

79

2. Quartal 2008

SM-Journal



CITROËN
SM-CLUB
DEUTSCHLAND E. V.

Grussworte des Präsidenten

Liebe Citroën -Fahrerinnen und Fahrer,

wir haben ein wenig experimentiert. Zerreißt uns bitte nicht gleich in der Luft.

Wir wissen, dass wir im Bereich Gestaltung nur Amateure sind und uns eben nur in diesem Rahmen bewegen können. Das hält uns aber nicht davon ab, etwas zu versuchen. Das gehört doch auch mit zum Clubleben. Jeder soll sich seine eigene Meinung zur Gestaltung dieser Ausgabe des SM-Journal bilden. Dankbar sind wir allerdings für Hinweise und Ratschläge zur Gestaltung der nächsten Ausgabe. Nur so können wir weiterkommen, um irgendwann eine Zeitung, Journal, SM-News oder was auch immer in ansprechender Form an die Mitglieder versenden zu können. Also Amateure oder Profis „an die Arbeit“.

Kommen wir zu erfreulichen Dingen: Unsere Mitgliederversammlung 2008. Ich möchte mich hier bei allen Teilnehmern für die sachliche und konzentrierte Zusammenarbeit in einer sehr angenehmen und offenen Atmosphäre bedanken! Das Programm war doch recht umfangreich, konnte aber konstruktiv abgearbeitet werden. Das Protokoll liegt dieser Ausgabe bei.

Nach der obligatorischen Öffnung der Hauben begann dann das Motorgucken, aber nur, bis es Zeit wurde am Buffet zu erscheinen. Sehr viele Mitglieder hatten sich entschieden, das Mitgliedertreffen in gemütlicher und entspannter Runde fortzusetzen. Es hat Spaß gemacht.

Für 2009 wurde abgesprochen, dass die Mitgliederversammlung am Samstag abgehalten wird und am Sonntag nach dem Frühstück eine kleine Ausfahrt eingeplant wird, die dann mit einem gemeinsamen Mittagessen endet. Sage da noch jemand, die SM-Leute können sich nicht auf das Wesentliche konzentrieren!

Als Highlight darf natürlich das Internationale Treffen in Stein am Rhein nicht vergessen werden. Wetter und Stimmung waren phantastisch. Ganz besonders möchte ich unseren Schweizer Freunden für die Programmstruktur danken. Es blieb viel Zeit für Gespräche und man ist nicht nur ständig der Uhr hinterher gerast.

Der Sommer ist zwar da und der SM bietet seine Fahrbereitschaft an, wenn da nicht die Benzinpreise wären die die Freude am Fahren etwas in Grenzen halten. Generell werden wir uns die Freude an unserem Lieblingsspielzeug aber nicht nehmen lassen und deshalb wünsche ich allen SM-Freunden einen schönen Sommer und viel Spaß beim Fahren und wenn es sich so ergibt, auch beim Schrauben.

Mit herzlichen Grüßen für eine schöne Urlaubszeit

Jürgen Renner

Titelbild



SM Cabrio „Mylord“ beim diesjährigen Internationalen SM-Treffen in der Schweiz



Aktuelles vom Deuвет

Während einer Tagung des FIVA-General-Committee am 12. April 2008 beim ADAC in München wurde der ANF-Status zum 1. Oktober 2008 dem DEUVET entzogen und dem ADAC übertragen. Das geschah ohne vorherige Anhörung des betroffenen DEUVET und der anderen FIVA-Mitglieder aus Deutschland (ASC und DAVC). Dieses Vorgehen entspricht weder den Rechtsordnungen Europas, noch den FIVA-Statuten.

Offenbar hat die Größe, Macht und wohl auch das Geld des ADAC die FIVA-Herren geblendet. Der ADAC ist mit Sicherheit ein guter Club für alle Automobilbesitzer, ob er jedoch die speziellen Interessen der Oldtimerbesitzer wirklich vertreten kann erscheint fraglich. Der ADAC hat zur FIVA 90.000 Personen gemeldet. Gemessen an der Gesamtmitgliederzahl des ADAC macht die historische Abteilung im ADAC also

0,56 % aus. Schon bei den Ausnahmen von Fahrverboten gab und gibt es Interessenkonflikte zwischen Oldtimerbesitzern und Alltagsautonutzern. Diese Problematik wird in Zukunft öfter zu Tage treten, wie zum Beispiel in Bezug auf die Fahrzeugsicherheit und Nutzung von Oldtimern.

Die Interessen von Oldtimerfahrern und -besitzern kann nur der Verband vollkommen vertreten, der ausschließlich diese Gruppe vertritt. Das dürfte keine Frage sein.

Der DEUVET-Vorstand ist von diesem Vertrauensbruch des FIVA-Gremiums enttäuscht und wird nach sorgfältiger Beratung mit seinen Beiräten in den nächsten Tagen entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Verkaufs-Angebote

SM-Motor, 2,7 l, überholt, neue Lagerschalen, Kolbenringe, Ketten und Spanner.
4.000,- €

Horst Lommel,
Tel.: 069/425945

3-l-Merak-AT-Motor mit neuwertiger Vergaseranlage, wenig gelaufen, Motor und Vergaseranlage können auch einzeln abgegeben werden
Komplett VB 7.500,- €
Tel.: 02131/766070

SM IE, Baujahr 1974,
ca. 62.000 km, brun scarabé, braunes Leder
VB 32.000,- €
Tel.: 02131/766070

Editorial

Liebe Citroën  -Clubzeitungs-Leserinnen und Leser,

Die letzte Ausgabe unserer Clubzeitung war die erste, die durchgehend farbig gedruckt wurde. Diese Ausgabe hat eine neue Titelseite, wobei der Titel von der rechten auf die linke Rheinseite gewechselt ist, um zumindest einen kleinen Bezug zur französischen Welt herzustellen. Die Zeitung heißt jetzt „Journal“.

Sie ist das Mitteilungsorgan unseres Clubs, nicht mehr, aber auch nicht weniger und ist von Amateuren verfasst und gestaltet. Eine Design-Ikone wie das Fahrzeug, über das in ihr geschrieben wird, kann und will sie nie werden.

Wir wollen die nächsten Ausgaben dazu nutzen, unser Journal weiter zu verbessern, neu zu gliedern und sind für jeden Hinweis und Ratschlag dankbar.

Wir wünschen allen Clubmitgliedern und Lesern viel Spaß mit dieser Ausgabe, viele sonnige Ausfahrten und angenehme Stunden mit und in dem (der) SM.

Ihre Redakteure
Gerold & Astrid Röben

Der Inhalt

Aktuelles

Grusswort des Präsidenten	Seite 2
Aktuelles vom DEUVET	Seite 3
Editorial	Seite 3
Ein paar Gedanken zur Szene	Seite 6
Nachrufe.....	Seite 30

Clubleben

Mitgliederversammlung in Wiesbaden	Seite 17
S-Emma, Frühlingsfahrt im Ammerland	Seite 24

Veranstaltungshinweise

Ausfahrt im Saarland	Seite 27
Tour de Düsseldorf	Seite 30

Magazin

Fotoshooting	Seite 5
Techno Classica 2008	Seite 7
Stein am Rhein ist eine Reise wert	Seite 11
Eine Sonderfahrt mit dem SM	Seite 14
Frühjahrsausfahrt nach Lyon	Seite 18
Was bei meiner ersten SM-Ausfahrt passierte	Seite 26

Service

Verkaufsanzeigen	Seite 3
Bestellschein Ersatzteile	Seite 13
Eine kleine Entwicklungsgeschichte	Seite 21
Zahnrad Fensterheber	Seite 26
Ersatzteile	Seite 29
Empfehlungen Werkstätten, Ersatzteile	Seite 31
Wer macht was im Citroën-SM-Club, Regionale Stammtische, Termine	Seite 32

Redaktionsschluß für die 80. Ausgabe (08/2008): 15.08.2008

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

Fotoshooting

von Paul Meiser

Viele der schon etwas älteren Clubmitglieder erinnern sich bestimmt noch an die Gruppe von Saarländern, die bis Ende der 80er Jahre fast regelmässig an den Stammtisch-Runden im Frankfurter Raum teilgenommen haben. Ich fand es damals lustig, dass viele immer wieder verwundert darüber waren, dass unsere alten, etwas merkwürdig aussehenden SM die „langen Reisen“ aus dem Raum Saarlouis bis Frankfurt schadlos hin- und wieder zurückgelegt haben.

In der Tat, die SM's gibt es immer noch und sie laufen auch noch; lediglich die Zeit fehlt, um an den Stammtisch-Runden teilzunehmen, denn wir müssen ja nun mittlerweile alle einem seriösen Beruf nachgehen...

So, wie wir unserem Hobby mit dem Citroën SM nachgehen, hat eine sehr gute Freundin, Claudia Neubauer, (ehemalige „Miss Saarland“) als Hobby, zu „modelln“. Ein Fotograf (Holger Schemel aus Wadern, Homepage: <http://dd-fototreff.de/>) hatte die Idee, mal ein Shooting mit Oldtimern zu machen und so kam der Kontakt mit unserer saarländischen Oldtimer-Clique zustande. Nachdem wir eine kleine Auswahl von verschiedenen Autos angeboten hatten, entschied Herr Schemel sich – wie kann es auch anders sein – für meinen Citroën SM. Wir packten also einige Utensilien zusammen und fuhren Richtung Hermeskeil, wo die wunderschönen Fotos zustande kamen. Die Fotos, auf denen ich auch mal „posen“ durfte, sind leider der Zensur zum Opfer gefallen.



Ein paar Gedanken zur Szene

von Initiative Kulturgut Mobilität e. V.

Knapp zwölf Wochen sind seit den beiden großen Messen Retro-Classics und Techno-Classica vergangen und meine persönliche Bilanz fällt ernüchternd aus. Seit die Ausnahmen in Umweltzonen für H- und 07-bewehrte Oldtimer beschlossen wurden, wiegt sich das oldtimerfahrende Volk offenbar in trügerischer Sicherheit. Anders lässt sich das gravierende Desinteresse an einer Interessensvertretung und den weiterhin latent über uns schwebenden Herausforderungen für die Zukunft nicht erklären. Im selben Maß, wie die Messen Besucher- und Ausstellerzuwächse verzeichnen, schwindet oder stagniert die Mitgliederzahl in den Clubs, dem DEUVET oder der Initiative Kulturgut Mobilität.

Dabei sind die Aufgaben der Zukunft so mannigfaltig wie anspruchsvoll. Zwar hat, gottlob, Umweltminister Gabriel rechtzeitig erkannt wie unsinnig eine 10%-ige Ethanolbeimischung sowohl aus ökologischer als auch ethischer Sicht ist und hat die Einführung für 2009 nun gestoppt, doch nach wie vor droht u.a. das Damoklesschwert der Stickoxide den Old- und Youngtimerfahrern, die Zwangsnachrüstung sicherheitsrelevanter Bauteile, die sonstige Regulierungswut aus Berlin oder Brüssel u.v.m. Aktuell beschäftigt die Szene die Aberkennung des ANF-Status (ANF = nationaler Vertreter des Oldtimer-Weltverbandes FIVA im eigenen Land) des DEUVETs und die Zuerkennung dessen an das FIVA-Neumitglied ADAC. Alleine schon aus vorgenannten Gründen erwächst die Notwendigkeit einer starken Interessensvertretung.

