



Ausgabe **77**  
IV. Quartal 2007

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

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

# *Club-Zeitung*



# Grusswort des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

wir befinden uns in der Zwischenzeit mitten in der Adventszeit, die ja Ruhe und Besinnung einkehren lassen soll.

So gibt es auch Erfreuliches aus dem Clubleben zu berichten. Herr Hofherr und ich haben uns mit den Herren Artaud und Fraleux anlässlich einer Oldtimermesse in Lyon zu einem Gespräch getroffen. Wir haben zwei Stunden zusammengesessen und in einer sehr angenehmen Atmosphäre offen die Standpunkte und Probleme unserer Clubs besprochen.

Hierbei ist interessant zu wissen, dass der SM-Club de France die Summe von 140.000 Euro für Nachfertigungen bereitgestellt hat. Der Wunsch des französischen Clubs ist nun eine Art Solidaritätsbeitrag, damit nicht die gesamte Summe am französischen Club hängen bleibt. Das mündet in der berühmten Forderung nach 30 € pro Clubmitglied zur Überweisung an den SM-Club de France.



Wir haben deutlich gemacht, dass auch wir Nachfertigungen anbieten können und Listen über vorhandene, fehlende und nachgefertigte Teile austauschen sollten, um zweigleisige Aktionen zu vermeiden. Das ist aufgegriffen worden und auch schon geschehen. Das Hauptaugenmerk des französischen Clubs liegt dabei auf Bosch-Teilen für den IE-Motor. Falls Mitglieder Kontakte zur Firma Bosch haben oder herstellen können, bitte bei Volker Hammes melden, um eine Ersatzteilversorgung koordinieren zu können. Vielen Dank!

Jetzt kommt der Wermutstropfen, der ja oft mit Erfreulichem einhergeht. Das Lager des französischen Clubs ist ziemlich leergeräumt und es wird keine großzügige Verteilung mehr zu den bisherigen kleinen Preisen geben. Wir werden immer stärker auf mehr Nachfertigungen angewiesen sein und das verursacht enorme Kosten, die in die Verkaufspreise eingerechnet werden müssen, um einigermaßen wirtschaftlich das Lager unterhalten zu können. Ich muss klar sagen: Das SM-Fahren zu 2CV Preisen neigt sich dem Ende zu. Wir werden um diese Wahrheit nicht herumkommen!

Doch jetzt wieder zu den angenehmen Bereichen unseres Clublebens. Ich bedanke mich bei allen Mitgliedern, die mich in allen möglichen Bereichen unterstützt und auf Anfrage sofort bereit waren, zu helfen. Vielen Dank! Dank auch an die Familien Johannes und Hammes für das gelungene Nikolaustreffen in Düsseldorf mit dem schönen Abschluss im Meilenwerk. Für 2008 steht die Retromobile in Paris an. Dieser Termin wird natürlich zu einem weiteren Gespräch mit dem Vorstand des SM-Club de France führen.

## Titelbild



Ein Delahaye - auch ein Franzose, aber aus der französischen „Königsklasse“ - ist im Meilenwerk in Düsseldorf käuflich zu erwerben.

Preis natürlich nur auf Anfrage!

Unsere Mitgliederversammlung wird am 26. April 2008 im Ramada Hotel in Hofheim-Diedenbergen stattfinden. Beginn 15.00 Uhr. Das Hotel liegt in der Nähe vom Autobahnkreuz Wiesbaden und ist von allen Richtungen leicht erreichbar. Für die Übernachtung kostet das Doppelzimmer 50 Euro und das Einzelzimmer 37 Euro. Frühstück ist im Preis enthalten. Ab 19.00 Uhr habe ich an ein hessisches Büffet gedacht. Der Preis pro Person liegt bei ca. 30 Euro. Ich möchte darauf hinweisen, dass Hessen nicht nur gewöhnungsbedürftigen Äpfelwoi und Handkäs zu bieten hat! Genug für Heute! Möge jeder die Vorweihnachtszeit ohne zuviel Weihnachtstress genießen und lassen Sie uns auf gutes Jahr 2008 hoffen.

In diesem Sinne wünsche ich allen Mitgliedern ein schönes Weihnachtsfest und Alles Gute für das Neue Jahr.

Jürgen Renner

## Editorial

Liebe Citroën  -Clubzeitungs-Leserinnen und Leser,

Das war 2007... so haben wir die Innenseite dieses Heftes genannt und versucht, alle Ereignisse des Jahres bildlich zusammen zu fassen. Im Hintergrund das große Thema Feinstaub, welches die Oldtimerszene massiv beschäftigt hat und durch die gemeinsame Anstrengung vieler zu einem guten Ergebnis geführt werden konnte. Darüber alle Ereignisse, die unseren Club betreffen, angefangen von den Messen wie BCM Bremen, Techno Classica Essen und Francemobile in Rheinberg, über einige allgemeine Treffen mit SM-Beteiligung wie Schloß Dyk oder Kettwig-Essen bis zu den Treffen unseres Clubs in Regensburg oder Düsseldorf. Highlights waren bestimmt das Internationale Treffen in York und das „Bob Neyret“ Treffen in Grenoble.

Die massive Präsenz eines bestimmten blauen SM ist nicht beabsichtigt, ergibt sich aber leider aus der Situation. Volker ist auf vielen Treffen präsent und versorgt die Redaktion immer mit entsprechendem Bildmaterial. Schön wäre es, wenn wir Ende 2008 wieder solch eine Seite machen könnten und dann vielfältigeres Bildmaterial zur Verfügung hätten.

Die Häufigkeit des SM in den allgemeinen Oldtimermedien ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen, die Berichterstattung hat sich in der Qualität von der „kränkelnden Diva“ zum faszinierenden Fahrzeug hin entwickelt. Highlight war hier sicherlich der Artikel „Traumfahrt“ in der aktuellen Oldtimer-Markt Ausgabe.

Die nächste Ausgabe der Clubzeitung wird im März erscheinen, wir würden gerne ein Winterbild des SM auf der Titelseite veröffentlichen. Wer solch seltenes Bildmaterial hat, würde uns sehr helfen, wenn er uns dieses per Mail (am besten so, wie es aus der Digitalkamera kommt) oder als Foto zukommen lassen würde. Originalfotos werden selbstverständlich zurückgesandt.

Wir wünschen allen Clubmitgliedern frohe Weihnachten, ein paar ruhige und besinnliche Tage und ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2008.

