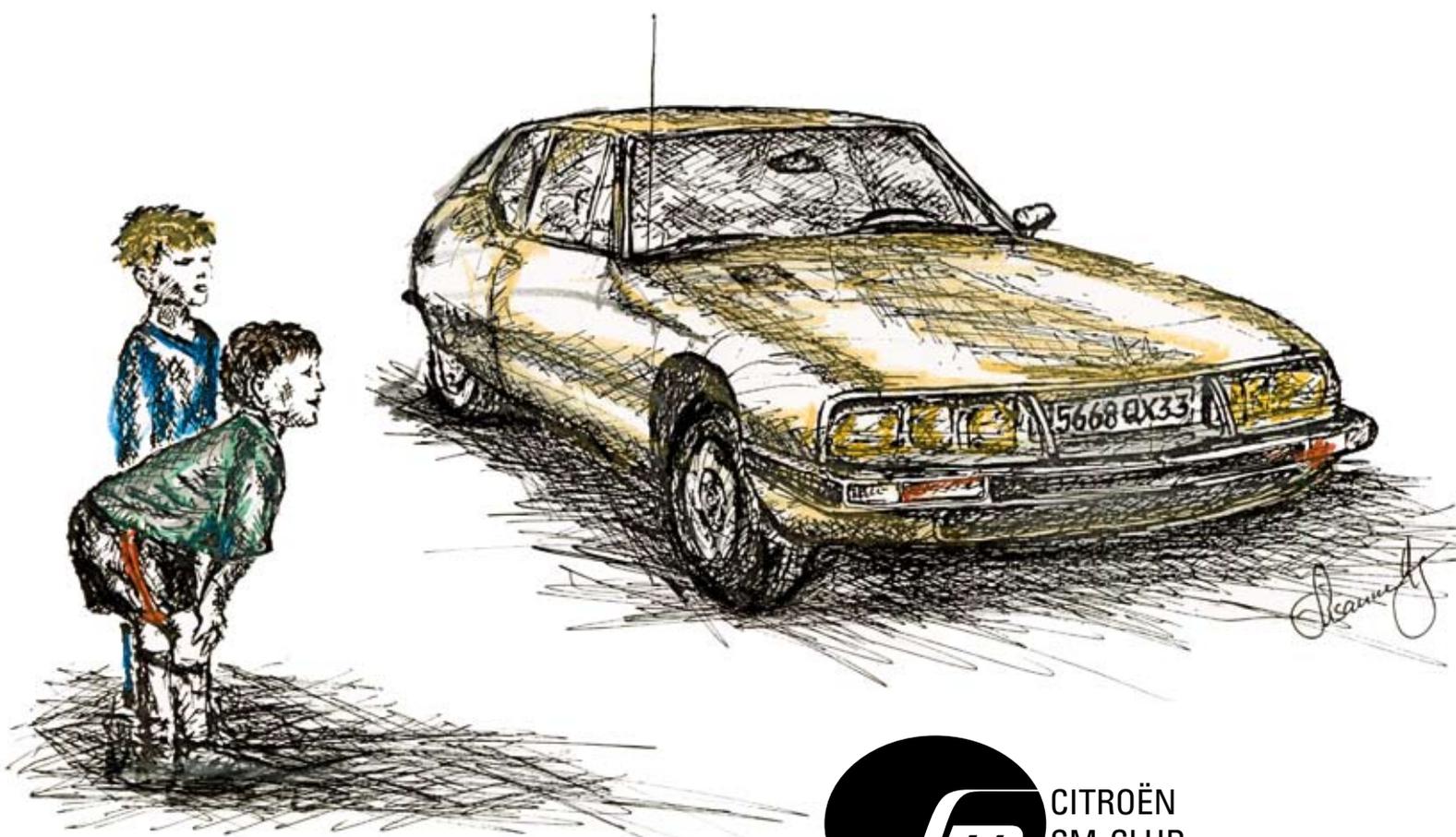


81

4. Quartal 2008

SM-Journal



CITROËN
SM-CLUB
DEUTSCHLAND E. V.

Grussworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

Gleich zu Beginn möchte ich einige Bemerkungen zu unserem Ersatzteillager loswerden: Es scheint wieder Zeit zu sein, darauf hinzuweisen, dass wir kein von der Firma Citroën großzügig bestücktes Ersatzteillager mit 24-Sundensevice sind! Wir machen das in unserer Freizeit und besonders Martin Juschkus trägt nach Feierabend die meiste Arbeit mit der Lagerhaltung, Lagerverwaltung und dem Versand der Teile. Anstelle eines Fax mit dem Wortlaut: „Schick mir mal die Schraube an der rechten Seite des Motors“, würde ein Telefonat besonders hilfreich sein.



Nun habe ich noch eine Sache klarzustellen: Es läuft offensichtlich das Gerücht, wir würden Türgriffe für 1.500 Euro nachfertigen. Blanker Unsinn! Tatsache ist, dass wir versuchen, Türgriffe nachzufertigen. Aber bei allen angefragten Firmen die gleiche Antwort bekamen: „Ja, wir können nachfertigen, aber wir sind nicht interessiert. Wir haben für geringe Stückzahlen keine Kapazitäten frei.“ Das ist ernüchternd, aber wir werden wohl hin und wieder mit solchen Aussagen leben müssen. Das ändert nichts an der Tatsache, weiter nach Herstellern für mögliche Nachfertigungen zu suchen.

So, jetzt habe ich mir die Seele frei geschrieben und das ist ab und zu nötig.

Vor Ihnen liegt nun die Weihnachtsausgabe 2008 und ich muss rückblickend feststellen, dass wir ein angenehmes und erfolgreiches Jahr mit vielen SM-Kilometern hinter uns haben. Es haben Treffen in entspannter und freundschaftlicher Atmosphäre stattgefunden und erfreulich ist, dass sich im Rhein-Main-Neckar Raum junge Mitglieder zusammenfinden und das Thema Citroën-SM ausleben. An dieser Stelle auch ein Dank an Dr. Frank für seine Mühe, die „Nordlichter“ in Form von Ausfahrten am Clubleben zu beteiligen. Gleiches gilt für Barbara Eisvogel, die eine sehr schöne Ausfahrt im Saarland organisiert hat und so den Südwestbereich versammeln konnte.

Für 2009 findet die Mitgliederversammlung am 25. April in Weilburg an der Lahn statt. Ich bin dem Rhein-Main Gebiet entflohen, weil ich die Hotelangebote nicht mehr für vertretbar gehalten habe. Zur Mitgliederversammlung sollen alle Mitglieder die Möglichkeit zur Teilnahme haben. Weilburg ist sowohl von der A3 als auch von der A45 leicht zu erreichen. Am Sonntag folgt nach dem Frühstück eine Besichtigung und Ausfahrt auf hessischen Kreisstrassen durch den Naturpark Hochtaunus.

Vom 22. bis 24. Mai findet in Apeldoorn/NL das nächste Int. Citroën SM-Treffen statt. Informationen gibt es schon jetzt unter www.citroensmclub.nl.

Beschließen wir das Jahr 2008 mit friedvollen und schönen Weihnachtstagen. Für das Jahr 2009 wünsche ich an dieser Stelle allen Mitgliedern und Freunden Gesundheit und einen stressfreien Citroën SM.

Alles Gute und auch beruflichen Erfolg wünscht Ihnen Jürgen Renner.

Titelbild



Aufgrund des Artikels von Gerhard Schneck in der letzten Ausgabe der Clubzeitung zeichnete Susanne Ilg die Szene nach, in der Gerhard Schneck und sein Bruder den SM bestaunen. Diese Zeichnungen hat sie uns für diese Ausgabe zur Verfügung gestellt.

Susanne Ilg (Jahrgang 1984) ist Studentin an der Merz-Akademie Stuttgart (Fachhochschule für Gestaltung) für den Studiengang „Visuelle Kommunikation“. e-mail-adresse: susanne.ilg@gmail.com (falls Ihr mal einen Auftrag für sie habt)

Aktuelles von der Kulturinitiative Mobilität

07er-Merkblätter fürs Ausland

Seit die Bundesregierung bekannt gegeben hat, dass die Anerkennung des roten Sammlerkennzeichens ausschließlich Sache des Einreiselandes ist und sie in dieser Angelegenheit keine Rechtssicherheit herstellen wird, herrscht Unsicherheit unter den Oldtimerfreunden. Bislang liegt der Initiative nur aus der Schweiz ein Schriftstück vor, welches ausdrücklich und unmissverständlich belegt, dass die Schweiz unsere „07er“ anerkennt. Ein erster Ansatz, doch viel zu wenig, um sich auch bei der Einreise in andere europäische Länder ein wenig sicherer zu fühlen. Sprachbarrieren fördern nicht immer den Dialog mit einheimischen Ordnungshütern, so dass in einer derartigen Situation ein erklärendes Schriftstück, welches man kurzerhand aus dem Handschuhfach nehmen und dem Polizisten in die Hand geben kann, sinnvoll wäre.

Ein solches Schriftstück hat die Initiative Kulturgut Mobilität e. V. nun aufgesetzt und bislang in vier Sprachen übersetzen lassen. Je auf englisch, französisch, italienisch und niederländisch wird dem skeptischen Polizeibeamten der Sinn und Zweck unseres 07er-Kennzeichens erklärt. Die Übersetzung auf polnisch ist in Arbeit und steht vermutlich beim Versand dieser Clubzeitung schon zur Verfügung.

Aufgrund zahlreicher Anfragen, die per E-Mail seit Erscheinen des letzten Rundschreibens eingegangen sind, haben wir uns entschlossen, die Merkblätter für das 07er-Kennzeichen im Ausland für alle Inter-

essierten freizugeben und nicht nur auf Mitglieder zu beschränken. Sie finden die Merkblätter auf der Homepage www.kulturgut-mobilitaet.de im Bereich „Dokumente“ -> „Verschiedenes“ in der oberen Navigationsleiste.

Bitte beachten Sie, dass Sie vor Antritt der Fahrt mit der 07er ins Ausland unbedingt Ihre Versicherung fragen müssen, ob sie Schäden im Ausland abdeckt! Die Initiative übernimmt keinerlei Haftung, wenn es aufgrund fehlenden Versicherungsschutzes zu Rechtsstreitigkeiten kommt.

Die Initiative Kulturgut Mobilität e. V. ist eine unabhängige, nichtkommerzielle Interessensvertretung der Oldtimerszene. Sie setzt sich für den Erhalt des historischen mobilen Erbes und der Teilnahme von Oldtimern am Straßenverkehr ohne jegliche staatliche Restriktionen ein. Dies muss unser aller Ziel sein! Bürokratieabbau, statt neue Hürden zu schaffen, lautet die Devise.

Dies leitet nahtlos in ein weiteres, momentan in Internetforen diskutiertes Thema über: Der FIVA-Pass! Seit in der Januar-Ausgabe 2008 der Motor-Klassik auf Seite 9 der kleine Passus „Die Fahrzeugpässe der FIVA, im Fachjargon ID-Cards, werden in der Schweiz bereits als Zulassungsdokument für Oldtimer benutzt.“ zu lesen ist, wächst die Furcht vieler Oldtimerfahrer, der Pass könne nun doch als Zulassungskriterium auch in Deutschland eingesetzt werden.

Fortsetzung auf Seite 22

Editorial

Liebe Citroën  -Clubzeitungs-Leserinnen und Leser,

Jetzt liegt die letzte Ausgabe für dieses Jahr vor Ihnen. Wir haben die Werkstatt-CD von Dirk Trompeter (Müller) neu aufgelegt und jedem Mitglied ein Exemplar als kleine Weihnachts-Beigabe mitgeschickt. So ist Jeder in der Lage, bei Ersatzteilbestellungen die Teilenummern raus zu suchen und Martin Juschkus die Arbeit etwas zu erleichtern.



Gerade richtig zum Versand der Zeitung kamen jetzt die DEUVET-Karten, die wir ebenfalls beigelegt haben. Diese haben jetzt eine unbegrenzte Gültigkeitsdauer.

