

**87**  
III/2010

# SM-Journal



CITROËN  
SM-CLUB  
DEUTSCHLAND E. V.

# Grußworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

Es ist nicht mehr wegzuleugnen: Jedes Mal, wenn ich aus dem Fenster schaue, liegt mehr Laub auf dem Rasen. Ein untrügliches Zeichen, dass die SM-Saison in diesem Jahr dem Ende entgegen geht.



Wie dem auch sei; es war ein schöner Sommer und der SM hat einige tausend Kilometer unter die Reifen bekommen. Jetzt gilt es ins Innere zu schauen und die mehr oder weniger kleinen Problemchen bis zum Frühjahr in den Griff zu bekommen. Dabei werden unsere Nachfertigungen helfen. Wenn alle Zusagen eingehalten werden, darf Martin in den nächsten Wochen das Lager mit Chromteilen auffüllen. Die Türgriffe mussten wegen unzufriedenstellender Verchromung noch einmal zurückgeschickt werden, da wir schliesslich gutes Geld dafür bezahlen. Das Warten auf die Türdichtungen hat sich gelohnt; sie sitzen perfekt. So soll es weitergehen mit der Kofferraumleuchtenabdeckung, den Emblemhaltern an der C-Säule und den Lüftungsgittern innen.

Wer das Chaos der im Motorraum herumliegenden Zündkabel nicht mehr sehen kann, der darf neue Zündkabelhalter bestellen. Es gibt beide Versionen. Wenn alle bisherigen Nachfertigungen zu unserer Zufriedenheit geliefert wurden, werden wir uns auf die Nachfertigung der hinteren Bremsleuchtegehäuse konzentrieren. Das wird eine größere Aufgabe, aber die Vorgespräche deuten auf gute Realisierungsmöglichkeiten hin. Wenn der Euro nicht noch einmal zusammenbricht ist das Projekt auch finanziell problemlos zu verkraften.

Es gibt aber nicht nur Ersatzteile und Nachfertigungen im Club. Martin Juschkus ist Vater geworden und hat für einen Nachwuchsschrauber gesorgt. Herzlichen Glückwunsch!

An dieser Stelle auch ein Dank an Bärbel Eisvogel und Andreas Heene, die kurzfristig und mit viel Elan eine Herbstausfahrt an den Bodensee organisiert haben. Ich selbst konnte nicht daran teilnehmen, weil ich nach meiner Knieoperation in einer Reha-Klinik sitze. Aber in wenigen Wochen ist auch das erledigt.

Dank auch an Astrid und Gerold Röben die das diesjährige Nikolaustreffen in Lüneburg ausrichten. Näheres dazu findet sich hinten im Heft.

Das Internationale Treffen 2012 ist auch schon in der Planung. Wir haben uns für das Hotel Clostermanns Hof entschieden. Es bietet von der Logistik her die besten Möglichkeiten beispielweise für Besichtigungen und Ausflüge ins Bergische Land.

Dann wünsche ich uns schöne Herbsttage und versöhnliches SM-Schrauben.

Jürgen Renner

## Titelbild



Impressionen am Bodensee

Foto: Johannes Doms



## Aktuelles von der Initiative Kulturgut Mobilität

### Wechsel-Kennzeichen

Zum Wechsel-Kennzeichen hat Herr Dr.Scheuer (CSU) berichtet, daß die seit Februar dieses Jahres laufenden Gespräche mit dem Gesamtverband der Versicherer noch anhalten, das Wechselkennzeichen jedoch bereits in den Schriftsätzen des Kanzleramtes verankert sei. Der ursprüngliche Einführungstermin 01.01.2011 kann zwar vermutlich nicht eingehalten werden, doch eine Einführung zum Saisonanfang 2011 wäre denkbar. Angesichts der angespannten Haushaltslage konnte Herr Dr.Scheuer keine Aussagen zur Besteuerung des Wechselkennzeichens machen und ob es in diesem Zusammenhang zu Vergünstigungen kommt.

### HU-Fristen für Oldtimer

Der Verlängerung von HU-Fristen für Oldtimer auf fünf Jahre wurde aus Sicherheitsgründen, insbesondere durch die Prüforganisationen, eine klare Absage erteilt. Standschäden, verursacht durch längere Standzeiten, wie etwa bedingt durch die Winterpau-

se, seien keine Seltenheit, so daß eine regelmäßige Überprüfung sinnvoll ist.

### Statistik des Oldtimer-Bestandes

Lt. ADAC entwickelte sich der Gesamtbestand an Oldtimer-PKW und -Motorrädern zwischen 1995 und 2010 von 189.000 auf knapp 600.800 Einheiten. Der Anteil aller Oldtimer-PKW und -Motorräder am Gesamtfahrzeugbestand stieg von 0,4 % auf 1,32 %. Einzeln betrachtet ergibt sich bei Oldtimer-PKW ein Anteil am PKW-Gesamtbestand von 0,21% in 1995, welcher 2010 auf 0,8% gestiegen ist und bei Oldtimer-Motorrädern weisen die Zahlen am Gesamtmotorradbestand einen Anstieg von 3,64% in 1995 auf 7,05% in 2010 aus.

Hierbei werden alle Fahrzeuge mit einem Mindestalter von 30 Jahren (ungeachtet von Kriterien wie Nutzung, Originalität, Zustand und Erhaltungswürdigkeit) berücksichtigt. Allerdings tragen nur etwa 1/3 der „Oldtimer“ nach ADAC-Statistik ein H-Kennzeichen.

## Editorial

Liebe Citroën  -Journal-Leserinnen und Leser,

kaum ist das letzte Heft gelesen, schon ist die Saison vorbei. Aber das ist der Lauf der Dinge. Ich weiß gar nicht, wo der Sommer war. Hier jedenfalls nicht.

Doch immerhin ist es mir gelungen, einen Bericht zu einem Erstbesitzer-SM zu bekommen. Die Recherchen zu weiteren SM, die sich noch immer in erster Hand befinden, habe ich eingestellt. Es scheint, es gibt keine mehr. Oh ja, natürlich gibt es noch SMs, wohl 250 in unserem Sprachraum. Aber scheinbar alle in 2. bis 10. Hand. Wenn sich doch noch jemand findet, der seinen SM als Neuwagen gekauft hat, nur zu: Trauen Sie sich und schreiben Sie mir die Geschichte Ihres SM.

Was gibt es noch in diesem Heft? Da haben wir die Geschichten zu verschiedenen SM, wie sie zu den jetzigen Besitzern kamen und einen Bericht über die Saison-Abschlussfahrt Anfang Oktober am Bodensee mit einem ausführlichen Bericht über das Automuseum von Fritz B. Busch. Ausserdem noch einen Bericht über die diesjährige Tour de Düsseldorf. Dazu natürlich Bilder zu all diesen Veranstaltungen. Allerdings muss ich gestehen, dass ich in diesem Heft ausnahmsweise Bilder ausgewählt habe, die andere Fahrzeuge als den SM darstellen. Einen SM haben wir schliesslich alle.

Also: Viel Spaß beim Lesen dieses SM-Journal.

Herzlichst Ihr Helge Kleinz

PS.: Mir werden immer wieder zwischen zwei Ausgaben unseres SM-Journals Termine zu Oldtimerveranstaltungen oder -Berichten zugestellt. Die lassen sich natürlich nicht immer hier aufnehmen und eine schriftliche Benachrichtigung aller Mitglieder ist organisatorisch und finanziell nicht machbar. Deshalb möchte ich Sie bitten, ab und an bei unserem Internetforum vorbei zu schauen: <http://www.forum.citroensmclub.de/> Dort finden Sie unter „Veranstaltungen“ immer wieder aktuelle Hinweise auf Veranstaltungen oder Berichte.

## Der Inhalt

---

### Aktuelles

Grußwort des Präsidenten .....	Seite 2
Initiative Kulturgut Mobilität .....	Seite 3
Editorial .....	Seite 3
Kräftiges Wachstum bei Fahrzeugen mit H-Kennzeichen .....	Seite 22
Trotz Wirtschaftskrise nur leichter Preisrückgang für Oldtimer .....	Seite 26

### Clubleben

Ich lenke, also bin ich .....	Seite 5
-------------------------------	---------

### Veranstaltungshinweise

Nikolaus-Treffen in Lüneburg .....	Seite 19
Bremen Classic Motorshow - Vorschau .....	Seite 11

### Magazin

Wie ich zu meinem SM kam .....	Seite 12
Tour de Düsseldorf .....	Seite 15
SM goes Schwarzwald .....	Seite 17
Das Abenteuer, einen SM zu bekommen .....	Seite 21

### Technik

Dichtung und Wahrheit .....	Seite 9
Die unendliche Geschichte vom nicht passenden Heck .....	Seite 20
Rollmembran .....	Seite 22
Praktische Hinweise Radlager .....	Seite 23

### Service

Verkaufsangebot .....	Seite 13
Bestellschein Ersatzteile .....	Seite 14
Kalender 2011 .....	Seite 18
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile .....	Seite 27
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine .....	Seite 28

**Redaktionsschluss für die 88. Ausgabe (I/2011): 31.01.2011**

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

Berzallee 82

64569 Nauheim

**Fon: 06152/960303**

**Fax: 06152/960305**

Vereinsregister des Amtsgerichtes  
Frankfurt a. M. · Reg.-Nr. 8919

#### **Redaktion**

Helge Kleinz

Buchbacher Str. 13

D-84405 Dorfen

Mobil: 0172/8484566

**e-mail: [redaktion@Citroensmclub.de](mailto: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](mailto:printmedien@roeben-online.de)**

# Ich lenke, also bin ich

von Karin Pretzel

## SM-Treffen am Bodensee (1. - 3. Oktober 2010)



Wochenend und Sonnenschein – so hatten wir uns das vorgestellt. Aber vorerst fanden der Wetter- und der Citroën-Gott noch nicht den gleichen Takt. Also traten mal wieder die bewährten SMisten-Tugenden - Geduld und Optimismus - auf den Plan. Immerhin war ja der freie Blick auf die Alpen garantiert und so brachen 16 Clubmitglieder aus Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz am Samstagmorgen trotz leichten Nieselregens frohgemut auf zum Automuseum von Fritz B. Busch.

### Es muss nicht immer Kaviar sein

Am Vorabend hatten wir uns bereits für die Herausforderungen des Wochenendes mit einem vorzüglichen 5-Gänge-Menü gestärkt. Das Vier-Sterne-Haus Krone tischte uns seine kulinarischen Köstlichkeiten in einem gemütlichen und komfortablen Ambiente



auf, das fast schon als Hotellandschaft bezeichnet werden muss – zur Orientierung hätte man jedenfalls sehr gut ein Roadbook gebrauchen können. Aber damit waren wir ja schon bestens versorgt, denn die Organisatoren Barbara Eisvogel und Andreas Heene hatten das gesamte Treffen von A bis Z hochprofessionell vorbereitet und keine Mühe gescheut, für uns jede noch so kleine Tour des Wochenendes akribisch auszuarbeiten. Selbst, wenn die beiden Autoren ihr Werk dann in der Praxis hier und dort ein wenig frei interpretierten, war diese Grundlage für den gesamtideellen Durchblick ein unverzichtbarer Wegweiser. Auch unser opulentes Begrüßungsmahl am ersten Abend erwies sich eines echten SM-Clubs würdig, insbesondere hinsichtlich des eher „französisch“ zu nennenden Tempos und Gemüts der Servicekräfte.



Diese jedenfalls sorgten dafür, dass das Gaumenamusement sich dehnte und uns den ganzen Abend über beschäftigte. Gerne nutzten wir diese entspannte Zeit, um technische Tipps, schöne Erinnerungen (beispielsweise an das Treffen in der Champagne im Frühjahr 2010, das die beiden Organisatoren zu dieser Bodensee-Tour inspirierte) und Neuigkeiten aus dem Club auszutauschen - vor allem aber auch, um die vorzüglichen Weine der regionalen Winzer zu probieren. Ein paar ganz Unerschütterliche machten sich dann zu späterer Stunde noch auf, um das „Barangebot“ des Hotels zu inspizieren. Immerhin hatte unsere noble Herberge drei Oasen für (immer noch) Durstige anzubieten. Hier bot sich dem erstaunten Betrachter ein ganz unzeitgemäßes Bild: Während die Raucherbar pickepackevoll war, gähnte das Nichtraucherpendant vor frischer, sauberer Leere. Mit unserer tatkräftigen





Unterstützung konnte dieses Missverhältnis aber umgehend und nachhaltig ausgeglichen werden.