Ihre Redakteure  
Gerold und Astrid Röben

## Der Inhalt

---

### Aus dem Clubleben gegriffen

Grusswort des Präsidenten .....	Seite	2
2007 in Bildern .....	Seite	10
... und zum Schluß ins Meilenwerk .....	Seite	13

### Magazin

Wie ich zu meinem SM kam .....	Seite	5
Es ist vollbracht - die Initiative wird e. V. ....	Seite	8
Die erste Woche mit Meinem SM.....	Seite	12
Urlaub mit Meinem SM.....	Seite	16
Zurück zu den Wurzeln des Automobilbaus.....	Seite	17

### Aktuelles

Aktuelles vom Deuvet .....	Seite	9
Ersatzteilwesen .....	Seite	12

### Service

Editorial .....	Seite	3
Bestellschein Ersatzteile .....	Seite	15
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile .....	Seite	18
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine .....	Seite	19

**Redaktionsschluß für die 78. Ausgabe (I/2008): 29.02.2008**

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

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

**Redaktion**  
**RÖBEN** PRINTMEDIEN  
Kontakt: Astrid Röben  
Am Fuchsbau 25  
29643 Neuenkirchen  
Fon: 05195/9834  
**e-mail: redaktion@citroensmclub.de**

**Produktion · Druck · Versand**  
**RÖBEN** PRINTMEDIEN  
Kontakt: Astrid Röben  
Am Fuchsbau 25  
29643 Neuenkirchen  
Fon: 05195/9834  
**e-mail: printmedien@roeben-online.de**

# Wie ich zum Citroën SM kam

von Matthias Schulze

Im Gegensatz zu den meisten, die sich und ihr Auto bislang in dieser Zeitschrift vorgestellt haben, kann ich leider nicht mit einer lebenslangen Citroën Affinität dienen, auch wenn ich meine frühe Kindheit nahe der französischen Grenze in Breisach zugebracht habe. Im Gegenteil, die Fahrzeuge mit dem Doppelwinkel haben mich eigentlich die meiste Zeit meines Lebens ziemlich kalt gelassen, wenn man mal von einem sehr frühen 2CV absieht, bei dem mich als damals knapp dreijähriger Knirps die Drehkurbel fasziniert hat, die in der Front dieses Fahrzeugs steckte, und außer Acht lässt, dass ich in 1979 meinem Vater einen Citroën CX als Ersatz für die bislang immer gefahrenen Produkte mit der Ford-Pflaume nahe bringen wollte, was leider nicht von Erfolg gekrönt war. Lediglich meine Mutter scheint etwas Citroën-Blut in den Adern zu haben, denn obwohl sie keinen Führerschein hat und in Sachen Automobil eigentlich völlig desinteressiert ist, hat sie immer vom Citroën DS geschwärmt, war allerdings ähnlich erfolglos wie ich bei dem Versuch, meinen Vater zur Anschaffung eines etwas unkonventionelleren Gefährts zu bewegen.

Trotzdem ist der Citroën SM, so wie eigentlich alle Autos, die ich mir über die Jahre zur Seite gestellt habe und von denen ich hier berichten werde, eine Art Kindheitsliebe. Diese begann damit, dass mir ein wohlmeinender Verwandter irgendwann Anfang der 70er-Jahre das sehr gelungene Corgi Toys Modell des SM schenkte, das ich als Kind schon so liebte, dass ich kaum damit spielte und das gute Stück auch nicht zu den anderen Modellautos in die Spielzeugkiste warf, weshalb es sich auch heute noch in praktisch neuwertigen Zustand befindet. Auch erinnere ich mich noch, dass mich dieser Spielzeug-SM immer wieder zu kindlichen Designstudien animiert hat, wobei mich ganz besonders die Möglichkeit fasziniert hat, durch einfaches Weglassen der Heckklappe ein Stufenheck zu erzeugen. Ob wohl Chapron damals eine meiner Zeichnungen in die Hände gefallen ist?

Doch nun zurück zu meiner automobilen Karriere, die 1980 mit einem ganz trivialen Opel Kadett begann, dem nach einem Golf und (mir graust es heute noch) einem Fiat Ritmo 1985 ein damals acht Jahre alter MGB folgte, ein weiterer Kindheitstraum, der nachweislich auf mein viertes Lebensjahr zurückgeht. Diesem MGB, den ich übrigens heute noch habe und der sich mittlerweile wieder bis hin zur letzten Schlauchschelle im Auslieferungszustand von 1973 befindet, folgte 1989 sein sechs-



zylindrisches Gegenstück, ein MGC Baujahr 1968, bzw. die Reste eines solchen, denn das Auto war einem Tiefgaragenbrand zum Opfer gefallen und praktisch bis hinunter zu den Bodenblechen abgebrannt. Ursprünglich hatte ich vorgehabt, dieses Fahrzeug zu schlachten, mich auf Grund der Seltenheit dieses Wagens - in der Ausführung wie meiner wurden nur knapp 600 Stück gebaut - dann aber doch zu einem Wiederaufbau im Zustand „besser als neu“ entschieden, der fünf Jahre gedauert hat. In Anbetracht der damals sehr prekären Ersatzteillage für den MGC und der zu erwartenden Kosten eigentlich ein Wahnsinn, was wahrscheinlich auch der Grund dafür ist, dass ich auch dieses Auto jetzt noch habe, denn das, was ich damals in dieses Fahrzeug gesteckt habe, lässt sich auch heute trotz der stark gestiegenen Klassikerpreise und der deutlich höheren Wertschätzung des MGC nicht erlösen.

Einen weiteren, dieses Mal, Jugendtraum erfüllte ich mir 1996 mit der Anschaffung eines Mercedes 420 SL Baujahr 1987, den ich, Sie ahnen es sicherlich, obwohl zum Kaufzeitpunkt noch relativ jung an Jahren teilrestauriert habe und auch heute noch besitze. Danach war erst einmal Ruhe an der Klassikerfront, man wird ja schließlich älter und vernünftiger, bis es mich Anfang dieses Jahrtausends dann doch wieder begann, in den Fingern zu jucken und ich beim alljährlichen Techno Classica Besuch sehr zum Leidwesen meiner Frau begann, immer engere Kreise um den Stand des Citroën SM Clubs zu ziehen. Dort lernte ich dann 2004 Gerold Rößen kennen, der mir anhand des ausgestellten SM - wenn ich mich richtig erinnere, war es der von Volker Hammes - aufzeigte, dass so ein SM doch eigentlich

## Magazin

---

ein ziemlich problemloses Auto sei. Darüber hinaus verwies er mich, ich leite eine Forschungsabteilung bei DaimlerChrysler, an Thomas Schirle, der „irgendwo bei Mercedes in der Fahrwerksentwicklung“ arbeiten würde. Diese Information stellte sich allerdings als falsch heraus, denn der Redakteur unserer Clubzeitung ist ebenfalls Forschungsmitarbeiter und arbeitet im selben Gebäude wie ich. Ein Umstand, der meinen Weg zum SM dann noch einmal erheblich beschleunigte. Oder was würden Sie tun, wenn Sie jeden zweiten Tag auf dem Weg zur Kantine gefragt werden, ob Sie schon ein Auto gefunden haben? Zuvor hatte Thomas mich aber auch schon mit allem Material versorgt, das ein Citroën SM-Besitzer zum Glücklichein benötigt.

2004 hatte ich dann auch das erste Mal das Vergnügen, einen Citroën SM zu fahren. Dabei handelte es sich um das Auto des Clubgründers, Herrn Sögtrop, der damit auch einen nicht unerheblichen Beitrag zu meiner Konvertierung zum Citroën-Liebhaber geleistet hat, denn er ließ mich an einem schönen Sommertag sehr ausgiebig sein Fahrzeug ausprobieren, das ich aber letztendlich nicht kaufte, da mir die Laufleistung zu hoch war. Vielleicht war das ein Fehler, denn mir war spätestens von diesem Zeitpunkt an klar, dass ich für mein Seelenheil unbedingt solch ein Auto benötigte, nur schien der SM-Markt ausgerechnet jetzt völlig abgegrast zu sein. Keinerlei brauchbare Angebote mehr, weder in der einschlägigen Fachpresse, noch im Internet. Am besten war noch ein von einem erfahrenen Citroën-Schrauber zur Restauration zerlegter, früher SM, ein gigantisches, jedoch sehr gut dokumentiertes Puzzlespiel, das mich eine ganze Weile gereizt hat.

