streck-Maschine vorgeführt. Der Nachwuchs hatte dann Gelegenheit, dem Blech mit Feile und anderen Gerätschaften zu Leibe zu rücken. So wird den Kids hier die Möglichkeit gegeben, sich frühzeitig mit dem Oldtimervirus zu infizieren, der ja bekanntlich nicht heilbar ist.

**Panhard & Levassor  
Typ 35 CV**

Der 35 CV, Bj. 1926, hat einen 8-Zylinder-Schieber-Motor mit 7940 ccm und 290 PS. Er erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 220 km/h.

Die 20er Jahre waren geprägt vom Geist der Rekorde: Marken wie Hispano-Suiza, Delage oder Voisin brachten auf der Jagd nach Geschwindigkeit und Stundenrekorden immer leistungsstärkere Fahrzeuge hervor.

Ab 1925 beteiligte sich auch Panhard an Rekordversuchen. Neben zwei „Lames de Rasoirs“ Modellen entstand so der Typ 35 CV, der über mehrere Jahre zu immer neuen Rekordfahrten eingesetzt wurde. Von 1926 bis 1934 wurde der Panhard 35 CV immer wieder umgebaut und optimiert und trat noch in seinem letzten Jahr einen Fernwettbewerb an mit dem Auto Union Rekordwagen von Hans Stuck.

**Insgesamt eine sehenswerte und gelungene Veranstaltung, die ihren Platz in der Klassik Szene gefunden hat.**



## Kleine Ursache, große Wirkung

von Andreas Heene

Letztes Jahr kam ein Clubmitglied aus der Gegend hier mit seinem Einspritzer-SM vorbei, der nicht rund lief. Er lief viel auf nur drei Töpfen bzw. hatte einen undefinierten, sehr holprigen Rundlauf. Die ursprünglich damit beauftragte Werkstatt hatte das nicht wegbekommen bei der kurz zuvor durchgeführten großen Inspektion und den Herrn zu mir geschickt. Vermutlich nur, weil ich auch einen IE habe, wobei ich da vielleicht überschätzt wurde, denn den Motorenkram versteh' ich nicht so richtig bis in die Tiefe der Details. Aber gut, man tut ja was für die Kollegen, dann habe ich eben am Wochenende mal ein paar Stunden rumgesucht. Auf telefonische Rücksprache meinte die Werkstatt noch, es sei vermutlich der Druckfühler, der links hinter dem Hydraulikgefäß steckt.

Nun, da ich keine Peilung habe, bin ich an das Ganze mal einfach blauäugig drangegangen, wie es mir der Vorbesitzer des SM IE seinerzeit empfohlen hat, der meinte, die Einspritzung verstünde er auch nicht, er habe sie aber immer hinbekommen, indem er sklavisch die Prüftabelle aus dem Wartungsbuch durchgehechelt habe. Das geht übrigens mit einem normalen Strom-Messgerät für €10.- denn in der Tabelle sind die Steckerbelegungen genau aufgeschlüsselt. Das habe ich seinerzeit bei meinem IE nach Kauf gemacht und damit alles kontrolliert - warum konnte das eigentlich die Werkstatt vorher nicht machen?

Aber vor ein paar Jahren lief mir das originale BOSCH-Messgerät für die Einspritzung über den Weg, und ich habe es gleich gekauft. War bei dem Citroeworld oder Citroheeze aus dem Web, der hat Spezialwerkzeuge und liefert seriös und gute Ware. Eigentlich sollte man das Messgerät als IE-Eigner haben (als Werkstatt für SM's erst recht), denn was Werkstätten ansonsten auf Verdacht ´rumsuchen ist teurer als das Messgerät und führt bestenfalls zu weiteren Fehlern in der Einspritzung. Dirk Müller meinte mal, das Messgerät sei was für Doofe, aber ich finde das nicht und es ist in der Diagnose eben einfacher, sicherer und schneller als das Rumgepuhle mit Meßspitzen in den Steckern.

Also habe ich den großen Stecker des Messgerätes mal an das Einspritz-Steuerggerät gehängt und dann eben einfach nach Wartungsbuch mal alles durchgeschaltet. Die Anlage war in Ordnung, aber beim Kontrollprogramm des linken Drosselklappenschalters war ein Wackler und eine Abweichung im Widerstand, der tat manchmal gar nicht. Na schön blöd, das war zu

allem Überdruß auch noch der seltenere Drosselklappenschalter, den ich nicht auf Vorrat hatte. So musste der SM leider auch unrepariert von meinem Hof fahren, aber ich habe

versprochen, mich um ein Ersatzteil zu kümmern. Nach einigen Herumsuchen hatte ich auch eines bekommen, es kostete damals 95 €, heute kostet es sicher das Dreifache, seit BOSCH die Oldieschiene entdeckt hat. Der Zuluftschieber kostet beispielsweise über 1000 €, der Druckfühler ca. 900 € usw. IE- Fahren wird also sicher nicht billiger. Damit ist man schon besser beraten, sich das Messgerät zuzulegen, anstatt so teure Komponenten umsonst anzulangen.

Was ich aber noch hatte, war ein ebenfalls kaputter Drosselklappenschalter. Der hatte keinen Kontakt mehr. Neugierig, wie ich bin, habe ich das Teil mal geöffnet und starrte regelrecht ins Leere. Da sitzt nur ein Microschalter drin, der durch die Drosselklappenwelle geschaltet wird und der war hinüber. Also schön, Elektronikkataloge gewälzt, und auf einmal hatte ich ihn! Für kleines Geld. Eingebaut, mit den zwei Schrauben befestigt, angelötet, und der Drosselklappenschalter ging wieder einwandfrei! Danach muss man noch die Drosselkappe neu einstellen nach Werkstattbuch (LESEN!!!!).

Der Schalter selbst kostet um die 2 €, aber den Einbau muss man halt machen. Ich habe sicherheitshalber für den Club mal gleich 20 Schalter geordert, denn meine Werkstatt in der Schweiz hatte bei meinem IE im gleichen Schalter einen Wackler gefunden - das Ding ist also ein Verschleißteil. Ich gehöre zwar sicher nicht zur „Geizistgeil“-Fraktion, aber ich blättere auch nicht einem Konzern wie BOSCH ein paar Lappen hin, wenn die ganze Angelegenheit mit 2 € Kleingeld erledigt ist.

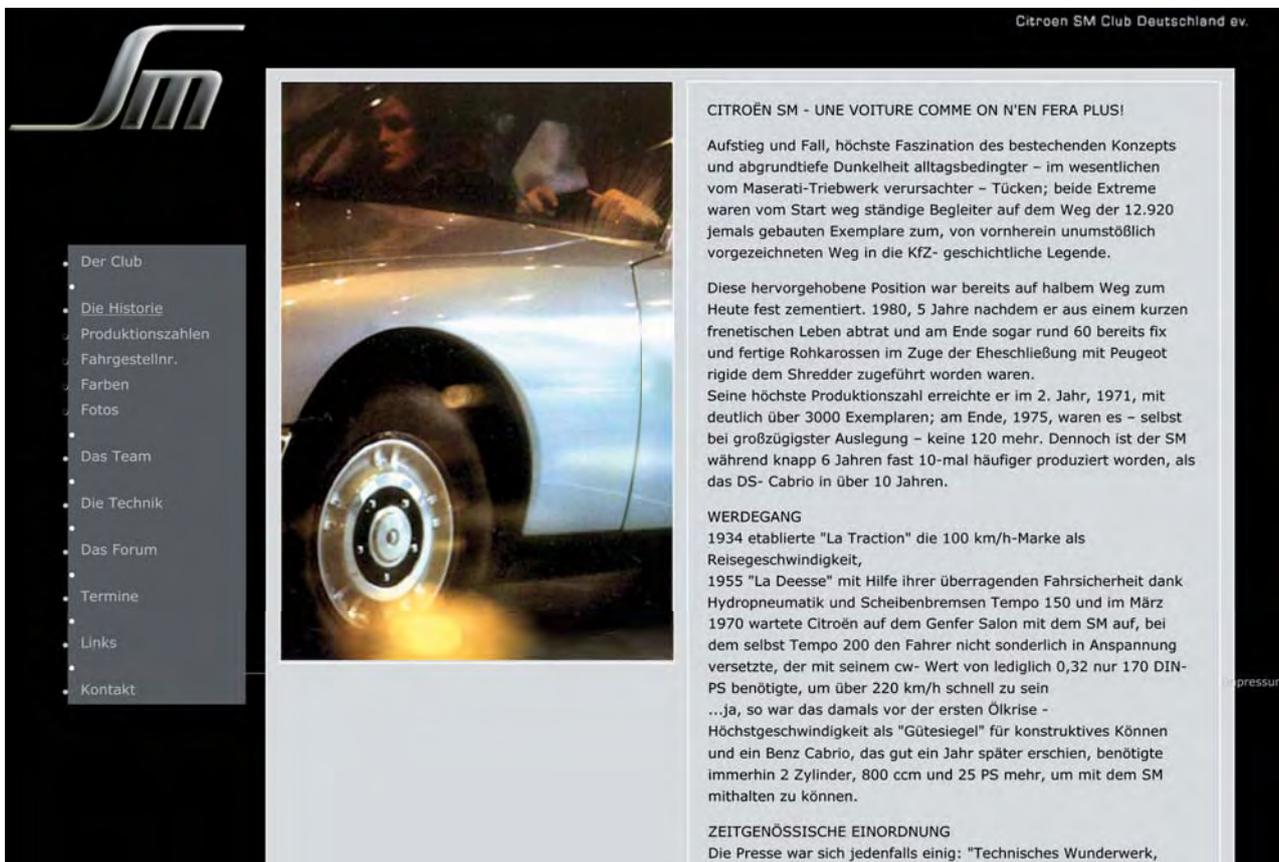
Laut Auskunft meiner Werkstatt in der Schweiz sei das Teil zumindest bei denen immer schwerer zu bekommen, was mich eben veranlasste, die Schalter für den Club zu ordern, denn wenn es den Schalter schon 1970 gibt, dann ist schon die Frage, wie lange die Serie noch läuft - das sind bisher schon 38 Jahre. Vielleicht liegen ja nur noch Reste herum.