### „Ford hat ein Auto gebaut, das fährt ein wenig laut ...“

Je älter der Samstag wurde, umso mehr verjüngte sich die graue Miene des Himmels. Als wir gegen Mittag, nach einer wunderbaren Ausfahrt durch die bezaubernde, harmonisch hügelige Bodenseelandschaft beim Automuseum in Wolfegg ankamen, strahlte die Sonne bereits – und bis zur Abfahrt am Sonntag sollte sie noch zur spätsommerlichen Hochform auflaufen.

Doch zunächst zog es uns in die zwei kühlen Hallen des 1973 eröffneten Oldtimer-Museums von Fritz B. Busch. Der berühmte Journalist - auch bekannt als „Tucholsky der Autoszene“ - veröffentlichte seine Geschichten zu Beginn seiner sagenhaften Berufskarriere in „Auto, Motor und Sport“ und mischte die bis dahin übliche eher sachlich-technische Berichterstattung des Motorjournalismus gehörig auf. Zunächst würzte er das Blatt mit der von ihm ins Leben gerufenen Serie „Für Männer, die Pfeife rauchen“. Unter der Überschrift „Whisky pur auf Rädern“ servierte er beispielsweise dort 1961 den Jaguar E Type als „geschrubberte Flunder, die abenteuerlich nach Ölsardinen roch“. Die Beiträge aus der „Edel-Feder“ (Henri Nannen) werden in Kennerkreisen als Literatur hoch geschätzt. Fasziniert von den Wundern der Mechanik, die Oldtimer im Vergleich zu „Plastik-Bausätzen“ (so charakterisiert Busch die Autos von heute) darstellen, fing der mittlerweile vom „Stern“ zum Autotester berufene an, sich selbst als „Maschinist“ zu betätigen.

Er konstruierte Autos und ließ sie bauen. Schon 1965 trat er als Pionier für einen ökonomischen „Stadtwagen“ ein und setzte mit seinem „autonova“-Team den legendären „FAM“ um, ein Raumwunder, mit dem er die Phantasie seiner Mitmenschen zu der Zeit jedoch noch hoffnungslos überforderte und überwiegend Spott erntete. 20 Jahre später sollte dieses innovative Konzept unter dem Namen „Van“ als Neuheit auf den Automobilmarkt zurückkehren. Der FAM ist bis heute als Paradebeispiel für richtungsweisendes Autodesign in der Pinakothek der Moderne in München zu besichtigen – und natürlich im Automuseum Wolfegg.

### Von einem Automenschen

Fritz B. Busch konnte das „Herz des kleinen Mannes“ dann doch noch mit seinem „Western Caravan“ erobern, ein Campinganhänger, der an einen Planwagen erinnerte. Später kamen noch andere Modelle wie der Campliner hinzu, mit dem er und seine Frau auch selber leidenschaftlich gerne die Welt bereisten.



Das alles machte er quasi nebenbei, während er schrieb und schrieb. Außerdem war er regelmäßig im Fernsehen zu sehen und liebte jegliche Form von „automotorellem“ Experiment. So machte er sich beispielsweise 1974 im Auftrag von Pirelli und Volkswagen mit einem Golf der ersten Generation auf den 30.500 Kilometer langen Weg von Alaska nach Feuerland oder er brach 1975 mit einem selbstgebauten Fahrzeug eine Lanze für den bis dahin verkannten Dieselmotor, indem er sich im selbstgebauten „Die-



selstar“ mit einem Geschwindigkeitsweltrekord von 256 km/h vor seinem amerikanischen Konkurrenten platzierte.

Neben allen seinen spektakulären Aktivitäten, durch die er das Jahrhundert der Motorisierung nicht nur selbst intensiv erlebt und auf seine unnachahmlich humoristische Weise kommentiert hat, dokumentier-



te er die Geschichte des Automobils auch durch das Sammeln von Oldtimern, die er mit der Gründung seines privaten Museums als Meilensteine der Motorgeschichte für die Nachwelt erhalten hat.

### Das Ententestament

Von A wie Adler bis Z wie Zündapp (denn für den ehemaligen Steilwandfahrer Fritz B. Busch gehörten



selbstverständlich auch Motorräder dazu) präsentieren sich dem interessierten Besucher keine super-teuren Nobelkarossen, sondern auskunftsfreudige Zeugen des Lebensgefühls vergangener Epochen. „Auskunftsfreudig“ nicht nur wegen ihrer gekonnten Inszenierung im kulturgeschichtlichen Kontext, sondern auch deshalb, weil ganz deutlich wird: Diese Autos wurden gefahren, sie schämen sich ihrer Gebrauchsspuren nicht.

Für den Betrachter werden vergangene Zeiten quasi wie im Spiegel lebendig. Das Übrige tun die berühmten Schlager jener Tage, deren bekannt sorglose Melodien einem durch die Gehörgänge unwillkürlich direkt ins Blut gehen. „Auf der Reeperbahn nachts um halb eins ...“ „schunkelte“ da nicht Fred Soegtrop ein bisschen an dem herrschaftlichen Cadillac vorbei, in dem Hans Albers sich immer chauffieren ließ? Sehen wir Johannes Doms bei „Ciao, ciao Bambina“ nicht leicht entrückt den Fiat 500 Topolino anlächeln. „Ganz Paris träumt von der Liebe ...“, ach ja, wo sind denn die Citroëns? Bei 200 Fahrzeugen auf rund 3.000 m<sup>2</sup> sind sie mit „nur“ 8 Exemplaren fast ein wenig rar gesät. Angefangen mit zwei Citroën A von 1919, die Citroën 11 CV Limousine über eiige 2 CVs landen wir beim Citroën Sahara: „Es ist ein verrücktes Ding, dieses Ding. Am Anfang hält man es für eine Dreschmaschine und am Ende für ein Kamel. Nach einigen Stunden Geländefahrt beginnt man ein Gespräch mit ihm ...

Sie halten mich für ein bißchen verrückt, wie? Es steht Ihnen frei. Spätestens dann, wenn Sie mal tagelang mit dem Sahara in freier Wildbahn herumgestromert sind, werden Sie Ihre Meinung korrigieren. Aber es ist ein seltenes und schwieriger zu realisierendes Vergnügen, als etwa ein Flug zu den Kanarischen Inseln.



## Clubleben

Aber ich, ich hatte vierzehn Tage ein Kamel vor der Tür, und die Leute haben mich für eins gehalten. Es war eine köstliche Zeit ..." (Fritz B. Busch: „Einer hupt immer“ Rowohlt 1968).

In diesen Zeilen des Museumsgründers wird die Liebe zum Automobil ebenso ablesbar wie der Kenntnisreichtum, der aus einem großen Fundus eigener Erfahrungen herrührt. Die mit einem Augenzwinkern dokumentierten Erinnerungen der schwärmenden Museumsgäste an das „Haustier Nummer eins“ (so



nennt Fritz B. Busch das Auto) – sehr viele aus den frühen Kindertagen - tun das ihrige. Für sein Lebenswerk erhielt er die Auszeichnung mit dem Bundesverdienstkreuz. Leider verstarb Fritz B. Busch in diesem Jahr im Alter von 88 Jahren an dem Augusttag, an dem unser Saisonabschlusstreffen und der Besuch dieses ersten privaten Automuseums vor Ort vereinbart wurden. So sehr wir es bedauert haben, den legendären Automenschen Fritz B. Busch nicht mehr persönlich kennen lernen zu können, so fasziniert waren wir von seinem beeindruckenden Erbe. In jedem Fall war der Besuch in diesem autoverrückten Ambiente voller Zeitgeist schon eine Reise wert.

Nicht minder interessant, war der nachmittägliche Besuch des Dornier-Museums in Friedrichshafen, der nach einem ausgedehnten, zünftigen Mittagessen stattfand. Claude Dornier war ab 1910 Mitarbeiter beim Grafen Zeppelin und Namensgeber des berühmten Fluggeräts. Er war einer der bedeutenden deutschen Flugzeughersteller und überführte das ursprüngliche Zeppelin Werk Lindau GmbH in die Firma Dornier. Das Museum dokumentiert die Geschichte der Familie und besticht ebenso mit seiner modernen und klaren Architektur wie durch seinen Grundriss in Form eines Hangars, der symbolisch eine Rollfeld Abzweigung des Flughafens Friedrichshafen zeichnet.

### Damals waren wir Helden

Nach diesem geschichtsträchtigen langen Tag, wurden die Clubmitglieder im Hotel erneut mit einem opulenten Mahl verwöhnt. Fred Soegtrop hielt anschließend noch als besonderes Highlight für diesen Abend eine gekürzte Version der Paris-Peking-Tour von 1997 auf DVD bereit. Diese wusste er während der gut besuchten Vorführung ebenso anregend wie spannend mit Live-Berichten zu untermalen. Mit seiner Dyane6 durchquerte er damals ohne technische Pannen selbst das unendliche Sibirien und die fremde Mongolei. Die Tour hatte er seinerzeit gemeinsam mit holländischen Freunden organisiert, als Revival der 1907 vom Grafen Borghese gewonnenen Rallye Peking-Paris.

Auch an unserem rundum gelungenen Bodensee-Wochenende wurde erfreulicherweise die SM-Panzenstatistik auf Stand gehalten. Nur der SM von Andreas Heene verstieg sich am Sonntagmorgen zu einer kurzen Unentschiedenheit zwischen „am Boden zerstört“ und „ziemlich hochnäsigt“, die ihm Dank Daniel Kunz durch Einhängung des verstellten Höhenkorrektors wieder ausgetrieben werden konnte.

Vornehm auf dem königlichen Dampfschiff „Hohentwiel“ von 1913 fand unser Wochenende seinen würdigen Ausklang. Auf dem drittgrößten Binnensee Mitteleuropas, dem wohl schönsten historischen Schaufelraddampfer, mit spiegelndem Mahagoni, Teak, Kirschbaumholz und poliertem Messing erhoben wir unsere Sektgläser und vermissten nur noch eins: unser Präsidentenpaar!

Lieber Jürgen Renner – wir wünschen Dir auf diesem Wege gute Besserung und baldige Genesung!





# Dichtung und Wahrheit

von Andreas Heene

Als ich 1989 und 1991 meine beiden SM gekauft habe, musste ich sehr schnell erkennen, dass die Gummiteile daran erstens nicht dauerhaft sind und zweitens nicht verfügbar waren. Also habe ich mich in die schwarze Materie eingearbeitet, was mir aufgrund gewisser Vorkenntnisse nicht soo schwer fiel.

Als Architekt baut man eh einen immobilen Prototypen nach dem anderen und mit der Zeit weiß man, wo man herumtelefonieren muss, um einen Kontakt zu einem Kleinhersteller zu bekommen. So habe ich anfangs im Keller für meine Autos fast alle Gummis gebaut, wie zum Beispiel: Kofferraumdichtung, Seitenfensterdichtung, Gummipuffer Heckstoßstange, alle Gummilappen am Schweller und Wellendurchgang, Dichtungen Vorderwand, Dichtungen Kotflügel zum Rahmen, Dichtung Spritzwand, Dichtung Stoßstange hinten, Dichtung Türunterkanten und vieles mehr.

Andere wollten den Kram auch, aber irgendwann mal war mein Gummi-Rohvorrat erschöpft und ich hatte beruflich zuviel zu tun, so dass ich bei einem Hersteller die technische Vorgabe eingebracht und die ganze Produktion dem Club übertragen habe - übrigens ohne dafür was bezahlt haben zu wollen - wie vielleicht manche gedacht haben mögen.

Damit waren die Kofferraumdichtung und die Seitenfensterdichtung beim Club verfügbar, bis heute eben jederzeit bestellbar für relativ kleines Geld.

Eine andere Mangelware war die Türdichtung. Dafür habe ich mir ein halbwegs passendes Profil als Meterware gesucht und bei ENPI France gefunden und daraus Dichtungen gemacht, die aber auch nicht besser waren als diejenigen, die von einzelnen Mitgliedern in Eigenregie aus Dichtungen des Ford Transit gebastelt wurden. Letztendlich kranken diese Nachbauten immer daran, dass die Türscheibe beim Hochfahren die obere, horizontale Dichtung nach oben quetschte. Also alles suboptimal. Wobei es sich bei der Türdichtung immer nur um die Dichtung handelt, die an den Blechfalz der A- Säule, oben und B-Säule gesteckt ist, nicht um den dicken Gummischweller unten an der Türöffnung. Den kann man nämlich in der Regel sehr einfach reinigen - durch Glasperlstrahlen - und ihm neue Spannung durch Einschieben eines Gummischlauches geben (innen 8 mm und außen 12 mm Durchmesser).

Die Franzosen liefern bis heute nur die eben nicht richtigen Türdichtungsprofile (ENPI), die genauso schlecht passen, wie die vom Transit - und die haben nicht einmal die Eckverklebung für oben an der B-Säule. Also nur Meterware und nicht mehr als ein Notbehelf.