Um diese Notwendigkeit auch nach außen hin zu demonstrieren, haben sich am 6.5.08 in Dortmund die Vertreter des DEUVET, des AvD, der Oldtimer-Markt, der Internetplattform Oldtimer-Info, der Initiative Kulturgut Mobilität sowie Martin Kraut zu einem Strategieggespräch eingefunden und eine strategische Zusammenarbeit vereinbart, unter absoluter Wahrung der Souveränität und Eigenständigkeit eines jeden Kooperationspartners. Einen „Zusammenschluß“, wie in letzter Zeit gelegentlich behauptet wurde, verweise ich an dieser Stelle ganz eindeutig ins Reich der Fabel! Diese Zusammenarbeit soll beweisen, dass es in Deutschland, allen Unkenrufen zum Trotz, sehr wohl möglich ist, die Oldtimerszene zu einen und einen starken Verbund zu bilden, um sich künftigen Herausforderungen zu stellen. In diesem Zusammenhang wird auch dem zwei Mal pro Jahr tagenden Ladenburger Kreis eine besondere Rolle als Gradmesser der Szene zuteil werden. Zur Erinnerung: Der Ladenburger Kreis ist ein Szenegremium, bestehend

aus Vertretern des DEUVET, des AvD, des ASC (darunter auch ein Mitglied der FIVA), des DAVC, der Motor-Klassik, der Oldtimer-Markt, des VFV und der Initiative Kulturgut Mobilität sowie Herrn Johannes Hübner. Zwei Mal pro Jahr werden dort aktuelle Szenegegebenheiten diskutiert und Strategien erarbeitet. Hierbei handelt es sich mitnichten um eine „konspirative Runde“, wie vielfach unterstellt wurde, sondern um einen ernsthaft an der Zukunft der Szene interessierten und nach Lösungen strebenden Kreis.

Wir alle müssen erkennen, dass die immer wieder thematisierten Restriktionen und Neuregelungen in der Verkehrs- und Umweltpolitik eines starken Gegenpols durch eine vereinte Szene erfordern. Daher sollte sich jeder Oldtimerfahrer aufgerufen fühlen, sich einer Vereinigung anzuschließen, die seine Interessen wahrnimmt und sie vertritt. Die Initiative Kulturgut Mobilität setzt sich auch in Zukunft dafür ein, einen dauerhaften gesetzlichen Bestandsschutz für alle Oldtimer zu erreichen, denn unsere Veteranen werden in den allerseltensten Fällen Um- oder Nachrüstforderungen erfüllen können. Davon abgesehen, dass diese auch den historischen Charakter des Fahrzeuges zerstören würden. Denn welchen Sinn hat ein ursprünglich mit Vergaser ausgestatteter Verbrennungsmotor, wenn er durch eine Einspritzung und modernem Motormanagement ersetzt wurde? Die historische Authentizität und Identität unserer Oldtimer zu wahren, ist oberstes Ziel der Initiative Kulturgut Mobilität. Unserer Ansicht nach ist jegliche Reglementierung des Betriebes unserer Klassiker unnötig und überflüssig. Unsere Veteranen spiegeln den Stand der Technik Ihrer jeweiligen Zeit wider. Daher können Einschränkungen oder technische Neuerungen immer nur auf aktuell entwickelte Fahrzeuge angewendet werden unter Wahrung des Bestandsschutzes des Vergangenen. Die Fortschritte aktueller Automobiltechnik sind ohne die Errungenschaften der Vergangenheit, auf die jeder Fortschritt fußt, nicht möglich. Allein aus diesem Grund ist es unsere Pflicht, die Ingenieursleistungen der Vergangenheit zu bewahren und sie, wann immer sich die Gelegenheit bietet, der Allgemeinheit „live“ und „in Farbe“ vorzuführen, anstatt sie ihnen vorzuenthalten oder gar in modifizierter Form zu präsentieren. Denn dies bedeutete, die Vergangenheit zu leugnen oder die genialen Leistungen unserer Automobilpioniere herabzuwürdigen.

Sollten Sie sich mit dem Vorgenannten identifizieren oder darin wiederfinden, würde ich mich über Ihre Unterstützung sehr freuen.

Techno Classica 2008

von Dr. Martin Betz



Magazin

Anlässlich der diesjährigen Techno Classica hatten meine Frau und meine Wenigkeit angeboten, für zwei Tage den Clubstand zu betreuen, bzw. daran mitzuwirken. In Verbindung mit dem sowieso anstehenden jährlichen Inspektionstermin bei Volker Hammes, stellten wir zusätzlich unseren SM als Ausstellungsobjekt zur Verfügung. So traf es sich gut, dass Volker freundlicherweise den Transport zur Messe übernahm und wir diese Sorge auch angesichts der schlechten Witterungsverhältnisse los waren.

Der erste Tag versprach schon deshalb interessant zu werden, weil wir gleich zu Beginn auf einem etwa zwei Kilometer vom verabredeten Treffpunkt entfernt gelegenen, Pfützen bewehrten Besucherparkplatz gelandet waren und uns der Shuttle-Bus direkt vor der Nase wegfuhr. Da standen wir also mit unserer Einkaufskiste voller Accessoires bei nicht weit über null Grad und die Stimmung schien auf die Außentemperatur zu sinken.

Immerhin brachte der Marsch zum Eingangstor eine gewisse Betriebswärme zurück, so dass Agnes und Volker Hammes, die ja bereits seit einer halben Woche im Stress standen, nicht schon gleich zum Auftakt von zumindest meiner schlechten Laune bedient waren.

Wie wohltuend erlebt man die trockene warme Hallenluft, wenn man aus der nieselnden Kälte kommt! Je mehr wir uns der Citroën-Straße näherten, umso wärmer schien es zu werden - und da hockten sie dann, die beiden rausgeputzten SM, wie zum Sprung geduckt. Die Ästhetik des ruhenden SM entfaltet sich in ganz besonderer Weise, wenn man den direkten Vergleich zu Konkurrenzprodukten aus derselben Zeit hat.

Vielleicht erlebten einige Messebesucher das ähnlich. Jedenfalls drifteten viele von den gegenüberliegenden Mercedes-Clubs zu uns herüber, die Neugierde in die Gesichter geschrieben: Ob dies das Auto mit dem Maserati-Motor sei, war eine der meist gestellten Fragen; für uns eine angenehme Überraschung, dürfen wir doch offensichtlich von einem relativ hohen Bekanntheitsgrad ausgehen. Auch wünschte man mehrheitlich, die Motoren zu Gesicht zu bekommen, was teils zu ehrfürchtigem Schweigen, aber auch zu tief runzelnden Stirnfalten und hilfesuchenden Blicken führte. Unsere Reaktionen, der SM-Club sei gut organisiert, verfüge über Personen mit spezifischem technischen Sachverstand, so dass man in jeder Situation Rückgriff nehmen könne und Sorge für Teilenachschub, hellte die Gesichtszüge in der Regel auf und die Gespräche gingen in Richtung allgemeiner



technischer Spezifika, wie Getriebe, Motoranordnung oder die Kombination Hydropneumatik mit Sportmotor. Auch die Aussage, viele Clubmitglieder verfügten über Autos mit Laufleistungen von mehr als 200.000 Kilometern sorgte für Diskussionsstoff. Uns, als Messeneulinge, überraschte dabei die Detailneugierde des Publikums.

Hatten wir zunächst noch Ruhemöglichkeiten zwischen den Einzelgesprächen oder für eine Tasse Kaffee mit Jürgen Renner, so wurde es am späten Vormittag richtig voll. Kurz vor Toresschluss wusste ich zumindest am Samstag nicht mehr so genau, ob ich über lenkbare Scheinwerfer oder Einspritzung ohne Verteilerpumpe sprach. Eine Anekdote vom Samstag möchte ich in diesem Zusammenhang nicht vorenthalten: Ein männlicher Besucher Mitte 40 erklärte, er sei vom SM fasziniert, habe bereits des öfteren an einen Kauf gedacht, ihm sei aber von „fachkundiger Seite“ erklärt worden, Personen mit einer Körpergröße von mehr als 1,80 Metern fänden hinter dem Lenkrad keinen Platz. Der Mann überragte mich (1,82 m) vielleicht um zwei Zentimeter. Ich erklärte ihm, dieses Problem sei mir völlig neu. Ob er denn wisse, dass man die Vordersitze des SM vorne und hinten getrennt voneinander in der Höhe verstellen könne und dass sich auch das Lenkrad vertikal und horizontal anpassen lasse. Ich habe selten jemanden derart schnell in einen SM einsteigen und mit einem breiten Grinsen wieder herauskommen sehen. Er wurde mit einem Aufnahmeantrag des Clubs verabschiedet.

Wie gesagt, der Samstag war für unsere Verhältnisse



wirklich anstrengend und wir fielen nach dem Abendessen todmüde ins Bett. Der Sonntag ließ sich etwas betülicher an, aber nach wie vor mit regem Interesse an unseren Modellen. Wir verteilten auch an diesem Tag jede Menge Material und führten viele Gespräche. Auffallend waren die durchweg positiven Reaktionen der weiblichen Besucher. Nun soll dieser Bericht nicht der Einseitigkeit anheimfallen, weshalb ich auf die üblichen Klischees zu sprechen



komme, die uns auch in Essen begegneten: Während eine Gruppe männlicher Besucher (etwa 35 bis 40 Jahre) einem auf der anderen Seite des Ganges ausgestellten R 107 entgegen strebte, konnte eine Person nicht an sich halten und wartete mit der Bemerkung auf, diese Dinger seien rollende Werkzeugkisten. Auf meine Entgegnung, als Benzfahrer aktueller Modelle sei man da sicherlich gut beraten, veränderte sich die Gesichtsfarbe dieses Zeitgenossen rasant, aber wie zu erwarten, versagte das Sprachzentrum.

Als die Autos nach Messeschluss vor dem Lastenaufzug in Schlange standen, gestand der Eigentümer eines hinter uns wartenden 08er Coupés, er habe sich noch nie entschließen können, einen Citroën zu fahren, denn er stehe auf Benz; ob er denn mal im SM Platz nehmen dürfe. Ob dieses selten zu erlebenden mentalen Salto mortales wurde der Bitte entsprochen. Der Fortgang des Geschehens verhinderte weitere Konversation. Bleibt festzuhalten, dass der SM, wie schon immer, polarisiert. Es bleibt aber auch festzuhalten, dass sich die Kritiker der Faszination dieser einzigartigen Kombination aus Komfort- und Sportwagen nicht entziehen können, sondern offenkundig genötigt sind, mehr oder weniger erhellend Stellung zu nehmen.