Bedanken möchten wir uns auf diesem Wege bei Allen, die uns in Form von Beiträgen und Bildern (neue wie alte „Schreiberlinge“) übers Jahr unterstützt haben und wünschen Allen ein besinnliches Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 2009 und immer rollende Räder mit den SMs.



In diesem Sinne: Viel Spaß beim Lesen
Ihre Redakteure Gerold & Astrid Röben

Der Inhalt

Aktuelles

| | | |
|--|-------|----|
| Grusswort des Präsidenten | Seite | 2 |
| Aktuelles von der Kulturinitiative Mobilität | Seite | 3 |
| Editorial | Seite | 3 |
| Zum Thema DEUVET..... | Seite | 26 |
| In Memoriam F. W. Meisen..... | Seite | 26 |

Clubleben

| | | |
|---|-------|----|
| Kunst im Herbst..... | Seite | 5 |
| Schraubertag bei Wolfgang Höptner | Seite | 6 |
| Nikolaustreffen bei den Pälzern | Seite | 17 |
| Ausfahrt im Saarland..... | Seite | 21 |
| Ausfahrt im Schwarzwald | Seite | 23 |

Veranstaltungshinweise

| | | |
|--------------------------------|-------|---|
| Vorschau auf die BCM 2009..... | Seite | 8 |
|--------------------------------|-------|---|

Magazin

| | | |
|-----------------------------|-------|----|
| Einmal rum..... | Seite | 14 |
| Bleibt der SM - Teil 2..... | Seite | 18 |
| Emmas Blinklicht..... | Seite | 20 |

Service

| | | |
|--|-------|---------|
| Kaufgesuch..... | Seite | 6 |
| Der „Lüfterschaden“ | Seite | 7 |
| Der heiße Automatik..... | Seite | 9 |
| Endlich ein passendes Radio | Seite | 11 |
| Barbaras Kalender 2009..... | Seite | 11 |
| Geld sparen mit dem IE..... | Seite | 12 |
| Zündung..... | Seite | 12 |
| Bestellschein Ersatzteile | Seite | 13 |
| SM-Embleme – fast wie neu | Seite | 15 |
| Verkaufsanzeigen | Seite | 16 + 22 |
| Was gibt's neues bei den Benzinpumpen..... | Seite | 24 |
| Ersatzteile · Ersatzteile · Ersatzteile..... | Seite | 25 |
| Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile | Seite | 27 |
| Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine | Seite | 28 |

Redaktionsschluß für die 82. Ausgabe (I/2009): 01. Februar 2009

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

Kunst im Herbst ...

von Astrid Röben

... so könnte man das Thema der von Rüdiger Frank und Gerold Röben organisierten Herbstausfahrt der Nordlichter nennen. Dieses Mal war nicht nur der „harte Kern“ im Norden mit von der Partie, sondern auch die Paare Lommel und Wellmann hatten für diese Ausfahrt den weiten Weg auf sich genommen. Aber auch neue Mitglieder nutzten die Ausfahrt als Familienausflug - für sie als Bremer quasi ein „Heimrennen“ - und es hat sich gelohnt.

Man traf sich mit mehr Teilnehmern als erwartet bei Daisy's Diner in Oyten, ein einem amerikanischen Truck-Stopp nachempfunderer Autohof.

In Kolonne ging es zuerst in das Heinrich-Vogeler-Museum im Barkenhoff in Worpswede. Gemütlich spazierte die bunte Gesellschaft vom Parkplatz des Restaurants „Eichenhof“, in dem – nach der kunstgeschichtlichen Reise in die Welt des Heinrich Vogeler – ein fantastisches Essen auf uns wartete.

Der Jugendstilkünstler Heinrich Vogeler entwarf nicht nur das Worpsweder Bahnhofsgebäude, sondern gestaltete auch Geschirr, bemalte neben Leinwand auch die Wände des Hauses, in dem er lange Zeit seines Lebens verbrachte. Eine ca. viertelstündige Videoschau informierte uns über sein Leben und Leiden, bevor wir durch das Haus stöbern durften.

Nach dem Essen machten wir uns wieder auf die Reifen und fuhren mal langsam, mal schneller in westlicher Richtung, bis uns die Weser an der noch von der Osterausfahrt bekannten Fähre stoppte. Dieses Mal ging es nur einmal über die Weser, denn man erwartete uns am Flugplatz in Ganderkesee zum Kaffee.

Hier konnten die im „Eichenhof“ in Worpswede begonnenen Benzingespräche bis in den Abend fortgesetzt werden.

Es war eine wirkliche gelungene Ausfahrt zum Ausklang der Saison in diesem Jahr und der Dank der Teilnehmer geht an die Organisatoren.



Dr. Rüdiger Frank begrüßte die Teilnehmer „zeitgerecht“



Auf dem Weg zum Restaurant „Eichenhof“



Vor dem Heinrich-Vogeler-Haus

Schraubertag bei Citroën Höptner

von Jochen Wirsching

Das habe ich definitiv falsch verstanden, das mit dem „Schraubertag bei Citroën Höptner“ in Mainz-Mombach! Ich dachte, es ginge darum, mit kleineren, schon bestehenden Mängeln dort hinzufahren und diese dort entweder zu reparieren oder auch nicht – und dabei einen schönen Tag zu verbringen.

Mein real existierender SM hat mich leider eines Besseren belehrt: Auf dem Hinweg hängte sich die Höhenverstellung aus und auf dem Rückweg lief mir das Kühlwasser aus der Heizung auf die Füße.

Aber zum Thema: In Mainz haben Frau und Herr Höptner einen wirklich hohen Aufwand bei der Vorbereitung getrieben und gaben sich die größte Mühe, immer mindestens das Dreifache aufzutischen, als die Anwesenden beim besten Willen vertilgen konnten. Ausserdem waren sie so tolerant und gastfreundlich, zu ihrer integrativen Veranstaltung auch Nicht-Citroëns auf den Hof ihres grossen Autohauses zu lassen – und hier leitete mich der Titel der Veranstaltung zum zweiten Mal fehl: „Schraubertag“ klingt sehr nach öligen Fingern, dem Schieben von plattbereiften Rostwracks aus brennesselbewachsenem Buschwerk. Tatsächlich ging es beim Schrauben eher darum, die Austernschalen aufzuschrauben und dabei nicht den Schampus in der anderen Hand zu verschütten!

Fast alle mir bekannten ehemaligen und aktuellen Citroën-SM-Club-Präsidenten waren letztlich anwesend, sprich, wir aus dem SM-Lager waren zu viert. Da konnten wir uns prima in Gespräche vertiefen und einen Gang durch die zwei letzten SM-Jahrzehnte machen. Für mich immer noch unvorstellbar der Gedanke, dass man einen SM noch zu Zeiten gefahren sein kann, in denen das Modell noch aktuell war! Was habe ich mir damals als Kind den Hals nach diesen Luxus-Tieffliegern verdreht. Der Wagen war ja so selten, dass er noch nicht einmal in meinen Kinderquartetts vorkam. Daher kannte ich zwar das Leergewicht

von Opel Diplomat und BMW 3.0CS, aber der SM war mystifiziert.

Friedrich W. Sögtrop war mit seiner Cross-Dyane frivol auf den ansonsten durch Luxuslimousinen besetzten Platz gefahren und gab den Höptners so einen willkommenen Citroën-Hintergrund. Denn es gab im Abglanz des SM sonst gar nicht so viel Citroën zu sehen: Horex Regina, Lancia Flaminia, Benz 190SL, Porsche, MG, Jaguar XK140, Fiat 500 und etliches weiteres mehr.

Als jedoch nach einer Stunde noch immer niemand auf der verwaisten Hebebühne war, entschloss ich mich zu einer Verzweiflungstat, um dem Anspruch des Titels gerecht zu werden: Ich nutzte die ausgehängte Höhenverstell-Hebele. Mit dem SM durch die sich an Bistro-Tischen schon in Schiefelage festhaltenden Gäste zu kreuzen, hatte den erwünschten Effekt: Es entstand ein Sog in Richtung Werkstatthalle. Als wenn man nur darauf gewartet hätte. Insbesondere ehemalige Flugkapitäne griffen begeistert zu nahe liegenden Werkzeugen und lobten die gut erhaltenen Merkmale des Vehikels. Ruckzuck war das Gestänge wieder am Start und wir wendeten uns schlüpfend wichtigeren Dingen zu.



Adelsstand-Erhebung eines ex-schweizerischen Vergaser-SM durch Präsidentenhand

Im nächsten Jahr bin ich wieder dabei, falls Höptners mich hineinlassen sollten, allein die 80 Kilometer dorthin sind schon eine morgendliche Genussfahrt gewesen!

Kaufgesuch

Neues Club-Mitglied sucht gut erhaltenen und fahrbereiten SM mit nachvollziehbarer Historie und realistischem Preis. Gerne mit brauner Lederausstattung.

Salvatore De Masi
Tel.: 0151-12641777



„Präsidenten unter sich“



Was nun?

Der „Lüfterschaden“

von Günter Foese

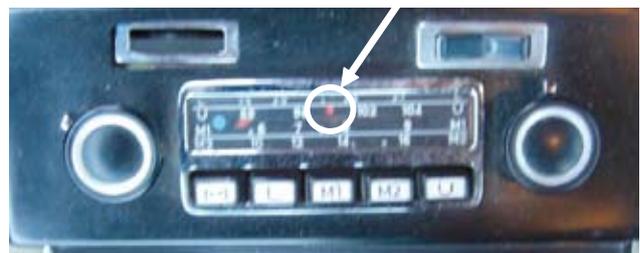
Unser letzter Herbstausflug – ausgearbeitet von Barbara Eisvogel – führte uns nach Saarbrücken ins Hotel „Victor“. Unsere SMs übernachteten in der hotel-eigenen Tiefgarage.

Am Sonntagmorgen war Abreise angesagt mit einem interessanten Zwischenstopp zur Besichtigung der Völklinger Hütte. Ich war einer der Ersten in der Tiefgarage, es war also noch kein Röhren von SM-Motoren zu vernehmen. Deshalb vernahm ich ein Geräusch in meinem SM; es klang – verdammt – nach einem Lüftergeräusch. Kurzer Check: Eingeschaltet war offensichtlich nichts.

Auf dem Parkplatz der Völklinger Hütte borgten mir Kollegen ihre Ohren und kamen zu dem Schluss, dass es wohl der Heizlüfter sein müsse. Vielleicht könnte es ja auch am Kabelbaum liegen, der erst kürzlich erneuert wurde. Vermutung hin, Vermutung her, vor Ort war nichts zu unternehmen. Mit dem netten Gefühl, wieder einmal ein ungelöstes Problem zu haben, fuhrten wir – meine nörgelnde Frau und ich – nach Hause. Auf dem Heimweg wurde überlegt, was man unmittelbar unternehmen könnte. Auf jeden Fall zuerst die Batterie abklemmen und dann: „Schau´n mer mal!“

Die Reparatur

Wir sind zu Hause in der Garage. Dort ist es verhältnismäßig dunkel. Wir räumen das Gepäck aus dem Kofferraum und dem Inneren des Fahrzeugs und da sehe ich, da sehe ich ein Lichtlein leuchten. Ein Lichtlein an meinem alten Original-Dampfradio, das man eigentlich nur im Stand betreiben kann. Die Sender lagen damals noch etwas weiter auseinander. Ich hatte es in den Wartephase im Stand betrieben und statt aus nur ganz leise – sozusagen auf Rauschen – gestellt: Radio aus und Lüfterreparatur erledigt.



Das Fazit: Tauscht die alten Radios aus oder schaltet sie aus, immer!! - oder kauft das Grundig-Radio, das Volker Hammes entdeckt hat (s. Seite 11).