Also bestand bei den SM-Türdichtungen ein Bedarf, der nicht gedeckt war. Auch bei mir bestand Bedarf, denn meine selber gebauten Dichtungen am neu aufgebauten SM-Automatic waren nicht zufriedenstellend - und die bröseligen Alten am IE auch nicht. Also habe ich mal umgehört und eine Anfrage an diverse Firmen gestartet, die aber nur von einer Firma bei Darmstadt prinzipiell positiv beschieden wurde. Wirtschaftlich laufen sollte das nach meiner technischen Leitung aber über den Club, denn ich wollte kein neues Geschäftsfeld aufmachen.

Dann kam ein Clubmitglied daher, das sich guter Kontakte zu Gummifirmen rühmte und der Clubservice hat dann erstmal versucht, das zu managen. Der hierzu herangezogene Gummihersteller war aber problematisch, soweit ich das mitbekommen habe. Erst war die originale Musterdichtung zerschnitten, dann ganz weg, anschließend das Profil nicht richtig extrudiert. Letztendlich war alles so verbockt, dass der Auftrag storniert wurde und der Club aber immerhin sein Geld wieder bekam. Das ganze hat zwei Jahre gedauert.

Anschließend habe ich das wieder in die Hand genommen und nochmals anhand meiner technischen Zeichnungen zur Dichtung mehrere Firmen angefragt, teils auch neue, die mir von einem Freund benannt worden waren, der mehrere Autoteile-Zulieferfabriken hat. Angeboten hat aber nur wieder die Firma bei Darmstadt. Also habe ich mich ins Gefecht gestürzt.

Als erstes musste ein originales Muster der Dichtung her, um das genaue Profil und die Dichte des Moosgummis des Dichtungsschlauches zu ermitteln. Wer hat so was? Hat mich ehrlich gesagt nur einen Anruf gekostet. Der ging in die Schweiz und Daniel Kunz hatte natürlich (!) eine neue Türdichtung. Es gibt doch Teilelager, die besser sortiert sind als meines. Die Dichtung habe ich dann in Sandelzhausen übernommen und anschließend an die Firma geschickt. Aufgrund der vorherigen Erfahrungen mit der zerschnittenen Dichtung habe ich an die Dichtung 2 rot

## Technik

---

leuchtende Papiere gehängt mit meiner Adresse („Eigentum Andreas Heene...“) und in Fettschrift: DICH-TUNG NICHT ZERSCHNEIDEN. Man weiß ja nie.

Nach ein paar Wochen kam dann eine technische Zeichnung des Profilquerschnittes - ich traute meinen Augen kaum - die nur am Rande etwas mit dem über-sandten Originalprofilen zu tun hatte. Da war näm-lich der Dichtschlauch so eingedellert dargestellt, wie er normal nach ca. 35 Jahren ist, aber nicht so rund wie bei dem Neuteil. Die Firma konnte diese Art Profil nicht von mir haben. Die Rekonstruktion ergab dann, dass es sich bei der Firma bei Darmstadt um den Sublieferanten handelte, der vorher für die ande-re Gummifirma des anderen Clubmitglieds angeboten und das Chaos verursacht hatte. Die haben wohl ir-gendwo in ihrem System zum Thema Citroëns SM die-se alte Zeichnung des vorherigen, fehlgeschlagenen Nachfertigungsversuchs gefunden und gemeint, sie könnten mir (ja, MIR)!! so was andrehen. Nun ja, da ich nicht mehr sofort ausraste, nachdem ich mal ein Streitschlichtungsseminar besucht habe, habe ich denen eindringlich mitgeteilt, dass es so nicht geht, und die gefälligst die Dichtungszeichnung vom Ori-ginal (nicht zerschneiden!) abnehmen sollen.

Ca. wieder vier Wochen später kommt eine Dich-tungszeichnung, die unten den Vermerk einer Be-stellnummer trägt, also eine serienmäßige, lieferbare Meterwarendichtung war - aber ohne dass das Ange-bot reduziert worden wäre. Von wegen Werkzeugkos-ten, Einrichtungskosten etc!!. Nun habe ich aber alle Seminare beiseite gelassen, es war an der Zeit eine heene'sche Breitseite wie am Bau loszulassen - was ich gleich an die Geschäftsleitung getan habe. Mit dem Erfolg, dass nun der vierte Sachbearbeiter das Ding übernahm - und eine neue Zeichnung kam nicht.

Aber immerhin, nach wiederum mehreren Wochen meldete sich ein Vertreter der Firma, der gerade in München war und wollte mich besuchen. War ganz informativ und er meinte, das Ganze sei ein voller Leitzordner, was nicht angemessen sei zum Umfang des Auftrages. Ich habe ihn dann schon aufgeklärt über die Fusseligkeiten in seinem Laden und ihm klar gemacht, dass wir diese Dichtungen schon seit vier Jahren wollen, aber einfach nicht zu Potte kämen mit seinem Betrieb. Hat er dann so mitgenommen.

Eine allgemeine Vorlesung des Herrn zur Technologie der Dichtungsproduktion ließ mich dann aber in zwei Punkten aufhorchen: Man kann die Klemmkeder so bauen, dass sie genau auf die Dicke des Bleches ab-stimmbar sind, auf das sie gesteckt werden - und man kann die Gummischläuche selbst mit einem Gleitlack

beschichten! Was insbesondere beim SM wichtig ist, damit das Fenster ganz hinauf fährt. Also gleich mit-bestellt - natürlich gegen Aufpreis. Aber an diesem Punkt kann man aus meiner Sicht am SM keinen Kom-promiss eingehen. Wo ich Kompromisse bekannter-maßen eh hasse wie die Pest.

Dann - eeeendlich kamen die neuen Profilzeichnun-gen. Haben natürlich wieder nicht gepasst im Detail. Ich habe Änderungen einskizziert, es wurde geändert, aber immer noch nicht richtig. Da habe ich dann die Firma gebeten, mir die Zeichnung als CAD-Datei zu schicken, was auch passierte. Dann habe ich bei mir im Büro meinen besten CAD-Ingenieur (Mercedes-Oldiefahrer) ca. drei Stunden daran gesetzt, bis das Profil genau dem des Originals von Kunz entsprach - und die Zeichnungen der Firma für die Fertigung der Rahmen selbst waren so gezeichnet, dass das Profil falsch herum drin saß. Obwohl auf meiner Rohskizze richtig angegeben! Also wirklich! Aber das mussten die selber ändern.

Nach dieser neuen Profilzeichnung aus dem Büro Heene+Pröbst GmbH München wurde dann das erste Muster gespritzt und mir geschickt. Gegen Rechnung! Da musste ich dann unseren Präsidenten einschalten, der dann auch mal zu denen hingefahren ist, um die endlich auf Linie zu bringen - ich bin halt 400 Kilome-ter vom Produktionsort entfernt. Die Rechnung für die Muster wurde dann auch storniert, unter anderem nach meinem Hinweis, dass das Muster nichts taugt, weil die Profilierung des Gummischlauches nicht einwandfrei auf dem Klemmkeder verklebt war, wodurch die Dich-tung unten am Fuß falsche Spannung und eben einen durchlaufenden, nicht planmäßigen Hohlraum aufwies.

Ok, drei Wochen später kam dann die richtige Dich-tung, eine große Kiste mit 20 Meter drin. Soviel Muster wären nun auch nicht nötig gewesen, aber immerhin stimmte nun alles - schließlich kam ja die Zeichnung aus meinem Büro - und ich habe gleich am folgen-den Wochenende in bewährter Manier wie früher einen Satz neuer Türdichtungen für meinen IE draus gefertigt. Dabei entdeckte ich nach Ausbau der alten Dichtungen am Auto unter der Dichtung, am Rand der Regenrinne, braune Flecken! Ogott! Rost!!!

Das hieß dann erstmal wieder, hinteres Seitenfen-ster beidseitig raus, Regenrinnen ab und eine Rostbe-handlung. Nach deren Abschluss habe ich dann die Rinne satt in Mike Sanders (MS) Korrosionsschutzfett verlegt. Ich habe den Rost dicke, aber 18 Jahre nach der Restaurierung kann man vielleicht schlecht was meckern.



Jedenfalls passten die Dichtungen super, die Fenster laufen einwandfrei bis oben an den Anschlag - lahm wie immer, aber immerhin. Nur an der rechten Tür muss ich die Türscheibe nachstellen, da war der Unterschied zur alten Dichtung zu groß, bzw. ich wollte nicht, dass die neue falsch eingedrückt wird durch die alte Fenstereinstellung.

Damit erfolgte die Freigabe für die Fertigung der Meterware der Türdichtungen. Anschließend wurden die ersten Musterrahmen gefertigt, die ich nochmals leicht korrigieren musste, aber dann lief die Produktion. Zwischenzeitlich sind beim SM-Club Deutschland frisch gebackene Türdichtungen lieferbar.

Die Aktion hat natürlich den Club eine Stange Geld gekostet, so dass dieser Artikel auch außerhalb des

Clubs verkauft werden wird, um den hohen Einsatz schnellstmöglich wieder einzuspielen. Es liegen sogar schon Bestellungen aus USA vor! Wer einmal den Preis für die Dichtungen mit dem der Dichtungen aktueller Autos vergleicht, wird feststellen, dass die SM-Türdichtungen nicht teuer sind - und das bei Kleinserie! Da merkt man wieder, wo in unserer ach so jammernden Autoindustrie das Geld verdient wird!

Mich hat die Aktion halt ein paar graue Haare, drei Ingenieurstunden in meinem Büro und einiges an Porto für das hin- und hersenden der Muster gekostet. Aber- immerhin rennen meine SM nun mit vermindernden Windgeräuschen und wasserdichten Türen - so weit das beim SM möglich ist.

## Bremen startet mit dem Thema Deutschland

### **Bremen Classic Motorshow setzt auf Individualität**

Deutsche Automobile mit Sonderkarosserien: Darum geht es bei der neuen Sonderschau der Bremen Classic Motorshow 2011, die vom 4. bis 6. Februar 2011 in den Hallen der Messe Bremen die Oldtimer-saison eröffnet. „Wir zeigen Klassiker abseits der Serienfertigung. Deutsche Traditionsmarken, die in kleiner Stückzahl mit Aufbauten von bedeutenden Karosseriebaunternehmen wie zum Beispiel Erdmann & Rossi oder Rometsch aus Berlin, Gläser aus Dresden, Autenrieth aus Darmstadt, Hebmüller aus Wuppertal oder Karmann aus Osnabrück veredelt wurden. Ein historisch wichtiger Aspekt deutscher Automobilgeschichte, den wir mit Fahrzeugen in Szene setzen, die für viele wahre Traumautos waren“, sagt Frank Ruge, Projektleiter der Bremen Classic Motorshow.

So war der 2,5 Liter Adler Autobahn von 1938, das Titelmotiv der kommenden Messe, nicht nur technisch auf der Höhe seiner Zeit. Die spezielle Ambi-Budd-Karosserie für dieses Adler-Automobil war wegweisend. In einer Zeit, in der meist noch eckige Autos auf deutschen Straßen unterwegs waren, stellte die Berliner Firma Ambi-Budd mit dem besten Wissen über Aerodynamik ein Modell vor, das technisch und nach besten Wissen der Aerodynamik, für die schnellen Autobahnen geschaffen war.

„Deutsche Motorräder mit Einbau-Motoren“ lautet der Titel der Sonderschau, die in der Bremen Arena

die Herzen aller Motorrad-Fans höher schlagen lassen wird. Die deutsche Motorradgeschichte ist reich an Konfektionären, die Motoren von Sachs, J.A.P., ILO oder anderen Herstellern einbauten, um damit Motorräder in allen Hubraumklassen zu schaffen, die robust im Alltag und siegreich auf den Pisten waren. Marken wie Imperia, Hercules, UT oder Tornax konnten flexibler auf Wünsche des Marktes oder technischen Fortschritt im Fahrwerksbau eingehen als die ganz großen Hersteller. In Bremen wird erstmals die konstruktive und unternehmerische Leistung der deutschen Konfektionsmarken aus dem gesamten 20. Jahrhundert gewürdigt.

Zur Bremen Classic Motorshow 2010 kamen 36.086 Besucher, die das Angebot der 550 Ausstellern aus elf Ländern nutzten. Auch im kommenden Jahr wird es um Handel mit hochwertigen Fahrzeugen gehen, um begehrte Ersatzteile, es wird einen Thementag geben, die private Fahrzeugbörse lockt mit besonderen Angeboten und es wird Preise geben: Der „Spirit of the Show“ wird unter den Autos, Motorrädern, Lkw und Traktoren verliehen und die originellsten Clubpräsentationen werden ausgezeichnet.