Summa summarum beinhalten die Erfahrungen dieses Wochenendes ein reges Interesse des Publikums am SM und zwar in einer Ernsthaftigkeit, die wir uns zuvor nicht hätten vorstellen können. Selbstverständlich führt dies nicht unmittelbar zu mehr Nachfrage, aber es ist zumindest ein weiteres Indiz für stabile Zulassungszahlen in Deutschland, die mit etwas Engagement sicherlich entwicklungsfähig sind. Es ist auch ein Grund dafür, unsere Autos in gutem Zustand zu halten. Wir haben des Weiteren gelernt, wie vielseitig und anstrengend die Betreuung eines Messestandes ist und möchten diese Erfahrung auch anderen Clubmitgliedern ans Herz legen. Je mehr Mitglieder sich bezüglich des mit dem Clubleben auch verbundenen Zeitaufwandes engagieren, desto ausgeprägter stellt sich der Spaßfaktor für alle dar.



... noch mehr Edles aus Frankreich



Bugatti



Delage D8C von 1930



Talbot Lago



Facel Vega

Stein am Rhein ist eine Reise wert

von Friedrich W. Sögtrop



Das internationale Citroën-SM Treffen ist immer eine Reise wert. Aber diesmal kam auch noch der Ort der Veranstaltung hinzu. Der schweizerische Club hatte eingeladen und aus allen Regionen Europas kamen die SM mit ihren Fahrern. Der Termin so kurz vor Pfingsten Anfang Mai war nicht sehr glücklich gewählt, weil die verschiedensten regionalen Veranstaltungen damit kollidierten. So hatte der italienische Club eine Ausfahrt von Bologna in die Stiefelspitze für die Dauer einer Woche durchgeführt. Der französische Club hatte eine Veranstaltung in Lyon und auch ich war eine Woche vorher auf Krön's Frühlingsfahrt im Südschwarzwald und Elsaß.

Trotzdem trafen im Laufe des Freitag ungefähr 50 SM in der Tiefgarage des besten Hotels der Ostschweiz,



dem Closterhof in Stein am Rhein ein. Die deutschen Teilnehmer mit 38 SM waren am zahlreichsten vertreten. Besonders zu würdigen ist die Anreise des Teilnehmers aus Finnland, der 2000 Kilometer im SM zu bewältigen hatte. Aus Italien war als einziger Gianemilio Franchini mit Frau angereist und aus Frankreich Genevieve und Pierre Fraleux. Zu bewundern waren der viertürige Opera und auch einige Original-Cabrios.

Zunächst stand eine Stadtführung an, die zum Ende in den Hof des städtischen Museums führte, wo uns der Stadtbere dreisprachig begrüßte und besten Stein-



Wein kredenzte. Der Abend vereinte uns alle im Hotel zum Abendessen. Man begrüßte hier und schwätzte dort, trank sehr guten Wein aus der Gegend (er war im Menu inbegriffen) und so ging der Abend geruhsam zu Ende.

Das Hotel lag direkt am Rhein und so konnte das Frühstück auf der Rheinterrasse im schönsten Sonnenlicht genossen werden. Dann ging es mit zwei Bussen zum Rheinfall nach Schaffhausen. Mit dem Boot fuhren wir bis ganz nah an die tosenden Wassermassen. Die Gischt sprühte uns alle nass. Das Mittagessen fand im nahe gelegenen Restaurant statt. Der Hackbraten war zwar etwas gewöhnungsbedürftig aufgrund der regionalen Besonderheit, aber der Wein (wieder inbegriffen) versöhnte mit allem.



Wir fahren mit den Bussen wieder zur Schiffflände in Schaffhausen und bestiegen das Kursboot nach Stein am Rhein. Die Fahrt dauerte zwei Stunden und führte durch eine sonnenbeschienene Landschaft den Rhein hinauf. Es gab reichlich Gelegenheit sich mit den anderen Teilnehmern auszutauschen und so tuckerten wir beschaulich zum südlichen Ausläufer des Bodensees.

Das abendliche Galadiner fand im Hotel statt und alle hatten sich fein herausgeputzt. Nach dem Aperero auf der sonnigen Rheinterrasse nahm man im großen Saal Platz und das Menu wurde serviert.



Lachstatar an Salat von frischem Stangenspargel mit Balsamico-Vinaigrette als Vorspeise. Gefolgt von einer Steiner Rieslingsuppe mit Kerbel. Das Hauptgericht war ein saftiges Schweinsfilet an leichter Portweinjus. Dazu gab es 2006er Touraine Sauvignon blanc und 2005er Dôle Vieille Vignes (wie immer inbegriffen).

Zur Unterhaltung trat eine schweizerische Folklore-Gruppe auf. Mit Alphorn und tönernen Schüsseln in denen Münzen (Fränkli oder Euri?) rotierten und eigentümliche Klänge produzierten. Der Applaus war groß und anschließend bedankten sich die einzelnen Clubs beim schweizerischen Club, vertreten durch die Familie Muff, für die ausgezeichnete Veranstaltung. Jürgen Renner überreichte einen Präsentkorb mit hessischen Spezialitäten.

Am Sonntag morgen fuhr eine Kolonne von 50 SM zum nicht weit entfernten Ittingen zum Kartäuserkloster. Dieses Kloster war vollständig erhalten geblieben und war in seiner Größe schon sehr beeindruckend. Führungen in drei Sprachen waren sehr aufschlussreich. Wir wurden mit der Lebensart und den theologischen Hintergründen der Kartäuser bekannt gemacht. Das Mittagessen fand im ausgebauten Heuboden des Klosters statt und anschließend fahren wir nach Hause. Einige haben noch verlängert. Der technische Service von Häflinger und Kunz brauchte nur sehr wenig in Anspruch genommen zu werden. Insgesamt eine schöne, geruhsame Veranstaltung. Kompliment an die Veranstalter.

Auf Wiedersehen im nächsten Jahr in Holland!



Eine Sonderfahrt mit dem SM

von Alain Roshardt



Auf zur Sonderfahrt

Seit 1970 bin ich der glückliche Besitzer eines sehr schönen Wohnwagens. Zu dieser Zeit gab es in Frankreich noch mehrere Wohnwagenhersteller. NOTIN, die Marke meines Wohnwagens, war bekannt als ein Produkt der Oberklasse, „Yacht der Strasse“ genannt. Möbel, Bar, Betten, Kühlschrank, fließendes Wasser, Toilette, Heizung, Fenster aus Mineralglas mit Hubunterstützung, die man, wie früher in der Eisenbahn, leicht herunter schieben konnte, Gardinen, Fensterläden aus Holz etc, alles war so ausgerüstet, dass man sich „wie zu Hause“ fühlen konnte.

Ein solcher Luxus, verteilt auf eine Gesamtlänge von sieben Metern, ergab natürlich ein hohes Gewicht des Wohnwagens. Das einzige französische Auto, das damals außer dem SM für 1800 kg Anhängelast zugelassen war, war die DS.

SM und DS durften bis 1800 kg ziehen unter der Bedingung, dass die Bremsanlage des Caravans in einer direkten Verbindung mit dem Bremssystem des Zugwagens steht. Dies bedeutete, dass der Bremskreis des Autos direkt mit den Bremskreis des Caravans verbunden sein musste. Dies war beim NOTIN, bei dem die Anhängerbremsen hydraulisch sind, der Fall. Der Bremsdruck im Bremskreis des Zugwagens war hier durch eine „hydraulische Kupplung“ mit dem Bremskreis des Caravans verbunden. Da in den Adern des Citroëns die hydraulische Flüssigkeit LHM fließt und beim Wohnwagen ein Bremssystem mit normaler Bremsflüssigkeit vorliegt, mussten beide Flüssigkeiten

bzw. Bremssysteme voneinander getrennt sein. Dafür sorgt ein, den Druck übertragender Kolben in der Kupplung des Zugfahrzeugs, der einen Gegenkolben in der Caravan-Kupplung beim Bremsen bewegt.

Obwohl dieses System sehr gut funktionierte, ist es bei heutigen Autos nicht mehr zugelassen. Moderne Bremskreise mit ABS und, und, und... dürfen nicht mehr geöffnet werden um eine Art „Anzapfung“ mittels einer hydraulischen Kupplung zu ermöglichen. Dies bedeutete für mich, dass dieser schöne Wohnwagen, noch fast im Neuzustand, nur von einem Oldtimer, ausgerüstet mit der beschriebenen Spezialkupplung, gezogen werden konnte! Also hatte der schöne Wohnwagen quasi Schrottwert.

Heute werden Anhänger mittels sogenannter „Auflaufbremsen“ gebremst. Wenn der Zugwagen bremst, schiebt der Anhänger nach vorne. Ein Teil dieser Schubkraft wirkt auf einen Kolben in der Deichsel, der den Bremskreis des Anhängers unter Druck setzt und abbremst. Der große Vorteil dieses heutigen Systems besteht darin, dass jeder Wagen, ohne irgendeine Änderung, als Zugfahrzeug benutzt werden kann.

Ich musste also unbedingt dieses neuzeitliche System an meinem Wohnwagen anbringen, wollte ich den schönen Wohnwagen weiter verwenden. Eine moderne Auflaufdeichsel sollte also angebaut werden. Diese Arbeit wurde mir von einem Fachmann in der Normandie angeboten, 300 km von meinem Wohnort



Erst den Spiegel angebracht...

entfernt. Ich habe mich mit diesem Spezialisten verabredet, der Wohnwagen musste aber aus Termingründen sofort für die Änderung zu ihm gebracht werden! - Aber wie? Die DS war in der Zwischenzeit verkauft worden, es blieb also nur der SM, den ich mit einer Anhängerkupplung und hydraulischer Kupplung ausgerüstet hatte.

Der SM, der zwar alle möglichen Verbesserungen für die Steigerung seiner Zuverlässigkeit erhalten hat, wird von mir kaum gefahren, höchstens 200 Kilometer pro Jahr. Ich hatte aber kürzlich ein sorgfältiges Einstellen der Ventilspiele und der Nockenwellen gemacht und den Wagen kurz getestet. Egal, es gab ja keine andere Wahl, ich konnte für diese Fahrt nur den SM nehmen!

Die Reise in die Normandie unvorbereitet mit einem SM zu unternehmen, der zwar fachmännisch restauriert, der aber lange nicht mehr gefahren war - und dies nachdem ich umfangreiche Arbeiten am Motor gemacht hatte, dazu noch mit einer Anhängelast von 1800 kg - schien mir eine hoch riskante Angelegenheit zu sein, ein echtes Wagnis. Um ehrlich zu sein, diese geplante Unternehmung bereitete mir schlaflose Nächte und Alpträume. Ich stellte mir alle möglichen unangenehmen Situationen vor, wie zum Beispiel auf dem „Peripherique“ von Paris stecken zu bleiben, mit diesem Wohnwagen, den wegen der Hydraulikkupplung kein anderer schleppen konnte.