Vorschau auf die BCM 2009

Kühler Pragmatismus und selbstbewusste Exzentrik „Best of British“ als Sonderschau auf der Bremen Classic Motorshow

Einen Querschnitt durch die Geschichte britischer Motorräder zeigt die Sonderschau im Zweiradbereich der Bremen Classic Motorshow vom 6. bis 8. Februar. Fünf Jahrzehnte voller innovativer Technik, klassischem Design und sportlicher Aura – ganz gleich, ob die Maschinen nun aus der Zeit von 1901 bis 1914 oder aus den „Golden Fifties“ stammen. Diese Zeitspanne umfasst die Jahre, in denen der englische Motorradbau in der Welt tonangebend war. Möglich wird die Ausstellung durch die Mitglieder des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes e. V., denn es sind vorwiegend ihre Maschinen, die hier präsentiert werden. Martin Grundmeyer, der die Ausstellung organisiert und betreut, erklärt dazu: „Wir haben alles Erdenkliche getan, um das bereits in den Vorjahren erreichte hohe Niveau mindestens zu halten, wenn nicht gar zu übertreffen!“

Bereits vor dem ersten Weltkrieg waren britische Maschinen durch sportliche Wettbewerbe und die Anforderungen des Alltags auf Zuverlässigkeit bei hoher Leistung getrimmt. Während hierzulande zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine restriktive Steuergesetzgebung und soziale Ressentiments Motorradfahrern das Leben schwer machten, fuhren in England ganz selbstverständlich auch sportliche Damen, erfolgreiche Unternehmer oder geistliche Herren in Beruf und Freizeit Motorrad. Das Tempolimit im Vereinigten Königreich umgingen die Briten zunächst, indem die Auto Cycle Union ihre Motorradrennen auf der Isle of Man abhielt und viele Wettbewerbe von vorn herein im Gelände ausgetragen wurden. Aus einer sportlichen Haltung, einer generellen Technikbegeisterung und den technischen Möglichkeiten der Produktion in der britischen Industrie entstand eine vielgestaltige Motorradszene, wie sie weltweit bis in die 70er Jahre ihresgleichen suchte. Für die ersten sechs Jahrzehnte des vergangenen Jahrhunderts legte der britische Motorradbau die Messlatte für die Konkurrenten hoch.

Unbestrittener Star der Show ist die rare Wooler „Flat Four“ von 1953. Der vierzylindrige Boxermotor mit dem Kardanantrieb zum Hinterrad in der Konstruktion des John Wooler verkörpert prinzipiell die deutsche Schule des Motorradbaus, dürfte aber den meisten europäischen Motorradfreunden vollkommen unbekannt sein. Keine 100 Maschinen dieses Typs der kleinen Marke entstanden – und weniger als ein Dutzend davon

überlebte weltweit. Noch niemals bisher war auf dem Kontinent eine Wooler ausgestellt. Die Wooler ist ein erstklassiges Beispiel für die Mischung aus kühlem Pragmatismus und selbstbewusster Exzentrik, die britische Maschinen so einzigartig macht. Von englischer Kreativität zeugen auch die flüssig gekühlten Zweitakter von Scott, die Quadratvierzylinder von Ariel oder die vierventilige Rudge, die in den zwanziger Jahren schon mit integralen Bremssystemen brillierten.

Mehr als zwei Dutzend britische Zweirad-Legenden zeigen in Bremen ein faszinierendes Lexikon des britischen Motorradbaus: Von AJS über Ariel, Brough Superior, BSA, Douglas, HRD, Matchless, Norton, Royal Ruby, Rudge, Sunbeam, Triumph, Wilkinson, Velocette und Vincent bis zur erwähnten Wooler. Neben Maschinen mit beeindruckender Erfolgsgeschichte aus der Zeit britischer Dominanz auf den Rennpisten der Welt finden sich in der Show auch Konstruktionen, die perfekt für den harten Alltag auf zwei Rädern zugeschnitten waren. Übrigens: Auch vom VFV organisiert wird es in diesem Jahr eine private Motorradbörse geben, zu der Mitglieder des VFV kostenlos ihre Motorräder einem fachkundigen Publikum zum Verkauf anbieten können. Nicht-Mitglieder zahlen eine kleine Gebühr. Infos erteilt Thomas Beneke, Telefon 01 72/4 17 91 21.

Die Bremen Classic Motorshow eröffnet am 6. Februar um 9 Uhr.

Öffnungszeiten:

Freitag, 6. Februar bis Sonntag, 8. Februar 2008
jeweils 9 bis 18 Uhr,
www.classicmotorshow.de



Der heiße Automatik- SM

von Andreas Heene

Der Automatik-SM ist seit 2000 fertig und wurde noch nie gewaschen. Weil er nun sowieso schon etwas staubig ist, habe ich ihn heuer vermehrt auf die Route genommen im Sommer, wobei ich mit Erschrecken folgendes feststellen musste: Die Temperaturanzeige für das Kühlwasser ging relativ schnell nach oben und verharrte dann kurz vor dem schwarzen Feld zwischen dem weißen und dem roten Feld und der Ventilator lief andauernd.

Irgendwas stimmte da aber ganz und gar nicht. Ein Anruf beim Automatik-Besitzer und Präsident Jürgen Renner ergab nur dessen schnoddrige Aussage, das sei normal.

Aber das konnte nicht sein, denn ich hatte ja den IE zum Vergleich, der eigentlich das heißere Auto ist – und bei diesem SM bleibt der Temperaturzeiger fürs Kühlwasser immer ca. 1 mm links vom schwarzen Feld der Anzeige stehen. Bis ´ran geht der nur im Stau - und die Ventilatoren laufen da auch immer sinnvoll geregelt.

Was also war da los? Der erste Schritt war, ein neues Anzeigeelement einzubauen. Gesagt – getan, aber immer noch die gleiche Anzeige, keine Änderung der Zeigerstellung. Dann habe ich in Frankreich mal einfach alle Sensoren für das Wasserkühlnetz neu geordert. Am Wochenende nach Lieferung habe ich dann die Dinger eingebaut:

Zuerst den Thermoschalter am Kühler. Dieser steuert das Ein- und Ausschalten der Ventilatoren. Wobei das mal wieder toll war, den sieht man von oben beim Automatik, aber man kommt nicht dran, weil dessen spezieller Fliehkraftregler für die Lenkung – hier ein Getriebedruckregler – oben vorne links auf der Traverse sitzt. Also das Ding erstmal losgemacht. Dann den Sensor am Kühler schnell getauscht unter Zustopfen des Loches mit dem Finger – trotzdem lief genug Brühe raus.

Die Analyse des Schalters ergab eine aufgedruckte Einschalttemperatur von 75° C und eine Abschalttemperatur von 68° C. Klar, dass da die Ventilatoren immer liefen. Denn der originale neue Schalter hat eine Temperaturspreizung von 92/82°C.

Dann habe ich auch die beiden Thermogeber am Thermostaten ausgetauscht, den kleinen für die Temperaturanzeige im Armaturenbrett und den großen für

das rote Stopplicht – letzterer kann übrigens leicht mit dem am Kühler verwechselt werden, da der fast genauso aussieht.

Zuguter letzt habe ich noch den Thermostaten gewechselt, denn der kann ja schon auch mal hängen - und dem Ausdehngefäß habe ich noch einen neuen Deckel gegönnt. Auch hier wird durch die Feder an der Dichtung der Gegendruck zum System aufgebaut und damit die Temperatur im System beeinflusst.

Anschließend, nach intensiver Reinigung der beiden Baustellen mit destilliertem Wasser (aus meinem Raumlufttrockner) kam die Probefahrt. Aber bis darauf, dass die Ventilatoren nun einer geregelten Arbeit nachgingen, habe ich nichts an einschneidender Veränderung feststellen können. Die Temperaturanzeige ging immer noch bis ans schwarze Feld.

Natürlich bin ich dauernd den bekannten Größen in Sachen SM (Daniel Kunz und Volker Hammes) auf den Wecker gegangen mit meinen Fragen, ich habe auch verschiedene Hilfestellungen bekommen. Daniel Kunz hat mir z. B. am Telefon einen Originalthermostat vermessen – ich hatte den richtigen eingebaut, das war's also wieder nicht.

Was aber irgendwann mal auftauchte, war die Überlegung, dass sich ja das Automatikgetriebe am Wasserrohr links zwischen Motor und Kühler quasi herunterkühlt, denn beim Automatik ist dieses Rohr ein doppelwandiger Rohrkühler. Dort läuft in der äußeren Hülle das Automatiköl und innen das Wasser vom Motor. Also muss ja das Automatenöl heißer sein als das Wasser, denn sonst wäre diese Konstruktion ja unsinnig.

Da mein BMW 2000 C Automatik auch so einen Öl/ Wasserkühler hat, allerdings im eigentlichen Kühler integriert – muss wohl was dran sein, dass man die Automaten irgendwie noch auf ein niedrigeres Temperaturniveau herunterholen muss.

Nimmt man nun an, dass das Kühlwasser am SM um die 100° C hat, dann muss das Automatenöl ja heißer sein, um sich an den 100° C noch abkühlen zu können. Tatsächlich können diese Getriebe Temperaturen von 130° C bis 150° C erreichen, darüber machen es dann die Öle nicht mehr mit.

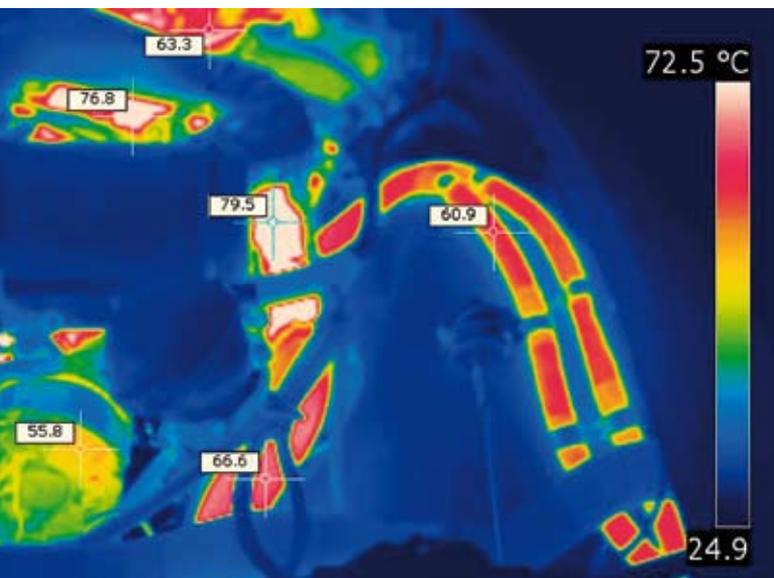
Service

Somit war zumindest eine logische Erklärung gefunden für das höhere Temperaturniveau im Automatik SM im Vergleich zum IE. Jürgen Renner hatte also recht – leider!

Aber war der SM nun zu heiß oder nicht??? Nun, da ich als Bausachverständiger seit ein paar Monaten im Besitz einer Thermografiekamera bin, deren Bildpunkte ich auf 1/10 analysieren kann mit der Software, war deren Einsatz off topic gefragt.

Ich habe den SM mit offener Haube warm laufen lassen und darüber diverse Bilder geschossen, bis zum Einschalten der Ventilatoren. Das ergab, dass zumindest das Motorkühlnetz im richtigen Temperaturbereich läuft. Klar, im Stand hat das Automatengetriebe wenig Wärme abgegeben, aber ich wollte ja vorrangig den Motor checken, denn am Automat kann ich eh nichts machen.

Untenstehend mal zwei Bilder nach Einschalten der Ventilatoren mit ein paar Kommentaren. Die Kreuze im Bild sind Temperaturpunkte, die ich über die Software abgelesen habe, die Temperatur steht im Kästchen daneben.