Die Bremen Classic Motorshow findet statt vom 4. bis 6. Februar, eine Tageskarte kostet 13,- Euro. Mehr Informationen gibt es unter [www.classicmotorshow.de](http://www.classicmotorshow.de)

# Wie ich zu meinem SM kam

von Salvatore De Masi



Nachdem ich einige nette Erzählungen über die Erfahrungen bei der Suche nach dem „ultimativen“ SM gelesen habe, verspürte auch ich Lust, meine Geschichte nieder zu schreiben.

Meine „Citroën-Karriere“ begann 1986 mit einer nagelneuen Ente „I fly bleifrei“, die meine Frau und ich 18 Jahre und 260.000 Kilometer lang gefahren sind. Parallel zu dieser automobilen Liebe hat sich relativ früh eine für italienische Fahrzeuge der Marke Alfa Romeo ausgebildet. Diese wiederum hat mich zwischen 1985 und 1998 dazu bewegt zwei Autos aus den 70er zu erwerben: einen GT Junior Zagato Bj. 1970 und eine Alfetta GT Bj. 1976.

Nun werden sich die Leser fragen: Was hat das alles mit dem SM zu tun? Aus meiner Sicht viel, da alles dies zu meiner automobilen Sozialisation beigetragen hat. Denn die zwei Marken stehen, auf ihre eigene Art und Weise, für Innovation - und das nicht nur aus technischer sondern auch aus Design Sicht.

Meine SM-Begeisterung begann ca. 1990 als ich einen Artikel in der Oldtimer-Markt entdeckte, der die Geschichte des SM wiedergab. Auf Anheb waren stilistische Ähnlichkeiten (die aerodynamisch optimierte Front und das Stummeleck, die mit gebürstetem Aluminium versehene Mittelkonsole) mit dem Junior Z offensichtlich. Diese, für Anfang der 70er zukunftsweisende Form hat mich bei beiden Fahrzeugen sofort begeistert. Ob es eine gegenseitige Befruchtung der beiden Designer (Ercole Spada bei Zagato und Robert Opron bei Citroën) gab, würde mich interessieren. Dies werde ich in einer Recherche versuchen heraus zu bekommen.

Leider hat mich damals, als junger Student, der Artikel eher abgeschreckt, mich mit dem SM weiter

zu beschäftigen. Als nächstes erlag ich wieder dem Alfa-Virus und kaufte in Italien die Alfetta GT. Auch sie ist aus erster Hand und unrestauriert. Es mussten wieder 11 Jahre vergehen (zwischen den Alfas war genau soviel Zeit vergangen), damit die vergessene SM-Leidenschaft zum Vorschein trat. Wieder war es ein Artikel in der Oldtimer-Markt, der meine Aufmerksamkeit weckte. Dieses Mal wurde über eine Dame berichtet, die ihre Kindheitsleidenschaft ausleben durfte und Volker Hammes' Fahrzeug fahren durfte.

Ab da fing ich an weitere Informationen zu sammeln und zu studieren: Alte AMS-, Oldtimermarkt- und Klassik-Artikel. Hätte ich in der Zwischenzeit nicht weitere Erfahrungen mit Oldtimern gesammelt, hätte ich meine Leidenschaft sehr wahrscheinlich wieder begraben - und zwar, weil die Veröffentlichungen eher Horrorstories über unser Fahrzeug bringen.

Der Artikel mit Volker Hammes animierte mich, Volker zu kontaktieren und nachzufragen, ob er Fahrzeuge kennen würde, die aktuell zum Verkauf stünden. Rein zufällig baute Volker zu dieser Zeit ein Fahrzeug zusammen, das er als angefangene Restauration übernommen hatte. Ein paar Tage später fuhr ich nach Kaarst, um mir das Fahrzeug anzuschauen. Ich hatte zum damaligen Zeitpunkt keine wirkliche Idee, welcher Preis zu welchem Zustand passt. Der SM war sehr ansprechend und hatte mich begeistert. Ich wollte zum damaligen Zeitpunkt eine Nacht darüber schlafen (daraus wurden zwei Nächte) und mich dann melden. Leider war der SM zwei Tage später schon verkauft. Ich hatte zu lange gewartet.

Ab da fing eine Such-Odyssee an, die 1½ Jahre anhielt und erst im September 2009 ihr Ende fand. In dieser Zeit habe ich mich mit 32 Fahrzeugen beschäftigt,







wovon ich 14 genauer begutachtet habe. Entweder waren die Autos zu teuer, zu schlecht oder beides.

Die schönsten Erlebnisse bei meiner Suche habe ich in Frankreich gehabt. Dabei hatte ich die Ehre Herrn Regembeau Junior und Frau Regembeau kennen zu lernen. Dies geschah rein zufällig bei einem Urlaub in Burgund Ostern 2008. Sie waren sehr hilfsbereit und freundlich, als sie erfuhren, dass ich Mitglied des Deutschen SM-Clubs bin. Dank der sehr guten Sprachkenntnisse meiner Frau konnte ich vieles über die Geschichte dieser bemerkenswerten Familie erfahren und die „heiligen Hallen“ des Betriebes, in denen Motoren und Getrieben überholt werden, besuchen.

Zudem hatte ich die Möglichkeit einen auf 200 PS leistungsgesteigerten Vergaser-SM mit 6-Gang-Getriebe Probe zu fahren. Ich kann nur sagen: SUPER!!! Das will ich auch!!! Auf dem Parkplatz standen nicht nur zahlreiche SMs sondern sehr wahrscheinlich einer der wenigen SM mit Dieselmotor, der von Herrn Regembeau Senior gebaut wurde.

Ich muss zugeben, mein Kaufverhalten hat sich in den Jahren verändert und ist kopflastiger geworden. Als ich mit knapp 18 Jahren die Junior Z gekauft

habe, war es eine reine Herzensentscheidung: Gesehen und gekauft. Bei der Alfetta GT war die Recherche aufwendiger und die Begutachtung intensiver: Gute Exemplare waren und sind selten. Beim SM hatte ich bereits aufgegeben und gedacht, dass es kein Fahrzeug für mich wäre.

Aber ich habe doch noch zugeschlagen. Der ausschlaggebende Punkt war für mich: Mein SM hat eine Geschichte, die mit Gesichtern belegt ist. Diese Geschichte hat mich angesprochen und zu meinem SM geführt. Hierbei spielte der Bauch die Rolle, die er bei einer solchen Entscheidung spielen muss: die Hauptrolle. Komisch, dass ich mich wieder für ein Fahrzeug aus dem Herkunftsland entschieden habe (die Alfas habe ich in Italien gekauft).



Die Importfahrt war ein Erlebnis, das mich ganz langsam mit meinem SM zusammen wachsen liess: C5 mit Anhänger in Richtung Elsass, SM aufladen und nach Kaarst zu Volker in einem Tag. Was für ein Tag. Wir hätten noch bis Hamburg fahren können ...

P. S.: An dieser Stelle möchte ich mich besonders bei Volker für seine Geduld und die guten Ratschläge bedanken. Ich bin ihm ganz schön auf den Geist gegangen.

## Verkaufs-Angebot

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

Preis: 20.000 €

Tel: 0174/9177505







# Tour de Düsseldorf

von Stephan Kuepper

Auch dieses Jahr lockte die Destination Düsseldorf wieder zahlreiche französische Klassiker in die Düsseldorfer Altstadt zur 10. „Tour de Düsseldorf“ im Rahmen des 11. Düsseldorfer „Frankreichfestes“. Petrus hatte es an diesem Wochenende besonders gut gemeint. Vielleicht sogar etwas zu gut. Denn Temperaturen von mehr als 34 Grad im Schatten waren für den einen oder anderen Oldtimer und dessen Crew doch grenzwertig hoch. Daher ist es doch positiv erstaunlich, dass nur zwei von über 150 Fahrzeugen die gemeinsame Ausfahrt nicht bis zum Ende durchgehalten haben. Wobei einer der zwei Ausfälle voraussehbar war. Man kann sich eben nicht nach 10 Jahren Standzeit eine 65er DS aus der Scheune holen, starten und losfahren mit dem Motto: „Wird schon gutgehen“.

Als einer von zwei teilnehmenden SMs konnte ich den Genuß einer funktionierenden Klimaanlage genießen. Doch erst an diesem Tag verstand ich den Tip unseres zweiten Vorsitzenden, der nebenbei der zweite SM-Fahrer bei der Tour war, die Klarglasscheiben meines SM doch durch getönte zu ersetzen. Die Sonne brannte den ganzen Tag auf meinen linken Arm und die Klimaanlage musste an ihre Leistungsgrenze gehen, um die gewünschten Temperaturen zu halten.

Doch nun zur Tour: Zwischen 8.30 und 10.00 Uhr trafen die französischen Oldtimer von Baujahr 1914 bis 1985 auf dem Burgplatz ein und die Teams bekamen ihre Unterlagen sowie einige nützliche Zugaben der zahlreichen Sponsoren. Im Fahrerlager wurden den Teilnehmern ein kleines französisches Frühstück sowie ausreichend Getränke gereicht. Zu dieser Zeit konnte man sich die teilnehmenden Fahrzeuge in Ruhe ansehen und „Benzingespräche“ führen. Zu bewundern gab es nicht nur so seltene Vorkriegsfahrzeuge wie die von Citroën, De Dion Buton, Rosengart sowie ein Facel Vega Excellente (der einzige in Deutschland angemeldete) sondern auch einige „Brot-und-Butter-Autos“ der 50er bis 80er Jahre, die schon seit Jahren auf der Straße nicht mehr zu sehen sind: Renault 19, Citroën DS, Peugeot 304 und Renault 4, um nur einige von ihnen zu nennen. Mein persönlicher Favorit war der Vorkriegs-Tante-Emma-Rosengart.

Um Punkt 10.30 Uhr startete die Karawane mit dem ältesten Fahrzeug. Danach folgte das Feld im Minutentakt. Zuerst gab es einige Aufgaben in Düsseldorf zu lösen; schließlich setzten wir die Reise in Richtung

Niederrhein fort. Nachdem ich mit meinem Beifahrer einen der zwei ausgefallenen Fahrzeuge bis zum Mittagessen bereits fünfmal angeschoben hatte, freuten wir uns im Schloß Hülchrath auf ein kühles Getränk und ein kräftiges Mittagessen vom Grill. Nach dieser Stärkung verpaßte ich leider die Chance, meinen SM in einem französischen Automobilmagazin zu präsentieren, da ich die beiden Mitarbeiter der Zeitung nicht bis zur nächsten Station mitnehmen konnte. Hatte ich doch vorher dem Beifahrer der ausgefallenen DS einen Platz in Font angeboten.

Weiter ging es über wunderschöne Niederrhein-Landschaften vorbei am Landwirtschafts-Museum in Sinsteden nach Zons, wo uns die Autofähre zurück nach Düsseldorf brachte. Vom Anleger aus wurden wir zum Schloß Mickeln zum Fototermin geführt, um dann wieder zum Schloßplatz in der Altstadt geleitet zu werden. Hier wurde ich gleich beim Einparken von dem emsigen Moderator gestellt und zu einem Interview zum Citroën SM gezwungen. Da ich hiervon doch sehr überrascht und natürlich nicht darauf vorbereitet war, fielen meine Antworten doch etwas knapp aus. Zum Glück brach man dieses Interview schnell ab. Man hatte ein Einsehen und wollte die schöne Veranstaltung nicht mit meinem Gestammel beenden.

Trotzdem blieben noch viele Teilnehmer bis in die Abendstunden im Fahrerlager, so dass sich die Teilnehmer näher kennenlernen und die vielen Zuschauer die wirklich schönen Autos noch länger betrachten konnten.

Am Sonntag Morgen begann der zweite Teil der Veranstaltung – auch wieder bei perfekten Sommerwetter - im Meilenwerk, wo es nicht nur einen kleinen Frühstückssnack für die Teilnehmer gab, sondern auch eine umfangreiche Liste zu beantwortender Fragen zum Thema Auto und Oldtimer. Zur Mittagszeit bewegten sich die Klassiker wieder in Richtung Altstadt, wo am Nachmittag die Gewinner der diversen Klassen gekürt wurden. Interessant war die Tatsache, dass der Sieger der weitesten Anreise (Frejus, Südfrankreich) eines der beiden havarierten Autos fuhr. Es ist schon schade, wenn man eine solch' lange Anreise auf sich nimmt und der Wagen dann während der Ausfahrt nicht mehr will. Hoffentlich hat die DS die Rückreise problemlos überstanden.







Auch dieses Jahr wurden wir im Fahrerlager wieder bestens bewirtet, zumal der Veranstalter durch das heiße Sommerwetter eine Menge mehr an Getränken reichen musste.

Alles in allem war es auch dieses Jahr wieder eine gelungene Veranstaltung, die bei den Teilnehmern die Vorfreude auf das nächste Jahr geweckt hat.