Zum Glück, ein freundliches Mitglied vom SM-Club erklärte sich bereit, das Risiko mit mir zu teilen, er wollte unbedingt wissen wie sich ein SM als Zugwagen benimmt - und zu zweit verliert die Angst schon etwas an Kraft- nach dem Motto „geteiltes Leid ist halbes Leid“. Als „Caravanist“, mit diesem NOTIN, habe ich eine sehr große Erfahrung. Früher, mit der DS, sind wir mehrere Mal durch Europa gefahren, bis in die entferntesten

Orte Griechenlands, auf den engsten südlichen unasphaltierten Strassen des Peloponnes, auf Steigungen, wo die Antriebsräder durchdrehten, weil der Asphalt durch die Hitze schmolz. Die DS hat alles immer geschafft, ohne ein einziges Mal eine Panne zu haben, wirklich ein wunderbares Auto.

Der SM, der eigentlich in der Technik mit der DS sehr verwandt ist, sollte sich doch nicht vor einer kleinen Fahrt in die Normandie scheuen - und ich auch nicht. Am Steuer fühlte ich mich sofort wohler, die 175 PS des SM, schon im ersten Gang, machten sich sofort bemerkbar und zogen das Gespann mühelos nach vorne.



...dann eingestellt ...



Der Einspritzer läuft unwahrscheinlich rund, seit die „Jägerzündung“ eingebaut ist (Danke Herr Jäger).

Die ersten 50 Kilometer der Ostautobahn, Richtung Paris, bis zur „Peripherique“, ermöglichten die erste Feststellung, dass alles gut funktionierte. Der Wohnwagen



... und schon geht's los!

hatte keine Wirkung auf das Fahrverhalten des SM und sehr schnell vergaß ich seine Anwesenheit. Die weiche Federung des SM blieb ungestört. Damals war Juli, die „Peripherique“ voll Autos, zu allem Überduss war wegen Bauarbeiten auch nur eine Spur freigegeben. Es war ein warmer Julimorgen, zum Glück war es noch nicht zu heiß.

Würde der SM diesen Stau noch lange vertragen? Es ging nur meterweise vorwärts, wir mussten von Osten bis nach Westen ganz Paris umfahren. Mein Mitfahrer und ich wechseln keine Worte und jeder dachte dasselbe. Die Zeit schien uns ewig lang und unsere Augen fixierten pausenlos die Temperaturanzeigen. Die Werte blieben jedoch erstaunlich niedrig, weit entfernt von der roten Linie. Der Motor drehte rund und bei jedem weiteren Schritt nahm er willig Gas an und zog ruckfrei von unten heraus. Allmählich lockerte sich unsere Spannung und endlich erreichten wir die langersehnte Ausfahrt, Richtung Rouen.

Da läuft die West-Autobahn über die Seine und kurz danach steigt es schön stark bis zum Tunnel unter dem Hügel von St. Cloud. Der Verkehr ist hier immer sehr dicht mit Stau oder „stop and go“. Sofort nach der Seinebrücke war das schwere Gewicht zu spüren, die Gänge höher ausdrehen. Aber man fühlte, dass der Motor trotzdem mühelos Touren nahm und sogar der vierte Gang eingelegt werden konnte. Im Tunnel, immer noch bergauf, hörte man den schönen tiefen Ton des stark arbeitenden Motors. Es ist eine wahre Freude, die Leistung zu hören, mit geschlossenen Fenstern dagegen läuft der Motor erstaunlich leise und vibrationsarm.

Als die Autobahn freier wurde, erreichte der SM mit Leichtigkeit 100 km/H. Wir integrierten uns perfekt in den Verkehr, der manchmal stockte und wieder schneller wurde. Da das Drehmoment des SM-Motors ziemlich gut ist, musste der SM sehr oft geschaltet werden, um die Drehzahl immer zwischen 4000 und 5500 Umdrehungen zu halten.

Mein Beifahrer war begeistert, er wunderte sich, dass die Temperaturen so weit unten blieben und klopfte auf die Instrumente. Unglaublich, so was hatte er nicht erwartet, sagte er! So ist es aber nicht immer gewesen. Früher bekam ich die Wärme des Motors auch im Innenraum zu spüren und ich war beeindruckt von der Hitze, die immer von unten herauskam, als ich nach einer Fahrt die Tür aufmachte. Jedes Mal, wenn ich den Wagen in unsere Garage fuhr, war der ganze Garagenraum aufgeheizt von der Abwärme des SM. Diese so unangenehme Erwärmung ist heute verschwunden. Ich kann dies nur durch die korrekte Einstellung der Motorsteuerung erklären, die ich vor dieser Reise optimiert hatte. Die Leistung des Motors ist deutlich gestiegen und man spürt, wie er freudig verlangt schneller zu drehen, was vorher nicht der Fall war.

Ich befürchte, dass bei vielen SM-Motoren die Steuerzeiten der Ventile nicht optimal eingestellt sind. Deshalb haben diese Motoren nicht ihren optimalen Wirkungsgrad und dadurch neigen sie zu heiß zu werden. Nockenwellenwinkel einzustellen, ist keine ganz einfache Arbeit. Die Sekundärketten sollten nicht zu alt sein und nach Werksangaben gespannt sein. Das Ventilspiel muss auch stimmen. Auch wenn man genau die Instruktionen des Wartungsbuches von Citroën befolgt und wenn man das Spezialwerkzeug besitzt, ist die „Operation“ nicht einfach auszuführen. Vor allem die Position des oberen Tonpunktes ist wegen der geneigten Zylinder nicht einfach zu definieren. Man kann beim Einführen eines Stabes in den Verbrennungsraum leicht ein Ventil kaputt machen. Besser ist es diese Arbeit durch einen sehr guten Spezialisten machen zu lassen.

Schlussendlich war dieser Transport mit dem SM als Zugwagen ein Kinderspiel. Es wurde auch dabei die Feststellung von Andreas Heene bestätigt, dass der SM mit originaler und erneuerter Ausrüstung des Kühlsystems thermisch gut ausgelegt ist. Es müssen nur alle Komponenten für die Kühlung in gutem Zustand und die Mechanik sowie die Zündung richtig eingestellt sein.



Mitgliederversammlung in Wiesbaden

von Gerold Röben



Unsere diesjährige Jahreshauptversammlung fand in Diedenbergen bei Wiesbaden statt. Vielen älteren Mitgliedern war das Hotel noch bekannt, da hier 1999 das Internationale SM-Treffen abgehalten wurde. Auf ein umfassendes Rahmenprogramm wurde dieses Jahr aus Rücksicht auf das Internationale SM-Treffen in der Schweiz verzichtet, da dieses bereits eine Woche später stattfand. Erfreulich war, dass viele neue Mitglieder den Weg zur Mitgliederversammlung gefunden hatten.

Der Vorsitzende eröffnete die Versammlung und berichtete über das abgelaufene Geschäftsjahr. Neben notwendigen Formalien und einer redaktionellen Änderung der Satzung nahm die momentane Ersatzteilsituation und das Verhältnis zum SM-Club de France einen Großteil der Zeit in Anspruch. Die einhellige Meinung der anwesenden Mitglieder ging dahin, die Ersatzteilversorgung aus eigenen Mitteln sicherzustellen, trotzdem aber das Verhältnis zum französischen Club zu pflegen, um langfristig eine engere

Kooperation zu erreichen. Ein Teil der benötigten Teile sind bereits nachgefertigt, wie z. B. alle Motordichtungen, die Wasserpumpendichtung, die Kopfschrauben und Hülsen usw. Ganz besonderer Dank gebührt hier unserem Mitglied Jan Sprakel, der sich sehr für die Nachfertigung eingesetzt hat. Durch seine Verbindungen ist es uns möglich, einige Teile zu günstigen Konditionen fertigen zu lassen.

Die Mitgliederversammlung beschloss weiterhin, die Verkaufspreise so anzupassen, dass die Lagerkosten gedeckt sind und Mittel für weitere Nachfertigungen erwirtschaftet werden können. Nichtmitglieder können ebenfalls Teile mit einem entsprechenden Preiszuschlag beim Club erwerben, allerdings nur, wenn das Teil in ausreichender Menge verfügbar ist. Der



Vorstand hatte als Ausgleich für die höheren Ersatzteilpreise die Senkung des Mitgliedsbeitrages auf 100 € angeregt, dieser Vorschlag fand aber nicht die Zustimmung der Versammlung.

Das diesjährige Nikolaustreffen wird im Raum Speyer stattfinden, die Mitgliederversammlung 2009 ebenfalls in Diedenbergen.

Im Anschluss an die Versammlung war ein hessisches Büffet angerichtet. Viele blieben noch bis zum späten Abend, es kam zu einem lebhaften Erfahrungsaustausch bei gutem Essen und in einer angenehmen Atmosphäre, die bis spät in die Nacht andauerte.



Frühjahrsausfahrt nach Lyon

von Dr. Rüdiger Frank

25 Jahre SM Club de France

Der SM Club de France hatte das Wochenende vom 16. bis 18. Mai 2008 für die Feier seines 25jährigen Bestehens festgelegt. Unser Präsident Paul Artaud hatte nach Lyon und in das Beaujolais eingeladen, was dem Ereignis einen festlichen Rahmen geben sollte.

Anmeldung und Teilnahme waren eine Selbstverständlichkeit - und... mal sehen, welche Überraschungen uns der SM bei der ca. 3.500 Kilometer langen Strecke bereithalten sollte...

Von der Partie waren diesmal nicht nur wir „Alten“ und Bassey im SM, auch unser Sohn Christian und seine Freundin mit seinem Audi TT waren dabei.

Wir haben die Reise in mehrere Abschnitte eingeteilt. Vor dem offiziellen Treffen hatten wir für eine Woche



Germain Specht und der Flammkuchen

ein privates Ferienhaus in den Vogesen gemietet. Nicht weit von Saverne, und nicht weit von der Familie Specht aus dem Elsaß. Das Haus lag in einem gepflegten Park, was unsere Hündin Bassey gleich zu schätzen wußte. In der Garage stand zum Erstaunen ein Oldtimer: Opel Commodore V6 aus 1966, der dem verstorbenen Vater des Eigentümers gehörte. Ein tolles Fahrzeug, so mit schwarzem Vinyl Dach und allem drum und dran. Von

dem Standpunkt aus sind wir dann Colmar, Strasbourg, Obernai gefahren, und natürlich auch zur Kellerei Fernand Engel in Rohrschwir, wo wir schließlich 11 Kartons eingeladen haben. Überflüssig zu sagen, dass vorsorglich der Ersatzreifen zuhause blieb.

Höhepunkt des Elsaß-Besuches waren die Begegnungen mit der Familie Specht und natürlich mit Jean Georges Luttmann, der sich bei bester Gesundheit befand, und nunmehr eine neue Einspritzung für einen Vergasermotor erfindet. Sein Wunderauto stand allerdings nicht für die Fahrt nach Lyon zur Verfügung, weil so etwas Banales wie der Fliehkraftregler der Lenkung es nicht tat. Specht's und Luttmann mussten für die Ausfahrt Lyon in einem hässlichen, japanischen Geländewagen Platz nehmen. Höhepunkt waren auch diverse Essensschlachten mit den Spechts. Eine davon wurde in dem Nebenhäuschen der Spechts bei original Flammkuchen aus eigener Produktion und Holzkohleofen geschlagen. Riesling, Auxerrois, Pinot Noire d'Alsace, was für ein Abend...