Ein Lichtstreif am Ende des Tunnels schien sich auf der Techno Classica 2005 abzuzeichnen, schien doch Volker Hammes ein passendes Auto für mich zu haben. Doch leider kam mir ein anderer Interessent zuvor. Anfang Mai fuhr ich dann zu einem Oldtimerhändler nach Wittlich, um dort einen SM Baujahr 71 in angeblich wunderbarem Originalzustand mit geringer Laufleistung anzuschauen. Was ich dort zu sehen bekam, muss auch tatsächlich einmal ein wirklich schönes und originales Fahrzeug gewesen sein und damit genau das, was ich gesucht habe, nur hatte die jahrelange, lieblose Lagerung in einer Düsseldorfer Tiefgarage, in der zentimeterhoch das Wasser stand, ihren Tribut gefordert. Alle vier Kotflügel sowie die Türen waren an ihren Unterkanten so stark vom Rost angenagt, dass es wohl sehr schwer gewesen wäre, den ansonsten wirklich guten Originallack zu retten. Eine Probefahrt war auch nicht möglich, denn gelaufen war dieses Auto bestimmt seit vielen Jahren nicht mehr. Trotzdem verhandelte ich relativ lange mit dem Besitzer, nachdem der gute Mann

aber getroffene Vereinbarungen mit schöner Regelmäßigkeit zu vergessen schien und mir am Ende sogar noch mich selbst als weiteren Kaufinteressenten präsentierte, stellte ich die Gespräche ein. Das Auto wird übrigens auch heute, fast zwei Jahr später, noch im Internet angeboten und war auch auf der Techno Classica 2007 in voller Schönheit zu bewundern. Allerdings ist es über die Jahre deutlich teurer geworden, ohne dass sich der Zustand zum Positiven geändert hätte.

Die Erlösung folgte dann im September desselben Jahres in Form eines Anrufs von Volker Hammes, der mich auf ein Auto im Internet aufmerksam machte, das vom Sohn eines ehemaligen Citroën Händlers in Koblenz angeboten wurde, der selbst in größerem Umfang mit Citroën DS und CX in allen Verfallsstadien handelte und auch über eine private Sammlung verfügte, aus der mehrere GS Birotor heraus stachen. Er hatte den angebotenen goldenen SM Einspritzer des Baujahrs 1973 im Jahr 2000 von Volker Hammes erworben und war danach nur sehr wenig mit diesem Fahrzeug gefahren, weil er, wie er selbst zugab, von der Technik überfordert war. Laut Beschreibung war der Wagen, bevor er in Volkers Hände gelangte von einem Citroën SM Spezialisten, Kentner in Hannover, technisch und optisch revidiert worden, wobei allerdings alle Rechnungen bei einem Werkstattbrand verloren gegangen seien, und weise mittlerweile wieder einige optische Mängel auf.

Also nicht unbedingt ein überzeugendes Angebot. Da jedoch Volker die Angaben des Besitzers zur Instandsetzung bestätigte, fuhr ich dann doch nach Koblenz, um dort ein nicht fahrfähiges Auto vorzufinden. Da der Verkäufer aber einen durchaus Vertrauen erweckenden Eindruck machte, und der Allgemeinzustand ganz passabel war (und vor allem weil ich endlich so eine verdammte Kiste haben wollte), unterschrieb ich dann einen Kaufvertrag, der regelte, dass mir der Wagen mit neuem TÜV und H-Gutachten und in einwandfreiem, technischen Zustand übergeben werden würde. Dies sollte zwei Wochen später geschehen und ich beschloss, die Abholung mit einer Teilnahme am Herbsttreffen des MG Drivers Clubs in Dortmund zu verbinden, dessen Präsident ich damals war. Nur, als ich mit Überführungskennzeichen unter dem Arm in Koblenz eintraf, lief das Auto immer noch nicht vernünftig, auch wenn es inzwischen TÜV und AU erfolgreich passiert hatte.

Trotzdem beschloss ich meinen SM mit nach Dortmund zu nehmen, in der Hoffnung, dass sich das katastrophale Laufverhalten durch das Fahren einer längeren Strecke bessern würde. Komisch eigentlich, wie jemand, der sich schon so lange wie ich mit Oldtimern befasst, trotzdem noch so naiv sein kann. Natürlich hat sich auf

der Strecke nach Dortmund und zurück nichts gebessert, wenn man mal davon absieht, dass ich durch das richtige Aufstecken einiger Unterdruckschläuche an der Einspritzanlage zumindest einen stabilen Leerlauf, allerdings auf viel zu hohem Niveau erzielen konnte. Mehr als drei Zylinder ließen sich nie dauerhaft zum Leben erwecken, aber dafür brauchte ich rund 30 Liter auf 100 Kilometer und lernte auf diese Weise unfreiwillig den 90 Liter Tank meines Gefährts zu schätzen. Auch der Wasserverbrauch war nicht von schlechten Eltern, was meine Frau und mich aber trotzdem nicht davon abhielt, zur allgemeinen Freude der Clubkollegen mit unserer waidwunden Sänfte den ersten Preis bei der vom MG Drivers Club anlässlich des Herbsttreffens ausgerichteten Orientierungsfahrt zu gewinnen. Wieder zurück in Koblenz versprach der Verkäufer, den Wagen eine Woche später bei mir zuhause abzuliefern, wenn alle Mängel behoben seien. Das geschah dann auch und als Ursache für alle Probleme wurde eine verstopfte Benzinrücklaufleitung genannt. Allerdings kann der Vorbesitzer heute noch von Glück reden, dass



er überhaupt bei mir angekommen ist, denn viel weiter hätte es der SM sicher nicht mehr geschafft, hatte sich doch eine Hydraulikleitung gelöst, die nur noch wenige Kilometer am Platz geblieben wäre, hätte ich mich nicht unverzüglich auf die Suche nach der Ursache für den grünen Flüssigkeitsstrom gemacht, der sich auf meinen Garagenboden ergoss.

Probefahrten in der näheren Umgebung zeigten dann, dass mein SM zwar lief, doch keineswegs so, wie man das von einem gut gemachten Einspritzer erwarten sollte. Deshalb machte ich mich mehr und mehr mit der Materie der D-Jetronic vertraut und entdeckte noch so einige Fehler. Überwiegend Kleinkram übrigens, wie ein defekter Mikroschalter, eine völlig verstellte Zündung, oder gebrochene Kabel und marode Steckverbindungen. Auch den Kühler samt aller Schläuche

und Wasserrohre habe ich inzwischen erneuert, sowie Teile des Kabelbaums, etliche Steckverbindungen und die Hauptscheinwerfer. In mein Auto waren solche vom 2CV eingepasst, was mich natürlich sehr störte.

So verfüge ich mittlerweile über ein durchaus zuverlässiges Auto, das vor allem läuft, wie der sprichwörtliche Teufel. Allerdings frage ich mich nun, wie es weitergehen soll. Mein SM hat zwar immer noch einige kleinere Mängel, allerdings nichts Schwerwiegendes, und die Technik befindet sich in sehr gutem Zustand. Auch die Karosserie ist durchaus solide und weist nur an der Beifahrertür und am vorderen Kotflügel auf der Fahrerseite Rost auf. Aber, mein Wagen ist nicht original und ließe sich auch nur mit erheblichem Aufwand in den Originalzustand zurückversetzen. Denn hierzu müssten die Schweller, an denen vor längerer Zeit durchaus ordentlich geschweißt wurde, durch originalgetreue Neuanfertigungen ersetzt werden und die sehr schön gemachte Lederinnenausstattung, die aber leider nach dem Vorbild der Stoffinnenausstattung mit den breiten Rippen in der Sitzfläche angefertigt wurde, müsste getauscht werden.