## SM goes Schwarzwald ...

von T. R. Surer

### ... als Rookie auf Rallye-Pfaden

„Natur erfahren - Die kleinen Straßen. Die wunderschöne Landschaft der Schwäbischen Alb und des Schwarzwaldes. Das Engagement der Streckenposten. Die schnelle Auswertung. Der kleine Teilnehmerkreis. Die kleinen Pausen. Die gastronomische Sorgfalt. All dies und vieles mehr macht die Süd-West Classic aus. Wir kümmern uns um Sie.“

So lautete auch im Juli 2010 das Motto der Süd-West Classic in und um Balingen. Veranstalter ist das Team der RSR Racing Services, Historischer Motorsport-Club Zollernalb e.V. im AvD um Pit Lindner.

Als Teilnehmer der diesjährigen Süd-West Classic in und um Balingen durften Autor und Beifahrer den Reizen des Rallye-Fahrens sowie den allabendlichen, kulinarischen Darbietungen frönen. Beide Vergnügen standen in harmonischem Einklang, die perfekte Organisation der SWC sorgte für einen reibungslosen, kurzweiligen und dennoch anspruchsvollen Ablauf mit hohem Suchtfaktor.

Die spezifischen Vorbereitungen beliefen sich auf den Kauf diverser elektromechanischer Messinstrumente und den Einbau eines Tripmasters durch eine bekannte Fachwerkstatt in Kaarst.



In einem – traditionell – aus Stuttgarter Produktion geschwängerten Teilnehmerfeld stachen wir als Exoten deutlich hervor, was nicht nur an der einzig funktionierenden (!) Klimaanlage lag. Den meisten Equipen war der SM eher als „Pannenfahrzeug“ bekannt, erstaunte bis bestürzte Gesichter („der soll 10

Kilometer ohne AT-Motor fahren?“) konnten jedoch schnell beruhigt werden. Besondere Beachtung im Teilnehmerfeld entfiel auf Vorkriegsfahrzeuge der Marken Bentley und Alvis (2x), die bereits bei einigen Fahrten ihr Talent unter Beweis stellen konnten.

Tag 1 begann mit der allseits beliebten technischen Abnahme und dem Verteilen von Roadbook, Kartenmaterial und Rallyeschildern. Schnell wurde alles angepappt was hielt und 34 Minuten nach der ersten Equipe durften auch wir durch das Startertor fahren. 19 Sonderprüfungen führten uns durch Täler und Höhen des Schwarzwaldes, das Roadbook war hervorragend ausgearbeitet, Gleichmäßigkeitsprüfungen und Geschwindigkeitsprofile rundeten das Fahren nach Chinesenzeichen ab. Am Ende des Tages gab's eine Sprintwertung in der Balingen Fußgängerzone,







bevor man tanken, duschen und sich zum Dinner ins Hotel „Stadt Balingen“ einfinden durfte.

Tag 2 rief die Mann- und Frauschaften bereits um 8 Uhr zum Start. 400 Kilometer galt es, den richtigen Weg durch die betörenden Landschaften der Schwäbischen Alb zu finden, meist unter Beachtung eines vorgegebenen Geschwindigkeitsprofils. Zwischendurch gab es dankenswerterweise immer wieder Gelegenheit, Zeit gut zu machen oder einfach den Vordermann einzuholen, auch hier bewies das Orgateam durch Angabe aller Radarfallen im Roadbook eine professionelle Vorbereitung. Ein zweites Frühstück und eine Mittagspause am frühen Nachmittag unterbrachen die Tour auf angenehme Weise, bevor das Starterfeld – durch spontane Tagesbaustellen und volksfest-bedingte Straßensperrungen nur mäßig irritiert – wieder Ziel Richtung Balingen Marktplatz nehmen durfte. Hier beendete eine weitere Sprintsonderprüfung den zweiten Tag und die Rallye insgesamt.

Das abschließende Galadinner bot einen festlichen

Rahmen für die mit Spannung erwartete Auswertung mitsamt Siegerehrung. Dazu lud der RSR Racing Service in der Burg der Hohenzollern zu Hechingen ein. Bei erlesenen Weinen und passend angerichteten Speisen konnte im Burgsaal der ein oder andere Pokal stolz und freudig entgegen genommen werden.

Den hohen sommerlichen Temperaturen mussten einige Klassiker durch vorzeitiges Ausscheiden Tribut zollen. Umso mehr ist hervor zu heben, dass sowohl 600 Kilometer im Rallyebetrieb als auch 1.200 Kilometer An- und Abfahrt dem SM nichts anhaben konnten. Der Wärmehaushalt bewegte sich oft am Limit, aber nie im roten Bereich. Einzig eine Auspuffschelle ging verloren, was dem ohnehin schon auffälligen Sound eine zusätzliche, sympathische Note verlieh. Auch hier besten Dank an Volker Hammes für die professionelle Vorbereitung/Wartung des Fahrzeugs.

Ebenso gilt mein Dank meinem tapferen Co-Piloten, der uns in bewundernswerter Manier so gut wie immer präzise und direkt an das vorgegebene Ziel brachte. Wir gingen zwar als 16. von 49 Teilnehmern bei der Pokalvergabe leer aus, jedoch tat dies unserer Begeisterung keinen Abbruch. Im Gegenteil, der SM hat sich als sehr rallye-tauglich erwiesen und hätte sich der Pilot in der einen oder anderen Sonderprüfung konzentrierter oder geübter angestellt, wäre ein einstelliger Tabellenplatz sicherlich erreichbar gewesen.

Hätte, wäre, könnte: Der Termin für die Süd-West Classic im Juli 2011 ist bereits vorgemerkt, auch allen anderen interessierten SM-Freunden kann ich die Teilnahme nur wärmstens ans Herz legen.

[www.suedwest-classic.de](http://www.suedwest-classic.de)

## Kalender 2011

Barbara Eisvogel hat wieder einen SM-Kalender für 2011 gemacht.

Diesen kann man für 20,00 € pro Stück beziehen bei:

**Barbara Eisvogel**  
**Lerchesflurweg 79**  
**66119 Saarbrücken**  
**e-mail: [baerbel@eisvogel.net](mailto:baerbel@eisvogel.net)**



# Letzte Chance: Nikolaustreffen 2010

von Gerold Röben



Wie in der letzten Zeitung angekündigt, treffen wir uns in diesem Jahr in Lüneburg zu unserem Nikolaustreffen:

Das Hotel Castanea Resort in Adendorf ist unser Treffpunkt.

## **Unser Programm:**

### Freitag, 03.12.2010

Treffen gegen Abend

Lockerer Beisammensein und Abendessen im Hotel. Der Wellness und Poolbereich des Hotels kann kostenlos genutzt werden

### Samstag, 04.12.2010

11.00 Uhr: Abfahrt nach Lüneburg, Parkmöglichkeit auf dem Parkplatz Sülzwiesen, kleiner Spaziergang zum Rathaus

12.00 Uhr: Treffen mit unserer Stadtführerin zu einem Rundgang durch die historische Altstadt Lüneburgs, Besichtigung des historischen Rathauses mit anschließendem Mittagsimbiss im Ratskeller.

Anschließend besteht die Möglichkeit, den historischen Weihnachtsmarkt oder die Altstadt auf eigenen Faust zu erkunden.



19.00 Uhr: Der Abend beginnt mit einem Begrüßungstrunk, anschließend wartet das Nikolausbüffet auf uns.

### Sonntag, 05.12.2010

10.30 Uhr: Abfahrt zu einer kleinen Ausfahrt durch die Lüneburger Heide, Zwischenstopp am Schiffshebewerk Scharnebeck, Weiterfahrt zum Hof Tütsberg in Schneverdingen.

Der Hof Tütsberg ist ein historischer Gutshof aus dem 16. Jahrhundert der vom Verein Naturschutzpark betrieben wird. Hier werden wir unser Abschiedsessen einnehmen. Vom Hof Tütsberg sind es nur wenige Kilometer zur Autobahn BAB 7.

### Anschriften:

Hotel Castanea Resort  
Scharnebecker Weg 25 · 21365 Adendorf  
Tel.: 04131/22330  
Hof Tütsberg  
Hof Tütsberg (heißt auch die Straße)  
29640 Schneverdingen ·  
Tel.: 05199/900

Zurzeit sind noch einige Plätze frei, also schnell noch anmelden! Wir freuen uns auf Euch/Sie!



# Die unendliche Geschichte vom nicht passenden Heck

von Andreas Heene

In einer früheren Clubzeitung habe ich mal berichtet, wie man die Heckklappe einstellt und gerade zieht, denn die ist von Haus aus eigentlich nicht richtig passend. Ein weiteres Problem hat der SM damit, dass durch die Toleranzen an der Heckklappe und der hinteren, oberen Stoßstange beim Zuschlagen der Heckklappe deren Unterkante mit der oberen Heckstoßstange kollidiert. Folge sind Lackschäden, Rost, Löcher, Kosten, Ärger ...

Nun kann man als erste Ebene der Mangelbeseitigung die miesen Vorarbeiten diverser „Spezialisten“ über die letzten Jahrzehnte orten und beseitigen. Das sind zunächst einmal die beiden Scharniere der Heckklappe. Diese liegen fahrzeugseitig am Dachrahmen auf einer schiefen Ebene, man kann daher den oberen Rand der Heckklappe immer nur in zwei Richtungen schieben. Also zurück und runter oder vor und hoch. Daher ist es nicht einfach, das richtige Spaltmaß zu finden. Ich mache das dann immer so, dass ich eine dünne Holzleiste übers Dach und Heckklappenkante spanne und die Heckklappe dann ca. 0,5 mm unter die Dachkante stelle. Der Spalt Klappe zu Dach wird damit zwar NIE parallel, aber insgesamt passt die Form.

Das Hochziehen/Nachvorneziehen der Heckklappe ist deswegen wichtig, weil damit der nach unten gewinkelte Heckklappenabschluss tiefer in die Kofferraumdichtung gedrückt wird und mehr Spannung entsteht - die Heckklappe liegt leicht weiter oben und der Kollisionspunkt mit der Stoßstange wird verringert.

Also: Erste Maßnahme. Heckklappe nach vorne stellen, Spaltmaß zum Dach maximal 5 mm.

Dann gibt es Autos, die haben abenteuerliche Kofferraumdichtungen. Entweder ausgelutschte originale Teile oder nicht passende Nachbauten. Die von mir seinerzeit gebauten oder die aus dem Clubservice passen übrigens, denn da hatte ich die Finger drin. Alles nach HIN.

Also: Zweite Maßnahme: Kofferraumdichtung erneuern. Aber, wenn alles so einfach wäre: Die Genialisten bei Citroën haben dieses Toleranzproblem wohl auch mal bemerkt und auf Abhilfe gesonnen. Ich denke mal, so ab 1972. Da sicher die Form der Stoßstange nicht mehr zu ändern war, weil zu viele in den Lagern waren,

haben die eine kleine Blechleiste mit dem Querschnitt einer „1“ auf das Heckblech gebraten. Das aber ohne jegliche Meldung an den Teilekatalog. Diese kleine Leiste wurde oben auf den Kasten am Heckblech gepunktet mit Schweißpunktabstand 75 mm und die kleine Kante der „1“ dient dazu, die vordere Kante der oberen Heckstoßstange einzufädeln und unten zu halten. Das funktioniert übrigens perfekt!

Bei den neuen Heckblechen ist diese Leiste mit grundiert, aber wenn man das Teil nachrüstet, sollte man es aus meiner Sicht gleich in poliertem Edelstahl machen, denn in der lackierten Bauart geht der Lack beim ersten Einfädeln der Stoßstangenkante ab und dann geht's wieder los mit der braunen Pest. Macht man die Leiste in Edelstahl und poliert sie ohne sie zu lackieren, harmonisiert die kleine Kante sehr schön mit der Edelstahlstoßstange.

Zum besseren Einfädeln der Stoßstange sollte man die Ecken der Leiste runden und auch die Unterkante im Winkel der „1“ gut abfasen.

Wenn man nun die Leiste an seinem älteren, nicht fertig entwickelten SM nicht hat, kann man das Aufschweißen mittels Punktschweißen nicht mehr durch den Hohlraum des Heckblechkastens machen. Aber man kann Löcher bohren und diese mit dem oberen Blech des Kastens verschweißen, man spricht dann von einer sogenannten Lochpunktschweißung. Gute Karosseriebauer können so was - „Spezialisten“ braten Löcher rein und Verzüge. Ich würde mich aber durchaus trauen, auch eine Befestigung mittels Blindnieten zu machen. Aber dann bitte mit Edelstahlblindnieten und unbedingt Wachs unter die Leiste geben und am besten auch noch den Heckblechkasten hohlraumversiegeln.