Am Freitag vor der Ausfahrt und auf dem Weg nach Lyon waren wir von unseren Freunden aus Burgund in Dijon zu einem köstlichen Dîner eingeladen. Wir nutzten die Gelegenheit dorthin durch die Burgunder Wein-



Lyon, Saone und La Fourvière mit der Basilika Notre Dame

gend zu fahren: Beaune, Nuits Saint Georges, Vosne Romanée, Clos de Vougeot, Gevry Chambertin um nur einige zu nennen. Im Clos de Vougeot hatten wir ja in 2005 das 35. Jubiläum des SM gefeiert. Das alles konnte man mit dem ausgestreckten Arm anfassen!

Wir kamen also zeitig am Nachmittag in Dijon an. Und, was soll ich sagen, während die Freunde und die Familie nachmittags eine Tour durch Dijon machten, habe ich bei meinem SM (Injection!) die Zündkerzen herausgetüttelt. Der Leerlauf war etwas zu unruhig für meine zarte Seele. Beru-Zündkerzen, Kontaktabstand 0,85 mm!/, Abbrand hellgrau. Also auf 0,7 mm heruntersgesetzt und in etwas weniger als einer Stunde war die Kosmetik beendet. Leerlauf wieder voll in Ordnung; selbst bei laufender Klima und Ampel.



Die Ausfahrt Lyon

Derart im Elsaß und Burgund vorgeschwächt sind wir dann alle am Samstag früh um 6 Uhr in die Autos gestiegen, um pünktlich vor 9.00 Uhr das 200 Kilometer entfernte Lyon zu erreichen. Zur Jubiläumsausfahrt sind 50 SM gekommen. Am Samstag war die Besichtigung von Lyon vorgesehen. Von dem etwas außerhalb liegenden Hotel wurden wir in Reisebussen nach Lyon gefahren. Lyon wurde bereits von den Galliern gegründet und von den Römern stark ausgebaut. Die Stadt war viele Jahrhunderte Kontenpunkt der Handelsströme. Sie ist ab dem Mittelalter zudem berühmt durch ihre Seidenmanufaktur geworden. Heute ist Lyon mit über 1,5 Mio. Einwohnern die zweitgrößte Stadt Frankreichs. In Lyon mündet die aus Burgund kommende Saone in die vom Genfer See kommende Rhône. Zwischen beiden Flüssen bildet sich eine regelrechte Halbinsel, die im Mittelalter zum Zentrum wurde und heute viele Sehenswürdigkeiten aufweist:

Oper, Ratshaus, Börse, der schöne, große Platz „La Place Bellecour“ mit einem Standbild von Louis XIV. Gegenüber und westlich von der Halbinsel befindet sich am Ufer der Saone eine Anhöhe, die zusammen mit dem Flussufer die Altstadt bildet. Ganz oben auf dem Berg befindet sich eine wunderschöne Basilika „Notre Dame de Fourvière“, die erst in den vergangenen Jahrhunderten fertig gestellt wurde und die der heiligen Jungfrau gewidmet ist. Hier hatten die Lyoner bei Pest, Cholera und anstehenden Kriegen jeweils Gelübde abgelegt. Die Altstadt weist noch zahlreiche Reste aus der Römerzeit auf.

Gespeist wurde in einer sehenswerten, wohl größten Brasserie Frankreichs „La Brasserie Georges“ nahe dem Bahnhof Perrache. Das Lokal wurde von dem Architekten des Eiffelturms seinerzeit entworfen und weist einen enormen freitragenden Gastraum auf. Jugendstil, Wandmalereien und natürlich die Spiegeldekoration; ein kleines Wunderwerk der Architektur.

Abends fand das Gala Dîner auf einem Restaurant-Schiff statt. Ein wunderschöner Abend, an dem etwa fünf Stunden wie im Fluge vergingen. Die Fahrt verlief auf der Rhône und auch auf der Saone, so dass wir vieles bei nächtlicher Illumination wiedersehen konnten, was wir tagsüber kennen gelernt hatten. Das 25jährige Bestehen des SM Club de France wurde würdig begangen. Speisen und Getränke exzellent. Sehr gute Stimmung, viele Gespräche mit den Freunden über alles, außer... über den SM und was damit zusammenhängt.



Beaujolais bei Oingt

Für den Sonntag war eine ca. 90 Kilometer lange Ausfahrt durch den Beaujolais angesagt. Pünktlich um 9.00 Uhr machten wir uns auf den Weg. Die SM's glit-

Magazin

ten durch die wunderschöne, hügelige Landschaft, von der wir sehr beeindruckt waren. Wir hatten den Eindruck in einer französischen Toskana zu sein. Die auf den Hügeln und Hängen liegenden Ortschaften leuchteten in einem pastell-ockerfarbenen Licht. Bei der Besichtigung der Ortschaft Oingt sind wir auf den Donjon des Dorfes geklettert: was für eine Rundschau!



Lyon Bouchon in der Rue Mercière

Es gab eine Weinprobe im Château de la Chaise. Beaujolais vom feinsten! Noch einen Karton in den Kofferraum. Das Mittagessen fand in einem schönen Landgasthof beim Mont Brouilly statt. Das gesellige Beisammensein zog sich über drei Stunden hin - und wieder ging es durch die schöne Landschaft des Beaujolais, um gegen sechs Uhr am Nachmittag im „Hameau du Vin“ den letzten gemeinsamen Tropfen zu genießen und Abschied zu nehmen.

Eine große, dem Citroën SM würdige Ausfahrt!

Für die gelungene Ausfahrt, die perfekte Organisation und die auserwählte Gastfreundschaft sei dem Präsident Paul Artaud vielmals gedankt. Unser besonderer Dank gilt ferner auch den Mitorganisatoren vor Ort, Alfred Laval sowie der Familie André Geiregat, der, wie sich manche erinnern werden, bei unserer Berliner Ausfahrt seinen 80. Geburtstag im Anschluss an das Gala Dîner mit Champagner feierte und von seinen bedrückenden Nachkriegserlebnissen kurz nach Kriegsende im zerstörten Berlin erzählte.

Da wir Unersättliche sind, blieben wir noch einen Tag länger in Lyon. Bei wunderbarem Wetter sind wir mit dem SM in die Altstadt gefahren; Tiefgarage an der Uferstraße der Saone. Zu Fuß dann noch einmal vor-



Zum Gala-Dîner mit Paul Artaud und Philippe Beguin

bei an der Kathedrale „St. Jean“ aus dem 12. Jahrhundert, ein gotisches Bauwerk mit spätromanischen Zügen. Die Kathedrale hat unter den Religionskriegen stark gelitten: fast alle Statuen und Ornamente sind von den Reformatoren aus dem nahen Genf zerstört worden. Kleine malerische Altstadtgassen, zum Aperitif einen Crémant, und dann gibt es ja bekanntlich in Lyon die berühmte Lyoner Küche! Die wird bevorzugt zelebriert in kleinen, meist Art Déco-mäßig dekorierten Restaurants, die hier Bouchon genannt werden. Eine ganz gefährliche Meile befindet sich in der Rue Mercière, wo es nur so wimmelt von diesen Bouchons. Für die lange Rückreise haben wir ausgiebig Kalorien zu uns nehmen können; wir haben nichts ausgelassen, was schädlich ist.

P.S. Der SM hat die lange Fahrt ohne Mucken überstanden und ist wie ein Uhrwerk gefahren. Aufmerksame Leser erinnern sich, das Geräuschniveau liegt bei unserem Exemplar bei 71 dB bei 150 km/h und damit unter dem des VW Passat. Aber... kaum zwei Tage wieder in der heimischen Garage, überraschte der SM mit einem unruhigem Lauf: alle sechs Zündkerzen schwarz. Die lange Suche im Chemiekraftwerk „Injection“ ging los... Aber davon vielleicht ein anderes Mal mehr.

Es gibt keinen Spaß ohne Reue!



Eine kleine Entwicklungsgeschichte...

von Stefan Moosmann

... Elektronischer Neigungsschalter für den Citroën SM

Das Problem:

Welcher SM-Fahrer kennt es nicht: Kofferraumdeckel auf – Beleuchtung geht nicht. Nicht, weil die Sicherung durchgebrannt wäre, nicht, weil die Glühbirne kaputt wäre oder gar fehlt – nein: Der Neigungsschalter, einst mit Quecksilber befüllt, tut einfach seinen Dienst nicht mehr. Im Falle meines SM war der Kunststoffkorpus des Schalters nur noch zu erahnen, geschweige denn, instand zu setzen.

Das kann man ihm nicht verübeln, ist er doch manchmal allzu gern – der höheren Lichtausbeute wegen – mit 21W-Lampen bestückt worden und nicht mit den 10W-Lampen, die Citroën aus gutem Grund vorschrieb. Das Ende vom Lied war bei meiner Leuchte ein durch zu starke Wärmeentwicklung regelrecht dahingeschmolzener Neigungsschalter. Das Abdeckglas dürfte eines ähnlichen Todes gestorben sein, mit ein Grund, weswegen intakte Ersatzgläser sich heute entsprechender Seltenheit erfreuen.

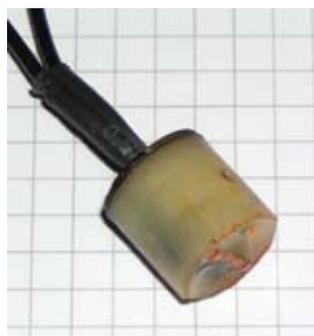
Der Ansatz

Andreas Heene hat in einem seiner zahlreichen Clubzeitungsbeiträge eine Reparaturlösung für den Quecksilberschalter vorgestellt. Die Schalteinheit wurde durch ein Miniatur-Kugelschaltelement ersetzt, das wahrscheinlich heute noch in diversen SM's seinen Dienst tut. Irgendwann kam ich dahinter, welches Schaltelement er benutzt hat. Das Teil gibt's noch heute neu im Elektronik-Fachhandel. Beim Durchlesen des Datenblatts fiel mir auf, dass dieser Schalter für Schaltströme von maximal 0,25 Ampere ausgelegt ist. Der Strom, der beim Einschalten einer 10W-Lampe fließt, ist jedoch um ein Vielfaches höher.

Die Weiterentwicklung

Also begab ich mich auf die Suche nach einem höherbelastbaren Schaltelement, das dann auch noch in die SM-Fassung passen sollte. Witzigerweise bekommt man bei Elektronikläden immer noch Quecksilberschaltkontakte, allerdings sind die schlicht zu groß für die SM-Fassung und irgendwie nicht mehr zeitgemäß. Nach ewigen Recherchen, auch bei renommierten Händlern, gab ich entnervt auf: Es war nirgends ein elektrisch und geometrisch passendes Teil aufzutreiben. Also: Selbermachen, wie so oft.

