

90
III/2011

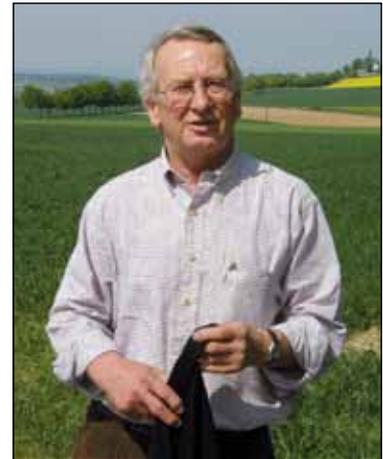
SM-Journal



CITROËN
SM-CLUB
DEUTSCHLAND E. V.

Grussworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,



zurück vom Herbst-Treffen in Hameln kann ich der Familie Röben und Dr. Frank für die Planung und den Ablauf des Treffens nur noch einmal Dank sagen und meine Anerkennung für das gelungene Treffen aussprechen.

Die Verlegung des Nikolaustreffens auf Anfang Oktober ist von den Teilnehmern mit der Bemerkung aufgenommen worden: Das behalten wir bei! Die Wetterprobleme im Dezember haben die Entscheidung mit beeinflusst und ich glaube, es ist eine gute Entscheidung. Alle waren mit dem SM gekommen, nur ich stand dumm da, weil mein SM auf das Drehen des Zündschlüssels keinerlei Reaktion zeigte. Jetzt kann ich vom Zündschloss bis zum Anlasser durch den Kabelstrang kriechen. Typischer Fall von Winterbeschäftigung.

Kommen wir zu etwas Erfreulichem. Das Programm für das Internationale Treffen steht und ist auch in dieser Ausgabe veröffentlicht. Wenn alles so klappt wie vorgesehen, wird es bestimmt ein abwechslungsreiches und interessantes Programm werden. Einladung und Anmeldeformular gehen auch gleich per e-mail an die verschiedenen Clubvorstände, damit diese ihre Mitglieder rechtzeitig informieren können und damit die individuelle Planung erleichtert wird.

Ich war übrigens mit dem SM zum Treffen des schwedischen Clubs in Südschweden gefahren. Wir sind wieder sehr herzlich aufgenommen worden und hatten drei schöne Tage. Obwohl ich mit einer Schwedin verheiratet bin, kannten wir beide diese Gegend nicht und waren über die vielen historischen und landschaftlichen Besonderheiten überrascht. Schön waren die kleinen, nicht sehr geraden schwedischen Landstrassen. Der SM durfte sogar nach einer Kuppe mit den Vorderrädern in der Luft sein. Aber nicht nur deshalb lohnt es sich, einer Einladung zu folgen, wenn das Treffen wieder einmal in Südschweden stattfinden sollte. Ansonsten sind die Entfernungen schon gewaltig.

Die erste Oktoberhälfte hat ja nochmal richtig Lust gemacht, den SM in freier Wildbahn zu bewegen. Christof Bäumer hat erfolgreich an der Eifel-Classic teilgenommen und den SM so richtig schön fliegen lassen. Ein Zeichen dafür, dass der SM nicht nur in der Garage ein schönes Bild abgibt.

Jetzt lassen wir den Winter einfach über uns ergehen und warten auf die ersten Sonnentage im Frühjahr.

Bis dahin wünsche ich eine schöne Zeit und bei Bedarf „fröhliches Basteln“

Euer Jürgen Renner

Titelbild



Aufstellung vor dem Schloss Bückeburg während der Herbst-Ausfahrt Hameln/Bückeburg.

Aktuelles vom Deuвет

Plakettenrückdatierung zur HU wird aufgehoben

Ab 1.1.2012 soll die Rückdatierung der Plaketten zur HU völlig abgeschafft werden, eine Rückdatierung als Strafe ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen, da dies technisch und juristisch nicht begründbar ist. Ein Verordnungsentwurf des Bundesverkehrsministeriums liegt vor und soll dem Bundesrat zur Entscheidung vorgelegt werden. Dieser sieht vor, dass die Rückdatierung zwar entfällt, bei einem Überschreiten der HU von mehr als zwei Monaten wird aber mit einem Verwarnungsgeld und einer zusätzlich umfangreicheren Überprüfung des Fahrzeugs zu rechnen sein.

Nach unseren Recherchen haben sich jedoch noch nicht alle Bundesländer auf dieses Vorgehen geeinigt. Hierzu ist aber lediglich die Mehrheit der Stimmen im Bundesrat erforderlich. Sollte die Zustimmung der Bundesländer nicht erfolgen wird die Rückdatierung aus juristischen Gründen ersatzlos gestrichen.

Das Bundesverkehrsministerium rechnet mit dem Inkraft treten zum 1. April 2012, der ursprüngliche Termin ist wohl nicht zu halten.

Der Bundesverband DEUVET unterstützt natürlich diese Entwicklung, denn aus jahreszeitlichen oder technischen Gründen ist eine zeitlich punktgenaue HU manchmal mit Schwierigkeiten verbunden.

Kooperation DEUVET & AvD

Zukünftig enge Abstimmung des DEUVET und des AvD in der politischen Interessenvertretung.

Um die politische Interessenvertretung der Oldtimerfahrer auf eine breitere Basis zu stellen, verabreden der DEUVET und der AvD zukünftig eine enge Abstimmung bei aktuellen, die Oldtimerszene betreffenden Themen.

Darüber hinaus vereinbaren beide Partner eine wechselseitige Fördermitgliedschaft. Die satzungsgemäße Interessenvertretung gegenüber der Politik, Behörden und Interessenvertretungen übernimmt der DEUVET somit auch für die im AvD organisierten Oldtimerfahrer.

Gemeinsames Ziel ist es, die Erhaltung, Pflege und den Betrieb klassischer Fahrzeuge aller Art zu fördern und das Bewusstsein für das technische Kulturgut „Automobil“ zu schärfen.

Ihr DEUVET Team

Editorial

Liebe Citroën  -Journal-Leserinnen und Leser,

irgendwie ist die Saison 2011 schon vorbei - und ich konnte wieder nicht SM fahren. Liegt Mein SM doch immer noch mit defekter Getriebe-Eingangswelle in der Tiefgarage. Aber lassen wir uns nicht von einem Einzelschicksal herunter ziehen.

Den Berichten nach, die ich bekommen habe, war es ein gutes SM-Jahr. Sind doch Mitglieder von uns bis nach Schweden gekommen. Andere fuhren quer durch Franken - und es gab eine Stammtisch-Ausfahrt durch die Eifel. Ja, selbst unser „Zierleisten-Polierer“ Andreas Heene war mit seinem Einspritzer mehrere Tage unterwegs und hat dabei ganz nebenbei festgestellt, dass der SM ein ganz zuverlässiges Auto ist - anders als bisher von ihm angenommen ...

Ein weiteres Mitglied beschreibt, wie er zu Citroën und seinem SM gekommen ist. Dann gibt es da noch einen Bericht über den SM des Leonid Breschnew, der inzwischen in Holland steht.

Schließlich habe ich mir erlaubt, einen Bericht aus einer regionalen Zeitung über den SM unseres Präsidenten zu übernehmen. Natürlich gibt es auch noch diverse andere Beiträge in Ihrem SM-Journal. Haben Sie also Spaß und entspannen Sie sich bei der Lektüre.

Bis zum nächsten Mal Ihr.
Ihr Redakteur
Helge Kleinz

Der Inhalt

Aktuelles

Grußwort des Präsidenten	Seite	2
Aktuelles vom DEUVET.....	Seite	3
Editorial	Seite	3

Clubleben

Ausfahrt des SM-Stammtisches Köln-Bonn	Seite	15
... und sie hasssen den Rattenfänger.....	Seite	28

Veranstaltungshinweise

Neuer Treffpunkt zum ICCCR	Seite	21
Originalausgaben: BCM Bremen feiert 10. Geburtstag	Seite	21
Internationales Treffen 2012 in Köln-Bonn	Seite	23

Magazin

Der Breschnew-SM	Seite	5
Franks SM	Seite	7
Gestatten: Seine Majestät.....	Seite	11
Sachs-Franken-Rallye	Seite	13
Tour de Dusseldorf 2011.....	Seite	16
3. Oldtimer-Rechtstag.....	Seite	18
Serpentinen massenhaft	Seite	25

Technik

Automobiltechnik von heute	Seite	20
----------------------------------	-------	----

Service

Bestellschein Ersatzteile	Seite	13
SM-Kalender 2012.....	Seite	14
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile	Seite	31
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine	Seite	32

Redaktionsschluß für die 91. Ausgabe (I/2012): 31.01.2012

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

Produktion · Druck · Versand

RÖBEN PRINTMEDIEN

Kontakt: Astrid Röben

Am Fuchsbau 25

29643 Neuenkirchen

Fon: 05195/9834

e-mail: printmedien@roeben-online.de

Der Breschnew-SM

von Charlotte Sombrefe

Dieses Jahr durfte ich für die Retromobile Messe in Paris eine kleine spezielle Rolle spielen. Mein Freund Pierre Philipps, Vorstand des EuroSM-Club, bei dem ich auch Mitglied bin, präsentiert jedes Jahr auf sei-



nem Stand einen besonderen SM. Er interessiert sich für außergewöhnliche, oftmals unbekannte SM: Welche, die an Rallyes oder Events teil genommen haben (wie den SM Sidney-Londres, vorgestellt 2007 oder der Coralie-SM, mit welchem André Costa die Rallye Paris-Tchad gefahren ist und ein Nachbau auf Basis meines heutigen SM war 2001 auf der Retromobile präsentiert) oder SM bzw. Umbauten für außerge-



wöhnliche Nutzungen (Kamitax vorgestellt 2004; Uric – Interventionsfahrzeuge für Chemieunfälle vorgestellt 2002) sowie SM, die einen bekannte Vorbesitzer hatten (Botschafter Jean de Sauvenargues in Bonn, vorgestellt 2003).

Über diesen letzten Punkt besitzt Pierre viele Dokumentationen, Bilder oder Texte, die damals bei Citroën in internen Zeitschriften erschienen sind, welche Pierre wohl wissend gut aufgehoben hat.

Um jedoch einen Messestand über einen bestimmten SM realisieren zu können, reicht es nicht, nur ein Bild oder ein Spur aus einer Zeitung zu haben: Die Infos müssen überprüft werden, mehrere unabhängige Quellen wollen gefunden und ausgewertet werden, damit das ganze auf einer soliden historischen Basis steht.

Dies ist nicht immer einfach und ganz oft überhaupt gar nicht möglich. Pierre hatte eine Liste voller „SM-Geheimnisse“ im Kopf, die noch erhellt werden wollen, von denen einige aber wahrscheinlich nie eine



Lösung finden werden.

Er konnte dennoch letztes Jahr einen SM von seiner Liste streichen: Den Breschnew SM. Er wusste, dass Präsident Pompidou den SM Breschnew geschenkt hat und er konnte einmal mit dem damaligen Verkäufer bei Citroën Champs-Élysées sprechen. Der hat ihm bestätigt, dass ein SM für Breschnew bestellt und geliefert worden war ... Aber was mit dem Auto danach passierte, wusste Pierre nicht. Außerdem hatte er eine Kopie des einzigen Bildes, das Breschnew mit dem grünen SM zeigt. Dazu noch folgende Geschichte: Da Privateigentum in der UdSSR offiziell nicht existierte und Breschnews Autosammlung ein Geheimnis bleiben sollte, war es untersagt, Fotos zu machen. Am Übergabetag des SM waren trotzdem Fotografen anwesend, aber der KGB brauchte einige Momente bis sie merkten, dass Bilder gemacht wurden. Dann kon-

Magazin

fisierten sie alle Filmrollen, vergaßen aber ine, welche sich noch in einem Fotoapparat befand: darauf



war genau ein Bild gerettet!