Folgende Randdaten für die zusätzlich zu fertigende Leiste:

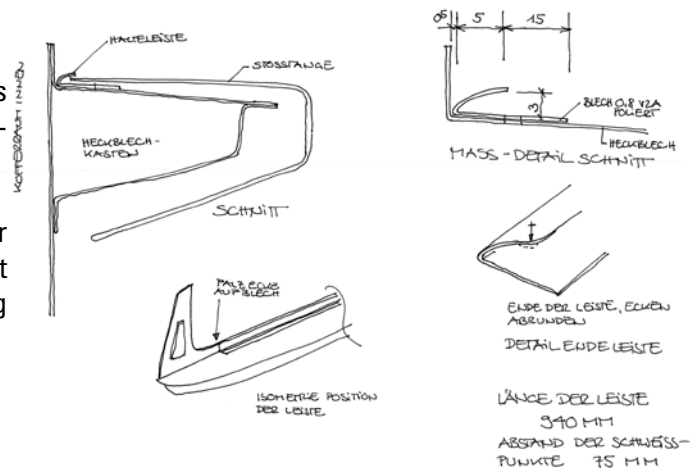
- Material Edelstahl poliert
- Blechdicke 0,8mm
- Länge 940 mm
- Ecken gerundet
- Montage genau mittig am Heck
- Maulweite der „1“ mit 3 mm,
- Die kurze Kante der „1“ ist nicht gerade, sondern gebogen!



Ansonsten siehe Skizzen.

Schwierig wird es natürlich wieder bei Unfallautos oder Restaurierungen, die die maßlichen Zusammenhänge nicht berücksichtigt haben.

Wenn man sich diese Leiste machen lässt, ist der Umbau sehr gut an einem Tag zu machen. Dann hält die Heckklappenunterkante nämlich ihren Lack ewig ohne zu rosten.



## Das Abenteuer, einen SM zu bekommen

von George Johannes

Unser Mitglied Georg M. Johannes hat vom ID19 bis zum DS 23 Pallas alle Citroën-Typen gefahren.

Als der SM bei seinem Händler, der Firma Ulmen in Düsseldorf vorgestellt wurde, hat er sofort eine Probefahrt vereinbart und das Auto nach dieser mehr als zufrieden stellenden Probefahrt sofort gekauft. Leider war der Wagen kurzfristig nur mit französischen Plüschpolstern, in ungewöhnlichen Farben und ohne Klimaanlage lieferbar. Das Auto wurde daher in hellgrau metallic bestellt, mit schwarzen Lederpolstern, Klimaanlage und getönten Scheiben. Die Wartezeit betrug ca. sechs (!) Monate.

Nachdem er das Auto endlich hatte, wurde der Wagen komplett in weiss umlackiert und akribisch mit Dinol gegen Rost geschützt. Der Wagen lief dann jahrelang problemlos, wurde regelmäßig bei Fa. Ulmen gewartet und es gab keinen Ärger.

Dann wurde jedoch die Produktion des SM eingestellt. Der für den SM zuständige Meister bei Ulmen ging in Rente und der Service wurde immer schlechter und lustloser. Der Wagen wurde mittlerweile nur noch als Drittwagen gefahren, da Herrn Johannes einfach das Vertrauen fehlte.

Der letzte Service-Versuch bei Ulmen, die Erneuerung der Steuerkette, ging völlig in die Hose: Der Motor flog auseinander. Der Ärger mit Ulmen war groß. Das Auto wurde weggestellt und war mit kaputtem Motor praktisch unverkäuflich.

Da traf Herr Johannes zufällig Volker Hammes, der damals bei Ulmen Lehrling war, als Herr Johannes sein Auto kaufte. Volker Hammes war inzwischen Kfz-

Meister, selbstständig und auf den SM spezialisiert. Also ab mit der Kiste zu Volker Hammes.

Der baute einen neuen Motor ein, ersetzte die von Ulmen eingebauten falschen Federkugeln und beseitigte alle durch den mangelhaften Service entstandenen Fehler.

Nachdem das Auto nun in guten Servicehänden war, 100%ig lief, beschloss Herr Johannes, seiner alten Rennleidenschaft folgend, jetzt auch mit dem SM Wettbewerbe zu fahren.

Es wurden viele internationale Ralleys, wie Histo-Monte, Alpen-Classic, ADAC-Bavaria etc. mehrfach gefahren und das Auto landete, wenn nicht irgend ein Defekt oder Unfall es verhinderte, immer auf den vorderen Plätzen. Dies ist bis heute so.

Die Geschichte dieses Autos beweist wohl eindeutig, dass ein SM, auch wenn er fast vierzig Jahre alt ist, durchaus hart gefahren werden kann und keineswegs eine Rentnerschaukel für gemütliche Ausfahrten ist.

Als Standuhr in der Garage ist er einfach zu schade!



# Kräftiges Wachstum bei Fahrzeugen mit H-Kennzeichen

von Andreas Heene

### Oldtimer: VDA legt detaillierte Auswertung der KBA-Statistik vor

Berlin, 17. August 2010. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat erstmals eine detaillierte Auswertung der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen durch das Kraftfahrt-Bundesamt durchführen lassen. H-Kennzeichen sind vom Gesetzgeber für Oldtimerfahrzeuge vorgesehen, die mindestens 30 Jahre alt sind.

Die Zahl der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Aufgrund der zunehmenden Beliebtheit von historischen Fahrzeugen wuchs die Zahl der automobilen Oldtimer mit H-Kennzeichen allein in den letzten fünf Jahren um mehr als ein Drittel (plus 37 Prozent) auf rund 210.000 Fahrzeuge. Neun von zehn davon sind Pkw (188.360). Hinzukommen 7.691 Krafträder, 6.553 Nutzfahrzeuge, 5.470 Zugmaschinen und 1.880 sonstige Fahrzeuge.

Bei der dominierenden Gruppe der Pkw führt die Marke Mercedes-Benz mit 43.839 Einheiten (23,3 Prozent) die Rangliste an. Danach folgen Volkswagen mit 34.970 (18,6 Prozent), Opel mit 15.125 (7,2 Prozent), Ford mit 9.909 (4,7 Prozent) und Porsche mit 9.465 Pkw (4,5 Prozent).

In der Rangliste der einzelnen Modelle mit H-Kennzeichen steht der VW-Käfer mit 23.380 Fahrzeugen mit Abstand auf Platz eins. Danach folgen drei Modellreihen von Mercedes-Benz. Die 6.094 Einheiten der mittleren Baureihe 114/115 – in Oldtimerkreisen liebevoll „Strich-Acht“ genannt – sowie 4.843 Fahrzeuge der Baureihe 110/111 („Heckflosse“) beweisen, dass nicht nur Luxus- oder Sportwagen heute Kultstatus genießen. Dahinter folgen der Mercedes „SL“ der Baureihe 107 mit 4.550 Einheiten und der Porsche 911/912 mit 3.949 Einheiten.

Erwartungsgemäß sind unter den Pkw mit H-Kennzeichen die deutschen Marken führend. Fast zwei Drittel aller Fahrzeuge (122.844 Einheiten), stammen von deutschen Herstellern. An zweiter Stelle finden sich Oldtimer aus England mit 26.368 Exemplaren (14,0 Prozent), dahinter folgenden die USA als Herstellerland mit 13.366 Pkw (7,1 Prozent).

Das H-Kennzeichen wurde 1997 eingeführt, um kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut in der Bundesrepublik zu schützen. Voraussetzung für ein H-Kennzeichen ist einem Mindestfahrzeugalter von 30 Jahren. Außer-

dem muss das Erscheinungsbild seit der Auslieferung weitgehend unverändert sein und das Fahrzeug einen guten Pflege- und Erhaltungszustand vorweisen. Für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen fällt ein einheitlicher Kfz-Steuersatz von 191,73 Euro an. Außerdem haben die Fahrzeuge freie Zufahrt zu den Umweltzonen.

Die Auswertung hat überdies ergeben, dass nicht alle Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind, ein H-Kennzeichen tragen. Der Gesamtanteil der H-Kennzeichen an den Fahrzeugen älter als 30 Jahre beläuft sich auf 56,4 Prozent. Oft scheuen Fahrzeughalter den Aufwand der H-Kennzeichen-Zulassung oder wollen bei hubraum-schwachen Fahrzeugen die vergleichsweise höhere Besteuerung durch den Pauschalsatz nicht in Kauf nehmen.

Das H-Kennzeichen sollte daher in Zukunft noch mehr gefördert werden. Dazu erklärte VDAGeschäftsführer Hans-Georg Frischkorn: „Das H-Kennzeichen ist das sichtbare Symbol aller echten Oldtimer. Das H steht für historische Fahrzeuge, dahinter verbirgt sich jeweils ein Kulturgut der Kraftfahrzeug-Geschichte. Oldtimer sind zudem besondere Sympathieträger, da die Menschen mit ihnen oftmals ganz besondere persönliche Erinnerungen verbinden. Außerdem sind sie der „fahrende Beweis“ der erfolgreichen 124-jährigen deutschen Automobilgeschichte. Auch deshalb sollten diese automobilen Schätze geschützt und gepflegt werden.“

## Ersatzteile: Rollmembranen

von Gerold Röben

Im Ersatzteillager sind die Rollmembranen für die Schwenkscheinwerfer und die Höhenverstellung wieder verfügbar.

Höhenverstellung Geber 20/15/20

Bestellnummer 99005

Höhenverstellung Nehmer 30/25/25:

Bestellnummer 99006

Schwenkscheinwerfer 30/25/30:

Bestellnummer 99007

Für die Höhenverstellung benötigt man zwei Rollmembranen für die Geber- und eine für den Nehmerzylinder. Für die Schwenkscheinwerfer benötigt man jeweils zwei Membranen pro Verstellung also insgesamt vier Stück.

# Praktische Hinweise ...

von Kurt Hofherr

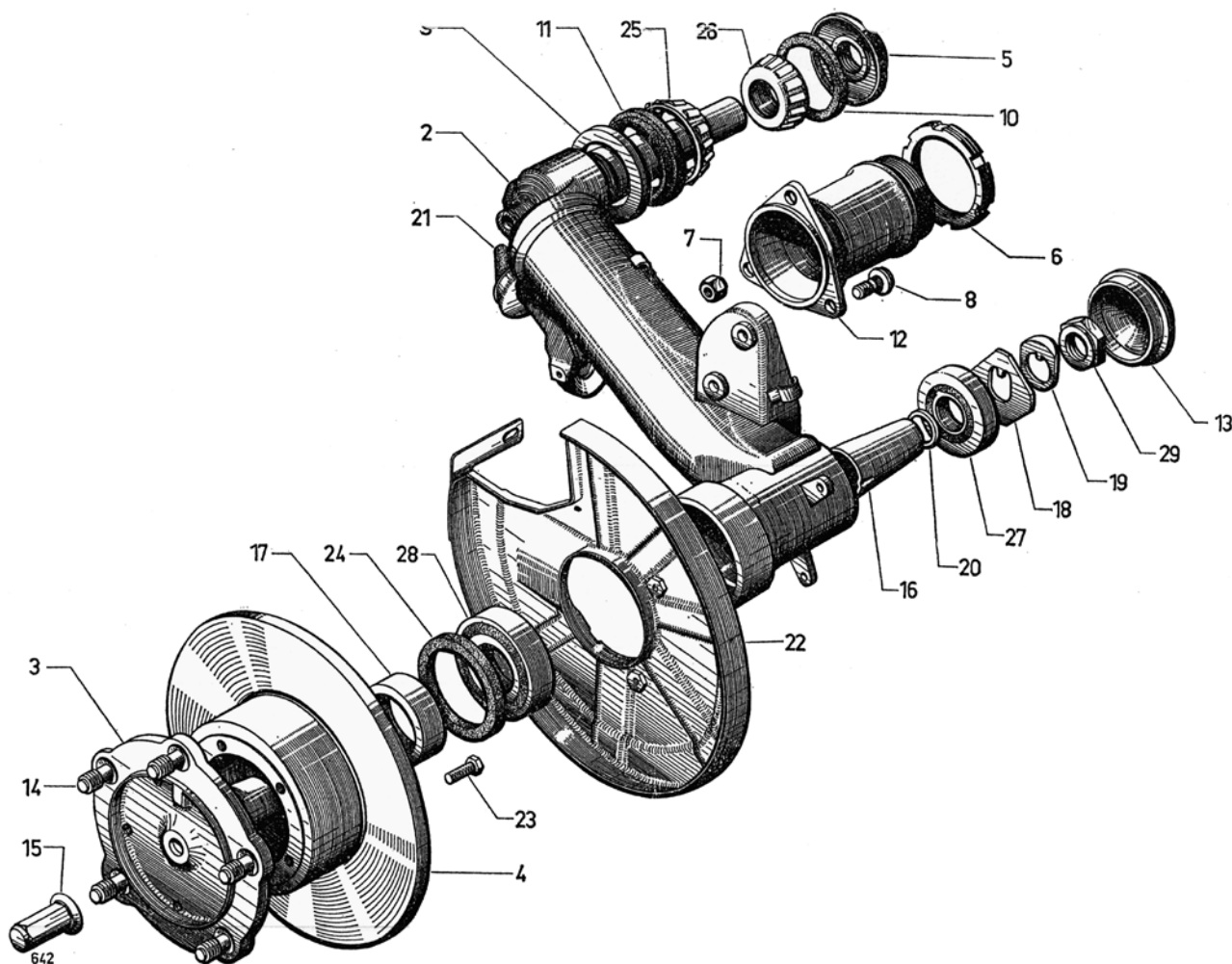
## ... zum Wechseln der hinteren Radlager beim SM.