Wegen der offensichtlich schon langjährigen Verfügbarkeit und mangelnder Alternativen entschloss ich mich für den von Andreas Heene bereits verwendeten Kugelschalter von Conrad. Um diesen nicht elektrisch zu überlasten, überlegte ich mir eine elektronische Schaltung, mit der der Kugelschalter entlastet wird und die gleichzeitig in den engen Bauraum der Fassung passt. Im Elektronikladen eingekauft, am Wochenende zusammengelötet und – es funktionierte. Ich war begeistert! Mein Konstrukt aus elektronischen Bauteilen „faltete“ ich dann so zusammen, dass ein kompakter „Elektronikkumpen“ mit (noch) wild verlegten Drähten entstand, den ich zu Versuchszwecken mit Laminierharz umgoss, um eine isolierte, einbaufähige und zylindrische Form zu erhalten. Die Gießform bestand übrigens aus Tesafilm. War ja nur ein Prototyp und ich hatte am Sonntagmittag nichts Besseres zur Hand. Aber Lust zum Basteln. Das Ding funktioniert seit zwei Jahren tadellos:



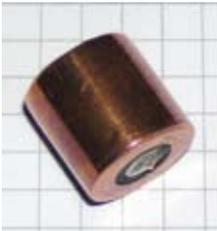
Prototyp mit zusätzlichem Massekabel

Ich fand soviel Gefallen an meinem Konzept, dass ich anfang, an eine Kleinserienlösung zu denken. Davon war ich aber noch weit entfernt. Es fehlte ein solides Gehäuse und es guckte – elektrisch bedingt – ein wunderbares, zusätzliches Massekabel aus der Fassung raus, was dort so gar nicht hin gehörte. Es musste ein Metallgehäuse her, weil sonst die Schaltung nicht funktionieren konnte bzw. weil das zweite Kabel optisch auffiel. Lötbar sollte es sein, also Kupfer oder Messing.

Im Baumarkt stieß ich zufällig auf Kupferrohre, die vom Durchmesser her exakt in die Lampenfassung passten. Heureka! Zwei Meter gekauft und in etliche 15 mm lange Rohrstücke verwandelt. Damals hatte ich noch keine Drehbank, sondern machte das von Hand mittels Rohrschneider, Feile, Schleifbock und viel Geduld. Heraus kamen einige verkaufsfertige Schalter, die elektrisch perfekt funktionierten, mechanisch aber

Service

Nachteile hatten: Alle Innereien wurden mit Kunstharz vergossen, um mechanische Stabilität und Isolation der Teile untereinander zu schaffen. Das erschwerte aber eine eventuelle Reparatur und die mechanische Festigkeit hing von den Harzeigenschaften unter Temperatureinwirkung ab. Außerdem hatten sie keine Verliersicherung. Das alles wollte ich keinem SM-Fahrer zumuten, weswegen ich damals einen Rückzieher gemacht habe. Die Teile sind zwar bis ca. 100° C absolut temperaturstabil, das heißt für Kofferraumanwendung durchaus brauchbar. Ich verkaufte sie dennoch nicht, weil sie für den Einsatz im SM – nach meinem Dafürhalten - nicht perfekt genug sind.



Version mit Kupfergehäuse

Die mechanische Lösung

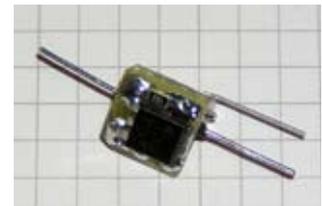
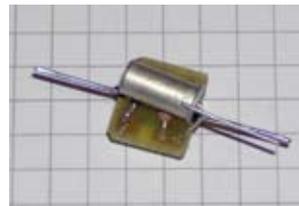
Das Problem war also die Beschaffenheit des Gehäuses, das ich selbst herstellen wollte. Ich beschloss deshalb, ein paar Veränderungen beim Herstellungsverfahren vorzunehmen. Eine erste Erleichterung brachte die Anschaffung einer kleinen Drehbank (nicht nur für die Schalter).

Die zweite Erleichterung war der Einfall, die Stirnseiten, die ja neben den elektrischen Kontakten von Fassung und Glühlampe auch recht viel Federkraft aufnehmen müssen, aus GFK-Platinenmaterial zu fertigen, um so recht robuste „Deckelchen“ zu bekommen. Als Gelegenheits-Elektroniker hat man ja alles, was das Platinenätzen ermöglicht – also habe ich am PC eine Ätzvorlage erstellt, Platinenmaterial belichtet, entwickelt und geätzt, geschnitten, auf das erforderliche Maß abgedreht und schon hatte ich recht ansehnliche Stirnflächen für meine Schalter - und zwar aus einem Material, das mechanisch hoch belastbar, isolierend und an der gewünschten Stelle leitend ist. Bingo!

Die Messingteile zu drehen, war ein kleiner Staatsakt. Jeder, der weiß, wie leicht es einem ein dünnwandiges Rohrmaterial im Drehfutter zerfetzt, versteht mich. Die Lösung waren Füllstücke aus Aluminium, die ich mir aus Restmaterial zurechtgedreht hatte. Nur so konnte ich endlich auch eine Verliersicherung – in Form einer ca. 0,6 mm tiefen Ringnut – einbringen. Am Ende von schätzungsweise acht Stunden kamen 20 perfekte, goldglänzende, hochglanzpolierte Rohlinge zusammen, die darauf warteten, akribisch mit Elektronik gefüllt zu werden.

Die elektrische Lösung

Anfangs arbeitete ich noch mit einem Leistungstransistor, der relativ groß war und nicht ohne martialisches Bearbeiten in die mühevoll gedrehten güldenen Messinggehäuse passte, also suchte und fand ich eine Alternative in SMD-Technik. SMD bedeutet „surface mounted device“ und ist in der Elektronikwelt seit gut 25 Jahren gängiger Standard. SMD-Teile sind deutlich kleiner als herkömmliche, bei gleichen elektrischen Eigenschaften, leider sind sie in der Regel immer noch etwas teurer. Nachteil der SMD-Technik: Sie braucht einen Montageträger in Form einer Platine. Also wieder PC angeschmissen und erneut ein Platinenlayout entwickelt und hergestellt. Die fertigen Mini-Platinen zur Aufnahme aller Bauteile in Handarbeit gebohrt, gesägt, zurechtgeschliffen, gereinigt, bestückt, eingelötet und geprüft. Das passt wahlweise in einen hingeschriebenen Satz oder in mehrere arbeitsintensive Wochenenden mit Pinzette und Lupe...



Schaltelement und Leistungstransistor auf dem Montageträger

Nun gut, Aufwand hin oder her: 20 Teile sind entstanden, 19 sind aktuell verkäuflich. Stückpreis: 40 Euro inklusive ausführlicher Einbauanleitung, Verpackung und Versand.

Aufbau, technische Daten

Gehäuse: Poliertes Messing-Drehteil 15 x 15mm (Durchmesser x Länge), stirnseitig GFK-Drehteile, geätzt, mit Messingteil verklebt

Elektronik: SMD-MOSFET-Schaltung, umweltfreundlicher Kugelschalter als Auslöser, diskreter Aufbau, keine Vergussmasse;

Trägermaterial: Gedruckte Schaltung aus GFK-Material

Spannungsversorgung: 8V...16V DC, Überspannungsschutz kurzzeitig bis 60V DC

Temperaturbereich: -25...125°C

(Herstellerangabe Halbleiterelement)

Umgebung: trocken, salzfrei, keine Lösungsmittel, keine elektrostatische Aufladung

Nenn-Schaltleistung: 10W an 12V (Original-Glühlampenspezifikation)

Ruhestrom: vernachlässigbar (< 0,1 mA)



Schalter in aktueller Ausführung

Garantieleistung

Für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Einbau und Betrieb des Schalters entstehen, wird keinerlei Haftung übernommen. Es kann keine Garantie für die Bauteilhaltbarkeit gewährt werden. Das Bauteil wurde im Sinne des Erhalts des Citroën SM von privat nach bestem Wissen und Gewissen entwickelt und gefertigt. Technische und preisliche Änderungen vorbehalten.

Support

Bei Bauteilausfall oder Installationsproblemen biete ich Ihnen gern meine Hilfe an. Senden Sie mir dazu Ihre Problembeschreibung am besten per Mail zu. Schicken Sie mir nach Rücksprache Ihren Schalter zur Reparatur bitte möglichst mitsamt Leuchtmittel und Fassung. Sie

erhalten Ihr individuelles Teileensemble geprüft und repariert innerhalb 4 - 6 Wochen zurück. Kostenbeitrag 20 € inkl. europaweitem Versand. Alle Ratschläge per Fon/Mail sind selbstverständlich kostenlos.

Last not least

Ich danke Andreas Heene für die Unterstützung bei der Weiterentwicklung des Bauteils und für die von ihm attestierte 150%ige Erfüllung der „HCN“ (Heene-Citroën-Norm).

Meiner Freundin will ich an dieser Stelle für die schier unendliche Geduld während der Entwicklungs- und Bauphase meiner kleinen SM-Idee danken. Wenn genug Vorbestellungen zusammenkommen, erlaubt sie mir sogar eine Neuauflage! Vielleicht...

Bezugsadresse

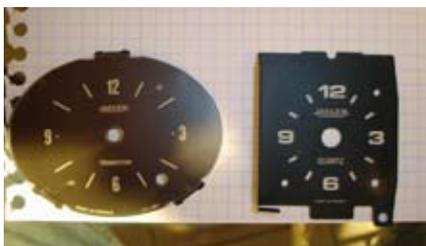
Dipl.-Ing. (FH) Stefan Moosmann
Klarastraße 5 · D-73776 Altbach
Fon: 071 53/61 34 70
E-Mail: stefan.moosmann@gmx.de

Die Uhr - detailliert

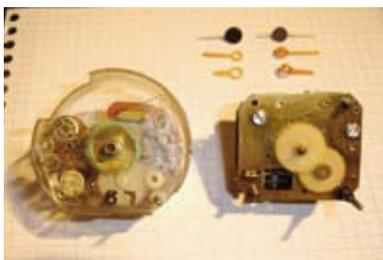
von Peter Biehl

Hallo, nach dem vor einiger Zeit von mir etwas salopp formulierten Eingabe die SM-Uhr betreffend, nun das Ganze etwas detaillierter:

Die Transistorzwiebel ist ungenau und bleibt dauernd stehen. Deshalb habe ich nun schon zum zweiten Mal das Ganze auf Quarz umgebaut. Eine CX-Uhr von Jaeger aus den Serie-eins Satelliten ist kompatibel.



Wie man am Zifferblatt erkennt, sind die Schrauben sowie der Verstellknopf an der gleichen Position.



Oben die Uhrwerke mit ihren Zeigern.



Neues Werk mit SM Zifferblatt.



Ansicht von hinten mit neu gefrästen Löchern wegen der anderen Anschlüsse



Fäddisch!