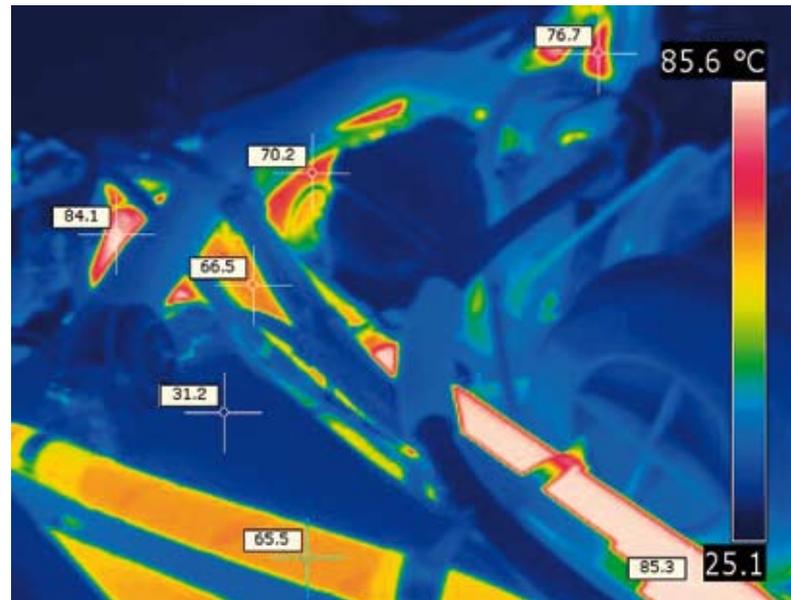


Blick von vorne nach hinten entlang dem Radkasten Fahrerseite. Man sieht die Ölschläuche, die ja keinen Luftstrom im Kühler haben, mit einer Temperatur von nur 60,9° C.

Das weiße Feld ist der Getriebeölkühler, der mit 79,5° C abstrahlt, was vorrangig die Wassertemperatur sein dürfte. Unterhalb des Getriebeölkühlers ist der Gummischlauch zum Kühler zu sehen mit einer Temperatur von 66,6° C. Links oben sieht man den Motor mit einem Wert von 76,8° C.

Was mich allerdings erstaunt ist der Wert von 55,8° C bei der Lima! Die wurde dann noch heißer.

Motorraum von links nach vorne gesehen, links unten die Ölschläuche, rechts schräg der Getriebeölküh-



ler mit 85,3° C und links oberhalb der Federkugel der Wasserkühler in der Front mit 70,2° C am Ventilator, bis rechts oben mit 76,7° C und am linken Bildrand beim Eintritt in den Kühler mit 84,1° C.

So gesehen, zeigen die Bilder nicht eben eine bedenkliche Temperatur im gesamten System. Gehe ich von den auf dem Temperaturschalter für den Ventilator aufgedruckten 92° C Einschalttemperatur aus, ist der SM dann ja wohl eher ein kühler Kandidat. Kann aber sein, dass das Bild ein anderes ist nach einer längeren Fahrtstrecke.

Vermutlich hätte man bei Citroën einfach das Anzeiginstrument anders eichen sollen.

Da man natürlich trotzdem mit einem coolen Auto unterwegs sein will, auch im Sommer bei 30° C, ist beim Automatik doch die Überlegung erlaubt, ob man nicht die zusätzliche Wärmelast des Getriebes irgendwie wieder los wird. Eine Änderung des Ölkreislaufes mit einem separaten Kühler wäre mir nicht „okinool“ genug, aber vielleicht finde ich noch eine Chance, mal einen Sonderkühler bauen zu lassen, der nach vorne verdickt ist oder einen Zusatzkreislauf hat.

Und – ich wiederhole mich – man sollte die Wärmelast der Auspuffkrümmer durch eine Dämmwicklung eliminieren, entsprechendes Material gibt es bei ISA Racing. Dann ist schon mal diese Strahlungswärme weg aus dem Motorraum. Das hat mein Automatik-SM noch nicht. Allerdings ist die Temperaturanzeige wiederum sehr entspannt, wenn man bei ca. 20° Außentemperatur fährt.

Endlich ein passendes Radio für den SM

von Gerold Röben

Viele kennen das Radioproblem, das originale Continental Edison ist nicht oder nur zu horrenden Preisen zu bekommen. Die alten Blaupunkt sind ebenfalls selten und lassen im eingeschalteten Zustand Vermutungen über Schäden des Heizungslüfters entstehen (s. Seite 7).

Moderne Radios haben eine Einbautiefe von 16 cm, viel zu viel für den Schacht in der Mittelkonsole des SM. Dies geht nur, wenn ein entsprechender Aufsatz angefertigt wird, der aber, egal wie schön und professionell er gemacht ist, immer wie ein Fremdkörper wirkt.

Nun gibt es neuerdings ein Radio, welches nur 10 cm Einbautiefe hat und auch ein modernes Empfangsteil mit RDS usw. Ein Cassetten- oder CD-Teil besitzt dieses Radio nicht, allerdings hat es einen AUX Eingang auf der Frontseite, so dass dort MP3 Player, iPod usw. angeschlossen werden können.

Die Bezeichnung ist Delphi Grundig CL 105 TR und zu beziehen ist es über die Firma Weinhoepfel GmbH. Der Internet Link ist www.weinhoepfel.de/cl105tr.html. Dort kann man das Radio online für 69,00 € zzgl. Versandkosten bestellen.

Hier nun die offizielle Beschreibung:

DELPHI GRUNDIG CAR AUDIO CL105 TR

Dank seiner geringen Abmessungen und Einbautiefe sowie der robusten Konstruktion lässt es sich in nahezu jedem industriellen oder landwirtschaftlichen Fahrzeug installieren. Dennoch bietet es alles, was man von einem EON-/RDS-Tuner erwartet. Der zusätzliche Eingang auf der Gerätefront (AUX-IN) erlaubt den Anschluss jedes externen Abspiel- oder Navigationsgerätes über eine 3,5-mm-Klinkenbuchse.

Merkmale:

- 1-DIN RDS-Tuner
- 4 x 35 Watt Musikleistung
- AUX IN (zum Anschluß von externen Audio-Playern)
- Nichtflüchtiger Speicher (EEPROM)
- Sicherheitscode
- Geringe Einbautiefe (ca. 10 cm)
- Telefon-Mute
- Wellenbereiche 3 x FM, MW, LW
- LCD Anzeige, Display-Beleuchtung weiß
- Tastenbeleuchtung Rot
- B x H x T (cm): 17,8 x 5,3 x 10



Frontansicht

AUX-Buchse offen



Seitenansicht



... und eingebaut

AUX-Buchse verdeckt

Wer hat noch keinen SM-Kalender?

Es ist wieder soweit. Der Kalender für 2009 ist versandfertig. Den Preis habe ich ändern müssen. Die Post hat mir einen Strich durch die Rechnung gemacht. Der Kalender ist leider 5 mm zu groß und muss daher als Paket verschickt werden. Pro Kalender sind es 15 Euro, pro Versand als Paket noch 6,90 Euro dazu. In eine Verpackung passen höchstens 3 - 4 Kalender. Viel Freude damit.

Eure Barbara

Bestellungen an:

Barbara Eisvogel
Lerchesflurweg 79 · 66119 Saarbrücken
e-mail : baerbel@eisvogel.net
fax: 0681/585712

Geld sparen beim IE

von Andreas Heene

Beim IE werden oft die Einspritzdüsen erneuert, weil sie vermeintlich defekt sind. Da die Neuteile – ohnehin Nachfolgeteile der Originale – auch noch schweinetueuer sind, kann man aber auch oftmals besser die alten Ventile instand setzen.

Das Stück Kraftstoffschlauch ersetzt man durch normalen Gewebeschlauch für Benzinleitungen, aber einen, bei dem das Gewebe INNEN liegt und der außen aus Gummi besteht. Hat man nämlich die Benzin-schläuche mit Außengewebe, dann sieht man weder die Löcher noch wenn die Schläuche porös werden. Das Schlauchstück kann man mit einer Schelle befestigen, was aber im engen Motorraum recht fummelig ist. Besser man geht zu einem Hydraulikschlauchbetrieb – wo man als Citroënfahrer eh Stammkunde ist – und lässt sich mittels einer Presshülse den Schlauch

verpressen. Das ist dann wieder sehr nah am Original und hält auch zuverlässig.

Das andere Problem sind verstopfte Einspritzventile. Die muss man in der Gegenrichtung durchblasen und durch mehrfaches Betätigen der Kontakte versuchen frei zu räumen. Meistens kommt der Dreck da aus den Benzin-Metalleitungen hinein, die innen korrodieren oder bei denen innen die Galvanik abblättert. Es ist daher zu überlegen, diese Leitungen, sofern noch gut, neu galvanisieren zu lassen, auch innen, oder sie gleich aus Edelstahl nachbauen zu lassen.

Unbedingt erneuern sollte man den großen und kleinen Gummidichtring, dort, wo das Ventil im Motorblock sitzt, denn auch die werden porös. Zumindest der Franzosen-Club hat sie, aber auch SM World in LA kann sie besorgen.

Zündung

von Volker Hammes

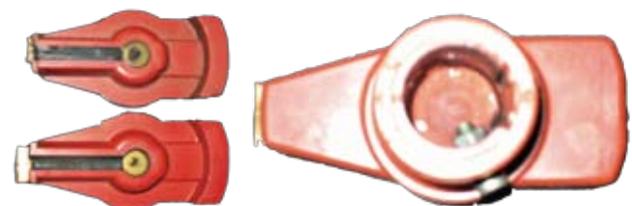
Leider wurde die 1-2-3-Zündanlagenproduktion (hoffentlich nur vorübergehend) eingestellt.

So liegt die Aufmerksamkeit nun wieder bei den bereits vorhandenen Systemen, wie z. B. dem System Jaeger. Trotz der von Manfred Jaeger eigens konfektionierten Zündkabelsätze unter Berücksichtigung, der von ihm vorgegebenen Widerstandswerte brennen die Zungen der Verteilerfinger ab. So geschah es auch unserem Clubmitglied Jan Sprakel, als sein SM den Restart nach einem Tankstopp verweigerte.

Jan Sprakel, der sich mit und in seiner Firma bereits mit einigen SM-Teilen auseinandergesetzt hat, wozu auch schon einige Nachfertigungen realisiert werden konnten, bietet uns nun auch die Nachfertigung des Verteilerfingers für das System Jaeger an. Als Rohteil dient ein Bosch-Teil. Als Anschlag verwendet er jedoch keine Metallschraube mit Mutter – so wie Jaeger. Aus Unwuchtgründen hat er einen Kunststoffanschlag eingebaut. Er schreibt uns: „Das klappt wirklich gut und ist weniger schwer. Damit auch alles gut paßt, haben wir eine Vorrichtung gebaut, in der man nun Bosch-Verteilerfinger präzise und beliebig wiederholbar umbohren kann.

Wenn Interesse/Bedarf besteht fertige ich gerne einige E-Teile. Bei mehr als 10 Teilen können wir das sicher für weniger Geld, da dann die Maschine schon gerüstet ist.“

Wer also einen Finger benötigt, oder sinnigerweise einen auf Reserve legen möchte, meldet seinen Bedarf bitte beim Club, damit sich überblicken lässt, welche Stückzahl sinnvoll ist nachzufertigen.



Einmal rum

von Andreas Heene

Kürzlich bin ich mit dem Einspritzer gefahren, es war eine denkwürdige Fahrt, denn ein paar Kilometer von daheim weg ist die Kilometeranzeige am Tacho von 99.999 auf 00.000 gesprungen, er war also „einmal um“, wie man hier sagt.

Gekauft habe ich den IE mit 61.000 Kilometern im Jahr 1991 in Toulouse, somit sind also auf meinem Fahrkonto ca. 39.000 Kilometer zu verbuchen. Gut, in 17 Jahren ist das nicht viel, es entspricht einer Jahresfahrleistung von ca. 2.300 Kilometern. Wobei ich meine Fahrkapazität natürlich auch noch auf die anderen drei Oldies aufteilen muss, da ich mich nicht klonen kann.

Der Automatik-SM hat seit 1989 auch noch mal ca. 25.000 Kilometer gefahren, die Alpine seit Auslieferung 1984 um die 60.000 Kilometer, und der BMW 2000 CA seit Auslieferung 1967 etwa 55.000 Kilometer, wovon ca. 30.000 Kilometer auf mein Konto gehen seit 1978. Sicher fahren andere mehr mit ihren Oldies, aber die Aussage, dass ich meine nie fahren würde, sollte mit diesen Zahlen widerlegt sein.