Vergleiche hierzu auch Ersatzteilkatalog Kapitel 3-422 folgende und Reparaturhandbuch Arbeitsvorgang Nr. S.423-1 folgende.

Irgendwann kommt für jeden SM-Fahrer einmal die Zeit, wo sich im hinteren Fahrzeugbereich dunkle

zenwachs und dann einfach nicht mehr schmiert. Es klebt an den Außenwänden fest und erreicht die Lager erst dann, wenn diese anfangen heiß zu werden.

Der zweite Verschleißgrund ist - und das ist oft die Hauptursache - reine Standschäden. Wenn das Fahrzeug bei wechselnden Temperaturen steht, bilden sich geringe Mengen Kondenswasser in der Lager-



Rollgeräusche bemerkbar machen oder wegen Verschleiß die Brems Scheibe gewechselt werden muss. Spätestens dann bietet es sich an, die hinteren Radlager auszutauschen. Erfahrungsgemäß sind diese Radlager mechanisch eigentlich unzerstörbar. Es gibt im Wesentlichen drei Ursachen, warum sie doch verschleißen:

Einmal wird dass, in den Achsstummeln befindliche Fett mit der Zeit derart hart, dass es aussieht wie Ker-

schale und führen dort zur Kraterbildung, so dass dann die Rollgeräusche auftreten.

Die dritte Möglichkeit des Verschleißes ist falsche Vorspannung, das heißt, das Lager ist gegenüber der Distanzhülse entweder zu schwach oder zu stark vorgespannt.

Die eigentliche Reparatur beginnt standardmäßig mit Abnehmen des Rades, Herausnehmen der Brems-



## Technik

klötze und Abbau des Bremsstatts. Hier vielleicht der Hinweis, der Arbeit spart: Wenn man nach dem Herausnehmen der Bremsklötze die durchgängige Schraube, die üblicherweise die Bremsklötze hält, wieder einbaut und fest anzieht, kann man den Bremsattel abnehmen, ohne dass er sich in zwei Hälften zerlegt und man kann sogar die Bremsleitung, so wie sie ist, eingeschraubt lassen und den Bremsattel vorsichtig auf die Seite legen oder mit etwas Draht hoch hängen. Damit spart man sich das spätere Entlüften.

Als Nächstes entfernt man die Staubkappe auf der Innenseite, im Ersatzteilkatalog mit Nr. 13 bezeichnet. Es folgt dann die Mutter Nr. 29, die tatsächlich das bizarre Außenmaß von 35 mm hat. Für diese Mutter gibt es eigentlich nur  $\frac{3}{4}$ -Zoll-Nüsse. Man kann sie aber vorsichtig auf 34 mm Außenmaß herunter schleifen, so dass auch mit gängigen Halbzoll-Nüssen, die ja bei Citroën in der Größe 34 noch an anderen Stellen verwendet werden, gearbeitet werden kann. Nachdem dann noch das Sicherungsblech mit der Nr. 19 und die Anlaufscheibe mit der Nr. 18 entfernt ist, gibt es zwei Möglichkeiten, den Achsstummel aus dem Tragarm und damit aus den Kugellagern herauszudrücken.

Sofern vorhanden, nimmt man den entsprechenden Abzieher oder besser gesagt Abdrücker. Er wurde mal in kleiner Stückzahl für den Club hergestellt. Falls dieser Abzieher nicht vorhanden ist, bleibt nur die Zwei-Mann-Methode, d. h. eine Person hält einen mindestens fünf Kilogramm schweren Hammer auf der Außenseite an den Schwingarm und die zweite Person schlägt mit einem Kupferdorn und einem 1.000-Gramm-Hammer den Achsstummel heraus. Dazu empfiehlt es sich, auf den Achsstummel nochmals die Mutter Nr. 29 aufzuschrauben, damit in keinem Fall das Gewinde beschädigt wird. Es nutzt also nichts, wenn Sie außen an den Schwingarm nur ein Hämmerchen von 100 Gramm halten und innen mit einem solchen vergeblich auf dem nicht vorhandenen Kupferdorn herum dengeln. Es ist absolut wichtig, dass hier mit einem entsprechend schweren Hammer gegengehalten wird. Selbst ein Zwei-Kilo-Fäustel reicht hierzu nicht aus. Sie brauchen wirklich einen schweren Fünf-Kilo-Hammer, um eventuelle Schäden an der Achsschwinge zu vermeiden. Diese Aktion ist auch definitiv nur mit zwei Personen durchführbar.

Beim Ausdrücken oder Ausschlagen des Achsstummels geht meistens der Simmering Nr. 24 mit. Wenn nicht, ist dieser vorsichtig zu entfernen. Die Simmeringe sind inzwischen wieder durch das Ersatzteillaager des SM-Clubs lieferbar und sollten jeweils erneuert werden.

An diesem Punkt der Reparatur bietet es sich an, die Bremsabdeckscheibe/ Schutzplatte Nr. 22 auszubauen. Diese kann entweder gesäubert und vielleicht gestrichen werden. Die bessere Methode ist jedoch sandstrahlen und im Original-Braunton wieder zu beschichten.

Der nächste Schritt ist der Ausbau der beiden Kugellager. Im Original handelt es sich dabei um sogenannte Schräg-Kugellager oder auch manchmal Schulterlager genannt. Die Originale sind teilbar, so dass nach Ausbau des "Kugelteils" der Lagerkäfige in der Achshälfte nur noch die Lagerschalen zurückbleiben. Diese lassen sich entweder mit einem entsprechenden Innenauszieher abziehen oder, sofern dieser nicht vorhanden ist, mit einem langen Schraubenzieher jeweils von der anderen Seite vorsichtig aus dem Lagergehäuse ausschlagen. Wenn dies so weit geschafft ist, geht dann erst einmal die große Putzerei los. Alle ausgebauten Teile einschließlich dem restlichen Fett im Schwingarm sind sauber zu reinigen. Achten Sie dabei in jedem Fall darauf, dass die Distanzhülse Nr. 16 den Teilen der jeweiligen Achshälfte zugeordnet bleibt. Es können durchaus Maßunterschiede zwischen der Abstandshülse rechts und links bestehen. Am besten eine nach der anderen Seite bearbeiten, damit keine Verwechslungen von Teilen vorkommen können.

Die originalen Schräg-Kugellager sind in diesen Maßen noch lieferbar. Allerdings sind sie nicht mehr teilbar. Der Innenring des inneren Lagers Nr. 27 stand beim Original etwa 1 mm über, damit die Anlaufscheibe Nr. 18 nicht voll auf dem Außenring aufliegt und damit noch Fett durch kann. Dies kann man bei dem neuen Lager damit erreichen, dass eine entsprechende Stahlscheibe von 1 mm Stärke zwischen Lager Nr. 27 und Anlaufscheibe Nr. 18 gelegt wird.

Es gibt allerdings auch noch Alternativen für die originalen Schräg-Kugellager. Diese Alternativen habe ich in der beiliegenden Aufstellung einmal versucht mit allen Vor- und Nachteilen aufzulisten. Empfohlen wird aber, so lang noch lieferbar, unbedingt der Einbau der Schräg-Kugellager von FAG mit der Bezeichnung 7305B und 7208B.

Zum Einbau der nunmehr nicht mehr teilbaren Lager empfiehlt es sich, zwei Stahlscheiben von ca. 1 cm Stärke zu drehen, die jeweils für Innen- und Außenlager etwa 1/10tel weniger Durchmesser als der Außenring dieser Lager haben. In der Mitte sieht man eine Bohrung von ca. 16,5 mm vor. Damit lassen sich die Lager ohne zu verkanten einziehen. Vor dem Ein-

bauen natürlich die Distanzhülse Nr. 16 nicht vergessen. Mit einer entsprechend langen 16-mm-Schraube oder einem 16-mm-Gewindestab und Muttern aus dem Baumarkt lassen sich die Lager dann - ohne zu verkanten - perfekt in ihre Lagersitze pressen.

Dies ist so etwas wie die „Praktiker“-Methode, wenn die gleiche Distanzhülse wieder verwendet wird. Ich gehe mal davon aus, dass das von Citroën erwähnte Spezialwerkzeug mit Mikrometer usw. nicht vorhanden ist (hatten wir früher selbst in der Citroën-Vertretung nicht) (Werkzeug-Nr. 2437-T und 2021-T).

Nach den Lagern wäre als nächstes dann die Schutzplatte Nr. 22 wieder einzubauen, danach der Simmering Nr. 24. Auf der Achshälfte ist, und dies würde ich sehr empfehlen, die hintere Bremsscheibe inzwischen abgeschraubt und gewechselt. Damit kann man die Achshälfte samt Bremsscheibe wieder einsetzen und mit vorsichtigen Hammerschlägen so weit durchtreiben, dass auf der Innenseite das Gewinde sichtbar wird. Dann schiebt man die Unterlegscheibe, die man zum Einpressen der Lager verwendet hat, auf die Achshälfte und zieht mit Hilfe der Mutter Nr. 29 die Achshälfte so weit ein, bis sie ihre Endposition erreicht hat. Es ist selbstverständlich, dass natürlich die Lager vorher mit entsprechendem Kugellagerfett einzusetzen sind. Ich empfehle auch dringend, den Schwingarm von hinten etwa mittig zwischen den Lagern anzubohren und diese Bohrung so zu wählen, dass ein Gewinde M6 eingeschnitten werden kann. In dieses Gewinde dann einen Schmiernippel ein-

schrauben, am besten mit Locktite. Damit lässt sich auch später einmal mit entsprechendem Lagerfett der Hohlraum in dem Schwingarm füllen, bzw. kann frisches Fett an die Lager herangebracht werden, was die Lebensdauer ganz wesentlich verlängert.

Auf der Innenseite ist dann, wie bereits beschrieben, zwischen dem Lager Nr. 27 und der Anlaufscheibe Nr. 18 eine etwa 1 mm starke Stahlscheibe beizulegen, danach möglichst eine neue Sicherung Nr. 19 anzubringen und die Mutter Nr. 29 aufzuschrauben. Diese sollte mit ca. 10 mKp (98,1 Nm) angezogen werden - dazu Drehmomentschlüssel verwenden. Ist die Distanzhülse 16 richtig gewählt, läuft die Achswelle nunmehr spielfrei, aber auch nicht zu stramm.

Sollte jemand unbedingt die einfachen Rillenkugellager Nr. 6305 2RS oder 6208 2RS verwenden wollen, so ist bei diesen Lagern auf der Innenseite des Lagers die Lagerabdichtung zu entfernen, damit das Fett, was sich im Schwingarmgehäuse befindet, auch an diese Lager überhaupt herankommt.

Wer an Ersatz der Schrägkugellager durch Kegelrollenlager denkt, hat etwa den gleichen Einbauweg zu beschreiten wie bereits beschrieben. Die Kegelrollenlager müssen allerdings eingestellt werden. Das heißt, nach Einbau aller Teile wird die Mutter Nr. 29 fest angezogen und dann etwa 1/6tel bis 1/8tel wieder gelöst. Danach muss sich die Achswelle spielfrei, aber ohne Schwergängigkeit drehen. Diese Lager müssen nach einigen hundert Kilometern nochmals

<b>SM – Radlager hinten – z. B. von FAG</b>		
<b>Original</b>	<b>Ersatz durch Rillenkugellager</b>	<b>Ersatz durch Kegelrollenlager</b>
<b>Innere kleinere Lager</b>		
Schrägkugellager 25 x 62 x 17 mm Bezeichnung 7305 B Lager nicht teilbar Stahlscheibe 1 mm beilegen  Achtung Vorspannung	Rillenkugellager 25 x 62 x 17 mm Bezeichnung 6305 2 RS Lager gekapselt und nicht teilbar einfacher Einbau, preiswerte Lagerware weniger haltbar	Kegelrollenlager 25 x 62 x 18,25 mm Bezeichnung 30303 Lager teilbar, breiter als Original Vorspannung muss eingestellt werden relativ einfacher Einbau
<b>Äußere größere Lager/ Radseite</b>		
Schrägkugellager 40 x 80 x 18 mm Bezeichnung 7208 B Lager nicht teilbar Achtung Vorspannung	Rillenkugellager 40 x 80 x 18 mm Bezeichnung 6208 2 RS Lager gekapselt und nicht teilbar einfacher Einbau, preiswerte Lagerware weniger haltbar	Kegelrollenlager 40 x 80 x 19,75 mm Bezeichnung 30208 Lager teilbar, breiter als Original Vorspannung muss eingestellt werden relativ einfacher Einbau Bremssattel muss 1,75 mm unterlegt werden, damit die Bremsscheibe mittig läuft

## Technik/Aktuelles

kontrolliert und gegebenenfalls eingestellt werden. Es rentiert sich allerdings nur dann diese Lager einzubauen, wenn jemand sehr sportlich fährt und damit ständige Querbelastungen der Lager gegeben sind.