Aber zurück zum Thema: Ich hatte mir in den Kopf gesetzt, ein bisschen auf eigene Faust zu recherchieren, nicht nur bezüglich des Breschnew-SM, sondern auch über einige andere Autos, deren Verbleib bis heute für Pierre und mich unbekannt ist.

Bei meinen Nachforschungen im Internet habe ich unter anderem eine Spur zum SM von Mike Hailwood in Australien gefunden. Danach habe ich über die ganze Sache mit einem anderen guten Freund gesprochen, Marc Roelandt, ehemaliger Präsident und heute Sekretär des DS-SM Clubs Belgien. Eine Weile nach unserem Gespräch kontaktierte mich Marc per Email und verkündete mir: „Weißt Du, der SM von Breschnew, der ist in Holland, ein Freund von Annie und Wal-



ter ist der Besitzer“.

Genial! Ich bearbeitete Marc, dass er Annie anruft. Sie hat ihm dann etwas später die Kontaktdaten des glücklichen Besitzers übermittelt. Ich habe darauf hin sofort eine E-mail auf Englisch geschickt. Nach einiger Zeit dann grünes Licht: Herr K. war einverstanden, seinen SM auf dem Stand des EuroSM-Clubs auszu-

stellen unter der Bedingung, dass der Wagen vom Club mit einem LKW antransportiert wird.

Auf geht's! Die Logistik kommt ins Rollen und einige Monate Stress, ein paar graue Haare und einige Details später befindet sich der Breschnew-SM auf dem Messestand in Paris, ansprechend in Szene gesetzt von Clubmitglied Bruno in zeitgenössischer Uniform. Denn Herr K. besitzt nicht nur das Fahrzeug mit originalen russischen Nummernschildern, sondern auch eine stattliche Anzahl historischer Dokumente dazu, die er



aus dem Russischen übersetzen ließ. Denen zufolge zeigte der Tacho des SM beim Tode Breschnews nur 13.000 Kilometer Laufleistung an.

Der Wagen wurde dann von einem Sowietgeneral verwahrt, bevor er vom KGB zum Verkauf ausgeschrieben wurde und über ein Schweizer Auktionshaus in Deutschland landete.

Herr K. hat den SM dann kurz darauf vom deutschen Besitzer erworben, welcher sehr enttäuscht von seinem Kauf war. Der SM war in der UdSSR nicht nur wenig und schlecht gewartet worden; der KGB hatte ihn auch modifiziert: Er fuhr nicht mehr schneller als 110 km/h, dadurch war es den KGB-Agenten möglich, in ihren Ladas an Breschnew dranzubleiben, der als notorischer Alkoholiker zu schnell und auch sehr schlecht fuhr.

Der SM hat aktuell originale 62.000 Kilometer gelaufen und wurde komplett restauriert. Er hat die Fahrgestellnummer SB5503 und ist vert métalisé AC 527.

Der zu Recht stolze Besitzer zögerte nicht, den Wagen auszustellen und einem größeren Publikum nahe zu bringen.

So konnten wir das Auto in Stuttgart noch einmal sehen: Es war eines von 125 Fahrzeugen, die anlässlich des Jubiläums 125 Jahre Automobil ausgewählt und vor dem

Franks SM

von Frank J. Stratmann

Der SM - Traumauto oder Lebensabschnittsfährtin

Ich bin kein Citroën-Freak. Ich bin, so wie viele Kinder, mit dem Fahrzeug meiner Eltern groß geworden. Wäre mein Vater früher Mercedes gefahren, dann hätte ich heute wahrscheinlich einen W108, W114 oder W107. Witzigerweise war mein erstes Fahrzeug ein W115 D 22/220D/8 mit 4-Gang-Schaltung in dunkelblau. Mein Vater hat es mir aber verziehen. Die Citroën-Karriere meines Vaters erstreckte sich bis zu seinem Tod.



Angefangen mit der DS 19 in weiß von 1962, wo ich noch mit Matrosenanzug abgelichtet wurde. Dann eine Blaue ID 19 von 1968. Zwei Grüne DS als 21iger und 23iger Pallas Injektion. Auf dem DS

23 Pallas von 1973 habe ich übrigens fahren gelernt. Im zarten Alter von 14 Jahren war das auf Feld- und Wiesenwegen im Haxtergrund in väterlicher Begleitung noch möglich. Solange die „Bullerei“ (Polizei) nicht in Sicht ist, sagte er immer. Früher war halt alles noch etwas lockerer. Als der CX neu vorgestellt wurde, musste es ein 2400 Pallas in Blau sein. Den Quantensprung habe ich anfangs nicht akzeptiert und das mit pubertärem Rumgezicke zum Ausdruck gebracht.



Zumal er unbedingt die Talbot-Spiegel fahren wollte - und das bei einem CX. Na ja, er hat es tatsächlich gemacht. Danach folgte ein XM Break 2.1 TD und zum Schluss ein C5. Wobei der C5 in der reinen Hierarchie

nicht dazu gehört. Das Schwesterlein fuhr eine 2 CV 6 (Ente). Mein erster Citroën war ein CX Prestige 2400 von 1980 mit GTI-Felgen. Geniales Fahrzeug und heute wieder das gesuchte CX Schlachtschiff schlechthin. Danach wurden von mir bis heute unterschiedliche Fahrzeuge von unterschiedlichen Herstellern gefahren und ausprobiert. 2002 habe ich mir dann den ersten Citroën als historisches Fahrzeug zugelegt.



Die DS23 Pallas als Vergasermodell war nahezu perfekt. Leder, Faltdach, Halb-Automat, Gas-Anlage (ich habe sie in Holland gekauft).

Aber wie das mit uns Männern immer so ist: Wir können immer höher, weiter und länger! Ich war der Meinung, dass es bestimmt noch was Besseres gäbe. Also verkaufte ich das schöne Fahrzeug und musste aber nach der vierten ID/DS feststellen, dass das erste das Beste war.

Mit dieser niederschmetternden Erkenntnis, schmiedete ich neue Pläne und ich erinnerte mich daran, dass ich als Kind bei unserem Citroën-Händler immer vor einer riesigen verglasten Fahrzeugfront stand. Das Ding war unglaublich breit und hatte sechs Scheinwerfer. Das Kennzeichen war ebenfalls verglast und es war in meinen Kinderaugen die krasseste Karre, die ich je auf dem Globus gesehen hatte. Mit den Erinnerungen und einigen schlaflosen Nächten, fuhr ich zu dem Citroën-Händler, der das Fahrzeug auch tatsächlich noch hatte. Um die Spannung etwas runter zu fahren: Wir sind uns preislich nicht einig geworden. Historisch gesehen, wäre es schon super schön gewesen, wenn es geklappt hätte. Ärgerlich war an der ganzen Geschichte nur, dass das Fahrzeug nachher (1½ Jahre später) für die Hälfte des eigentlichen Kaufpreises an einen Händler verschachert wurde. Zu dem Zeitpunkt hatte ich meinen bereits restauriert. Aber eins nach dem Anderen. Ich wusste noch von einem Zweiten, der, ebenfalls in Paderborn, schon längere Zeit stand. Ich suchte den Händler auf und schaute mir das Fahrzeug an. Die Begeisterung hielt

Magazin

sich in Grenzen. Das Fahrzeug stand in Dunkelbraun (Brun Scarabee AC427, was nicht dem originalen Farbton entsprach) mit beige Stoffinterieur vor mir. Den Zustand stufte ich als vier Minus ein. Also Arbeit ohne Ende und ein unübersehbarer Zeitaufwand, den ich nicht haben wollte. Mir schwebte ein Fahrzeug der Zustandsnote 3 vor, welches man mit ein bisschen Arbeit auf die Note 2 und besser steigern konnte. Es sollte ja ein Hobby bleiben und kein „fulltime job“ werden.



Die Entscheidung war gefallen, das Ding geht gar nicht. Somit durchforstete ich mobile.de und autoscout24.de und machte einen Besichtigungstermin bei dem Chefkoch vom zweiten deutschen ProTour-Team, Radrennstall von Teamchef Hans-Michael Holczer, Sponsor war damals mit neun Millionen Euro der Gerolsteiner Mineralwasserkonzern. Wir mussten das Fahrzeug in der Tiefgarage erst aktivieren. Die Batterie war leer und der Chefkoch lief zur nächsten Tankstelle und besorgte einen sogenannten Batteriewagen zum Überbrücken. Bei der Probefahrt stellte ich einige Mängel fest und beschloss noch mal eine Nacht darüber zu schlafen. Nüchternes Ergebnis: Das Fahrzeug war zu schlecht. Karosserie durchgerostet (Scheibenrahmen, Seitenwände etc.), das Fahrzeug hing auf der linken Seite. Erst dachte ich, es liegt an dem fülligen Koch, aber das war ja quatsch, denn die Hydropneumatik hätte das locker ausgleichen können. Der Motor lief auch nicht rund. Das einzig Geile, an der Karre war die Schalldämpferanlage. Super Sound.

Also wieder mobile.de und autoscout24.de. Fahrzeuge vom Süden bis in den hohen Norden angesehen. Lästernde Stimmen behaupteten schon, ich wolle gar nicht kaufen, sondern nur rum fahren und gucken. So wie „nur gucken, nicht anfassen“. Irgendwann hatte ich die Nase voll und entschied mich dazu, mir noch mal den in Paderborn an zu sehen, den, den ich eigentlich nicht wollte - und plötzlich, war der gar nicht so schlecht.

Kaum Rost, Interieur ohne Beschädigungen, Matchingnumber-Fahrzeug, was will „Mann“ mehr.