Falls ich damit leben kann, und eigentlich war ich auch der Meinung, ich könne das, fehlt nur eine neue Lackierung und ich besitze ein ansehnliches und zuverlässiges Auto, das mich unter dem Strich nicht mehr gekostet hat, als es wert ist. Ich hatte aber auch vor, meinen SM verstärkt im Alltag und für größere Urlaubsfahrten zu nutzen, doch hat sich leider mehr und mehr gezeigt, dass ich genau das aus einer Vielzahl von Gründen nicht tun werde.

Nichtsdestotrotz begeistert mich der SM immer noch so, wie am ersten Tag und ich freue mich jedes Mal, wenn ich Sa Majesté in meiner Garage erblicke. Doch sollte es dann nicht ein Exemplar in originalerem Zustand sein, wohl wissend, dass auch ein solches Fahrzeug beim Kauf sicher nicht in dem Zustand ist, den ich eigentlich gerne hätte? Ich weiß es nicht, denn irgendwie habe ich mich schon in mein „Goldstück“ verguckt. Eines ist allerdings sicher. Ohne SM wird es bei mir nicht mehr gehen. Dazu tragen auch die vielen netten Mitglieder des Citroën SM Clubs bei, die mich mit Rat und Tat bei der Fehlersuche unterstützt und auch mit Teilen versorgt haben, und die ich zum Teil mittlerweile auch persönlich kennen lernen durfte. Neben den bereits erwähnten Personen müssen hier unbedingt Wolfgang Weiß, Volker Albert und Andreas Heene genannt werden, die mir ebenfalls sehr geholfen haben. Ich hoffe, ich kann mich irgendwann mal revanchieren.

# Es ist vollbracht - die Initiative wird „e.V.“

Eineinhalb Jahre sind vergangen, seit Peter-David Göhr seine Vision veröffentlichte, den Oldtimer staatlicherseits unter Denkmalschutz stellen und als offizielles Kulturgut anerkennen zu lassen. Eineinhalb Jahre, in denen „seine“ Initiative in der Öffentlichkeit den Status eines „n.e.V.“ trug, da er diese stets als offene Bürgerinitiative verstand, welche die Unorganisierten unserer Szene unter einem Dach einen sollte. Er wollte denjenigen, die mit „Vereinsmeierei“ nichts am Hut haben, aber trotzdem ihre Stimme erheben wollten, eine Heimat bieten. Ganz unproblematisch, ganz unbürokratisch. Dass dieses Konzept aufging, bewiesen die Aktionstage im April diesen Jahres, als tausende Oldtimerfahrer dem Aufruf der Initiative „Kulturgut Mobilität“ folgten, sich gegen Fahrverbote erhoben und die Straßen in zahlreichen Städten der Republik in Freilichtmuseen verwandelten, um der Öffentlichkeit zu zeigen, was seitens der Politik an Ungemach drohte.

Peter-David Göhr hat diese bewegenden Bilder nicht mehr erleben dürfen, er starb am 03.03. diesen Jahres, völlig unerwartet, knapp einen Monat vor den Aktionstagen. Ich bin mir trotzdem sicher, er wäre stolz auf die Szene gewesen, die bewies, dass sie in Momenten politischer Unsicherheit eng zusammenstehen und untereinander kooperieren kann. Vorkriegsschnaufferl einträchtig neben Fahrzeugen der wilden Siebziger geben ein beredtes Zeugnis davon ab. Vom ansonsten weit verbreiteten „Klassendenken“ innerhalb der Szene, war zumindest an einem Tag, dem 15.4.2007, nichts zu spüren.

Es sind aber auch eineinhalb Jahre, in denen unermüdlich zahlreiche Schreiben an politische Entscheidungsträger gingen, um wieder und wieder auf die Problematik der Fahrverbote für Oldtimer in Umweltsphären hinzuweisen. Wenngleich der ADAC, der VDA und der DEUVET diese Meriten gerne für sich beanspruchen, so bin ich mir sicher, hat auch die Initiative mit seinen zahllosen Unterstützern und den vielen kleinen Aktionen, vom Briefe schreiben über die Aktionstage bis zu den Anti-Fahrverbotsplakaten, seinen Teil dazu beigetragen, die Problematik der Oldtimer-Fahrverbote öffentlich zu diskutieren und zu thematisieren. Daher gebührt mein Dank zwar auch den großen Verbänden, doch in jedem Falle auch den Leuten, die gerne unerwähnt bleiben: die Oldtimerfahrer, die sich im Kleinen engagiert haben; die an ihren Stammtischen und auf Oldtimertreffen Aufklärungsarbeit geleistet und sich hingesetzt haben, um ein paar Zeilen

an die Politik zu richten! Hoffen wir, daß die Fahrverbote für Oldtimer nun endgültig vom Tisch sind und wir entspannt in die Winterpause gehen können.

Mit dem Ende der Fahrverbote beginnt die eigentliche Arbeit der Initiative, die sich, den politischen Nebenkriegsschauplatz verlassend, die Aufarbeitung historischer Mobilität zur Aufgabe gemacht hat und sich nun der kulturellen Seite unseres Hobbies widmen kann und wird. Die Anerkennung unserer klassischen Vehikel als Kulturgut und der damit verbundene Denkmalstatus, um unsere Fahrzeuge vor den Restriktionen künftiger Umwelt- und Verkehrspolitik zu schützen, ist unser Hauptanliegen. Dazu werden Kooperationen mit Kulturschaffenden, Museen, Verbänden und Oldtimerclubs national sowie international angestrebt, um dieses Ziel zu erreichen.

Ein wichtiger Schritt in diese Richtung war nun die längstfällige Überführung des „n. E. V.“ in einen „e. V.“! Die Gründungsversammlung fand am 26.10.2007 an historischer Stätte, dem Büro des Dr. Carl Benz, in dem ihm zu Ehren errichteten Museum zu Ladenburg statt. Dort wurde die Satzung verabschiedet, wurden strategische Pläne erörtert und die Wahl der Organe vollzogen.

Diese stellen sich wie folgt dar: Mario De Rosa: 1. Vorsitzender, Kirsten Göhr: stellvertretende Vorsitzende, Schatzmeisterin und Mitgliederverwaltung, Renate Baier: stellvertretende Vorsitzende, Harald Baier: stellvertretender Vorsitzender und Koordination der Veranstaltungen, Michael Eckert: stellvertretender Vorsitzender, Wolfgang Köhler: stellvertretender Vorsitzender und zuständig für Marketing, Dr. Ralf Ziegler: stellvertretender Vorsitzender.

Die o. g. Personen stehen Ihnen für alle Fragen rund um die Initiative gerne und umfassend zur Verfügung. Die entsprechenden Emailadressen entnehmen Sie bitte dem Impressum der Homepage unter <http://www.kulturgut-mobilitaet.de>.