Sobald also dann die Mutter Nr. 29 entsprechend angezogen ist, ist das Sicherungsblech Nr. 19 umzuschlagen, um ein versehentliches Aufdrehen der Mutter Nr. 29 zu unterbinden. Danach empfiehlt es sich, in die Schutzkappe Nr. 13 ebenfalls noch Lagerfett einzubringen und den Rand der Schutzkappe Nr. 13 mit entsprechender Dichtmasse, z. B. Silikone, zu bestreichen und die Schutzkappe dann vorsichtig wieder in den Schwingarm einzuschlagen. Dies kann dadurch geschehen, dass man ein entsprechendes Rohr oder eine entsprechende Nuss auf den Außenrand aufsetzt und mit vorsichtigen Hammerschlägen die Schutzkappe in ihre ursprüngliche Position bringt, so dass hier absolute Dichtigkeit gegeben ist.

Danach ist der Bremssattel wieder einzubauen. Vorsicht: Die mittlere Schraube so lange im Bremssattel belassen, bis dieser wieder mit den Hauptbefestigungsschrauben befestigt ist. Achtung! Original-Unterlegplatten wieder verwenden und erst nach dem Anzug der Befestigungsschrauben die provisorisch angebrachte mittlere Schraube, die normalerweise

die Bremsklötze hält, entfernen. Dann Bremsklötze einbauen, danach die Abdeckung der Bremsklötze, und sofern vorhanden, die Masseanschlüsse wieder anbringen.

Sofern Kegelrollenlager eingebaut wurden, sieht man aus den Maßen dieser Lager, dass das Außenlager etwa 1,75 mm breiter als das ursprüngliche Schrägkugellager ist. Diese 1,75 mm müssten durch Scheiben unter der Befestigung des Bremssattels ausgeglichen werden, damit sich die Bremsscheibe wieder mittig zwischen den beiden Teilen des Bremssattels dreht.

Zum Schluss Rad einbauen und prüfen, ob das Rad ohne Spiel leichtgängig läuft. Wenn Sie alles richtig gemacht haben, müssten Sie mit dieser Methode und ab und zu zusätzlichem Abschmieren für die nächsten 200.000 Kilometer oder 20 Jahre bezüglich der hinteren Radlager beim SM wieder Ruhe haben.

Wenn es ernsthafte Probleme/Fragen geben sollte rufen Sie mich an. Vielleicht kann ich weitere „dumme“ Ratschläge geben.

Viel Spaß!!

## Trotz Wirtschaftskrise nur leichter Preisrückgang für Oldtimer

von Stephan Kuepper

Die Folgen der Wirtschaftskrise haben ihren Niederschlag auch in der Preisentwicklung von Oldtimern gefunden. Das geht aus der Entwicklung des Deutschen Oldtimer-Index im ersten Halbjahr 2010 hervor, den der Verband der Automobilindustrie (VDA) alle sechs Monate herausgibt. Nachdem der Index seit 1999 jährlich im Durchschnitt um 5,7 Prozent gestiegen war, sank er in den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 von 1.732 Punkten um 1,9 Prozent auf 1.699 Punkte. Im Vergleich zeigte sich der Dax mit plus 0,15 Prozent nahezu unverändert.

Die Liste der Fahrzeuge mit dem stärksten Wertzuwachs führt nach wie vor der Citroën 2 CV an, gefolgt vom Fiat 500 F. Danach haben sich allerdings einige überraschende Änderungen ergeben. Der Porsche 924 liegt nun auf Platz 3, er verbesserte sich um acht Plätze. Ebenfalls einen großen Sprung nach vorn machte die Mercedes-Benz S-Klasse (W 116) von Platz 14 auf Rang 7. Der in den letzten Jahren mit Rekordergebnissen gehandelte legendäre Mercedes-

Benz 300 SL (Flügelträger) erfuhr offensichtlich eine Preisberuhigung und fiel aus den Top Ten heraus.

Der Deutsche Oldtimer-Index wird seit 1999 nach den gleichen Kriterien berechnet. Zugrunde liegen Wertgutachten von 88 unterschiedlichen Fahrzeugtypen aus sieben Herstellernationen, die in ihrer Gesamtheit den deutschen Oldtimermarkt repräsentieren.

Um eine Verfälschung durch besonders wertvolle Einzelstücke zu vermeiden, werden in der Berechnung des Index keine Vorkriegsfahrzeuge berücksichtigt. Der Anfangswert im Jahr 1999 wurde auf 1.000 Punkte festgelegt.

Auch wenn es im ersten Halbjahr 2010 zu einer Beruhigung der Preisentwicklung für Oldtimer gekommen ist, so melden die deutschen Fachhändler doch, dass eine gestiegene Nachfrage speziell im Bereich der Sport- und Luxusfahrzeuge darauf hindeutet, dass die Preise für das gesamte Jahr wieder steigen werden.



## Werkstätten

Immer wieder wird die Geschäftsstelle angerufen und man fragt nach einer Werkstatt, die sich mit dem SM auskennt. Für uns ist das schwierig zu beantworten, weil wir natürlich nicht in eine Haftung für eine eventuell falsche Empfehlung geraten wollen. Außerdem wollen wir niemanden bevorzugen oder benachteiligen. Wenn wir nachstehend die Empfehlungen unserer Mitglieder aufführen, dann tun wir das, weil wir meinen, dass die Erfahrungen unserer Mitglieder mit einzelnen Werkstätten auch anderen Mitgliedern zugutekommen sollten. Eine irgendwie geartete Haftung oder Garantie können wir natürlich nicht übernehmen.

Bitte teilen Sie Änderungen der Anschriften und sonstiger Angaben ggf. der Redaktion mit.

Abk.: Motor (M), Wartung (W), Karosserie (K), allgemeine Hilfe, Beratung (H)

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

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

Garage Häfliger & Kunz AG  
Industriestrasse 4  
CH-4658 Däniken SO  
**+41(0)62/2913137**  
Fax: +41(0)62/2913134  
info@citroenrestaurationen.ch

Volker Hammes (H,K,M,W)  
Daimlerstr.17 - 41564 Kaarst  
**(02131/590401)**  
Mobil: 01 71/4924372  
Fax: 02131/3688802  
www.volker-hammes.de

Werner Höhl  
Industriestraße 15  
67346 Speyer  
**(06232/74385)**

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

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

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

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

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

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

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

Firma Rudzinski  
Dieselstraße 15  
71332 Waiblingen  
**(07151/59161)**

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

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

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

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

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

## Wer liefert was?

### SM-Teile

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

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

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

### Innenausstattung

Sattlerei Axel Preis  
Weberstraße 41  
06385 Aken/Elbe  
Fon: 034909/391256  
Fax: 03212/1013618  
mobil: 01 72/20151 12  
info@axel-preis.de  
www.axel-preis.de

### Korrosionsschutz

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

### Lagerschalen, Ventile, Kolben/-ringe

Motorenrevision  
Gerrit Meijerink  
Brinkstraat 128  
NL-7512 Enschede  
Fon: 0031 5331/9914

Oldtimer Ersatzteile  
Frank Mellmann  
Hauptstraße 27  
22929 Rausdorf  
Fon/Fax: 041 54/85000

### Klimaanlagen

Heidrich & Schüller GbR  
47228 Duisburg  
husgbr@freenet.de

Weber-Vergaser  
Viktor Günther GmbH  
Kölner Str. 236  
51149 Köln  
Fon: 02203/91 1460  
Fax: 02203/91 1466  
www.vgsmotorsport.de

### Elektrik

Christian Fahrig  
Am Wäldchen 2 - 4  
04579 Espenhain  
Fon: 034347/51283  
Fax: 034347/51229  
Mobil: 01 71/41244 24  
www.oldtimer-electrique.de  
fahrig@oldtimer-electrique.de

### SM-Literatur

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

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

## Regionale Stammtische

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

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

**Karlsruhe** - monatlich  
 1. Mittwoch  
 Café Critisize  
 Liststr. 14  
 76185 Karlsruhe  
 Info: Matthias Pilz  
 privat: 07246/945818  
 mail: info@pilzdesign.de

**Rhein-Ruhr** - Termine s. u.  
 Wasserschloss Haus Kemnade  
 An der Kemnade 10  
 45527 Hattingen  
 Info: Christof Bäumer  
 privat: 0234/9536822  
 mail: c.baeumer@mi-beratung.de

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

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

## Terminplaner

	Januar				Februar				März				April				Mai				Juni									
Woche	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26				
Mo	4	11	18	25	1	8	15	22	1	8	15	22	29	5	12	19	26	3	10	17	24	31	7	14	21	28				
Di	5	12	19	26	2	9	16	23	2	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25	1	8	15	22	29				
Mi	6	13	20	27	3	10	17	24	3	10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19	26	6	13	20	27	3	10	17	24	
Do	7	14	21	28	4	11	18	25	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27	3	10	17	24	4	11	18	25	
Fr	1	8	15	22	29	5	12	19	26	5	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21	28	4	11	18	25	5	12	19	26
Sa	2	9	16	23	30	6	13	20	27	6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29	5	12	19	26	4	11	18	25
So	3	10	17	24	31	7	14	21	28	7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16	23	30	6	13	20	27	3	10	17	24

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

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

Die Termine 2010 sind im Kalender grün markiert

	Termin	Stammtisch
<b>Termine 2010</b>		
November:	11.	Stammtisch Rhein-Main
Dezember:	01.	Stammtisch Karlsruhe
	01.	Stammtisch München
	03. - 05.	Nikolaustreffen in Lüneburg
	.	Stammtisch Rhein-Main
<b>Termine 2011</b>		
Januar:	05.	Stammtisch Karlsruhe
	05.	Stammtisch München
	13.	Stammtisch Rhein-Main
Februar:	02.	Stammtisch Karlsruhe
	02.	Stammtisch München
	02. - 06.	Bremen Classic Motorshow (BCM)
	10.	Stammtisch Rhein-Main
März:	02.	Stammtisch Karlsruhe
	02.	Stammtisch München
	10.	Stammtisch Rhein-Main
	30. -	Techno Classica (Essen)
April:	- 03.	Techno Classica (Essen)
	09.	Mitgliederversammlung
Mai	07. + 08.	Citromobile (Expo Haarlemmermeer)
Juni:	10. - 12.	Internationales SM-Treffen (Venedig)

## Wer macht was im Citroën-SM-Club?

### Vorstand

**1. Vorsitzender: Jürgen Renner**  
 Fon: 06152/960303  
 Fax: 06152/960305  
 Mail: vorstand@citroensmclub.de

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

**Schriftführer: Gerold Röben**  
 Fon: 05195/5222  
 Fax: 05195/5224  
 Mail: schriftfuehrer@citroensmclub.de

**Kassenwart: Christof Bäumer**  
 Fon: 0234/9536822  
 Fax: 0234/4526258  
 Mail: schatzmeister@citroensmclub.de

**Beisitzer: Gerrit Böttcher**  
 Fon: 0151/27608660  
 Mail: beisitzer@citroensmclub.de

### Ersatzteile

**Martin Juschkus - ab 18.30 Uhr**  
 Fon: 06154/574413  
 Fax: 06154/6290973  
 Mail: ersatzteile@citroensmclub.de

### Technik

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

### Dipl.-Ing. Andreas Heene

Fon: 08152/6900  
 Fax: 08152/6990  
 Mail: technikheene@citroensmclub.de

### Versicherungen

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

### Redaktion Zeitung

Helge Klein  
 Buchbacher Str. 13 · 84405 Dorfen  
 Mobil: 0172/8484566  
 Mail: redaktion@citroensmclub.de

### Produktion · Druck · Versand Zeitung

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