Übrigens gibt es den BOSCH-Drosselklappenschalter im SM IE in einer älteren und einer neueren Version, in beiden ist aber der Mikroschalter gleich. Bei der alten Ausführung wird der Schalterhebel durch die Abfräsung der Drosselklappenwelle bewegt, bei der neueren findet sich ein anständiger Kunststoffnocken dafür, die alte Version funktioniert zwar, ist aber eigentlich ein richtiger Bastler-Pfusch. Dass so was aus Deutschland kommt!?

# Neue Clubhomepage

von Gerold Röben

Die neue Homepage des Clubs ist fertig und entspricht nun auch gestalterisch dem Niveau eines Oberklassen GT. In diesem Zusammenhang möchten wir uns ganz besonders bei Tobias Krimmel bedanken, der hier wirklich eine Topleistung abgeliefert hat. Die nachstehenden Bilder sprechen hier – glaub ich – für sich.





# Scheibenkleister

von Andreas Heene

Immer wieder fragen SM-Eigener nach, wie man die Scheiben- Zierleisten an Front- und Heckscheibe demontieren kann. Eigentlich müsste man dafür nur das Werkstatthandbuch intensiv studieren, aber das tun ja die wenigsten. Daher hier eine kurze Zusammenfassung.

Die Leisten der Frontscheibe sind aufgeklebt. Sie reichen mit ihrer Abkantung senkrecht nach unten in den Spalt zwischen Glas und Lack der Fensteröffnung. Aufgeklebt sind sie auf dem Glas selbst. Damit man beim Einbau der Frontscheibe den richtigen Abstand zum Blech hat, und damit nach der Scheibenmontage die Zierleisten mit hineinpassen, ist im Werkstatthandbuch hinten eine kleine Schablone abgebildet, die sich auch des Lesens unkundige SM-Eigner leicht nachbosseln können. Diese Schablone gibt den Einbauabstand in der Fläche vor, also um wie viel die Scheibe unterhalb des umgebenden Bleches sitzt.

Der Ausbau der Leisten links, rechts und oben sollte mittels eines scharfen Cutters oder eines elektrischen Schwingmessers erfolgen. FEIN hat das beste, das hab' ich natürlich - und man sollte es selber machen, denn Autoglaser machen die Leisten gerne kaputt. Man bekommt aber keine mehr. Leisten natürlich, Autoglaser hat's mehr. Eine Repro der Leisten ist zu teuer von den Kosten der Presswerkzeuge; das habe ich schon mal abgefragt.

Den Einbau macht man nach Scheibendemontage mit Scheibenkleber, aber man muss vorab den Leisten kleine Gummistückchen alle ca. 20 cm an der Rückseite unterkleben mit Sekundenkleber und damit die genaue Passung zum Lack der Karosse einstellen. Erst, wenn diese Gummis einwandfrei den Abstand vorgeben, wird dazwischen mit Kleber gefüllt und das ganze aufs Glas geklebt.

Um die Leisten, die eigentlich nicht am SM passen, in ihre Form zu zwingen, verwende ich immer ca. 8 cm hohe Styroporklötze auf der Zierleiste, die ich dann mit Paketklebeband zum Dach und zur Scheibe hin schräg abspanne. Damit gibt es genug Druck, bis der Bapp hält. Das habe ich auch mal umfangreich beschrieben in einer älteren Ausgabe der Clubzeitung, mit Skizze.

Der Windlauf, also der Edelstahlblendenkram an der Scheibenunterkante, wo auch die Scheibenwischer

durchgehen, ist genietet. Den sollte man dringend herausbauen, denn darunter sind meist üble Biotope, die die statisch empfindliche A-Säule angreifen können. Zum Ausbau zumindest Haube und Kotflügel lösen und nach vorne ziehen. Besser ausbauen. Ich habe bei meinen Autos die Nieten des Windlaufes herausgebohrt, die Löcher vergrößert und Blindnietgewindebuchsen eingebaut. Hierin habe ich dann Linsenkopf-Imbusschrauben M4 aus Edelstahl mit gefettetem Gewinde eingedreht, die den Windlauf nun halten und demontierbar belassen für eine Reinigung der Spalte darunter. Diese Schraubköpfe sehen auch den originalen Blindnieten ähnlich, fallen also nicht negativ auf.

Dann zur Heckscheibe: Das ist komplizierter, denn deren Zierleisten greifen U-förmig um den Glasrand herum. Die Leisten kann man also effektiv nur zusammen mit dem Glas von innen her herausschneiden und erst danach auf der Werkbank vom Glas lösen und reinigen und polieren. Der Einbau geht dann umgekehrt, man steckt die Leisten aufs Glas, sichert sie provisorisch mit Klebeband am Glas, an der Außenseite und lässt dann die Scheibe vom Glaser in den entrosteten und lackierten Heckscheibenrahmen einkleben. Wenn die Scheibe liegt, sofort die Klebebänder entfernen und alles fein justieren auf minimale Spaltmaße.

Wer eine helle Lackierung am SM hat, lackiert von der Haubeninnenseite den Falz mattschwarz, an dem Innen- und Außenblech der Haube verschweißt sind - das ist der Auflagefalz der Scheibe. Dann sieht man von außen nicht mehr den hellen Lack durch den nie passenden Spalt der Innenverkleidungen der Klappen an der Fuge zum Klappenblech.

Oft geht es um Undichtigkeiten an der Heckscheibe, dann wird herumgedoktert. Dazu gibt es aber eine „Pfuscmethode“, die oft hilft: Man macht innen die Stoffverkleidungen der Heckklappe weg und spritzt hier mit einer Kartusche schwarzes Acryl (OBI) rein und verstreicht es in alle Falze zwischen Glas und Blech. Glätten mit nassem Finger. 1-2 Tage trocknen lassen. Danach von außen flüssiges Klarwachs in die Haarfugen zwischen Leisten und Glas und Leisten und Wachs „reinsiffen“. Das Wachs gibt es als Winterwachs im Zubehör um Felgen zu schützen etc. Es ist klar, dünnflüssig, und was raussifft, geht mit Waschbenzin ab. Solange Wachs flüssig ist, Klappe

mehrfach auf- und zumachen, damit es überall im Falz hinläuft. Da das Wachs flüssig ist, nimmt es den Weg des Wassers und setzt die Kapillarspalte zu. Nach Archimedes kann dann dort wo das Wachs ist, kein Wasser mehr hinein. Danach ist die Scheibe eine zeitlang dicht. Zwar nicht professionell - aber immerhin.

Anders sieht es aus, wenn es unter der Leiste am Lack herausrostet, da ist schnelle Demontage und Instandsetzung der Klappe angesagt, sonst wird es teuer. Daran führt auch nicht wirklich ein Weg vorbei, man kommt nicht unter die Glasränder, wo der Rost sitzt. Meist entsteht der Rost hier an Stellen, wo einer schon versucht hat, die Leisten vorsichtig auszuschnitten. Das Verschieben der Verbindungs-Clips

der Zierleiste ist übrigens schon der erste Rostansatz, also lässt man es am besten.