Wer sich mit den Zielen der Initiative identifiziert und unsere Arbeit unterstützen möchte, ist herzlich eingeladen, sich als Fördermitglied anzuschließen. Die Fördermitgliedschaft stellt die Urintention Peter-David Göhrs sicher, dem Mitglied keine starren Vereinsstatuten aufzuzwingen, sondern sich unverbindlich und zwanglos einzubringen. Der jährliche Beitrag hierfür

beträgt für Privatpersonen lediglich 24 EUR, auf den Monat umgelegt sind das 2 EUR! Wir hoffen, dass sich möglichst viele Oldtimerfahrer zu einer Fördermitgliedschaft entschließen. Das Antragsformular ist online unter dem Menüpunkt „Mitgliedsantrag“ auf der Homepage <http://www.kulturgut-mobilitaet.de> abrufbar.

Unterstützung in Form von Spenden ist selbstverständlich weiterhin sehr willkommen, um unsere Arbeit auch künftig vollumfänglich zu gewährleisten.

Die Bankverbindung hierfür lautet:

Kontoinhaber: Initiative „Kulturgut Mobilität“

Kontonummer: 78 55 844

BLZ: 505 700 24

Kreditinstitut: Deutsche Bank, Langen

Für alle Interessierten steht eine Pressemitteilung zur Gründung der Initiative zur Verfügung, die entweder bei mir gerne angefordert oder auf der Homepage eingesehen werden kann.

Nun bleibt mir nichts weiter übrig, als Ihnen ein ruhiges Saisonende mit wenig Reparatur-, sondern ausschließlich Wartungsarbeit(en) zu wünschen, verbunden mit der Hoffnung, den ein oder anderen von Ihnen im Jahr 2008 entweder wiederzusehen oder endlich persönlich kennenzulernen.

Beste Grüße aus Schwaben,

Ihr

Mario De Rosa

*stellvertretend für den Vorstand der Initiative*

## Aktuelles vom Deuвет

### **Ausstellungsfahrzeug gesucht - Bremen Classic Motorshow**

Montag, 5. November 2007. Die Veterama hat gerade ihre Tore geschlossen, da geht es mit der Bremen Classic Motorshow vom 1. - 3. Februar 2008 für die Oldtimerszene schon fast wieder los.

Auch 2008 wird sich dort der DEUVET mit seinem Messestand dem Publikum und seinen Mitgliedern als Ansprechpartner zur Verfügung stehen.

### **Bundeskabinett beschließt Änderung der Kennzeichnungsverordnung**

Freitag, 16. November 2007. Das Bundeskabinett ist am 14. November 2007 dem Bundesratsbeschluss vom 21. September 2007 gefolgt. Damit sind die Ausnahmen für Oldtimer mit H- oder 07-Kennzeichen von Fahrverboten in Umweltzonen bestätigt. Um diese Forderung des Bundesrates mit dem europäischen Recht vereinbar zu gestalten, wurde zusätzlich eine Gleichwertigkeitsklausel für Oldtimer aus anderen Mitgliedsstaaten der EU aufgenommen. Dieser erweiterten Fassung muss der Bundesrat erneut seine Zustimmung erteilen. Das dürfte jedoch nur noch reine Formsache sein.

Die Pressemeldung des BMU finden Sie unter [www.deuвет.de](http://www.deuвет.de).

### **Endgültige Zustimmung des Bundesrates zu Ausnahmen von Feinstaubfahrverboten**

Die Oldtimerszene kann aufatmen - der Bundesrat hat nun endgültig den Ausnahmen für Oldtimern mit H-Kennzeichen und Rotem 07-Kennzeichen zugestimmt.

Bereits am 14.11. diesen Jahres wurde, - vor allem und nicht zuletzt aufgrund der intensiven Zusammenarbeit des DEUVET mit Politik und Verwaltung - eine solche Ausnahme beschlossen. Allerdings hatte dieser Beschluss einen Haken. Er begründete eine ausschließliche Ausnahme für Oldtimer mit einer deutschen H- bzw. 07-Zulassung.

Eine solche Ausnahme wäre auf EU-Ebene von Haltern ausländischer Oldtimer, die die gleichen Kriterien erfüllen, rechtlich angreifbar gewesen.

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

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

# Das war



Auf der BCM in Bremen



Kastenente auf der Francemobile

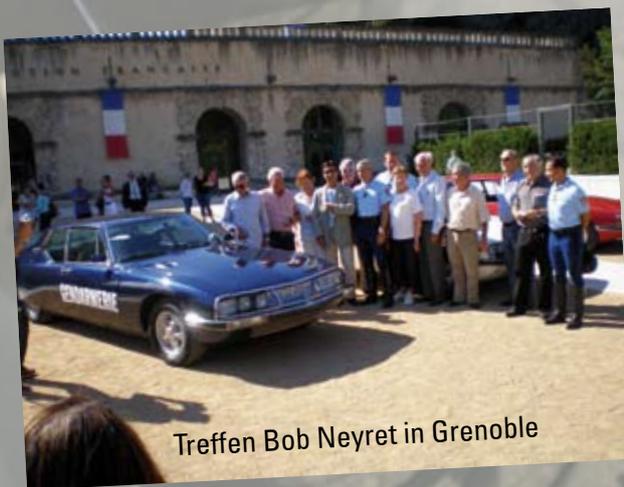


Auf dem Parkplatz der Burg Eltz



Start der Oldtimerfahrt in Kettwig

Feinstaub



Treffen Bob Neyret in Grenoble

# 2007...



Schraubertag bei Wolfgang Höptner



Regnerischer Abschluß vorm Meilenwerk in Düsseldorf



Pause beim Nikolaustreffen in Düsseldorf



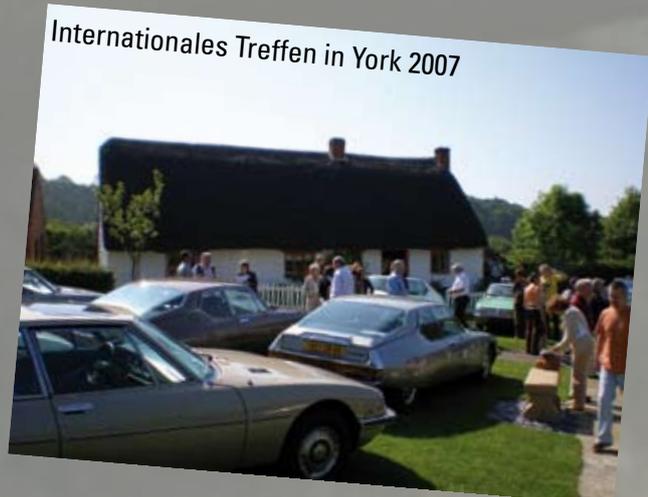
Südtreffen in Regensburg



Schermbek-Classic mit Volker Hammes



Internationales Treffen in York 2007



Tour de Düsseldorf



# Die erste Woche mit Meinem SM

von Helge Kleinz

### Der Alltag mit einem historischen Fahrzeug.

Die Woche vom 9. bis 13.7. verlief eigentlich sehr ruhig. Mein SM ist sehr gut gefahren. Die Federung ist wirklich genial. Es ist so angenehm, so schnell so schwebend über deutsche Landstrassen fahren zu können. Schade nur, dass der SM kein Kurzstrecken-Auto ist! Aber er ist immer zuverlässig angesprungen. Morgens hat es nur „klack“ gemacht und der Motor ist gelaufen. Ein paar Sekunden später war er oben und wir konnten fahren. Wenn er warm ist, ja, dann will er georgelt werden. Aber das ist ok für einen 35 Jahre alten Wagen mit drei Vergasern. Da steh' ich jetzt drüber, das ist mir nicht peinlich. Es sollte allen anderen peinlich sein, mit was für Dingern die rum fahren...