Frühlingsausfahrt im Ammerland

von S-Emma

Dr. Rüdiger Frank hatte wohl auch den unentschlossenen Winter 2007/2008 satt und kam auf die gute Idee einige SM's und ihre Chauffeure aus den Quartieren zu locken. Wenige unkomplizierte Anrufe bei SM-Nordlichtern - man schien fast darauf gewartet zu haben - und schon hatte Rüdiger am Sonntag Morgen eine nette Crew beisammen. Acht Fahrzeuge, frühlingssfrisch ausgemottet, dabei auch einen 15 CV und 2 Citroen DS, standen aufgeduldig wartenden Reifen in Dr. Frank's Hof, während die Fahrer und ihre Begleitungen in der gemütlichen Ammerländischen Küche einen Begrüßungsschluck zu sich nahmen.

Gesichter, die sich seit langem kennen und solche, die noch nicht lange zum Club gehören, hatten ganz schnell Kontakt miteinander und unterhielten sich über Wetter, Landschafts- und natürlich über vielerlei Schrauberfragen.

Dann ging die Ausfahrt los über ausgesucht landschaftlich schöne Straßen und Wege im Ammerland bis hin zum Zwischenahner Meer. Unterwegs drehten sich häufig neugierige Gesichter nach uns um. So was sieht man doch nicht alle Tage.

Am Ahrenshof angekommen, wo wir das Mittagessen einnehmen sollten, meinte die Märzsonne es so gut für diesen Tag, dass wir hätten draußen sitzen können. Nach dem „Bitte recht freundlich Chi-i-essen“ vor den Fahrzeugen, wobei Bassej und Kira als erste in Positur saßen, nahmen wir Zwischenahner Spezialitäten zu uns und hatten Gelegenheit in netter Runde über Motoren, Schrauben und viel Blech zu reden und sich auszutauschen über Haus und Hof, Kinder und Mode.

Ich empfand es ausgesprochen wohltuend, an diesem Tage nichts von all dem lästigen Clubquatsch der vergangenen Monate zu Gehör bekommen zu haben. Im gemütlichen Clubraum im Ahrenshof zeigte uns Rüdiger schöne Aufnahmen von Paris und von der Retromobile, die er mit seinem Sohn Christian kürzlich besucht hatte.

Nach Regen kommt Sonnenschein.... Das merkten wir an diesem Tage in umgekehrter Reihenfolge dann am späten Nachmittag. Interessant, woher das Wetter wohl wußte, daß es bald April sein würde!? Die Weserfähre hinter Elsfleth schafften wir hinwärts noch trockenen Reifens. Beim Kaffeeklatsch wurde es dann immer finsterrer und auf der Rückfahrt legte der Platschregen so richtig los.

Rüdiger wußte abenteuerlich schmale Sträßchen, deren Zustand manchmal recht erneuerungsbedürftig war zu fahren. Viele Löcher waren schon randvoll Wasser gelaufen, das nun bei rasanter Durchquerung in hohen Fontänen neben den SM's in die Landschaft sprühte. Auch das steckten unsere Fahrzeuge locker weg, und wieder einmal konnte man den angenehmen Niveaueausgleich bewundern.

So war der ganze Tag ein gelungener Spaß. Danke, Rüdiger und Birgit für eure Gastfreundschaft und für den Unternehmungsgeist SM'ler immer mal wieder zusammen zu bringen.

Eure S-emma

P.S. Beim Tanken am nächsten Morgen in Oldenburg fragte uns der Mann an der Kasse freundlich mit dem Blick auf den SM: „Ach, Sie wollen sicher zu Dr. Frank nach Loy!?“



Was bei meiner ersten SM-Ausfahrt passierte

von Herbert Plessow

Zunächst muss ich vorausschicken, dass mein neuer SM ein Bonner KFZ-Kennzeichen hat und in einer „Nacht- und Nebelaktion“ nachts in meine Garage im Oldenburger Münsterland (im Jahr 2004 arbeitete ich noch in Vechta) gefahren worden war.

Nach einigen Wochen habe ich dann meine erste Ausfahrt von Vechta nach Horumersiel (Nordseeküste) und zurück nach Vechta gemacht. In der Dämmerung habe ich noch zwei mitfahrende Freunde vor ihren Wohnungen abgesetzt. Irgendwann später folgte mir dann ein Passat, den ich im Dunkeln kaum erkennen konnte und der mir fast auf die Stoßstange „kroch“.

Ich bog nun in das Einfamilienhaus-Idyll ein, wo ich eine Garage für meinen SM angemietet hatte. Der Passat bedrängte mich unangenehm - er lauerte förmlich auf „Stoßstangenkontakt“. Dies veranlasste mich, zu blinken und meinen SM abzubremsen. Allerdings machte der Passat keine Anstalten, mich nun zu überholen. Nach einem ca. einminütigen Stopp ließ ich meine SM wieder langsam anrollen. Ich bog in die nächste Seitenstraße ab, Blinker rechts, 1. Gang rein, leicht Gasgeben, Rückwärtsgang rein und rückwärts hinein in meine Garageneinfahrt.

... und dann sah ich auch schon den zunächst im Rückspiegel vermissten Passat: Dieser war soeben im Begriff, mich quer einzuparken (offensichtlich, um Fluchtversuche meinerseits zu verhindern). Zeitgleich schoss es mir durch den Kopf: „Zivilstreife, natürlich! Warum bin ich eigentlich nicht schon vor fünf Minuten darauf gekommen?“

Aus der Zivilstreife stiegen zwei „Jungdynamiker“. Der eine konnte anhand seiner Uniform unschwer als Polizist erkannt werden, der andere junge Mann führte das Kommando und begann mit mir eine Konversation, die hier im Original-Wortlaut authentisch verbrieft wiedergegeben werden soll: „Einen schönen Wagen haben Sie da!“ - „Kann ich mir denken, dass Sie sich dafür interessieren; ist ja nichts los hier in Vechta.“ - „Wie meinen Sie das?“ - „Genauso, wie ich es gesagt habe!“

Die prompte Frage, die kam, war natürlich „Haben Sie Alkohol getrunken?“ Klare Antwort: „Nö, natürlich nicht!“ Anschließend ging es dann ans „Eingemachte“: Papiere, Warndreieck, Verbandskasten,

Reifenprofil... Der Uniformierte mit der Taschenlampe erkannte die etwas angespannte Atmosphäre und fragte nach Hydraulik, Baujahr und Maserati-Motor - und nach ca. 10 Minuten war alles o. k. und man verabschiedete sich mit „Shake Hands“.

„Puuh!“ habe ich mir da gedacht, „Milz an Kleinhirn: Abregen, Mann! Faust aus der Tasche wieder raus-holen, ist doch gar nichts passiert, reg' Dich endlich ab!“ - und schon war wieder alles gut.

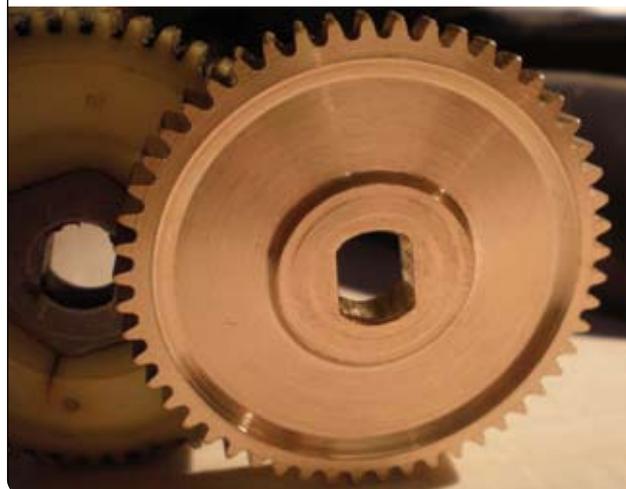
Haben Sie auch so eine Geschichte, bei der die Polizei oder jemand anderes Sie angehalten hat - nur um Ihren SM mal genauer betrachten zu können? Dann schreiben Sie bitte Ihre Geschichte auf und mailen Sie sie an redaktion@Citroensmclub.de. Wenn Sie nicht mailen können, senden Sie Ihre Geschichte per Fax (05195/9835) oder per Post (Am Fuchsbau 25, 29643 Neuenkirchen).

Zahnrad Fensterheber

Hans Joswig hat das Zahnrad für die Fensterheber nachgebaut und getestet.

Er bietet diese für 60,00 € inkl. MwSt als Einzelanfertigung an, bis die Nachfertigung des Clubs verfügbar ist.

Zu beziehen bei
Auto Joswig
Tel: 0049 89 420953393
mobile: 00420 776169777
www.joswigauto.com



Ausfahrt im Saarland

organisiert von Barbara Eisvogel



Ausfahrt Saarland - Von den Kelten bis in die Industrialisierung Programm vom 17. bis 19. Oktober 2008

Freitag 17. Oktober 2008

Mitglieder die bereits am Freitag anreisen:

Treffen um 17.00 Uhr im Hotel und gemeinsames Abendessen auf den Spicherer Höhen in Frankreich

Samstag 18. Oktober 2008

12.00 Uhr.

Treffen zum Mittagessen in Restaurant Gräfinthaler - Hof.

www.graefinthal-hof.de/

14.00 Uhr.

Abfahrt zur Ausgrabungsstätte Rheinheim.

Keltisches Fürstinnengrab und Römische Siedlung.

Führung.

www.kulturpark-online.de

Abfahrt nach Saarbrücken.

Fahrt über Land.

Einchecken im:

Victor's Residenz-Hotel - Deutschmühlental

Am Deutsch-Französischen Garten

66117 Saarbrücken

www.victors.de

Shuttelservice in die Innenstadt. Abendessen am St.Johanner Markt, Restaurant Stiefel Bräu.

Sonntag 19. Oktober 2008

Abfahrt zum Weltkulturerbe Völklinger Hütte.

www.voelklinger-huette.org

Führung durch das Weltkulturerbe Völklinger Hütte.

Abfahrt zum Restaurant Linslerhof, Mittagessen.

Heimreise.

Kontakt:

Barbara Eisvogel

Lerchesflurweg 79

66119 Saarbrücken

Tel: 0681 - 53914

Fax : 0681 - 585712

Handy : 0170 2876695

e-mail: baerbel@eisvogel.net



Veranstaltungshinweis



Anmeldung zur Ausfahrt Saarland vom 17. bis 19. Oktober 2008

Bitte bis 1. August per Fax an 0681 - 585712

Name: _____ Vorname: _____

Straße: _____ Ort: _____

Tel: _____ Fax: _____

Mobil: _____ Autokennzeichen: _____ Hund ja / nein : _____

Übernachtung Freitag 17.10.2008 auf Samstag 18.10.2008

Pro Doppelzimmer 120,- €Personen Pro Einzelzimmer 100,- €Personen

Übernachtung Samstag 18.10.2008 auf Sonntag 19.10.2008

Pro Doppelzimmer 120,- €Personen Pro Einzelzimmer 100,- €Personen

Eintritt:

Programm Samstag - Ausgrabungsstätte Rheinheim 6,50 €Personen

Programm Sonntag - Weltkulturerbe Völklinger Hütte 15,00 €Personen

Essen á la carte - Samstag Mittag - Gräfintaler HofPersonen

Essen á la carte - Samstag Abend - Stiefel Bräu in SaarbrückenPersonen

Essen á la carte - Sonntag Mittag - LinslerhofPersonen

Dem Anmelder ist bekannt, dass der Ausrichter des Treffens keinerlei Haftung für jegliche Schäden und finanzielle Folgen übernimmt. Der Anmelder versichert, dass sein Fahrzeug während des gesamten Treffens gegen jegliche Haftpflichtschäden ausreichend versichert ist und im verkehrssicheren Zustand teilnimmt.