Der Grund der rostfreien Karosserie war der, dass das Fahrzeug halt in der trockenen Halle stand. 1978 wurde der Wagen dort zur Reparatur abgegeben und konnte wegen finanziellen Problemen nicht abgeholt werden. Somit schlummerte der SM 30 trockene Jahre bei dem Händler, bis er von mir wachgeküsst wurde. Das frisch verliebt sein entpuppte sich aber als sehr anstrengend. So war die Ersatzteilbeschaffung nur global zu bewerkstelligen. Was der Citroën SM-Club nicht hatte, musste bei Clubkollegen auf dem gesamten Kontinent gekauft oder ersteigert werden. Der Spruch von Andreas Heene, „Frank, Du musst die Teile kaufen, wenn sie angeboten werden und nicht wenn Du sie brauchst“, wurde von mir verinnerlicht und hat mich in manchen Situationen bereits mobil gehalten. Ich habe das Fahrzeug also 2008 gekauft und in 2009 mit Hilfe von Fachbetrieben und in Eigenleistung (insges. ca. 800 Stunden) restauriert. Er wurde komplett zerlegt und in der originalen Farbe (AC 318 Sable Metallise) lackiert. Das Fahrzeug wurde dann mit Mike Sanders Hohlraummittelchen geflutet. Die ganzen Gummis und den Chromzierrat habe ich in meinem Technikraum mit 42 Wäschewannen Wasser und Spüli-Handpflegebalsam sauber geschrubbt. Die Mädels waren auf meine ultrageschmeidigen Hände schon neidisch. Die Gummis mussten von der braunen Verkaufslackierung befreit werden. Anschließend wurden sie mit Glyzerin einmassiert. Der Chromzierrat (Edelstahl poliert), war ebenfalls von der Farbe zu befreien. Hauptscheinwerfer und Rückleuchten wurden mit der neusten Glühlampentechnik ausgestattet. Die Frontscheibe wurde wieder neu eingeklebt. Unglaublich, eigentlich 90er Jahre Technik. Die Polster und der Teppich wurden mit dem Kärchergerät gereinigt. Die drei 42iger Webervergaser wurden zerlegt und in meinem Ultraschallbad gereinigt und eingestellt. Bei dem Maserati-Motor wurden die Ketten nachge-



spannt (wurden bereits erneuert), die Ventilschaftdichtungen erneuert und die Ventile eingestellt. Die Felgen wurden pulverbeschichtet und die Reifen erneuert. Eine Edelstahl-Schalldämpferanlage verbaut, elektronische Zündanlage, Zündspulen, original Federkugeln aufgebaut, neuer Kofferraumteppich, und, und, und ...



Auflisten und dazu schreiben könnte ich noch zehn Seiten, aber ich will noch ein paar Worte zu meiner ach doch so jugendlicher Vorgehensweise sagen.: Anders ausgedrückt könnte man auch sagen: Völlig unvorbereitet ins kalte Wasser gesprungen. Ehrlich gesagt hatte ich mich mit dem Thema „SM“ kaum auseinander gesetzt und mit meiner pubertierenden Haltung und Denkweise war das alles kein Problem.



Erst durch den etwas stolprigen Einzug am 26.03.2009 (Thread „Mitgliedschaft“) ins Citroën-SM-Forum, wo



es damals um die geheime Teileliste ging (die es nicht gab und bei vielen die Fragezeichen in der Pupille aufblitzten und Gerold dann die erste fertig gestellte Teileliste ankündigte) und der Mitgliedschaft, habe ich gemerkt, dass es kein Zuckerschlecken wird und ich eigentlich keine Zeit für so ein Projekt hatte. Es war auch von mir keine Absicht, die Club- und Forumsmitglieder so aufzuscheuchen. Aber ohne denen so auf den Zeiger zu gehen, hätte ich es in der kurzen Zeit niemals geschafft, dieses Projekt fertig zu stellen. An dieser Stelle, nochmals ein herzliches Dankeschön an alle Beteiligten.



Ich bin zwar mit Citroën aufgewachsen und habe jeden Tag mit Fahrzeugen



zu tun, wenn auch nur mit gecrashten, aber im Nachhinein habe ich vor jedem SM-Fahrer Respekt, der sich jedes Mal aufs Neue motivieren muss, wenn die Karre mal nicht funktioniert. Anders betrachtet, denke ich auch, wenn jedem von uns die doch so schwierige Thematik der Technik und der Reparatur, einschließ-

Magazin



lich der Ersatzteilbeschaffung vor dem Kauf bewusst gewesen wäre, dann würde dieses Fahrzeug wie die Dinos aussterben, weil sich keiner dieser Fahrzeuge annehmen würde. Vielleicht? Aber es gibt ja auch noch die liebenswerten Spinner und Süchtigen unter uns.

Ob das mein Traumfahrzeug bleibt oder eher doch ein Lebensabschnittsgefährte, lasse ich zunächst einmal offen. Immerhin sind wir schon fast vier Jahre zusammen. In der heutigen Zeit ist das super lang.

Jetzt habe ich aber genug rumgesülzt. Jetzt heißt es wieder in die Hände spucken, denn das nächste Thema ist bei mir die Motorrevision.

Ich gehe mal wieder mit jugendlichem Leichtsinn (oder war es Wahnsinn) und 100.000 Volt an die Materie und schaffe dieses Problemchen in „Nullkommanix“ (aber nur mit eurer vollen Unterstützung) aus der Welt. Ich zähle auf euch.

Herzliche Grüße
FJS

Vom restaurierungsbedürftigen SM zum Fahrvergnü-



Gestatten: Seine Majestät

von Jürgen Buxmann

Der Wagen ist längst eine Legende. Als unzuverlässige Zicke verschrien, als innovativer Technologieträger gelobt und als Design-Ikone vergöttert – zum Citroën SM fällt jedem Fan historischer Fahrzeuge etwas ein.



Jürgen Renner besitzt ein solches dreitüriges Reise-coupé und räumt mit einem der häufigsten Vorurteile auf. „Der Wagen ist zuverlässig, entsprechende Pflege natürlich vorausgesetzt.“ Der achtundsechzigjährige ehemalige Verkehrspilot aus Nauheim hat sein Exemplar einst im kalifornischen Los Angeles auf einem Schrottplatz entdeckt und es nach Deutschland überführt.

Jürgen Renner restaurierte das Edel-Coupé aus dem Jahr 1972 mit dem 2,7-Liter Sechszylindermotor sorgfältig und genießt seitdem nicht nur die Kraft des von der italienischen Bolidenschmiede Maserati stammenden Motors, sondern auch den Fahrkomfort und die vielen technischen Gimmicks des SM, von denen es viele erst Jahrzehnte später in die Allerweltsklasse des Autobaus schafften. Das Kurvenlicht etwa und die tempoabhängige Servolenkung. Jürgen Renners Begeisterung für die elegante Pretiose aus Frankreich führte ihn zum SM-Club Deutschland, seit vier Jahren ist er dessen Vorsitzender.

In Deutschland sind derzeit nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes noch 263 SM zugelassen, im Heimatland des Coupés für die lange Strecke sind es

nach Schätzungen noch etwa 850 Stück der insgesamt 13.000 gebauten Exemplare. Die aktuelle Preisspanne ist enorm. Sie reicht von wenigen tausend Euro für einen maroden Teileträger bis zu mehreren zehntausend Euro für Topexemplare. In Genf wurde im April ein toprestauriertes Exemplar aus dem letzten Produktionsjahr 1975 für umgerechnet 87.000 Euro versteigert. Die mittlere Preislage bewegt sich im Bereich zwischen 25.000 und 40.000 Euro –Tendenz steigend, denn die Oldtimerszene hat den zwischen 1970 und 1975 gebauten Wagen längst für sich entdeckt. Das sorgt dafür, dass die automobilen Stil-Ikone der Nachwelt erhalten bleibt. 1975, bei Produktionsende, sah die Perspektive noch ganz anders aus. Zu teuer, hoher Wartungsaufwand, ein ebensolcher Verbrauch – keine Chance gegen die Ölkrise und die etablierten anderen Automarken mit ihren Luxuscoupés.

Jürgen Renner hat seinen Hang zur automobilen Individualität bis heute nicht bereut. „Ein Jahr dauerte die Restaurierung meines SM“, erzählt Renner. „Während dieser Zeit habe ich jede Schraube kennengelernt. Ich kenne den Wagen in- und auswändig. Er fährt seitdem völlig zuverlässig. Ich fahre sogar durch die Waschanlage damit.“ Nicht selbstverständlich für ein Auto, dessen Verarbeitungsqualität schon im Neuwagenzustand zu wünschen übrig ließ.

Jürgen Renner zieht mit dem SM die Blicke auf sich. „Ältere kennen ihn noch von damals, jüngere Menschen sind neugierig darauf.“ Traumstrecken für seine Ausfahrten sind unter anderem die großen Alpenpässe.

Zwischen 2,7 und 3 Liter Hubraum hatten die unterschiedlichen Motorvarianten des SM. In PS: 154 bis 180. Nicht nur das auffällige Design sorgt noch heute für Aufmerksamkeit. Auch das Modellkürzel SM lässt spekulieren. „Serie Maserati“ oder „Sport Maserati“ gelten wegen der verbauten Maserati-Motoren als geläufig. Für Fans gibt es da freilich kein Vertun. Die akzeptieren nur eine Abkürzung für das Luxuscoupé: Sa Majesté – seine Majestät (Kontakt: www.citroensmclub.de).

©
Südhessenwoche (SüWo)
29. Juni 2011

Text und Foto: Jürgen Buxmann, Seeheim-Jugenheim Frank-
land statt Venetien -

Sachs-Franken Rallye 2011

von T. R. Surer

„Pfingsten 2011: Erleben Sie auf selektiven Strecken mit abwechslungsreichen Aufgaben, dem Besuch historischer Ortschaften und fränkischer Weingüter, den besonderen Reiz des Frankenlandes. Lernen Sie die traumhaften Landschaften der Haßberge, Rhön, Spessart und des Steigerwaldes sowie das fränkische Weinland, gemeinsam mit Freunden kennen. Seien Sie Gast im Herzen Deutschlands.



Die ZF Sachs Franken Classic ist am Tage Autofahren pur und am Abend stilvolles Ambiente mit herausragendem Rahmenprogramm. Sie wird zu einem unvergesslichen Erlebnis für alle, die Spaß und Freude an einem faszinierenden Hobby haben.“

So warb Anfang 2011 der Veranstalter der 12. ZF-Sachs-Franken-Classic für seine dreitägige Orientierungsfahrt in und um Bad Kissingen. Gestartet wurde in vier Klassen – Klassisch Sanduhr, Klassisch Open, Sport Sanduhr und Sport Open – mit insgesamt 150 Fahrzeugen und deren Equipen.

Kurzentschlossen meldeten wir uns in der Klasse „Sport Open“ an – wohlweillich, deshalb das parallel stattfindende Internationale Treffen in Venedig versäumen zu müssen. Die technischen Vorbereitungen reduzierten sich dieses Jahr auf ein Minimum, da erst 2010 ein Großteil der notwendigen Anpassungen fachgerecht in Kaarst durchgeführt wurde.

Nach unserer Ankunft in Bad Kissingen wurde unser SM zunächst mit einem GPS-Sender ausgerüstet, der ein stetiges Kontrollieren von Ort und Geschwindigkeit während der vor uns liegenden drei Tage er-

möglichte. Die ausgegebenen Roadbooks und Karten waren von hervorragender Qualität und Detailtiefe, so dass sich manch' anderer Veranstalter ein Beispiel daran nehmen kann.

Am Freitagnachmittag wurde dann ein sogenannter Prolog auf freiwilliger Basis angeboten. Hierbei galt es, eine Rundstrecke von ca. 25 Kilometer fehlerfrei in einer fest vorgegebenen Zeit zu absolvieren. Die Ergebnisse des Freitags nahmen keinen Einfluss auf die Gesamtwertung, sondern dienten vielmehr als „Aufwärmtraining“ für die vor uns liegenden Prüfungen sowie als Startreihenfolge für Samstag.

Abends lud der Veranstalter in ein nahe gelegenes Gewächshaus, wo bei landestypischen Spezialitäten der Tag in freundlicher Atmosphäre ausklingen konnte.