Was ich festgestellt habe in der ersten Woche, er verbraucht Öl. Motoröl. Das hat er früher nicht - oder nur ganz wenig. Jetzt aber beinahe einen Liter auf 1.000 km! Bei mir bricht da sofort Panik aus! Jörg (Fingerhuth) sagte, fahr erst mal. Wart ab, er muss sich erst wieder gewöhnen. Schluck. Den Herrn Kaiser hab ich dann auch angerufen, der sagt, das hat er bei seinen Autos auch, wenn die ein paar Monate stehen. Das gibt sich nach ein paar Tagen wieder. Inzwischen glaub' ich das sogar, denn in den letzten 700 km hat er kein Öl verbraucht.

Wie dem auch sei, am 14.7. war ja das Depotdrom in Sandelzhausen (ich berichtete bereits früher schon einmal darüber). Vorher wollte ich noch zwei neue Reifen montieren lassen, denn die Vorderräder hatten ordentliche Bremsplatten. Nun also, die Reifen waren bestellt, geliefert und mussten nur noch montiert, gewuchtet und angeschraubt werden. Also bin ich am

Samstag Morgen in die Werkstatt und habe vergeblich gewartet. Der Herr Monteur hatte Stress zu Hause. Aber abends...

Also hin zur Autobahn. Das ist der Vorteil, wenn man auf dem Land wohnt. Man muss mindestens eine halbe Stunde fahren, bis man auf die Autobahn kann. Dann ist der Motor schön warm, das Öl auch und ich hab ihn dann fliegen lassen! Bis 5.000 U/min das sind 190 km/h und auch in Ordnung für so ein altes Auto. Mann war das g...!

Das Treffen in Sandelzhausen war wie immer schön: Bestes Wetter, nette Autos, schöne Menschen (oder war das anders?). Flotte Teile - ich hab mir Sicherungen gekauft, weil mein Bremslicht nicht ging. Aber das ist eine andere Geschichte.

Jedenfalls war ich am frühen Abend wieder in der Werkstatt, um mir die Reifen montieren zu lassen. Das hat auch geklappt. Der Plan war, die neuen Reifen (Kumho) nach hinten zu setzen und die alten (Goodyear) nach vorn. Aber Pläne werden gemacht, um sie zu verwerfen. Die Goodyear sind so eckig, das wir sie lieber doch wieder nach hinten gesteckt haben. So fahr ich jetzt mit angetriebenen Kumho Reifen durch die Lande. Warum keine Michelin? Weil mir die zu teuer sind.

Fazit nach einer Woche: Es macht endlos viel Spass SM zu fahren!

Bis zum nächsten Mal:  
Der Weg ist das Ziel.

Helge Kleinz

## Ersatzteilwesen

Folgende Ersatzteile sind nachgefertigt und ab sofort wieder am Lager verfügbar:  
Kupplungssätze, Bremsdruckspeicher samt Dichtungen, Öldruckschalter ab 11/71, Benzindruckregler IE

Folgende Teile sind zur Zeit in der Nachfertigung und werden kurzfristig verfügbar sein:  
Zylinderkopfdichtungen sowohl für 2,7 als auch für 3,0 l, Wasserpumpendichtungen Bronzerad, Gewindehül-  
sen Motorblock für die Kopfschrauben

Auch in Sachen Türgriffe scheint sich eine zeitnahe Lösung abzuzeichnen.

## ... und zum Schluß ins Meilenwerk

von Astrid Röben



Treffpunkt „Delikatessa“ im Carsch-Haus



Unsere Oldtimer-Straßenbahn von 1965

Schon wieder ist ein Jahr vergangen und viele Mitglieder trafen sich am letzten November-Wochenende in Düsseldorf. Da Anu Hey und George Johannes schon früh ihre Planungen fertig hatten und das Nikolaustreffen somit früh angekündigt werden konnte, war die Resonanz sehr gut.

Am Freitag Nachmittag trafen wir uns im „Delikatessa“ im Souterrain des Carsch-Hauses, wo es für jeden Geschmack etwas gab. Nach einer kleinen Altstadttour per pedes ging es in die „Marktwirtschaft“,

ein Kult-Bistro, das schon seit Urzeiten die Wirtschaft am Markt auf dem Carlplatz (dem Gegenstück des Münchener Viktualienmarktes) ist.

In leichter Abänderung des Programms fuhren wir dann mit einer Oldtimer-Straßenbahn bis zum Benrather Schloss. Derweil konnten wir uns an Altbier, selbstgebackenen Stollen und leckeren Fleischbällchen mit Wachteleiern göttlich tun.

Am Benrather Schloß stieß dann auch Martin Juschkus zu uns, den der Verkehr aufgehalten hatte. Flugs wurde der Sperrpfosten herausgehoben, der SM aufs Schloßgelände gefahren und wir konnten ein Gruppenfoto vor historischer Kulisse schießen.

Wieder zurück am Jan-Wellem-Platz nutzte der eine oder andere die freie Zeit für einen ausgedehnten Bummel auf der „Kö“. Bevor wir uns dann in Benzingespräche vertiefen konnten, wurden wir in der Brauerei Schumacher in die Kunst des Bierbrauens eingewiesen. Danach gab es dann deftiges Brauereiesen und einige von uns fanden sich später noch im „Ramazotti“ (beim Hotel „um die Ecke“) zusammen.

Das Wochenende endete nach einer wetterbedingt relativ kurzen Ausfahrt - wie konnte es anders sein - im erst im letzten Jahr eröffneten Meilenwerk, das in einem ehemaligen Eisenbahndepot untergebracht ist. Die Vorteile der Räumlichkeiten gegenüber Berlin ist auf den ersten Blick klar, denn die Oldtimer können auf dem Platz der früheren Drehscheibe viel besser präsentiert werden, als in den langen Gängen des



Unser „Stadtführer“ Georg Johannes

## Aus dem Clubleben gegriffen



*Wer zieht denn da den Pfosten ,raus?*



*Vor dem Benrather Schloß*

Straßenbahndepots in Berlin. Auch das Dach über der „Drehscheibe“ ist einfach irre, denn durch seine besondere Konstruktion wird die Halle kaum durch Stützsäulen unterbrochen.

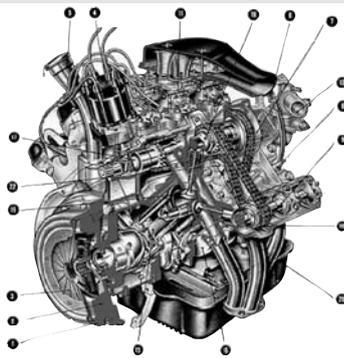
Am frühen Nachmittag hieß es dann wieder Abschied nehmen. Aber wir sehen uns ja bald wieder, denn schon Ende April steht die nächste Mitgliederversammlung an.

Auf diesem Wege noch einmal herzlichen Dank für die tolle Organisation an Anu Hey und Georges Johannes: Ihr habt uns ein schönes Wochenende bereitet, dass uns das zeitweise „Schietwetter“ vergessen ließ.