Man muss wirklich nicht die Riesen-Angst vor dem Scheibenausbau haben, denn diese zugegebenermaßen teure Heckscheibe ist aus Einscheibensicherheitsglas, das hält was aus. Nur darf man nicht mit scharfen Gegenständen drankommen, dann geht es kaputt. Ich habe mit meinem FEIN-Messer bereits vier Scheiben ausgebaut, ohne dass mir eine kaputt gegangen wäre. Man braucht ca. zwei Stunden und Hirn. Methoden, wie die mit der Klavierseite sind hier nicht angesagt und sehr gefährlich, weil die Saite am Glasrand mit dem Risiko des Platzens der Scheibe entlang kratzen kann.

## Technische Tipps

von Dr. Rüdiger Frank

### Ruckeln beim SM IE

Es gibt diverse Ursachen, die beim IE zum Ruckeln führen, und die dadurch bedingt sind, dass das Steuergerät der Jetronik D nicht ausreichend gegen Spannungstöße im Bordnetz geschützt ist. Das wird nunmehr auch offen von Mitarbeitern von Bosch zugegeben, die ich kenne und in der Sache konsultiert habe.

Eine Ursache ist das Öffnen der Zusatzdrosselklappen, was hier behandelt werden soll. Im Vorfeld hatte ich dazu Daniel Kunz aus Zürich befragt, eines der wenigen Experten, der uns noch zur Verfügung steht, nachdem Dirk Müller leider nicht mehr erreichbar ist, und der sich in Sachen SM hervorragend auskennt. Kurzum, Daniel Kunz hat mir bei der Fehlersuche sehr geholfen, wofür ich ihm an dieser Stelle ausdrücklich danken möchte.

Der Einfluß des Öffnens der Zusatzdrosselklappen ist leicht im Fahrversuch zu testen, indem der Stecker an dem Drosselklappenschalter (linke Seite) gezogen wird. Das Rucken ist dann nicht mehr zu spüren, da das Relais nicht geschaltet wird.

Bei gestecktem Stecker schließt das Relais im Leerlauf, also bei geschlossener Hauptdrosselklappe. Wird die Drosselklappe um mehr als 5° geöffnet, dann wird der Massekontakt im Drosselklappenschalter geöffnet und

das Relais wird masselos und schaltet ebenfalls ab; es öffnet. Die in dem Relais befindliche Spule, die masselos wird, sendet einen Spannungsimpuls auf der „+“-Leitung. Dieser Impuls erreicht das Steuergerät und erzeugt eine Fehlfunktion, die das Ruckeln verursacht.

Zur Abhilfe hat mein Bekannter bei Bosch den Austausch des normalen Relais durch ein Spezialrelais empfohlen. In diesem Spezialrelais ist eine Diode zwischen der +Klemme 86 und der Masseklemme 85 vorgesehen, die dafür sorgt, dass die Spannungsspitze über die Diode abfließt. Das Ruckeln ist weg.

Das Spezialrelais hat die Bestellnummer 0 332 019 109. Hinweis: beim Anschließen auf die richtige Polung der Klemmen 85 und 86 achten.

### Nockenwellen SM IE

Die derzeitige Laufleistung des Motors ist 205.000 km. Neue Zylinderkopfdichtungen und Revision durch Dirk Müller in 2004 bei 185.000 km.

Im letzten November 2007 musste ich beim alljährlichen Check feststellen, dass zwei Nockenwellen defekt waren.

Es handelt sich um die Teile:  
- 5 413 847 Einlassnockenwelle IE Mark V;

## Service

Sollmaß 38 mm

- 5 413 848 Auslassnockenwelle IE Mark II;  
Sollmaß 37 mm

Defekt waren die Nockenwellen:

- Auslass linke Seite Zylinder 4; 5; 6 hatte das Nockenmaß 36,3; 36,3; 36,5.  
Alle drei Nocken angefressen.
- Einlass rechte Seite Zylinder 3; 2; 1  
Nockenmaß 37,2; 37,1; 37,2.

Seltsam ist das Übermaß gegenüber Soll 37 mm. Angefressen war nur der Nocken 3.

Via Tito Livio 60; I 41100 Modena; 059/826311;

[www.campanacarrozzeria.it](http://www.campanacarrozzeria.it)

Originalnockenwellen zum Preis von

547,29 € zzgl. MWSt und Transport

4. CAMPRO GmbH, Seilfahrt 109; 44809 Bochum;  
Tel.: 02345249969; [www.campro-technologie.de](http://www.campro-technologie.de);  
Ansprechpartner Herr Rainer Körner.

Ich habe die Firma besucht. Campro ist spezialisiert auf die Neuanfertigung von Nockenwellen sowie auf die Instandsetzung defekter Nockenwellen. Anwendungen sind Oldtimer, Motore für Nutzfahrzeuge sowie Neufahrzeuge, beispielsweise Ferrari, wo der Besitzer noch ein paar PS mehr aus der Karre mit einer Spezialanfertigung herausholen will.

- a) Neuanfertigung aus Stahl à 390,00 € zzgl. MwSt.  
Dürfte den Vorteil haben, dass die Oberflächenhärte höher liegt als bei Sphäroguss (siehe oben).
- b) Instandsetzung, (nur wenn der Abrieb kleiner 1 mm ist) à 90,00 € zzgl. MwSt.

Somit ist die Versorgung sichergestellt. Die Adressen sind auch beim Club, Horst Lommel, hinterlegt.

Es bleibt abzuwarten, ob sich weitere Abnutzungfälle einstellen.

## Ersatzteile und der SM Club de France

### Anmerkung

Im Jahr 2006 hatte Pierre Fraleux auf der Retromobile die europäischen Clubs mit einer Änderung in der Belieferung von Ersatzteilen an fremde Clubs überrascht. Die neue Forderung an die nicht französischen Clubs lautete:

*„Entweder pro Mitglied jährlich 30,00 € pauschal zu entrichten, oder jede Einzelperson, die Ersatzteilen vom SM-Club de France beziehen möchte, soll Mitglied des SM-Club de France werden zum Jahresbeitrag von 80,00 €. Ansonsten würde der SM Club*

*de France die Belieferung einstellen.“* Unser Club hat dem SM-Club de France wissen lassen, dass sich der Deutsche Club an den gestiegenen Kosten der Wiederbeschaffung beteiligen will; aber nicht durch eine Mitgliedspauschale, sondern beispielsweise durch die Anwendung höherer, kostendeckender Margen. Dazu hat der Deutsche Club einen Beschluß auf der Mitgliederversammlung 2007 gefasst, der auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung vom September 2007 ausdrücklich bestätigt wurde. Zwischenzeitlich nutzt unser Vorstand jede Gelegenheit, mit den Franzosen eine Einigung herbeizuführen. Theoretisch dürfte das nicht schwierig sein, da sich beide Seiten einig sind, dass die Ersatzteilversorgung in Zukunft teurer wird; aber, wir haben es nun mal mit Menschen zu tun...