Wenn ich mich aber mal ausschließlich auf den SM IE konzentriere, so ist mit den 39.000 Kilometern die Frage zu stellen, was denn für diese Fahrleistung alles an Unterhalt erforderlich gewesen ist.

Die wesentlichen Maßnahmen an meinen Oldies dokumentiere ich, denn man glaubt gar nicht, wie man sonst den Überblick verliert. Da dankt man, man habe letztes Jahr eine neue Batterie eingebaut – und schaut man dann in die Liste, ist es schon fünf Jahre her - und man braucht sich nicht wundern, warum die Karre schlecht anspringt.

Die Liste für den SM IE ist im Rückblick schon beachtlich, was alles zu machen war. Wobei der neue Motor, den der Vorbesitzer eingebaut hat, gar nicht in der Liste ist. Sie umfasst ausschließlich die Arbeiten in meiner Zeit. Was das gekostet hat – ich denke lieber nicht drüber nach, da hätte ich sicher auch einen Ferrari oder Jaguar dafür unterhalten können – aber in dieser Klasse spielt hat der SM auch mit. Andererseits ist auch das Richten eines alten Unfalles mit enthalten, der seinerzeit schlecht gemacht wurde. Dafür kann ja das Auto nichts.

Wenn man sich aber nur mal die Motormaßnahmen herauspickt: 1975 Auslieferung als Neufahrzeug
1982 Motor defekt, Werks-Neumotor eingebaut
1994 Motor überholt bei ca. 68.000 Kilometer
2008 Motor + Getriebe überholt bei ca. 98.500 Kilometer.

Gerade bei der letzten Motorüberholung mit „1x Ausräumen“ vorne, zeigte sich auch, dass man halt sehr genau arbeiten muss, wenn man am SM etwas überholt, sonst kann man alles immer wieder herausholen und verschleißt dabei auch noch teure Teile. Bei der ersten Getriebeüberholung wurden neue Synchronringe eingebaut, die sogar noch original zu bekommen waren. Vorher ließ sich der 2. Gang immer nur kratzend einlegen. Nach der Überholung fing das Getriebe immer mehr zu pfeifen an und der 2. Gang begann wieder zu kratzen (nach ca. 2.000 Kilometer!!), bis ich dann die Schnauze voll hatte und es eben bei der letzten Motorrevision noch mal öffnen ließ. Der Differentialkäfig war nicht fluchtend montiert und der Synchronring vom 2. Gang schon wieder im Eimer. Das kommt daher, dass sich nicht nur die Ringe abnutzen, sondern auch der Gegenkonus auf dem jeweiligen Zahnrad, obwohl der gehärtet ist. Legt man einen neuen Ring auf einen verschlissenen Konus, dann wackelt der Ring leicht, d. h. er verschleißt sofort wieder im Betrieb. Bei meinem Getriebe wurde der alte Konus abgeschliffen und ein neuer aufgeschumpft, nun schaltet sich das Ding wie Butter und zudem werden die Geräusche leiser, weil alles richtig montiert wurde.

Klar, man kann auch mit einem verzogenen SM mit pfeifendem Getriebe und kratzenden Gängen herumfahren, aber ich mag so was nicht. Deswegen der bei diesem Auto vielleicht etwas höhere Wartungsaufwand. Wobei die seinerzeit gekaufte Substanz sicher eine der besten am Markt gewesen ist.

Die vergleichbaren Wartungslisten bei meinen anderen Oldies – auch die des Automatik-SM sind aber erheblich kürzer, man darf nicht den Einzelfall generalisieren.



SM-Embleme – fast wie neu

von Eckhard Schmidt

Ich habe mich mal mit der Aufarbeitung der C-Säulen „SM“-Logos beschäftigt. Hintergrund: Mein SM ist ein früher 71er und braucht dementsprechend die alten SM-Logos, nicht die neueren „Citroen SM“ Versionen.

Zunächst gilt es also, die alten Logos aufzutreiben. Da es die wohl leider nirgendwo mehr NOS gibt, musste ich auf Gebrauchte zurückgreifen, mit den typischen Mängeln: Verbeult, verkratzt, voll mit Klebstoff, Chrom abgenutzt. Ich habe leider kein Vorher-Bild gemacht, die sahen aber schon heruntergekommen aus. Carsten hatte mir freundlicherweise zwei für den Sinclair-Transport geschenkt und zwei hatte ich noch an anderen Stellen aufgetrieben.

Im ersten Schritt legt man die Dinger einfach mal für ein paar Stunden in ein Verdünnungsbad, danach kann man mit einer kleinen Bürste alle Farb- und Klebereste leicht entfernen. Dann hat man schon mal die blanken Chrom-Embleme in der Hand. Für einen perfekten Anspruch kommt man in der Regel um eine Neu-Verchromung nicht herum. Danach sehen sie dann so aus:



Vorher sollte man sie natürlich halbwegs gerade gedengelt haben, denn nach dem Verchromen geht man sonst das Risiko ein, dass die neue Chromschicht direkt bricht.

Das nächst Problem ist die Größe: Die alten SM-Embleme sind größer und passen nicht in die Emblemträger. Neue Emblemträger gibt es aber in der Übergröße nicht und schon gar nicht die Nachgefertigten aus Messing, die ich zum Glück auch noch aufgetrieben habe. Es bleibt also einem nichts anderes übrig, als die Embleme millimetergenau in die richtige Größe zu feilen. Auch das sollte man eigentlich vor dem Verchromen machen, doch ich habe es hinterher gemacht, zum Glück ohne Probleme, das Chrom hält die Feilerei aus.



Wie im Bild oben zu erkennen, hatte eines der Embleme zwei unschöne Löcher. Ist nicht selten, dass jemand die Embleme lieber verschraubt hat, denn geklebt, doch sieht es halt doof aus. Doch auch dieses Problem lässt sich beseitigen: Dazu nimmt man Zwei-Komponenten-TurboKitt. Eine minimale Menge reicht, die man wie Knete in die zwei Löcher des Emblems stopft. Um eine Struktur in das Kitt zu bekommen, drückt man ein anderes Emblem ganz fest auf. So sorgt man auch dafür, dass die Schicht ganz dünn wird.



Nachdem man das Kitt vorne und hinten „plattgedrückt“ hat, sieht das ganze so aus, noch nicht gerade perfekt:



Im Profil kann man aber die Lederstruktur erkennen.



Nun wartet man eine halbe Stunde, bis das Kitt steinhart geworden ist. Im nächsten Schritt nimmt man nun Stahlwolle, erst einmal gröbere, dann feine 0000 und feilt das überschüssige Kitt immer flacher, bis es nur noch knapp die Löcher ausfüllt. Mit dem Finger kann man nun schon keine Unebenheit mehr erfüllen.



Wahrscheinlich könnte man auch Spachtelmasse für das Füllen benutzen, doch das Kitt ist echt praktisch. Jetzt beginnt das Lackieren. Dazu muss man erst ein-

Service

mal den richtigen Lack finden. Hier im Forum wurde mattschwarze Farbe aus der Sprühdose empfohlen.

Zwei Produkte habe ich im Autohandel erworben und diese Lösung erfüllte meine Ansprüche nicht, da:

a) der Farbton gegenüber dem Original ein wenig zu dunkel ist. Ich habe ein NOS-Emblem zum direkten Vergleich herangezogen.

b) die Farbe mir zu kratzempfindlich erscheint. Schließlich soll es ja eine dauerhafte Lösung werden. Die Wahl traf dann auf eine spezielle Ofen-Farbe: Diese trifft den original schwarz/dunkelgrau-Farbton haargenau und härtet viel besser aus, als herkömmlicher Lack. Mit ihr sprüht man nun das ganze Emblem samt Schrift ein, bis es schön schwarz gedeckt ist. Nun lässt man das wenige Minuten antrocknen und schiebt das Emblem in den Backofen!! Bei ca. 230° C härtet der Lack innerhalb von 30 Minuten komplett aus. Nach dem „Backen“ und Abkühlen nimmt man nun einen Holzklötz, und bespannt den mit in Verdünner getränktem Stoff (der Tipp kam von Andreas Heene). Mit dem Klotz streift man gleichmäßig und vorsichtig über die Schrift, bis diese wieder blank und glänzend wird – und voilà, schon hat man nahezu neuwertige SM-Embleme, ohne Kratzer, ohne störende Beulen, in der Originalfarbe und auch noch kratzunempfindlich. Selbst bei genauem Hinsehen sind auch keine Löcher mehr zu erkennen.



Das Bild oben zeigt das restaurierte Emblem im direkten Vergleich zu einem unberührten NOS-Emblem. Nicht zu unterscheiden (bis auf den Schriftzug natürlich).



Die Emblemhalter aus Vollmessing (Bild oben) kann ich auch nur empfehlen. Halten nicht nur länger, sehen auch besser aus, als die blöden Plastikdinger. Habe ich ebenfalls neu verchromen lassen.

Abschließend die Kosten:

- Teilekosten (Neue Emblemträger und gebrauchte SM-Embleme): ca. 150 €

- Entchromen/Entnickeln, Polieren, Neuverchromen aller Teile (vier Embleme, zwei Messing-Emblemträger) : ca. 150 €
- Ofen-Lack 400 ml Dose: ca. 20 €
- Kitt (falls man Embleme mit Löchern hat): ca. 10 €
- Stahlwolle: ca. 5. €
- Strom für den Ofen, Verdünner, Leinenstoff: keine Ahnung...

Nicht gerade die Billig-Lösung, dafür aber im Ergebnis höchst zufrieden stellend – und ich habe mit Emblemen und Trägern erst einmal ein paar Jahre Ruhe.

Jetzt kann es weiter gehen mit dem Motor-Projekt!

Verkaufs-Angebote

Citroën SM, Bj. 1971, V6 · 2,7 l · 168 PS

(2 Vorbesitzer, jeweils Citroën-Händler in Bremen)

98.000 km, ungeschweißt,

vor 6 Jahren im Originalton lackiert,

seit 2000 technisch komplett überholt:

Alles funktioniert

(incl. Zeituhr und Motorraumbeleuchtung)

Preis: 32.000 €

S. Dreckmann

Leuchtenburger Straße 8 · 28759 Bremen

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

Tel.: 04221/9242121 (Büro)

Für den Winter

Da ich meinen Oldtimerbestand reduziert habe, stehen zwei AKKU-CONTROLLER (Batteriepfleger) zum Verkauf. Diese Dinger sind sinnvoll, wenn man seinen Liebling nach viermonatiger Winterruhe ohne Probleme starten möchte.

Übrigens, die Feuerwehr setzt diese Dinger bei seltener genutzten Spezialfahrzeugen ein, damit sie im Ernstfall auch funktionieren

Für 30 €/Stück sind die sinnvollen Dinger zu haben.

G. Foese,

Tel.: 06124/9136

e-mail: guenter@foese.de

Nikolaustreffen bei den Pälzern

von Astrid Röben

Dieses Jahr hat es uns wieder ziemlich weit in den Süden Deutschlands zum Nikolaustreffen gezogen, nämlich in die alte Bischofsstadt Speyer, die schon über 2000 Jahre „auf dem Buckel“ hat.

Schon am Freitagabend fand sich eine große Runde zusammen im Hotel Pfälzer Hof in Mechtersheim – nur einen Katzensprung von Speyer entfernt.

Am Samstagmorgen in aller Ruhe starteten wir – zum Teil in Fahrgemeinschaften nach Speyer, um uns im Technik-Museum umzusehen. Aber bevor wir hineingingen, erzählte uns Kurt Hofherr von der wechselhaften Geschichte der alten Hallen, in denen das Technik Museum untergebracht ist.

Das Technik-Museum selber gibt es erst seit rund 15 Jahren, aber was dort in den vergangenen Jahren zusammen getragen wurde, war absolut sehenswert. Die neueste Errungenschaft fand Einzug in ein neues Zeitalter, für das auch eine neue Halle gebaut wurde. Diese wurde erst am 03.10.2008 eröffnet. Glanzstück ist die „Buran“, das Gegenstück der Russen zum Space-Shuttle. Direkt vor den Toren der Raumfahrt-Halle stand der letzte „Arbeitsplatz“ unseres Präsidenten – selbstverständlich sauber auf den Punkt gelandet, eine Boeing 747!