*Ein Delahaye - auch ein Franzose*

## Weihnachtsaktionen des CITROËN SM-Club Deutschland e. V.



Der Club bietet - exklusiv für seine Clubmitglieder - in einer Sonderaktion zwei überholte Vergasermotoren an (2,7l). Nach der Revision wurden beide Aggregate auf dem Prüfstand ausgiebig geprüft. Der Preis der 2,7ltr Vergasermotoren beträgt jeweils 4.200 € plus ges. MwSt.

Der Club übernimmt selbstverständlich die gesetzliche Garantie bei fachgerechtem Einbau. Details auf Anfrage in der Clubzentrale:  
CITROËN SM-Club Deutschland e. V.  
Berzallee 82 · 64569 Nauheim  
Tel.: 061 52/960303.

Winterzeit = Schrauberzeit. Zum Zwecke der Überholung, Restauration oder Instandsetzung werden die kalten Monate gerne genutzt, um Dinge umzusetzen, zu denen man im Sommer einfach nicht kommt (oder etwas besseres zu tun hat).

Der Club bietet deshalb - exklusiv für seine Clubmitglieder - in einer Sonderaktion fabrikneue Windschutzscheiben in Erstausrüsterqualität an, die vor kurzem erst in Frankreich organisiert werden konnten. Der Preis liegt bei nur 298,- Euro, nähere Information unter:

CITROËN SM-Club Deutschland e.V.  
Martin Juschkus  
Schloßstr. 5  
64372 Ober Ramstadt Wembach  
Tel.: 061 54/5744 13.



# Urlaub mit Meinem SM

von Helge Kleinz

### Nach fünf Jahren das erste Mal unterwegs

Nachdem ich in den letzten Heften darüber berichtet habe wie Mein SM zum Reparieren abgeholt wurde und wie ich ihn wieder abgeholt habe, will ich jetzt einmal darüber berichten, wie ich mit Meinem SM Urlaub gemacht habe.

Ursprünglich war eigentlich kein großer Urlaub geplant. Höchstens zwei Wochen zu Hause mit ein wenig Rad fahren und ein paar Ausflügen mit Meinem SM. Aber dann kam alles völlig anders. Plötzlich hatte ich ab Juli 2007 Zeit. Also habe ich improvisiert und für zwei Wochen eine Ferienwohnung gesucht. Auf die Idee bin ich schon Pfingsten gekommen. Da war ich bei stürmischem Wetter an der Ostsee. Das hat mir ungemein gut gefallen. Also flugs eine Wohnung für Ende Juli suchen. Natürlich nicht an der Küste. Denn da würde sicher alles voll sein. Also lieber im Raum Rendsburg/Schleswig. Aber es gab nichts! Natürlich, wenn man erst Ende Juni sucht! Aber: Es haben Leute abgesagt und plötzlich hatte ich eine Wohnung in Niebüll! Das ist etwas südlich von Sylt an der Nordseeküste in Schleswig-Holstein. Micha, der schon geholfen hat Meinen SM abzuholen und zu reparieren, wollte auch für eine Woche mit. Gut. Termin vereinbart, die Buchung bestätigt und los.

Es begab sich aber, dass der Reisetag von Dorfen an die Nordsee einer der heißeren Tage war. Das ist ja eher gut. Allerdings hatte ich mich darauf gefreut, auszuprobieren, wie schnell Mein SM nach der Reparatur geht. Aber immer wenn ich versucht habe, schneller als 180 km/h zu fahren, ging das Ölthermometer an den roten Bereich. Also nix. So bin ich dann die mehr als 1.000 km (inkl. Verfahren) mit maximal 170 km/h gefahren. Gut, einmal war das Thermometer im weißen Bereich, da habe ich es gewagt - aber laut GPS bin ich nicht über 207 km/h gekommen. Das war auch nur ganz kurz. Es war ein Sonntag und die Autobahn war doch recht voll. Außerdem hatte ich sowieso Glück, denn das Bremslicht hatte nicht funktioniert. Danke an all die Autofahrer die hinter mir fuhrten und mir nicht in Meinen SM gesammelt sind.

Am Abend war ich am Ziel, habe den Schlüssel bekommen, das Gepäck ausgeladen und noch ein wenig eingekauft. Micha war noch unterwegs. So konnte ich mich auf die Terrasse setzen. Wir hatten einen ei-

genen Strandkorb und ein paar Gartenstühle. Es war herrlich. Es nieselte ab und an, doch es war warm genug, um draußen zu sitzen. Als Micha dann kam, hat er den Strandkorb bekommen und wir haben noch einen Absacker (Bier, Wein) genommen.

Montag sind wir dann los um nach dem Bremslicht zu sehen. Es war eine Sicherung kaputt. Natürlich nicht die, die für das Bremslicht vorgesehen war. Sondern das Bremslicht und der Zigarettenanzünder, sowie das Radio waren an der Sicherung für das Nebellicht angeschlossen. Im Radioschacht lagen diverse Kabel, die uns immer wieder die Sicherung zerstört haben. Bis wir alle Kabel endlich gefunden und isoliert hatten, waren fünf Sicherungen zerstört. Es gab zwischen Niebüll und Husum keine Glaskolben Sicherungen mehr! Schon gar nicht welche mit 15 A. Aber jetzt sind alle Sicherungen in Ordnung und aller Stromfluss in Meinem SM funktioniert. Drei Tage haben wir gebraucht (natürlich überwiegend Micha).

Zwischendurch sind wir natürlich unterwegs gewesen uns die Gegend anzuschauen. Das Wetter hat es auch gut mit uns gemeint. Wir hatten die ganze erste Woche Sonnenschein. In Flensburg waren wir, in Dänemark, in Friedrichstadt und an der Küste: Wellen und Watt gucken. Es war großartig!

Als Micha nach einer Woche wieder nach Hause musste, blieb mir noch eine Woche bei schlechterem Wetter. Aber ich hatte gute Kleidung mit, so war das kein Problem. Allerdings hat es in den Kofferraum geregnet. Aber das ist jetzt erledigt. So war es ein überaus erholsamer und erfreulicher Urlaub.

Auf dem Weg zurück nach Bayern bin ich noch bei Carsten Bussmann vorbei um eine Verkleidung für den Heckscheibenrahmen abzuholen. Das war nicht so schön weil es auf dem ganzen Weg dahin geschüttet hat wie aus Eimern.

Mein SM? Der ist gefahren wie früher. Jubilierend und beim Überholen manchmal brüllend. Bis auf den Strom in den ersten Tagen hat er immer funktioniert. Mein SM eben.

Bis zum nächsten Mal.  
Der Weg ist das Ziel!  
Helge Kleinz

# Zurück zu den Wurzeln des Automobilbaus

## Bremen: Sonderschau „Panhard“ zeigt Pioniermarke des Automobils

Die Trikolore weht über der Bremen Classic Motorshow vom 1. bis 3. Februar 2008 - jedes Jahr bietet die Bremer Oldtimermesse in den Bremer Messehallen Fans und Liebhabern klassischer und historischer Fahrzeuge Automobilgeschichte vom Feinsten: In diesem Jahr ist es das Thema „Frankreich“. Im Bereich der Motorräder wird ein Querschnitt durch viele Marken der französischen Zweiradgeschichte gezeigt und auch bei den Automobilen dreht sich alles um unseren Nachbarn im Südwesten - hier wird es Raritäten und optische Leckerbissen der Marke Panhard zu sehen geben.