Samstagmorgen, 8.00 Uhr: Start der ersten Teilnehmer gemäß am Vorabend ermittelter und per SMS(!) verteilter Reihenfolge. Insgesamt galt es, ca. 580 Kilometer Landstraßen zweiter und dritter Ordnung am Wochenende möglichst fehlerfrei zu befahren. Dabei wechselten sich Sonderprüfungen auf abgesperrten Teilflächen (Gleichmäßigkeitsfahrten auf Hundertstel Sekunde), Schnittprüfungen und das Fahren nach Karte entlang vorgegebener Anlaufpunkte munter miteinander ab.

Der Samstagabend wurde als internationaler Grillabend „open air“ in Bad Kissingen zelebriert. Eine Band und ein DJ sowie ein prachtvolles Feuerwerk vervollständigten die von mehreren Köchen angebotenen Spezialitäten aus aller Welt. Der Sonntag verlangte noch einmal höchste Konzentration und ein präzises Beherrschen der Fahrzeuge von allen Teil-



Magazin

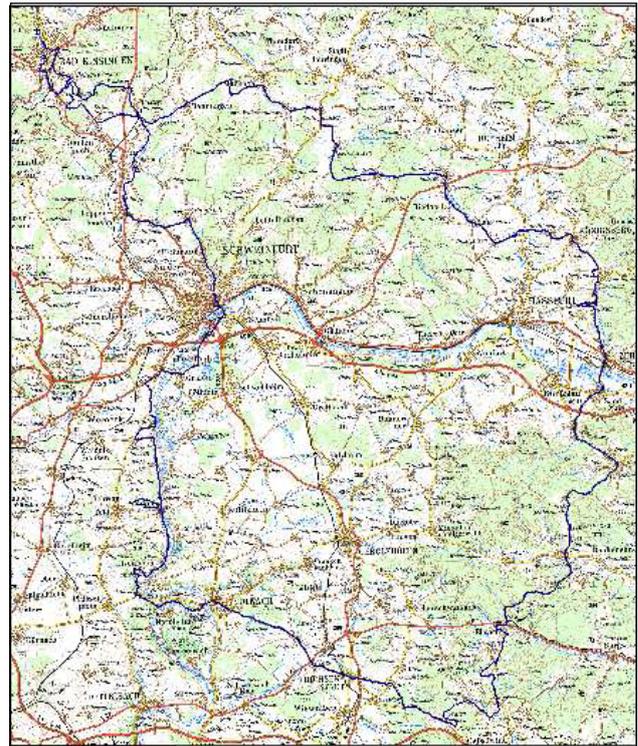
nehmern. Es folgten Siegerehrung und Festmenü im Kissinger Kursaal.

Auswahl und Organisation der Fahrstrecken, die Ausstattung mit technischem Gerät sowie die sekundenschnelle Übertragung aller Zwischenergebnisse per SMS stellten sich als vorbildlich dar. Alle Abendprogramme sowie deren kulinarische Begleitung unterstrichen das hohe Niveau dieser schon zum 12. Male



ausgetragenen Rallye. Dementsprechend gestaltete sich auch das Teilnehmerfeld: neben diversen Rallyefahrzeugen der 70er (Alfa, BMW Batmobil, Lancia Delta, ...) fiel die Gruppe der Vorkriegsklassiker (Bentley, Alvis, Ford A,...) positiv auf.

Die Sonderprüfungen waren teilweise mehr als 20 Kilometer lang - und wenn man dann, wie selbst „erfahren“, sich einmal so verfährt, dass man nicht einmal mehr das Ziel der Sonderprüfung findet, muss man sich wenigstens auch nicht mehr grämen, dass man auch zeitlich längst ganz weit weg vom vorgegebenen Schnitt unterwegs war ... Aber gerade die Strecken für die längeren Sonderprüfungen waren wirklich hervorragend ausgewählt. Besonders nett war der Einfall bei einer Sonderprüfung, die Strecke so vorzugeben, dass man irgendwann wieder auf



schon gefahrenen Abschnitten landete, allerdings in entgegengesetzter Richtung: Logischerweise begegneten sich dann die Teilnehmerfahrzeuge - was bei allen Equipen (außer den ganz Abgeklärten) reflexartig die normalerweise sehr berechnete Reaktion auslöst „verd..., wir haben uns verfahren!“

Am Ende sprang für die SM-Piloten mit Platz 25 von 33 ein eher bescheidendes Ergebnis heraus, welches aber maßgeblich auf das fehlende Schlauch- und Lichtschrankentraining zurückzuführen war, denn auf die mangelnden Fähigkeiten des eingesetzten Fahrzeugs. Unterm Strich zählt besonders, dass die Technik – wieder einmal – unproblematisch war und der SM in der Gruppe der akzeptierten Klassiker angekommen ist.

www.sachs-franken-classic.de

PS: zurzeit laufen bereits die Vorbereitungen für die Teilnahme an der Eifel Classics Revival 2012

SM-Kalender 2012

von Barbara Eisvogel



Ich bin dieses Jahr wieder rechtzeitig mit dem Kalender fertig geworden, so dass er auch sicher zu Weihnachten unter dem Baum liegen kann. Ich hoffe, er gefällt euch.

Bestellungen bitte an:
baerbel@eisvogel.net
Vielen Dank!

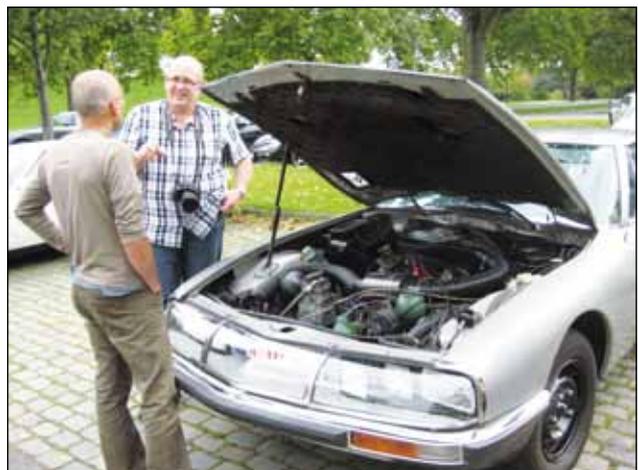
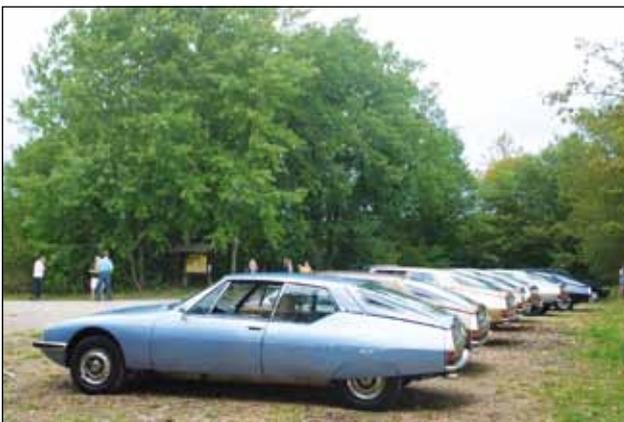


Ausfahrt des SM-Stammtisches Köln/Bonn

Leider wissen wir nicht, was an dem Tag wirklich passiert ist.

Aber wir haben ein paar Bilder. Vielen Dank dafür.

Aus dem Forum unseres Clubs wissen wir, dass es eine gelungene Veranstaltung war. Teilweise trocken und teilweise nass.



Tour de Düsseldorf 2011

von Stephan Küppers

Ist das nun Schokolade oder Nougat? Die Teilnehmer der 10. Tour de Düsseldorf waren sich nicht einig. Die Veranstalter hatten uns im Haus Morp eine leckere Aufgabe gestellt: Man sollte die Geschmacksrichtungen von drei köstlichen, süßen, französischen Spezi-

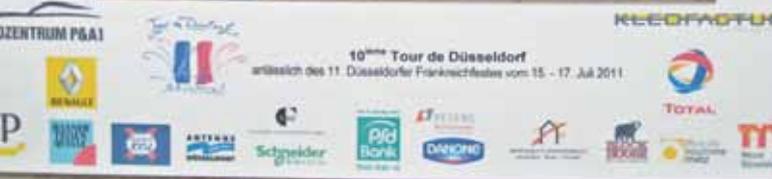


park der Müngstener Brücke in Solingen langsam schlechter. Gut, dass der obligatorische Phototermin im Schloß Eller bereits am Vormittag bei Sonnenschein abgehakt wurde.



An der Müngstener Brücke erfuhren wir ein kleines Schmankerl aus Schilda: Die 100 Jahre alte Stahlbrücke wurde jüngst komplett saniert und sollte für den ÖPNV freigegeben werden. Leider hatten die Ingenieure bei der statischen Berechnung nicht eingerechnet, dass auch Personen in den Zügen sitzen werden. Daher konnte die Freigabe nur für einen leeren Zug erteilt werden. Wer jetzt täglich mit dem Zug zur Arbeit fahren möchte, muss vor der Brücke in einen Bus umsteigen, der die Passagiere dann zur nächsten Station hinter der Brücke bringt. Dort steigen die Passagiere wieder in den Zug und können ihre Fahrt fortsetzen.

Am Nachmittag quälten sich die Klassiker dann durch ein doch recht hohes Verkehrsaufkommen durch Wuppertal nach Solingen-Gräfrath, einem wunderschönen, typischen Dorf im Bergischen Land, das die



alitäten herausfinden. Dies war nur eine von über 30 Aufgaben, die man dieses Jahr lösen musste. Unverschämterweise hatte der Veranstalter die Aufgaben so gestellt, dass man nicht alle mit seinem Smartphone gleich vor dem Start lösen konnte.



Haus Morp in Erkrath war der erste Anlaufpunkt nach dem traditionellen Start auf dem Burgplatz in Düsseldorf. Petrus hatte trotz anderer Voraussagen der Auguren ein Einsehen mit den französischen Klassikern. Der Samstag begann trocken und sonnig und wurde nach der Mittagspause im neu angelegten Brücken-



Teilnehmer zu Fuß kennenlernten. Am Stand der Solinger Morgenpost konnten die Teilnehmer ausgiebig Benzin reden und dabei Köstlichkeiten aus französischer Küche sowie deren Weinbergen frönen. Auf dem Rückweg zum Burgplatz in Düsseldorf wurde uns eine Werksdurchfahrt der Haaner Felsenquelle ermöglicht, bei der wir nicht nur Lösungen zu den Fra-

runter. In strömendem Regen quälte sich der Tross durch die völlig verstopfte Düsseldorfer Innenstadt. Der Regen war leider auch der Grund, warum viele Teilnehmer gleich bei der Rückkehr am Burgplatz ihre Fragebogen zurückgaben und gleich zu ihren Quartieren verschwanden. Daher fiel das gemütliche Ausklingen lassen buchstäblich ins Wasser.



Am Sonntag Morgen traf man sich wie gewohnt im Meilenwerk, um gemeinsam zu frühstücken und die Gewinnerlisten der verschiedenen Klassen zu erkunden. Das älteste Auto von 1911, die weiteste Anreise aus Südfrankreich, Citroën M35 als außergewöhnlichstes Fahrzeug waren nur einige von über zehn Siegern, die dann am Nachmittag am Rheinufer bei nicht angesagtem, strahlendem Sonnenschein prämiert wurden.

gen erhielten, sondern auch Getränke des Sponsors gereicht wurden. Leider hatte Petrus danach kein Einsehen mehr mit uns und ließ dann das kühle Nass aus vollen Kübeln auf Düsseldorf und Umgebung he-



Wie in den letzten Jahren hat sich der Veranstalter „Destination Düsseldorf“ wieder alle Mühe gegeben ein gelungenes Frankreichfest auf die Beine zu stellen.