Während wir uns zum Sealife aufmachten, fuhren die Meisten nach Deidesheim zu einer wahrhaft außergewöhnlichen Weinprobe, wie uns berichtet wurde. Hier entpuppte sich die angekündigte Zwischenmahlzeit als ausgewachsene Hauptmahlzeit mit „Pfälzer Spießbraten“ satt.

Wir haben es jedoch nicht bereut, das Sealife besucht zu haben, denn zum Einen konnte man hier nicht nur



in „normale“ Hafenbecken“ abtauchen, sondern auch in die Tiefe der Meere – und das war schon etwas Besonderes. Allerdings gab es für uns Citroënisten eine besondere Attraktion, denn in einem der ersten Becken, die sich eben um Hafenbecken und ähnliche Gewässer drehten, lag eine grüne Entenhaube! Das Bild ist leider nicht ganz so toll geworden, da ich dämlicherweise meine Digi-Kamera zu Hause vergessen hatte und nun mit meinem Handy fotografieren musste, ☹.



Abends trafen wir uns zum Sektempfang im Hotel und während der Gänge gab es Ansprachen und Informationen des Präsidenten und gemeinsam mit Kurt Hofherr liebevoll gepackte Nikolausstiefel. Wir haben ja schließlich in diesem Jahr im Bezug auf das Datum eine Punktlandung hingelegt.



Nach einem ausgiebigen Essen und zahlreichen Benzingesprächen und einer herzlichen Verabschiedung am Sonntag Morgen fuhren die Teilnehmer – wie jedes Mal





– in alle Himmelsrichtungen auseinander und alle hoffen auf das nächste Treffen, um die Gespräche fortzusetzen.

Im Namen aller Teilnehmer sagen wir den Ehepaaren Hofherr und Renner herzlichen Dank für die Auswahl des Ortes und die vortreffliche Organisation, so dass dieses Treffen wieder ein voller Erfolg wurde.

Bleibt der SM? (Teil 2)

von Piet Buijsman – übersetzt von Gerold Röben



Das ist die Frage, die ich mir seit geraumer Zeit stelle. Es ist ärgerlich, dass ich darauf keine Antwort weiß. Ich werde es erklären!

Die Geschichte ist inzwischen bei den Lesern bekannt. Ich kaufte mir einen SM mit einem kleinen Defekt. Inzwischen wurde der Block komplett überholt und auch wieder zusammen gesetzt.

Mit neuen Kolben, aber nicht mit einem hydraulischen Kettenspanner. Für einige ist das eine Glaubensfrage, dass wurde mir schnell klar. Ich mag da nicht richtig drüber sprechen. Nach dem Kauf des SM ist mir schnell deutlich geworden, dass die Anschaffung den geringsten Teil im Leben eines SM-Besitzers ausmacht. Es muss vor allem sehr viel darüber gesprochen werden, weil es sehr viele sogenannte „Experten“ gibt. Das Ärgerliche dabei ist, dass alle unterschiedliche Standpunkte vertreten, wenn es um wichtige Dinge geht. Aber dies ist man ja schon aus der Religion gewohnt.

Ich habe alle mir bekannten SM-Foren – und dass seit mehr als einem Jahr – genauestens verfolgt, um mir den Sachverstand anzueignen und eine Antwort auf diese Frage zu fin-



den. Das gelingt mir nicht, vielleicht bin ich auch ein wenig zu eigenwillig. Ein Beispiel dafür ist meine Wahl des mechanischen Kettenspanners. Aber ich steh' da nicht allein – eine kleine, hartnäckige Gemeinschaft steht in dieser Frage hinter mir.

Die Zündung zum Himmel, genau solch' ein Thema. Nach ellenlangen Diskussionen ist der SM bei Van Rootselaar mit einer schönen, neuen 123-Zündung aus der Tür. Dies war nach der Meinung einiger deutschen SM-Kenner völlig falsch.

Die Nockenwellen sind aufgeschweißt, geschliffen und gehärtet worden, um das perfekte Profil und Maß der Nocken zu erreichen. Dies war nach Ansicht einiger „Experten“ auch nicht richtig (obwohl es eine Firma gibt, die seit Jahren nichts anderes macht), neue Nockenwellen hätten es sein müssen. An die muss man aber erst mal rankommen.

Der Ölkühler ist auch so eine Sache, ich habe den Originalen gelassen, schön blöd. Natürlich hätte ich die Lösung von Van Der Laan mit dem Wärmetauscher des CX einbauen müssen. Warum habe ich mich trotzdem für die schwache, original französische Lösung entschieden, obwohl ich kein Originalitätsfanatiker bin? Nun, dafür gibt es zufällig einen guten Grund, den ich aber für mich behalte. Das letzte Mal, als ich solch' einen Gedanken im Bekanntenkreis darlegte, erntete ich tödliches Schweigen. Abends im Bett sagte meine Frau: „Vielleicht müsst ihr das Verändern lassen, da hat glaub ich keiner was von.“ Nach dem Ende des Gespräches am nächsten Morgen war ich mir sicher: der

verfluchte SM geht weg. Ein CX ist schon genug Elend; all die verrückten Masochisten mit ihren alten Autos. Bei jeder Entscheidung das Problem wie bei Buridans Esel; der stand auch zwischen zwei Heuhaufen und wusste nicht, welchen er als erstes fressen sollte – am Ende ist er verhungert.

Irgendwann im Januar 2007 waren alle Schleif- und Hohnarbeiten endlich fertig. In die Zylinderköpfe kamen neue Auslassventile und nun begann das Zusammensetzen des Motors. Ha, sagte mein Mechaniker, dass Schlimmste haben wir hinter uns, noch ein paar Stunden fürs Zusammensetzen und dann haben wir es. „Ja, ja“, dachte ich, durch Erfahrung mittlerweile etwas schlauer geworden. Aber immer noch nicht schlau genug, wie ich später feststellte. Cyril ist sehr präzise, was für ihn spricht. Sehr genau, was man daran merkt, dass er seine eigene Arbeit skrupellos kontrolliert, als wenn er es für sich selbst machen würde. Fehler werden dadurch vermieden, aber es kostet auch viel Zeit. Aber was will man sagen, es ist halt ein SM.

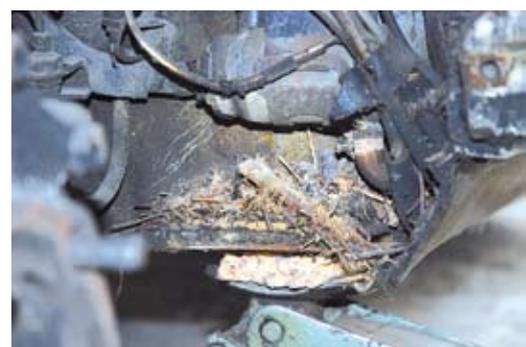
Als er alles zusammensetzte, machte ich mich nützlich und reinigte einige Halter und Schrauben, um sie wieder schön zu machen. Der SM ist wie ein Baukasten, sehr viele Teile sind geschraubt. Viele dieser Teile habe ich pulverbeschichten lassen. Als ich eine Abdeckung in der Nähe des LHM-Behälters abschraubte, stieß ich auf ein gigantisches Mäusenest. Es kostete viel Mühe, dieses zu entfernen. Noch so ein Nachteil eines SM, der lange stillstand: Ein Spielplatz für Mäuse. Später, bei der Kontrolle der Benzinpumpe noch mal das Gleiche: Wieder so ein Mäusedorf.

Mittlerweile ist der Motorblock zusammen, besser gesagt, schon eingebaut. Schau einmal, wie schön so ein Motorblock aussieht. Es war nicht immer leicht, an alle Sachen ranzukommen. So kosteten z. B. die Kopfdichtungen einiges an Zeit. Vor allem wegen der prinzipiellen Diskussion, welche Dichtung man nehmen soll, die mit den losen Ringen oder die ohne - und da mussten natürlich einige Modifikationen gemacht werden, Anschlagbegrenzer der Sekundärketten, verstärkte Ölpumpenwelle und ähnliches.

Auf dem Bild sieht man die neuen Ventilatoren, oh wie schön. Diese waren nötig, da die Originalen nach Vergrößerung des Kühlnetzes nicht mehr dazwischen passten. Nach Ansicht aller „Experten“ sollte das kein Problem sein, aber es war eins. Mittlerweile bin ich echt froh über diese schönen Ventilatoren, die auch im Handumdrehen zu entfernen sind.

Nun kam der Moment der Wahrheit, Zündschlüssel im Zündschloss. Sorgfältig, wie mein Mechaniker nun mal ist, hat er erstmal mit dem Anlasser das Öl in die Runde

gepumpt. Der Öldruck wurde schnell aufgebaut, stellte sich heraus. Anschließend wurde der Tank abgelassen, um zu sehen, was daraus noch für Probleme entstehen könnten. Es war nicht der Rede wert, das Benzin war sauber. Das Kühlwasser wurde zum x-ten Male kontrolliert und endlich wurde der Schlüssel gedreht. Was passierte – nichts, absolut nichts. Der Anlasser drehte durch aber es kam kein Benzin. Logisch, die Benzinpumpe tat nicht. Damit begann eine große Suche, keine Spannung an der Pumpe. Als ich die Pumpe direkt an eine Batterie angeschlossen hatte, lief die Pumpe, also war diese in Ordnung (Das war aber keine so gute Idee, die Pumpe direkt an eine Batterie anzuschließen, die Düsen leckten ganz enorm. Es hat schon seinen Grund, dass die Pumpe nach ein paar Sekunden abschaltet wenn man die Zündung einschaltet). Also, jetzt ran an die Relais. Das äußerste Relais (Nr. 142 im Schaltplan) ist das Relais für die Pumpe. Dieses schaltete nicht. Die Spule dieses Relais wird vom Relais daneben (Nr. 141 im Schaltplan) gesteuert, aber dieses schaltete auch nicht.



Warum nicht? Weil da keine Masseverbindung war. Aber das stellte sich erst nach langem Suchen heraus. Dies ist ein Allzweckrelais, welches seine Masse durch den Massekontakt des Spannungsreglers bekommt. Der Spannungsregler war aufgrund des Umbaus auf eine Lichtmaschine mit integriertem Regler nicht mehr da. Also einen Massepunkt gesetzt, Kabel angeschlossen und wieder den Schlüssel ins Zündschloss gesteckt. Beim zweiten Versuch lief der Motor, zwar noch ohne Luftfilter, aber doch so schön, dass man danach süchtig werden konnte. Das Auto auf der Bühne ist nicht das schönste Foto, dafür aber das historische: Fertig, um eine Testfahrt zu machen.

Aber bevor wir nun fahren konnten, mussten noch viele Dinge erledigt werden. Das Auto sollte zum TÜV. Da musste alles in Ordnung sein, wie z. B. die Beleuchtung. Dabei stellte sich heraus, dass die schwenkbaren Scheinwerfer funktionierten. Endlich mal etwas, was nicht kaputt war. Wir vermuteten richtig, dass auch die dynamische Höhenverstellung funktionierte. Der Bremsdruckspeicher musste aber noch ersetzt werden, dabei wurden einige Leitungen beschädigt, die auch zu erneuern waren. Die Anschlaggummies der Federung wurden komplett erneuert, die Radaufhängung überprüft und eine Achsvermessung wurde sorgfältig durchgeführt. Kleinere LHM-Undichtigkeiten wurden beseitigt, die Drosselklappen synchronisiert und noch einige Arbeiten mehr. Endlich kam der lang erwartete Tag – fahren. Der Motor war zwar schon einige Male gelaufen, für Kontrollen und auch für kleinere Einkaufsfahrten, aber nun war es was Anderes. Am Ende des Tages, viele hunderte Kilometer weiter war klar: Es gab keine Probleme! Die Öltemperatur war vorbildlich, die Wassertemperatur war in Ordnung. Die Anzeige ging zwar hoch und runter, blieb aber immer im Bereich vor dem schwarzen Block, der den roten Bereich abtrennt. Der Motor leckte nirgends und der Öldruck blieb stabil.