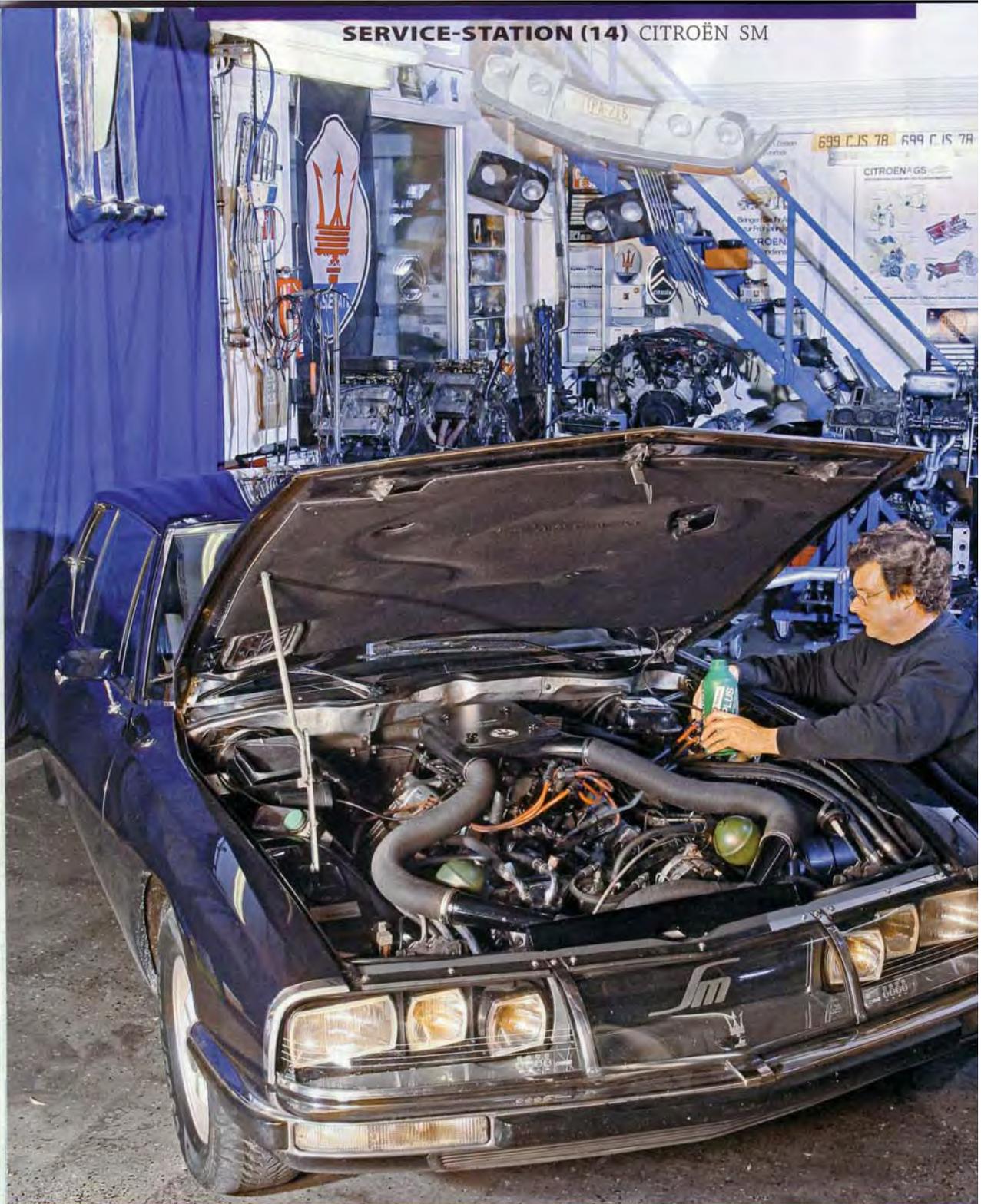
Der Prozess wird meines Erachtens noch zwei Jahre andauern. In der Zwischenzeit hat sich der Deutsche Club in Sachen Ersatzteile neu organisiert und schafft es, auch durch die Konzentration auf „Wichtigteile“, den Bedarf zu decken. Das dürfte die beste Voraussetzung für eine künftige, fruchtbare Zusammenarbeit mit unseren Freunden aus Frankreich sein.

Ich möchte hier aufzeigen, ob das Diktat des SM Club de France zu einer Völkerwanderung in den französischen Club geführt hat. Da ich selber schon seit vielen Jahren, wie einige wenige andere Deutsche Mitglied im SM-Club de France bin, erhalte ich die französische Revue, wo die Neuzugänge veröffentlicht werden. Aus diesen Mitteilungen habe ich mir die ausländischen Mitglieder aufgelistet, die in den in Frage kommenden Jahren 2006 und 2007 im SM Club de France Mitglied geworden sind. Somit sind 34 Mitglieder eingetreten, davon alleine 14 aus Italien. Diese Anzahl muss eigentlich herausgenommen werden, da die Italiener nach ihrem Crash in 2002 alle in den SM-Club de France aufgegangen sind. Von den restlichen 20 sind 7 aus Deutschland. Zwei davon konnte ich nicht in der Mitgliederliste finden.

Sachlich gesehen hat keine Massenauswanderung in den französischen Club stattgefunden. Es beweist meines Erachtens die zufrieden stellende Ersatzteilversorgung durch unseren Club. Kompliment und ein Dankeschön an alle, die es ermöglichen.



SERVICE-STATION (14) CITROËN SM



# Wunder-Heile

134 Motor Klassik 3/2008



Regelmäßig sollte die **Spannung der Steuerketten** geprüft werden. Die **Sekundärketten** lassen sich bei eingebautem Motor erreichen



Recht einfach gestaltet sich ein **Wechsel der Federkugeln**. Nach **Druckabbau** im System werden sie einfach **weggeschraubt**



Weniger mühsam fällt dem Mechaniker das **Einstellen der Ventile**, wenn der **Sechszylindermotor** ausgebaut ist



Um die korrekte **Funktion der D-Jetronic** in den späteren **Einspritz-Modellen** zu checken, bedarf es eines speziellen **Testgeräts**

**ZUM AUSBAU DER BATTERIE** benötigt man einen Wagenheber, und die Demontage des Radios ist nur nach dem Herausnehmen eines Vordersitzes möglich. Solche Geschichten schüren das Vorurteil über die vierrädrige Katastrophe namens Citroën SM.

Als das aerodynamische Meisterwerk mit seiner unkonventionellen, aber teilweise genialen Technik auf den Markt kam, war die Begeisterung groß. Doch bald folgten kritische Stimmen. Speziell der dem relativ teuren Wagen als Antrieb dienende Maserati-Sechszylinder spielte dabei eine tragende Rolle. Den rauen, aufwendig konstruierten Sportmotor hielten manche Tester in diesem Auto für deplatziert, zudem schien er die Zuverlässigkeit des SM einzuschränken.

Tatsächlich lag das Problem woanders. Die meisten Citroën-Werkstätten und selbst die Verkäufer waren mit solch einem exklusiven Auto überfordert. Mangels entsprechender Hinweise gaben SM-Besitzer dem noch kalten Viernockenwellen-Motor bedenkenlos die Sporen oder fuhren mit zu wenig Öl, weil niemand sie auf einen möglichen Schmierstoffverbrauch von bis zu einem Liter auf

1000 Kilometer hingewiesen hatte. Und dank des schleppenden Informationsaustauschs mit Maserati fehlten in den Werkstätten oft die erforderlichen Wartungsunterlagen – manche notwendige Servicearbeit blieb dann eben aus Unkenntnis oder Unsicherheit unerledigt.

Es stimmt allerdings, dass einige Reparaturen relativ aufwendig sind – böse Zungen nennen das Citroën-typisch. Doch gibt es auch Autos, bei denen zum Zündkerzenwechsel der Motor raus muss, über die jedoch weniger gelästert wird.

Über Citroën erzählt man sich dagegen offenbar gern solche Geschichten wie die anfangs erwähnten, die so allerdings nicht stehen bleiben sollten. Es trifft zwar zu, dass zur Demontage des Radios der Vordersitz ausgebaut werden muss, um die Seitenverkleidung der Mittelkonsole abnehmen zu können. Aber eben nur, wenn ein Continental Edison Radio montiert ist.

Ebenso lässt sich die vorn rechts sitzende Batterie nicht nach oben herausnehmen, weil die Scheinwerfer, deren Steuerelemente für die Leuchtweitenregulierung und das Kurvenlicht sowie der Lichtmaschinenregler im Weg sind.

Stattdessen ist der SM mit der Hydraulik in die höchste Position zu fahren und bei abgestelltem Motor die Lenkung hin- und herzubewegen. Bei leerem Druckspeicher stellen sich die Räder nicht mehr von selbst geradeaus – man kann ganz nach links einschlagen. Durch eine Klappe im vorderen rechten Radhaus lässt sich dann die Batterie herausheben. Sollte aber der Motor defekt sein, muss der SM eben mit einem Wagenheber angehoben werden, damit genügend Raum im Radhaus entsteht, um die Batterie demontieren zu können.

„Grundsätzlich ist der SM eher kein Selbstschrauber-Auto“, findet Volker Hammes aus Kaarst bei Düsseldorf. „Man muss viele Zusammenhänge kennen, um diverse Reparaturen kombinieren zu können, damit der Arbeitsaufwand nicht ausufert“, erklärt der SM-Enthusiast und Besitzer einer Werkstatt.

Das führt zwangsläufig zum Thema Motor und Kupplung. „Ein Punkt, den es im Auge zu behalten gilt, sind die Steuerketten“, sagt Christian Häfliger von der Häfliger & Kunz AG in der Schweiz. Alenthalben wird den Steuerkettenspannern die Rolle des Schwarzen Peters zu-

Mit dem SM unterstrich Citroën seinen Ruf für avantgardistische Modelle. Heutige Mechaniker sind wenig begeistert, wenn ein solches Auto auf den Hof rollt. Doch ist das Schrauben am SM tatsächlich so katastrophal?