Ich war auch nicht der einzige Teilnehmer der Tour de Düsseldorf, der behauptet, dass er es wieder einmal geschafft hat.

Dritter Oldtimerrechtstag

von Thorsten Graf



Dieses Jahr haben zum 3. Mal die Oldtimerrechtstage stattgefunden.

Viele Teilnehmer waren mit ihrem Oldtimer angereist. Das Thema des ersten Vortrags von Herrn Johannes Hübner lautete: „Original oder Fälschung? Originalität als Rechts- und Bewertungsproblem von Oldtimern.“ Lebhaft haben wir mit dem Referenten diskutiert, wann ein Oldtimer noch ein Original ist. Dies ist natürlich manchmal äußerst problematisch festzustellen. Gerade im obersten Preissegment ist die Versuchung groß, z. B. aus Einem zwei „Originale“ zu machen. Es war faszinierend mitzuerleben, über welche Detailkenntnisse der Referent bei den ausgefallensten Modellen verfügte.



Am nächsten Tag hatten wir ein volles Programm, mit einer Vielzahl von verschiedenen Beiträgen. Es ging los mit dem Thema: „Unfall mit Oldtimern, rechtliche Einführung, aktuelle Rechtsprechung zu den Schwerpunktthemen“ - Referent: RA Roesner.

Weiter dann mit „Unfall mit Oldtimern aus Sicht des Sachverständigen“. Anhand verschiedener Beispiele aus bereits erstellten Gutachten erläuterte Herr Klaus Kukuk, welche Möglichkeiten und Methoden es

gibt, die Wertminderung von Oldtimern zu bestimmen. Außerdem erhielten wir einen Einblick, wie ein Sachverständiger prüfen kann, ob ein Fahrzeug original ist oder nicht. Das geht über Computertomografie bis zur Gaschromatografie. Bei höchstpreisigen Oldtimern wird fast jeder Aufwand betrieben.

Nächstes Thema: „Preislisten und Sachverständigengutachten im Oldtimerhandel“, Referent: Martin Stromberg, Geschäftsführer von Classic Data. Er legte größten Wert auf die Unterscheidung zwischen Zu-





standsnoten und Originalität: Ein seltener Originalzustand kann zu einem deutlich höheren Fahrzeugwert führen, als ein häufig anzutreffendes perfekt restauriertes Exemplar. Beispiel: der Mercedes Flügeltürer ohne Restauration (aber technisch gutem Zustand) ist inzwischen mehr Wert als in Zustand 2+ nach Restauration.



Weiter: „Zulassungsrecht für Oldtimer“, Referent: RA Haas. Allgemeine Ausführungen zu den verschiedenen Zulassungsformen. Und: die neue „Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern nach § 23 StVZO (Inkrafttreten: 1.11.2011).

Ferner: „Regulierung von Kaskoschäden in der Oldtimerversicherung“. Wir erhielten vom Referenten, dem Abteilungsleiter Kraftfahrtschaden Mannheimer Versicherung, Heinrich Klingler, einen Einblick, wie ein Versicherer in der Praxis reguliert. Aufschlussreich war vor allem die Besonderheit einer Allgefahrenversicherung, die teilweise sogar Motorschäden abdeckt. Auch Mottenfraß am Cabriovertück wurde vom Kaskoschutz erfasst.

Schließlich fand ein Podiumsgespräch zum aktuellen Oldtimerrecht statt. Dabei trafen wir folgende drei Entschlüsse:

1. Minderwert ist grundsätzlich auch bei Oldtimern möglich, auch wenn das beschädigte Bauteil vorher

restauriert oder repariert worden ist. Sachverständige werden aufgefordert, diese Möglichkeit als Merkposten für ihre Gutachten zu berücksichtigen. Die Berechnung erfolgt nicht nach Prozent-Werten der



Reparaturkosten, sondern über einen Vergleich des Werts des Fahrzeugs vor und nach dem Unfall. Der Verlust der Originalität führt automatisch zu einem Wertverlust, andererseits ist auch ein Abzug Neu für Alt zu berücksichtigen.



2. Nutzungsausfallentschädigung: diese gibt es grundsätzlich auch bei Oldtimern, es ist auf die Tabelle Sanden/Küppersbusch zurückzugreifen, dabei sind die besonderen Merkmale von Oldtimern zu berücksichtigen.

3. Originalität ist abweichend von Zustandsnoten zu bewerten. Der Wert eines originalen Oldtimers kann



weit außerhalb von Zustands Tabellen liegen.

Automobiltechnik von heute

von Andreas Heene

So ab und an stelle ich mir immer mal wieder die Frage, wo denn der damalige automobiler Meilenstein Citroën SM aktuell technisch einzuordnen ist. War die damalige Technik nur ein Irrtum? Oder war es eine projizierte Grundlage der heute verfügbaren KFZ-Technik?

Ich habe natürlich nicht den Überblick über alle Autos am Markt, aber da ich mir 2009 einen neuen Audi A6 2,7 TDI gekauft habe - nach dem Volvo 850 von 1995, der immer noch in unserer Firma läuft, mit über 450.000 Kilometer ohne Mangel.

Dann fang ich mal als Erstes mit dem Status des SM, seiner angeblichen Unzuverlässigkeit an. Weder meine SM noch CX oder XM, Alpine, Volvos, Mitsubishis etc. haben mich je so am Straßenrand stehen lassen, dass nichts mehr weiterging. Gut, Kleinigkeiten, die sich aber schnell mit Bordmitteln beheben ließen und nur so, dass nach kurzer Zeit die Weiterfahrt möglich war. Ein Motor beim SM ist mir auch noch nie um die Ohren geflogen, obwohl die Maschine doch angeblich problematisch sein soll. Wenn ich mich zurückerinnere: Ich habe seit meinem 18. Lebensjahr einschließlich meiner 4 Oldies 16 Autos besessen, davon hatte ich zwei Mal einen motorseitigen Exitus. Das eine Mal war es der Golf GTI, das andere Mal der neue Audi TDI mit nur 11500 Kilometern - Turbolader zerlegt. Hm! Immerhin in der Garantiezeit. Also, wie weit ist es nun her mit den deutschen Autos in Sachen Zuverlässigkeit? Mit meinen ausländischen Fabrikaten bin ich nie richtig liegen geblieben.

Den Audi habe ich mir mit den heute aktuellen Gimmicks bestellt, wie geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, elektronisch-hydraulisches höhenverstellbares Fahrwerk mit Comfort- und anderen Einstellungen und natürlich Kurvenlicht.

Mal zuerst das Fahrwerk. In Automatic-Stellung relativ hart - in Verbindung mit den harten Sitzen nicht eben komfortabel. Daher fahre ich meist in Stellung Comfort, was aber lange nicht an den SM rankommt! Der Audi hat zwar eine sehr gute „sportliche“ Kurvenlage - er klebt förmlich auf der Straße und in der Kurve - da hat er dem SM leicht was voraus. Aber bei Autobahnfahrt mit Seitenwind läuft die Fuhre schon leicht schwammig; ein richtig sicheres Gefühl kommt da nicht auf. Beim SM kann man bei Seitenwind mit Vollgas geradeaus rennen, den Seitenwind hört man nur an der Regenrinne rauschen, ohne dass es eine nennenswerte

Reaktion am Fahrzeug geben würde. Das machen wohl die Diravi und der Lenkrollradius Null.

Ja, die Lenkung. Geht leicht wie beim SM, aber ohne Vermeldung der Mittellage. Man kurbelt nur am Lenkrad rum, irgendwie orientierungslos. Warum keine Mittelstellung? Das Kurvenlicht ist recht nett gemeint, es dreht ca. 15° in die Kurve mit ein. Danach gehen Seitenlichter im Spoiler an. Vermutlich dachten die Entwickler, dass das bei der Größe der Scheinwerfergläser nicht weiter geht, weil das Lenklicht dann im Lampengehäuse neben das Scheinwerferglas leuchtet. Ist aber doch egal, wie der SM zeigt. Vor allem muss man feststellen, dass das Licht des SM zwar schlechter ist als beim Audi (Jodlampen gegen Xenon), aber die Kurvenausleuchtung ist besser! Denn nur der kurvenäußere Scheinwerfer lenkt mit dem Radeinschlag mit, der Kurveninnere überdreht und leuchtet den Kurveninnenrand voll aus. Da frage ich mich schon, was sich die Entwickler von heute eigentlich denken? Die sollen halt die Lampensteuerung des SM mit heutigen Mitteln nachbauen, dann wäre das was - so ist es nur eine halbe Sache.

Was ich auch nicht verstehe in diesem Zusammenhang ist die Leuchtweitenregulierung. Die geht anscheinend per Ultraschallsensoren am Wagenboden, die vorne und hinten die Wagenhöhe messen und danach die Lampen korrigieren. Aber das geht nur sehr lahm. Würde man dieses System aktiv bauen, d. h. schneller ansprechend, könnte man den Xenon-Lichtstrahl genauso eben auf der Straße halten bei jedem Einfedern wie beim SM mit seiner dynamischen Scheinwerferregelung. Gerade bei der Bewegungssteuerung des Scheinwerfersystems muss man dem SM noch heute einen gewaltigen Vorsprung attestieren!

Dann - was mich beim SM immer aufgeregt hat, ist, dass man die Scheibenwischer nicht richtig von der Scheibe klappen kann, ohne mit dem unteren Wischerarm an den Lack der Haube zu kommen. Gut, wenn man es weiß, macht man halt die Haube auf. Ganz toll beim A6! Dort muss man erst die Wischer per Bordcomputer verstellen, sonst bekommt man die gar nicht in die Finger bzw. sie schlagen beide an der Haube an!

Beim Verbrauch kam die nächste Enttäuschung. Der mittlere Verbrauch des ersten A6-Motors lag bei 6,5l/100 km, der des ATM liegt bei ca. 7,5l/100 km. Der

Einschreibebrief ging schon ans Werk. Aber wenn man einen nunmehr vom Entwicklungsalter 40 Jahre alten SM Benziner mit 11,5 - 12,5/100 km fahren kann, ist für mich schon die Frage, warum man einen heutigen Diesel nicht mit weniger über die Piste bewegen kann. Was brauchte denn ein Diesel-PKW von 1970? Gut, die Leistung der Diesel heutzutage ist schon exorbitant, die Laufruhe super usw., sicher hat sich da sehr viel getan, aber die allgemeine Verfettung der Fahrzeuge trägt ihr Scherflein zum Verbrauch bei.

Übrigens sind die neueren Audi-Motoren wieder mit Steuerketten ausgerüstet - die Zahnriemenaktion war wohl nicht so toll, auch insofern fand man wieder zur „alten“ Motorentechnik zurück.

Letztendlich fällt für mich das Urteil zwischen heutiger Autotechnik und der alten SM-Technik so aus, dass die Techniker, die damals den SM entwickelt haben, ihrer Zeit tatsächlich um mindestens 40 Jahre voraus waren, das technische Gesamtbild, das der SM damals brachte, ist heute immer noch nicht vollständig erreicht, auch wenn einzelne Bereiche und Materialien - bedingt durch Elektronik und Fertigungsfortschritte sicher um einige Stufen perfektioniert werden konnten. Nicht, dass der A6 ein schlechtes Auto wäre - wirklich nicht - aber irgendwie ist man doch leicht enttäuscht, wenn man das Audi-Leitmotto „Vorsprung durch Technik“ am SM misst. Audifahrer sollten halt keine SMs fahren, sonst merken sie was.