Aber wieder Diskussionen über das ja oder nein über das Nachziehen der Kopfschrauben. Die Deutschen sind der Meinung, dass man die Kopfschrauben nicht nachziehen muss. Im Werkstatthandbuch steht auch, dass dies nicht notwendig ist. Andere, die ich gesprochen habe sind der Meinung, was denen der gesunde Menschenverstand sagt: Nachziehen natürlich. Wir haben es nicht getan.

Einige Zeit später...: Ich bin nun beinahe 1.500 Kilometer gefahren. Die Ventile sind mittlerweile neu eingestellt worden und ich brauche vorläufig nichts mehr machen, es sei denn dass neue Probleme auftreten würden. Die Frage ist jetzt: Bleibt der SM? Technisch gesund, beginne ich an ihn zu glauben, aber optisch ist da noch einiges zu verbessern. Von einem verantwortungsvollen

Investment ist keine Rede mehr. Aber hat P. Pijlman in seinem Buch nicht geschrieben, dass das bei einem SM immer so ist? Es geht um pure Emotionen. Meine Frau versteht das schon lange nicht mehr. Viele Menschen fragen auch, „Nur, was das kostet so ein SM?“ Die bekommen von mir keine Antwort, die Frage verrät schon, dass ihnen eine Antwort nicht zusteht. Natürlich kostet ein SM was. Wir wissen das, wir brauchen nicht mehr zu fragen.

Ich weiß noch nicht ob der SM bleibt, ich komme darauf zurück...

Emmas Blinklicht

Eines Sonntags - Mittagszeit
so wie heute - Kocharbeit
will ich in die Küche geh'n
aber ach, was muss ich seh'n?

Steht doch mein lieber Ehemann
an der Spüle und fängt an
Autogläser, die verdreckten,
die im Keller 'grad noch steckten
hier zu waschen, zu polieren,
sie mit „Spüli“ einzuschmieren.

Mit der Bürste fürs Gemüse
schrubbt und schrubbet er sie, der Süsse
ohne Rücksicht auf Salat
oder sonst'gen Küchenstaat,
der herumsteht in der Nähe
und nicht gerne Wasser sähe.

Zum Glück, nur hat mein lieber Mann
noch nicht den Sonntagskittel an,
denn von dem wilden Wasserspritzen
stehen überall schon Pfützen.

Diese Szene, man kann's glauben
fängt an, mir den Nerv' zu rauben.

Ich steh' stumm und fassungslos
hinter ihm und frage bloß:

„Bist Du von Sinnen,
ist Dir schlecht?!“

Er sagt nur: „Du hast ja recht!“

Hat überlebt auch dies Dilemma

die vielgewöhnte
Sm-Emma

Sehen • hören • schmecken ...

von Jochen Wirsching

... Saarland-Ausfahrt 2008

Neun sehenswerte SM's – und jeder in einer anderen Farbe – bis hin zu dem elektrisierenden Zitronengelb von unseren Schweizer Freunden: Die Ausfahrt war ein richtiger Augenschmaus. Einige SM-Fahrer (der Schreiber selber) schnorren sich als Beifahrer durch die Tour und konnten damit auch einen entspannten Ohrenschaus genießen (wie klingt dieser Auspuff? Dieser Leerlauf? Wie ist das Abrollgeräusch von den Pirellis? Wie surrt der Fensterheber hier? Ach, das Continental Edison!

Zum Gaumenschmaus wurde die Mittagspause am Samstag in einem entlegenen, F-grenznahen Sei-



tental. Barbara hatte absichtlich eine kurvenreiche, selektive Landstrassenstrecke ausgewählt, die den Teilnehmern alles abverlangte. Das Restaurant „Gräntaler Hof“ war dann klasse – ein Geheimtipp. Da muss man noch mal hin! Beim Espresso kreisten dann die flachen Grundig Trecker-Radios (s. Seite 11), Türschlösser und Antennenstützen durch die Runde.

Draussen sah es anders aus: Die ansässige Landbevölkerung, deutlich erkennbar auf VW Passat, Opel Omega und John-Deere-Produkte festgelegt, reagierte irritiert und näherte sich den neun bunten UFO's nur zögerlich.

Nachmittags stand dann der „Kulturpark Bliesbruck“ auf dem Programm. Dort ging es unter anderem um die sogenannten Metallhorte oder Barbarenschätze: Im 3. Jahrhundert waren germanische Stämme überall über den zu dieser Zeit geschwächten Limes in das römische Reich eingedrungen. Sie raubten grosse Mengen an mehr oder weniger wertvollen Metallgegenständen (von Silberschmuck bis zu Trinkbechern und Werkzeugen), schnitten diese oftmals in kleine, leichter transportable Stücke und zogen den Rückzug ins Barbaricum an. Hier war der Rhein eine natürliche Grenze und oftmals wurden die Alemannen von römischen Patrouillenbooten aufgebracht und ihre Boote versenkt. Die resultierenden, bis zu 700 kg schweren, Metallberge wurden erst in jüngster Zeit beim Ausbaggern des Rheins gefunden.

Viele beeindruckte SM-Fahrer erfasste hier ein Frösteln angesichts der Vorstellung, aus dem Norden ein-



Clubleben/Aktuelles

fallende Barbarenstämme ohne ästhetisches Feingefühl könnten sich ihrer SM's bemächtigen, diese in Stücke schneiden, in VW Passats wegschaffen und die nicht wieder zu beschaffenden Kleinteile dann im Rhein zu verlieren.

Die Rückfahrt nach Saarbrücken verlief jedoch sicher.

Fortsetzung von Seite 3

Ich hoffe sehr, dass diese Furcht unbegründet ist. Es ist sattsam bekannt, dass man auf FIVA-A- und -B-Veranstaltungen einen FIVA-Pass zur Teilnahme benötigt. In diesem Falle hat der Teilnehmer jedoch selbst die Wahl, sich einen solchen ausstellen zu lassen. Dies beeinträchtigt nicht die weitere Ausübung des Hobbys bzw. stellt den Oldtimerfahrer ohne Teilnahmeambitionen nicht vor ein neues bürokratisches Hindernis und finanzielle Mehrbelastung. Als zusätzliches Zulassungsdokument neben der H-Abnahme ist der Pass in Deutschland daher überflüssig. Erst wenn durch den Einsatz des Passes andere bürokratische Hürden fallen (z. B. vorstehend genannte H-Abnahme), ist dieses Thema diskutabel. Wir werden die Entwicklung weiter beobachten und berichten.

Die Blätter stehen im Mitgliederbereich auf der Internetseite der Initiative zum Herunterladen oder Ausdrucken zur Verfügung. Wir sind der Überzeugung, daß der Mehrwert dieser Informationsblätter ein Anreiz darstellt, die Initiative durch eine Fördermitgliedschaft zu unterstützen. Für lediglich 24 EUR/Jahr kann man als Einzelperson der Initiative beitreten.

Besuchen Sie uns auf unserer Internetseite www.kulturgut-mobilitaet.de. Wir haben dort zusätzlich eine Literaturecke eingerichtet, in der laufend neue und alte Bücher rund um unser schönes Hobby vorgestellt werden. Vielleicht findet der ein oder andere noch einen Tipp für das lang gesuchte Weihnachtsgeschenk.

Abschließend möchte der gesamte Vorstand der Initiative Ihnen und Ihren Familien ein schönes, besinnliches und friedliches Weihnachtsfest wünschen. Wir würden uns sehr freuen, Sie auf einer der beiden großen Messen, Retro-Classics 2009 und Techno-Classica 2009, auf dem Stand der Initiative begrüßen zu dürfen.

Mario De Rosa
Kulturinitiative Mobilität

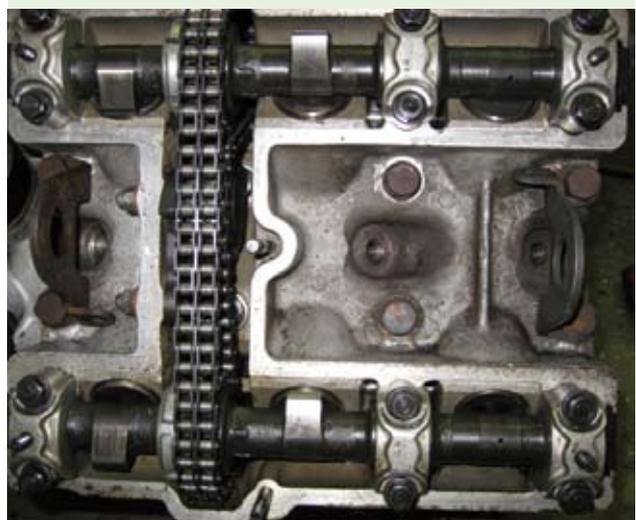


Verkaufs-Angebote

Motor: Merak 3,0 SS

Preis VB

Tel.: 02131/766070



Ausfahrt im Schwarzwald

von



Was gibt's Neues bei den Benzinpumpen?

von Gerold Röben



Benzinpumpe Vergaser Facet



Benzinpumpe Vergaser Facet Filter



Benzinpumpe mit Vorfilter statt Fitting



Benzinpumpe Vergaser Facet Silentblock

Vor einiger Zeit hatte Volker Hammes in einer Clubzeitung auf die alternative Benzinpumpe von Pierburg für die Vergasermodelle hingewiesen. Als dann Carsten im Forum nach Benzinfiltern für die originalen Bendix-Pumpen der Vergasermodelle suchte, war das für mich der Anlass, mich mal näher mit diesem Thema zu beschäftigen.

Das Angenehmste erstmal vorweg: Es gibt alles was man braucht auf dem Markt - aber jetzt im Einzelnen.

Vergasermodelle

Die original verbauten Benzinpumpen der Firma Bendix gibt es noch, sie werden nach wie vor gebaut. Bendix ist von dem amerikanischen Zulieferer Facet übernommen worden und baut diese Pumpen unverändert. Auch das nötige Zubehör wie die Silentblöcke zum Befestigen der Pumpe, Ersatzfilter sowie Anschlussfittings sind lieferbar. Die Firma Isa-Racing bietet sogar einen kleinen Vorfilter an, den man anstatt des Anschlußfittings auf der Seite zum Tank montieren kann. Ich habe nachstehend drei Internetanbieter rausgesucht, wo man die Pumpen bestellen kann.

Alternativ besteht die Möglichkeit, eine Benzinpumpe der Firma Pierburg zu verbauen. Diese Pumpe ist etwas kleiner als die Facet-Pumpe, so dass

man die Möglichkeit hat, einen etwas größeren Filter vor der Pumpe zu montieren. Die Pierburg-Pumpen gelten als sehr zuverlässig und sind in jedem guten Autoteile-Shop zu bestellen. Die Nr. der Pierburg-Pumpe lautet 7.21440.51.0. Der passende Vorfilter dazu ist entweder der Mann WK 613, Purflux EP 139 oder vergleichbare Typen anderer Hersteller. Die Pierburg-Pumpe kostet ca. 100 bis 120 € im einschlägigen Fachhandel.

Die originalen Facet-Pumpen kann man bei folgenden Anbietern beziehen: http://sandtler.eu/katalogangebote/artikeluebersicht/fuel_safe/benzinpumpen_facet.htm www.timms-autoteile.de/d/main.html Kapitel Weber-Vergaser auf Datei weber.pdf klicken www.isa-racing.de/20082/webseiten/Seite-218.htm

Bei den vorgenannten Anbietern sind ebenfalls Benzinschläuche in 8 mm Stärke zu bekommen.

Einspritzermodelle

Die Einspritzermodelle sind original mit einer Bosch-Pumpe ausgerüstet. Die Bosch-Pumpe hat die Nr. 0580 464 070 und kostet im einschlägigen Fachhandel zwischen 150 und 180 €. Alternativ gibt es ebenfalls eine Pumpe der Firma Pierburg mit der Nr. 7.21287.53.0, die etwas günstiger als die Bosch-Pumpe über den Fachhandel zu beziehen ist. Der passende Benzinfilter dazu ist entweder der Mann WK 830, Purflux EP 90C oder vergleichbare Typen anderer Hersteller.