## SERVICE UND KOSTEN

| Arbeiten am Motor  | Zirka-Preise*     |
|--|-------------------|
| Wechsel des Keilriemens  | um 160 Euro       |
| Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölsorte)  | 150 bis 200 Euro  |
| Zündkerzenwechsel (Bosch Super WR 78) V/IE**   | um 80/240 Euro    |
| Neue Unterbrecherkontakte, neue Verteilerkappe, neuer Läufer plus Verteilertest auf Prüfbank         | etwa 600 Euro     |
| Umrüstung auf elektronische Zündung (je nach Version)  | ab 450 Euro       |
| Ventilspiel einstellen, Kontrolle der Steuerzeiten, V/IE   | um 750/870 Euro   |
| Neuen Luftfilter montieren   | 60/100 Euro       |
| Vergaser reinigen, einstellen bzw. Synchronisieren   | 500 bis 600 Euro  |
| IE-Modelle: Einspritzventile und Benzinschläuche samt Filter erneuern                                | um 1500 Euro      |
| Prüfen und Spannen der Sekundärketten, V/IE  | um 330/480 Euro   |
| Kühlmittelthermostat erneuern (inklusive Frostschutz)  | 150 bis 200 Euro  |
| Wasserpumpe instand setzen, Dichtungen neu, V/IE   | um 700/900 Euro   |
| Wasserkühler erneuern  | um 1200 Euro      |
| Neuer Auspuff ab Krümmer in VA   | um 2400 Euro      |
| Kupplungswechsel (Druckplatte, Mitnehmerscheibe, Ausrücklager), dazu Motor nach oben ausgebaut, V/IE | um 1500/1800 Euro |
| Motorrevision ohne Anbauteile  | ab 15 000 Euro    |
| <b>Arbeiten am Fahrwerk, den Bremsen etc.</b>  |                   |
| Einstellen der Achsgeometrie, V/IE   | um 180/250 Euro   |
| Vorderachse abschmieren  | um 120 Euro       |
| Lenkung ausbauen und überholen, V/IE   | um 1800/2000 Euro |
| Alle Spurstangen erneuern  | 700 bis 800 Euro  |
| Radnabe vorne inkl. Kugelbolzen erneuern (pro Seite)   | um 780 Euro       |
| Vordere und hintere Federkugeln erneuern (im AT)   | um 600 Euro       |
| Wechsel der Bremsbeläge vorn   | um 280 Euro       |
| Wechsel der Bremsbeläge hinten   | um 150 Euro       |
| Wechsel der Bremsflüssigkeit (LHM)   | um 100 Euro       |
| Neue Fuß- und Handbremsbeläge vorn plus neue Brems scheiben  | um 1150 Euro      |
| Neue Brems scheiben hinten inklusive neuer Radlager  | um 1000 Euro      |
| Wechsel der Handbremsbeläge, V/IE  | um 320/420 Euro   |
| <b>Sonstige Arbeiten</b>   |                   |
| Batterie erneuern  | etwa 330 Euro     |
| Antriebswellen und Tripoden erneuern, pro Seite  | um 850 Euro       |
| Kupplung einstellen und entlüften, V/IE  | etwa 75/120 Euro  |

\*Preise sind lediglich Richtwerte. Sie können je nach Ersatzteilpreisen und nötigen Zusatzarbeiten sowie den jeweiligen Stundensätzen der Werkstatt deutlich variieren. Die Tabellen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, die Auswahl der Werkstätten und Teilehändler ist rein zufällig.  
\*\*V: Vergaser, IE: Einspritzer

## ADRESSEN

|  |   |
|--|---|
| <b>Blondeau, Jean</b><br>F-93100 Montreuil,<br>Tel. 00 33/1 42/87 90 07<br>E-Mail: ids@nfp-france.com  | Citroën Garage, spezialisiert auf DS und SM, Teilehandel und Fahrzeugverkauf                |
| <b>Brodie, Andrew</b><br>London NW10 2DH,<br>Tel. 00 44/20/84 59 37 25<br><a href="http://www.brodie.co.uk">www.brodie.co.uk</a>   | Die Firma bietet gebrauchte und neue Teile für CX, DS und speziell für SM                   |
| <b>Chyparse BV</b><br>NL-3769 CE Soesterberg,<br>Tel. 00 31/3 46/35 11 50<br>Fax 00 31/3 46/35 11 50   | Ersatzteil-Lieferant, speziell bekannt für diverse Hydraulik-Komponenten                    |
| <b>Citroën SM Club Deutschland e. V.</b><br>64589 Nauheim, Tel. 0 61 52/96 03 03<br>Fax 0 61 52/96 03 05<br><a href="http://www.citroen-sm-club.de">www.citroen-sm-club.de</a>                 | Technische Beratung, Website mit einer Liste kompatibler Teile anderer Autos                |
| <b>Cyril Sars</b><br>NL-7500 AN Doetinchem,<br>Tel. 00 31/3 14/36 18 28<br><a href="http://www.cirosars.nl">www.cirosars.nl</a>  | Werkstatt für Wartung und Restaurierung von DS-, XM- und SM-Modellen, Fahrzeughandel        |
| <b>DS Sassen</b><br>40597 Düsseldorf, Tel. 02 11/7 11 87 02<br>Fax 02 11/7 18 59 44<br><a href="http://www.ds-sassen.de">www.ds-sassen.de</a>  | Dirk Sassen baut eine Teileversorgung auf, derzeit lieferbar Teile enthält die Website      |
| <b>Garage Daunat</b><br>F-78121 Crespières,<br>Tel. 00 33/1 30 54 47 86<br><a href="http://daunat.citroen.over-blog.com">http://daunat.citroen.over-blog.com</a>                               | Werkstatt, die sich auf die Wartung und die Restaurierung von DS und SM spezialisiert hat   |
| <b>Garage Häfliger &amp; Kunz AG</b><br>CH-4658 Däniken, Tel. 00 41/62/2 91 31 37<br>Fax 00 41/62/2 91 31 34<br><a href="http://www.citroenrestaurationen.ch">www.citroenrestaurationen.ch</a> | Auf Citroën spezialisierte Werkstatt für Wartung und Restaurierung, 30 Jahre Erfahrung      |
| <b>Garage Stoeckel</b><br>F-67400 Illkirch<br>Tel. 00 33/3 88/66 20 00<br><a href="http://www.garage-stoeckel.com">www.garage-stoeckel.com</a>   | Werkstatt mit über 20 Jahren Erfahrung im Restaurieren von Citroën-Klassikern               |
| <b>Guyou, Jean-Daniel</b><br>F-14100 Annebault<br>Tel. 00 33/2 31/64 86 57<br><a href="http://www.membres.lycos.fr/garageguyou">www.membres.lycos.fr/garageguyou</a>                           | SM-Spezialist in der Normandie, Werkstatt für Restaurierungen, Teile und Fahrzeughandel     |
| <b>Hammes, Volker</b><br>41564 Kaarst, Tel. 0 21 31/59 04 01<br>Email: info@volker-hammes.de<br><a href="http://www.volker-hammes.de">www.volker-hammes.de</a>                                 | Deutscher SM-Spezialist für Wartung, Reparatur und Restaurierung, Teile- und Fahrzeughandel |
| <b>SM World</b><br>Valencia, CA 91355,<br>Tel. 0 01/8 05/2 57 23 36<br><a href="http://www.infoweb.nl/smworld">www.infoweb.nl/smworld</a>  | SM-Spezialist in Kalifornien, der diese Fahrzeuge restauriert und Ersatzteile anbietet      |

geschoben. Doch oft versäumten es die Werkstätten schlichtweg, die Ketten spannung regelmäßig zu prüfen, wie das bei solchen Motoren nun mal nötig ist.

Bei eingebauter Maschine ist allerdings lediglich eine Kontrolle und Justierung der Sekundärketten möglich. Ist die Verstellung ausgereizt, kann man annehmen, dass die sehr aufwendig und nur schwierig zugängliche Hauptkette, die einen automatischen Spanner besitzt, ihre maximal zulässige Dehnung erreicht hat und erneuert werden muss. Dazu sollte der Motor raus.

Eine Erneuerung der Kupplung ist ebenfalls nur nach Ausbau von Motor

## Motor Klassik

Das Oldtimermagazin

### SERVICE-TIPP

#### Citroën SM

Regelmäßig sollte nicht nur die Steuerketten spannung geprüft werden, sondern auch die korrekte Funktion der Gemischaufbereitung – speziell bei den Vergaser-Versionen. Ein besonderes Augenmerk verdient die Zündanlage. Eine Umrüstung auf eine voll elektronische Version ist ratsam und erhöht die Zuverlässigkeit.

Nach längerer Standzeit benötigt die Hydraulik etwas länger, um den Wagen hochzufahren. Eventuell müssen die Bremsen entlüftet werden. Man sollte nicht vergessen, ab und zu die Hydraulikflüssigkeit zu wechseln, da sie mit der Zeit altert und verschmutzt.

und Getriebe möglich, was nun eine mögliche Kombination der Arbeiten nahe legt. Zur Entspannung trägt eine Erkenntnis der Mitglieder des SM-Clubs bei. Die fanden heraus, dass sich der Motor entgegen den Angaben im Werkstatthandbuch nach oben ausbauen lässt. Das spart den Getriebe- und Lenkungsausbau.

Dass dennoch ein Kupplungswechsel um 1500 Euro kostet, ist beachtlich. Deshalb erscheint es immer sinnvoll, die Erneuerung aller Steuerketten, der Kupplung und das Einstellen der Ventile möglichst zu kombinieren.