Neuer Treffpunkt zum ICCCR



Werte Citroën-Fans und Freunde des ICCCR, aufgrund veränderter Besitzverhältnisse des ursprünglich geplanten Treffengeländes muss das Gelände vom ehemals geplanten Standort Pickering, Yorkshire verlegt werden ins rund 70 Kilometer entfernte Harrogate, ebenfalls Yorkshire. Auch das Datum des ICCCR wird verschoben um eine Woche nach

vorn, also vom 9.-12. August 2012, weil das neue Gelände in Harrogate am ursprünglich geplanten Termin nicht verfügbar ist.

Alle bisher getätigten Anmeldungen bleiben gültig,

Originalausgaben – BCM Bremen feiert 10. Geburtstag

von Messe Bremen

Bremen Classic Motorshow zeigt unbekannte Schätze der Oldtimer-Szene

Originale – mit einem einzigen Wort ist das Thema der Sonderschau der zehnten Bremen Classic Motorshow gesagt. Bereits in den 20er und 30er Jahren gefahren, in späteren Jahren als Original eingelagert und jahrzehntelang im Ursprungszustand erhalten, kommen zehn ausgesuchte Exponate daher, die die Oldtimermesse vom 3. bis 5. Februar 2012 zieren werden. „Wir freuen uns sehr, dass das Musée National de l'Automobile in Mulhouse zum ersten Mal die nicht-öffentliche Réserve der Collection Schlumpf geöffnet hat. Dort haben wir exklusiv für die Bremen Classic Motorshow automobiler Schönheiten ausgesucht, die schon immer Sammlerobjekte waren und jetzt aufgrund ihres original erhaltenen Zustands zudem noch im Trend liegen. Unsere zehnte Auflage wollen wir mit einem wirklich besonderen Thema feiern und unsere französischen Freunde haben genau das Richtige für uns und stellen es uns dankenswerter Weise zur Ver-

fügung“, sagt Frank Ruge, Projektleiter der Bremen Classic Motorshow.

Geschichte lebt in diesen Oldtimern, die in Mulhouse im Elsass liebevoll gepflegt werden. Jedes Exponat wird auf der Bremen Classic Motorshow so ausgestellt wie es ist, gut erhalten, wie es in den 20er und 30er Jahren war - aber Ersatzteile: Non, Merci! Und für die Sonderschau in Bremen werden auch die Spuren der Zeit nicht beseitigt, sondern stolz zur Schau getragen. Der Voisin C7 C beispielweise wurde 1928 gebaut und zwar mit viel Wissen der damaligen Zeit aus dem Flugzeugbau. Der Hotchkiss AM2 von 1927 gehörte einem Bankier aus Mühlhausen, Generationen der Familie lernten auf diesem Fahrzeug das Autofahren, bis es endlich direkt in den Besitz des Museums gelangte. Der Austro Daimler ADR 6 kutscherte jahrelang den Bürgermeister von Wien zu wichtigen Terminen – gut erhalten ist auch er im Urzustand auf der Bremen Classic Motorshow zu sehen. Seltenheitswert hat der Ravel 9HP von 1925 – möglicherweise der letzte sei-

Veranstaltung

ner Art, gebaut übrigens vom Bruder des klassischen Komponisten Maurice Ravel.

Doch nicht nur im Bereich Auto ist „Original“ das Zauberwort – auch in der Halle 1 der Messe Bremen, der ÖVB-Arena, in der die Motorrad-Fans auf ihre Kosten kommen, wird es Besonderes geben: „Alle Originalmaschinen, nicht restauriert aber betriebsbereit“, verspricht Martin Grundmeyer vom VFV Vete-



Der Voisin C7 C ist aus dem Jahr 1928.

ranenfahrzeugverband, der die Sonderschau zusammenstellt. Mit dabei: eine Victoria Bergmeister, eine Wanderer 500, eine Opel Motoclub oder auch eine Württembergia.

Original müssen auch die jungen Klassiker der späten 60er bis frühen 90er Jahre sein, die auf einer großen Fläche in der Halle 6 zu kaufen sein werden. „Gemeinsam mit Fachleuten suchen wir die interessantesten und besten Fahrzeuge aus, die hier zum Verkauf angeboten werden“, erläutert Frank Ruge die Qualitätskontrolle. „Dabei sind mehrere Kriterien wichtig: Original und nicht restauriert, eine lückenlose Historie und nicht mehr als 100.000 Kilometer auf dem Tacho. Bei dieser Kombination ist das Haben-Wollen am Größten“, schmunzelt der Projektleiter. Im vergangenen Jahr startete die Bremen Classic Motorshow dieses besondere Angebot: Renault R4 GTL, BMW M 635 CSi und Porsche 964 Carrera Lightweight sorgten nicht nur für runde Augen bei den Oldtimer-Fans – die Nachfrage war auch größer als das Angebot. „Grund genug, hier für noch mehr Auswahl zu sorgen – wir haben die doppelte Fläche vorgesehen. Und die ist heiß begehrt – bereits Ende September waren alle Plätze für die Bremen Classic Motorshow bereits vergeben.“

Die Messehallen sind geöffnet von 9 bis 18 Uhr. Die Tageskarte kostet 14 Euro. Mehr Infos auch unter www.classicmotorshow.de



Von dem Rolls Royce Phantom II wurden insgesamt 717 Exemplare gebaut.



Der Hotchkiss AM2 wurde 1927 gebaut. Er gehörte einem Bankier aus Mühlhausen.

Unten: Das Emblem.



Internationales Treffen 2012 in Köln

von Jürgen Renner



Mya Hewitt_pixelio.de

Der Citroën SM-Club Deutschland e.V. lädt ein zum Internationalen Citroën SM - Treffen vom 25. bis 28. Mai 2012. Treffpunkt ist das Hotel Clostermanns Hof in Niederkassel-Uckendorf (Köln)

Das Programm:

Freitag, 25. Mai 2012

ab 16.00 Uhr: Eintreffen und Begrüßung der Teilnehmer
ab 19.00 Uhr Grillabend im Hotel

Samstag, 26. Mai 2012

09.45 Uhr: Abfahrt per Bus zur Dombesichtigung nach Köln
10.45 Uhr: Dombesichtigung mit mehrsprachiger Führung
13.00 Uhr: Mittagessen im Traditionsrestaurant „Gaffel am Dom“
15.00 Uhr: Stadtrundfahrt Köln mit mehrsprachiger Führung
17.00 Uhr: Besichtigung: Schokoladenmuseum oder Deutsches Sport- und Olympiamuseum
18.30 Uhr: Busfahrt nach Bonn
19.30 Uhr: Abendessen im Restaurant „DaCapo“, Bonn
23.00 Uhr: Rückfahrt zum Hotel (per Bus)

Sonntag, 27. Mai 2012

10.00 Uhr: Start zur Rundfahrt durch das „Bergische Land“ per Roadbook

13.00 Uhr: Mittagessen auf Schloss Bensberg
16.00 Uhr: Rückfahrt zum Hotel
19.30 Uhr: Galadiner im Hotel
Montag, 28. Mai 2012
ab 10.00 Uhr: Brunch, danach Verabschiedung der Gäste



Hotel Clostermanns Hof in Niederkassel

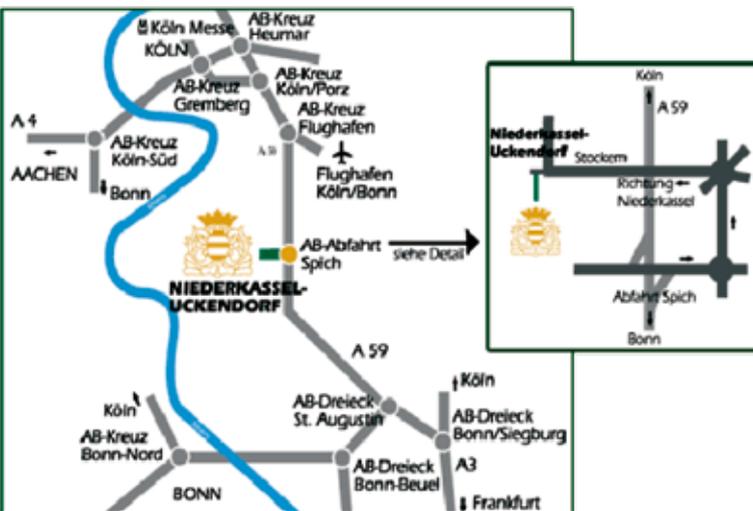
Dem Hotel ist ein schöner Golfplatz angeschlossen. Golfreunden ist die Mitnahme des Golfbags zu empfehlen. Eine Verlängerung des Hotelaufenthaltes zum Golfspielen ist möglich.

Veranstaltung



Traditions-Restaurant „Gaffel am Dom“

Aus kapazitiven Gründen ist die Teilnehmerzahl auf 120 Personen begrenzt.



Die Anfahrt zum Hotel erfolgt über die A 59 Ausfahrt Spich, dann der Beschilderung Niederkassel folgen.

Achtung: In der Ortschaft Stockem Radarkontrolle!

Aus dem Norden:

- A3 Richtung Frankfurt bis Dreieck Heumar
- A59 Richtung Flughafen Köln/Bonn bis Abfahrt Niederkassel/Spich
- Richtung Niederkassel (2x Kreisverkehr jeweils Ausfahrt Niederkassel)
- Richtung Uckendorf (durch Stockem)
- Ortseingang Uckendorf an der abknickenden Vorfahrt geradeaus, direkt links befindet sich der Parkplatz

Aus dem Süden:

- A3 Richtung Köln bis Kreuz Bonn/Siegburg
- A560 Richtung Köln bis Dreieck Sankt Augustin
- A59 Richtung Flughafen Köln/Bonn bis Abfahrt Niederkassel/Spich
- Richtung Niederkassel (2x Kreisverkehr jeweils Ausfahrt Niederkassel)
- Richtung Uckendorf (durch Stockem)

- Ortseingang Uckendorf an der abknickenden Vorfahrt geradeaus, direkt links befindet sich unser Parkplatz

Aus dem Westen:

- A4 Richtung Köln bis Kreuz Köln-Gremberg
- A559 Richtung Bonn (geht über in A59) Richtung Flughafen Köln/Bonn bis Abfahrt Niederkassel/Spich Nr.32
- Richtung Niederkassel (2x Kreisverkehr jeweils Ausfahrt Niederkassel)
- Richtung Uckendorf (durch Stockem)
- Ortseingang Uckendorf an der abknickenden Vorfahrt geradeaus, direkt links befindet sich unser Parkplatz

Aus dem Osten:

- A4 Richtung Köln bis Kreuz Köln Ost
- A3 Richtung Frankfurt bis Dreieck Heumar
- A59 Richtung Flughafen Köln/Bonn bis Abfahrt Niederkassel/Spich
- Richtung Niederkassel (2x Kreisverkehr jeweils Ausfahrt Niederkassel)
- Richtung Uckendorf (durch Stockem)
- Ortseingang Uckendorf an der abknickenden Vorfahrt geradeaus, direkt links befindet sich unser Parkplatz



Schloss Bensberg



Herzlich willkommen im Schokoladen-Museum

Serpentinen massenhaft

von Andreas Heene

2010 kam eines der Münchner Clubmitglieder zu mir heraus, um was an seinem SM nachsehen zu lassen.