Benzinpumpe Vergaser Facet Fitting



Benzinpumpe IE



Benzinpumpe Pierburg Vergaser mit Vorfilter

Die Preise und Bestellnummern sind:

| Artikel | sandtler | timms-autoteile | isa-racing |
|------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Facet Silver-Top Benzinpumpe | Nr. 140404 89,00 € | Nr. 012423 84,50 € | Nr. 6040-0 89,00 € |
| Silentblöcke | Nr. 140406 15,80 € | Nr. 700028 7,35 € | Nr. 6049- 17,90 € |
| Fittings gerade | Nr. 140430 1,90 € | Nr. 012429 1,30 € | Nr. 6042-0 1,50 € |
| Ersatzfilter | Nr. 140409 10,80 € | Nr. 700027 9,50 € | - |
| Deckeldichtung | - | Nr. 01242D 3,70 € | - |
| Vorfilter statt Fitting | - | - | Nr. 6049-1 3,80 € |

Ersatzteile • Ersatzteile • Ersatzteile

von Gerold Röben

Schritt für Schritt versuchen wir, die Ersatzteilversorgung des SM weiter zu verbessern. Leider geht nicht alles auf einmal aber wir sind doch schon einige Schritte weiter. Wie in den letzten Ausgaben bereits berichtet, verfügen wir wieder über Wasserpumpendichtungen, einzelne Motordichtungen sowie komplette Motordichtsätze, Zylinderkopfdichtungen, Zylinderkopfschrauben und Hülsen für die Kopfschrauben. Umso unverständlicher ist es, wenn man dann im Forum liest, dass jemand händeringend nach einer Wasserpumpendichtung sucht. Die neuen Wasserpumpendichtungen funktionieren sehr gut, haben die richtige Federspannung und liegen plan am Pumpenrad an. Dies kann man nicht von allen nachgefertigten Dichtungen behaupten. Es macht also Sinn, erstmal Martin Juschkus zu fragen, was verfügbar ist bevor man sich im Forum über dieses Thema auslässt. Noch schlimmer sind natürlich Anfragen von Mitgliedern im französischen Forum ob der französische Club bereit sei, Teile für mehrere Motorüberholungen zur Verfügung zu stellen und ob es denn reichen würde, wenn nur einer in den französischen Club eintreten würde. Dies ist genau dass, was der französische Club nicht will. Der französische Ersatzteilservice achtet sehr genau darauf, wer welche Teile in welchen Zeitabstand bestellt und prüft, ob dieser Teilebedarf für ein Fahrzeug plausibel ist.

Seit Erscheinen der letzten Ausgabe sind wieder einige Teile dazu gekommen. Dies sind z.B. Kolbenringe für 2,7l und 3,0l wie auch Auslassventile. Weiterhin sind folgende Teile nachgefertigt worden:

| | |
|--|-----------|
| Ritzel Fensterheber | 5 441 498 |
| Ölpumpenwelle verstärkt | 5 422 549 |
| Dichtung Achsträger | 5 421 779 |
| Kühlschlauch Kühler/Rohr links/ rechts | 5 406 296 |
| Kühlschlauch Rohr/Motor hinten rechts | 5 406 305 |
| Kühlschlauch Rohr/Motor hinten links Verg. | 5 406 294 |
| Kühlschlauch Rohr/Motor hinten links IE | 5 417 814 |
| Kühlschlauch Motor/Behälter Verg. | 5 406 307 |
| Kühlschlauch Motor/Behälter IE | 5 418 454 |
| Kühlschlauch Heizung Zulauf | 5 407 659 |
| Kühlschlauch Heizung Rücklauf | 5 407 660 |

Alle Schläuche verfügen über eine Kevlareinlage, die die Stabilität der Schläuche erhöht.



Zum Thema DEUVET

von Christof Bäumer

Wir haben uns mit dem Thema DEUVET im Vorstand befasst und sind aus mehreren Gründen zu dem Entschluss gekommen, die Mitgliedschaft im DEUVET vorsorglich zu kündigen.

Die Situation und der Aufgabenbereich sind nach wie vor unklar. Der ADAC hat im Sommer die internationale Vertretung der Oldtimerszene übernommen, inwieweit der DEUVET noch innerdeutsch aktiv sein kann, ist zurzeit nicht zu erkennen.

Gleichzeitig werden wir von ADAC und AvD mit Angeboten einer Mitgliedschaft unter ihrem Dachverband überschüttet. Bis heute konnten wir jedoch für den Club keinerlei Vorteile aus diesen Angeboten erkennen. Deshalb haben wir uns für ein zurückhaltendes Beobachten entschieden.

Es ist offensichtlich auch nicht eindeutig zu erkennen wie hoch die DEUVET Mitgliedsbeiträge sein werden. Es war eine Erhöhung von 5 auf 7 Euro pro Clubmitglied vorgesehen (+ 40%), aufgrund der unklaren Position sollen es jetzt wohl 6 Euro pro Mitglied und Jahr sein. Für uns in Summe also rund 1.500 Euro, die auch in die Ersatzteilversorgung fließen könnten.

Besonders bedenklich gestimmt hat uns der Wunsch des DEUVET, die Mitgliederverwaltung über seine Datenbank laufen zu lassen. Wir haben bis jetzt keine Probleme mit unserer Mitgliederverwaltung gehabt und werden wohl auch in Zukunft keine haben.

Das Thema DEUVET wird ein Tagesordnungspunkt der Mitgliederversammlung im April 2009 sein. Aufgrund der dann – hoffentlich - bekannten Sachlage wird die Mitgliederversammlung eine Entscheidung über Verbleib oder endgültigen Austritt aus dem DEUVET bzw. einer Anbindung an einen anderen Dachverband treffen.

Soviel zur augenblicklichen Situation, die von uns weiter beobachtet wird.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit ausdrücklich betonen, dass die bisherige Arbeit des DEUVET höchste Anerkennung und Respekt verdient.

Gleichzeitig fühlen wir uns unseren Mitgliedern verpflichtet: Wir sind gehalten abzuschätzen, was ihrem Wohle und dem des Clubs dient.

In Memoriam F. W. Meisen

von Stefan Joest (Vorsitzender des ACI)

Sicherlich hat die meisten von Euch mittlerweile die traurige Nachricht vom unerwarteten Tod von Friedrich Wilhelm („Friedhelm“) Meisen am 21. Oktober 2008 erreicht.

Wir haben mit ihm viel zu früh einen der zentralen Akteure und zugleich ein „Urgestein“ der deutschen Citroën-Szene verloren. Als Veranstalter der FRANCE-MOBILE und CITRORAMA, als Ansprechpartner für viele technische Fragen, als Mitorganisator des berühmten ICCCR 1987 auf der Loreley, als Mitbegründer und Sponsor der „Citroën-Strasse“, als langjähriger Präsident des CVC und nicht zuletzt für einige von uns als persönlichen Freund und Förderer der Citroën-Szene haben ihm viele von uns einiges zu verdanken – von den vielen anderen jahre- und jahrzehntelangen Aktivitäten, die die älteren Citroënisten, Freunde und Wegbegleiter Friedhelms unter uns weit besser kennen als ich, mal ganz abgesehen...

Als langjähriger Geschäftsführer einer Düsseldorfer Citroën-Werkstatt und später eines der führenden Unternehmen für Citroën-Ersatzteile in Europa haben wir Friedhelm auch zu verdanken, dass aufgrund günstiger Ersatzteilpreise und technisch-kompetenter Beratung sicherlich der ein oder andere Citroën länger auf den Straßen bewegt werden konnte und wird – und somit die Markenpräsenz auch hier durch ihn nennenswert nach vorn gebracht wurde. Wir werden ihn sehr unter uns vermissen.

Da auf seinen Wunsch hin ein Seebegräbnis stattgefunden hat, haben wir von der „Citroën-Strasse“ nach Rücksprache mit den Hinterbliebenen von einem Kranz absehen und haben statt dessen eine Beileidskarte im Namen der „Citroën-Strasse“ an die Familie gesandt.

Wer Zeit fand, hat ihn auf seinem letzten Weg begleitet.

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@citroenrestorationen.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)

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

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

Wer liefert was?

SM-Teile

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

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

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

Innenausstattung

Sattlerei Axel Preis
Heerdter Landstr. 245
40549 Düsseldorf
Fon: 0211/5047865
Fax: 01 2120/242726
mobil: 01 72/2015112
info@axel-preis.de
www.axel-preis.de

Korrosionsschutz

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

Lagerschalen, Ventile, Kolben/-ringe

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

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

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 / 44057227
mail: hanno.krieg@charite.de

Rhein-Main - monatlich

2. Donnerstag
„Klaane Hasslicher“,
Rüsselsheimer Str. 18, Rüsselsch.-Hassloch

Info: Horst Lommel
Fon: 0 69/425945

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

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

Januar: 06. Heilige drei Könige; Februar: 24. Aschermittwoch; 14. Valentinstag; April: 10. Karfreitag, 12. Ostern, 13. Ostermontag; Mai: 01. Maifeiertag, 10. Muttertag, 21. Christi Himmelfahrt, 31. Pfingstsonntag, Juni: 01. Pfingstmontag; Oktober: 03. Tag der Deutschen Einheit; November: 22. Totensonntag; Dezember: 6. St. Nikolaus, 24. Heiliger Abend, 25./26. Erster/Zweiter Weihnachtsfeiertag, 31. Silvester

Termine 2008

| | | |
|----------------|------------------|--------------------------------------|
| Januar | 06. | Stammtisch Berlin |
| | 07. | Stammtisch Karlsruhe |
| | 08. | Stammtisch Rhein-Main |
| Februar | 03. | Stammtisch Berlin |
| | 04. | Stammtisch Karlsruhe |
| | 12. | Stammtisch Rhein-Main |
| | 06. - 08. | BCM in Bremen |
| | 06. - 15. | Retromobile in Paris |
| März | 01. | Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr |
| | 03. | Stammtisch Berlin |
| | 04. | Stammtisch Karlsruhe |
| | 12. | Stammtisch Rhein-Main |

Die Termine sind im Kalender grün markiert

Vorschau

| | | |
|--------------|------------------|---|
| April | 01. - 05. | Techno Classica in Essen |
| | 25. | Mitgliederversammlung in Weilburg an der Lahn |
| Mai | 02. - 03. | Citromobile Utrecht |
| | 22. - 24. | Internationales Citroën-SM-Treffen in Apeldoorn/NL |

Wer macht was im Citroën-SM-Club?

Vorstand

1. Vorsitzender: Jürgen Renner

Fon: 061 52/960303
Fax: 061 52/960305
Mail: renner.nauheim@t-online.de

2. Vorsitzender: Volker Hammes

Garage: 021 31/590401
Fax: 021 31/3688802
Mobil: 0171/4924372
Mail: info@volker-hammes.de
Internet: www.volker-hammes.de

Schriftführer: Gerold Röben

Fon: 051 95/5222
Fax.: 051 95/5224
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: 061 54/574413
Fax.: 061 54/6290973
Mail: smteilejuschkus@aol.com

Technik

Volker Hammes

Garage: 021 31/590401
Mobil: 0171/4924372
Mail: info@volker-hammes.de
Internet: www.volker-hammes.de

Dipl.-Ing. Andreas Heene

Fon: 081 52/6900
Fax: 081 52/6990
Mail: technik@Citroensmclub.de

Versicherungen

Röben Finance Service GmbH

Gerold Röben
Am Fuchsbau 25
29643 Neuenkirchen
Fon: 051 95/5222
Fax.: 051 95/5224
Mobil: 0179/7609080 (D2)
Mail: gerold@roeben-online.de

Redaktion Zeitung

RÖBEN PRINTMEDIEN

Astrid Röben
Fon: 051 95/9834
Fax: 051 95/9835
Mail: redaktion@Citroensmclub.de
oder printmedien@roeben-online.de