Experte für den Automobilbau in Frankreich ist der Verkehrshistoriker Ulrich Knaack: „Wer sich mit der Marke Panhard beschäftigt, geht zurück zu den Wurzeln des Automobilbaus“, sagt Knaack, der sich auch in der renommierten Fachjournalistengruppe „F-Kubik“ engagiert. Denn: „René Panhard und sein Compagnon Émile Levassor bauten bereits ab 1876 in ihrer Firma bei Paris auch Deutz-Gasmotoren in Lizenz“, weiß Knaack aus der Geschichte zu berichten. „Daher bestand Kontakt zu Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach. Émile Levassor besuchte sie 1888 in Cannstatt und sah dort den ersten praxistauglichen Einbaumotor für Fahrzeuge aller Art. Eine Lizenz-Fertigung wurde vereinbart.“

Zur Weltausstellung 1889 in Paris entschieden Panhard & Levassor, mit Hilfe der Daimler-Lizenzmotoren nun eigene Automobile zu bauen und das mit zündenden Ideen: Die Panhard-Levassor-Wagen besaßen ein Bauprinzip, das sich als Standard bald weltweit etablieren sollte: Der Motor stand vor dem Fahrer, das Wechselgetriebe lag dahinter, angetrieben wurde die Hinterachse. Panhard & Levassor baute 1890 und 1891 zwei Fahrzeuge als Prototypen, die zunächst von den Inhabern selbst für Tests benutzt wurden. „Mit den ersten PL-Serienautomobilen kann das Jahr 1891 als der endgültige Beginn der Automobilproduktion angesehen werden“, schätzt Knaack dieses historische Ereignis ein. Entsprechend war Frankreich das Land, in welchem sich das Automobil als Verkehrsmittel zuerst verbreitete. Kein Wunder also, dass dort ebenso die ersten Automobilrennen der Welt abgehalten wurden. 1895 gab es das erste reine Geschwindigkeitsrennen Paris-Bordeaux-Paris. Ein PL gewann mit Émile Levassor am Steuer. Etwas später lagen bei Paris-Marseille-Paris vier PL-Wagen auf den vordersten Rängen.

Es sollten nicht die letzten Podiumsplätze für die PL-Boliden sein. Auch diesen Teil der französischen Automobilgeschichte kann die Bremen Classic Motorshow lebendig werden lassen: Sie zeigt den ältesten, noch fahrbereiten Panhard der ersten Serie von 1892 sowie einen 12-Liter-Grand-Prix-Wagen von 1908.

1947 läutete der Dyna X eine neue revolutionäre Ära bei Panhard ein (man ließ nun den zweiten Gründernamen fort). „Jetzt standen populäre Mittelklasse-Autos im Vordergrund, deren Motorisierung bis zum Ende der Pkw-Fertigung im Jahr 1967 aus luftgekühlten Zweizylindern bestand“, erzählt Knaack. „Diese zeigten sich als technische Meisterwerke, mit denen selbst Langstreckenrennen wie die Rallye Monte Carlo oder die 24 Stunden von Le Mans gewonnen werden konnten. Auch sonst boten die Panhard technisch Brillantes, unter anderem die erste selbsttragende Aluminium-Karosserie bei einem Großserien-Pkw.“ Um auch diese Ära zu dokumentieren, wird auf der Messe der Prototyp des erfolgreichen Panhard CD gezeigt.

Die Bremen Classic Motorshow wird diese bewegte Epoche, in der es sogar Panhard-Derivate wie den Dyna-Veritas in Deutschland gab, mit einzigartigen Objekten wieder lebendig werden lassen. Die Highlights der Sonderschau wie die frühen Panhard & Levassor-Automobile, der Dynavia und der CD werden vom Partner der Messe Bremen, dem Musée National de l'Automobile in Mulhouse ausgeliehen. Private Leihgaben, nämlich ein Dynamic, ein Dyna-Veritas sowie ein PL17, runden das Bild ab. Der Panhard 24 mit seinen Doppelscheinwerfern hinter Glas stellte 1965 den letzten Serien-Panhard dar - schon unter Ägide der Firma Citroën entstanden, die Panhard's Autosparte im Jahr 1955 übernommen hatte.

Übrigens: „Seit Sommer 2007 hört man aus Frankreich unbestätigte Gerüchte, dass die Peugeot SA, die durch die Übernahme von Citroën 1976 in den Besitz der Markenrechte kam, den Namen Panhard für einen Oberklasse-Pkw wieder aufleben lassen wolle“, weiß Fachmann Knaack.

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

# Werkstätten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Volker Hammes (H,K,M,W)  
Daimlerstr.17 · 41564 Kaarst  
**(02131/590401)**  
Mobil: 0171/4924372  
Fax: 02131/3688802  
www.volker-hammes.de

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

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

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

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

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

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

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

# Wer liefert was?

## SM-Teile

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

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

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

## Innenausstattung

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

## Korrosionsschutz

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

## Lagerschalen, Ventile, Kolben/-ringe

Motorenrevision  
Gerrit Meijerink  
Brinkstraat 128  
NL-7512 Enschede  
Fon: 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,  
2. Dienstag · 20.00 Uhr  
Gasthaus „Kohlenquelle“  
Ecke Kopenhagener Straße 16/  
Sonnenburger Straße  
Berlin-Prenzlauer Berg  
Info: Hanno Krieg  
Fon: 0 30 / 44057227  
mail: hanno.krieg@charite.de

**Rhein-Main** - monatlich,  
2. Donnerstag  
Gasthaus zum Engel  
Markt 2 · Eltville am Rhein, OT Erbach,  
Info: Horst Lommel  
Fon: 0 69/425945 oder

**Karlsruhe-Durlach** - monatlich,  
1. Mittwoch  
Gasthaus Hofgalerie  
Karlsruher Allee 1  
76227 Karlsruhe  
Info: Wolfgang Weiß  
privat: 07252/80736  
mail: w.e.weiss@web.de

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

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

## Terminplaner

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

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

### Vorschau 2008

<b>Februar</b>	<b>01.-03.</b>	<b>BCM Bremen</b>
	<b>08.-17.</b>	<b>Retromobile Paris</b>
<b>März</b>	<b>02.</b>	<b>Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr</b>
	<b>26.-30.</b>	<b>20. Techno Classica Essen</b>
<b>April</b>	<b>26.</b>	<b>Mitgliederversammlung</b> Ramada Hotel, Hofheim-Diedenbergen
<b>Mai</b>	<b>02.-.04.</b>	<b>Int. SM-Treffen Stein/Rhein (CH)</b>
	<b>03.-04.</b>	<b>Citromobile/Utrecht</b>
<b>Juni</b>	<b>01.</b>	<b>Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr</b>
<b>August</b>	<b>02.-03.</b>	<b>Schluss Dyck Classic Days</b>
	<b>15.-18.</b>	<b>ICCCR, Welttreffen in Rom</b> www.icccr2008.it
<b>September</b>	<b>06.-07.</b>	<b>Francemobile, Rheinberg</b>
	<b>07.</b>	<b>Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr</b>
<b>Dezember</b>	<b>07.</b>	<b>Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr</b>

## 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 54/624382  
Mail: smteilejuschkus@aol.com

### Technik

**Volker Hammes**  
Garage: 021 31/590401  
Mobil: 01 71/4924372  
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

### Wolfgang Weiß

Fon: 07252/80736  
Mobil: 01 70/4340818  
Gesch.: 0721/9622626  
Fax: 0721/962681  
Mail: w.e.weiss@web.de

### Versicherungen

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

### Redaktion Zeitung

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



## Schöne Bilder von Treffen der letzten Jahre