Gegen 14 Uhr nachmittags wurde er dann unruhig, weil er noch auf ein Oldtimertreffen fahren müsse. Auf meine Frage, wo denn eines sei, bekam ich die Antwort: „Hier in Breitbrunn am Kirchplatz“. Das hat mich schon etwas geschockt, denn ich wusste nichts davon, obwohl ich hier wohne - bin aber natürlich gleich mitgefahren mit dem eigenen SM. Es war ein nettes kleines Treffen, das einer aus unserem Ort organisiert hat. Dabei lernte ich einen Reiseveranstalter kennen, der auch hier wohnt und erfuhr von dem, dass er Ausfahrten mit Oldies organisiert.

Ich habe mir die Programme schicken lassen, nur war leider die Pässefahrt über die Westalpen terminlich bei mir nicht mehr unterzubringen. Die Ausfahrt „norditalienische Seen“ um Pfingsten 2011 habe ich aber gleich gebucht.

Gefahren bin ich mit der Alpine A 310 V6, was echt Spaß machte. Die Touren waren zwar fürs Material anstrengend, aber fürs Personal erholsam. Kein



Zwang, kein Gruppendruck, nur nette Leute, aber viele Mercedes. Der einzige Wagen, der ein Problem bekam, war auch ein Mercedes - die Bremse kochte und das Pedal ging ins Leere. Sind halt schlapp, schwere Low-Tech-Kisten.

Nachdem mir diese Tour sehr gefallen hat, habe ich weitergebucht zur Alpenfahrt „Tauern“ Anfang September 2011 - und dieses Mal mit dem SM, denn die Alpine (Baujahr 1984 Erstbesitz) zeigte im Frühjahr bei der Tour bei bis zu 35° C im Schatten leichte Probleme im Kühlstem, was ich vor der nächsten großen Fahrt erst machen wollte.

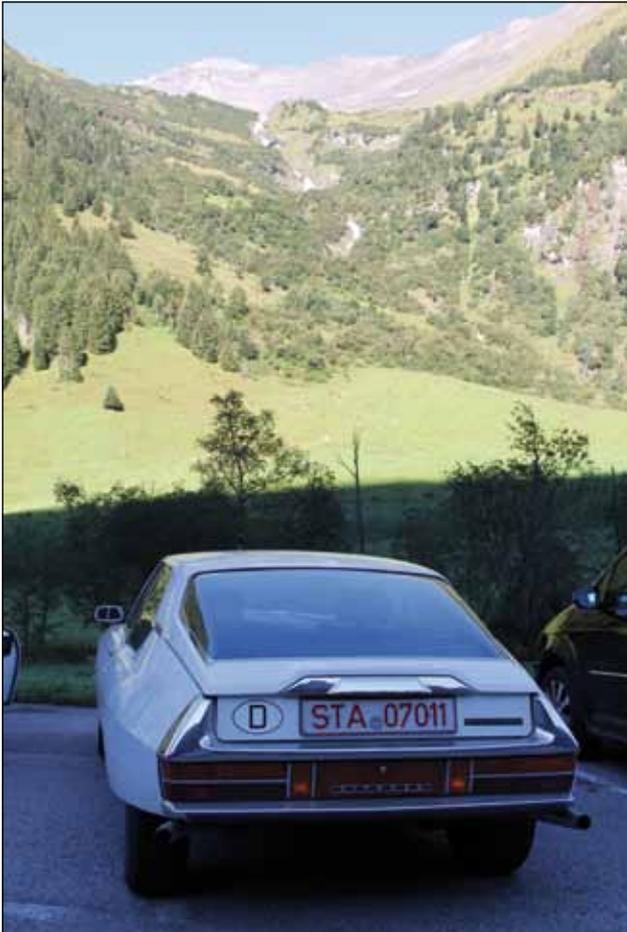
Also mit dem SM. Abends den SM gepackt, die wichtigen Teile wie Lima, Regler, Hydraulikpumpe sicherheitshalber in den Kofferraum gelegt, das Gepäck drauf und am nächsten Tag losgefahren. Gemeinsam mit dem Veranstalter, der alleine mit seinem Triumph TR3 in originaler Patina fuhr. Es ging über die glücklicherweise nicht allzu volle A8 Richtung Salzburg und dann nach Wagrain, wo wir im Sporthotel Quartier hatten. Nicht gerade ein Romantik-Hotel, aber halt mit Zimmerkapazität, Wellness-Bereich, einem guten Restaurant und vor allem einer vernünftigen Tiefgarage. Die Pretiosen müssen ja standesgemäß untergebracht sein.

Abends haben wir dann an der Bar die Anderen getroffen, die wir auch schon in der Dämmerung mit ihren Oldies einlaufen sahen. Keiner kannte keinen, auch der Veranstalter kannte die Teilnehmer noch nicht. Aber es waren ausgesprochen kultivierte und witzige Leute, obwohl es auch wieder Mercedes-Fahrer waren. Wir waren fünf Autos, weil leider Zwei abgesagt hatten wegen Defekten an ihren Autos. Also der TR 3, der SM, zwei Pagoden und ein 280 SE Cabrio

Magazin

3.5 in Neuzustand. Eigentlich alles schöne Autos. Es wurde ein netter Abend.

Am Folgetag war normales Aufstehen angesagt - und leider schüttete es, obwohl der Wetterbericht eigentlich nur bewölkt vorhergesagt hatte. Die Tagestour ging nach Norden, erstes Ziel war Hallstadt am Hallstädter See. Ein richtig schöner kleiner Ort, der durch ein Salzbergwerk groß wurde und im Stadtkern sehr schön erhalten ist mit altem Gebäudebestand und



wunderbaren Baudetails. Richtig romantisch. Drum wollen die Chinesen den ganzen Ort bei sich nachbauen, aufgemessen soll schon alles sein. Es laufen auch viele Asiaten dort herum. Die spinnen, die Chinesen. Danach ging's weiter über Landstraßen und ein paar kleinere Gebirgsstraßen Richtung Mondsee und retour. Eine etwas entspanntere Tour zur Eingewöhnung, leider war wegen des verhangenen Himmels nicht so viel von den Bergen zu sehen, wie es bei schönem Wetter möglich gewesen wäre.

Bei der Heimfahrt hatten wir einen Stopp in Bad Ischl, weil eine der mitfahrenden Damen meinte, dass wir unbedingt ins Café Zauner müssten. Da die Organisation flexibel war, haben wir das gemacht und hervorragende Schweinereien gegessen und getrunken.

Dann, auf dem Parkplatz, fing der TR3 zu spucken und stottern an aber er lief noch. Also haben wir den ÖAMTC ausfindig gemacht, der uns an einen Vertragswerkstätte, ein VW/Audi-Autohaus verwiesen hat. Der TR fuhr hin mit Gespucke, ich mit aus Solidarität, zumal ich ja im SM immerhin über etwas Mitnahmekapazität für den Ernstfall verfügte in Form eines Rücksitzes mit Gurten.

Die VW-Jungs waren freundlich bemüht, um's mal so zu sagen, aber sie haben schon recht saudumm in den TR-Motorraum geschaut. Vermutlich haben die dort einen 40-poligen Diagnosestecker gesucht („Schnittstelle“) um mit „VW-Online“ kommunizieren zu können. Es ging das große Raten los, schlussendlich hatte keiner von den Jungs - auch nicht der ca. 35 Jahre alte Werkstattmeister je einen Vergaser gesehen. Als mir das dann nach einer Viertelsunde doch zu blöd wurde, habe ich mein Werkzeugtablett unter der Hutablage des SM runter geklappt und das Messgerät (Conrad, 10 €) geholt und mal angefangen zu messen. Drei von vier Zündkabeln hatten keinerlei Durchgang. Aber nicht, dass ein heutiges Autohaus Zündkabel und Stecker auf Lager hätte - und eine gescheite Crimpzange schon gar nicht! Es wurden im Nachbarort dann Kabel besorgt und die Kontakte mit einer Baumarkts-Billig-Crimpzange aufgedrückt - ich habe dem TR Piloten gesagt, dass es jetzt o. k. sei, aber daheim anständig zu machen wäre.



Der TR ging immer noch nicht. Dann habe ich den Meister nach hinten geschickt, um eine Zündpistole zu holen. Hatten sie nicht, aber dafür einen Handkarren mit vier Zündmess-Computern drauf, die nun der Geselle nach meinem Eindruck irgendwie in den Motorraum schnallte. Sah aus wie beim EKG. Meine Zündpistole hat drei Anschlüsse zu legen, ich habe keine Ahnung, was der Kram von denen mit sechs Messkabeln alles sollte. Dann die Messung. Der Meister schüttelte den Kopf, es kam kein Blitz. Ich habe mir dann den Hinweis erlaubt, mal zu fragen, ob er wisse, dass die Engländer Plus auf Chassis hätten, da hat er mich groß ange-



schaut. Ich habe nur wortlos auf die Batterie gedeutet mit dem PLUS-Masseband zur Karosse. Geistesblitz! Alles umgestöpselt - aber leider keine gleichmäßige Zündfolge vom Blitz her. Nun fand keiner eine Markierung auf der Riemenscheibe. Also habe ich den Meister hintergejagt, Bremsenreiniger holen, die Kerbe ward gefunden. Nur es half alles nichts, Lucas, „King of the darkness“ ließ sich nicht bewegen, wir haben den TR abgestellt und durch den ADAC nach Hause verfrachten lassen. Den Fahrer haben wir im SM mit nach Wagrain genommen.



Am nächsten Freitag hatten wir die Tour Berchtesgaden, Königsee und Rossfeldstraße auf dem Programm. Allerdings alles über Gebirgsstrecken - und zu dritt im SM. Wir waren nun, da der Veranstalter an Bord war, das Führungsfahrzeug - wie es sich für einen SM gehört. Der SM vorne, die 3 Mercedes hinten dran. Ach, und was hatten die Kisten Schwierigkeiten, hinterher zu kommen! Alles 250er und der dicke 3.5er war der Lahmste überhaupt, da zu schwer. Aber der SM war klasse! Nicht, dass er für Passstraßen gebaut wäre, dazu ist er auch ein zu großes Schiff und die Alpine wäre da leichtfüßiger zu fahren, aber er schlug sich wacker. Wir kamen komfortabel die Berge hinauf, die Thermik der Wasseranzeige war unkritisch trotz ca. 28° C und der herrliche Sound, der von der Hangböschung ins Fenster widerhallte! Vrrrrrommmmm-marrrrrrhhhh.....

Kurve um Kurve die Rossfeldstraße hinauf, dazwischen mal ein Halt bei schöner Aussicht - und damit die Mercedes wieder aufschließen konnten. Dann weiter hinauf und andere Seite runter. Was mit Citroën-Bremsen gut ging; die Mercedes haben wir aber doch ab und an mal aus den Augen verloren, aber unten wieder getroffen.



Dann zum Königsee, Schiffchen fahren, eine herrliche Landschaft - schaut aus wie in Norwegen. Und retour ins Hotel zum Abendessen auf kleinen Sträßchen.