Ort / Datum Unterschrift

Kontakt: Tel: 0681 - 53914
Barbara Eisvogel Fax : 0681 - 585712
Lerchesflurweg 79 Handy : 0170 2876695
66119 Saarbrücken e-mail: baerbel@eisvogel.net



Ersatzteile

von Gerold Röben

Was gibt es Neues für den SM

Über die neuen Wasserpumpendichtungen für Bronze- und Alurad sowie über die neuen Kopfschrauben und Hülsen haben wir in der letzten Ausgabe bereits berichtet. Diese Teile sind zwischenzeitlich geliefert und am Lager verfügbar.

Horst Lommel hat sich zwischenzeitlich um die Bowdenzüge gekümmert. Der Gaszug, beide Haubenzüge und der Drosselklappenzug für den IE sind zwischenzeitlich verfügbar. Der Chokeyzug mit Knopf ist ebenfalls in Kürze wieder zu haben.

Jan Sprakel ist natürlich weiterhin für den Club aktiv. Zur Zeit werden Gleitringe für das Wasserpumpenrad gefertigt. Die Wasserpumpenräder werden auf der Rückseite ausgedreht und mit einem Keramikring versehen. Dieses vermeidet dann das Einlaufen der Wasserpumpenräder, da dann zwei Keramikteile die Abdichtung herstellen.

Weiterhin sind folgende Projekte in Arbeit:

Türgriffe: Die Türgriffe sind in 3D gescannt und in industriell verwertbare Dateien umgewandelt. Fertigungstechnisch ergeben sich hier zwei Lösungswege: Feinguss oder Lasersintern.

Gleitschuhe für die Steuerkette und Hardyscheiben der Zwischenwelle: Diese Teile sind gescannt und umgewandelt und es ist auch schon ein passender Lieferant gefunden. Zur Zeit ist das Projekt in der Preisfindung.

Wellendichtring Getriebe für die radseitigen Getriebeausgänge: Die Einzelteile sind gezeichnet und teilweise schon bestellt.

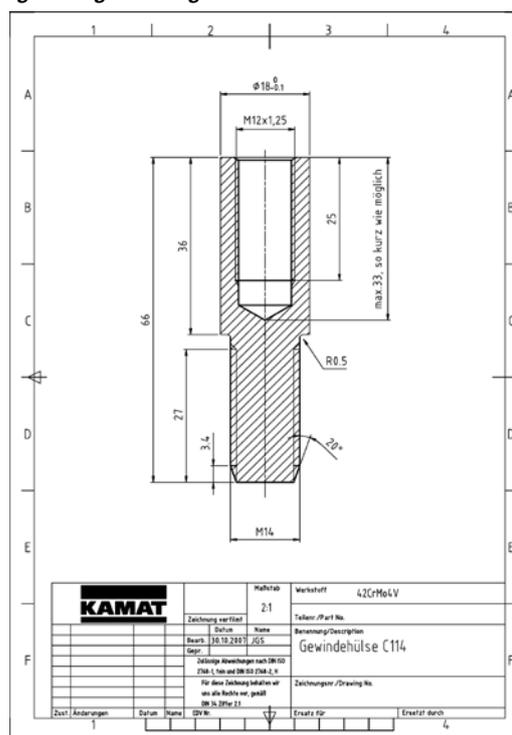
Ölpumpenwelle und Ritzel Fensterheber: Die Projekte sind gezeichnet, Lieferant ist auch schon gefunden, zur Zeit laufen die Preisverhandlungen.

Spiegelarme und Spiegelkonsolen: Die Teile sind fertigungsreif und werden sicherlich in Kürze verfügbar sein.

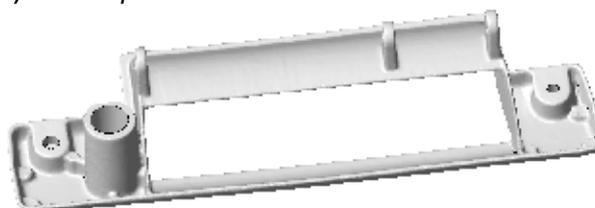
Weiterhin sind noch Heizungsventiladapter zur Umrüstung auf DS-Heizungsventil in Arbeit. Die Bilder auf dieser Seite verdeutlichen ganz gut, wie viel Aufwand an Vorarbeiten anfällt, bevor ein Teil in die Fertigung geht. Diese Arbeit wird zum großen Teil ehrenamtlich geleistet und bringt uns in die Lage, die Ersatzteilsituation unserer SM Stück für Stück zu verbessern.



Zwei neugefertigte WaPu Dichtungen, davor eine Feder und ein Trägerblech für dieselben, auch neu. Dahinter eine, zwecks Ermittlung der Abmessungen, aufgeschnittene Getriebedichtung. Da drauf liegt ein neu gefertigtes Trägerblech für die Getriebedichtung



Die Fertigungszeichnung zeigt eine Hülse für die Zylinderkopfschrauben.



Das 3D-Bild zeigt die äußere Schale des Türgriffes

Tour de Düsseldorf

von Gerold Röben



Drei Tage lang steht Düsseldorf wieder ganz im Zeichen unseres Nachbarlandes „Tour de Düsseldorf“ am 12. und 13. Juli

Vom 11. bis 13. Juli verwandelt sich Düsseldorf wieder in ein „Petit Paris“. Das 8. Düsseldorfer Frankreich-Fest ist das größte seiner Art in Deutschland und soll die vielfältigen kulturellen, wirtschaftlichen und freundschaftlichen Beziehungen zu Frankreich unterstreichen.

Das Fest ist ein Forum für Kontakte zwischen Menschen, Institutionen und Unternehmen beider Länder. Hierzu werden 50.000 frankophile Besucher erwartet.

Zur „Tour de Düsseldorf“ treffen sich am 12. und 13. Juli darüber hinaus über 150 Oldtimer in der Landeshauptstadt. Veranstalter des Frankreichfestes ist die Destination Düsseldorf, eine Vereinigung von 150 Unternehmen aus Stadt und Region.

Blickfang auf vier Rädern: Die „Tour de Düsseldorf“

An das Frankreich-Fest angeschlossen ist die „Tour de Düsseldorf“, das größte Treffen französischer Oldtimer in Deutschland.

Am 12. und 13. Juli sind über 150 automobile Raritäten mit Baujahr vor 1978 am Start. Die „Schmuckstücke auf vier Rädern“ gehen diesmal auf eine Mühlentour an den Niederrhein und werden dabei sicher wieder tausende Zuschauer anlocken.

Das Frankreich-Fest öffnet seine Pforten am Freitag, 11. Juli, von 18.15 Uhr bis 22 Uhr, am Samstag, 12. Juli, von 13 bis 22 Uhr und am Sonntag, 13. Juli, von 12 bis 17 Uhr.

Für den Innenhof des Rathauses wird ein Eintritt von vier Euro am Freitag und Samstag sowie drei Euro am Sonntag verlangt. Der Burgplatz und alle anderen Bereiche sind frei.

Weitere Info unter
www.duesseldorfer-frankreich-fest.de

Nachrufe

Michael Weiß

Am 24.05.08 verstarb Michael Weiß. Er war langjähriges Mitglied in verschiedenen Citroën-Clubs und zeichnete lange für die Organisation der Citroën-Straße auf der Techno Classica in Essen verantwortlich.

Er hat die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Clubs entscheidend mitgeprägt und wir werden seiner in Ehren gedenken.

Adrian Furtado

Am 17.06.2008 verstarb plötzlich und unerwartet Adrian Furtado. Er war seit 1996 Mitglied der Clubführung des SM-Club de France und für die internationalen Beziehungen zuständig.

Weiterhin war er Vizepräsident der FICCSM (Fédération Internationale Clubs Citroën SM). Wir werden seiner in Ehren gedenken.

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)

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

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

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

Werner Höhl
Industriestraße 15
67346 Speyer
(06232/74385)

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

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

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

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

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

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

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

Firma Rudzinski
Dieselstraße 15
71332 Waiblingen
(07151/59161)

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

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

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

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

Wer liefert was?

SM-Teile

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

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

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

Innenausstattung

Sattlerei Axel Preis
Heerdter Landstr. 245
40549 Düsseldorf
Fon: 0211/5047865
Fax: 01 21 20/24 27 26
mobil: 01 72/20151 12
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: 041 54/85000

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

Cyril Sars
Industriestraat 17a
NL-7005 An Doetinchen
Fon: +31 (0) 314/361828
Fax: +31 (0) 314/394499
mail:info@citrosars.nl
www.citrosars.nl

SM-Literatur

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

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

Regionale Stammtische

Berlin - monatlich,
1. Dienstag · 20.00 Uhr
Gasthaus „Kohlenquelle“
Ecke Kopenhagener Straße 16/
Sonnenburger Straße
Berlin-Prenzlauer Berg
Info: Hanno Krieg
Fon: 0 30 / 44057227
mail: hanno.krieg@charite.de

Rhein-Main - monatlich,
2. Donnerstag
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
Mo	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
Di	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
Mi	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
Do	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
Fr	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
Sa	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	
So	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
Mo	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	
Di	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	
Mi	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	
Do	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		
Fr	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	
Sa	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	
So	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

Termine 2008

Juli:	11.-13.	Tour de Düsseldorf
	19.-20.	Depotdrom Sandelzhausen
August	01.-03.	16. Nordtreffen in Holtum-Geest
	02.-03.	Schloss Dyck Classic Days
	15.-18.	ICCCR, Welttreffen in Rom www.iccrr2008.it
	28.-31.	Sachsen Classic ab Zwickau
September	06.-07.	Francemobile, Rheinberg
	07.	Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr
	21.	Schraubertag bei W. Höpftner
Oktober	18.-19.	Ausfahrt im Saarland
November	28.-30.	Nikolaustreffen in Mechttersheim im Spessart
Dezember	07.	Stammtisch Rhein-Ruhr: 15 Uhr

Die Termine sind im Kalender grün markiert

Wer macht was im Citroën-SM-Club?

Vorstand

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

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

Schriftführer: Gerold Röben
Fon: 051 95/5222
Fax.: 051 95/5224
Mail: gerold@roeben-online.de

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

Beisitzer: Gerrit Böttcher
Fon: 0176/19255370
Mail: Gboettcher@gmx.de

Ersatzteile

Martin Juschkus - ab 18.30 Uhr
Fon: 061 54/574413
Fax.: 061 54/6290973
Mail: snteilejuschkus@aol.com

Technik

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

Dipl.-Ing. Andreas Heene

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

Wolfgang Weiß

Fon: 072 52/80736
Mobil: 01 70/4340818
Gesch.: 07 21/9622626
Fax: 07 21/962681
Mail: w.e.weiss@web.de

Versicherungen

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

Redaktion Zeitung

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