Grundsätzlich sei noch angemerkt, dass bei den Einspritzmodellen wegen



Korrekt gewartet läuft der SM recht zuverlässig. Beim Vergaser-Modell ist die Zugänglichkeit einiger Teile im Motorraum deutlich besser als beim Einspritzer



**„Der hohe Wartungsaufwand ist ein Tribut an die komplexe Technik und die vielen aufwendigen Detaillösungen“**

Volker Hammes, SM-Spezialist in Kaarst

der schlechteren Zugänglichkeit mancher Teile oft zusätzliche Schrauberstunden anfallen. Das macht sich beispielsweise beim Wechsel der Zündkerzen bemerkbar. Denn er kommt mit rund 240 Euro mehr als doppelt so teuer wie bei der Vergaser-Version.

Für eine optimale Zündung sind natürlich mehr als nur neue Zündkerzen nötig. Aber bereits in der Vergangenheit erwies sich der Verteiler mit seinen beiden in einer sogenannten Kassette untergebrachten Unterbrechern häufig als Quelle für Verdross. „Zur Einstellung ist unbedingt eine Verteilerprüfbank erforderlich“, sagt Christian Häfliger. Doch

darin mangelte es in den Werkstätten wohl oft.

Eine weitere Besonderheit beim SM stellen die vorn innenliegenden Bremscheiben dar, weshalb sich deren Wechsel ebenfalls etwas kostspieliger gestaltet als bei anderen Autos. Hingegen ist ein Wechsel der vier Federkugeln ein Kinderspiel „und viel einfacher, als das Wechseln von Stoßdämpfern“, betont Volker Hammes.

Überhaupt ist die Hydraulik für viele ein Buch mit sieben Siegeln, was aber übertrieben ist. Mit dem nötigen Know-how bekommt man die Sache in den Griff und kann bei Defekten relativ schnell

entsprechende Fehlerquellen ausfindig machen.

Von Experten gewartet läuft ein SM heutzutage zuverlässiger denn je. Doch recht hohe Unterhaltskosten sind die Regel, speziell wenn man nichts selbst reparieren kann. Bei den Einspritz-Versionen sind noch einige zusätzliche Euro einzuplanen. Auch Ersatzteile sind nicht immer günstig. Aber der SM war nie ein Billigauto, sondern ein Meilenstein.

TEXT: **Bernd Woytal**

FOTOS: **Fact**

**Nächste Folge: Lancia Fulvia Coupé**

# Neuer Rahmenvertrag für den Club

von Gerold Röben

## Neuer Gruppenversicherungsvertrag zu attraktiven Konditionen abgeschlossen

Versicherungsbeiträge sind wie Steuern, immer ein Ärgernis und man versucht sie so klein wie möglich zu halten. Klein heißt aber leider auch oft, dass sich im Kleingedruckten Leistungsausschlüsse verstecken, die einen dann im Schadenfall einholen. Wir haben dies zum Anlass genommen und versucht, eine Rahmenvereinbarung für unseren Club bei einem der leistungsstarken Anbieter zu bekommen und dafür eine moderate Prämie auszuhandeln. Weiterhin wollten wir kein Modell haben, wo der Club finanziell dran partizipiert, sondern Rabatte sollten von vornherein einkalkuliert und an die Mitglieder weitergegeben werden.

Unsere Wahl fiel auf das Angebot des OCC. OCC heißt ausgesprochen Oldie Car Cover und sitzt in Lübeck. Der OCC ist ein sogenannter Konzeptmakler und beschäftigt sich seit 1985 mit speziellen Deckungskonzepten für Liebhaberfahrzeuge. Es liegt hier also ausreichend Erfahrung und Knowhow vor, außerdem verfügt der OCC über viele Kontakte zu Sachverständigen und Spezialisten die im Falle einer Schadenregulierung hilfreich sind.

Risikoträger der Verträge ist ein Konsortium aus acht Versicherern unter der Führung der Provinzial Nord. Weiterhin ist die Basler, der DAS, die DBV-Winterthur, die Provinzial Rheinland, die VGH, die Victoria und die Volksfürsorge beteiligt. Es ist hier also nicht zu befürchten, dass keine ausreichende Bonität besteht.

### Das Angebot enthält folgende Bausteine:

KFZ Haftpflichtversicherung mit 100 Mio Euro Deckungssumme (max. 8 Mio je geschädigte Person)

#### Teilkasko-Versicherung mit 150 € Selbstbeteiligung

Die Teilkaskoversicherung umfasst auch Vandalismuschäden und Schäden durch Transportmittelunfall sowie Schäden bei Benutzung von Fähren. Hier wird auch keine erhöhte Selbstbeteiligung abgezogen wie bei einigen anderen Anbietern sondern es gilt die vereinbarte SB von 150 €.

Vollkaskoversicherung mit 500 € oder 1000 € Selbstbeteiligung, wobei hier für Teilkaskoschäden ebenfalls nur die Selbstbeteiligung von 150 € gilt. Die Vollkaskoversicherung ist eine sogenannte Allgefahrendeckung, geht

also über die normale Vollkaskodeckung, die auf Unfälle beschränkt ist, hinweg. Die Allgefahrendeckung versichert all das, was nicht ausdrücklich als Ausschluss deklariert ist. Ausschlüsse sind z. B. Abnutzung, Verschleiß, mangelhafte Verarbeitung, Fehlbedienung, Rost, technischer Defekt, fehlerhafte Reparatur sowie Rennen, Vorsatz, Kriegsereignisse, Kernenergie. Dies sind alles Dinge, die noch nie versicherbar waren.

Wichtig ist noch, dass die Kaskoversicherung in ganz Europa gilt und nicht, wie z. B. bei der Zürich und dem ADAC nur in Westeuropa (Linie Finnland, Deutschland, Österreich und Italien sowie westlich davon). Bei der Zürich und dem ADAC wäre z. B. keine Kaskodeckung gegeben in Ländern wie Polen, Tschechien, Ungarn, Kroatien, Griechenland usw.

Der Versicherungsumfang umfasst sowohl die Haftpflicht als auch die Kaskoversicherung, die Haftpflichtversicherung ist nicht allein abschließbar. Die Kaskoversicherung ist wählbar, ob Teilkasko, Vollkasko mit 500 € SB oder Vollkasko mit 1000 € SB.

Ein paar Voraussetzungen gibt es halt doch, die erfüllt sein sollten:

- ✓ Zulassung mit H-Kennzeichen
- ✓ Nach endgültigem Gebrauch ( also zu Hause, nicht im Hotel usw.) sollte das Fahrzeug überdacht abgestellt werden, sprich Halle, Garage oder Carport.
- ✓ Alle Nutzer müssen mindestens 23 Jahre alt sein und mindestens vier Jahre einen gültigen Führerschein haben
- ✓ Für den täglichen Gebrauch muss ein Alltagsfahrzeug zur Verfügung stehen.
- ✓ Die jährliche Fahrleistung muss deutlich unter der eines Alltagsfahrzeugs liegen. Es wird von einer Jahresfahrleistung von 9000 km ausgegangen.
- ✓ Innerhalb von 6 Wochen nach Vertragsbeginn wird ein Gutachten über Wert und Zustand eingereicht. Bei Fahrzeugen mit einem Wert unter 40.000 € reicht eine sogenannte Kurzbewertung. Diese kostet in der Regel zwischen 80 und 100 €.

Dieses Gutachten/ Kurzbewertung hilft auch, wenn das Fahrzeug mal durch einen Dritten beschädigt wird, es vereinfacht die Schadenregulierung ungemein und verhindert, dass der SM wie ein Gebrauchtwagen vom gegnerischen Versicherer behandelt wird.

## Service

Der gutachterlich festgestellte Marktwert bildet gleichzeitig die Höchstentschädigungsgrenze in der Kaskoversicherung. In den ersten zwei Jahren ist noch 20 % Vorsorgeversicherung eingebaut, d. h. es können max. 120 % des festgestellten Wertes entschädigt werden. Sollte es sich um ein sehr aufwändig restauriertes Fahrzeug handeln (dies muss allerdings gutachterlich bestätigt und dokumentiert sein) besteht die Möglichkeit diesen erhöhten Wiederherstellungswert zu versichern.

Mitglieder, die bereits über den OCC versichert sind, haben die Möglichkeit, den Vertrag jederzeit auf die

Clubkonditionen umschreiben zu lassen. Dies muss, genauso wie die Angebotsabfrage über den Club laufen, Ansprechpartner bin ich, Telefonnummer etc. steht auf dem Anfrageformular.