Am Samstag war wieder frühes Aufstehen angesagt, denn wir sind um 8 Uhr im Hotel gestartet, um den Großglockner von Nord nach Süd zu bezwingen. Das muss man früh machen, bevor alle da hochbohren, vor allem, um die Busse zu vermeiden. Das wäre nämlich kein Spaß geworden - im Dieselruß lahm mit Überhitzung des Kühlsystems einem Bus hinterher mit dem SM.

Nach der Mautstation ging's nach oben, Kurve um Kurve über die Baumgrenze. Es war herrliches Spätsommerwetter und die Zwischenhalte an den Guckparkplätzen wurden wahrgenommen, auch um die Gruppe wieder aufschließen zu lassen. Ganz oben am Hochpunkt der Großglocknerstraße haben wir eine Pause eingelegt und ich den SM gelüftet. Das haben die Mercedes nie gemacht, aber vermutlich haben



Magazin/Clubleben

die gar keine Anzeigen für die Temperatur ihrer steinzeitlichen Eisenbollen in den Motorräumen. Bei der Weiterfahrt war es dann schon voller und bald ging es wieder nach unten. Das verlangte einiges an Motorbremse und Bremsleistung - ein Glück, ich hatte im Frühjahr die alten, eiernden Scheiben vorne ausgetauscht. Auch hier lief der SM super, bis auf das Auspuffknallen, das ab und zu mal auftrat.

Eine Beifahrerin aus der Truppe hatte dann noch eine Schulfreundin, die in einem der Dörfer unterhalb des Großglockners verheiratet ist, und bei der wir einfach durften auf eine „Jause“, d. h. Brotzeit. Die fiel sehr üppig aus, und mit einigem Mehrgewicht an Bord ging es nach drei Stunden netter Gesellschaft weiter, wieder nach Wagrain zurück - mit Navi. Das führte uns an einer Kreuzung in den Wald auf eine einspurige Waldstraße ohne Wendemöglichkeit, so dass wir mal vorsichtig weitergeschlichen sind. Ich mit etwas höher gestelltem Fahrwerk, die Mercedesen mit sehr langsamer Geschwindigkeit. Dann kam uns ein Golf mit einem asiatischen Ehepaar entgegen, die ich dann an der Ausweichstelle angehalten und durchs Fenster nach dem Weg gefragt habe. Der Weg war doch richtig und die Beifahrerin im Golf verabschiedete sich mit richtig nettem Gewinke und

freundlichem Lächeln – anders als muffige Europäer in vergleichbarer Situation.

Am Sonntag ging's dann nach dem Frühstück wieder heim. Der SM spulte seine Kilometer klaglos runter bis nach Hause und wurde wieder in sein Häuschen gestellt.

Die Fahrt war abgesehen von ihren reizvollen Touren für mich ein Schlüsselerlebnis, denn der SM fuhr einfach. Ohne Murren, alles lief. Ich bin einfach eingestiegen und habe 1300 Kilometer runtergespult und nur getankt und gelüftet. Aber der SM ist ja gekunzt, und die gesamte Technik wird turnusmäßig kontrolliert und am Laufen gehalten. Ich habe richtig Zutrauen zu der Kiste bekommen. Da ist noch mehr drin!

Nächstes Jahr habe ich mich schon für die Tour „Hohe Tauern“ angemeldet, da wohnen wir in einem Schlosshotel, das einem oldiebegeisterten Besitzer gehört. Wird sicher nett.

Wer Interesse hat, mit mir die Mercedes-Übermacht und die der englischen Klapperkisten etwas aufzumischen, kann sich bei mir melden (ah@h-p-p.de), er bekommt dann das Programm per Mail.

... und sie hassen den Rattenfänger

von Astrid Röben



Vorab: Da ich - auch wenn man mich auf der Ausfahrt desöfteren lobte - mit der Organisation der Saison-Abschlussfahrt in Hameln nichts zu tun hatte, weil ich ein halbes Jahr gesundheitlich „ausser Gefecht gesetzt“ war, habe ich mir das Recht heraus genommen, darüber zu berichten:

Eigentlich wäre diese Fahrt ja nur den „Nordlichtern“ vorbehalten gewesen, denn mein Mann Gerold und Dr. Rüdiger Frank hatten sie ursprünglich als Osterausfahrt geplant. Verschiedene Gründe führten dazu, dass diese Tour ausfiel. Nach dem Schnee-Desaster Ende 2010 wollte unser Präsident Jürgen Renner ein solches Risiko nicht noch einmal eingehen und so kam die fertig geplante Ausfahrt gerade recht, um sie als Saison-Abschlussausfahrt durchzuführen. Die bisherigen Nikolaus-Treffen fallen somit weg. Ein großer Vorteil dieser Vorverlegung ist, dass mehr Mitglieder mit ihrem SM zum Treffen kommen können - einfach, weil das Wetter-Risiko im Herbst drastisch minimiert ist.



Aber nun zur Ausfahrt: Das Hotel war zwar klein und die Tiefgarage eng, dafür aber mitten im Zentrum, so dass wir am Samstag - fast - alles fußläufig erreichen konnten.

Schon am Freitag Abend waren die meisten Teilnehmer mit ihren SM „eingeflogen“ und man traf sich in der Hamelner Altstadt im „Kartoffelhaus“. Es war ein schöner und teilweise langer Abend.

Gleich der erste Programmpunkt barg für die Meisten eine Neuigkeit: Wer wusste denn, dass in Hameln bis 1929 Autos der Marke Selve produziert wurden, dazu noch qualitativ hochwertige? Reinhard Burkart, ein Nachfahre des ehemaligen Karosseriebauers (früher waren Autoproduktion und Karosseriebau noch getrennt), der den Motorveteranenclub Hameln e. V. mit ins Leben gerufen hat, merkte man die Freude an der Marke Selve im Besonderen und Oldtimern im Allgemeinen an. Gebannt hörten alle Anwesenden der Geschichte des Automobilbaus in Hameln zu.

Nach einer Stärkung im „Rattenkrug“ und einer kleinen Auszeit traf man sich nachmittags zu einer Stadtführung der besonderen Art: Der Rattenfänger höchstpersönlich führte uns in die Geschichte Hamelns ein und erzählte uns, dass der Rattenfänger eigentlich kein Rattenfänger war, sondern nur ein „Arbeitsvermittler“, denn im 12. Jahrhundert gab es meist nur einen Arbeitsplatz für eines der zahlreichen Kinder einer Familie, während in Pommern händlerin-



gend Arbeitskräfte gebraucht wurden. Seitdem lieben die Hamelnser die Ratten und sie hassen den Rattenfänger, erklärte uns der Rattenfänger immer wieder mit seinen großen Augen.

Pünktlich zur Stadtführung hatte der Regen auch ein Einsehen und bis Sonntag Abend hatten wir das Wetter, dass Seiner Majestät gebührt.

Den Abend verbrachten wir im „Rattenfängerhaus“ beim Verspeisen von „Rattenschwänzen“, die direkt am Tisch zubereitet wurden. Neben der Begrüßungs-



Clubleben



rede unseres Präsidenten, der auch die beiden Organisatoren lobte, hatte sich der Mit-Organisator einen besonderen Dank für Gerold ausgedacht, der das „Fein-Tuning“ der Autofahrt zeitnah übernommen hatte.



Selbstverständlich muss man, wenn man mit dem SM unterwegs ist, auch eine Autofahrt machen. Diese stand am Sonntag an. Es ging entlang der Weser zum Schloss in Bückeburg. „Selbstverständlich“ durften



wir unsere SM im Schlosshof parken - sehr zur Freude der anderen Besucher.

Nach einer ausführlichen Schlossbesichtigung, bei der die Führerin mit viel Herzblut die Geschichte des Schlosses erzählte, gab es ein vorletztes Highlight dieser Autofahrt: das Essen in der Schlossküche. Der Chefkoch hatte wirklich nicht zu viel versprochen.

Fast alle Teilnehmer blieben dann auch noch bis zum letzten Programmpunkt: die Reitkunst-Vorführung in der Fürstlichen Hofreitschule des Schlosses! Es war das absolute Highlight eines tollen Wochenendes. Die Fürstliche Hofreitschule gibt es erst wieder seit rund sieben Jahren. Familie Krischke hat sie wieder ins Leben gerufen. Hier findet man viele alte Pferderassen, teilweise schon fast Ausgestorbene.

Bei der Reitkunst-Vorführung konnte man erleben, mit wieviel Liebe die Familie mit den Pferden umgeht: Immer am lockeren Zügel, gelenkt meist nur durch Gewichtverlagerung und einer zarten Berührung mit einem Touchierstab aus Quitte. Christin Krischke moderierte die Vorführung, so dass Jeder gebannt auf die Reitbahn sah, in der Wolfgang Krischke, Tochter Diana und eine Auszubildende präsentierten, was die hohe Kunst des Reitens bedeutet.

Nach einem letzten Tee oder Kaffee in der Schlossküche machten sich dann auch die letzten Teilnehmer auf den Rückweg von dieser fantastischen Autofahrt.

Ich sage noch einmal „Danke schön!“, sicher auch im Namen aller Teilnehmer, für dieses Wochenende. Ich war mehr als angenehm überrascht, damit hatte ich nicht gerechnet.



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: 0172/2015112
info@axel-preis.de
www.axel-preis.de

Korrosionsschutz

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

Lagerschalen, Ventile, Kolben/-ringe

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

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

KFZ-Gutachten

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

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

Elektrik

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

SM-Literatur

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

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

Klimaanlagen

Heidrich & Schüller GbR
47228 Duisburg
husgbr@freenet.de

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

Berlin - unregelmäßig
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
Gasthof „Zum Engel“,
am Marktplatz, Eltville-Erbach
Info: Horst Lommel
Fon: 0 69/425945

Karlsruhe - monatlich
1. Mittwoch
Café Galerie
Karlsruher Allee 1
76227 Karlsruhe Durlach
Infos im Forum

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

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

Köln/Bonn - monatlich
3. Mittwoch
im Restaurant „Zur Tränke“
Wesselheideweg 101
53123 Bonn
Infos im Forum

Terminplaner

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

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

Die Termine 2012 sind im Kalender **gelb** markiert

Termine 2012

Januar:	04.	Stammtisch Karlsruhe
	04.	Stammtisch München
	12.	Stammtisch Rhein-Main
	18.	Stammtisch Köln/Bonn
Februar:	01.	Stammtisch Karlsruhe
	01.	Stammtisch München
	01. - 05.	Retromobile in Paris
	03. - 05.	Bremen Classic Motorshow (HB)
	09.	Stammtisch Rhein-Main
	15.	Stammtisch Köln/Bonn
März:	07.	Stammtisch Karlsruhe
	07.	Stammtisch München
	08.	Stammtisch Rhein-Main
	21.	Stammtisch Köln/Bonn
	22. - 25.	Techno Classica (Essen)
April:	04.	Stammtisch Karlsruhe
	04.	Stammtisch München
	12.	Stammtisch Rhein-Main
	18.	Stammtisch Köln/Bonn
	21.	Mitgliederversammlung
Mai	05. + 06.	Citromobile (Expo Haarlemmermeer)
	25.-28.05.	Internationales SM Treffen in Köln
August	09.-12.08.	15th ICCCR Harrogate/Yorkshire

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