Die bestehende Versicherung kann man in der Regel zum 01.01. mit Frist von mindestens einem Monat kündigen. Man kann aber auch schon jetzt zum Jahresende kündigen, dann wird die Frist nicht vergessen. Angebote können bei mir abgefragt werden, wer die Prämie selbst ausrechnen möchte, nachstehend die Beitragssätze inkl. Versicherungssteuer. Diese sind aus dem Wert des Fahrzeuges zu errechnen, der Bei-

## Versicherungsvergleich Citroen SM

| Fahrzeug  | OCC-SM Club  | Zürich  | Gothaer  | ADAC  |  |
|---|--|---|--|---|--|
| <b>Citroen SM, H-Kennzeichen Zustand 2, Wert 25.000 €</b> |  |   |  |   |  |
| Haftpflichtversicherung                                   | 71,40 €  | 77,50 €   | 189,49 €   | 80,18 €   |  |
| Teilkasko mit 150 € Selbstbet.                            | 89,25 €  | 77,50 €   | 115,00 €   | 59,98 €   |  |
| Vollkasko mit 500 € SB inkl. Teilkasko mit 150 € SB       | 238,00 €   | 307,50 €  | 630,00 €   | 244,19 €  |  |
| Vollkasko mit 1000 € SB inkl. Teilkasko mit 150 € SB      | 160,75 €   | 245,00 €  | 420,00 €   | 194,92 €  |  |
| <b>Citroen SM, H-Kennzeichen Zustand 3, Wert 15.000 €</b> |  |   |  |   |  |
| Haftpflichtversicherung                                   | 71,40 €  | 77,50 €   | 189,49 €   | 80,18 €   |  |
| Teilkasko mit 150 € Selbstbet.                            | 53,55 €  | 64,50 €   | 69,00 €  | 55,00 €   |  |
| Vollkasko mit 500 € SB inkl. Teilkasko mit 150 € SB       | 142,80 €   | 244,50 €  | 378,00 €   | 183,14 €  |  |
| Vollkasko mit 1000 € SB inkl. Teilkasko mit 150 € SB      | 96,45 €  | 195,00 €  | 252,00 €   | 146,19 €  |  |
| <b>Bedingungen</b>  | Nutzer mind. 23 Jahre<br>Alltags PKW vorhanden<br>Gutachten/Kurzbewert.<br>Garage oder Carport nach Gebrauch | Nutzer mind. 25 Jahre<br>Alltags PKW vorhanden<br>Gutachten/Kurzbewert.<br>Garage nach Gebrauch   | Alltags PKW vorhanden<br>und bei Gothaer versichert<br>Gutachten/Kurzbewert. | Nutzer mind. 25 Jahre<br>Alltags PKW vorhanden<br>Gutachten/Kurzbewert.<br>Garage nach Gebrauch<br>ADAC Mitglied                        |  |
| <b>Geltungsbereich Kaskoversicherung</b>                  | Europa und teilweise Mittelmeerranrainer   | Eingeschränkt nur Westeuropa, kein Ost- und Südosteuropa  | Europa und teilweise Mittelmeerranrainer                                     | Eingeschränkt nur Westeuropa, kein Ost- und Südosteuropa  |  |
| <b>Besonderheiten</b>                                     | Vollkasko Allgefahredeckung<br>-----<br>Teilkasko inkl. Vandalismus und Transportschäden                     | Teilkasko inkl. Vandalismus und Transportschäden<br>Bei Vandalismus und Transportschäden erhöht sich die Selbstbeteiligung auf 500 Euro |  | Teilkasko inkl. Vandalismus und Transportschäden<br>Bei Vandalismus und Transportschäden erhöht sich die Selbstbeteiligung auf 500 Euro |  |

Alle Angaben ohne Gewähr auf Richtigkeit und Vollständigkeit

trag für die Haftpflichtversicherung ist fest bei 71,40 € pro Jahr ebenfalls inkl. Versicherungssteuer.

### Prämiensätze

- a) Teilkasko 150 € SB           0,357% vom Marktwert
- b) Vollkasko 500 €,  
Teilkasko 150 €               0,952% vom Marktwert
- c) Vollkasko 1000 €,  
Teilkasko 150 €               0,643% vom Marktwert

Wir haben untenstehend einen kleinen Vergleich für einen SM im Zustand 3 mit Wert 15.000 €; sowie für einen SM im Zustand 2 mit Wert 25.000 € vorbereitet. Alle anderen Werte kann man

sich anhand der obenstehenden Prämiensätze leicht selbst ausrechnen, ich stehe natürlich für Fragen etc. zur Verfügung.

Die Angaben im Vergleich sind natürlich ohne Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten. Wir hoffen natürlich, dass dieses Angebot genutzt wird und diese Rahmenvereinbarung nicht nur ein Papiertiger bleibt. Mitglieder aus Österreich und der Schweiz können ebenfalls ein Angebot erhalten, da der OCC dort präsent ist. Hier bitte mit dem hier abgedruckten Bogen ein individuelles Angebot bei mir abfordern.

|  | Mannh. Belmont   | Württembergische   | LVM  | Axa   | Allianz   |
|--|--|--|--|---|---|
|  |  |  |  |   |   |
|  |  |  |  |   |   |
|  | 121,62 €   | 110,79 €   | 117,45 €   | 191,40 €  | 89,25 €   |
|  | n.v.   | 137,47 €   | 107,10 €   | 115,00 €  | 112,85 €  |
|  | 607,93 €   | 350,85 €   | 404,60 €   | 592,50 €  | 359,05 €  |
|  | 310,43 €   | 324,17 €   | 351,05 €   | 480,00 €  | n.v.  |
|  |  |  |  |   |   |
|  |  |  |  |   |   |
|  | 121,62 €   | 110,79 €   | 117,45 €   | 191,40 €  | 89,25 €   |
|  | n.v.   | 95,40 €  | 64,26 €  | 69,00 €   | 67,71 €   |
|  | 364,76 €   | 238,00 €   | 242,76 €   | 355,50 €  | 215,43 €  |
|  | 186,26 €   | 220,50 €   | 210,63 €   | 288,00 €  | n.v.  |
|  |  |  |  |   |   |
|  | Alltags PKW vorhanden<br>Gutachten/Kurzbewert.<br>Zustand 2 oder besser oder<br>Wert über 7500 € | Alltags PKW vorhanden<br>Gutachten/Kurzbewert.<br>Garage oder Carport nach<br>beendetem Gebrauch | Alltags PKW vorhanden<br>und bei der LVM versichert<br>Gutachten/Kurzbewert. | Nutzer mind. 25 Jahre<br>Alltags PKW vorhanden<br>Gutachten/Kurzbewert.<br>Garage nach Gebrauch | Nutzer mind. 25 Jahre<br>Alltags PKW vorhanden<br>Gutachten/Kurzbewert.<br>Garage nach Gebrauch |
|  |  |  |  |   |   |
|  | Europa und teilweise<br>Mittelmeeranrainer   | Europa und teilweise<br>Mittelmeeranrainer   | Europa und teilweise<br>Mittelmeeranrainer                                   | Europa und teilweise<br>Mittelmeeranrainer  | Europa und teilweise<br>Mittelmeeranrainer  |
|  |  |  |  |   |   |
|  | Vollkasko Allgefahrendeckung   | Teilkasko inkl. Vandalismus und<br>Transportschäden  | Teilkasko inkl. Vandalismus und<br>Transportschäden                          | Teilkasko inkl. Vandalismus und<br>Transportschäden   | Teilkasko inkl. Vandalismus und<br>Transportschäden   |

Röben Finance Service GmbH  
Am Fuchsbau 25

29643 Neuenkirchen

Ansprechpartner:

**Gerold Röben**  
Versicherungsmakler

Am Fuchsbau 25  
29643 Neuenkirchen

Tel.: 0 51 95/52 23

Fax: 0 51 95/52 24

mobil: 01 79/7 60 90 80

e-mail: gerold@roeben-online.de

## Zulassungsart

- Saisonkennzeichen \_\_\_\_ / \_\_\_\_       H-Kennzeichen       Schwarzes Kennzeichen  
 Rotes Dauerkennzeichen       Sammlung (mind. 3 Fahrzeuge)

## Fahrzeugdaten

Hersteller: \_\_\_\_\_

Typ: \_\_\_\_\_ Baujahr: \_\_\_\_\_ KW/PS: \_\_\_\_\_

Voraussichtlicher Marktwert: \_\_\_\_\_ **EUR** (bitte immer angeben)

## Versicherungsart

Haftpflichtversicherung  
100 Mio. EUR Pauschalversicherungssumme, max. 8 Mio. EUR je geschädigte Person.

Teilkaskoversicherung (TK)  
mit EUR 150,- Selbstbeteiligung (SB).

Vollkaskoversicherung  
(inkl. TK mit SB) mit einer SB von EUR     150,-     300,-     500,-     1.000,-     2.500,-     5.000,-

Alltags-Pkw vorhanden?  Ja    Hersteller: \_\_\_\_\_ Typ: \_\_\_\_\_  Nein

Garage/Carport vorhanden?  Ja     Nein

Sind alle Nutzer mind. 23 Jahre alt?  Ja     Nein      Jährliche Fahrleistung: ca. \_\_\_\_\_ km

Wenn Sie Mitglied in einem Markenclub sind, in welchem? \_\_\_\_\_

## Name und Anschrift des VN

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Geburtsdatum: \_\_\_\_\_ Telefon: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

# Ausfahrt im Saarland

organisiert von Barbara Eisvogel



 **Europäischer Kulturpark** Bliesbruck - Reinheim

## Von den Kelten bis in die Industrialisierung

Vorläufiges Programm für die Regionalausfahrt Saarland des Citroen SM Club im Oktober 2008.

### Samstag 18. Oktober 2008

12.00

Treffen zum Mittagessen in Restaurant Gräfintal.

<http://www.graefinthaler-hof.de/>

Abfahrt zur Ausgrabungsstätte Rheinheim.

Keltisches Fürstinnengrab und Römische Siedlung.

Führung.

<http://www.zum.de/Faecher/G/BW/Landeskunde/rhein/kultur/museen/reinheim/planges.htm>

<http://www.zum.de/Faecher/G/BW/Landeskunde/rhein/kultur/museen/reinheim/index.htm>

Abfahrt nach Saarbrücken.

Fahrt über Land.

Ankunft in Saarbrücken

Einchecken im Hotel.

<http://www.domicil-leidinger.de/>

Abendessen am St.Johanner Markt.

Restaurant Stiefel Bräu.

<http://www.stiefelgastronomie.de/index.htm>

(5 Min Fußweg vom Hotel)

### Sonntag 19. Oktober 2008

Abfahrt zum Weltkulturerbe Völklinger Hütte

<http://www.voelklinger-huette.org/>

Führung durch das Weltkulturerbe Völklinger Hütte.

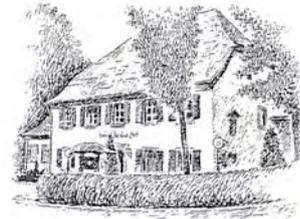
Abfahrt zum Restaurant.

Mittagessen im Linslerhof.

Verabschiedung

Heimreise

Änderungen und Preise werde ich in der nächsten Zeitschrift veröffentlichen.



**Domicil**  
**LEIDINGER**  
*Das Village Hotel*



Kontakt:

Barbara Eisvogel

Lerchesflurweg 79

66119 Saarbrücken

Tel: 0681-53914

Handy: 0170-2876695

e-mail: [baerbel@eisvogel.net](mailto:baerbel@eisvogel.net)



# 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: 02131/3688802  
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)  
Weicherger 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 Hohlraumprofis  
Marderwinkel 7  
26345 Bockhorn  
Tel.: 04453/989391  
mail:  
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

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,  
1. Dienstag · 20.00 Uhr  
Gasthaus „Kohlenquelle“  
Ecke Kopenhagener Straße 16/  
Sonnenburger Straße  
Berlin-Prenzlauer Berg  
Info: Hanno Krieg  
Fon: 0 30 / 44 05 72 27  
mail: hanno.krieg@charite.de

**Rhein-Main** - monatlich,  
2. Donnerstag  
Gasthaus zum Engel  
Markt 2 · Eltville am Rhein, OT Erbach,  
Info: Horst Lommel  
Fon: 0 69 / 42 59 45 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

**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

Hier ist Platz für weitere  
Stammtische, z. B. Süd- oder  
Norddeutschland, oder, oder, oder...

## Terminplaner

|           | Januar  | Februar       | März                     | April                            | Mai                     | Juni     |
|-----------|---|---------------|--------------------------|----------------------------------|-------------------------|----------|
| Woche 1   | 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26            |               |                          |                                  |                         |          |
| <b>Mo</b> | 7 14 21 28  | 4 11 18 25    | 3 10 17 24 31            | 7 14 21 28 5 12 19 26            | 2 9 16 23               |          |
| <b>Di</b> | 1 8 15 22 29  | 5 12 19 26    | 4 12 18 25               | 1 8 15 22 29 6 13 20 27          | 3 10 17 24              | 11 18 25 |
| <b>Mi</b> | 2 9 16 23 30  | 6 13 20 27    | 5 12 19 26               | 2 9 16 23 30 7 14 21 28          | 4 12 18 25              |          |
| <b>Do</b> | 3 10 18 23 31   | 7 14 21 28    | 6 13 20 27               | 3 10 17 24 1 8 15 22 29          | 5 12 19 26              |          |
| <b>Fr</b> | 4 11 18 25  | 1 8 15 21 29  | 7 14 21 28               | 4 11 18 25 2 9 16 23 30          | 6 13 20 27              |          |
| <b>Sa</b> | 5 12 19 26  | 2 9 16 23     | 1 8 15 22 29             | 5 12 19 26 3 10 17 24 31         | 1 7 14 21 28            |          |
| <b>So</b> | 6 13 20 27  | 3 10 17 24    | 2 9 16 23 30             | 6 13 20 27 4 11 18 25            | 2 8 15 22 29            |          |
|           | Juli  | August        | September                | Oktober                          | November                | Dezember |
| Woche 27  | 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 |               |                          |                                  |                         |          |
| <b>Mo</b> | 30 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          | 3 10 17 24 1 8 15 22 29 |          |
| <b>Di</b> | 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          | 3 10 17 24 31           |          |
| <b>Mi</b> | 2 9 16 23 30  | 6 13 20 27    | 3 10 17 24 1 8 15 22 29  | 5 12 19 26 6 13 20 27 4 11 18 25 |                         |          |
| <b>Do</b> | 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            |                         |          |
| <b>Fr</b> | 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            |                         |          |
| <b>Sa</b> | 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          |                         |          |
| <b>So</b> | 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          |                         |          |

Januar: 06. Heilige drei Könige; Februar: 06. Aschermittwoch; 14. Valentinstag; März: 21. Karfreitag, 23. Ostern, 24. Ostermontag; Mai: 01. Maifeiertag + Christi Himmelfahrt, 11. Muttertag + Pfingstsonntag, 12. Pfingstmontag; Oktober: 03. Tag der Deutschen Einheit; November: 23. Totensonntag; Dezember: 6. St. Nikolaus, 24. Heiliger Abend, 25./26. Erster/Zweiter Weihnachtsfeiertag, 31. Silvester

|  | März                      | April   | Mai   | Juni                          | Juli                    | August                             | September  | Oktober              | November                                       | Dezember                                   |
|--|---------------------------|---|---|-------------------------------|-------------------------|------------------------------------|--|----------------------|--|--|
|  | 26.-30.                   | 26.   | 02.-04.   | 01.                           | 19.-20.                 | 01.-03.                            | 06.-07.  | 18.-19.              | 28.-30.  | 07.  |
|  | 20. Techno Classica Essen | Mitgliederversammlung<br>Ramada Hotel, Hofheim-Diedenbergen | Int. SM-Treffen Stein/Rhein (CH)<br>Citromobile/Utrecht | Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr | Depotdrom Sandelzhausen | 16. Nordtreffen in Holtum-Geest    | Francemobile, Rheinberg<br>Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr | Ausfahrt im Saarland | Nikolaustreffen in<br>Mechtersheim im Spessart | Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr              |
|  |                           |   | 22.-25. Klassikwelt Bodensee, Messe Friedrichshafen     |                               |                         | 28.-31. Sachsen Classic ab Zwickau |  |                      |  | Die Termine sind im Kalender grün markiert |

## Wer macht was im Citroën-SM-Club?

### Vorstand

**1. Vorsitzender: Jürgen Renner**  
Fon: 06152/960303  
Fax: 06152/960305  
Mail: renner.nauheim@t-online.de

**2. Vorsitzender: Volker Hammes**  
Garage: 02131/590401  
Fax: 02131/368802  
Mobil: 0171/4924372  
Mail: info@volker-hammes.de  
Internet: www.volker-hammes.de

**Schriftführer: Gerold Röben**  
Fon: 05195/5222  
Fax.: 05195/5224  
Mail: gerold@roeben-online.de

**Kassenwart: Christof Bäumer**  
Fon: 0234/9536822  
Fax: 0234/4526258  
Mail: c.baeumer@mi-beratung.de

**Beisitzer: Gerrit Böttcher**  
Fon: 0176/19255370  
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

### Versicherungen

**Röben Finance Service GmbH**  
Gerold Röben  
Am Fuchsbau 25  
29643 Neuenkirchen  
Fon: 05195/5222  
Fax.: 05195/5224  
Mobil: 0179/7609080 (D2)  
Mail: gerold@roeben-online.de

### Redaktion Zeitung

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

